

Mitteilung des Senats vom 29. November 2022

Umgang mit dem Sanierungsstau in den bremischen Häfen

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 20/1599 eine Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Das Infrastrukturvermögen der Bremischen Häfen, das neben den Kajen und Ufereinfassungen zugleich auch Straßen und Schienen, Schleusen, Zufahrtsbereiche und Hafenbecken sowie vielfältige Leitungs- und Steuerungssysteme und einiges mehr beinhaltet, wurde über mehrere Jahrzehnte hinweg kontinuierlich aufgebaut. Es basiert in Teilen auf Strukturen, die bereits vor mehr als einem Jahrhundert geplant und realisiert worden sind. Dieses Infrastrukturvermögen sichert bis heute die Leistungsfähigkeit der Bremischen Häfen, sodass der Senat die mit der Fragestellung verbundene Zielstellung einer leistungsfähigen und nachfragegerechten Unterhaltung der Hafeninfrastuktur vollumfänglich unterstützt.

Fragestellungen dazu, welche Hafenanlagen sich jeweils in welchem Zustand befinden, wie sie derzeit genutzt werden und auch, welche Entwicklungsperspektive die jeweiligen Anlagen haben, sind von zentraler Bedeutung, um den Entwicklungs- und Sanierungsbedarf einzuschätzen. Erkenntnisse dieser Art sind zugleich auch regelmäßige Grundlage der Haushalts- und Finanzplanung beziehungsweise, im Falle konkreter Projekte, für konkrete projektspezifische Beschlüsse in den jeweiligen Gremien.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU gestützt auf Vorarbeiten der bremenports wie folgt:

1. Von wann stammt der letzte Zustandsbericht von bremenports über alle bremischen Hafenanlagen und Ufereinfassungen (bitte als Anlage beifügen) und was waren dessen wesentliche Aussagen?

Die letzte umfassende Zustandsbeschreibung in Form von Kartendarstellungen über die bremischen Hafenanlagen und Ufereinfassungen wurde von bremenports mit Blick auf das Berichtsjahr 2018 erstellt und dem Hafenessort im Frühjahr 2019 vorgelegt. Ein ergänzender Bericht dazu ist nicht erstellt worden. Der Zustand der Bauwerke geht jedoch aus den Lageplänen hervor, auf denen die Bauwerksnoten für die jeweiligen Kajen farblich hervorgehoben sind. Dabei werden die Bauwerke in den Gruppen „Gebrauchstauglichkeit/Tragfähigkeit nicht, gering oder stark beeinträchtigt“ zusammengefasst. In den Tabellen werden dazu unter anderem die jeweiligen Bauwerksnoten, Baujahr, Nutzung und Bauwerkslänge aufgeführt.

Auf dieser Grundlage war als wesentliche Aussage zum Berichtsjahr 2018 festzustellen, dass die Bremischen Hafenanlagen überwiegend hafengewirtschaftlich genutzt wurden. Die Bauwerksbewertung spiegelte entsprechend den Erwartungen maßgeblich das jeweilige Baualter der Anlagen wider.

- 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 Bürgerschaft und der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven?

Die Zustandsdarstellung mit den dazugehörigen Anlagen wurde dem Hafenessort von bremenports auf Fachebene übergeben. Eine politische Befassung des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven ist nicht erfolgt, da weder der Magistrat der Stadt Bremerhaven noch die Stadtverordnetenversammlung Verantwortung oder Zuständigkeiten für die Anlagen im Hafensbereich innehaben.

Für die Befassung des Senats und die parlamentarischen Gremien der Bürgerschaft ist es langjährige Praxis, dass diese immer dann befasst werden, wenn der jeweilige Zustand einer Anlage separate Gremienbefassungen erfordert. Solche Befassungen setzen voraus, dass bestimmte Planungsstände erreicht sind (Beispiel ES Bau beziehungsweise EW Bau), auf deren Grundlage dann parlamentarische Beschlüsse erfolgen.

Im Kontext besonderer Ereignisse wie Havarien (vergleiche hierzu in jüngerer Zeit die ehemalige Drehbrücke und die Nordmole) wurden die parlamentarischen Gremien direkt nach dem Eintreten der Ereignisse in den jeweils folgenden Sitzungen informiert.

Darüber hinaus gibt es basierend auf der RL Bau etablierte Berichtswege, die solche anlassunabhängigen Sachberichte bisher nicht erforderlich machen.

- b) Wie wurde mit den Ergebnissen umgegangen?

Ausgehend von den Untersuchungsergebnissen wurde durch bremenports im Rahmen der Hafenerhaltung die Verkehrssicherheit der Anlagen und Bauwerke sichergestellt. Dazu erfolgten in der operativen Verantwortung der bremenports kleinere Reparaturen oder Sanierungen. Erkennbar notwendige größere Sanierungen und Ersatzbauten wurden von der Senatorin für Wissenschaft und Häfen im Rahmen der Investitionsplanung berücksichtigt und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

- c) Wann wird den parlamentarischen Gremien und der Öffentlichkeit ein neuer Zustandsbericht vorgelegt?

Eine neue umfassende Zustandsbewertung mit Blick auf das Berichtsjahr 2022 ist bei bremenports derzeit in der Bearbeitung. Erwartet wird, dass diese Anfang 2023 fertiggestellt wird.

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?

bremenports orientiert sich in seinem Handeln bei der Bauwerksinspektion und -bewertung an Vorgaben und Erfahrungen übergeordneter Behörden. Dementsprechend werden die Bremischen Hafenanlagen in Anlehnung an die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift des Bundes für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (VV-WSV 2101 Bauwerksinspektion) unter Berücksichtigung des Merkblattes für Schadensklassifizierung bei Wasserbauwerken der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und unter Verwendung der von der Bundesanstalt für Wasserbau hierfür entwickelten Software WSVPruf durchgeführt. Mit der Software werden Bauwerksnoten zwischen 1 (keine Schäden) und 4 (schlechteste mögliche Note) ermittelt.

