

Große Anfrage der Fraktion der CDU

Bündelung der Verantwortung für alle bremischen Seehäfen beim Land

Am 19. August 2019 reichten die Fraktionen der CDU und der FDP einen Antrag zu oben genannten Thema (Drucksache 20/33; Neufassung der Drucksache 20/11 vom 18. Juli 2019) ein. Dieser wurde von der Bürgerschaft (Landtag) am 28. August 2019 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen überwiesen und dort am 30. Oktober 2019 andiskutiert. Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen wurde darum gebeten aufzuzeigen, welche Fragestellungen mit welchem zu erwartenden zeitlichen Bedarf und welchen benötigten Ressourcen im Einzelnen zu erörtern sein werden, um eine abschließende Meinungsbildung zu ermöglichen. Der in der Sitzung des Landeshafenausschusses vom 15. Januar 2020 vorgelegte Bericht der Senatorin taxierte dafür einen Zeitbedarf von mindestens zwei bis zweieinhalb Jahren sowie einen externen Beratungsbedarf in Höhe von 0,5 bis 1,0 Millionen Euro. Mit dem Argument, dass dies nicht verhältnismäßig sei und sich die bisherige Aufgabenwahrnehmung, Eigentümerstruktur und Gebietsabgrenzung für die Seehäfen im Land bewährt habe, empfahl die Regierungsmehrheit im Ausschuss die Ablehnung des Antrags, der die Bürgerschaft (Landtag) am 26. Februar 2020 mit der gleichen Mehrheit gefolgt ist.

An keiner Stelle wurde sich mit inhaltlichen Argumenten beschäftigt. Dazu zählt, dass das bestehende System zwar funktional und eingespielt sein mag, aber auf der anderen Seite intransparent und kompliziert ist und damit Reibungsverluste und zeitlichen Mehraufwand erzeugt, der im Wettbewerb am Hafenstandort einen Nachteil darstellen kann. Dies lässt sich beispielsweise an der geplanten Neuaufstellung des gemeindegrenzenüberschreitenden Bebauungsplans 1981 beobachten, bei dem unklar ist, ob die Stadtgemeinde Bremen oder die Stadtgemeinde Bremerhaven für die Bauleitplanung zuständig ist. Auch inhaltlich gibt es eine Kollision zwischen dem Interesse der Stadtgemeinde Bremen an dringend notwendigen zusätzlichen Flächen für den Automobilumschlag und dem Interesse der Stadtgemeinde Bremerhaven an zusätzlichen Gewerbeflächen. Insofern ist nicht ausgeschlossen, dass es ein optimales System für die bremischen Seehäfen gibt, das dem bestehenden überlegen ist. Zumindest sollte dies ernsthaft erwogen und untersucht und nicht von vornherein abgelehnt werden. Dass die historisch gewachsene Gebietsabgrenzung zwischen den beiden Stadtgemeinden nicht sakrosankt ist, zeigt sich auch daran, dass es nach Gründung des Bundeslandes Freie Hansestadt Bremen im Jahr 1949 schon kleinere Änderungen der Gemeindegrenzen gab.

Die politischen Entscheidungsträger beschäftigten sich bereits im Vorfeld der Neuordnung der Aufgabenwahrnehmung für die bremischen Häfen mit der Bildung der Sonstigen Sondervermögen Hafen und Fischereihafen sowie der Gründung der Hafenmanagementgesellschaft bremenports im Jahr 1999 intensiv mit der Gebiets- und Zuständigkeitsfrage. Auf die damaligen umfangreichen Untersuchungen und Gutachten ließe sich aufbauen. Auch das Finanzressort hat sich in den Jahren 2017 und 2018 mit der Frage einer möglichen Umwandlung der bremischen Häfen in Landeshäfen beschäftigt. All die-

ses zeigt, dass die in der Drucksache 20/33 von den Antragstellern aufgeworfenen Ansätze und Fragen ihre Berechtigung haben und einer fundierten Beantwortung und Einschätzung bedürfen.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Vermögensgegenstände (Grundstücke/Infrastruktur, Suprastruktur, Beteiligungen, sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung et cetera) sind in den sonstigen Sondervermögen Häfen und Fischereihafen bilanziert?
2. Wie ließe sich aus Sicht des Senats das Kriterium „Landeshafen“ schlüssig, verständlich und praktikabel definieren?
3. Wie bewertet der Senat folgende Varianten zur Bündelung der Vermögensgegenstände und Aufgaben für alle bremischen Seehäfen beim Land:
 - a) Übertragung des Sondermögens Hafen von der Stadtgemeinde Bremen auf das Land Bremen;
 - b) Errichtung eines neuen Sondervermögens, in das alle Vermögensgegenstände (einschließlich der damit verbundenen Rechte und Pflichten) mit dem Kriterium „Landeshafen“ zugewiesen beziehungsweise übertragen werden;
 - c) Nutzung des rechtlichen Rahmens und Umbenennung des sonstigen Sondervermögens Fischereihafen zur Einbringung aller Vermögensgegenstände (einschließlich der damit verbundenen Rechte und Pflichten), die dem Kriterium „Landeshafen“ entsprechen;
 - d) Einbringung der Vermögensgegenstände der sonstigen Sondervermögen Häfen und Fischereihafen als Sacheinlagen in die bremenports GmbH & Co. KG?
4. Welche Gesetzes-, Verordnungs- und Vertragsänderungen wären dafür notwendig? Welche Folgen hätte die Übertragung insbesondere auf bestehende Betreiber- und Mietverträge?
5. Welche Aufgaben und Vermögensgegenstände könnten nach einem solchen Schritt sinnvollerweise in den sonstigen Sondervermögen Häfen und Fischereihafen (Variante 3.b und 3.d) beziehungsweise dem sonstigen Sondervermögen Häfen (Variante 3.c) verbleiben beziehungsweise dort gebündelt werden? Inwiefern würde sich nach der Übertragung – abhängig von der gewählten Variante – die Auflösung bisheriger Sondervermögen anbieten? Welche sonstigen Varianten zur Bündelung der Vermögensgegenstände und Aufgaben für alle bremischen Seehäfen beim Land hält der Senat für möglich?
6. Welche steuerlichen Folgen (insbesondere im Hinblick auf die Grunderwerb-, Gewerbe- Umsatz-, und Schenkungssteuer) würde die damit zusammenhängende unentgeltliche Übertragung beziehungsweise Veräußerung von Vermögensgegenständen bei den einzelnen Varianten auslösen und auf welchem Weg ließe sich eine Steuerpflicht vermeiden beziehungsweise für den Stadtstaat Bremen insgesamt aufkommensneutral gestalten?
7. Inwiefern wäre – je nach gewählter Variante – EU-Beihilferecht tangiert?
8. Inwiefern wäre bei einer Übertragung die „Privatisierungsbremse“ in Artikel 42 Ziffer IV der Bremischen Landesverfassung tangiert?
9. Welches wäre auf Basis der bislang vorliegenden Informationen nach Meinung des Senats die Vorzugsvariante zur Bündelung der Vermögensgegenstände und Aufgaben für alle bremischen Seehäfen beim Land?

