



► 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 An-
leger 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 Jugendli-
chen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil
deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)
Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	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 Logistkdrehscheibe 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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2021	2022	2023	2024
Erträge	10.500.000,00	0,00	0,00	158.375,00	316.750,00
Aufwendungen	-24.028.378,86	-28.378,86	0,00	-724.000,00	-724.000,00

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)	10.500.000,00	0,00	0,00	158.375,00	316.750,00
Abschreibungen (AfA)	-24.000.000,00	0,00	0,00	-724.000,00	-724.000,00
Anlagenabgang	-28.378,86	-28.378,86	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-13.528.378,86	-28.378,86	0,00	-565.625,00	-407.250,00
voraussichtl. Zinsen ca.	-13.500.000,00	0,00	0,00	-405.000,00	-405.000,00
Einzahlungen	10.500.000,00	0,00	-5.250.000,00	-5.250.000,00	0,00
Auszahlungen	-24.000.000,00	-7.500.000,00	-16.500.000,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-13.500.000,00	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	X	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	-23.378,86		Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	X	X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
2021			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:	552001 000 5711002	Wasser und Hafen, Abschreibungen aus Anlagenabgang	-28.378,86
(Mehr) Aufwendungen:			

Saldo Ergebnisplan **-28.378,86**

	Produktsachkonten		Finanzplan Betrag in €
	Bezifferung	Bezeichnung	
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:	552001 543.7852000	Wasser und Hafen, Skandinavienkai, Umbau	-7.500.000,00
Auszahlungen:			

Saldo Finanzplan **-7.500.000,00**



Lübeck-Travemünde

Skandinavienkai

Umbau Anleger 5PLUS

Bedarfsgerechte Entwicklung der Anlegersituation
Projektskizze

16. März 2021

Hansestadt Lübeck
Lübeck Port Authority
Abteilung Hafенbau
Ziegelstraße 2 | 23539 Lübeck
(0451) 115
lpa@luebeck.de
www.luebeck.de



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Beschreibung	3
1.1	Veranlassung	3
1.2	Geplante Baumaßnahmen	4
1.3	Aktueller Stand	7
2	Finanzierung	8
2.1	Kostenberechnung	8
2.2	Haushaltmäßige Ordnung	8
3	Ausblick	9
3.1	Gewähltes Ausschreibungsverfahren: „Innovationspartnerschaft“	9
3.2	Ablauf und Zeitplan	12

Anlagen

- 1 Übersichtslageplan Umbau Anleger 5



1 Allgemeine Beschreibung

1.1 Veranlassung

Der Skandinavienkai ist das größte Terminal der Lübecker Häfen und als eines der größten Fährterminals Europas auf den Roll-on/ Roll-off-Verkehr nach Schweden, Finnland und Lettland spezialisiert. Um diese Leistungsfähigkeit im transeuropäischen Verkehrsnetz zu gewährleisten, verfügt das Terminal über 9 Anleger (siehe Abbildung 1). Es ist Eigentum der Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority, und wird auf Basis eines Nutzungsvertrages durch die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) betrieben.



Abbildung 1 Bestandsanleger am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde (Quelle: Google Earth)

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 im 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.

Der Anleger 5 wird aufgrund der optimalen Voraussetzungen in Bezug auf die nautische Erreichbarkeit sowie der zentralen Lage im Hinblick auf eine vorteilhafte Logistik im Terminal für den Umbau auf die nächsten Schiffsgenerationen von bis zu 250 m Länge und 38 m Breite ausgewählt.

Da der neue Anleger 5 erst Anfang 2023 in Betrieb gehen kann, die ersten neuen Schiffstypen aber bereits Ende 2021 den Skandinavienkai anlaufen wollen, müssen andere Anleger als Übergangslösung bzw. zukünftig als Ausweichenleger für die angekündigten Schiffsgrößen hergerichtet werden. Aus unterschiedlichen Gründen, wie z.B. Platzverhältnisse, nautische Anfahrbarekeit, Betrieb, Wirtschaftlichkeit etc., sollen folgende Lösungen als Übergangs- bzw. zukünftig als Ausweichenleger umgesetzt werden:

- Anleger 7 mit Neubau von zwei Zusatzpollern
- Anleger 4 mit Neubau bzw. Umbau eines Pontons

Durch den bedarfsgerechten Umbau der Anleger am Skandinavienkai für Abfertigungsmöglichkeiten von bis zu 250 m Länge und 38 m Breite bleibt das Terminal Skandinavienkai zukunftsfähig und der Wirtschaftsstandort Lübeck wird gestärkt.

