

***Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 5. März 2007******Schlepperpier Bremerhaven***

Im Zuge des Neubaus der Sporthafenschleuse in Bremerhaven wurde es erforderlich, für die ursprünglich im Vorhafen verorteten Schlepper eine neue Schlepperpier zu bauen. Wie sich nach der Fertigstellung zeigte, war die neue Pier jedoch nur bedingt betriebstauglich.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche Bedeutung misst der Senat der neuen Schlepperpier für den Ablauf der Schiffsverkehre in den Häfen in Bremerhaven bei?
2. Wann, wie lange und für welche Zwecke konnte die neue Pier seit ihrer Fertigstellung betrieben werden, und welche Ausfallzeiten gab es?
3. Inwieweit ist die derzeit bestehende Anlage überhaupt funktional, und welche Probleme sind zu lösen, um die Anlage voll in Betrieb nehmen zu können?
4. Wie waren/sind die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für den Bau und den laufenden Betrieb der Schlepperpier geregelt?
5. Aus welchem Grund hat sich bremenports aus der „Betreiberrolle“ zurückgezogen?
6. Wie wird die künftige Rolle von bremenports im Zusammenhang mit der Schlepperpier aussehen?
7. Wie hoch waren die gesamten Errichtungskosten für die Pier, und welche Nutzungsdauer wird für eine solche Anlage vom Senat angesetzt?
8. Welche Betriebskosten fallen für die Pier regulär pro Jahr an (bitte alle Kostenarten getrennt auflisten)?
9. Welche Kosten sind bisher für welche Maßnahmen angefallen, um die Pier zu ertüchtigen/instand setzen zu können, und wer wird diese Kosten tragen (bitte Maßnahmen, Begründung der Maßnahmen, Kosten und Erfolg der Maßnahmen detailliert auflisten)?
10. Mit welchen Kosten rechnet der Senat derzeit, um die Pier voll ertüchtigen zu können, und wer wird diese Kosten tragen?
11. Welche Kosten entstehen derzeit täglich dadurch, dass Schlepper dort nicht anlegen können und an Ersatzliegeplätzen auf ihren Einsatz warten müssen?
12. Wer trägt die so entstandenen zusätzlichen Kosten?
13. Welche Probleme und möglicherweise Nachteile ergeben sich in diesem Zusammenhang für die Häfen in Bremerhaven und insbesondere für ihren Betriebsablauf?

14. Welche Lösungsstrategie verfolgt der Senat für die Inbetriebnahme der Pier, und welche Kosten kalkuliert der Senat für ihre Umsetzung?
15. Bis wann rechnet der Senat damit, dass die Pier wieder in Betrieb genommen werden kann, und welche Hindernisse stehen dem möglicherweise noch entgegen?

Klaus Möhle,  
Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

### **Antwort des Senats vom 10. April 2007**

1. Welche Bedeutung misst der Senat der neuen Schlepperpier für den Ablauf der Schiffsverkehre in den Häfen in Bremerhaven bei?

Durch den Bau der Sportbootschleuse zum Neuen Hafen in Bremerhaven waren die Schlepperliegeplätze im äußeren Vorhafen der ehemaligen Schleuse nicht mehr ganzjährig nutzbar. Die Pontonanlage der Schlepperpier wurde als Ersatz für die entfallenden Liegeplätze errichtet.

Die Anlage dient Schleppern, die auf Einsätze bei Schiffsankünften und Schiffsabfahrten warten. Aufgrund der südlichen Lage und der damit verbundenen relativ geringen Windexposition sind die Liegeplätze auch geeignet, um während der gesetzlichen Ruhezeiten Schlepper dort abzulegen. Neben den Liegeplätzen im Bereich des Vorhafens der Nordschleuse (6) und der Kaiserschleuse (5) ist die Pontonanlage erforderlich, um die wachsende Anzahl der in Bremerhaven stationierten Schlepper unterbringen zu können. Darüber hinaus ist die Pontonanlage für Schlepper mit größerem Tiefgang geeignet, wie sie durch die steigenden Schiffsgrößen insbesondere bei Container- und Autotransportern notwendig werden und die die Liegeplätze in den Schleusenvorhäfen nur mit Einschränkungen oder gar nicht nutzen können. Teilweise müssen Schlepper mit großem Tiefgang derzeit längere Fahrten oder zusätzliche Verlegungsvorgänge in Kauf nehmen, um einen geeigneten Liegeplatz für die Ruhezeiten einnehmen zu können.