Für Bauwerke mit der Note 4 sind auf der Grundlage der Zustandsbewertung zwingend Handlungsschritte einzuleiten. Diese können je nach Schadensart beinhalten:

- sofortige Sperrung und/oder
- umgehende Sicherungs-/Reparaturmaßnahmen und/oder
- weiterführende vertiefte Untersuchungen (Fachgutachten) und/oder
- umgehende Einleitung von Sanierungs- / Ersatzbauplanungen.

Brückenbauwerke werden entsprechend der hierfür geltenden Norm DIN 1076 mit der Software SIB Bauwerke geprüft.

Die Intervalle für Hauptprüfungen/Bauwerksinspektionen sowohl für Hafengebäude wie auch Brücken betragen sechs Jahre.

Die Ergebnisse werden einzeln dokumentiert. Die Zusammenfassung erfolgt zeichnerisch auf Lageplänen mit tabellarischer Angabe der Bauwerksnoten und – bei Hafengebäuden – mit Angabe des Herstelljahres und der Nutzung (siehe Anlage).

Die in den Bauwerksinspektionen festgestellten Schäden werden je nach Art und Umfang entweder im Rahmen der Hafenerhaltung behoben oder – wenn zum Beispiel zuerst umfangreichere Planungen erforderlich sind und/oder höhere Investitionen notwendig werden – in die entsprechende Investitionsplanung aufgenommen. Vergleiche hierzu auch die Antwort auf Frage 1.

- a) Inwieweit sieht der Senat hier nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?

Die Havarie der Drehbrücke und auch der Einsturz der Nordmole sind erfolgt, obwohl die in weiten Teilen der Bundesrepublik Deutschland üblichen Regelungen zur Inspektion von Bauwerken vollumfänglich zur Anwendung gekommen sind. Im Fall der Drehbrücke war kurz vor der Havarie auch noch eine Prüfung des TÜVs erfolgt. Anzunehmen ist, dass weitergehende und intensivere Prüfungen diese Sonderereignisse nicht hätten verhindern können. Insofern sieht der Senat über das beschriebene Vorgehen hinaus derzeit keinen Anpassungsbedarf. Bezüglich der Nordmole ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass der Zugang zum Bauwerk wegen des kritischen Zustands frühzeitig gesperrt worden war. Die Drehbrücke wurde durch ein kontinuierliches Monitoring und eine laufende externe Begutachtung überwacht. Insofern ist auch in diesen Fällen angemessen auf bekannte Probleme reagiert worden.

3. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafengebiet und Zuständigkeit nennen) haben das Ende ihrer Nutzungsdauer beziehungsweise ihres Lebenszyklus erreicht beziehungsweise überschritten und wie alt sind diese im Einzelnen?

Bei Hafenanlagen wird in der Regel von einer Nutzungsdauer von 60 bis 80 Jahren ausgegangen. Die tatsächliche Nutzungsdauer ist jedoch von der Bauweise, Belastungen und möglicherweise auch von vorhandenen Schädigungen abhängig. Deshalb sind Unter- oder Überschreitungen bei der Nutzungsdauer von Hafenanlagen durch regelmäßige Bauwerksinspektionen festzustellen und zu dokumentieren. Eine entsprechende Übersicht gemäß der konkreten Fragestellung ergibt sich aus den als Anlage beigegefügten Unterlagen.

- 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?

Die Beantwortung dieser Frage erfolgt gegliedert nach den Bereichen des stadtbremischen Überseehafengebietes, des Fischereihafens sowie der Hafenanlagen von Bremen-Stadt in den nachstehenden Tabellen:

Überseehafen Bremerhaven

Bezeichnung / Baujahr	Bauweise	Seit	Bemerkungen / Maßnahmen
Columbuskaje / 1928	Spundwandkonstruktion	1980	Gesondertes Messprogramm, Ab 2021 Neubau
Kaiserhafen I Westseite /1876	Mauerwerk mit Holzpfehlgründung	2013	Sperrung von Teilbereichen
Kaiserhafen Wendepplatz / 1896	Mauerwerk mit Holzpfehlgründung / Holzspundwand	2013	Sperrung von Teilbereichen

Fischereihafen Bremerhaven

Fischereihafen II Kühlhauskaje/ 1957	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau (später)	2018	Vorschüttung eingebaut, Verkehrslasten reduziert
Fischereihafen II südliche Islandkaje / 1957	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau (später)	2018	
Bohlwerk im Fischereihafen II, Ost und West / 1924	Mauerwerk mit Holzpfehlgründung / Holzspundwand	2004	Gesperrt
Fischereihafen I / 1912	Spundwandwandkonstruktion mit Stb-Überbau	2015	Gesperrt
Geesthafen Westseite / 1923	Mauerwerk mit Holzpfehlgründung / Holzspundwand	2018	Gesperrt
Geesthafen Ostseite / 1923	Mauerwerk mit Holzpfehlgründung / Holzspundwand	2013	Gesperrt
Nordmole an der Geestemündung /1913	Mauerwerk mit Holzpfehlgründung / Holzspundwand	2011	Gesperrt
Fischereihafen II, Westseite / 1970	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	2015	Verkehrslast reduziert
Fischereihafen II, Dockliegeplatz / 1972	Spundwandkonstruktion	2015	Verkehrslast reduziert

Hafenanlagen Bremen

Hohentorshafen, Südseite/1910	Spundwandkaje	2017	Vorschüttung eingebaut
-------------------------------	---------------	------	------------------------

4. Bei welchen bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafenaerial und Zuständigkeit nennen) bestanden spätestens seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft erhebliche Mängel an der Bauwerkssubstanz?

Im stadtbremischen Überseehafengebiet, im Fischereihafen Bremerhaven und auch in den Hafenanlagen Bremen-Stadt gibt es angesichts des Alters zahlreicher Bauwerke unterschiedliche Mängel an der Bauwerkssubstanz. Diese sind in der Gesamtdarstellung in der Anlage umfassend und detailliert dokumentiert.

- 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?

Siehe Anlage.

- b) Wann fand jeweils die letzte Prüfung mit welchem Ergebnis statt und wie wurde beziehungsweise wird damit umgegangen?

