

**Antwort des Senats  
auf die Kleine Anfrage der CDU  
vom 8. November 2022**

**Umgang mit dem Sanierungsstau in den bremischen Häfen**

Die Fraktion der CDU hat die folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Umgang mit dem Sanierungsstau in den bremischen Häfen

„Bei Hafen- und Stromanlagen (Kajen, Spundwände, Schleusen, Schiffs Liegeplätze, Brücken, Kräne, Anlagen der Hafeneisenbahn, Ufereinfassungen etc., im Folgenden als Hafenanlagen bezeichnet) handelt es sich in der Regel um massive Bauwerke mit langen Lebenszyklen, die in der Regel 70 Jahre und mehr betragen. Die Havarie der Großen Drehbrücke über den Verbindungshafen im letzten Jahr sowie der Einsturz der Nordmole in diesem Jahr haben den Sanierungsstau in den bremischen Häfen deutlich vor Augen geführt. Die Einschränkungen für die Hafenwirtschaft und die Schifffahrt sowie der Imageschaden solcher spektakulären Schadensfälle für Bremerhaven und das Land Bremen sind erheblich. Es ist ein großes Glück, dass dabei nicht Personen zu Schaden kamen. Dabei gibt es eine Vielzahl weiterer einsturzgefährdeter bzw. abgesperrter Kajen, die sich im Eigentum des Landes bzw. der Stadtgemeinde Bremen (einschließlich Sondervermögen) befinden.

Viele Hafenanlagen haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht bzw. überschritten und ihre Standsicherheit kann rechnerisch nicht mehr nachgewiesen werden. Dies bedeutet für sich genommen noch keine Gefährdung der Stand- oder Verkehrssicherheit. Diese muss vielmehr durch regelmäßig wiederkehrende Bauwerksüberprüfungen und Inspektionen ermittelt werden. Diese Aufgabe liegt bei der Hafenmanagementgesellschaft bremenports, unabhängig davon, auf welchem Hoheitsgebiet die jeweilige Hafenanlage liegt. Hierfür werden die für Ingenieurbauwerke gültigen Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) auf Hafenanlagen übertragen. Aufgrund der begrenzten bremischen Haushaltsmittel konnten in der Vergangenheit nicht alle Hafenanlagen, deren Standsicherheit bzw. Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben war (Zustandsnote 3,5 – 4,0 „ungenügend“ nach DIN 1076) unmittelbar saniert bzw. durch einen Neubau ersetzt werden. Beispielsweise hatte die Nordmole nach Aussage des Geschäftsführers von bremenports bereits seit zehn Jahren die Zustandsnote 4,0, der Neubau wurde aber erst im Jahr 2018 vom Senat und den politischen Gremien beschlossen. Bis zu ihrem Einsturz war ihre Funktionsfähigkeit noch gegeben.

Da ein „Sanierungsstau“ in den bremischen Häfen in der Vergangenheit vom Senat bislang stets abgestritten wurde, ist es von hohem öffentlichem und politischem Interesse, einen Überblick zu erhalten, welche Hafenanlagen abgängig sind, um den tatsächlichen Sanierungsbedarf einschätzen und daraus die notwendigen Konsequenzen, auch für die Haushalts- und Finanzplanung, ziehen zu können. Angesichts der perspektivisch weiter steigenden Hafenlasten für Küstenländer wie Bremen ist dabei auch eine stärkere finanzielle Unterstützung des Bundes anzustreben.

1. Von wann stammt der letzte Zustandsbericht von bremenports über alle bremischen Hafenanlagen und Ufereinfassungen (bitte als Anlage beifügen) und was waren dessen wesentliche Aussagen?
  - a. Wer erlangte wann von diesem Bericht Kenntnis? Wann und auf welche Weise erfolgte insbesondere eine Befassung des Senats und des Magistrats der Stadt Bremerhaven? Inwiefern erfolgte eine Befassung der parlamentarischen Gremien der Bürgerschaft und der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven?
  - b. Wie wurde mit den Ergebnissen umgegangen?

- c. Wann wird den parlamentarischen Gremien und der Öffentlichkeit ein neuer Zustandsbericht vorgelegt?
2. In welchen Intervallen, in welchem Umfang, abhängig von welchen Faktoren und nach welchen Kriterien werden die bremischen Hafenanlagen von bremenports auf ihre Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit sowie eventuelle Schäden überprüft? Wie wird mit den Prüfergebnissen umgegangen?
  - a. Inwieweit sieht der Senat hier nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?
3. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafenable und Zuständigkeit nennen) haben das Ende ihrer Nutzungsdauer bzw. ihres Lebenszyklus' erreicht bzw. überschritten und wie alt sind diese im Einzelnen?
  - a. Bei welchen Hafenanlagen kann bzw. konnte die Standsicherheit spätestens zum Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft rechnerisch nicht mehr nachgewiesen werden, seit wann ist dies jeweils der Fall und wie wurde bzw. wird damit umgegangen?
4. Bei welchen bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafenable und Zuständigkeit nennen) bestanden spätestens seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft erhebliche Mängel an der Bauwerkssubstanz?
  - a. Bei welchen Anlagen war bzw. ist die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben (Zustandsnote 3,5 – 4,0 „ungenügend“ nach DIN 1076)? Seit wann ist dies jeweils der Fall?
  - b. Wann fand jeweils die letzte Prüfung mit welchem Ergebnis statt und wie wurde bzw. wird damit umgegangen?
  - c. Inwieweit sieht der Senat hier nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?
5. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafenable und Zuständigkeit nennen) sind bzw. waren spätestens seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft in ihrer Funktionsfähigkeit eingeschränkt? Worin bestand bzw. besteht jeweils die Einschränkung, seit wann ist diese gegeben und wie wurde bzw. wird damit umgegangen?
6. Wann erfolgte seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft zu welchen Hafenanlagen eine Risikomeldung durch bremenports an das Häfenressort bzw. den Magistrat? Was genau beinhalteten die Risikomeldungen jeweils?
  - a. Inwiefern gibt es für solche Risikomeldungen ein standardisiertes Verfahren und wie gestaltet sich dieses? Unter welchen Voraussetzungen hat eine Meldung wann, von wem, an wen, in welcher Form zu erfolgen?
  - b. Wann und auf welche Weise erlangten die Senatorin und ihr Staatsrat jeweils von den Risikomeldungen Kenntnis?
  - c. Wann und auf welche Weise erlangte der Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven davon Kenntnis?
  - d. Wie wurde in jedem Einzelfall darauf reagiert?
7. Welche Beträge aus den bremischen Haushalten (einschließlich Sondervermögen) sind
  - a. für die Unterhaltung und Sanierung
  - b. für Ersatzbaumaßnahmen/Ersatzinvestitionen