Im Rahmen des Brandschutzkonzeptes für den Mündungstrichter der Weser werden Schlepper als Fahrzeuge zum Verbringen von Feuerwehreinsatzmitteln eingesetzt. Der große Ponton der Anlage wurde so bemessen, dass er zur Verladung von Einsatzmitteln genutzt werden kann. Somit ist für die Anlage auch bei Brand- und Notfällen im Schiffsverkehr eine wichtige Rolle vorgesehen.

2. Wann, wie lange und für welche Zwecke konnte die neue Pier seit ihrer Fertigstellung betrieben werden, und welche Ausfallzeiten gab es?

Die Schlepperpier wurde vom Termin der Übergabe am 1. Dezember 2003 bis zum 5. Januar 2006 als Liegeplatz für Hafenschlepper genutzt. Während der Veranstaltung Sail 2005 hat der Eigentümer der Anlage diese ebenfalls als Liegeplatz für Segelschiffe genutzt. Zwischenzeitliche Ausfallzeiten gab es nicht.

3. Inwieweit ist die derzeit bestehende Anlage überhaupt funktional, und welche Probleme sind zu lösen, um die Anlage voll in Betrieb nehmen zu können?

Die Anlage ist als Schlepperpier geplant und hergestellt worden und erfüllt damit alle äußeren Funktionalitäten für diesen Zweck. Die Außerbetriebnahme erfolgte nach Ursachenanalyse und nachfolgender Bewertung der beobachteten starken Pontonbewegungen, die ergaben, dass die innere Funktionalität nicht gegeben ist und somit ein unfallsicherer Betrieb ohne Nachbesserung nicht möglich ist. Es handelt sich bei der fehlenden inneren Funktionalität um ein Schwingungsproblem, welches durch Veränderung der Eigenfrequenz der Pieranlage gelöst werden kann. Die Schlepperpier hat im derzeitigen Zustand eine Eigenfrequenz, welche im Frequenzbereich der anregenden Schwingungen aus Seegang und Schiffswellen liegt. Diese Eigenfrequenz kann durch bauliche Lösungen verändert werden.

4. Wie waren/sind die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für den Bau und den laufenden Betrieb der Schlepperpier geregelt?  
 Bauherr der Maßnahme war die Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/ Neuer Hafen GmbH & Co. KG (BEAN), die über die Projektsteuerung (Geschäftsbesorgung) der BIS die Planungsleistungen als Ingenieurvertrag (§ 55 HOPI und § 64 HOAI) phasenweise (bis zur Entwurfsplanung) an bremenports vergeben hat.  
 Nach dem anschließenden Vergabeverfahren sind die weiteren Planungsschritte durch den wirtschaftlichsten Bieter („ARGE Schlepperliegeplätze“) ausgeführt worden.  
 Erforderliche baurechtliche Genehmigungs- und Prüfverfahren wurden durchgeführt.  
 Die Ausführung wurde durch bremenports im Rahmen des genannten Ingenieurvertrages überwacht (§ 57 HOAI).  
 Nach Fertigstellung wurde die Anlage an bremenports zum Betrieb übergeben.
5. Aus welchem Grund hat sich bremenports aus der „Betreiberrolle“ zurückgezogen?  
 Die zunächst erteilte behördliche Genehmigung zum Betrieb der Anlage wurde aufgrund der unzulässigen Pontonbewegungen außer Kraft gesetzt.  
 bremenports hat sich aus der Betreiberrolle zurückgezogen, da die Anlage im derzeitigen Zustand nicht unfallsicher betrieben werden kann und derzeit gesperrt ist.
6. Wie wird die künftige Rolle von bremenports im Zusammenhang mit der Schlepperpier aussehen?  
 Nachdem die Anlage in einen verkehrssicheren und unfallsicheren Zustand versetzt worden ist und eine Betriebsgenehmigung vorliegt, wird bremenports wieder in die Betreiberrolle eintreten.
7. Wie hoch waren die gesamten Errichtungskosten für die Pier, und welche Nutzungsdauer wird für eine solche Anlage vom Senat angesetzt?  
 Die Kosten für Planung und Ausführung der Anlage entsprechen dem Kostenrahmen der Mittelbewilligung in Höhe von 5.473.758 € netto.  
 Die rechnerische Nutzungsdauer für eine derartige Pontonanlage wird mit 40 Jahren angesetzt.
8. Welche Betriebskosten fallen für die Pier regulär pro Jahr an (bitte alle Kostenarten getrennt auflisten)?  
 Für den Betrieb und die Unterhaltung der Schlepperpier sind aufgrund des neuwertigen Zustands der Anlage in den ersten Betriebsjahren keine nennenswerten Kosten angefallen.
9. Welche Kosten sind bisher für welche Maßnahmen angefallen, um die Pier zu ertüchtigen/instand setzen zu können, und wer wird diese Kosten tragen (bitte Maßnahmen, Begründung der Maßnahmen, Kosten und Erfolg der Maßnahmen detailliert auflisten)?  
 Im Zusammenhang mit der Ermittlung der Ursachen für das auffällige Schwingungsverhalten sind dem Betreiber der Anlage (bremenports) Kosten in Höhe von 85.203,47 € entstanden, die dem Eigentümer der Anlage (BEAN) in Rechnung gestellt wurden.  
 Nachdem die Anlage außer Betrieb genommen wurde, sind bisher folgende Gutachten erstellt worden:
  - a) Eingangsgutachten von Prof. Wriggers (8.000 € netto)  
 Gutachtliche Aussagen sowie „Stellungnahme zum Schreiben der Arbeitsgemeinschaft Schlepperliegeplätze bezüglich des Schwingungsverhaltens der Pontonanlage Schlepperliegeplätze Bremerhaven“, beauftragt von bremenports consult GmbH.

