

Vorlage für die Sitzung des Senats am 20.03.2018

Neubau der Columbuskaje in Bremerhaven

Sondervermögen Hafen

A. Problem

Die in den Jahren 1924 bis 1926 erbaute und im Jahr 1928 verstärkte Columbuskaje in Bremerhaven hat mittlerweile ein Alter von über 90 Jahren erreicht. Sie hat damit das erwartbare Nutzungsende bereits deutlich überschritten und wird den heutigen und zukünftigen Anforderungen des modernen Kreuzfahrtgeschäftes sowie anderer potenzieller Nutzungen nicht mehr gerecht. Bereits seit dem Jahr 1968 wurden an der Columbuskaje aufgrund erheblicher Korrosionsschäden und anderer Materialmängel wiederholt Restwanddickenmessungen und Spundwandverformungs- sowie Spannungsermittlungen durchgeführt, woraufhin kontinuierlich umfangreiche Sanierungsarbeiten erforderlich waren. Im Status quo ist die Standsicherheit der Columbuskaje im Bereich der Kreuzfahrthanlage deutlich eingeschränkt, weshalb die maximal zulässige Verkehrslast durch bremenports begrenzt wurde und eine Räumung der Kaje im Fall von extremen Niedrigwasserständen angeordnet werden muss. In den Jahren 2013 bis 2017 sind insgesamt 11 Vorwarnungen zur Räumung der Kaje seitens des Hafenmeisters ausgesprochen worden. In drei Fällen folgte der Vorwarnung eine Anordnung zur Räumung.

Die Columbuskaje war bis 1971 dem Passagierverkehr vorbehalten. Bedingt durch den Rückgang des Passagierverkehrs Ende der 60er Jahre wurde Anfang der 1970er Jahre südlich der Fahrgastanlage eine Umschlaganlage für den expandierenden Frucht- und Stückgutumschlag errichtet, die bis heute genutzt wird. Dieser Kajeabschnitt ist ausweislich der Untersuchungen von bremenports noch weiterhin nutzbar, so dass hier kein akuter Erneuerungsbedarf besteht.

In Teilen der ehemaligen Fahrgastanlage II befindet sich das Bremerhavener Kreuzfahrtterminal, das zu einem der modernsten seiner Art in Europa gehört. Vor allem in den letzten Jahren sind die Passagierzahlen und die Anzahl der Schiffsanläufe deutlich gestiegen. Zwischen 1990 und 2015 ergab sich von wenigen Ausnahmen abgesehen zumeist ein Aufkommen von 40.000 bis 65.000 Passagieren. Seit 2016 steigt das Aufkommen deutlich an. Während 2016 bei 69 Schiffsanläufen 98.530 Passagiere abgefertigt wurden, stieg die Zahl in 2017 schon auf rund 166.000 Passagiere bei 84 Schiffsanläufen. Die Planungen für 2018 sehen 112 Schiffsanläufe (davon 24 Tage mit zeitgleichen Anläufen von 2 bis 4 Schiffen) und ein geschätztes Aufkommen von rd. 235.000 Passagieren vor. Für 2019 wird eine weitere Steigerung auf 250.000 Passagiere erwartet. Die Aussichten für die kommenden Jahre deuten aus folgenden Gründen auf eine weitere Zunahme sowohl der Schiffs- als auch der Passagierzahlen hin:

- Kreuzfahrten haben eine stetig wachsende Bedeutung als sichere und je nach Fahrtgebiet krisenferne Urlaubsform.
- Derzeit sind so viele Kreuzfahrtschiffe wie noch nie in Bau. Die auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen spezialisierten europäischen Werften beispielsweise sind bis 2025 nahezu ausgebucht.
- In den USA gehen 3 Prozent aller Bürger einmal im Jahr auf Kreuzfahrt. In Europa liegt dieser Wert nur knapp über zwei Prozent. Hier besteht folglich noch viel Potenzial.
- Parallel zu Bremerhaven bauen viele Häfen und Terminals in Nordwesteuropa deren Kreuzfahrthanlagen aus. Das potenzielle Netzwerk von Anlaufhäfen wird so erweitert und das Fahrtgebiet insgesamt deutlich attraktiver.
- Gegenüber Konkurrenzstandorten hat Bremerhaven den Vorteil günstiger Parkgebühren.
- Die Saisonzeiten erweitern sich immer mehr. Während Kreuzfahrtschiffe in Nordwesteuropa früher nur von Mai bis September verkehrten, sind inzwischen zunehmend Schiffsanläufe außerhalb dieser Zeiten zu verzeichnen. Themenkreuzfahrten (Weihnachts-Cruise, Full Metal Cruise u. ä.) erweitern das Portfolio und richten sich nicht mehr nur an Schönwetterlagen.
- Die ökonomischen Rahmendaten und Prognosen ebenso wie die demographische Entwicklung lassen den Schluss zu, dass das Kreuzfahrtgeschäft noch ein enormes Potenzial in Deutschland und Europa hat. Ca. zwei Drittel aller Erstreisenden geben an, innerhalb von zwei Jahren erneut auf Kreuzfahrt gehen zu wollen.

An der Columbuskaje wurden in den vergangenen Jahren zudem wiederholt große Kreuzfahrtschiffe, die auf der Meyer Werft in Papenburg gebaut worden sind, zur Endausrüstung und Übergabe abgelegt. Beispiele hierfür sind unter anderem die Neubauten *Disney Magic*, *Disney Fantasy*, *Genting Dream*, *Quantum of the Seas*, *Norwegian Getaway* und im Jahresverlauf 2018 die *Aida Nova*. Im Rahmen dieser auch für die Zukunft vorgesehenen Nutzung erfolgt eine besonders hohe Wertschöpfung durch die zahlreichen beteiligten Unternehmen und Zulieferer. Darüber hinaus dient die Kaje insbesondere außerhalb der Kreuzfahrtsaison dem Ablegen verschiedenster Schiffe und stellt so eine wichtige Liegeplatzreserve für den Seehafen Bremerhaven dar.

Die dargestellten Nutzungen können aufgrund des sich sukzessive verschlechternden Bauwerkszustandes nicht mehr sichergestellt werden. Bereits kurzfristig drohen weitere Nutzungseinschränkungen, so dass ein Neubau der Kaje dringend geboten ist.

Aufgrund des schlechten Zustands der Columbuskaje und der damit verbundenen Risiken ist ein Beschluss über einen Ersatzbau unumgänglich. Die intensive und lange Planungsphase erfordert eine frühzeitige Befassung des Senats.

B. Lösung

Am 07.02.2013 wurde bremenports vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen mit einer detaillierten Untersuchung des Bauwerksbestandes und darauf aufbauend mit der Darstellung von Lösungsansätzen zur Sanierung / Erneuerung der Uferbefestigung an der Columbuskaje beauftragt. In einer 2017 vorgelegten Entscheidungsunterlage (ES-Bau) werden dementsprechend unterschiedliche Varianten aufgezeigt und bewertet. Aufgrund des Bauwerksalters, der massiven Vorschädigungen (Korrosion, Verformungen, etc.) sowie der statischen Auslastungsgrade einzelner Bauwerkselemente (z.B. Spundwand) wurde eine Sanierung der vorhandenen Bausubstanz der Columbuskaje im nördlichen und mittleren Abschnitt nicht näher betrachtet. Der in diesem Bereich für eine Sanierung notwendige (Kosten-)Aufwand stünde einer geringen Restnutzungsdauer gegenüber und ist dementsprechend nicht wirtschaftlich. Die dargestellten Lösungsansätze beinhalten aus diesem Grund alle einen Ersatzneubau der Uferbefestigung.