von bremischen Hafenanlagen seit 2008 jährlich aufgewendet worden bzw. sollen im aktuellen Finanzplanzeitraum bis zum Jahr 2025 jährlich dafür aufgewendet werden (bitte am aktuellen Rand mit voraussichtlichen Ist-Zahlen bzw. mit Planzahlen arbeiten)?

8. Bei welchen der in den Fragen Nr. 3 bis 5 genannten Hafenanlagen ist geplant, im aktuellen Finanzplanzeitraum bis zum Jahr 2025 mit der Sanierung bzw. einer Ersatzinvestition zu beginnen bzw. diese zu beauftragen?
  - a. Wie hoch werden die Kosten dafür jeweils und in Summe geschätzt?
  - b. Für welche der Maßnahmen ist aus heutiger Sicht ein Planfeststellungsbeschluss notwendig und bei welchen reicht eine Baugenehmigung aus?
  - c. Wie lange wird die Planungs- und Bauzeit jeweils geschätzt?
  - d. Was unternimmt der Senat, um die Planungs- und Bauzeiten möglichst zu verkürzen?
  
9. Was würde es jeweils und in Summe geschätzt kosten, wollte man sämtliche der in den Fragen 4 und 5 genannten Hafenanlagen sanieren bzw. durch eine Ersatzbaumaßnahme ersetzen?
  - a. Inwieweit ist es aus Sicht des Senats gerechtfertigt, diese Summe als „Sanierungsstau“ in den bremischen Häfen zu bezeichnen?
  - b. Wie würde er anderenfalls den „Sanierungsstau“ in den bremischen Häfen definieren und dessen Höhe beziffern?
  
10. Was unternimmt der Senat, um eine Erhöhung Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen, die seit dem Jahr 2005 unverändert rund 38,3 Mio. Euro jährlich betragen, davon rund 10,7 Mio. Euro an die Freie Hansestadt Bremen, zu erreichen?
  - a. Welche Höhe hält der Senat für angemessen, notwendig und gegenüber dem Bund und den anderen Ländern für vermittel- und durchsetzbar? Wie ermittelt und begründet er diese Höhe?
  - b. Inwiefern teilen auch die anderen norddeutschen Länder diese Position bzw. inwiefern weicht deren Position von der bremischen ab?
  - c. Wann erfolgten auf wessen Initiative mit welchen Gesprächspartnern seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft zu diesem Thema Gespräche mit Vertretern der anderen Küstenländer und des Bundes? Was hatten diese Gespräche jeweils zum Inhalt und welche (Zwischen-) Ergebnisse wurden dabei erzielt?
  - d. Inwiefern ist davon auszugehen, dass der Bund im Gegenzug für eine deutliche Anhebung der Finanzhilfen für Seehäfen ein Mitspracherecht bei der Verwendung der Mittel, etwa durch eine stärker koordinierende Rolle in der Hafenpolitik und bei den Hafeninvestitionen, einfordert? Wie ist die Haltung des Senats dazu?
  - e. Wie hoch schätzt der Senat die Wahrscheinlichkeit, dass in Verhandlungen mit dem Bund eine angemessene Erhöhung der Finanzhilfen des Bundes für Seehäfen erreicht werden kann und welcher Zeithorizont ist dafür aus Sicht des Senats realistisch?“

Das Infrastrukturvermögen der Bremischen Häfen, das neben den Kajen und Ufereinfassungen zugleich auch Straßen und Schienen, Schleusen, Zufahrtsbereiche und Hafenbecken sowie vielfältige Leitungs- und Steuerungssysteme und einiges mehr beinhaltet, wurde über mehrere Jahrzehnte hinweg kontinuierlich aufgebaut. Es basiert in Teilen auf Strukturen, die bereits vor mehr als einem Jahrhundert geplant und realisiert worden sind. Dieses Infrastrukturvermögen sichert bis heute die Leistungsfähigkeit der Bremischen Häfen, so dass der Senat die mit der Fragestellung verbundene Zielstellung einer leistungsfähigen und nachfragegerechten Unterhaltung der Hafeninfrastruktur vollumfänglich unterstützt.

Fragestellungen dazu, welche Hafenanlagen sich jeweils in welchem Zustand befinden, wie sie derzeit genutzt werden und auch, welche Entwicklungsperspektive die jeweiligen Anlagen haben, sind von zentraler Bedeutung, um den Entwicklungs- und Sanierungsbedarf einzuschätzen.

