

Vorlage Nr. I/45/2018
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 0

Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW-Infrastruktur)

Hier: Neubau der Steganlage Neuer Hafen Süd

Finanzierung der Planungsleistungen LP 1-3 aus GRW-Mitteln

A Problem

Bremerhaven war seit den 70er-Jahren immer wieder schweren Strukturkrisen insbesondere in den klassisch maritimen Wirtschaftszweigen der Fischerei und dem Schiffbau ausgesetzt. Das Wegbrechen altindustrieller Strukturen in Verbindung mit geringer wirtschaftlicher Dynamik führte zu einer auf hohem Niveau verfestigten Arbeitslosigkeit und rückläufigen Bevölkerungszahlen.

Um dieser Entwicklung zu begegnen, haben das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven eine Wirtschaftsstrukturpolitik aufgelegt, die anknüpfend an die bestehenden Strukturen der lokalen Wirtschaft die vorhandenen Potenziale stärkt und die infrastrukturellen Bedingungen verbessert. Die maritime Wirtschaft stellt dabei in Bremerhaven den entscheidenden lokalen Querschnittssektor dar, der nicht nur aus einem industriellen Kern, sondern auch aus hafengebundenen Dienstleistungen und einer auf maritime Wissenschaftsgebiete spezialisierten Hochschul- und Forschungslandschaft besteht.

Anknüpfend an die vorhandenen Standortstärken und die Spezialisierung der Bremerhavener Wirtschaft auf den maritimen Sektor wurde die Stärkung des Tourismus' als weiteres wirtschaftliches Standbein entwickelt.

Herausragendes Projekt der vergangenen Jahre war dabei die Entwicklung und Realisierung der Havenwelten. Nachdem die beiden ältesten Häfen der Stadt, der Alte und der Neue Hafen, seit dem Zweiten Weltkrieg kaum noch eine hafengewerbliche Rolle spielten und nur noch als Parkfläche genutzt wurden, wurde das Areal ca. seit dem Jahr 2000 zum zentralen Tourismusmagnet der Seestadt entwickelt. Mit dem Klimahaus® 8⁰ Ost, dem Atlantic Hotel SAIL CITY, dem Einkaufszentrum Mediterraneo, der Schleuse Neuer Hafen, der Lloyd Marina mit Schiffs- liegeplätzen und Boardinghaus, dem Deutsche Auswandererhaus® Bremerhaven, dem Zoo am Meer und dem Deutschen Schifffahrtsmuseum mit Museumshafen und Technikmuseum U-Boot „Wilhelm Bauer“ bietet das Areal heute eine touristische Erlebnisdichte, die an der Nordseeküste einmalig ist. Nach einer 2016 durchgeführten Gästebefragung konnte die Stadt Bremerhaven jährlich fast 1,7 Mio. BesucherInnen in den Havenwelten verzeichnen, von denen ca. 1,1 Mio. eine der touristischen Einrichtungen in den Havenwelten besuchten.

Neben den fest installierten Anziehungspunkten wurden bereits seit den 1980er-Jahren Formate für maritime Großveranstaltungen entwickelt, die in einem Zeitraum von wenigen Tagen mehrere Hunderttausend bis zu 1,5 Mio. BesucherInnen anziehen. Die 1986 erstmals veranstaltete „SAIL Bremerhaven“ hat sich als maritimes Großereignis nicht nur national, sondern auch international zu einer anerkannten Marke entwickelt.

Die infrastrukturelle Basis der maritimen Großveranstaltungen bildet der Neue Hafen. Schiffe mit bis zu 62,5 m Länge erreichen ihn über die im Zuge der infrastrukturellen Entwicklung gebaute und 2005 eingeweihte Schleuse Neuer Hafen direkt vom Fahrwasser der Weser. Größere Schiffe kommen über die Großschleusen des stadtbremischen Hafengebietes und die Klappbrücke über die Schleusenstraße.

