Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 10. Wahlperiode, 1979-80

15.02.1982 - Drucksache 10/758

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Landtag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/758
15. 02. 82

Mitteilung des Senats

Verwaltungsabkommen Bund/Bremen über die Anpassung der Mittelweser für das auf 2,50 m abgeladene 1350-t-Schiff;

hier: Abschluß einer Vorvereinbarung

1. Entwurf einer Vorvereinbarung

   — Anlage 1 —

2. Entwurf eines Verwaltungsabkommens

   — Anlage 2 —

1. Der Senat hält zur Wahrung der Wettbewerbslage der bremischen Häfen im Binnenschiffsverkehr die Anpassung der Mittelweser für den Verkehr mit dem auf 2,5 m voll-abgeladenen 1350-t-Schiff für unverzichtbar. Der Zu- und Ablaufverkehr mit Binnenschiffen ist gegenüber den Rheinmündungshäfen durch die Schiffahrtsabgaben im deutschen Wasserstraßennetz und den Kapazitätsengpaß Mittelweser sowie durch das liberale Frachtsystem im grenzüberschreitenden Verkehr schwerwiegend benachteiligt. Im Vergleich zu Hamburg wird sich die Situation der bremischen Häfen erheblich verschlechtern, sobald die Ausbaumaßnahmen am Mittellandkanal abgeschlossen sind und Hamburg über den Elbe-Seitenkanal/Mittellandkanal einen leistungsfähigen Anschluß an das Wasserstraßennetz für das voll-abgeladene Europa-Schiff haben wird.

2. Der Bund konnte davon überzeugt werden, daß die Anpassung der Mittelweser ein volkswirtschaftlich sinnvolles Projekt darstellt; es erzielte in einer Nutzen/Kosten-Untersuchung den positiven Wert von ca. 4 : 1. Das Vorhaben wurde in den Bundesverkehrswegeplan '80 aufgenommen, der vom Bundeskabinett beschlossen wurde und nach Maßgabe der Ansätze im Verkehrshaushalt realisiert werden soll.

3. Auch bei der Mittelweser fordert der Bund die Beteiligung Dritter in Höhe von 1/3 an den Planungs- und Ausbaukosten; dies entspricht der vom Bund beim Ausbau von Bundeswasserstraßen geübten Praxis.

   Die Kosten wurden 1977 mit 40 Mio DM angesetzt. Da der Bund für das Mittelweser-Projekt wegen der geringen Kosten nur einen Vertragspartner zu akzeptieren bereit ist, war es Bremen überlassen, sich zur eigenen finanziellen Entlastung um weitere mitfinanzierende Körperschaften zu bemühen. Trotz intensiver Verhandlungen konnte weder eine Beteiligung Niedersachsens noch Nordrhein-Westfalens erreicht werden; Niedersachsen bestätigte mit seiner Weigerung erneut die Haltung, die es bereits gegenüber dem Bau des Elbe-Seitenkanals eingenommen hatte. Mit einer Beteiligung von Nordrhein-Westfalen und Minden kann evtl. gerechnet werden. Demgemäß hat die Bremische Bürgerschaft in den Haushalt 1980 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 13,334 Mio DM bei der Haushaltsstelle 0801/881 10-6 „Zuschuß an den Bund für den Ausbau der Mittelweser" eingesetzt.

4. Seit Anfang 1980 liegt ein weitgehend abgestimmter Entwurf eines Verwaltungsabkommens über die Durchführung der Anpassungsmaßnahmen an der

Mittelweser vor — Anl. 1 —; drei Änderungen bzw. Ergänzungen sollen noch vereinbart werden:

— In § 2 Abs. 2 soll Satz 2 gestrichen werden, damit Bremen nicht mit Kosten belastet wird, die sich aus schuldhaften Handlungen oder Unterlassungen der Bediensteten der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung ergeben.

— In § 2 Abs. 2 soll ein Satz eingefügt werden, um zu verdeutlichen, daß auch die nach dem 1. Januar 1980, jedoch vor Unterzeichnung des Abkommens durchgeführten oder in Auftrag gegebenen Maßnahmen unter das Abkommen fallen.

— § 3 soll durch einen Absatz 3 ergänzt werden, wonach der Bund die für die Durchführung des Bauvorhabens aufgestellten Entwürfe dem Land jeweils so rechtzeitig zur Kenntnisnahme zuleitet, daß eine Stellungnahme noch vor der Genehmigung der Entwürfe möglich ist.