Der südlichste Abschnitt der Columbuskaje ist bautechnisch noch intakt und muss vorerst nicht saniert werden, so dass sich der zu sanierende Abschnitt aus der folgenden Darstellung ergibt.

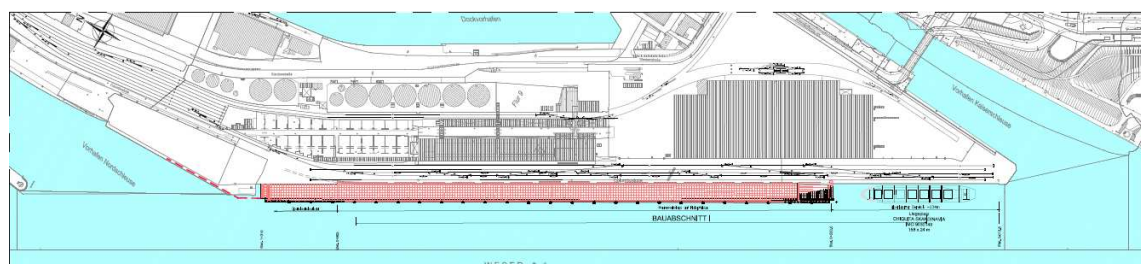


Abb. 1: Lageplan Columbuskaje mit Sanierungsabschnitt

Insgesamt wurden im Rahmen der ES-Bau für den in Rede stehenden Kaje-Bereich folgende drei Varianten untersucht:

- Variante 1 A: Teilgeböschte Uferbefestigung mit Caissons
Diese Variante beinhaltet eine Uferbefestigung mit Stahlbeton-Senkkästen (sogenannten Caissons) und darüber befindlicher Böschung aus Deckwerkssteinen. Die geschätzten Gesamtkosten (Bau- und Planungskosten, Baunebenkosten, etc.) dieser Variante betragen rd. 60,380 Mio. €.
- Variante 1 B: Teilgeböschte Uferbefestigung mit Spundwand
Diese Variante entspricht im Wesentlichen der Variante 1 A. Anstatt der Caissons wird jedoch eine Spundwand vorgesehen. Die Gesamtkosten verändern sich dadurch auf rd. 67,880 Mio. €.
- Variante 2: Senkrechte Uferbefestigung
Vorgesehen ist senkrechte Uferwand in Spundwandbauweise. Diese Variante verursacht Gesamtkosten in Höhe von rd. 78,680 Mio. €.

Bei der Planung der zukünftigen Bedarfe muss davon ausgegangen werden, dass die Columbuskaje auf absehbare Zeit weiterhin nahezu ausschließlich und mit einer hohen Auslastung vom Kreuzfahrtgeschäft genutzt wird. Insofern sind die allgemeinen Anforderungen für die Versorgung der immer größer werdenden Schiffe und die

Passagierabfertigung eine entscheidende Grundvoraussetzung für die Planung eines Ersatzbauwerks. Die dabei zu berücksichtigenden Aspekte wurden mit dem CCCB als Betreiber des Kreuzfahrtterminals abgestimmt. Aus der Abstimmung hat sich ergeben, dass lediglich eine konventionelle Ausbildung der neuen Uferwand ohne Böschung im Kopfbereich eine wirtschaftliche Nutzung der Kaje gewährleistet.

Gegen die teilgeböschten Lösungen sprachen zusätzlich noch folgende Aspekte:

- Der Vollausbau mit einer durchgehend nutzbaren Kajenfläche entspricht dem weltweit üblichen Standard für Kreuzfahrtterminals.
- Die Flexibilität der teilgeböschten Lösungen ist bei gleichzeitiger Abfertigung mehrerer Schiffe bzw. bei veränderten Schiffsabmessungen nicht gegeben bzw. deutlich eingeschränkt.
- Die senkrechte Uferbefestigung ermöglicht eine zukünftige Belegung mit anderen Schiffsgrößen und/oder -typen ohne Einschränkungen.
- Bei der Caisson-Lösung ist eine spätere Vertiefung des Liegebereichs konstruktiv nicht mehr möglich. Nur die Spundwandvarianten beinhalten eine Ausbaureserve.
- Im Hinblick auf eine Nutzungsdauer der neuen Kaje von mindestens 80 Jahren ist die universale Nutzungsmöglichkeit einer senkrechten Uferbefestigung vorteilhafter, da so auch alle anderen Güter umgeschlagen, zwischengelagert und logistisch behandelt werden können.