1.2 Geplante Baumaßnahmen

Die Ufersicherung am Anleger 5 wurde bereits im Jahr 1979 als Wellenspundwand Larssen 23 bzw. 24 über ca. 138 m, zuzüglich eines bestehenden älteren Abschnitts (Hoesch IV) von ca. 82 m hergestellt. Aufgrund starker Abrostungen der über 40 Jahre alten Spundwände ist im Jahr 2020 das rechnerische Ende der Lebensdauer erreicht, sodass eine Erneuerung der Spundwand dringend erforderlich ist, um die Verkehrssicherheit langfristig zu gewährleisten. Derzeit können Schiffe mit einer Gesamtlänge von bis zu 200 m und einer Breite von bis zu 30 m am Anleger 5 abgefertigt werden.

Zum Ausbau des Liegeplatzes an Anleger 5 auf die in 1.1 genannten Abmessungen und unter Berücksichtigung der vorhandenen Begrenzung zur Bundeswasserstraße ist gemäß Entwurfsplanung ein Geländeeinschnitt in die vorhandene Fläche von ca. 7° erforderlich (s. Übersichtlageplan im Anhang). Es soll eine neue, zurückversetzte Kaimauerkonstruktion inkl. neuer Rampe gebaut und die bestehende Kaimauer inkl. Hauptdeckbrücke sowie ein Teil der Fläche zurückgebaut werden. Dabei müssen die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, unter anderem ein RW-Kanal DN 1200 sowie



eine Löschwasserversorgungseinrichtung, umgebaut und der Betrieb während der Bauphase gesichert werden.

Zusammenfassend können folgende übergeordnete Randbedingungen für die geplante Baumaßnahme definiert werden:

- Herstellung eines Anlegers für Maximalschiffslängen von bis zu 250 m und Schiffsbreiten von max. 38 m
- Rechnerische Ausbautiefe des Anlegers auf -11,00 m NHN (zuzüglich 1,50 m Kolkzuschlag); Ausbautiefe im Rahmen dieses Umbaus bis auf -9,50 m NHN
- Umbau der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (Abwasserentsorgung, Wasserversorgung, Stromversorgung etc.) bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Betriebs während der Bauphase
- Gewährleistung des Fährbetriebs ohne Einschränkungen am benachbarten Anleger 5a während des Umbaus von Anleger 5
- Übergangslösungen für die ab Ende 2021 angekündigten Schiffsgrößen

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die geplante Umbaumaßnahme des Anlegers 5 gemäß Entwurfsplanung:

Objektbeschreibung	Bemerkung
Wasserbau	
1.1 Liegewand	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau Spundwand und Verankerung Liegewand ▪ Neubau Kaiholm Liegewand ▪ Neubau Seitenfenderung ▪ Kaiausrüstung (Kantenschutz, Poller, Steigeleitern etc.) ▪ Neubau Auslaufbauwerk DN 1200 ▪ Änderung Einlaufbauwerk Löschwasserversorgung ▪ Neubau Zusatzpoller
1.2 RoRo-Heckwand (inkl. Rampe) und Querwand	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau RoRo-Heckwand <ul style="list-style-type: none"> ➢ Neubau RoRo-Rampe ➢ Neubau Spundwand und Verankerung RoRo-Heckwand ➢ Neubau Kaiholm RoRo-Heckwand ▪ Neubau Querwand <ul style="list-style-type: none"> ➢ Neubau Spundwand und Verankerung Querwand ➢ Neubau Kaiholm Querwand

