

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU

Umgang mit dem Sanierungsstau in den bremischen Häfen

Bei Hafen- und Stromanlagen (Kajen, Spundwänden, Schleusen, Schiffs Liegeplätzen, Brücken, Kräne, Anlagen der Hafeneisenbahn, Uferbefestigungen et cetera, 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 beziehungsweise abgesperrter Kajen, die sich im Eigentum des Landes beziehungsweise der Stadtgemeinde Bremen (einschließlich Sondervermögen) befinden.

Viele Hafenanlagen haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht beziehungsweise 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 (Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 [RI-EBW-PRÜF]) auf Hafenanlagen übertragen. Aufgrund der begrenzten bremischen Haushaltsmittel konnten in der Vergangenheit nicht alle Hafenanlagen, deren Standsicherheit beziehungsweise Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben war (Zustandsnote 3,5 bis 4,0 „ungenügend“ nach DIN 1076), unmittelbar saniert beziehungsweise 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 öffentlichen und politischen 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 Uferbefestigungen (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 Bremischen 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 nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?
3. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafensareal und Zuständigkeit nennen) haben das Ende ihrer Nutzungsdauer beziehungsweise ihres Lebenszyklusses erreicht beziehungsweise überschritten, und wie alt sind diese im Einzelnen?
 - a) Bei welchen Hafenanlagen kann beziehungsweise 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 beziehungsweise wird damit umgegangen?
4. Bei welchen bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafensareal und Zuständigkeit nennen) bestanden spätestens seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft erhebliche Mängel an der Bauwerkssubstanz?
 - a) Bei welchen Anlagen war beziehungsweise ist die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben (Zustandsnote 3,5 bis 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 beziehungsweise wird damit umgegangen?
 - c) Inwieweit sieht der Senat nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?
5. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafensareal und Zuständigkeit nennen) sind beziehungsweise waren spätestens seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft in ihrer Funktionsfähigkeit eingeschränkt? Worin bestand beziehungsweise besteht jeweils die Einschränkung, seit wann ist diese gegeben, und wie wurde beziehungsweise wird damit umgegangen?
6. Wann erfolgte seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft zu welchen Hafenanlagen eine Risikomeldung durch bremenports an das Häfenressort beziehungsweise 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 beziehungsweise sollen im aktuellen Finanzplanzeitraum bis zum Jahr 2025 jährlich dafür aufgewendet werden (bitte am aktuellen Rand mit voraussichtlichen Ist-Zahlen beziehungsweise mit Planzahlen arbeiten)?
8. Bei welchen der in den Fragen 3 bis 5 genannten Hafenanlagen ist geplant, im aktuellen Finanzplanzeitraum bis zum Jahr 2025 mit der Sanierung beziehungsweise einer Ersatzinvestition zu beginnen beziehungsweise 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 beziehungsweise 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 der Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Absatz 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 Millionen Euro jährlich betragen, davon rund 10,7 Millionen 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 beziehungsweise inwiefern weicht deren Position von der bremischen Position 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 Mitsprache-

recht 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?

Susanne Grobien, Thorsten Raschen, Christine Schnittker,
Heiko Strohmann und Fraktion der CDU