Die beiden ersten Änderungen gelten als zugestanden, haben in dem Entwurf jedoch keinen Niederschlag gefunden, weil die insoweit erforderliche Mitzeichnung des Bundesfinanzministers aus haushaltstechnischen Gründen z. Z. verweigert wird. In der dritten Frage sind die Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium noch nicht abgeschlossen, jedoch ist sie nicht so grundsätzlicher Art, daß hiervon der Abschluß des Abkommens von Bremen abhängig gemacht werden soll.

5. Wegen der Probleme bei der Konsolidierung des Bundeshaushalts in 1981 und für 1982 sieht sich der Bundesfinanzminister seit längerem nicht in der Lage, im bundesinternen Verfahren die erforderliche Mitzeichnung des Verwaltungsabkommens zwischen dem Bund und Bremen über die Anpassungsmaßnahmen an der Mittelweser vorzunehmen. Gleichwohl setzt der Bundesverkehrsminister die Vorplanung seit 1980 fort. Die ihm insoweit zur Verfügung stehenden Mittel sind demnächst erschöpft, so daß der Abbruch der Arbeit erfolgen wird, sofern nicht Bremen entsprechend der vorgesehenen Beteiligung in Höhe von einem Drittel Mittel zur Verfügung stellt. Die Planungskosten werden aktuell mit 1,1 Mio DM geschätzt, so daß auf Bremen 370 TDM entfallen. Hiermit würde der Abschluß der Vorplanung einschließlich des Planfeststellungsverfahrens gewährleistet werden können.

6. Da das Inkrafttreten des Verwaltungsabkommens auch z. Z. noch nicht zu erreichen ist, hat der Bundesverkehrsminister den Abschluß eines Vorvertrages vorgeschlagen, der es Bremen ermöglichen solle, die vorhandenen Planungsmittel zur Verfügung zu stellen. Mit der „Vorvereinbarung für ein Verwaltungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen über die Anpassung der Mittelweser" — Anl. 2 — bekräftigen Bremen und der Bund ihr Interesse an dem Abschluß der Vorplanung und vereinbaren, daß mit Inkrafttreten des Verwaltungsabkommens die nach dieser Vorvereinbarung von Bund und Land aufgebrachten Mittel in dem Finanzierungsprogramm nach dem Verwaltungsabkommen berücksichtigt werden sollen.

7. Bremen sollte die Vorvereinbarung abschließen, um den Fortgang der Vorplanungsarbeiten und ihren Abschluß zu sichern. Ihr Abbruch würde auf ein fehlendes Interesse Bremens schließen lassen und eine Wiederaufnahme der Arbeiten erheblich erschweren; außerdem wären Zeitverlust und zusätzliche Kosten zu erwarten.

Der Senat ist davon überzeugt, daß auch der Bund weiterhin an der Mittelweseranpassung interessiert ist; wenn auch im Gegensatz zu 1980 keine Haushaltsmittel für 1981 und 1982 ausgewiesen sind und auch die durch den Haushaltsausschuß des Bundestages beschlossenen Verpflichtungsermächtigungen entfallen sind, so rechtfertigen doch folgende Tatsachen die Überzeugung des Senats:

— Der vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan '80 ist weiterhin Grundlage der Investitionsentscheidungen des Bundes.

— Der Bundesverkehrsminister hat noch am 16. November 1981 mündlich erklärt, daß die Anpassung der Mittelweser — vorbehaltlich der Haushaltslage — erfolgen solle, sobald die Vorplanung abgeschlossen sei.

— Der Bundesverkehrsminister setzt die Vorplanung fort; im Falle der Mittelbereitstellung durch Bremen kann die Vorplanung ohne weitere Anforderungen an den Bundeshaushalt abgeschlossen werden.

— Die Haushaltsstelle im Verkehrshaushalt des Bundes „Anpassungsmaßnahmen an der Mittelweser" ist bestehen geblieben.