Die Kajen des Neuen Hafens sind aufgrund des Freibordes von im Mittel 180 cm nur für größere Wasserfahrzeuge geeignet. Kleinere Wasserfahrzeuge wie Yachten und Barkassen, aber auch kleinere Kutter oder Schoner, die teilweise Freiborde von weniger als einem Meter haben, sind schwierig zu vertäuen und zu besteigen. Zusätzlich zum ohnehin vorhandenen Höhenunterschied muss auch im geschleusten Bereich ein „Leinenzuschlag“ für schwankenden Wasserstand berücksichtigt werden, der durch den Betrieb der Großschleusen bis zu 80 cm betragen kann. Durch die lange Leine liegt ein solches kleines Schiff nicht fest an der Kaje, das Ein- und Aussteigen ist für Passagiere nicht gefahrlos möglich.

Darüber hinaus geht die von den Schiffen ausgehende Attraktivität und das maritime Flair verloren, da der Rumpf der kleinen Schiffe komplett und die Aufbauten teilweise hinter der Kajenmauer verschwinden. Um dem zu begegnen, wurde in den 80er-Jahren am Süden des Neuen Hafens eine Steganlage gebaut, die 2003 erweitert wurde. Im Alten Hafen wurde im Zuge der Kajensanierung an der Westseite 2003/04 eine vorgelagerte Stegebene eingezogen. Beide Anlagen konnten die auftretenden Probleme jedoch nur teilweise beheben und haben zudem eine Reihe von Nachteilen, die zu deutlichen Nutzungseinschränkungen führen:

Wasserstandsabhängigkeit:

Das Problem der Wasserstandsabhängigkeit konnte mit den Maßnahmen nicht beseitigt, sondern nur etwas abgemildert werden. Die Steganlage Neuer Hafen musste kurz nach Inbetriebnahme sogar mit zusätzlichen Reibehölzern nachgerüstet werden, da kleinere Boote unter die Stege trieben. Auch größere Wasserfahrzeuge haben mit schwankenden Wasserständen Probleme: Bei Hochwasser liegen die Scheuerleisten der Stege unterhalb der Fenderungen der Boote, was zu Beschädigungen an den Rümpfen führen kann. Die Leinen müssen so lang gewählt werden, dass sich die Boote weder bei Niedrigwasser an die Stege hängen, noch bei Hochwasser durch die Leinen gekrängt werden. Die Wasserstandsschwankungen in den verbundenen Hafenbecken sind durch die Vergrößerung des Kammervolumens der Kaiserschleuse und durch die Aufnahme des Dockschleusungsbetriebes in den letzten Jahren deutlich stärker geworden.

Barrierefreiheit:

Der Vorbausteg im Alten Hafen ist nur über Treppen, also nicht barrierefrei zu erreichen. Die vorhandene Holzsteganlage im Neuen Hafen ist durch die Ausbildung entsprechend flacher Rampen zwar barrierefrei erreichbar, aufgrund der relativ schmalen Stege, die durch Poller, Leinen etc. noch eingengt werden, sowie fehlender Absturzsicherungen ist ein Manövrieren mit Rollstühlen aber nicht gefahrlos möglich. Für Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind, oder Personen, die sich nicht lange auf den Beinen halten können, fehlen Sitz- oder zumindest Anlehnmöglichkeiten. Einrichtungen zur Leitung Sehbehinderter fehlen völlig. Aufgrund der schwankenden Wasserstände ist ein für Rollstühle und andere Gehhilfen nutzbarer stufenloser Zugang zu Wasserfahrzeugen nicht herstellbar. Wasserfahrzeuge können nicht so weit vom Steg abgerückt werden, dass eine ausgleichende Rampe dazwischen gelegt werden kann, und die Stege bieten aufgrund der begrenzten Breite nicht die Möglichkeit auf dieser Seite mit Rampen zu arbeiten.

Da nicht zuletzt im Hinblick auf den demografischen Wandel mobilitätseingeschränkte Personen vermehrt die entschleunigte Fortbewegung auf dem Wasser in den Fokus genommen haben, stellt dies ein klares Defizit für die Havenwelten und die Stadt Bremerhaven dar.

Diskriminierungsfreier Zugang:

Die geringe Breite der Stege, die nutzungsbedingt nicht mit umlaufenden Geländern ausgerüstet werden können, signalisiert unabhängig von körperlichen Einschränkungen bei den vielen PassantInnen, insbesondere auch bei Familien mit Kindern, ein Gefühl von „Gefahr“, weswegen die Steganlagen in der Regel nicht betreten werden, obwohl es keine Verbote des Betretens gibt. Insofern verhindern die baulichen Gegebenheiten einen diskriminierungsfreien Zugang, auch wenn es formal keine Einschränkungen gibt.