Siehe Antwort zu Frage 1.

- c) Inwieweit sieht der Senat nach der Havarie der Drehbrücke und dem Einsturz der Nordmole hier Anpassungsbedarf?

Siehe Antwort zu Frage 2a.

5. Welche bremischen Hafenanlagen (bitte jeweils Hoheitsgebiet, Hafens-areal 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?

Einschränkungen in der Nutzung einzelner Bauwerke und Hafenanlagen sind gegliedert nach den jeweiligen Hafenbereichen in der Tabelle zu Frage 3 dargestellt. Generell setzt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen bei der Kajensanierung klare Prioritäten. Danach sind Sanierungen oder Ersatzneubauten insbesondere dann vorzunehmen, wenn die jeweilige Hafenanlage von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Bremischen Häfen ist.

In der 20. Wahlperiode sind deshalb mehrere große Ersatzneubauten durchgeführt, beendet oder auch begonnen worden. Weitere Projekte sind in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen.

Ergänzend dazu wird mit den laufenden Unterhaltungsmaßnahmen sichergestellt, dass die für eine wirtschaftliche Nutzung erforderlichen Kaje weitestgehend genutzt werden können. Dies gilt sowohl für das Container- und Autoterminal als auch für die Kreuzfahrtanlagen, wo derzeit trotz des laufenden Neubaus ein durchgehender Betrieb auf hohem Niveau gesichert wird. Auch die Hafenanlagen in Bremen-Stadt sind aktuell funktionsfähig und erfüllen ihre Aufgaben.

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?

Risikomeldungen übermittelt bremenports beim Eintritt des Risikos an das Häfenressort. In diesen Risikomeldungen wird das jeweilige Risiko basierend auf den aktuell vorliegenden Erkenntnissen beschrieben und es wird eine erste Einschätzung zur Eintrittswahrscheinlichkeit und auch zu den möglichen finanziellen Auswirkungen gegeben. Wenn möglich werden auch bereits konkrete Gegenmaßnahmen benannt.

Seit Beginn der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft wurden dem Ressort von bremenports keine neuen Risikomeldungen übermittelt.

- 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?

Das Risikomanagement erfolgt zunächst bremenportsintern auf Basis eines strukturierten Verfahrens. Jeweils halbjährlich zum Stichtag 30.06. und 31.12. eines jeden Jahres werden kleine, mittlere und größere Risiken von den Fachbereichen überprüft und aktualisiert. Die einzelnen Meldungen werden in Verbindung mit einer Einschätzung zu den Eintrittswahrscheinlichkeiten in einem Gesamtreport zu den jeweiligen Stichtagen zusammengestellt.

Beim spontanen Auftritt eines Risikos wird dieses ebenfalls vom Fachbereich gemeldet und dann bremenportsintern an die Abteilungsleitung Finanzen und die Geschäftsleitung weitergeleitet. Im Falle der Feststellung besonderer Risiken und bei Risiken und mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit erfolgt dann auf Fachebene eine Meldung an das Häfenressort.

Ergänzend zu den hier dargestellten Regelungen zur Ermittlung und Kommunikation von absehbar erkennbaren Risiken der Infrastruktur kann es in Ausnahmefällen wie zuletzt bei der Drehbrücke und der Nordmole auch zu unerwarteten Havarien kommen. Dabei ist es nicht notwendigerweise so, dass jeder Havarie eine vorherige Risikomeldung vorausging. Im Fall

des Eintritts einer Havarie erfolgt durch bremenports neben den unmittelbar erforderlichen Sicherungsmaßnahmen vor Ort zugleich eine Information der Fachebene sowie der Leitung des Hafenessorts.

- b) Wann und auf welche Weise erlangten die Senatorin und ihr Staatsrat jeweils von den Risikomeldungen Kenntnis?

Dem Ressort wurden in der 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft von bremenports keine neuen Risikomeldungen übermittelt, sodass hierzu keine Information der Hausleitung mit Staatsrat und Senatorin erforderlich war.

Unabhängig davon erfolgte eine intensive und unmittelbare Einbindung der Hausleitung nach Eintritt der oben genannten Havarien an der Drehbrücke und der Nordmole.

- c) Wann und auf welche Weise erlangte der Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven davon Kenntnis?

Der Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven hat in Bezug auf Hafenkajen keine Zuständigkeit.

- d) Wie wurde in jedem Einzelfall darauf reagiert?

Bezogen auf die Havarie der Drehbrücke und auch auf die Havarie der Nordmole wird auf die umfassende Berichterstattung an anderer Stelle verwiesen. Ansonsten gilt, dass sich die Reaktionen auf festgestellte Mängel an Kajen und Hafengebäuden in der Regel in den Investitionsplanungen und -entscheidungen widerspiegeln. Diese gehen je nach Fortschritt der spezifischen Planungen einher mit entsprechenden Gremienbefassungen und -entscheidungen. Beispielsweise seien hier mit Blick auf die jüngere Zeit Entscheidungen zum Neubau der Westkaje Kaiserhafen 3, der Kaje 66, der Kaje 82, der Nordmole, der Columbuskaje und der Kaje Kalihafen genannt.

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)?

Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die nachstehende tabellarische Darstellung verwiesen. Diese Informationen werden den zuständigen parlamentarischen Gremien regelmäßig im Rahmen des Sondervermögen Controllings vorgelegt und in den Gremien beraten.