Erkenntnisse dieser Art sind zugleich auch regelmäßige Grundlage der Haushalts- und Finanzplanung bzw., im Falle konkreter Projekte, für konkrete Projekt-spezifische Beschlüsse in den jeweiligen Gremien.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU gestützt auf Vorarbeiten der bremenports wie folgt:

1. Von wann stammt der letzte Zustandsbericht von bremenports über alle bremischen Hafenanlagen und Ufereinfassungen (bitte als Anlage beifügen) und was waren dessen wesentliche Aussagen?

Die letzte umfassende Zustandsbeschreibung in Form von Kartendarstellungen über die bremischen Hafenanlagen und Ufereinfassungen wurde von bremenports mit Blick auf das Berichtsjahr 2018 erstellt und dem Hafenressort im Frühjahr 2019 vorgelegt. Ein ergänzender Bericht dazu ist nicht erstellt worden. Der Zustand der Bauwerke geht jedoch aus den Lageplänen hervor, auf denen die Bauwerksnoten für die jeweiligen Kajen farblich hervorgehoben sind. Dabei werden die Bauwerke in den Gruppen „Gebrauchstauglichkeit / Tragfähigkeit nicht, gering oder stark beeinträchtigt“ zusammengefasst. In den Tabellen werden dazu unter anderem die jeweiligen Bauwerksnoten, Baujahr, Nutzung und Bauwerkslänge aufgeführt.

Auf dieser Grundlage war als wesentliche Aussage zum Berichtsjahr 2018 festzustellen, dass die Bremischen Hafenanlagen überwiegend hafenwirtschaftlich genutzt wurden. Die Bauwerksbewertung spiegelte entsprechend den Erwartungen maßgeblich das jeweilige Bau-Alter der Anlagen wider.

- a. Wer erlangte wann von diesem Bericht Kenntnis? Wann und auf welche Weise erfolgte insbesondere eine Befassung des Senats und des Magistrats der Stadt Bremerhaven? Inwiefern erfolgte eine Befassung der parlamentarischen Gremien der Bürgerschaft und der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven?

Die Zustandsdarstellung mit den dazugehörigen Anlagen wurde dem Hafenressort von bremenports auf Fachebene übergeben. Eine politische Befassung des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven ist nicht erfolgt, da weder der Magistrat der Stadt Bremerhaven noch die Stadtverordnetenversammlung Verantwortung oder Zuständigkeiten für die Anlagen im Hafenbereich innehaben.

Für die Befassung des Senats und die parlamentarischen Gremien der Bürgerschaft ist es langjährige Praxis, dass diese immer dann befasst werden, wenn der jeweilige Zustand einer Anlage separate Gremienbefassungen erfordert. Solche Befassungen setzen voraus, dass bestimmte Planungsstände erreicht sind (Beispiel ES Bau bzw. EW Bau), auf deren Grundlage dann parlamentarische Beschlüsse erfolgen.

Im Kontext besonderer Ereignisse wie Havarien (vergleiche hierzu in jüngerer Zeit die ehemalige Drehbrücke und die Nordmole) wurden die parlamentarischen Gremien direkt nach dem Eintreten der Ereignisse in den jeweils folgenden Sitzungen informiert. Darüber hinaus gibt es basierend auf der RL Bau etablierte Berichtswege, die solche anlassunabhängigen Sachberichte bisher nicht erforderlich machen.

- b. Wie wurde mit den Ergebnissen umgegangen?

Ausgehend von den Untersuchungsergebnissen wurde durch bremenports im Rahmen der Hafenumterhaltung die Verkehrssicherheit der Anlagen und Bauwerke sichergestellt. Dazu erfolgten in der operativen Verantwortung der bremenports kleinere Reparaturen oder Sanierungen. Erkennbar notwendige größere Sanierungen und Ersatzbauten wurden von der Senatorin für Wissenschaft und Häfen im Rahmen der Investitionsplanung berücksichtigt und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

- c. Wann wird den parlamentarischen Gremien und der Öffentlichkeit ein neuer Zustandsbericht vorgelegt?

Eine neue umfassende Zustandsbewertung mit Blick auf das Berichtsjahr 2022 ist bei bremenports derzeit in der Bearbeitung. Erwartet wird, dass diese Anfang 2023 fertiggestellt wird.

2. In welchen Intervallen, in welchem Umfang, abhängig von welchen Faktoren und nach welchen Kriterien werden die bremischen Hafenanlagen von bremenports auf ihre Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit sowie eventuelle Schäden überprüft? Wie wird mit den Prüfergebnissen umgegangen?

bremenports orientiert sich in seinem Handeln bei der Bauwerksinspektion und -bewertung an Vorgaben und Erfahrungen übergeordneter Behörden. Dementsprechend werden die Bremischen Hafenbauwerke in Anlehnung an die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift des Bundes für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (VV-WSV 2101 Bauwerksinspektion) unter Berücksichtigung des Merkblattes für Schadensklassifizierung bei Wasserbauwerken der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und unter Verwendung der von der Bundesanstalt für Wasserbau hierfür entwickelten Software WSVPruf durchgeführt. Mit der Software werden Bauwerksnoten zwischen 1 (keine Schäden) und 4 (schlechteste mögliche Note) ermittelt.

Für Bauwerke mit der Note 4 sind auf der Grundlage der Zustandsbewertung zwingend Handlungsschritte einzuleiten. Diese können je nach Schadensart beinhalten:

- sofortige Sperrung und/oder
- umgehende Sicherungs-/Reparaturmaßnahmen und/oder
- weiterführende vertiefte Untersuchungen (Fachgutachten) und/oder
- umgehende Einleitung von Sanierungs- / Ersatzbauplanungen.

Brückenbauwerke werden entsprechend der hierfür geltenden Norm DIN 1076 mit der Software SIB Bauwerke geprüft.

Die Intervalle für Hauptprüfungen/Bauwerksinspektionen sowohl für Hafenanlagen wie auch Brücken betragen 6 Jahre.