Verkehrssicherung:

Die hölzernen Beläge der Stege sind bei Feuchtigkeit grundsätzlich problematisch. Zwar wird durch offene Fugen und eine geriffelte Oberfläche die Ansammlung von stehendem Wasser wirksam vermieden, in der durch Witterung aufgerauten Oberfläche kann sich Feuchtigkeit dennoch sehr lange halten. Zusammen mit Algen oder anderem biologischen Bewuchs sowie der Ablagerung von Staub und Flugsalz bildet sich bei Regen ein rutschiger Film, der in den Wintermonaten durchgehend bestehen bleibt. Das Entfernen des Belages bringt nur sehr kurzfristig Linderung, da sich der Belag in kurzer Zeit neu bildet. Das Abstreuen mit Sand stellt nur eine Notlösung dar, da sie nur geringen Erfolg hat, weil der Sand beim Begehen in die Rillen geschoben wird.

Manövrierfreiheit:

Die vorhandene Steganlage Neuer Hafen Süd bietet mit drei Fingerstegen zuzüglich der Anlegestelle Haf Rundfahrt zwar die optimale Ausnutzung der vorhandenen Wasserfläche, dies geht aber stark zulasten der Manövrierfläche. Mit Abständen von 8-14,9 m zwischen den Stegen wird der Zwischenraum fast vollständig von liegenden Wasserfahrzeugen eingenommen. Es verbleibt kein Bewegungsraum. Wenn landseitig vertäute Schiffe ablegen wollen, müssen die dahinterliegenden ebenfalls bewegt werden.

Veranstaltungstauglichkeit:

Mit einer Gesamtbreite von 2,6 m (Hauptsteg) bzw. 1,85 m (Fingerstege), die durch Poller, Leinen, Anschlusskästen etc. noch deutlich verringert wird, verbietet sich die Nutzung bei Veranstaltungen von selbst. Nur bei disziplinierter Benutzung ist auf dem nutzbaren Gehweg von gut 1 m Breite Begegnungsverkehr möglich. Da Passanten wegen der fehlenden seitlichen Umweh rung dazu neigen, in der Mitte zu laufen, kommt es immer wieder zu Ausweichsituationen. Was bei Einzelbegehungen unproblematisch ist, wird bei Gedränge zur Gefahr, da Poller und Leinen aufgrund Fixierung auf die umgebenden Personen nicht mehr wahrgenommen werden, besteht erhöhte Stolper- und Absturzgefahr. Aus Gründen der Verkehrssicherung muss das Begehen der vorhandenen Steganlage mit größeren Menschenmassen unbedingt vermieden werden.

B Lösung

Um die beschriebenen Probleme zu beheben, hat die BEAN in Zusammenarbeit mit der Erlebnis Bremerhaven GmbH (im Folgenden: EBG), dem Organisationskomitee der SAIL Bremerhaven 2020 und dem Amt für Menschen mit Behinderung (im Folgenden: Amt 57) den nachfolgenden Lösungsvorschlag abgestimmt:

Die vorhandene feste Holzsteganlage mit vier in das Hafenbecken ragenden Fingerstegen soll komplett zurückgebaut werden. Stattdessen wird eine Stahlbeton-Schwimmsteganlage in das Hafenbecken gelegt. Die Breite der Pontons ist abhängig von statischen Erfordernissen und den Belangen der Barrierefreiheit sowie des diskriminierungsfreien Zuganges. Sie wird nach derzeitiger Einschätzung ca. 5 m betragen, Genaues muss die noch zu beauftragende Planung ergeben. Für die Steglänge sind derzeit sieben Pontons von 20 m Länge mit Liegeplätzen zuzüglich zwei Pontons als Verbindungsbrücken vorgesehen.

Pontonanlagen haben sich im Bau von Yachthäfen mittlerweile als Standard durchgesetzt. Durch die Schwimmkörper ergibt sich ein jederzeit gleichbleibender Freibord, was sicheres Vertäuen der Wasserfahrzeuge ermöglicht. Durch entsprechend lang ausgebildete, gelenkig gela gerte Zugangsbrücken wird der barrierefreie Zugang gewährleistet, durch die Schwellenlosigkeit und die Breite der Pontons ist auch auf der Schwimmsteganlage ein barrierefreies Begehen bzw. Befahren möglich.