Ist-Zahlen

in €		2008	2009	2010	2011	2012
a)	Instandhaltung SV Hafen	27.490.860	22.334.068	22.674.969	27.384.339	25.449.829
	Instandhaltung SV Fischereihafen	621.724	372.473	311.239	571.703	1.558.888
	Instandhaltung Gesamt	28.112.584	22.706.541	22.986.207	27.956.042	27.008.717
b)	Investitionen SV Hafen	127.615.926	53.989.896	38.392.308	44.556.523	18.640.783
	Investitionen SV Fischereihafen	41.613	85.600	3.334	14.393	298.760
	Gesamt Invest	127.657.539	54.075.495	39.433.865	44.570.916	18.939.543

in €		2013	2014	2015	2016	2017
a)	Instandhaltung SV Hafen	29.383.734	32.428.330	34.750.735	27.114.712	30.985.197
	Instandhaltung SV Fischereihafen	2.464.616	1.233.898	2.965.297	1.584.172	1.096.366
	Instandhaltung Gesamt	31.848.350	33.662.228	37.716.032	28.698.885	32.081.564
b)	Investitionen SV Hafen	16.066.856	25.280.203	16.353.227	18.988.257	21.909.254
	Investitionen SV Fischereihafen	538.258	2.167.393	1.648.323	882.565	346.976
	Gesamt Invest	16.605.114	27.447.596	18.001.549	19.870.822	22.256.230

in €		2018	2019	2020	2021
a)	Instandhaltung SV Hafen	32.797.709	27.306.369	30.657.702	29.682.339
	Instandhaltung SV Fischereihafen	1.202.433	1.537.735	1.734.063	936.520
	Instandhaltung Gesamt	34.000.142	28.844.103	32.391.765	30.618.859
b)	Investitionen SV Hafen	20.264.243	23.047.035	22.988.532	38.764.286
	Investitionen SV Fischereihafen	387.041	2.995.644	804.179	4.332.545
	Gesamt Invest	20.651.284	26.042.679	23.792.711	43.096.831

Planzahlen

in €		2022	2023	2024	2025
a)	Instandhaltung SV Hafen	38.191.029	35.813.839	36.195.579	36.418.019
	Instandhaltung SV Fischereihafen	2.474.680	2.445.610	2.485.600	2.474.550
	Instandhaltung Gesamt	40.665.709	38.259.449	38.681.179	38.892.569
b)	Investitionen SV Hafen	76.626.393	85.960.949	180.851.460	204.387.973
	Investitionen SV Fischereihafen	5.669.000	6.881.000	17.681.000	17.331.000
	Gesamt Invest	82.295.393	92.841.949	198.532.460	221.718.973

Die Investitionen sind aufgrund des Projektbezuges teilweise starken Schwankungen unterzogen. In den Jahre 2008 und 2009 sind die Baukosten durch den Neubau der Kaiserschleuse geprägt. Danach war das Projekt Offshore Terminal Bremerhaven in der Planung vorgesehen, konnte jedoch nicht umgesetzt werden.

Die dargestellten Planwerte für die Jahre ab 2024 bis 2025 stammen jeweils aus den Wirtschaftsplänen des Sondervermögens Hafen sowie des Sondervermögens Fischereihafen und spiegeln den damaligen Planungsstand 2020 wider. Die Plandaten 2024/2025 sind nur nachrichtlich. Die zu

konstatierende Steigerung bei den Investitionen ist ausschließlich in erwarteten Drittmitteln sowie erhöhten Eigenmitteln der Sondervermögen begründet. Ab 2023 waren in der Planung zunächst sogenannte IPCEI Förderprojekte im Bereich Wasserstoff vorgesehen gewesen, die durch anderweitige Vergabe von Fördermitteln nach dem derzeitigen Stand aber nicht im geplanten Umfang erfolgen werden. Für die Wirtschaftsplanung 2024/2025 werden die Großprojekte Neubau einer Brücke im Verbindungskanal und die Kajenerneuerung CT I bis IIIa im Vordergrund stehen.

8. Bei welchen der in den Fragen Nummer 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?

Für alle unter 3a genannten Hafenanlagen ist eine Sanierung beziehungsweise Ersatzinvestition vorgesehen und bereits über entsprechende Vorlagen genehmigt. Bei den Projekten, bei denen die technischen Untersuchungen zur Fertigstellung der ES Bau derzeit laufen (unter anderem Neubau der Brückenverbindung über den Verbindungshafen und Kajenerneuerung im Bereich des Containerterminals) können erst nach Vorlage dieser Unterlagen entsprechende Entscheidungen vorbereitet und von den zuständigen Gremien getroffen werden.

- a) Wie hoch werden die Kosten dafür jeweils und in Summe geschätzt?

Maßnahme	Kosten	Hafenausschuss	HaFA
Sondervermögen Fischereihafen			
Nordmole	25,84 Mio. €	05.12.2018	14.12.2018
Neubau Kaje 82	6,30 Mio. €	04.11.2020	13.11.2020
Sondervermögen Hafen			
Columbuskaje	78,68 Mio. €	18.04.2018	11.12.2020
Kaje 66	17,70 Mio. €	05.12.2018	14.12.2018
Schuchmannkaje KH1	4,00 Mio. €	steht noch aus	steht noch aus
Westkaje KH3 1. BA	32,70 Mio. €	10.12.2015	10.12.2015
Westkaje KH3 2. BA	22,80 Mio. €	10.12.2015	steht noch aus
Schleuse Oslebshausen	4,22 Mio. €	steht noch aus	steht noch aus

Die hier dargestellten Kosten beziehen sich jeweils auf den derzeitigen Planungs- beziehungsweise Sachstand und beinhalten je nach Projektfortschritt in Teilen bereits verausgabte Mittel. Die Kaje 66 wurde zwischenzeitlich erneuert. Die Kaje 82 und die Columbuskaje befinden sich in der baulichen Umsetzung. Zu erwartenden Kosten für weitere Projekte wie die Erneuerung der Containerkaje können erst mit dem Vorliegen der Planungsunterlagen näher beziffert werden.

- b) Für welche der Maßnahmen ist aus heutiger Sicht ein Planfeststellungsbeschluss notwendig und bei welchen reicht eine Baugenehmigung aus?

Bei Anlagen in oder an Gewässern ist grundsätzlich eine Einzelfallprüfung durch die Genehmigungsbehörde hinsichtlich der erforderlichen Verfahren notwendig. Die Anforderungen an das Genehmigungsverfahren richten sich dabei u.a. an der vorgesehenen technischen Lösung aus. Für die in der Antwort zu 3 genannten Projekte sind Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Wenn es planungsrechtlich möglich ist, sollen vereinfachte Verfahren durchgeführt werden.

- c) Wie lange wird die Planungs- und Bauzeit jeweils geschätzt?