Vor diesem Hintergrund scheiden die als bauliche Alternative betrachteten teilgeböschten Varianten 1A und 1B trotz günstiger bewerteter Gesamtkosten aus. Nur die Variante 2 mit senkrechter Uferbefestigung in konventioneller Spundwandbauweise kann die wesentlichen Anforderungen der heutigen und zukünftigen Nutzung der Columbuskaje erfüllen, so dass diese Variante im Rahmen der ES-Bau als Vorzugsvariante festgelegt wurde.

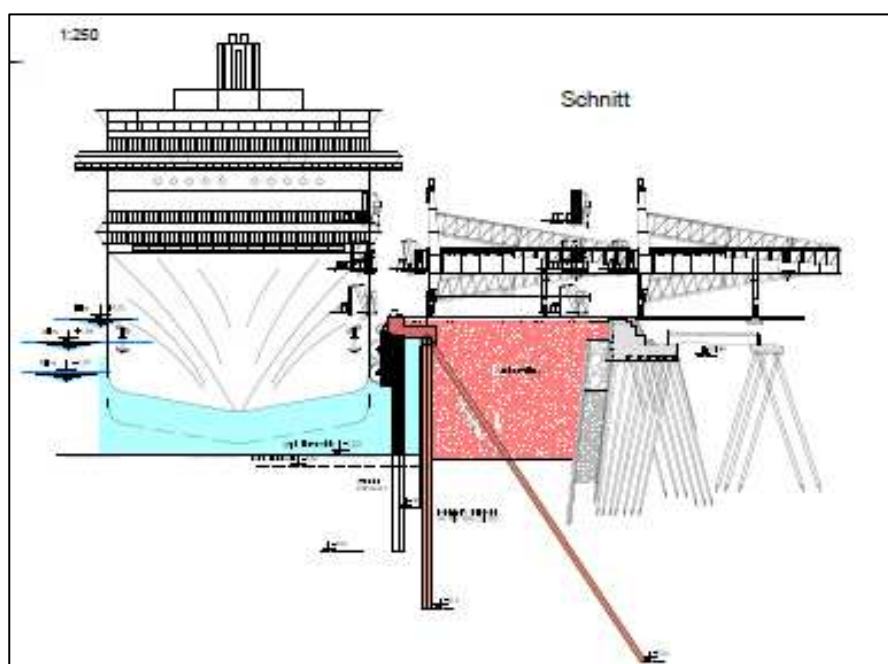


Abb. 2: Vorzugsvariante für den Ersatzneubau der Columbuskaje

Die dargestellte, beispielhafte Kajenkonstruktion wurde nach heutigem Preisstand von bremenports mit Planungs- und Herstellungskosten von insgesamt 78,680 Mio. € bewertet und ist im nächsten Schritt planerisch zu konkretisieren. Aufgrund der noch erforderlichen Planungsschritte (Erstellung der Entwurfsunterlagen, etc.) und des durchzuführenden wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist von einem frühestmöglichen Baubeginn zum Jahresanfang 2021 auszugehen. Die anschließende Bauzeit wird etwa 3 Jahre betragen, wobei die Durchführung in mehreren, mit dem Hafen- und Schiffsbetrieb abzustimmenden Bauabschnitten notwendig erfolgen soll..