Die Ergebnisse werden einzeln dokumentiert. Die Zusammenfassung erfolgt zeichnerisch auf Lageplänen mit tabellarischer Angabe der Bauwerksnoten und – bei Hafenanlagen – mit Angabe des Herstelljahres und der Nutzung (s. Anlage).

Die in den Bauwerksinspektionen festgestellten Schäden werden je nach Art und Umfang entweder im Rahmen der Hafenanhaltung behoben oder – wenn z.B. zuerst umfangreichere Planungen erforderlich und/oder höhere Investitionen notwendig werden – in die entsprechende Investitionsplanung aufgenommen. Vergleiche hierzu auch die Antwort auf Frage 1.

- a. Inwieweit sieht der Senat hier nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?

Die Havarie der Drehbrücke und auch der Einsturz der Nordmole sind erfolgt, obwohl die in weiten Teilen der Bundesrepublik Deutschland üblichen Regelungen zur Inspektion von Bauwerken vollumfänglich zur Anwendung gekommen sind. Im Fall der Drehbrücke war kurz vor der Havarie auch noch eine Prüfung des TÜVs erfolgt. Anzunehmen ist, dass weitergehende und intensivere Prüfungen diese Sonderereignisse nicht hätten verhindern können. Insofern sieht der Senat über das beschriebene Vorgehen hinaus derzeit keinen Anpassungsbedarf. Bezüglich der Nordmole ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass der Zugang zum Bauwerk wegen des kritischen Zustands frühzeitig gesperrt worden war. Die Drehbrücke wurde durch ein kontinuierliches Monitoring und eine laufende externe Begutachtung überwacht. Insofern ist auch in diesen Fällen angemessen auf bekannte Probleme reagiert worden.

3. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafenareal und Zuständigkeit nennen) haben das Ende ihrer Nutzungsdauer bzw. ihres Lebenszyklus erreicht bzw. überschritten und wie alt sind diese im Einzelnen?

Bei Hafenanlagen wird in der Regel von einer Nutzungsdauer von 60 bis 80 Jahren ausgegangen. Die tatsächliche Nutzungsdauer ist jedoch von der Bauweise, Belastungen und möglicherweise auch von vorhandenen Schädigungen abhängig. Deshalb sind Unter- oder Überschreitungen bei der Nutzungsdauer von Hafenanlagen durch regelmäßige Bauwerksinspektionen festzustellen und zu dokumentieren. Eine entsprechende Übersicht gemäß der konkreten Fragestellung ergibt sich aus den als Anlage beigegefügteten Unterlagen.

- a. Bei welchen Hafenanlagen kann bzw. konnte die Standsicherheit spätestens zum Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft rechnerisch nicht mehr nachgewiesen werden, seit wann ist dies jeweils der Fall und wie wurde bzw. wird damit umgegangen?

Die Beantwortung dieser Frage erfolgt gegliedert nach den Bereichen des stadtbremischen Überseehafengebietes, des Fischereihafens sowie der Hafenanlagen von Bremen-Stadt in den nachstehenden Tabellen:

#### Überseehafen Bremerhaven

Bezeichnung / Baujahr	Bauweise	Seit	Bemerkungen / Maßnahmen
Columbuskaje / 1928	Spundwandkonstruktion	1980	Gesondertes Messprogramm, Ab 2021 Neubau
Kaiserhafen I Westseite /1876	Mauerwerk mit Holzpfahlgründung	2013	Sperrung von Teilbereichen
Kaiserhafen Wendepplatz / 1896	Mauerwerk mit Holzpfahlgründung / Holzspundwand	2013	Sperrung von Teilbereichen

#### Fischereihafen Bremerhaven

Fischereihafen II Kühlhauskaje / 1957	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau (später)	2018	Vorschüttung eingebaut, Verkehrslasten reduziert
Fischereihafen II südliche Islandkaje / 1957	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau (später)	2018	
Bohlwerk im Fischereihafen II, Ost und West / 1924	Mauerwerk mit Holzpfahlgründung / Holzspundwand	2004	Gesperrt
Fischereihafen I / 1912	Spundwandwandkonstruktion mit Stb-Überbau	2015	Gesperrt
Geestehafen Westseite / 1923	Mauerwerk mit Holzpfahlgründung / Holzspundwand	2018	Gesperrt
Geestehafen Ostseite / 1923	Mauerwerk mit Holzpfahlgründung / Holzspundwand		Gesperrt
Nordmole an der Geestemündung /1913	Mauerwerk mit Holzpfahlgründung / Holzspundwand	2011	Gesperrt
Fischereihafen II, Westseite / 1970	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	2015	Verkehrslast reduziert
Fischereihafen II, Dockliegeplatz / 1972	Spundwandkonstruktion	2015	Verkehrslast reduziert

#### Hafenanlagen Bremen

Hohentorshafen, Südseite/1910	Spundwandkaje	2017	Vorschüttung eingebaut
-------------------------------	---------------	------	------------------------

4. Bei welchen bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafenareal und Zuständigkeit nennen) bestanden spätestens seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft erhebliche Mängel an der Bauwerkssubstanz?

Im stadtbremischen Überseehafengebiet, im Fischereihafen Bremerhaven und auch in den Hafenanlagen Bremen-Stadt gibt es angesichts des Alters zahlreicher Bauwerke unterschiedliche Mängel an der Bauwerkssubstanz. Diese sind in der Gesamtdarstellung in der Anlage umfassend und detailliert dokumentiert.

- a. Bei welchen Anlagen war bzw. ist die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben (Zustandsnote 3,5 – 4,0 „ungenügend“ nach DIN 1076)? Seit wann ist dies jeweils der Fall?

Siehe Anlage.