Die Planungs-/Genehmigungs- und Realisierungszeiten ergeben sich immer nach der Art der gewählten Lösung. Eine pauschale Aussage ist zu dieser Fragestellung insofern nicht möglich. Generell kann festgestellt werden, dass bei größeren Bauwerken, wie zum Beispiel der Columbuskaje oder der Nordmole von der Investitionsentscheidung bis zur Fertigstellung des Bauwerks für Planung, Genehmigung und Bau der Anlage ein Zeitraum von mindestens fünf Jahren realistisch ist.

- d) Was unternimmt der Senat, um die Planungs- und Bauzeiten möglichst zu verkürzen?

Die häufig sehr lange Dauer von Planungsverfahren in Deutschland ist auf eine Vielzahl von europäischen Vorgaben zurückzuführen. Aufgrund dieser Vorgaben sind langwierige Planungsprozesse notwendig. Beschleunigungsmöglichkeiten müssen systematisch identifiziert und wirksam realisiert werden. Hierfür bedarf es eines über alle staatlichen Ebenen abgestimmten, gezielten und politisch gesteuerten Prozesses. Bremen beteiligt sich aktiv an solchen Prozessen.

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?

Grundsaniierungen beziehungsweise Erneuerungen und Ersatzbauten berücksichtigen immer die aktuellen sowie insbesondere auch die zukünftigen Anforderungen sowie aktuelle Normänderungen oder die Belange Dritter. Dafür bestehen auf Grundlage der RL Bau etablierte Planverfahren und Planungsschritte, die das Ressort jeweils berücksichtigt.

Für die Bewertung der Sanierungs- beziehungsweise Ersatzbaukosten werden eine Entscheidungsunterlage Bau (mit Untersuchung verschiedener Lösungsansätze, Kostenschätzung und Festlegung einer Vorzugsvariante) und darauf aufbauend eine Entwurfsunterlage Bau (mit Kostenberechnung) erarbeitet. Für die jeweiligen Projektschritte führt das Häfenressort die notwendigen Gremienbefassungen durch. Nach der jeweiligen Beschlussfassung zur Bereitstellung der Mittel erfolgt dann die Realisierung der vielfältigen Projekte. Dieses Vorgehen entspricht der langjährigen Praxis zum Erhalt und dem Ausbau der Bremischen Hafeninfrastruktur. In ganz ähnlicher Weise wird die Infrastruktur in nahezu allen Bereichen Bremens aber auch darüber hinaus entwickelt.

Da es kein Erfordernis und auch keine Planungsgrundlagen gibt, sämtliche in Frage 4 und 5 genannten Hafenanlagen kurzfristig zu sanieren beziehungsweise unmittelbar neu zu bauen, kann die Frage nach den Gesamtkosten nicht beantwortet werden.

- a) Inwieweit ist es aus Sicht des Senats gerechtfertigt, diese Summe als „Sanierungsstau“ in den bremischen Häfen zu bezeichnen?

Die Unterhaltung von Infrastrukturen aller Art stellt die öffentliche Hand generell vor besondere Herausforderungen. Für den Senat ist es von zentraler Bedeutung, dass die Bremischen Häfen als bedeutender europäischer Standort kontinuierlich für den Erhalt und die Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Die im aktuellen Hafenentwicklungskonzept beschriebenen Schwerpunktaufgaben werden deshalb auch künftig eine hohe Priorität erhalten. Der Begriff Sanierungsstau suggeriert, dass sich die Bremischen Häfen generell in einem ungenügenden Zustand befinden. Dies entspricht nicht dem tatsächlichen Standard der Hafeninfrastruktur.

- b) Wie würde er anderenfalls den „Sanierungsstau“ in den bremischen Häfen definieren und dessen Höhe beziffern?

Aus Sicht des Senats liegt ein Sanierungs- oder Investitionsstau in Bezug auf die Hafeninfrastuktur vor, wenn eine größere Anzahl von Hafenbauwerken aufgrund ihres mangelhaften Zustands nicht den aktuellen Nutzungsanforderungen entspricht oder sogar ganz ausfällt. Dieses trifft derzeit auf die Drehbrücke, die Nordmole und in eingeschränktem Maß auf die Kaje der Containerterminals 1 bis 3a (hier aufgrund der veränderten Nutzungsanforderungen wie Schiffsgrößen und Lasten der Containerbrücken der neuesten Generation) zu. Die Kosten für diese Investitions-/Ersatzmaßnahmen sind derzeit nur bei der Nordmole (25,8 Millionen Euro) bekannt. Für die anderen Projekte werden die konkreten Kosten derzeit in den ersten Planungsphasen ermittelt.

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?

Am 22. Juni 2022 fand in Berlin die Auftaktveranstaltung zur Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr statt. Der zentrale Redebeitrag für die fünf Deutschen Küstenländer wurde vom Präsidenten des Senats der Freien Hansestadt Bremen, Bürgermeister Bovenschulte, gehalten. Die gemeinsame Kernforderung der Küstenländer ist die Erhöhung der sogenannten Hafencosten. Diese wurde vom Präsidenten des Senats auf der Auftaktveranstaltung in das Zentrum des Redebeitrags gestellt.

Mit gemeinsamem Schreiben vom 19. September 2022 an Bundesminister Wissing und Bundesminister Habeck haben die für die Häfen zuständigen Fachressorts der Küstenländer ihre Mitarbeit bei der Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie unter der Maßgabe angeboten, dass der Bund bereit ist über eine Erhöhung der Hafencosten zu verhandeln.

In einem gemeinsamen Treffen von Senat und Bundesregierung am 26. und 27. September 2022 schließlich hat Bundesminister Wissing bestätigt, dass der Bund bereit ist, im Rahmen der Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie über die Erhöhung der Hafencosten zu verhandeln und zusätzlich zu den vorgesehenen Facharbeitsgruppen auch eine Arbeitsgruppe zum Thema Finanzen eingesetzt werden wird.

- 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?

