



► Nr. VO/2021/09923
öffentlich

Lübeck, 18.03.2021

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Nadja Rostalski (E-Mail: nadja.rostalski@luebeck.de Telefon: 122-6926)

Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS - bedarfsgerechte Ent- wicklung der Anlegersituation

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.04.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt mit der Maßnahme Lübeck-Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS zu beginnen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	Zustimmung

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

☐ Ja
☒ Nein

Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

☐ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Ja
☐ Nein

(Anlage 1)

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☐	Nein
☒	Ja – Begründung: Reduktion des spezifischen Energieeinsatzes und Emissionen je transportierter Einheit bei der neuen größeren Schiffsgeneration

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Allgemeines

Am 28. Mai 2020 hat die Bürgerschaft den Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) beschlossen und damit nach außen sichtbar dargestellt, welche Entwicklungsperspektiven und –potentiale aus Sicht der Kommune mit dem Hafen verbunden sind. Der HEP2030 ist der Masterplan der Hansestadt für die Entwicklung der Logistikkreisläufe Port of Lübeck. In dieser Funktion leiten sich aus ihm notwendige infrastrukturelle Entwicklungen, wie flächenmäßiger Umgriff, Entwicklung von Umschlagseinrichtungen und seewärtige sowie landseitige Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ab. Gleichzeitig ist der Masterplan auch verlässliche Basis für die unternehmerischen Entscheidungen der Seeverkehrs- und Logistikwirtschaft. So schaffen wir Kontinuität und Verlässlichkeit bei der Entwicklung derart komplexer Infrastrukturen, wie dem Port of Lübeck.

Der HEP2030 nimmt dabei auch die Trends in der Entwicklung der Schiffstechnologien auf. Triebfeder in der Entwicklung neuer Schiffstypen sind die steigenden Transportmengen, die verlässlich und unter Reduzierung der Klimaauswirkungen zu optimalen Kosten zwischen den Volkswirtschaften zukünftig ausgetauscht werden.

Die wirtschaftlichen Entwicklungen der Reedereien im Schiffssektor zur Minimierung der spezifischen Kosten je transportierter Einheit bei gleichzeitiger Reduktion des spezifischen Energieeinsatzes und Emissionen je transportierter Einheit führen dazu, dass in Lübeck-relevanten Fahrgebieten der Ostsee in naher Zukunft Schiffe von bis zu 250 m Länge und 38 m Breite operieren werden. Ab 2021/2022 sind bereits Schiffslängen von 242 m angekündigt. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, muss die Anlegersituation am Skandinavienkai auf die neuen Schiffsgrößen angepasst werden.

Beschreibung der Baumaßnahme

In der beiliegenden Projektskizze werden folgende Inhalte näher beschrieben:

1. Allgemeine Beschreibung
 - 1.1 Veranlassung
 - 1.2 Geplante Baumaßnahmen
 - 1.3 Aktueller Stand
2. Finanzierung
 - 2.1 Kostenberechnung
 - 2.2 Haushaltmäßige Ordnung
3. Ausblick
 - 3.1 Gewähltes Ausschreibungsverfahren: „Innovationspartnerschaft“
 - 3.2 Ablauf und Zeitplan

Chancen und Risiken

Zielerreichung

Ziel des Projektes ist die rechtzeitige Bereitstellung von Anlegerkapazitäten für die Ende 2021 in Lübeck erwarteten Schiffsgrößen. Zur Erreichung dieses Ziels ist es erforderlich, dass neben dem Anleger 5 weitere Anleger als Übergangslösung mit einbezogen werden, da der Umbau des Anlegers bis zu dem Zeitpunkt nicht zu realisieren ist. Die Wahl des Anlegers 4 als Übergangslösung bietet die Chance, dass dauerhaft eine Rückfallmöglichkeit bei Inkaufnahme von betrieblichen Einschränkungen geschaffen werden kann.

Verfahrensdurchführung

Bei öffentlichen Großprojekten in der Baubranche sind aus der Vergangenheit viele Risiken bzw. Negativbeispiele in Bezug auf Kostensteigerungen und Bauverzögerungen bekannt. Auch der Umbau des Anlegers 5 birgt diese Risiken eines Großprojekts. Die LPA hat sich aus diesem Grund für ein Ausschreibungsverfahren entschieden, in dem das Bauunternehmen frühzeitig in die Planungsphase einbezogen und die Realisierung der Maßnahme als partnerschaftliche Aufgabe gesehen wird. Die optimale und wirtschaftliche Erreichung der Projektziele soll dabei im Vordergrund stehen.

Wir sehen mit der Durchführung des Partnering-Verfahrens viele Chancen, die auf eine erfolgreiche Umsetzung des Großprojektes schließen lassen. Die frühzeitige Einbindung der Ausführungskompetenz in die Planungsphase soll der Grundstein für eine transparente und ausgewogene Zusammenarbeit aller Partner:innen über den gesamten Zeitraum des Projektes bilden und diesen prägen. Dies funktioniert jedoch auch nur dann, wenn alle Parteien die Chancen gleich verstehen und dieses auch leben. Um die Risiken, insbesondere in Bezug auf die Rechtssicherheit des Verfahrens, zu minimieren, begleitet eine versierte Rechtsanwaltskanzlei das Projekt, die Bauherr:innen bereits erfolgreich bei der Durchführung und Abwicklung derartiger Verfahren und Verträge begleitet hat.