- b. Wann fand jeweils die letzte Prüfung mit welchem Ergebnis statt und wie wurde bzw. wird damit umgegangen?

Siehe Antwort zu Frage 1.

- c. Inwieweit sieht der Senat hier nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?

Siehe Antwort zu Frage 2a.

5. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafenareal und Zuständigkeit nennen) sind bzw. waren spätestens seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft in ihrer Funktionsfähigkeit eingeschränkt? Worin bestand bzw. besteht jeweils die Einschränkung, seit wann ist diese gegeben und wie wurde bzw. wird damit umgegangen?

Einschränkungen in der Nutzung einzelner Bauwerke und Hafenanlagen sind gegliedert nach den jeweiligen Hafengebieten in der Tabelle zu Frage 3 dargestellt. Generell setzt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen bei der Kajensanierung klare Prioritäten. Danach sind Sanierungen oder Ersatzneubauten insbesondere dann vorzunehmen, wenn die jeweilige Hafenanlage von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Bremischen Häfen ist.

In der 20. Wahlperiode sind deshalb mehrere große Ersatzneubauten durchgeführt, beendet oder auch begonnen worden. Weitere Projekte sind in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen.

Ergänzend dazu wird mit den laufenden Unterhaltungsmaßnahmen sichergestellt, dass die für eine wirtschaftliche Nutzung erforderlichen Kaje weitestgehend genutzt werden können. Dies gilt sowohl für das Container- und Autoterminal als auch für die Kreuzfahrtanlagen, wo derzeit trotz des laufenden Neubaus ein durchgehender Betrieb auf hohem Niveau gesichert wird. Auch die Hafenanlagen in Bremen-Stadt sind aktuell funktionsfähig und erfüllen ihre Aufgaben.

6. Wann erfolgte seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft zu welchen Hafenanlagen eine Risikomeldung durch bremenports an das Häfenressort bzw. den Magistrat? Was genau beinhalteten die Risikomeldungen jeweils?

Risikomeldungen übermittelt bremenports beim Eintritt des Risikos an das Häfenressort. In diesen Risikomeldungen wird das jeweilige Risiko basierend auf den aktuell vorliegenden Erkenntnissen beschrieben und es wird eine erste Einschätzung zur Eintrittswahrscheinlichkeit und auch zu den möglichen finanziellen Auswirkungen gegeben. Wenn möglich werden auch bereits konkrete Gegenmaßnahmen benannt.

Seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft wurden dem Ressort von bremenports keine neuen Risikomeldungen übermittelt.

- a. Inwiefern gibt es für solche Risikomeldungen ein standardisiertes Verfahren und wie gestaltet sich dieses? Unter welchen Voraussetzungen hat eine Meldung wann, von wem, an wen, in welcher Form zu erfolgen?

Das Risikomanagement erfolgt zunächst bremenports-intern auf Basis eines strukturierten Verfahrens. Jeweils halbjährlich zum Stichtag 30.06. und 31.12. eines jeden Jahres werden kleine, mittlere und größere Risiken von den Fachbereichen überprüft und aktualisiert. Die einzelnen Meldungen werden in Verbindung mit einer Einschätzung zu den Eintrittswahrscheinlichkeiten in einem Gesamtreport zu den jeweiligen Stichtagen zusammengestellt.

Beim spontanen Auftritt eines Risikos wird dieses ebenfalls vom Fachbereich gemeldet und dann bremenports-intern an die Abteilungsleitung Finanzen und die Geschäftsleitung weitergeleitet. Im Falle der Feststellung besonderer Risiken und bei Risiken und mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit erfolgt dann auf Fachebene eine Meldung an das Hafenressort.

Ergänzend zu den hier dargestellten Regelungen zur Ermittlung und Kommunikation von absehbar erkennbaren Risiken der Infrastruktur kann es in Ausnahmefällen wie zuletzt bei der Drehbrücke und der Nordmole auch zu unerwarteten Havarien kommen. Dabei ist es nicht notwendigerweise so, dass jeder Havarie eine vorherige Risikomeldung vorausging. Im Fall des Eintritts einer Havarie erfolgt durch bremenports neben den unmittelbar erforderlichen Sicherungsmaßnahmen vor Ort zugleich eine Information der Fachebene sowie der Leitung des Hafenressorts.

- b. Wann und auf welche Weise erlangten die Senatorin und ihr Staatsrat jeweils von den Risikomeldungen Kenntnis?

Dem Ressort wurden in der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft von bremenports keine neuen Risikomeldungen übermittelt, so dass hierzu keine Information der Hausleitung mit Staatsrat und Senatorin erforderlich war. Unabhängig davon erfolgte eine intensive und unmittelbare Einbindung der Hausleitung nach Eintritt der o.g. Havarien an der Drehbrücke und der Nordmole.

- c. Wann und auf welche Weise erlangte der Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven davon Kenntnis?

Der Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven hat in Bezug auf Hafenkajen keine Zuständigkeit.

- d. Wie wurde in jedem Einzelfall darauf reagiert?

Bezogen auf die Havarie der Drehbrücke und auch auf die Havarie der Nordmole wird auf die umfassende Berichterstattung an anderer Stelle verwiesen. Ansonsten gilt, dass sich die Reaktionen auf festgestellte Mängel an Kajen und Hafenbauwerken in der Regel in den Investitionsplanungen und –entscheidungen widerspiegeln. Diese gehen je nach Fortschritt der spezifischen Planungen einher mit entsprechenden Gremienbefassungen und –entscheidungen. Beispielhaft seien hier mit Blick auf die jüngere Zeit Entscheidungen zum Neubau der Westkaje Kaiserhafen 3, der Kaje 66, der Kaje 82, der Nordmole, der Columbuskaje und der Kaje Kalihafen genannt.