Mit dem Bund und den anderen Küstenländern ist verabredet, zunächst vertraulich über die Erhöhung der Hafencosten zu verhandeln. Der Senat wird über das erzielte Ergebnis nach Abschluss der Verhandlungen in geeigneter Weise berichten.

- b) Inwiefern teilen auch die anderen norddeutschen Länder diese Position beziehungsweise inwiefern weicht deren Position von der bremischen ab?

Die Forderung nach einer Erhöhung der Hafencosten ist eine gemeinsame Kernforderung der Küstenländer und erfolgte auf Initiative Bremens.

- 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?

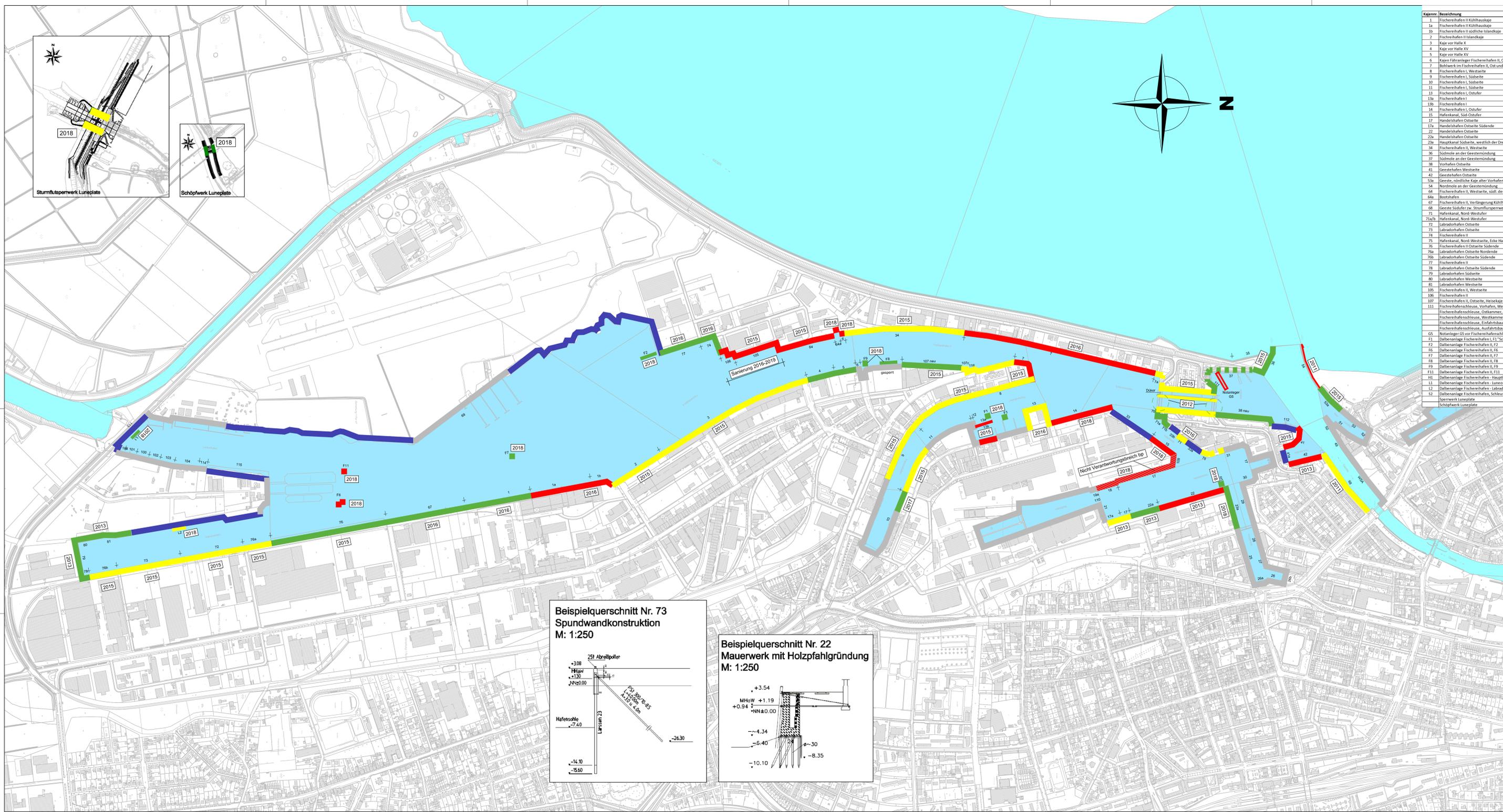
Siehe hierzu die einleitende Antwort auf die Frage 10.

- d) Inwiefern ist davon auszugehen, dass der Bund im Gegenzug für eine deutliche Anhebung der Finanzhilfen für Seehäfen ein Mitspracherecht 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?

Es ist davon auszugehen, dass der Bund eine stärkere koordinierende Rolle in den Verhandlungen über eine Erhöhung der Hafenlasten einfordert. Der Senat ist bereit, darüber mit dem Bund zu verhandeln.

- 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?

Siehe hierzu die Beantwortung der Frage 10 a.