Zeit

Der Zeitplan bis zur zugesicherten Fertigstellung des Anlegers 5 lässt wenig Spielraum für Verzögerungen, sowohl für das gewählte Ausschreibungsverfahren und die Ausführungsplanung als auch für die Bauphase. Aufgrund der Gegebenheiten, des zugesicherten Fertigstellungstermins und der in der Genehmigung festgeschriebenen Ramppausen, die aus natur- und gewässerschutzrechtlicher Sicht eingehalten werden müssen, musste der Zeitplan entsprechend aufgestellt werden. Die gewählten Übergangslösungen bieten Sicherheit, falls der Zeitplan nicht in vollem Umfang eingehalten werden kann. Durch ein Partnering wird die Baufirma frühzeitig vor dem geplanten Baubeginn der Maßnahme in die zeitlichen Abläufe einbezogen und kann diese mitgestalten. Hierdurch können zeitliche Engpässe und Meilensteine frühzeitig herausgearbeitet und Lösungsansätze zur Minimierung des Risikos gemeinschaftlich erarbeitet werden.

Baugrund

Es wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt, um die Belastung der vorhandenen Böden im Bereich der geplanten Baumaßnahme abzuschätzen. Dabei wurden sowohl unbelastete als auch belastete Böden angetroffen. Die Überschreitungen der Zuordnungswerte führte bei einer Probe zu einer Eingruppierung >Z 2. Dieser Boden kann nicht wiederverwendet werden und ist, sofern er bei Bauarbeiten als Aushub anfällt, fachgerecht zu entsorgen. Da bei den Baugrunduntersuchungen vor Baubeginn nur punktuelle Proben genommen werden können, ist nicht vorhersehbar, wie großflächig die belasteten Böden auftreten und wie hoch die Entsorgungskosten dafür sein werden. In der Baukostenberechnung wurde eine Annahme für die Bodenentsorgungskosten auf der Grundlage der punktuellen Untersuchungsergebnisse getroffen. Erst während der Bauphase nach dem Aushub kann der Boden mittels

Haufwerksbeprobung im Detail untersucht werden. Die Ergebnisse dieser Beprobungen dienen als Grundlage für die Entscheidung, ob der Boden wiederverwertet werden kann oder entsorgt werden muss und die damit verbundenen Entsorgungskosten anfallen. Diese Risiken können durch ein Partnering mit der Baufirma minimiert werden, indem gemeinschaftlich beispielsweise weitere Untersuchungen im Vorwege veranlasst werden und eine gemeinsame Einschätzung des Risikos vorab stattfindet.

Terminplan und Zeitpunkt der Umsetzung

Der Zeitplan kann der beiliegenden Projektskizze entnommen werden.

Haushaltsmäßige Ordnung

Die zuvor angemeldeten Einzelprojekte „Umbau Anleger 5“, „Dalbensteg Anleger 7“ und „Dalbensteg Anleger 5a“ werden unter dem Titel „Projekt Anleger 5PLUS“ aufgrund des Sachzusammenhangs in Form von Sollübertragungen im Haushalt 2021 zusammengefasst. Da der Anleger 5 nicht bis Ende 2021 fertiggestellt werden kann, ist es notwendig, eine Übergangslösung zu schaffen, damit die avisierten neuen Schiffstypen eine Anlegemöglichkeit haben. Die Zusammenfassung der benannten Projekte zum „Anleger 5PLUS“ ermöglicht eine bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation.

In der Leistungsbeschreibung zur Innovationspartnerschaft sind Baukosten in Höhe von 18 Mio. EUR für den Umbau des Anlegers 5 als Ziel vorgegeben. Darin enthalten sind auch die erforderlichen Baumaßnahmen insbesondere für Zusatzpoller an Anleger 7 und Anleger 4. Für den Umbau des Pontons an Anleger 4 werden derzeit Kosten in Höhe von ca. 2 Mio. EUR angesetzt. Damit ergeben sich Baukosten in Höhe von ca. 20 Mio. EUR. Zuzüglich Planungs- und Baunebenkosten in Höhe von 15 % und Bauherrenkosten in Höhe von 5 % der Baukosten ergeben sich Gesamtkosten von ca. 24 Mio. EUR.

Für die Umsetzung des Projekts „Anleger 5PLUS“ sind folgende Haushaltsmittel geordnet:

552001 543.7852000 – Skandinavienkai/Anleger 5 (2020 bis 2022)	19,5 Mio. EUR
552001 509.7852000 – Skandinavienkai/Dalbensteg Anleger 5a (2021)	2,5 Mio. EUR
552001 510.7852000 – Skandinavienkai/Dalbensteg Anleger 7 (2021)	2,5 Mio. EUR
Gesamt „Anleger 5PLUS“	24,5 Mio. EUR

Die derzeit geschätzten Gesamtkosten von ca. 24 Mio. EUR sind demnach haushaltsmäßig geordnet. Für die Erteilung von Aufträgen in 2021 stehen Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 17 Mio. EUR zu Lasten 2022 zur Verfügung.

Die mögliche Förderquote beim „Umbau Anleger 5“ beträgt 60 % der förderfähigen Kosten. In der mittelfristigen Haushaltsplanung sind bisher 10,5 Mio. EUR als Einzahlung für das Jahr 2022 vorgesehen. Derzeit wird vom Wirtschaftsministerium geprüft, ob die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden können.

Anlagen:

- 1 – Finanzielle Auswirkungen
- 2 – Projektskizze
- 3 – Übersichtsplan

Senatorin Joanna Hagen