

Vorlage Nr. I/235/2014  
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 2

## **Herstellung der für touristische Großveranstaltungen und Nutzung durch Großsegler notwendigen Tiefe in den städtischen Hafenbecken**

### **A Problem**

Die BEAN ist Eigentümerin der Flächen im Bereich der Havenwelten Bremerhaven. Entsprechend ist sie für die Unter- und Instandhaltung des Areals einschließlich der Wasserflächen im Alten / Neuen Hafen verantwortlich.

Die Solltiefen liegen im Alten Hafen bei 5 m, im Neuen Hafen bei 7 m bzw. im Bereich der Jaich-Marina bei 5 m. Diese Tiefen sind allerdings nur noch in Teilbereichen vorhanden, wie aus dem aktuellen Peilplan von bremenports sichtbar wird (s. Anlagen 1 und 2).

Wann bzw. ob in der Vergangenheit überhaupt Ausbaggerungen des Alten / Neuen Hafens durchgeführt wurden, ist nicht belegt. Allerdings sind die inzwischen festgestellten Untiefen im Neuen Hafen ursächlich im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme der Schleuse Neuer Hafen im Jahr 2005 zurückzuführen. Durch die Strömungsverhältnisse der Weser in der Fortsetzung des Blexer Bogens wird im Bereich der Einfahrt zum Vorhafen Sediment abgelagert, das mit den Schleusenvorgängen insbesondere bei Hochwasser in die Schleusenkammer und weiter in den Neuen Hafen gespült wird. Auf Basis mehrfacher Peilungen in den vergangenen Jahren wird die Neusedimentation im Bereich des Neuen Hafens auf ca. 10.000 m<sup>3</sup> p. a., das entspricht rd. 10 cm p. a., eingeschätzt. Vor dem Bau der Schleuse bestand die Verbindung mit der Weser nur über den Umweg Kaiserhafen bzw. Kaiserschleuse. Aufgrund der Entfernung kam es nicht zu nennenswerten Sedimentierungen über eingespülten Weserschlick. Ein Eintrag war höchstens über abgespülte Böschungen zu verzeichnen.

Anfang 2013 war in diesem Zusammenhang schon eine aufwändige Reinigung der Schleusenkammer erforderlich. Zudem wurden zur Festwoche 2013 bereits umfangreiche Spülarbeiten durchgeführt, die mittels Sedimentumlagerung in tiefere Bereiche die benötigten Tiefgänge hergestellt haben. Für die SAIL 2015 ist dies aber kein gangbarer Weg mehr.

Bei der SAIL 2015 würden die Untiefen dazu führen, dass für größere Schiffe die Gefahr von Grundberührungen besteht, die, selbst wenn sie keine physischen Schäden verursachen, finanzielle Folgen hätten, da aufgrund der Vorschriften in diesem Fall eine Inspektion im Dock oder mittels Tauchern obligatorisch ist. Neben dem direkten wirtschaftlichen Schaden würde daraus zudem ein Imageschaden für die Stadt entstehen, durch den die Akquisition von Großseglern für zukünftige Veranstaltungen deutlich erschwert werden wird. Damit die Durchführung der SAIL 2015 nicht gefährdet wird und insbesondere keine Regressansprüche zu befürchten sind, ist eine Ausbaggerung der städtischen Hafenbecken erforderlich.

Zu berücksichtigen ist auch, dass in der Verbindung zwischen der Schleuse Neuer Hafen und der Klappbrücke Schleusenstraße eine Fahrrinne für die gewerbliche Schifffahrt vorzuhalten ist. Insbesondere Schlepper und Bunkerboote nutzen diesen Weg vermehrt als Abkürzung in die stadtbremischen Überseehäfen. Abhängig vom Wasserstand der Weser können in der Schleuse Neuer Hafen Wasserfahrzeuge mit Tiefgängen bis 6,5 m geschleust werden.

## B Lösung

Für die Herstellung und Vorhaltung der erforderlichen Wassertiefen ist es erforderlich, im Neuen Hafen Baggerungen durchzuführen. Die Vorarbeiten u. a. zur Ermittlung der Baggergutmenge wurden im Auftrag der BEAN durch bremenports bereits im Jahre 2013 durchgeführt.