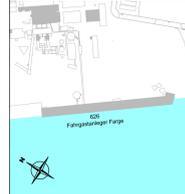


Kajener Bezeichnung	Baujahr	Länge (m)	Bauweise	Nutzung	geprüft	Aktuelle	letzte Prüfung
1a	1956/57	232	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	1	2016	2016
1b	1956/57 bzw. 1987	90	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau (später)	Liegeplatz	4	2016	2016
2	1958 bzw. 1989/87	204	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau (später)	Liegeplatz	4	2015	2015
3	1908	599	Stb-Überbau mit Stahlpfehlen	Liegeplatz	3	2015	2015
4	1940	100	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	1	2016	2016
5	1940	83	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	1	2016	2016
6	1939/40 bzw. 1949	83	Spundwandkonstruktion	Anleger	3,8 (West)	2018	2018
7	1932/24	975	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Ort gesperrt, West Liegeplatz	4	2015	2015
8	1932/14	461	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Liegeplatz	3,2	2015	2015
9	1909/09	221	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Liegeplatz	3	2015	2015
10	1897/1903	102	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Liegeplatz	2	2017	2017
11	1905/06	174	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Liegeplatz	3	2015	2015
13	1912/12	156	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Liegeplatz	3,1	2015	2015
13a	1912/12	68	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Umschlag	4	2015	2015
13b	1912/12	79	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Umschlag	3,9	2015	2015
14	1918/19	290	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Liegeplatz	4	2018	2018
15	1919	110	Spundwandkonstruktion	Umschlag	4	2018	2018
17	1887/82	35	Mauerwerk mit Holzspundwand	Liegeplatz	3	2013	2013
17a	1888	57	Mauerwerk mit Holzspundwand	Liegeplatz	3,2	2013	2013
22	1857/62	727	Mauerwerk mit Holzfahlgründung	Liegeplatz	4	2013	2013
22a	1989	186	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	2	2013	2013
23a	2014	195	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz Sportboote	1,6	2018	2018
34	1911	440	Stb-Überbau mit Stahlpfehlen und Holzspundwand	Liegeplatz	3,1	2015	2015
36	1909	180	Stb-Überbau mit Stahlpfehlen und Holzspundwand	Umschlag	2	2015	2015
37	2016	200	Spundwandkonstruktion	Umschlag	1	2015	2015
38	1999	232	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	2,1	2015	2015
41	1953	127	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Umschlag (gesperrt)	4	2015	2015
42	1953	120	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Umschlag (gesperrt)	4	2015	2015
53a	1996	114	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	2	2018	2018
54	1913	100	Mauerwerk mit Holzfahlgründung / Holzspundwand	Umschlag (gesperrt)	4	2015	2015
64	1959	215	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	3,1	2011	2011
64a	1959	49	Spundwandkonstruktion	Umschlag	3,9	2018	2018
67	1972	288	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	1,8	2016	2016
68	1974	269	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	3,1	2011	2011
71	1975	41	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Umschlag	3	2016	2016
71a/b	1997	66	Spundwandkonstruktion	Umschlag	1	2015	2015
72	1973/76	180	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	3	2015	2015
73	1978	203	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Umschlag	3,1	2015	2015
74	1978	119	Spundwandkonstruktion	relaiswe Auslastungsplatz	1,9	2015	2015
75	1978	25	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	2,9	2016	2016
76	1981	418	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	3,2	2013	2013
76a	1983/84	169	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	3,2	2015	2015
76b	1985	120	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	5,2	2015	2015
77	1989	141	Spundwandkonstruktion	Auslastungsplatz	2,4	2015	2015
78	1994	18	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	2,1	2015	2015
79	1994	122	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	1,9	2013	2013
80	1994	100	Spundwandkonstruktion	Umschlag	1,9	2013	2013
81	1994	93	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	1,9	2013	2013
105	1970	154	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Auslastungsplatz	4	2015	2015
106	1972	70	Spundwandkonstruktion	Liegeplatz	3,8	2015	2015
107	2006	24	Spundwandkonstruktion mit Stb-Überbau	Liegeplatz	1,9	2015	2015
111	1999	60	Spundwandkonstruktion	Umschlag	2,1	2015	2015
112	2001	190	Spundwandkonstruktion	Schleusenanlage	3	2015	2015
113	1904	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
114	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
115	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
116	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
117	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
118	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
119	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
120	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
121	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
122	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
123	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
124	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
125	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
126	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
127	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
128	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
129	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
130	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
131	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
132	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
133	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
134	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
135	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
136	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
137	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
138	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
139	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
140	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
141	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
142	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
143	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
144	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
145	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
146	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
147	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
148	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
149	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
150	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
151	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
152	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
153	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
154	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
155	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
156	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
157	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
158	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
159	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
160	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
161	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
162	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
163	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
164	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
165	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
166	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
167	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
168	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
169	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
170	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
171	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
172	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
173	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
174	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
175	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
176	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
177	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
178	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
179	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
180	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
181	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
182	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
183	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
184	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
185	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
186	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
187	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
188	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
189	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
190	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
191	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
192	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
193	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
194	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
195	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
196	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
197	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
198	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
199	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
200	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
201	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
202	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
203	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
204	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
205	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
206	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
207	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
208	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
209	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
210	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
211	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
212	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
213	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
214	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
215	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
216	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
217	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
218	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
219	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
220	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
221	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
222	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
223	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
224	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
225	2001	190	Mauerwerk	Schleusenanlage	3	2015	2015
226	2001	190	Mauerwerk				