7. Welche Beträge aus den bremischen Haushalten (einschließlich Sondervermögen) sind

- a. für die Unterhaltung und Sanierung  
b. für Ersatzbaumaßnahmen/Ersatzinvestitionen

von bremischen Hafenanlagen seit 2008 jährlich aufgewendet worden bzw. sollen im aktuellen Finanzplanzeitraum bis zum Jahr 2025 jährlich dafür aufgewendet werden (bitte am aktuellen Rand mit voraussichtlichen Ist-Zahlen bzw. mit Planzahlen arbeiten)?

Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die nachstehende tabellarische Darstellung verwiesen. Diese Informationen werden den zuständigen parlamentarischen Gremien regelmäßig im Rahmen des Sondervermögen Controllings vorgelegt und in den Gremien beraten.

#### Ist-Zahlen

in €		2008	2009	2010	2011	2012
a)	Instandhaltung SV Hafen	27.490.860	22.334.068	22.674.969	27.384.339	25.449.829
	Instandhaltung SV Fischereihafen	621.724	372.473	311.239	571.703	1.558.888
	<b>Instandhaltung Gesamt</b>	<b>28.112.584</b>	<b>22.706.541</b>	<b>22.986.207</b>	<b>27.956.042</b>	<b>27.008.717</b>
b)	Investitionen SV Hafen	127.615.926	53.989.896	38.392.308	44.556.523	18.640.783
	Investitionen SV Fischereihafen	41.613	85.600	3.334	14.393	298.760
	<b>Gesamt Invest</b>	<b>127.657.539</b>	<b>54.075.495</b>	<b>39.433.865</b>	<b>44.570.916</b>	<b>18.939.543</b>

in €		2013	2014	2015	2016	2017
a)	Instandhaltung SV Hafen	29.383.734	32.428.330	34.750.735	27.114.712	30.985.197
	Instandhaltung SV Fischereihafen	2.464.616	1.233.898	2.965.297	1.584.172	1.096.366
	<b>Instandhaltung Gesamt</b>	<b>31.848.350</b>	<b>33.662.228</b>	<b>37.716.032</b>	<b>28.698.885</b>	<b>32.081.564</b>
b)	Investitionen SV Hafen	16.066.856	25.280.203	16.353.227	18.988.257	21.909.254
	Investitionen SV Fischereihafen	538.258	2.167.393	1.648.323	882.565	346.976
	<b>Gesamt Invest</b>	<b>16.605.114</b>	<b>27.447.596</b>	<b>18.001.549</b>	<b>19.870.822</b>	<b>22.256.230</b>

in €		2018	2019	2020	2021
a)	Instandhaltung SV Hafen	32.797.709	27.306.369	30.657.702	29.682.339
	Instandhaltung SV Fischereihafen	1.202.433	1.537.735	1.734.063	936.520
	<b>Instandhaltung Gesamt</b>	<b>34.000.142</b>	<b>28.844.103</b>	<b>32.391.765</b>	<b>30.618.859</b>
b)	Investitionen SV Hafen	20.264.243	23.047.035	22.988.532	38.764.286
	Investitionen SV Fischereihafen	387.041	2.995.644	804.179	4.332.545
	<b>Gesamt Invest</b>	<b>20.651.284</b>	<b>26.042.679</b>	<b>23.792.711</b>	<b>43.096.831</b>

#### Planzahlen

in €		2022	2023	2024	2025
a)	Instandhaltung SV Hafen	38.191.029	35.813.839	36.195.579	36.418.019
	Instandhaltung SV Fischereihafen	2.474.680	2.445.610	2.485.600	2.474.550
	<b>Instandhaltung Gesamt</b>	<b>40.665.709</b>	<b>38.259.449</b>	<b>38.681.179</b>	<b>38.892.569</b>
b)	Investitionen SV Hafen	76.626.393	85.960.949	180.851.460	204.387.973

Investitionen SV Fischereihafen	5.669.000	6.881.000	17.681.000	17.331.000
<b>Gesamt Invest</b>	<b>82.295.393</b>	<b>92.841.949</b>	<b>198.532.460</b>	<b>221.718.973</b>

Die Investitionen sind aufgrund des Projektbezuges teilweise starken Schwankungen unterzogen. In den Jahre 2008 und 2009 sind die Baukosten durch den Neubau der Kaiserschleuse geprägt. Danach war das Projekt Offshore Terminal Bremerhaven in der Planung vorgesehen, konnte jedoch nicht umgesetzt werden.

Die dargestellten Planwerte für die Jahre ab 2024 bis 2025 stammen jeweils aus den Wirtschaftsplänen des Sondervermögens Hafen sowie des Sondervermögens Fischereihafen und spiegeln den damaligen Planungsstand 2020 wider. Die Plandaten 2024 / 2025 sind nur nachrichtlich. Die zu konstatierende Steigerung bei den Investitionen ist ausschließlich in erwarteten Drittmitteln sowie erhöhten Eigenmitteln der Sondervermögen begründet. Ab 2023 waren in der Planung zunächst sogenannte IPCEI Förderprojekte im Bereich Wasserstoff vorgesehen gewesen, die durch anderweitige Vergabe von Fördermitteln nach dem derzeitigen Stand aber nicht im geplanten Umfang erfolgen werden. Für die Wirtschaftsplanung 2024/2025 werden die Großprojekte Neubau einer Brücke im Verbindungskanal und die Kajenerneuerung CT I bis IIIa im Vordergrund stehen.

8. Bei welchen der in den Fragen Nr. 3 bis 5 genannten Hafenanlagen ist geplant, im aktuellen Finanzplanzeitraum bis zum Jahr 2025 mit der Sanierung bzw. einer Ersatzinvestition zu beginnen bzw. diese zu beauftragen?