C. Alternativen

Aufgrund der Risiken eines Totalversagens der Columbuskaje, ist der Neubau der Kaje unumgänglich. Alternative Bauweisen der Kajen sind im Rahmen der Erstellung der ES-Bau untersucht und verworfen worden (s. o.), so dass nur der Bau einer üblichen „Vollwand“ die notwendige Zukunftssicherheit gewährleistet. Alternativen werden vom Fachressort deshalb nicht gesehen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Planung und Umsetzung der Maßnahme erfolgt durch die Hafenmanagementgesellschaft bremenports, die im Rahmen einer gesonderten Beauftragung mit der Planung und der Projektsteuerung beauftragt wird. Die Gesamtprojektkosten (Planung und Bau) werden auf Basis der ES-Bau nach heutigem Preisstand 78,680 Mio. € betragen. Sie sind dementsprechend in der Haushalts- und Finanzplanung zu berücksichtigen..

Nach jetzigem Stand gestaltet sich die zeitliche Perspektive und damit verbunden die Mittelabflussplanung wie folgt:

Jahr	Kosten [€]	Zweck
2018	675.000	Planungsmittel
2019	675.000	Planungsmittel
2020	680.000	Planungsmittel
2021	25.480.000	Baumittel
2022	25.585.000	Baumittel
2023	25.585.000	Baumittel
Summe	78.680.000	

Im Vergleich mit der aktuellen Planung gemäß WP 2018/2019 ergibt sich folgendes Bild:

	IST 2016	IST 2017	Anschlag 2018	Anschlag 2019	Anschlag 2020	Anschlag 2021	2022 ff.	Gesamt
Planung (aktuell)								
gem. WP 2018/2019			1.300	250	5.000	8.000	63.050	77.600
Vorschlag (neu)			675	675	680	25.480	51.170	78.680
Differenz	0	0	-625	425	-4.320	17.480	-11.880	1.080

Es soll im Produktplan 81 die befristete Refinanzierung (2018 bis 2023) der für die Begleitung der Planung und baulichen Umsetzung erforderlichen Personalkosten bei SWAH im Umfang von zwei Vollzeitstellen aus den Projektmitteln erfolgen. Die Mittel sind in den o. g. Liquiditätsbedarfen enthalten.

Die Planungsmittel für die beschlossenen Haushalte 2018/2019 stehen im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Hafen zur Verfügung.

Die Planung und der Neubau der Columbuskaje Bremerhaven entfalten keine geschlechtsspezifischen Wirkungen, da Frauen wie Männer an der künftigen Nutzung einen gleichberechtigten Anteil haben werden.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen, der Senatskanzlei, dem Magistrat der Stadt Bremerhaven und der bremenports als Geschäftsbesorger für das Sondervermögen Hafen abgestimmt.

Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird sich auch als Sondervermögensausschuss am 18. April 2018 mit der Angelegenheit befassen.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt den Bericht zum Zustand der Columbuskaje Bremerhavens mit der dringenden Neubaunotwendigkeit zur Kenntnis
2. Der Senat stimmt dem Neubau der Bremerhavener Columbuskaje mit voraussichtlichen Gesamtkosten von 78,680 Mio. € zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Finanzen nach Bestätigung der Kosten die haushaltmäßige Veranschlagung der Baukosten als Verpflichtungsermächtigungen dem Haushalts- und Finanzausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : 19/423 - S

Datum : 12.03.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Neubau der Columbuskaje in Bremerhaven

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **einzelwirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1 A	Teilgeböschte Ufereinfassung mit Caissons; Gesamtkosten: 60,380 Mio. €	2
1 B	Teilgeböschte Ufereinfassung mit Spundwand; Gesamtkosten 67,880 Mio. €	3
2	Senkrechte Ufereinfassung in Spundwandbauweise; Gesamtkosten: 78,680 Mio. €	1
nn	Kein Ersatzneubau	4

Ergebnis

In der vorliegenden ES-Bau (bremenports, August 2017) wird dargestellt, dass aufgrund der starken fortschreitenden Schäden an der bestehenden Konstruktion der Columbuskaje (Baujahr 1924 bis 26) eine zukünftige Nutzung nur durch einen vollständigen Ersatz-Neubau gewährleistet werden kann. Eine Sanierung der bestehenden Kaje ist aufgrund des Zustandes des über 90 Jahre alte Bauwerks nicht möglich.