— Die kritische Einstellung zu Investitionen in Wasserstraßen beschränkt sich auf den Rhein-Main-Donau-Kanal und den Saarausbau, zwei Projekte, die einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung nicht standhalten. Von ihnen unterscheidet sich das Mittelweserprojekt in entscheidender Weise: Es ist eine Maßnahme, mit der nicht eine neue Wasserstraße hergestellt, sondern ein Engpaß in dem bestehenden Wasserstraßennetz beseitigt werden soll; auch wegen des finanziellen Volumens ist ein Vergleich mit den politisch umstrittenen Projekten nicht möglich. Schließlich dient die Anpassung der Mittelweser auch der wettbewerblichen Gleichstellung der beiden großen deutschen Seehäfen hinsichtlich ihres Anschlusses an das deutsche und internationale Wasserstraßennetz.

8. **Der Senat bittet daher die Bürgerschaft (Landtag), sich mit dem Abschluß der „Vorvereinbarung für ein Verwaltungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen über die Anpassung der Mittelweser" einverstanden zu erklären.**

   Der Senat wird das Verwaltungsabkommen der Bürgerschaft (Landtag) vor der endgültigen Unterzeichnung zuleiten.

9. Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und für Finanzen haben dem Vorschlag des Senats zugestimmt.

Anlage 1

Vorvereinbarung

für ein Verwaltungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen über die Anpassung der Mittelweser

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr (Bund)

und

die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr (Land),

vereinbaren:

§ 1

(1) Der Bund hat im Einvernehmen mit dem Land die Vorplanungsarbeiten für die nach einem beabsichtigten Verwaltungsabkommen zwischen Bund und Land über die Anpassung der Mittelweser (Verwaltungsabkommen) vorgesehenen Bauvorhaben (vgl. § 2 des angefügten Entwurfs des Verwaltungsabkommens) aufgenommen. Die Kosten der Vorplanungsarbeiten belaufen sich auf rd. 1,1 Mio. DM.

(2) Bund und Land sind an einem Abschluß der aufgenommenen Vorplanung interessiert. Das Land beteiligt sich daher — unabhängig vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Verwaltungsabkommens — an den Vorplanungskosten entsprechend dem nach dem Verwaltungsabkommen vorgesehenen Beteiligungsschlüssel zu einem Drittel.

§ 2

Mit Abschluß des Verwaltungsabkommens werden die nach dieser Vorvereinbarung von Bund und Land aufgebrachten Mittel in dem Finanzierungsprogramm nach dem Verwaltungsabkommen berücksichtigt.

Bonn, den	Bremen, den
Für die Bundesrepublik Deutschland	Für die Freie Hansestadt Bremen
Der Bundesminister für Verkehr	Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr

Entwurf

Verwaltungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen über die Anpassung der Mittelweser

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr,

und

die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr,

vereinbaren:

§ 1

Die Bundesrepublik Deutschland (Bund) und die Freie Hansestadt Bremen (Land) werden in vertrauensvollem Zusammenwirken die Mittel für die Anpassung der Mittelweser für das auf 2,50 m abgeladene 1350-t-Schiff (Bauvorhaben) nach diesem Abkommen aufbringen.

§ 2

(1) Das in § 1 bezeichnete Bauvorhaben umfaßt insbesondere

a) den Ausbau der unteren Schleusenkanäle an den Staustufen Petershagen, Drakenburg und Langwedel und Nachbaggerungen in den oberen Schleusenkanälen Schlüsselburg, Langwedel und Petershagen;

b) die Vertiefung und Verbreiterung im oberen Bereich der Stauhaltungen Petershagen, Schlüsselburg, Landesbergen, Drakenburg, Dörverden, Langwedel und Hemelingen;

c) Maßnahmen zur Verkürzung der Schleusungsdauer, Einbau von Stoßschutzanlagen.

(2) Zu dem Bauvorhaben nach Absatz 1 gehören auch Einrichtungen, Maßnahmen und Entschädigungen, die durch das Bauvorhaben bedingt sind und nach den einschlägigen Gesetzen im öffentlichen Interesse oder zum Schutz einzelner vorgesehen werden müssen. Zu den Kosten des Bauvorhabens gehören auch Ersatzleistungen für Schäden, die durch Handlungen oder Unterlassungen bei Ausführung oder infolge des Bauvorhabens entstehen.

(3) Das Bauvorhaben soll so gefördert werden, daß die Bauzeit möglichst auf 4 Jahre beschränkt bleibt.

§ 3

(1) Das Bauvorhaben wird von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes ausgeführt.

(2) Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Mitte in Hannover hat die Baumaßnahmen nach den für sie geltenden Vorschriften (einschließlich allgemeiner Dienstanweisungen), insbesondere unter Beachtung der Richtlinien des Rates der Europäischen Gemeinschaften betreffend die Vergabe öffentlicher Bauaufträge, die Verdingungsordnung für Bauleistungen und die Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen), durchzuführen.