b) Gutachten I von Prof. Wriggers (28.800 € netto)

Machbarkeitsstudie für die Unterdrückung der Schwingungen der Pontonanlage Schlepperliegeplätze Bremerhaven (gelenkige Kopplung).

Nachfolgend wurde eine Kostenermittlung für die bauliche Umsetzung der statischen Vorgaben aus der Machbarkeitsstudie durch die „ARGE Schlepperliegeplätze“ durchgeführt. Die Herstellungskosten ergaben sich zu 451.835,37 € netto. Diese Lösung wurde aus Kostengründen nicht ausgeführt.

c) Gutachten II von Prof. Wriggers (1.340 € netto)

Ermittlung der Kosten die der Bauherr „sowieso“ hätte aufwenden müssen, um eine von vornherein funktionstüchtige Anlage zu erstellen.

Im Ergebnis wurden 33.481,44 € je Koppelstelle ermittelt. Fünf Pontons wären mit vier Kopplungsstellen zu versehen, also 133.925,76 € netto.

d) Gutachten III von Prof. Wriggers (480 € netto)

Stellungnahme bezüglich der Nutzungsgenehmigung für den großen Ponton der Pontonanlage für zwei Schlepper als Bestandteil des Antrags auf Einzelgenehmigung zur Freigabe des großen Pontons für Schleppernutzungen innerhalb der wasserbehördlichen Genehmigung Nr. 378/2003.

e) Gutachten des Nautischen Büros Bremen (2.250 € netto)

Erarbeitung einer Gefährdungsanalyse und Erstellung von Betriebsanweisungen für Nutzer und Betreiber zur Erfüllung der Nebenbestimmung zur vorliegenden Einzelgenehmigung zur Freigabe des großen Pontons für Schleppernutzungen innerhalb der wasserbehördlichen Genehmigung Nr. 378/2003 vom 20. September 2006.

f) Gutachten IV von Prof. Wriggers (7.900 € netto)

Gutachten zur Reduzierung der Schwingung durch Maßnahmen, die ein Ausschwimmen der Pontons erforderlich machen (Schwingungsdämpfung).

Nachfolgend wurde eine bauliche Umsetzung der ermittelten statischen Vorgaben durch die „ARGE Schlepperliegeplätze“ durchgeführt. Die Herstellungskosten ergaben sich zu 305.582,85 € netto.

Diese so genannte Lochblechlösung soll umgesetzt werden.

