

Vorlage Nr./ 46/2018
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 0

Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW-Infrastruktur)

Hier: Neubau Nord- und Nordostareal Neuer Hafen

Beschlussvorlage zur Finanzierung der Planungsleistungen LP 1-3 aus GRW-Mitteln

A Problem

Zu den wirtschaftsstrukturpolitischen Schwerpunkten Bremerhavens gehört die Stärkung des Tourismus' mit dem Ziel, Bremerhaven zum Zentrum des maritimen Städtetourismus zu entwickeln.

Herausragendes Projekt der vergangenen Jahre war die Entwicklung und Realisierung der Havenwelten am Alten / Neuen Hafen, die mit ihrer Dichte an außergewöhnlichen Attraktionen zum zentralen Tourismusmagnet der Seestadt wurden. Die projektneutralen Infrastrukturmaßnahmen (insbesondere Abriss, Altlasten, Kajen und Freianlagen) machten bei den Investitionen der öffentlichen Hand rd. ein Drittel der Kosten aus. Der Erfolg der Havenwelten lässt sich anhand einer 2016 durchgeführten Gästebefragung belegen, nach der die Stadt Bremerhaven jährlich fast 1,7 Mio. BesucherInnen in den Havenwelten verzeichnete, von denen ca. 1,1 Mio. eine der touristischen Einrichtungen in den Havenwelten besuchten.

Neben den Infrastrukturen spielen die maritimen Großveranstaltungen - allen voran die SAIL Bremerhaven, die sich als maritimes Großereignis nicht nur national, sondern auch international zu einer anerkannten Marke entwickelt hat - eine wichtige Rolle für den Tourismus. Die Veranstaltungen ziehen dabei in einem Zeitraum von wenigen Tagen mehrere Hunderttausend bis zu 1,5 Mio. BesucherInnen an.

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

Der Bereich des Nordostareals des Neuen Hafens (umgangssprachlich hat sich hierfür in Anlehnung an den letzten gewerblichen Nutzer der Name Grube-Kaje durchgesetzt, wobei mit „Kaje“ das Gesamtbauwerk aus der tiefgegründeten Mauer und der darauf abgestützten Oberflächenbefestigung bezeichnet wird) konnte im Zuge der schwerpunktmäßig zwischen 2002 und 2005 durchgeführten Sanierungen der öffentlichen Infrastruktur für die Havenwelten allerdings nicht miterfasst werden, da dieser bis 2009 durch ein Erbbaurecht mit einer gewerblichen Nutzung belegt war. Das Areal ist deshalb sowohl in der Oberfläche als auch wasserseitig noch in dem Zustand, der nach dem Abzug der letzten gewerblichen Nutzung durch eine Kiesumschlagsanlage mit Betonwerk zurückgeblieben ist: Die Oberflächen im direkten Anschluss zu den Schiffsliegeplätzen bestehen aus gegossenem Beton, der teilweise an der Oberfläche erodiert ist, in den restlichen Bereichen ist nur Schotter vorhanden. Der touristisch eigentlich sehr attraktive Rundlauf um das Hafenbecken wird nachhaltig gestört. Von der Nordostkaje ragen außerdem Schrägpfähle ab einer Wassertiefe von etwa 2 m deutlich in das Hafenbecken hinein.

Strom und Wasseranschlüsse sind im Bestand nicht vorhanden. Insgesamt ist das Nordostareal noch immer im Zustand einer Industriebrache, zu den angrenzenden bereits sanierten Bereichen entsteht ein sehr harter Schnitt.

Der daran anschließende Bereich der Nordkaje wird relativ dicht von der Schleusenstraße begleitet. Die Kaje bildet zusammen mit der stadtbremischen Schleusenstraße die Landzunge, die den touristischen Bereich der Stadt Bremerhaven vom hafenwirtschaftlich genutzten, stadtbremischen Überseehafenbereich trennt. Hoheitsrechtlich ist sie der BEAN zuzurechnen. Im Zuge des Neubaus der Brücke Schleusenstraße gab es hier zwar bereits Teilüberarbeitungen der Oberfläche, diesem Bereich mangelt es aber noch immer deutlich an Aufenthaltsqualität. Von der Nordkaje ragen im nordöstlichen Bereich Dükerleitungen in das Hafenbecken, die eine Nutzbarkeit dieses Abschnittes nachhaltig verhindern. Wie bei der Nordostkaje sind auch an der Nordkaje keine Strom- und Wasseranschlüsse vorhanden.