Ölumschlagsanlage Farge



Kraftwerk Farge



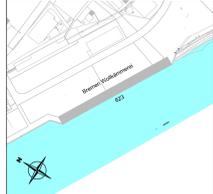
Schlammverleadeanlage Farge



Rönnebecker Hafen



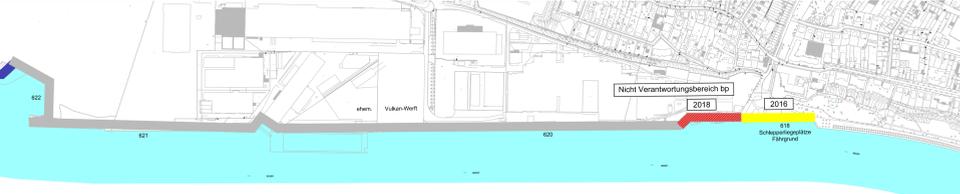
Bremen Wollkammerei



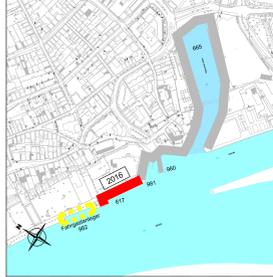
ehemalige Vulkan-Werft



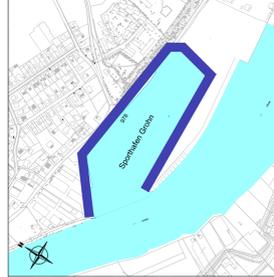
Schlepperliegeplätze Fährgrund



Veegesacker Hafen



Sporthafen Grohn



Anleger Mittelsbüren

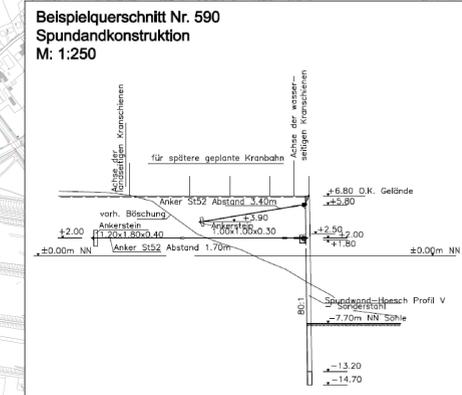
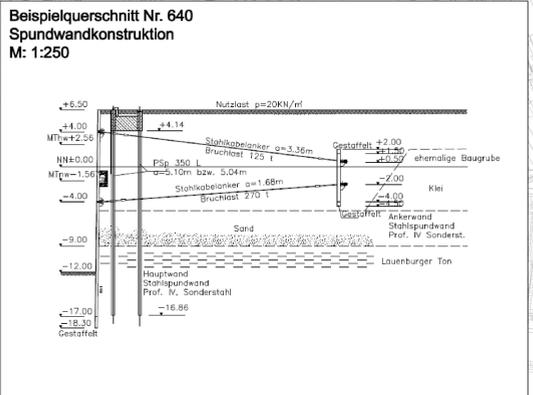
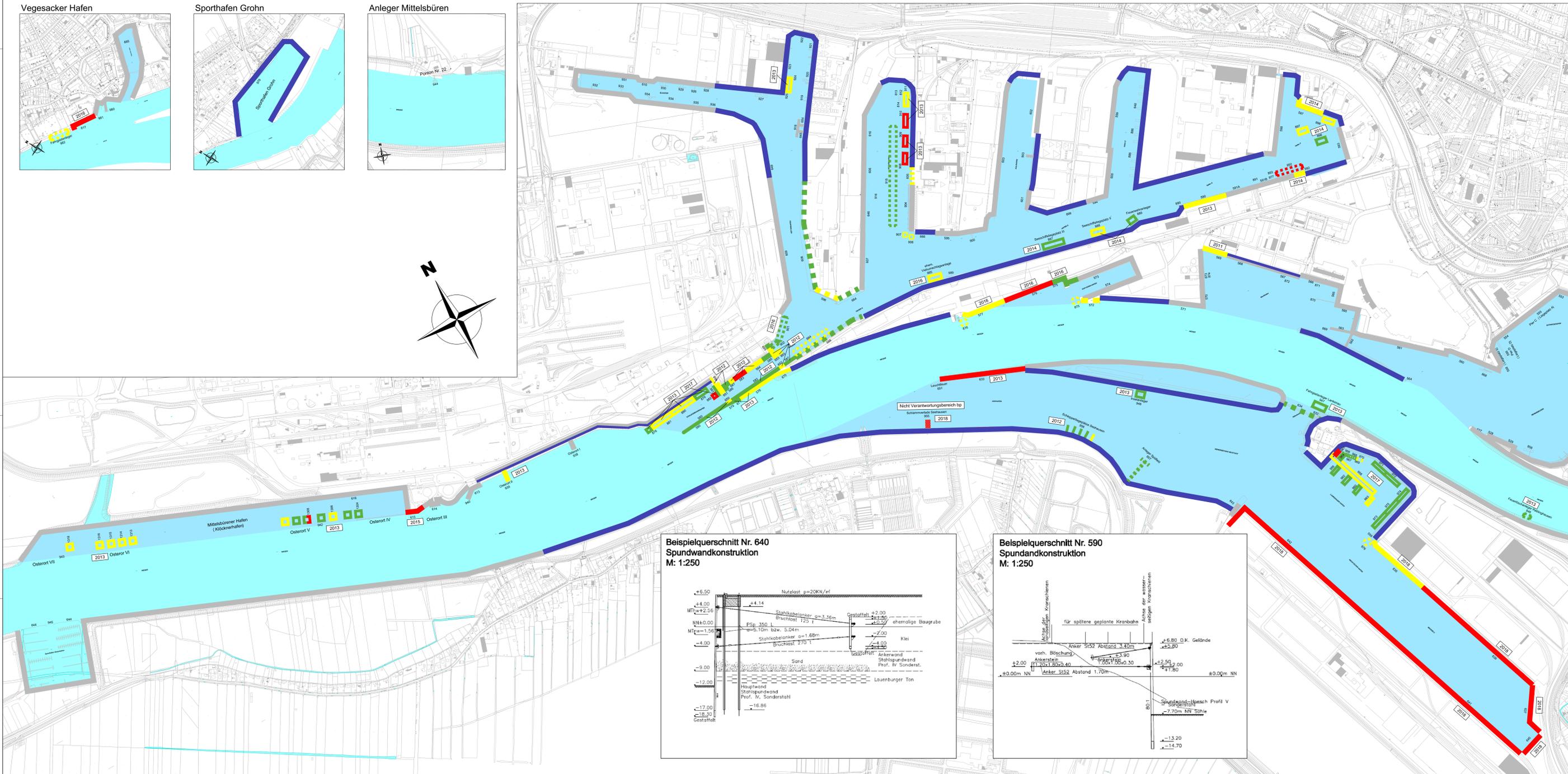
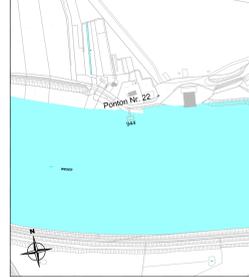


Table with columns for 'Bezeichnung', 'Lage', 'Inspektion', 'Bemerkung', and 'Inspektionstermin'. It lists various harbor structures and their inspection dates.

- Legend (Legende) defining symbols for inspection years, harbor areas, water levels, and construction status (e.g., 'gebrauchsfähig', 'nicht beachtlich').

Project information block including 'Projekt: Hafenerhaltung', 'Datum: 10.10.19', 'Name: Rodemer', 'Inhalt: Übersichtsplan Bremen, Bereich West', and 'Maßstab: 1:5000'. It also includes the Bremenports logo and drawing number 3.