Objektbeschreibung	Bemerkung
1.3 Abbrüche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückbau Leitungen und Auslaufbauwerk ▪ Abbruch vorhandenes Portal, Hauptdeckbrücke und Hauptdeckgründung ▪ Demontage/Abbruch Dalbensteg und Dalbenrohre sowie Bediensteg bzw. Leitwerk ▪ Abbruch vorhandenes Maschinenhaus und Bürocontainer ▪ Rückbau vorhandene Rampengründung ▪ Demontage/Abbruch vorhandene Kaiausrüstung Poller, Fender und Steigeleitern ▪ Abbruch für Kaieinschnitt Bereich Liegewand ▪ Abbruch für Kaieinschnitt Bereich RoRo-Heckwand und Querwand Anleger 5a
Flächenbefestigung und Medien	
2.1 Flächenbefestigung und Medien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung/Anpassung Flächenbefestigung ▪ Umverlegung RW-Entwässerung ▪ Umverlegung Trinkwasserversorgung ▪ Umverlegung Kabelziehsystem
Elektrotechnische Ausrüstung	
3.1 Elektrotechnische Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau Verkehrssicherungsanlagen ▪ Umverlegung Elt-Versorgung ▪ Neubau Beleuchtung

Tabelle 1 Übersicht geplante Umbaumaßnahme Anleger 5 gemäß Entwurfsplanung

Gemäß aktuellem Terminplan ist die Fertigstellung des Anlegers 5 für Ende 2022 geplant. Da bereits ab November 2021 Schiffsgrößen von 242 m Länge erwartet werden, die derzeit nicht am Skandinavienkai abgefertigt werden können, wurden Übergangslösungen gesucht, die ggf. auch zukünftig als Ausweichanleger genutzt werden können. Auf der Grundlage einer Studie zur Bewertung der Anlegerkapazitäten am Skandinavienkai wurden folgende Alternativen betrachtet:

- Anleger 5a mit Neubau eines Dalbenstegs
- Anleger 7 mit Neubau eines Dalbenstegs
- Anleger 4 mit Neubau bzw. Umbau eines Pontons

Da der Neubau der Dalbenstege sich ungünstig auf die nautische Anfahrbarkeit der Anleger 5a und 7 auswirkt (erhöhte Kollisionsgefahr bei höheren Windstärken) wurden diese Alternativen zugunsten der „Pontonlösung“ an Anleger 4 verworfen. Durch den Um- bzw. Neubau eines Pontons sowie dem Neubau von 2 Zusatzpollern kann der Anleger 4 für Schiffsgrößen von 242 m Länge, voraussichtlich ab November 2021,

genutzt werden. Nach Fertigstellung von Anleger 5 dient der Anleger 4 zukünftig als Ausweichanleger für die größeren Schiffstypen bis 242 m Länge.

An Anleger 7 können durch den Neubau von 2 Zusatzpollern die ab Januar 2022 angekündigten Schiffe mit einer Länge von 230 m abgefertigt werden.

Als technisch und wirtschaftlich optimierte Lösungen sollen folgende Anleger umgebaut werden:

- Anleger 7 mit Neubau von zwei Zusatzpollern
- Anleger 4 mit Neubau bzw. Umbau eines Pontons

1.3 Aktueller Stand

Die Vergabe der Planungsleistungen für den Anleger 5 erfolgte 2017 auf der Grundlage eines EU-weiten Ausschreibungsverfahrens. Im Anschluss begann Anfang 2018 der Planungsprozess, der sich derzeit in der finalen Phase der Genehmigungsplanung befindet. Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen.

Für die Ausführungsplanung in Kombination mit der Vergabe der Bauleistungen wurde mit der „Innovationspartnerschaft“ ein innovatives Ausschreibungsverfahren gewählt (siehe dazu auch Abschnitt 3.1). Neben den Umbaumaßnahmen am Anleger 5 sind auch die erforderlichen Baumaßnahmen für die Übergangslösungen am Anleger 7 (Zusatzpoller) und Anleger 4 (Zusatzpoller) in der funktionalen Leistungsbeschreibung zur „Innovationspartnerschaft“ enthalten. Nur der Neubau bzw. Umbau des Pontons ist nicht Bestandteil des innovativen Ausschreibungsverfahrens und soll separat beauftragt werden.