Die beschriebenen Mängel führen zu verschiedenen Problemen:

1. Liegeplätze

Großsegler (auch Windjammer oder Tallship genannt) sind ein sehr wichtiger touristischer Anziehungspunkt. Das klassische Segelschiff mit hohen Masten ist maßgeblicher Bestandteil jeder maritimen Großveranstaltung und Besuchsmagnet. Der Erfolg einer Veranstaltung hängt insbesondere auch von der Anzahl der teilnehmenden Großsegler ab und wird entsprechend auch an ihr gemessen.

Von ihrer Lage bietet die direkt hinter der Klappbrücke gelegene Nordostkaje den idealen Liegeplatz für Großsegler: Da Schiffe ab 62,5 m Länge nicht mehr durch die Schleuse Neuer Hafen eingeschleust werden können, müssen diese durch die Großschleusen in das Gebiet der stadtbremischen Häfen einfahren und durch die Klappbrücke Schleusenstraße in den Neuen Hafen verbracht werden, sodass sie im Nordbereich ankommen. Die Soltiefe ist in diesem Bereich des Neuen Hafens mit gut 7 m am tiefsten. Südlich der verlängerten Straße Am Leuchtturm beläuft sich die Soltiefe nur noch auf rd. 6 m. Im Bereich der Steganlagen sind sogar nur 3,5 m nötig. Dabei verschlickt der Hafen im Laufe der Zeit, sodass in regelmäßigen Abständen, spätestens jeweils vor einer SAIL, Ausbaggerungen notwendig werden. Anlässlich der SAIL 2015 beliefen sich die Kosten für die Ausbaggerung einschließlich Entsorgung insgesamt auf rd. 1,3 Mio. €. Großsegler der Klasse „Mir“ oder „Dar Młodzieży“ benötigen eine Wassertiefe von knapp 7 m. Das Verholen dieser Schiffe in den südlicheren Bereich des Neuen Hafens würde bedeuten, dass die gesamte Fahrrinne ausgebaggert werden muss, während ein Liegeplatz an der Nord- bzw. Nordostkaje einen geringeren Aufwand bedeutet. Die große Breite der Nordostkaje bietet zudem den Vorteil ausreichender Abstände zur Wohnbebauung, sodass die Masten von bis zu 60 m Höhe nicht als störend empfunden werden.

Derzeit eignen sich die Nordostkaje wegen der hineinragenden Schrägpfähle und die Nordkaje wegen der Dükerleitungen (s. o.) allerdings nur bedingt für Großsegler. Um sicheres Festmachen zu gewährleisten, müssen bislang Schwimmpontons zwischen Schiff und Kaje platziert werden, die den Abstand zwischen Rumpf und Unterwasserhindernissen sicherstellen. Außerdem sind an beiden Kajen keine Strom- und Wasseranschlüsse vorhanden.

Großsegler haben jedoch einen erheblichen Strombedarf, sodass sie bisher im Neuen Hafen darauf angewiesen sind während ihrer Liegezeit durchgehend einen Generator zur Stromerzeugung laufen zu lassen. Der Betrieb dieser dieselbetriebenen Hilfsmaschinen ist mit nicht unerheblichen Geräusch- und Abgasbelastungen verbunden. Die allgemeine Toleranz gegenüber diesen Emissionen nimmt immer weiter ab. Neben den dadurch entstehenden Umweltbelastungen besteht die Gefahr, dass potenzielle VeranstaltungsbesucherInnen aufgrund gesundheitlicher Bedenken wegen der Dieselabgase vermehrt von Besuchen absehen werden. Aber auch den Schiffsbesatzungen und AnwohnerInnen sind diese Lärm- und Abgasemissionen gesundheitlich nicht zuzumuten. Im Wettbewerb um die nur in begrenzter Stückzahl existierenden seetüchtigen Großsegler stellen sie zudem einen deutlichen Standortnachteil dar.