§ 4

(1) Die Kosten des Ausbaues sind nach dem Preisstand von Ende 1977 mit 40 Mio DM veranschlagt. Der Bund übernimmt $^2/_3$, das Land übernimmt $^1/_3$ der Kosten.

(2) Der Bau und die Finanzierung des Vorhabens werden nach einem zwischen dem Bund und dem Land abgestimmten Bau- und Finanzierungsprogramm ausgeführt.

(3) Auf der Grundlage dieses Bau- und Finanzierungsprogramms stellt der Bund einen Bau- und Finanzierungsplan für das nächste Jahr sowie einen Kostenvoranschlag für das übernächste Jahr auf und leitet diese Unterlagen zum Ende eines jeden Kalenderjahres dem Land zu. Bund und Land stellen die danach von ihnen zu tragenden Beträge entsprechend dem Baufortschritt rechtzeitig bereit.

(4) Falls sich bei der Baudurchführung Abweichungen von den in Absatz 1 veranschlagten Kosten ergeben, werden Bund und Land die Mittel zur Finanzierung des Bauvorhabens entsprechend dem Verhältnis ihrer Beteiligung an der Finanzierung nach Absatz 1 erhöhen oder ermäßigen.

§ 5

Der Bund wird Grundstücke und auf Grundstücke bezügliche Rechte, die für das Bauvorhaben beschafft werden müssen, zu Lasten der Baumittel für den Bund erwerben.

§ 6

Beträge für die Ablösung von Unterhaltungs- und Betriebsverpflichtungen, die als Folge der Baumaßnahmen sich auf Grundstücke und Anlagen Dritter beziehen, gehen als Kosten für Einrichtungen, Maßnahmen und Entschädigungen im Sinne von § 2 Absatz 2 Satz 1 zu Lasten der Baumittel. Diese Beträge werden, soweit eine Ablösung an Dritte nicht möglich ist, vom Land anteilig (§ 4 Absatz 1) an den Bund entrichtet und spätestens bis zum Abschluß des Bauvorhabens kapitalisiert.

§ 7

(1) Die Verpflichtung des Bundes und des Landes zur Finanzierung des Bauvorhabens gilt nur, wenn

a) die Finanz- und Konjunkturlage, insbesondere im Tiefbau, die Durchführung des Bauvorhabens zuläßt,

b) die gesetzgebenden Körperschaften die Mittel bewilligen.

(2) Bund und Land werden von dem Vorbehalt nach Absatz 1 Buchstabe a keinen Gebrauch machen, soweit die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes bereits Verbindlichkeiten eingegangen ist.

§ 8

Zur Durchführung dieses Abkommens wird eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von Bund und Land gebildet, die zusammentritt, wenn der Bund oder das Land es verlangt. Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Mitte unterrichtet die Arbeitsgruppe auf deren Verlangen über den jeweiligen Stand der Planung und Durchführung des Bauvorhabens.

§ 9

(1) Streitigkeiten über die Auslegung dieses Abkommens sind, soweit sie nicht beigelegt werden können, auf Verlangen einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Der Bund und das Land bestimmen je ein Mitglied, und zwar innerhalb von drei Monaten, nachdem das Verlangen geäußert ist. Dazu wird ein Obmann vom Präsidenten des Bundesgerichtshofs bestellt. Dieser wird auch die Mitglieder des Schiedsgerichts benennen, soweit diese nicht innerhalb der genannten Frist bestimmt worden sind. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend.

(2) Der Schiedsvertrag wird in einer besonderen Urkunde niedergelegt.

§ 10

Ergibt sich aus wichtigem Grund, besonders aus gesetzlichen Maßnahmen, daß Änderungen oder Ergänzungen der in diesem Abkommen getroffenen Vereinbarungen erforderlich werden, so sind sie unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.

§ 11

Dieses Abkommen berührt nicht andere bestehende Abkommen unter Beteiligung von Bund und Land über die Finanzierung anderer Ausbauprojekte an Bundeswasserstraßen.

Bonn, den	Bremen, den
Für die Bundesrepublik Deutschland	Für die Freie Hansestadt Bremen
Der Bundesminister für Verkehr In Vertretung	Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr

Druck: Anker-Druck Bremen