Im Alten Hafen werden die Solltiefen weitgehend erreicht. Untiefen sind allerdings im Bereich des Klimahauses vorhanden. Für den Fall, dass die Museumsschiffe überführt werden müssen, sind in diesem Bereich Spülungen notwendig, um die Fahrrinne ausreichend tief zu halten. Derzeit wird dazu aber keine Notwendigkeit gesehen. Die Kosten einer solch begrenzten Maßnahme werden grob geschätzt mit rd. 6.200 € kalkuliert und können gegebenenfalls aus den kalkulierten laufenden Unterhaltungskosten der BEAN abgedeckt werden.

Um die Solltiefen entsprechend des Peilplans im Neuen Hafen zu erreichen, wird eine Baggergutmenge von insgesamt ca. 60.000 m<sup>3</sup> kalkuliert. Die Baggerung wird mittels eines Eimerkettenbaggers durchgeführt. Da einige Bereiche für den Bagger nur schwer erreichbar sind, ist geplant, im Bereich der Klappbrücke Schleusenstraße und der Schleuse Neuer Hafen Vorratsbaggerungen durchzuführen, um die Sedimente anschließend mittels eines Wasserinjektionsgerätes aus diesen schlecht zugänglichen Bereichen in die Übertiefen spülen zu können.

Wie die Proben ergeben haben, ist das Baggergut belastet und muss entsprechend umweltgerecht entsorgt werden. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Kapazitäten ist es geplant, rd. 30.000 m<sup>3</sup> in der von bremenports bewirtschafteten Baggergutdeponie in Bremen-Seehausen zu entsorgen. Die weitergehenden Entsorgungsleistungen müssen über bremenports öffentlich ausgeschrieben werden.

Auf Basis der Vorplanungen hat die BEAN in ihrem genehmigten Wirtschaftsplan des Jahres 2014 rd. 1,8 Mio. € zur Tiefenerhaltung eingestellt. Die Kosten für die Herrichtung der von bremenports ermittelten Solltiefen entsprechend des anliegenden Peilplans lägen allerdings mit kalkulierten rd. 2 Mio. € über dem Ansatz. In Zusammenarbeit mit dem SAIL-Organisationskomitee wurde der Schiffsbelegungsplan der SAIL 2015 deshalb soweit überarbeitet, dass die Herstellung der Solltiefe von 7 m im Neuen Hafen nicht flächendeckend erforderlich ist. Auf Basis dieser Anpassungen geht man jetzt von einer Baggergutmenge in Höhe von rd. 50.000 bis 55.000 m<sup>3</sup> aus.

Die Kosten werden auf dieser Basis wie folgt geschätzt:

Einsatz Eimerkettenbagger	ca. 250.000 €
Wasserinjektionsgerät (6 Tagessätze)	ca. 40.000 €
Analytik	ca. 5.000 €
Peilungen	ca. 5.000 €
Transport und Entsorgung	ca. 1.500.000 €
<b>Summe</b>	<b>ca. 1.800.000 €</b>

Anzumerken ist jedoch, dass die Kalkulation für die Entsorgung auf den festgestellten Kontaminationen der gezogenen Proben beruht. Sollte bei der vorgeschriebene Messung des Baggergutes nach Entnahme eine höhere Belastung ermittelt werden, würden die Kosten steigen. Für eine genauere Kostenschätzung sind zudem die Ausschreibungsergebnisse für die Entsorgung abzuwarten.

Aufgrund der Neusedimentation von 10.000 m<sup>3</sup> p. a., was einem rechnerischen Tiefenverlust von fast 10 cm pro Jahr entspricht, ist davon auszugehen, dass die Arbeiten parallel zum Rhythmus der SAIL alle fünf Jahre mit ähnlichem Aufwand wiederholt werden müssen. In der mittelfristigen Finanzplanung wurde deshalb für 2019 erneut ein Kostenaufwand in Höhe von rd. 1,8 Mio. € kalkuliert.