2. Veranstaltungsflächen

Durch den Verkauf und die Bebauung der letzten freien Grundstücke am Neuen Hafen stehen dort außer dem südlich gelegenen Lale-Andersen-Platz, der Sommerwerftkaje und dem hierfür nur eingeschränkt nutzbaren Lloydplatz (Holzbelag) keine Flächen mehr zur Verfügung, die im Zuge von Großveranstaltungen „bespielt“ werden können. Die Regelbreite der bereits sanierten Kajen von 12 m wird meistens gänzlich als Verkehrsfläche benötigt, das Aufstellen von Verkaufsständen und Ähnlichem ist nicht möglich, die nutzbare Breite wird zudem durch Bänke, Masten und Niveauunterschiede teilweise deutlich eingeschränkt.

Erschwerend kommt hinzu, dass weite Bereiche der Ostkaje des Neuen Hafens als Feuerwehraufstellfläche für die dort entstandenen Investorenbauten benötigt werden, was eine Aufstellung jedweder Stände bereits aus bauordnungsrechtlichen Gründen verbietet.

Eine der wichtigsten Aufgaben, die im Zuge der Planung und Durchführung von Großveranstaltungen ansteht, ist die Führung von Besucherströmen. In Spitzenzeiten können sich mehrere zehntausend BesucherInnen gleichzeitig in den Havenwelten aufhalten. Diese müssen so geführt werden, dass sie weder durch örtliche Gegebenheiten wie Einbauten oder Absturz von Kajen noch durch zwangsläufig entstehendes Gedränge gefährdet werden. Rettungswege und Notausgängen müssen ausreichend vorhanden sein. Optimal ist es, den Großteil der BesucherInnen in gleicher Richtung zu führen, ideal wäre ein „Einbahnstraßenverkehr“ um das Hafenbecken herum. Da eine Reglementierung analog zum Straßenverkehr nicht möglich ist, müssen die BesucherInnen durch entsprechende Anreize dazu gebracht werden, das Hafenbecken zu umrunden und nicht vorher umzukehren. Dieser „Rundlauf“ kann jedoch nur erzeugt werden, wenn in regelmäßigen Abständen „Attraktionen“ aufgestellt werden, die zum Weitergehen animieren.

Im derzeitigen Zustand ist die Nordostkaje aufgrund des Oberflächenzustandes und der eingeschränkten Tragfähigkeit der alten Holzpfähle für Großveranstaltungen allerdings weder für eine Wegeführung noch für die Schaffung von attraktiven Punkten nutzbar. Die Nordkaje bildet aufgrund ihrer Breite eine Engstelle im Rundlauf, zudem fehlt auch ihr jede Aufenthaltsqualität.

B Lösung

Um die beschriebenen Probleme zu beheben, hat die BEAN in Zusammenarbeit mit der EBG, dem Organisationskomitee der SAIL Bremerhaven und dem Amt für Menschen mit Behinderung den nachfolgend beschriebenen Lösungsvorschlag abgestimmt:

Der vorhandenen Nordostkaje wird eine neue Spundwand in Flucht der bereits sanierten Ostkaje vorgelagert. Durch einen Abstand von 4 m zur Bestandskaje wird gewährleistet, dass die alten Schrägpfähle überbaut werden, die dann einheitliche Kajenflucht der Ostkaje bietet den Vorteil, dass die Kajenbelegung nicht mehr auf Versprünge Rücksicht nehmen muss.