Es werden drei verschiedene denkbare Varianten (s. o.) aufgezeigt, von denen nach Prüfung nur eine geeignet ist, die Anforderungen eines wirtschaftlichen Kajenbetriebs für die heutigen Nutzungen (Liegeplatz für Kreuzfahrtschiffe und zugehöriger Umschlagbetrieb) sowie auch für zukünftig denkbare alternative Nutzungsoptionen (Güterumschlag) zu erfüllen. Gegen die teilgeböschten Lösungen sprachen insbesondere:

- Der Vollausbau entspricht dem grundsätzlichen Standard für Kreuzfahrterminals an anderen Standorten.
- Die Flexibilität der teilgeböschten Lösungen ist bei gleichzeitiger Abfertigung mehrerer Schiffe bzw. bei veränderten Schiffsabmessungen deutlich eingeschränkt.
- Die senkrechte Ufereinfassung ermöglicht eine zukünftige Belegung mit verschiedenen Schiffsgrößen und/oder -typen ohne Einschränkungen.
- Bei der Caisson-Lösung ist eine spätere Vertiefung des Liegebereichs konstruktiv nicht mehr möglich. Die Spundwandvarianten beinhalten eine Ausbaureserve.
- Im Hinblick auf eine Nutzungsdauer der neuen Kaje von mindestens 80 Jahren ist die universale Nutzungsmöglichkeit einer senkrechten Ufereinfassung vorteilhafter.

Für die Umsetzung der Vorzugsvariante (senkrechte Ufereinfassung in Spundwandbauweise) ist folgender zeitlicher Ablauf vorgesehen:

- bis 06/2019: Erstellung der Entwurfsunterlagen (EW-Bau)
- bis 09/2019: Erstellung der Genehmigungsunterlagen, Planfeststellungsverfahren
- bis 06/2020: Erstellung Vergabeunterlagen und Durchführung Vergabeverfahren
- ab 01/2021: Baubeginn
- bis 12/2023. Durchführung und Beendigung der Baumaßnahmen

Weitergehende Erläuterungen

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : 19/423 - S

Datum : 12.03.2018

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 6/2019 Vorlage EW-Bau	2. 09/2019 Planfeststellungsbeschluss	3. 12/2023 Fertigstellung Kaje
--------------------------	---------------------------------------	--------------------------------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Vorlage der EW-Bau	Ja/Nein	Ja
2	Vorlage Planfeststellungsbeschluss	Ja/Nein	Ja
3	Einhaltung des Budgetrahmens	Mio. EURO	78,680

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--

Einzelempfehlung der Staatsrätekonferenz

für die Sitzung des Senats am 20.03.2018

Neubau der Columbuskaje in Bremerhaven

Sondervermögen Hafen

(Vorlage 1972/19)

Referent/in: Herr Senator Günthner

Empfehlung:

Zustimmung zum Beschlussvorschlag auf Seite 6 der Vorlage.

Beschluss des Senats

vom 20.03.2018

3684.) Neubau der Columbuskaje in Bremerhaven
Sondervermögen Hafen
(Vorlage 1972/19)

Beschluss:

1. Der Senat nimmt den Bericht zum Zustand der Columbuskaje Bremerhavens mit der dringenden Neubaunotwendigkeit zur Kenntnis
2. Der Senat stimmt dem Neubau der Bremerhavener Columbuskaje mit voraussichtlichen Gesamtkosten von 78,680 Mio. € zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Finanzen nach Bestätigung der Kosten die haushaltmäßige Veranschlagung der Baukosten als Verpflichtungsermächtigungen dem Haushalts- und Finanzausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.