

**Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 1. November 2000****Öffnung der alten Schleuse für den Sportboothafen im Neuen Hafen**

Die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) plant eine alte Schleuse für den Sportboothafen im Neuen Hafen in Bremerhaven wieder zu öffnen. Die Pläne stehen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Nutzung des Areals als Marina und als Wohngebiet. Das Projekt der Schleusenöffnung muss vor dem Hintergrund des notwendigen Strukturwandels in Bremerhaven geprüft werden.

Wir fragen den Senat:

1. In welchen Dimensionen ist die Schleuse geplant?
2. Welche Investitionskosten und welche Betriebskosten sind mit der Wiederinbetriebnahme der Schleuse verbunden? Welche Finanzierungsvorschläge legt der Senat dazu vor?
3. Welche regionalwirtschaftlichen bzw. fiskalischen Vorteile erwartet der Senat von einem solchen Projekt?
4. Welche Vorteile für die touristische Nutzung des Gebiets ergeben sich aus einer Wiederöffnung der Schleuse im Neuen Hafen gegenüber der gegenwärtigen Nutzung von Kaiserschleuse bzw. Nordschleuse durch Sportboote?
5. Welche technischen Probleme (z. B. Bodenbeschaffenheit, Sicherstellung der Funktion des „Deichwehrweges“, Verlegung des Abwasserkanals für das zentrale Klärwerk usw.) sind im Zusammenhang mit der Wiederöffnung der Schleuse zu berücksichtigen, welche Lösungen sind vorgesehen, welche Alternativen gibt es, und welche spezifischen Kosten sind mit den jeweiligen Problemlösungen verbunden?
6. Welche Strömungsprobleme sind bei Einschleusungen in das Weserfahrwasser zu erwarten?
7. Welche rechtlichen und hafenbetrieblichen Gründe sprechen gegen eine weitere Nutzung der Kaiserschleuse bzw. Nordschleuse durch Sportboote?
8. Mit welcher Frequenz werden gegenwärtig Kaiserschleuse und Nordschleuse durch Sportboote genutzt?
9. Mit welcher Frequenz würde nach Ansicht des Senats die wiedergeöffnete Schleuse im Neuen Hafen genutzt werden? Kann es nach Ansicht des Senats bei hohen Frequenzzahlen zu erheblichen Engpässen bei der Schleusung kommen?
10. Welche finanziellen Vorteile sind mit einer Entlastung der Kaiserschleuse und Nordschleuse (Reduzierung der Schleusungen, Reduzierung des Eintrags durch TBT belasteten Schlick) durch die Verlagerung von Sportbootschleusungen verbunden?

Schramm,  
Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

## **Antwort des Senats vom 12. Dezember 2000**

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Zu Frage 1.: In welchen Dimensionen ist die Schleuse geplant?

Die Bremerhavener Grundstückseigentumsgesellschaft BEAN und die Projektsteuerungsgesellschaft BIS haben einen Auftrag zur Planung einer Schleuse erteilt. Vorbehaltlich der Ergebnisse der detaillierten Untersuchung ist eine nutzbare Kammergröße von 45 m bis 50 m Länge und 14 m bis 16 m Breite vorgesehen.

Zu Frage 2.: Welche Investitionskosten und welche Betriebskosten sind mit der Wiederinbetriebnahme der Schleuse verbunden? Welche Finanzierungsvorschläge legt der Senat dazu vor?

Detaillierte Informationen zu Investitions- und Betriebskosten können erst nach Abschluss der jetzt beginnenden Planungen genannt werden. Das Projekt ist Bestandteil der Gesamtüberlegungen für die Entwicklung des Gebietes Alter/Neuer Hafen und insoweit auch in die Gesamtfinanzierung „Ocean Park“ einzubeziehen.

Zu Frage 3.: Welche regionalwirtschaftlichen bzw. fiskalischen Vorteile erwartet der Senat von einem solchen Projekt?

Die Wiederöffnung der Schleuse zum Neuen Hafen ist eine wichtige Infrastrukturmaßnahme und notwendige Voraussetzung für die touristische Nutzung im Entwicklungsgebiet Alter/Neuer Hafen. Erst die Wiederöffnung dieser Schleuse kann die vorgesehene touristische Entwicklung und wasserbezogene Belegung dieses nahezu brach liegenden Hafenreviers voranbringen.

Das Becken des Neuen Hafens, das in den vergangenen Jahrzehnten immer weiter an Bedeutung für den gewerblichen Schiffsverkehr verloren hat, bedarf einer strukturellen Neuausrichtung. Dabei bietet eine touristische Nutzung eine attraktive Perspektive für das Areal. Die regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Vorteile sind im Zusammenhang mit dem Projekt „Ocean Park“ zu betrachten.

Zu Frage 4.: Welche Vorteile für die touristische Nutzung des Gebiets ergeben sich aus einer Wiederöffnung der Schleuse im Neuen Hafen gegenüber der gegenwärtigen Nutzung von Kaiserschleuse bzw. Nordschleuse durch Sportboote?

Ohne die Wiederöffnung der Schleuse ist eine intensive Nutzung des Neuen Hafens für Sport- und Freizeitboote ausgeschlossen, da das Befahren der Häfen mit Sportfahrzeugen nach § 38 Absatz 3 der geltenden Hafenordnung grundsätzlich verboten ist und deshalb Schließungen in der Kaiser- bzw. Nordschleuse durch Sportboote nur in Einzelfällen, aber nicht als Dauerlösung möglich sind. Die Sportbootschleuse ist ein zentrales Element, um den Neuen Hafen ganzjährig touristisch zu nutzen.