Auf Basis der Erfahrungen mit den bislang durchgeführten Bauabschnitten geht die BEAN davon aus, dass dafür folgende Arbeiten notwendig werden:

Zunächst ist im Abstand von etwa 4 m zur vorhandenen Kaje eine Spundwand von insgesamt ca. 250 m Länge in das Hafenbecken zu rammen. Die Länge der Spundbohlen ist dabei so zu wählen, dass eine ausreichende Verankerung in den tragfähigen Sandschichten entsteht, die in etwa 20 m Tiefe unter Gelände anstehen. Die Spundwand wird durch Schräganker, die im Winkel von ca. 45° in Richtung Landseite bis in den tragfähigen Sand getrieben werden, versteift. Der zwischen Spundwand und Bestandskaje entstandene Hohlraum wird verfüllt, die bestehende Kajenmauer und die Oberflächenbefestigung - soweit nötig - abgebrochen. Durch eine Stahlbetonplatte, die von der Spundwand bis zur Bestandskaje spannt, wird sichergestellt, dass es bei unvermeidlichen Setzungen der Hohlraumverfüllung nicht zu Versackungen der Oberflächenbefestigung kommt. Für die landseitige Auflagerung der Stahlbetonplatte können voraussichtlich vorhandene Stahlbetonpfähle genutzt werden, die bei der Anlage der Kiesumschlaganlage in den Untergrund getrieben wurden. Wasserseitig wird durch vorgehängte Fertigteile die Mauerwerksoptik der Kajen wieder hergestellt.

Darüber hinaus werden Ver- und Entsorgungsleitungen mit Anschlusspunkten für Großschiffliègeplätze und Veranstaltungsbetrieb, Beleuchtung, Regenentwässerung etc. gelegt. Anschließend erfolgt eine gestaltete Oberflächenbefestigung mit Sitzbänken, Papierkörben, Lichtmas-

ten etc. Ein besonderes Augenmerk soll hierbei auf die Herstellung von Landstromanschlüssen für Großsegler gelegt werden. Für diese sind entsprechend dimensionierte Steckanschlüsse in allen gängigen Standards herzustellen.

Mit dem großflächigen Neubau der Oberfläche an der Nordostkaje wird diese Areal an den Standard der Havenwelten angepasst und die Möglichkeit geschaffen, diesen Bereich bei touristischen Großveranstaltungen intensiv zu nutzen. Während die übrigen Kajen mit einer Breite von 12 m abzüglich Infrastruktur mit der Funktion als Verkehrsweg bereits vollständig ausgelastet sind, bleibt bei einer Kajenbreite von bis zu 24 m ausreichend Platz zur Aufstellung von Kleinattraktionen, Verkaufsständen oder Ähnlichem. Durch die Schaffung solcher „Point of Interests“ am Nordostende des Neuen Hafens wird der „Rundlauf“ um das Hafenbecken interessanter gestaltet, wodurch die Besuchsströme klarer gegliedert und sicherer geführt werden.

Durch eine entsprechende Ausgestaltung des Nordareals ergibt sich außerdem die Chance, die öffentlich zugänglichen Bereiche des Kaiserhafens touristisch zu erschließen.

Von der Schaffung eines attraktiven Rundlaufes profitiert unabhängig von den Veranstaltungen das Gesamtareal erheblich, da damit eine Belebung des bisher im touristischen Alltag nur wenig frequentierten südlichen Bereiches der Havenwelten einhergeht. Damit steigt gleichzeitig die Chance Unternehmen beispielsweise aus dem dort stark unterrepräsentierten Gastronomiebereich entlang der Wegstrecke zu akquirieren und damit wiederum die Attraktivität des Rundlaufs und des Gesamtareals zu erhöhen.

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 bedeutet dies u. a., dass Höhenunterschiede vermieden, Gehbereiche möglichst glatt ausgebildet und Wegebeziehungen sowohl taktil als auch durch Helldunkel-Kontraste kenntlich gemacht werden.