Die fehlenden Geländer werden durch die Überbreite der Pontons kompensiert. Die Bewegungszone wird mittig auf den Pontons angelegt und durch taktile sowie kontrastierende Markierungen gekennzeichnet. Ängstliche Personen können sich in der Mitte der Pontons bewegen und begegnen, durch einen ausreichenden Sicherheitsabstand zur Absturzkante kann die Schwimmsteganlage mit einem sicheren Gefühl begangen werden. Die natürliche Rauigkeit des Betons und die größere Breite ergeben deutliche Vorteile und Erleichterungen in der Verkehrssicherung. Durch den größeren Abstand der Fingerstege zueinander wird die Manövrierbarkeit deutlich verbessert Auch in Richtung Ufer liegende Boote können abfahren, ohne dass sämtli-

che dahinterliegenden Fahrzeuge verholen müssen. Bei Bedarf (Großveranstaltungen) kann die Anlage auch von größeren Fahrzeugen der Klasse B (bis 50 m) angefahren werden.

Stahlbeton-Schwimmkörper haben zudem den Vorteil einer hohen Schwimmstabilität. Stahlbeton hat sich im Wasser- und Salzwasserbau seit gut 100 Jahren bewährt, sodass eine Lebenserwartung der Pontons von 40-50 Jahren durchaus realistisch ist. Darüber hinaus werden Instandsetzungsarbeiten vereinfacht, da der Ponton in ein Dock verholt oder per Kran an Land gesetzt werden kann, während nachträgliche Beschichtungen an festen Steganlagen aufgrund des Gewässerschutzes kaum möglich und selbst Reinigungsarbeiten nur unter Auflagen zulässig sind.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass durch den Neubau der Schwimmsteganlage in der beschriebenen Form eine Basisinfrastruktur geschaffen wird, die wesentlich flexibler und vielfältiger touristisch nutzbar ist als die vorhandene Holzsteganlage. Dabei wird das maritime Ambiente des Areals durch die bessere Sichtbarkeit und die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten noch weiter verstärkt.

Im Hinblick auf die demografische Entwicklung wird der barrierefreie Tourismus eine immer weiter zunehmende Bedeutung erlangen. Auch deshalb müssen die entsprechenden Bedarfe von Beginn an, d. h. bereits in der Konzeptionsphase, einbezogen werden. Ziel muss es sein, das Tourismusareal insgesamt möglichst barrierefrei erlebbar zu machen. In der Umsetzung für den Neubau der hier vorgeschlagenen Steganlage bedeutet das, dass Höhenunterschiede möglichst zu vermeiden sind, Gehbereiche besser glatt ausgebildet werden und Wegebeziehungen sowohl taktil als auch durch Helldunkel-Kontraste kenntlich gemacht werden sollten, um nur einige Beispiele zu nennen.

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme belaufen sich nach derzeitiger Grobschätzung auf rd. 1.2 Mio. €.

Maßnahme	Anzahl	Einheit	Kosten/Einheit	Kosten gesamt
Abbruch Holz, Handarbeit	160	std	45 €	7.200 €
Entsorgung Altbeläge und Holztragwerk	45	to	120 €	5.400 €
Holzdalben ziehen, entsorgen	32	stk	450 €	14.400 €
Baustelleneinrichtung Abbruch	1	psch	10.000 €	10.000 €
Stahldalben ziehen	38	stk	1.050 €	39.900 €
Stahldalben neu	12	stk	3.000 €	36.000 €
Baustelleneinrichtung Dalben	1	psch	48.000 €	48.000 €
Stahlbetonpontons gemäß Angebot	1	psch	750.000 €	750.000 €
Ingenieurbauwerke § 41 HOAI HZ IV unten LP 1-9	100	rd	88.000 €	88.000 €
Tragwerk § 49 HOAI HZ IV unten LP 1-9	100	rd	82.000 €	82.000 €
Projektsteuerung, Sonstiges 10 %		rd		108.000 €
Summe netto		rd		1.190.000 €

Für die Abbrucharbeiten und Dalbenrammung wurden Vergleichspreise aus anderen Bauvorhaben herangezogen, für die Stahlbetonpontons wurden Preise von einem Hersteller eingeholt. Die Honorare entsprechen den gültigen Sätzen der HOAI.