Für alle unter 3a genannten Hafenanlagen ist eine Sanierung bzw. Ersatzinvestition vorgesehen und bereits über entsprechende Vorlagen genehmigt. Bei den Projekten, bei denen die technischen Untersuchungen zur Fertigstellung der ES Bau derzeit laufen (u.a. Neubau der Brückenverbindung über den Verbindungshafen und Kaje-Erneuerung im Bereich des Containerterminals) können erst nach Vorlage dieser Unterlagen entsprechende Entscheidungen vorbereitet und von den zuständigen Gremien getroffen werden.

- a. Wie hoch werden die Kosten dafür jeweils und in Summe geschätzt?

Maßnahme	Kosten	Hafenausschuss	HaFA
<b>Sondervermögen Fischereihafen</b>			
Nordmole	25,84 Mio. €	05.12.2018	14.12.2018
Neubau Kaje 82	6,30 Mio. €	04.11.2020	13.11.2020
<b>Sondervermögen Hafen</b>			
Columbuskaje	78,68 Mio. €	18.04.2018	11.12.2020
Kaje 66	17,70 Mio. €	05.12.2018	14.12.2018
Schuchmannkaje KH1	4,00 Mio. €	steht noch aus	steht noch aus
Westkaje KH3 1. BA	32,70 Mio. €	10.12.2015	10.12.2015
Westkaje KH3 2. BA	22,80 Mio. €	10.12.2015	steht noch aus
Schleuse Oslebshausen	4,22 Mio. €	steht noch aus	steht noch aus

Die hier dargestellten Kosten beziehen sich jeweils auf den derzeitigen Planungs- bzw. Sachstand und beinhalten je nach Projektfortschritt in Teilen bereits verausgabte Mittel. Die Kaje 66 wurde zwischenzeitlich erneuert. Die Kaje 82 und die Columbuskaje befinden sich

in der baulichen Umsetzung. Zu erwartenden Kosten für weitere Projekte wie die Erneuerung der Containerkaje können erst mit dem Vorliegen der Planungsunterlagen näher beziffert werden.

- b. Für welche der Maßnahmen ist aus heutiger Sicht ein Planfeststellungsbeschluss notwendig und bei welchen reicht eine Baugenehmigung aus?

Bei Anlagen in oder an Gewässern ist grundsätzlich eine Einzelfallprüfung durch die Genehmigungsbehörde hinsichtlich der erforderlichen Verfahren notwendig. Die Anforderungen an das Genehmigungsverfahren richten sich dabei u.a. an der vorgesehenen technischen Lösung aus. Für die in der Antwort zu 3 genannten Projekte sind Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Wenn es planungsrechtlich möglich ist, sollen vereinfachte Verfahren durchgeführt werden.

- c. Wie lange wird die Planungs- und Bauzeit jeweils geschätzt?

Die Planungs-/Genehmigungs- und Realisierungszeiten ergeben sich immer nach der Art der gewählten Lösung. Eine pauschale Aussage ist zu dieser Fragestellung insofern nicht möglich. Generell kann festgestellt werden, dass bei größeren Bauwerken, wie z.B. der Columbuskaje oder der Nordmole von der Investitionsentscheidung bis zur Fertigstellung des Bauwerks für Planung, Genehmigung und Bau der Anlage ein Zeitraum von mindestens fünf Jahren realistisch ist.

- d. Was unternimmt der Senat, um die Planungs- und Bauzeiten möglichst zu verkürzen?

Die häufig sehr lange Dauer von Planungsverfahren in Deutschland ist auf eine Vielzahl von europäischen Vorgaben zurückzuführen. Aufgrund dieser Vorgaben sind langwierige Planungsprozesse notwendig. Beschleunigungsmöglichkeiten müssen systematisch identifiziert und wirksam realisiert werden. Hierfür bedarf es eines über alle staatlichen Ebenen abgestimmten, gezielten und politisch gesteuerten Prozesses. Bremen beteiligt sich aktiv an solchen Prozessen.

9. Was würde es jeweils und in Summe geschätzt kosten, wollte man sämtliche der in den Fragen 4 und 5 genannten Hafenanlagen sanieren bzw. durch eine Ersatzbaumaßnahme ersetzen?

Grundsaniierungen bzw. Erneuerungen und Ersatzbauten berücksichtigen immer die aktuellen sowie insbesondere auch die zukünftigen Anforderungen sowie aktuelle Normänderungen oder die Belange Dritter. Dafür bestehen auf Grundlage der RL Bau etablierte Planverfahren und Planungsschritte, die das Ressort jeweils berücksichtigt.

Für die Bewertung der Sanierungs- bzw. Ersatzbaukosten werden eine Entscheidungsunterlage Bau (mit Untersuchung verschiedener Lösungsansätze, Kostenschätzung und Festlegung einer Vorzugsvariante) und darauf aufbauend eine Entwurfsunterlage Bau (mit Kostenberechnung) erarbeitet. Für die jeweiligen Projektschritte führt das Hafenressort die notwendigen Gremienbefassungen durch. Nach der jeweiligen Beschlussfassung zur Bereitstellung der Mittel erfolgt dann die Realisierung der vielfältigen Projekte. Dieses Vorgehen entspricht der langjährigen Praxis zum Erhalt und dem Ausbau der Bremischen Hafeninfrastuktur. In ganz ähnlicher Weise wird die Infrastruktur in nahezu allen Bereichen Bremens aber auch darüber hinaus entwickelt.

Da es kein Erfordernis und auch keine Planungsgrundlagen gibt, sämtliche in Frage 4 und 5 genannten Hafenanlagen kurzfristig zu sanieren bzw. unmittelbar neu zu bauen, kann die Frage nach den Gesamtkosten nicht beantwortet werden.