Für die Neugestaltung sind im Wesentlichen die Elemente zu verwenden, die sich bereits in den Havenwelten finden: Großpflaster aus Naturstein mit bruchrauer und geschnittener Oberfläche, anthrazitfarbener Beton, Gussasphalt, roter Klinker, Metallteile in DB 703 etc. Die Einführung neuer Gestaltungsmaterialien ist möglich, da eine neue Situation an der Kaje entsteht, es ist jedoch darauf zu achten, dass die Grube-Kaje als Bestandteil der Havenwelten erlebbar bleibt.

Durch die Liegeplatzgestaltung mit Anschlüssen für Landstrom, Wasser und Abwasser sowie die relativ zentrale Lage, von der aus Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und kulturelle Einrichtungen fußläufig erreichbar sind, soll Bremerhaven generell attraktiver für touristisch interessante Großsegler werden, die durch die entsprechende Infrastruktur dazu „verlockt“ werden sollen, Bremerhaven vermehrt auch außerhalb von Großveranstaltungen anzulaufen und ggfs. hier ihr Winterquartier zu nehmen.

Für die wasserbautechnischen Maßnahmen an der Grube-Kaje liegen Planungen aus dem Jahr 2010 nach HOAI § 41 Ingenieurbauwerke und § 49 Tragwerksplanung bis zur Leistungsphase II vor. Die diesbezüglich ermittelten Kosten werden mit einer Preissteigerung von 15 % angepasst, die damals nicht erfassten Bereiche der Nordkaje werden entsprechend der benötigten Länge hochgerechnet. Für die Gestaltung der Freianlagen nach § 38 HOAI liegen bislang lediglich Studien vor, die von zum Teil veralteten Voraussetzungen ausgehen und daher nicht als Planungsgrundlage dienen können. Die Kosten für Freianlagen wurden über eine pauschalen Ansatz von 200 €/qm ermittelt. Bei den Planungskosten nach HOAI wurde die Honorarzone IV, Mindestsatz und ein Nebenkostenanteil von 5 % angesetzt.

Maßnahmen	Kosten netto (auf 1.000 €gerundet)
Kaje	
Baukosten für 240 m Grube-Kaje	6.210.000
Baukosten für 90 m Nordkaje	2.329.000
Summe Kaje	8.539.000
Oberfläche (nach Erfahrungswerten Standard Havenwelten)	
Grube-Kaje (6.300 qm)	1.260.000
Nordkaje (170 qm)	34.000
Summe Oberfläche	1.294.000
Technische Ausrüstung (pauschaler Ansatz)	300.000
Summe	10.133.000
Honorare nach HOAI 2013 (LP 1-9)	
Landschaftsplaner § 38	222.000
Ingenieurbauwerke § 41	483.000
Tragwerk § 49	475.000
Technische Ausrüstung § 53	79.000
Nebenkosten (üblicher Satz von 5???)	63.000
Summe Honorare und Nebenkosten	1.322.000
Summe Baukosten und Honorare	11.455.000
Projektsteuerung und Sonstiges (5 %)	572.750
Gesamtsumme	12.027.750

Für die Projektumsetzung sollen Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) beantragt werden. Voraussetzung für einen entsprechenden Antrag ist aber das Vorliegen konkreter Planungen bis zur Leistungsphase III HOAI einschließlich Kostenberechnung. Deshalb wird zunächst ein GRW-Antrag für eine Planung bis zur Leistungsphase III HOAI gestellt.