Für die Projektumsetzung sollen Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) beantragt werden. Die Maßnahme ist schnellstmöglich umzusetzen und muss spätestens bis zur SAIL 2020 abgeschlossen sein. Voraussetzung für einen entsprechenden GRW-Antrag ist das Vorliegen konkreter Planungen bis zur Leistungsphase III HOAI einschließlich Kostenberechnung.

Die Planungskosten in Höhe von rd. 88.000 € sollen ebenfalls aus der Gemeinschaftsaufgabe finanziert werden.

Sie gliedern sich wie folgt:

Maßnahme	Kosten (netto)
Ingenieurbauwerke § 41 HOAI HZ IV unten LP 1-3	41.000 €
Tragwerk § 49 HOAI HZ IV unten LP 1-3	39.000 €
Projektsteuerung, Sonstiges 10 %	8.000 €
Summe netto	88.000 €

Verteilung der GRW-Mittel:

Bund	45 %	=	39.600 €
Land Bremen	45 %	=	39.600 €
Stadt Bremerhaven	10 %	=	8.800 €

Der Anteil der Stadt Bremerhaven kann über den Wirtschaftsplan der BEAN dargestellt werden.

C Alternativen

Es erfolgt kein Neubau einer Stahlbetonsteganlage. Die beschriebenen Nutzungseinschränkungen (hohe Wasserstandsabhängigkeit, mangelnde Barriere- und Diskriminierungsfreiheit, Probleme mit der Verkehrssicherung, fehlende Manövrierfähigkeit, fehlende Veranstaltungstauglichkeit) bleiben mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den Tourismus bestehen.

Aufgrund altersbedingter Verwitterung und Schädlingsbefall müssen außerdem sämtliche Holzteile zeitnah ersetzt werden. Hierfür müsste kurzfristig ein höherer sechsstelliger Betrag aufgewendet werden. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist davon auszugehen, dass dieser Ersatz alle 15 Jahre wiederholt werden muss. Es ist jedoch nicht sicher, ob der Eins-zu-eins-Austausch der Holzteile aufgrund der beschriebenen Defizite genehmigungsfähig ist. Sollte kein Ersatz und Neubau erfolgen muss die Steganlage in absehbarer Zeit gesperrt werden.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlages

Die Planungskosten in Höhe von rd. 88.000 € sollen über die Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur finanziert werden. Der städtische Anteil in Höhe von ca. 8.800 € wird dabei aus Mitteln der BEAN finanziert, sodass keine zusätzlichen Mittel aus dem städtischen Haushalt bereitgestellt werden müssen.

Auch für die Projektumsetzung sollen nach Vorliegen der Planung einschließlich Kostenberechnung GRW-Fördermittel beantragt werden. Die Kosten belaufen sich nach derzeitiger Schätzung auf rd. 1,2 Mio. €, der städtische Anteil würde sich entsprechend auf rd. 120 Tsd. € belaufen. Auch hier geht die BEAN davon aus, dass die Finanzierung über die BEAN sichergestellt werden kann.

Die später entstehenden laufenden Unterhaltskosten für die Steganlage werden aus dem Haushalt der BEAN beglichen. Diesbezüglich sind nach dem Neubau trotz der größeren Fläche der Steganlage keine höheren Aufwendungen zu erwarten, weil der Stahlbeton wesentlich leichter zu reinigen bzw. zu räumen ist als der jetzige Holzbelag. Bei der langfristigen Instandhaltung sind außerdem deutlich geringere Kosten zu erwarten, da abgesehen von Scheuerleistungen keine Holzbauteile ausgewechselt werden müssen.

Es sind keine weiteren Auswirkungen nach § 8 Abs. GOMag ersichtlich.

E Beteiligung BEAN.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Gegen eine Veröffentlichung nach dem BremIFG bestehen keine Bedenken.

G Beschlussvorschlag

Der Magistrat stimmt der Beauftragung der Planung für den Neubau einer Stahlbetonstegananlage am Neuen Hafen Süd und der vorgesehenen Finanzierung über GRW zu.

Grantz
Oberbürgermeister