Derzeit findet die 1. Phase, das Vergabeverfahren, statt. Der EU-weite Teilnahmewettbewerb ist bereits abgeschlossen und die geeigneten Bewerber wurden zur Abgabe sogenannter „indikativer“ Angebote eingeladen. Die folgenden Schritte und der Zeitplan werden in Abschnitt 3.2 näher erläutert.



2 Finanzierung

2.1 Kostenberechnung

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.

2.2 Haushaltsmäßige Ordnung

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. Die zuvor angemeldeten Einzelprojekte „Umbau Anleger 5“, „Dalbensteg Anleger 7“ und „Dalbensteg Anleger 5a“ sollen zukünftig aufgrund des Sachzusammenhangs unter dem Titel „Projekt Anleger 5PLUS“ zusammengefasst werden.

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.



3 Ausblick

3.1 Gewähltes Ausschreibungsverfahren: „Innovationspartnerschaft“

Angesichts zahlreicher problembehafteter öffentlicher Bauvorhaben hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2013 die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ eingerichtet. Diese hat im Jahr 2015 ihren Abschlussbericht veröffentlicht, in welchem Vorschläge und Empfehlungen zusammengefasst sind, um Großprojekte in Deutschland möglichst kostengerecht, termintreu und effizient umzusetzen. Eine der wichtigsten Empfehlungen der Reformkommission ist, die Kooperation von Auftraggeber und Auftragnehmer zu verbessern. Hierzu hat die Reformkommission vor allem zwei Ansätze herausgearbeitet:

- Frühzeitige Einbindung bauausführender Unternehmen in den Planungsprozess
- Partnerschaftliche Vergabe- und Vertragsmodelle

Im Fachbereich 5, Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck wurde ebenfalls ein Konzept zum Risikomanagement für Großprojekte aufgestellt (s. auch VO/2019/08247). Auch hier wird auf Risiken hingewiesen, die zu Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen führen, welche durch die frühzeitige Einbindung der Unternehmen in den Planungsprozess und partnerschaftliche Vertragsmodelle minimiert werden können.

Die LPA hat sich deshalb entschieden, diesen Empfehlungen in ihrer Baupraxis zu folgen und mit dem Großprojekt „Skandinavienkai, Umbau Anleger 5PLUS“ neue Wege zu gehen. Im Zuge einer Innovationspartnerschaft soll eine frühzeitige Einbindung der Ausführungskompetenz von Bauunternehmen in die Planungsphase verwirklicht werden. Dazu dient der Abschluss eines Partnering-Vertrags, bei dem der Auftraggeber die durch den Auftragnehmer zu erbringende Leistung im Detail noch nicht abschließend festlegt. Stattdessen beschreibt er die Leistung funktional und konkretisiert sie in drei Schritten:

- 1. Schritt: Vergabeverfahren – Vorschläge der Bieter zur wirtschaftlichsten Umsetzung der Maßnahme zur Erreichung der Projektziele
- 2. Schritt: Abschluss Partnering-Vertrag – partnerschaftliche Optimierung der Planung durch Auftraggeber und Auftragnehmer
- 3. Schritt: Wenn die Lösung innerhalb des Budgets des Auftraggebers liegt: Abschluss Planung und Realisierung/Bau der Maßnahme, sonst: Exit des Auftraggebers entsprechend Partnering-Vertrag

Das partnerschaftliche Modell ist Ausdruck einer allgemein geforderten neuen Kultur am Bau. Vermieden werden soll ein konfrontatives Auftreten gegeneinander, bei dem Streitigkeiten vorprogrammiert sind. Ziel von Auftraggeber und -nehmer ist eine alternative Beschaffungsvariante, die eine kooperative, effiziente, transparente und ausgewogene Zusammenarbeit aller Partner über den gesamten Zeitraum des Projektes ermöglicht. Das setzt der Partnering-Vertrag um, indem er alle Beteiligten (Planer, Bauunternehmen, Bauherr) einbindet. Diese Vorgehensweise hat den Vorteil, dass der Auftragnehmer, der die Maßnahme später realisiert, bereits frühzeitig sein Know-how für die Umsetzung einbringen kann. Anstatt eine starre Leistungsbeschreibung vorzufinden, kann der Auftragnehmer Optimierungsvorschläge unterbreiten und so eine wirtschaftliche Lösung befördern.