Da sich städtebauliche Vorgaben geändert und möglicherweise Verschärfungen der Berechnungsgrundlagen ergeben haben, müssen die Ergebnisse der Planung von 2010 überprüft werden. Aufgrund der sich aus der damaligen Kostenschätzung ergebenden Honorarsummen und der Regelungen nach § 3 VgV (früher VOF) wird bereits für die Beauftragung der Planung für die in der Regel im Zusammenhang zu betrachtenden Leistungen „Ingenieurbauwerke“ und „Tragwerk“ bis zur Leistungsphase III die Durchführung eines VgV-Verfahrens notwendig. Mit der Planung der Freianlagen bis zur Leistungsphase III werden die einschlägigen Schwellenwerte zwar noch nicht erreicht, sondern erst mit der Gesamtplanung bis LP 9. Da der vorab zu beauftragende LP 1-3-Anteil unter Berücksichtigung eines Nebenkostenanteils höchstwahrscheinlich die Grenze von 80.000 € für getrennt zu vergebende Lose gemäß VgV § 8, Ziff. 9 überschreitet, ist bereits an dieser Stelle ein formelles VgV-Verfahren durchzuführen. Hier empfiehlt sich die Durchführung eines Planungswettbewerbes ggfs. mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb, um bereits frühzeitig ein möglichst breites Spektrum an Lösungsvorschlägen zu bekommen. Die Planung der pauschal mit 300.000 € angesetzten technischen Ausrüstung erreicht in keinem Fall die einschlägigen Schwellenwerte, sodass hierfür ein vereinfachtes Unterschwellenverfahren durchgeführt werden kann.

Aus den o. g. Gesamtkosten sind daher vorab für die Planung bis LP III zu beauftragen:

Planung nach HOAI 2013 LP 1-3	Kosten netto (auf 1.000 € gerundet)
Landschaftsplaner § 38 (29 %)	64.000
Ingenieurbauwerke § 41 (verringertes Satz 40 %)	193.000
Tragwerk § 49 (verringertes Satz 25 %)	119.000
technische Ausrüstung § 53 (28 %)	22.000
Nebenkosten (üblicher Satz v. 5 %)	19.000
Summe	417.000
juristische Verfahrensbegleitung	20.000
Wettbewerbsdurchführung	10.000
Preisgelder	20.000
Summe	467.000
Projektsteuerung u. Sonstiges (ca. 5 %)	23.000
Gesamtsumme Planung LP 1-3	490.000

Verteilung der GRW- Mittel

Bund	45 %	=	220.500 €
Land Bremen	45 %	=	220.500 €
Stadt Bremerhaven	10 %	=	49.000 €

Die Mittel für die Planung bis zur Leistungsphase III werden ab dem 1. Quartal 2018 benötigt. Der zehnpromtente Anteil der Stadt Bremerhaven an den Planungsmitteln LP 1-3 in Höhe von 49.000 € kann über den Wirtschaftsplan der BEAN dargestellt werden.

C Alternativen

Es erfolgt keine Herrichtung der Nordost- und Nordkaje. Die Flächen lassen sich für Veranstaltungen nur sehr eingeschränkt nutzen. Auf die Chance eines durchgängig attraktiven Rundlaufes in den Havenwelten und einer touristisch attraktiven Anbindung hin zu den stadtbremischen Häfen, insbesondere zum Kreuzfahrterminal, wird verzichtet.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlages

Die Planungskosten in Höhe von rd. 490.000 € sollen über die Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur finanziert werden. Der städtische Anteil in Höhe von 49.000 € 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. 12 Mio. €, der städtische Anteil würde sich entsprechend auf rd. 1,2 Mio. € belaufen. Sie wären voraussichtlich ab 2020 bereitzustellen.

Die später anfallenden laufenden Unterhaltskosten für die Grube-Kaje werden aus dem Haushalt der BEAN beglichen. Diesbezüglich sind nach der Sanierung keine höheren Aufwendungen zu erwarten. Der durch die Vorrammung der Spundwand vergrößerten zu unterhaltenden Fläche stehen verringerte Instandhaltungsaufwendungen entgegen, die aufgrund des fortgeschrittenen Alters zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherung notwendig sind. Die Unterhaltung der Flächen wird wie bislang durch die BEAN geleistet.

Darüber hinaus sind keine Auswirkungen nach § 8 Abs. GOMag ersichtlich.

E Beteiligung / Abstimmung

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 des Nord- und Nordostareals Neuer Hafen und der vorgesehenen Finanzierung über GRW zu.

Die im Bereich der Klappbrücke links und rechts in der Kaje Neuer Hafen Nordareal vorhandenen historischen Festmacherringe sind in der neu zu gestaltenden Oberflächenbefestigung zu erhalten.

Grantz
Oberbürgermeister