Für die Kosten unter b) und f) der Gutachten I und IV von Prof. Wriggers vereinbarten die BEAN und die ausführende „ARGE Schlepperliegeplätze“ eine hälftige Kostenteilung.

Die Kosten der unter a), c), d) und e) aufgeführten Gutachten wurden zunächst von der BEAN übernommen. Die endgültige Kostenzuordnung wird juristisch geklärt.

10. Mit welchen Kosten rechnet der Senat derzeit, um die Pier voll ertüchtigen zu können, und wer wird diese Kosten tragen?

Die derzeitige Kostenerwartung liegt auf der Basis der Kostenschätzung bei 305.582,85 € netto (Ergebnis des Gutachten IV).

Die „Sowieso-Kosten“ (siehe 9. c)) in Höhe von 133.925,76 € trägt die BEAN.

Die Aufteilung der verbleibenden Kosten für den Umbau der Pontons wird in einer Vereinbarung zwischen der „ARGE Schlepperliegeplätze“ und der BEAN geregelt, die sich derzeit in der Abstimmung befindet.

11. Welche Kosten entstehen derzeit täglich dadurch, dass Schlepper dort nicht anlegen können und an Ersatzliegeplätzen auf ihren Einsatz warten müssen?

Inwiefern den Betreiberfirmen der Schlepper Kosten dadurch entstehen, dass die Liegeplätze an der Schlepperpier vorübergehend nicht zur Verfügung stehen, ist nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass bei den Schlepperfirmen teilweise ein erhöhter Aufwand entsteht, um Ersatzliegeplätze, z. B. in den abgeschleusten Hafenbereichen, zu erreichen.

12. Wer trägt die so entstandenen zusätzlichen Kosten?

Es wurden bisher keine Kosten aufgrund der nicht verfügbaren Liegeplätze an der Schlepperpier geltend gemacht.

13. Welche Probleme und möglicherweise Nachteile ergeben sich in diesem Zusammenhang für die Häfen in Bremerhaven, und insbesondere für ihren Betriebsablauf?

Aus hafenbetrieblicher Sicht waren bisher keine erheblichen Nachteile zu verzeichnen, da Ersatzliegeplätze in den abgeschleusten Hafenbereichen sowie außerhalb der Sommersaison an der Seebäderrkaje und im Vorhafen der Sportbootschleuse zur Verfügung gestellt werden konnten. Da diese Liegeplätze teilweise aufgrund beschränkter Wassertiefen und der Verpflichtung zum kurzfristigen Freimachen nur eingeschränkt bzw. im Sommer gar nicht nutzbar sind oder Nachteile für den Schlepperbetrieb aufweisen, ist eine baldige Wiederinbetriebnahme der Schlepperpier notwendig.

14. Welche Lösungsstrategie verfolgt der Senat für die Inbetriebnahme der Pier, und welche Kosten kalkuliert der Senat für ihre Umsetzung?

Nach Wiedererlangung der erforderlichen Betriebsgenehmigung wird die BEAN die Anlage an bremenports zur vertragsgemäßen Verwendung übergeben.

Die Aufteilung der für die Wiederinbetriebnahme der Schlepperliegeplätze anfallenden Kosten zwischen den Beteiligten ist abhängig von der in Abstimmung befindlichen Vereinbarung zwischen der „ARGE Schlepperliegeplätze“ und der BEAN sowie gegebenenfalls nachfolgenden juristischen Verfahren.

15. Bis wann rechnet der Senat damit, dass die Pier wieder in Betrieb genommen werden kann, und welche Hindernisse stehen dem möglicherweise noch entgegen?

Bei einem positiven Ergebnis der durch die Wasserbehörde eingeleiteten Abstimmung der Gefährdungsabschätzung und Betriebsanweisung für den großen Ponton könnte dieser kurzfristig wieder in Betrieb gehen.

Die weitere Terminplanung ist von Docknutzungsmöglichkeiten abhängig, die derzeit noch nicht tagesgenau vorliegen.

Es wird mit einer Reparatur-Vorbereitungszeit von rd. vier Wochen gerechnet. Die reine Umbauzeit wird je Pontonpaar (zwei Pontons können vermutlich zeitgleich im Dock bearbeitet werden) voraussichtlich zwei Wochen betragen.