In der Praxis hat sich bei öffentlichen Vergaben gezeigt, dass sich Unternehmen insbesondere in der Planungsphase des Partnering-Vertrages für eine weitere Optimierung der Leistung engagieren. Weiterhin zeigt die Erfahrung, dass die gemeinsam von Auftraggeber und Auftragnehmer in der Planungsphase partnerschaftlich erarbeitete Leistungsbeschreibung eine größere Gewähr dafür bietet, dass der Beschaffungszweck des Auftraggebers erfüllt wird, als dies bei einer einseitig vorgegebenen Leistungsbeschreibung der Fall ist. Partnering-Verträge bieten daher eine echte Chance auf eine optimale, wirtschaftliche Beschaffung. Diese Chance will die LPA für den Umbau des Anlegers 5 am Skandinavienkai ergreifen.

Die aufgezeigte Optimierung der Leistungsbeschreibung geht oftmals einher mit innovativen Lösungen. Diese können beispielsweise in neuen oder deutlich verbesserten Produkten oder Verfahren, darunter auch Produktions-, Bau- oder Konstruktionsverfahren, oder in der Verwendung nachhaltiger Materialien liegen. Dazu fordert der Auftraggeber die Bieter im Vergabeverfahren auf der Grundlage eines (frühen) Planungsstands auf, innovative Lösungen zu erarbeiten. Im Fall von Umbaumaßnahmen bei laufendem Betrieb wie beim Anleger 5 des Skandinavienkais sind zudem innovative logistische und organisatorische Lösungen gefragt. Für die Beförderung solcher innovativer Lösungen bei Beschaffungen ist die Innovationspartnerschaft nach § 18 SektVO die geeignete Verfahrensart.

Bei dem Auftrag zum Umbau von Anleger 5 handelt es sich um einen öffentlichen Auftrag gem. § 103 Abs. 1 GWB. Die LPA (bzw. die durch sie vertretene Hansestadt Lübeck) ist Sektorenauftraggeber gem. § 100 Abs. 1 Nr. 1 iVm. § 102 Abs. 5 GWB und vergibt hier einen Sektorenauftrag. Der derzeit maßgebliche Schwellenwert für Bauaufträge i.H.v. EUR 5.350.000,- wird beim geplanten Umbau bzw. der Sanierung des



Schiffsanlegers in jedem Fall überschritten, da die geschätzten Gesamtkosten für den Umbau des Anlegers 5 etwa 23,5 Mio. EUR betragen werden.

Das GWB-Vergaberecht sieht in § 119 Abs. 7 GWB die „Innovationspartnerschaft“ als eine der Verfahrensarten des Vergaberechts zur Deckung des Beschaffungsbedarfs öffentlicher Auftraggeber vor. Die Innovationspartnerschaft ist danach ein Verfahren zur Entwicklung innovativer, noch nicht auf dem Markt verfügbarer Liefer-, Bau- oder Dienstleistungen und zum anschließenden Erwerb der daraus hervorgehenden Leistungen. Gem. § 13 Abs. 1 S. 2 SektVO steht dem Auftraggeber zur Vergabe von Aufträgen die Innovationspartnerschaft nach Maßgabe dieser Verordnung zur Verfügung. § 18 SektVO trifft hierzu weitergehende Regelungen, die mit diesem Bauvorhaben erfüllt werden.

Für diese Vorgehensweise hat sich die LPA bewusst entschieden. Denn sie möchte gerade nicht, dass die Beschaffung unter ihren einseitigen, möglicherweise auf unvollständigen eigenen technischen und noch nicht vollkommenen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Vorgaben erfolgt. Sie möchte das Know-How und die innovativen Ideen der Unternehmen einbeziehen, um die beste Lösung für ihren Bedarf zu finden. Das soll im Wege einer funktionalen Leistungsbeschreibung geschehen, die hinsichtlich der technischen Lösung, der einzusetzenden Materialien sowie des Bauverfahrens bzw. des Bauablaufs Optimierungs- und Innovationspotenzial bietet und dieses ausschöpft. Durch die Einbindung der Unternehmen in die Bestimmung der konkreten Maßnahmen für das Projekt verspricht sich die LPA, wirtschaftliche und praktikable Ideen für eine innovative und langfristig optimale Lösung für Bau und Betrieb des Schiffsanlegers zu entwickeln.