Neben den Bedarfen für maritime Großveranstaltungen und den touristischen Verkehren profitiert - wie vorstehend beschrieben - insbesondere die gewerbliche Schifffahrt von den Baggarbeiten, da die Schlepper und Bunkerboote die Fahrrinne als Abkürzung in die stadtbremischen Überseehäfen nutzen. Gleichzeitig trägt sie als Nutzer der Schleuse am Neuen Hafen zu

den Sedimentablagerungen bei, wobei die gewerbliche Schifffahrt mittlerweile einen Anteil von mehr als 50 % an der Anzahl der Gesamtschleusungen einnimmt. Die BEAN strebt deshalb grundsätzlich eine Kostenbeteiligung des Sondervermögens Häfen an den notwendigen Vertiefungsarbeiten an. Bisher konnten allerdings noch keine Zusagen erreicht werden.

Die Ausbaggerungen des Neuen Hafens müssen im Frühjahr 2015 durchgeführt werden. Dazu ist es erforderlich, dass bremenports möglichst umgehend die Ausschreibungen durchführt.

### **C Alternativen**

Der Neue Hafen wird nicht ausgebaggert.

Unter dieser Voraussetzung ist die Durchführung der SAIL im nächsten Jahr nicht wie geplant durchführbar. Für Großsegler würden nur noch die Seebäderekaje und die Pontonanlage zur Verfügung stehen. Auf die insbesondere für den nördlichen Bereich des Neuen Hafens vorgesehenen weiteren Großsegler müsste verzichtet werden. Da die Verträge schon abgeschlossen sind, ist mit entsprechenden Schadensersatzforderungen zu rechnen. Zudem ist damit ein erheblicher Imageverlust verbunden. In der Zukunft wäre die Durchführung maritimer Großveranstaltungen nicht mehr möglich.

Von der zunehmenden Sedimentierung würden sukzessive zudem auch kleinere Schiffe mit geringerem Tiefgang betroffen. In den nächsten Jahren wären das insbesondere die Hafenschlepper mit den unterhalb des Rumpfes angeordneten Voith-Schneider Antrieben. In spätestens 10 Jahren müsste der Dampfeisbrecher Wal mit 5,25 m Tiefgang einen neuen Liegeplatz außerhalb des Neuen Hafens suchen, ebenso könnte die beliebte Alexander von Humbold nicht mehr in den Neuen Hafen einlaufen. In etwa 20 Jahren wäre auch die Jaich- Marina betroffen. Damit würden erhebliche Investitionen in die touristisch- maritime Infrastruktur der vergangenen Jahre mittelfristig in Frage gestellt.

### **D Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen**

Direkte finanzielle Auswirkungen für den Haushalt entstehen nicht. Die entsprechenden Mittel in Höhe von kalkulierten 1,8 Mio. € netto sind im genehmigten Wirtschaftsplan 2014 der BEAN unter den Unterhaltungskosten (Flächenmanagement - Tiefenerhaltung) berücksichtigt und werden aus Mittel der BEAN finanziert. Indirekt ist der städtische Haushalt jedoch betroffen, da die Defizite der BEAN über den Haushalt ausgeglichen werden.

Für personalwirtschaftliche Auswirkungen gibt es keine Anhaltspunkte.

### **E Beteiligung / Abstimmung**

BEAN.

### **F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG**

Gegen eine Veröffentlichung nach dem BremIFG bestehen keine Bedenken.

### **G Beschlussvorschlag**

Der Magistrat nimmt die Notwendigkeit der Ausbaggerung im Neuen Hafen zur Kenntnis und fordert die BEAN auf, entsprechende Schritte zur Planung, Untersuchung, Genehmigung und Durchführung der Maßnahme einzuleiten.

Sofern die BEAN keine grundsätzliche Einigung mit bremenports über eine Kostenbeteiligung an den notwendigen Vertiefungsmaßnahmen erzielt, bittet der Magistrat das Dezernat I, mit den zuständigen Stellen des Landes über eine finanzielle Beteiligung des Sondervermögens Häfen zu verhandeln.

Der Magistrat bittet das Dezernat II, gegebenenfalls erforderliche gesellschaftsrechtliche Maßnahmen umzusetzen.

Grantz  
Oberbürgermeister

Anlage 1: Peilplan  
Anlage 2: Auszug Peilplan, Legende