- a. Inwieweit ist es aus Sicht des Senats gerechtfertigt, diese Summe als „Sanierungsstau“ in den bremischen Häfen zu bezeichnen?

Die Unterhaltung von Infrastrukturen aller Art stellt die öffentliche Hand generell vor besondere Herausforderungen. Für den Senat ist es von zentraler Bedeutung, dass die Bremischen Häfen als bedeutender europäischer Standort kontinuierlich für den Erhalt und die Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Die im aktuellen Hafenenwicklungs-konzept beschriebenen Schwerpunktaufgaben werden deshalb auch künftig eine hohe Priorität erhalten. Der Begriff Sanierungsstau suggeriert, dass sich die Bremischen Häfen generell in einem ungenügenden Zustand befinden. Dies entspricht nicht dem tatsächlichen Standard der Hafeninfrastruktur.

- b. Wie würde er anderenfalls den „Sanierungsstau“ in den bremischen Häfen definieren und dessen Höhe beziffern?

Aus Sicht des Senats liegt ein Sanierungs- oder Investitionsstau in Bezug auf die Hafeninfrastruktur vor, wenn eine größere Anzahl von Hafenbauwerken aufgrund ihres mangelhaften Zustands nicht den aktuellen Nutzungsanforderungen entspricht oder sogar ganz ausfällt. Dieses trifft derzeit auf die Drehbrücke, die Nordmole und in eingeschränktem Maß auf die Kaje der Containerterminals 1 bis 3a (hier aufgrund der veränderten Nutzungsanforderungen wie Schiffsgrößen und Lasten der Containerbrücken der neuesten Generation) zu. Die Kosten für diese Investitions-/Ersatzmaßnahmen sind derzeit nur bei der Nordmole (25,8 Mio. €) bekannt. Für die anderen Projekte werden die konkreten Kosten derzeit in den ersten Planungsphasen ermittelt.

10. Was unternimmt der Senat, um eine Erhöhung Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen, die seit dem Jahr 2005 unverändert rund 38,3 Mio. Euro jährlich betragen, davon rund 10,7 Mio. Euro an die Freie Hansestadt Bremen, zu erreichen?

Am 22.06.2022 fand in Berlin die Auftaktveranstaltung zur Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr statt. Der zentrale Redebeitrag für die fünf Deutschen Küstenländer wurde vom Präsidenten des Senats der Freien Hansestadt Bremen, Bürgermeister Bovenschulte, gehalten. Die gemeinsame Kernforderung der Küstenländer ist die Erhöhung der sog. Hafenlasten. Diese wurde vom Präsidenten des Senats auf der Auftaktveranstaltung in das Zentrum des Redebeitrags gestellt.

Mit gemeinsamem Schreiben vom 19.09.2022 an Bundesminister Wissing und Bundesminister Habeck haben die für die Häfen zuständigen Fachressorts der Küstenländer Ihre Mitarbeit bei der Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie unter der Maßgabe angeboten, dass der Bund bereit ist über eine Erhöhung der Hafenlasten zu verhandeln.

In einem gemeinsamen Treffen von Senat und Bundesregierung am 26. und 27.09.2022 schließlich hat Bundesminister Wissing bestätigt, dass der Bund bereit ist im Rahmen der Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie über die Erhöhung der Hafenlasten zu verhandeln und zusätzlich zu den vorgesehenen Facharbeitsgruppen auch eine Arbeitsgruppe zum Thema Finanzen eingesetzt werden wird.

- a. Welche Höhe hält der Senat für angemessen, notwendig und gegenüber dem Bund und den anderen Ländern für vermittel- und durchsetzbar? Wie ermittelt und begründet er diese Höhe?

Mit dem Bund und den anderen Küstenländern ist verabredet, zunächst vertraulich über die Erhöhung der Hafenlasten zu verhandeln. Der Senat wird über das erzielte Ergebnis nach Abschluss der Verhandlungen in geeigneter Weise berichten.

- b. Inwiefern teilen auch die anderen norddeutschen Länder diese Position bzw. inwiefern weicht deren Position von der bremischen ab?

Die Forderung nach einer Erhöhung der Hafenlasten ist eine gemeinsame Kernforderung der Küstenländer und erfolgte auf Initiative Bremens.

- c. Wann erfolgten auf wessen Initiative mit welchen Gesprächspartnern seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft zu diesem Thema Gespräche mit Vertretern der anderen Küstenländer und des Bundes? Was hatten diese Gespräche jeweils zum Inhalt und welche (Zwischen-) Ergebnisse wurden dabei erzielt?

Siehe hierzu die einleitende Antwort auf die Frage 10.

- d. Inwiefern ist davon auszugehen, dass der Bund im Gegenzug für eine deutliche Anhebung der Finanzhilfen für Seehäfen ein Mitspracherecht bei der Verwendung der Mittel, etwa durch eine stärker koordinierende Rolle in der Hafenpolitik und bei den Hafeninvestitionen, einfordert? Wie ist die Haltung des Senats dazu?

Es ist davon auszugehen, dass der Bund eine stärkere koordinierende Rolle in den Verhandlungen über eine Erhöhung der Hafenlasten einfordert. Der Senat ist bereit, darüber mit dem Bund zu verhandeln.

- e. Wie hoch schätzt der Senat die Wahrscheinlichkeit, dass in Verhandlungen mit dem Bund eine angemessene Erhöhung der Finanzhilfen des Bundes für Seehäfen erreicht werden kann und welcher Zeithorizont ist dafür aus Sicht des Senats realistisch?

Siehe hierzu die Beantwortung der Frage 10 a.

### **Beschlussempfehlung:**

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt die Beantwortung der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU zur Kenntnis.