10. Inwiefern müssten aus Sicht des Senats auch die hafenbezogenen Beteiligungen der Stadtgemeinde Bremen (insbesondere an der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, bremenports GmbH & Co. KG, Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH, sowie JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft mbH & Co. KG) auf das Land übertragen werden? Welche Kriterien und Bewertungsgrundlagen müssten dem aus Sicht des Senats zugrundegelegt werden? Welche Aspekte gilt es dabei zu berücksichtigen?
11. Inwiefern könnten in der Folge per Gesetz die Gemeindegrenzen der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven dergestalt geändert werden, dass das Gebiet der stadtbremischen Überseehäfen samt aller gemeindlicher Rechte und Pflichten auf die Stadt Bremerhaven übergeht (Übertragung von Hoheitsrechten)? Welche Aspekte gibt es dabei zu berücksichtigen?
 - a) Welche Rechtsakte zur Änderung der Gemeindegrenzen zwischen den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven gab es seit Bestehen der Freien Hansestadt Bremen als Bundesland, auf wann datieren diese, um welche Gebiete handelte es sich dabei im Einzelnen und was waren die dahinterstehenden Gründe und Motive?
 - b) Welche Verträge und Vereinbarungen zur Übertragung von Verwaltungsaufgaben in den stadtbremischen Überseehäfen von der Stadtgemeinde Bremen oder von ihr beliehenen Dritten auf die Stadtgemeinde Bremerhaven oder von ihr beliehenen Dritten (zum Beispiel für das Katasterwesen, die Müllentsorgung, den Brandschutz und allgemeinpolizeiliche Aufgaben) gibt es, wann wurden diese zwischen wem geschlossen, welche Laufzeit und welchen wesentlichen Inhalt haben diese, welche finanziellen oder sonstigen Ausgleichsmaßnahmen wurden dafür jeweils vereinbart und erfolgten in den letzten drei Jahren tatsächlich (pro Jahr)? Welche dieser Verträge und Vereinbarungen würden durch eine Neuordnung der Hoheitsrechte obsolet, welche nicht?
 - c) Inwiefern ist das Hafensareal der Stadtgemeinde Bremen identisch mit der Summe aller Flurstücke, die im sonstigen Sondervermögen Häfen gebündelt sind? Falls nein, an welchen Stellen bestehen Abweichungen, die bei der Übertragung von Flurstücken und Verkehrsflächen einschließlich der damit verbundenen Rechte und Pflichten an die Stadtgemeinde Bremerhaven zu bedenken wären?
 - d) Wie hoch schätzt der Senat das aktuelle Gewerbesteueraufkommen von Betrieben mit Unternehmenssitz in den stadtbremischen Überseehäfen ein und welches Steueraufkommen prognostiziert er in Zukunft? Welche Folgen hätte eine Vereinnahmung dieser Steuern durch die Stadtgemeinde Bremerhaven auf den kommunalen Finanzausgleich?
 - e) Welche wahlrechtlichen Folgen hätte die Änderung der Gemeindegrenzen auf die Landtags- und Bundestagswahl?
 - f) Wie bewertet der Senat die Chancen einer Neuordnung der Gemeindegrenzen, insbesondere vor dem Hintergrund aktueller und zukünftiger Bauleitplanverfahren, die die Gemeindegrenzen überschreiten?
12. Wie schätzt der Senat die haushalterischen und haushaltsrechtlichen Folgen des Projekts „Landeshäfen“ ein?
13. Wie hoch schätzt der Senat den Personal- und sonstigen Aufwand (zum Beispiel Prozess- und Beratungskosten) für das Projekt „Landeshäfen“ in Abhängigkeit von der gewählten Variante ein? Inwiefern wären Personalübergänge nötig und wie könnten diese erfolgen?

14. Welche sonstigen Fragen von Relevanz gilt es aus Sicht des Senats bei einer Bündelung der Verantwortung für alle bremischen Seehäfen beim Land zu beachten?

Susanne Grobien, Thorsten Raschen, Thomas Röwekamp
und Fraktion der CDU