



► Nr. VO/2017/05190
öffentlich

Lübeck, 03.08.2017

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Annette Höhn (E-Mail: annette.hoehn@luebeck.de Telefon: 122-6920)

Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Travemünde Skandinavien- kai Umbau Anleger 8 (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.09.2017	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.09.2017	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2017	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Mit der Umsetzung der Maßnahme Umbau Anleger 8 wird begonnen

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Bereich Haushalt und Steuerung
Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Begründung:

☐ Ja
☒ Nein
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil
deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☒ Neu
☐ Freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein
☒ Ja (Anlage 1)

Begründung:

Hafenbetrieblicher Bedarf

Der Anleger 8 am Skandinavienkai wurde als Trajektanleger konstruiert und gebaut, um dort Eisenbahnwaggons von/auf Eisenbahnfähren zu verladen. Neue logistische Konzepte im Ostseeraum fordern diese Form der Waggonverladung am Skandinavienkai zukünftig nicht mehr.

Auf Grund der speziellen Rampenkonfiguration können die aktuellen und auch zukünftigen Schiffsgenerationen nur sehr eingeschränkt oder gar nicht abgefertigt werden. Dies liegt vor allem an den sehr schlechten Knickwinkeln zwischen dem Schiffshauptdeck und der Anlegerbrücke. Begleitete LKW und Sondertransporte können nicht von/auf das Schiff fahren, da zum Einen die Zugmaschine und der Auflieger aufsetzen und zum Anderen Zugmaschine und Trailer im oberen Spoiler Bereich zusammendrücken. Neben Schäden an den Fahrzeugen und damit verbundenen Kundenreklamationen wird der Lösch-/Ladeprozess erheblich verlangsamt, wodurch die abgestimmten Schiffsfahrpläne nicht eingehalten werden.

Zudem ist die Trajektklappe mit einer Breite von 21,30 m für die Auflage von RoRo-Schiffsklappen der neueren Schiffsgenerationen zu schmal (Anlage 2 – Luftbild).

Bestand

Der Anleger 8 am Skandinavienkai hat eine Liegeplatzlänge von ca. 240 m und ist mit einer 54 m langen Ro-Ro-Anlage in Form einer beweglichen Trajektklappe für die Eisenbahnverladung ausgestattet. Der Anleger wurde im Jahr 1990 gebaut und 1991 für Railship-Fähren in Betrieb genommen. Für die Be- und Entladung wurde eine Stahlbrücke mit einer durch Stahlprofile ausgesteiften Fahrbahnplatte installiert. Die Klappe wurde als Trog- bzw. im vorderen Bereich als Deckbrücke ausgebildet. Am Brückenende befindet sich backbordseitig eine Fenderkonstruktion zur exakten Positionierung der Gleis-Fähren. Die vorhandene Fenderlinie hat den Ansprüchen der Eisenbahnfähren folgend einen Abstand von 1,27 m zur Kaikannte (Anlage 3 – Bestandsfotos).

Neubau

Es ist beabsichtigt, den Anleger für den RO-RO-Betrieb zu verbessern und dabei verschiedene Fähren mit Schiffsbreiten bis zu 26,5m zu berücksichtigen.

In der Vorplanung wurden zwei Varianten untersucht. Die erste Variante zum Umbau des Anlegers bestand in einer beidseitigen Verbreiterung der Klappe. Damit verbunden wäre ein Eingriff in die Bausubstanz der vorhandenen Kaimauer, die mit einem sehr hohen bautechnischen und damit auch finanziellen Aufwand verbunden ist. Für die zweite Variante wurde eine nur wasserseitige Verbreiterung der Brücke um 2,50 m gewählt. Dadurch wird eine Verschiebung der Fenderlinie mittels Fenderadapter um ca. 1,75 m erforderlich. Bei diesem Abstandsmaß zwischen Kaimauer und Schiffsaußenhaut ist eine spätere Erneuerung der Kaimauer durch Vorrammung analog Anleger 7 möglich. Weiterhin wurden für jede dieser Varianten zwei Methoden zur Herstellung des für den RoRo-Verkehr erforderlichen Knickwinkels im vorderen Bereich der Klappe untersucht. Zum Einen das Aufkeilen der Fahrbahnplatte mittels Stahlträger und Asphalt und zum Anderen die komplette Abtrennung der vorderen Klappenpartie mit anschließender Montage dieses Teiles unter einem Winkel von 6°. Aufgrund der baulichen und finanziellen Vorteile wurde die Variante mit der nur wasserseitigen Verbreiterung und der Abtrennung und Neuinstallation des vorderen Brückenteils unter dem erforderlichen Winkel weiterverfolgt (Anlage 4 – Lageplan Neubau).

Kosten

Entsprechend der Kostenberechnung vom Juli 2017 liegen die Gesamtkosten der Maßnahme bei 910.00,00 EUR netto. Unter dem Produktsachkonto 552001 544.7852000 – Umbau Anleger 8 stehen Mittel in Höhe von 1,0 Mio. EUR netto im Haushalt 2017 zur Verfügung. Es wird von einer Förderung in Höhe von 60% auf die förderfähigen Kosten, ca. 500.000 EUR, ausgegangen. Die Ausschreibungsunterlagen werden derzeit erstellt. Nach Freigabe durch die Gremien sowie Zusage zum vorzeitigen Baubeginn soll die Maßnahme im November 2017 ausgeschrieben werden.

Anlagen:

Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Luftbild

Anlage 3 – Bestandsfotos

Anlage 4 – Lageplan Neubau

Senatorin Joanna Glogau