Zu Frage 5.: Welche technischen Probleme (z. B. Bodenbeschaffenheit, Sicherstellung der Funktion des „Deichwehrweges“, Verlegung des Abwasserkanals für das zentrale Klärwerk usw.) sind im Zusammenhang mit der Wiederöffnung der Schleuse zu berücksichtigen, welche Lösungen sind vorgesehen, welche Alternativen gibt es, und welche spezifischen Kosten sind mit der jeweiligen Problemlösung verbunden?

Die genannten Fragestellungen werden im Rahmen der Planungen und diverser spezifischer Gutachten geprüft. Die Ergebnisse und entsprechende Lösungsvorschläge werden zur Entscheidung vorgelegt werden.

Zu Frage 6.: Welche Strömungsprobleme sind bei Einschleusungen in das Weserfahrwasser zu erwarten?

Zu den Strömungsverhältnissen in und vor dem Neuen Vorhafen liegt bereits ein nautisches Gutachten vor. Der Gutachter hat festgestellt, dass gegen eine Nutzung der Schleuse für Sportboote mit ausreichender Manövrierfähigkeit (Boote und Yachten bis 20 m Länge) keine nennenswerten Bedenken bestehen.

Die Ergebnisse werden in die Gesamtplanung für das Projekt einbezogen.

Zu Frage 7.: Welche rechtlichen und hafenbetrieblichen Gründe sprechen gegen eine weitere Nutzung der Kaiserschleuse bzw. Nordschleuse durch Sportboote?

Das Befahren der Häfen mit Sportfahrzeugen ist nach § 38 Absatz 3 der geltenden Hafensordnung grundsätzlich verboten. Deshalb sind Schleusungen in der Kaiser- bzw. Nordschleuse durch Sportboote nur in Einzelfällen, aber nicht als Dauerlösung möglich.

Die Kaiserschleuse hat eine Kammergröße von 223 m x 45 m, eine durchschnittliche Schleusungsdauer von ca. 1/2 Stunde. Je Schleusenvorgang beträgt die Wasserbewegung bei der Kaiserschleuse ca. 20.000 m<sup>3</sup>, bei der Nordschleuse ca. 48.000 m<sup>3</sup>. Jeder Schleusenvorgang stellt einen erheblichen Energie- und Kostenaufwand dar, der bei der geplanten Sportbootschleuse reduziert werden kann, da diese lediglich eine Wasserbewegung von ca. 2000 m<sup>3</sup> pro Schleusenvorgang benötigt. Außerdem beinhaltet eine Mischung aus gewerblichen Schiffsverkehr (insb. Autotransport) und Sportbootverkehr jedes mal ein Sicherheitsrisiko. Auch die Vorrangregelung für den gewerblichen Seeverkehr bei der gemeinsamen Nutzung von Kaiser- und Nordschleuse durch unterschiedlichen Schiffsverkehr wirkt sich auf beide Bereiche akzeptanzmindernd aus.

Zu Frage 8.: Mit welcher Frequenz werden gegenwärtig Kaiserschleuse und Nordschleuse durch Sportboote genutzt?

Die Nutzung des Neuen Hafens durch Sportboote ist bisher gering. Nach § 38 Absatz 3 der geltenden Hafensordnung ist das Befahren der Häfen mit Sportfahrzeugen grundsätzlich verboten. Ausnahmen werden lediglich in Einzelfällen genehmigt. Im Juni 2000 passierten z. B. nur 31 einfahrende und 27 ausfahrende Sportboote die zur Verfügung stehende Kaiser- und Nordschleuse.

Zu Frage 9.: Mit welcher Frequenz würde nach Ansicht des Senats die wieder geöffnete Schleuse im Neuen Hafen genutzt werden? Kann es nach Ansicht des Senats bei hohen Frequenzzahlen zu erheblichen Engpässen bei der Schleusung kommen?

Die Frequenz der Nutzung der Schleuse hängt maßgeblich von der Entwicklung des Gebietes z. B. Liegeplatzangebote (Marina), Attraktivität des Umfeldes etc. sowie Wetterverhältnissen und Saisonzeiten ab. Die Vorhersage der Nutzungshäufigkeit muss unter Berücksichtigung all dieser Annahmen getroffen werden und kann deshalb nur eine grobe Schätzung sein. In Anlehnung an die Anzahl der Sportboote die pro Jahr die Fischereihafenschleuse passieren, kann von einer voraussichtlichen Zahl von 12.000 Schleusungen pro Jahr ausgegangen werden. Die erforderlichen technischen Daten für einen effektiven Schleusenbetrieb werden im beauftragten Planungsgutachten ermittelt werden.

Zu Frage 10.: Welche finanziellen Vorteile sind mit einer Entlastung der Kaiserschleuse und Nordschleuse (Reduzierung der Schleusungen, Reduzierung des Eintrags durch TBT belasteten Schlick) durch die Verlagerung von Sportbootschleusungen verbunden?

Wenn der Neue Hafen für Sportboote genutzt werden soll, ist zum Erreichen dieses Hafens eine besondere Schleuse erforderlich, weil aus Gründen der Verkehrssicherheit im gewerblichen Hafenteil ein gegenüber heute verstärkter Sportverkehr nicht weiter geduldet werden kann. Die Schleuse wird — wie aus der Antwort zu Frage 8 auch zu ersehen ist — nur eine geringe Entlastung für die Kaiser- und Nordschleuse mit sich bringen, da hier bisher nur in Ausnahmefällen Sportboote geschleust wurden. Finanzielle Auswirkungen sind nicht detailliert darzustellen, da es sich bei den bisherigen Schleusungen um Ausnahmefälle handelte.