Zudem sollen nach der Zielsetzung der LPA innovative Lösungen hier dazu führen, dass eine wirtschaftliche Beschaffung mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis über den Lebenszyklus des Schiffsanlegers gefunden wird. Das kann sowohl durch neue oder verbesserte Produktions-, Bau- oder Konstruktionsverfahren als auch durch neue oder verbesserte Organisationsverfahren erfolgen. Gerade über den Lebenszyklus einer Beschaffung führen innovative Verfahren regelmäßig zu einer Optimierung der Leistung im Verhältnis zu den Kosten.

Die genannten innovativen Leistungen sind derzeit nicht auf dem Markt verfügbar. Vielmehr sollen sie erst vom Innovationspartner entwickelt werden. Die LPA möchte dabei gemeinsam mit einem Innovationspartner untersuchen und entwickeln, welche innovativen Lösungen für die von ihr formulierten Ziele und Wünsche bestehen.



3.2 Ablauf und Zeitplan

Das Verfahren der Innovationspartnerschaft kann, wie bereits in Abschnitt 3.1 beschrieben, in drei aufeinander folgende Schritte eingeteilt werden, die im Folgenden konkretisiert werden:



Abbildung 2 Ablauf des Verfahrens der Innovationspartnerschaft

Das Vergabeverfahren beginnt mit einem EU-weiten Teilnahmewettbewerb. Das Ziel dieses Teilnahmewettbewerbs ist, geeignete Partner zu finden, die die Realisierung der Baumaßnahme im Partnering-Verfahren leisten können. In dem Wettbewerb werden zur Bewertung der Bewerber sowohl Referenzen im Bereich Bau als auch im Bereich Planung gefordert. Die auf der Grundlage des Teilnahmewettbewerbs ausgewählten geeigneten Partner werden anschließend in einem 1. Schritt zur Abgabe indikativer Angebote aufgefordert.

Nach einem Rückfragenkolloquium, der Angebotsprüfung und möglicher Verhandlungen werden die Partner im 2. Schritt zur Abgabe finaler Angebote aufgefordert. Nach Auswertung dieser finalen Angebote wird der Zuschlag an einen Partner erteilt. Die Zuschlagserteilung ist für Ende April 2021 geplant, sodass im Mai 2021 die 2. Phase des Verfahrens, die Partnering-Planungsphase, beginnen kann. Für diese Phase ist ein Zeitraum von ca. 4 Monaten bis Ende August 2021 vorgesehen.

Ab September 2021 sollte dann die 3. Phase des Verfahrens, die Bauphase, beginnen, wenn die Lösung innerhalb des Budgets des Auftraggebers liegt. Ansonsten kann der Auftraggeber, entsprechend der Regelungen im Partnering-Vertrag, das Vertragsver-

hältnis kündigen und von der Realisierung zurücktreten. Aufgrund der in Abschnitt 3.1 ausgeführten Vorteile dieses innovativen Verfahrens geht die LPA aber davon aus, dass dieser Fall nicht eintritt und eine wirtschaftliche und optimierte Lösung gefunden wird, die innerhalb des vorgegebenen Budgets liegt.

Für die Realisierung der Baumaßnahme wird derzeit ein Zeitraum von ca. 16 Monaten angesetzt, sodass der Anleger 5 am Skandinavienkai Anfang 2023 für die neuen Schiffsgenerationen genutzt werden kann. Folgende Darstellung zeigt den zeitlichen Ablauf des Partnering-Verfahrens:

	2021												2022											
	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
1) Vergabeverfahren	■	■	■	■																				
2) Partnering-Planungsphase					■	■	■	■																
3) Partnering-Bauphase									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Abbildung 3 Übersicht Zeitplan Partnering-Verfahren

Während der Partnering-Bauphase ab September 2021 sind folgende Meilensteine für die Übergangslösungen vorgesehen:

- Ende Oktober 2021 Fertigstellung der Zusatzpoller an Anleger 4
- Ende Dezember 2021 Fertigstellung der Zusatzpoller an Anleger 7

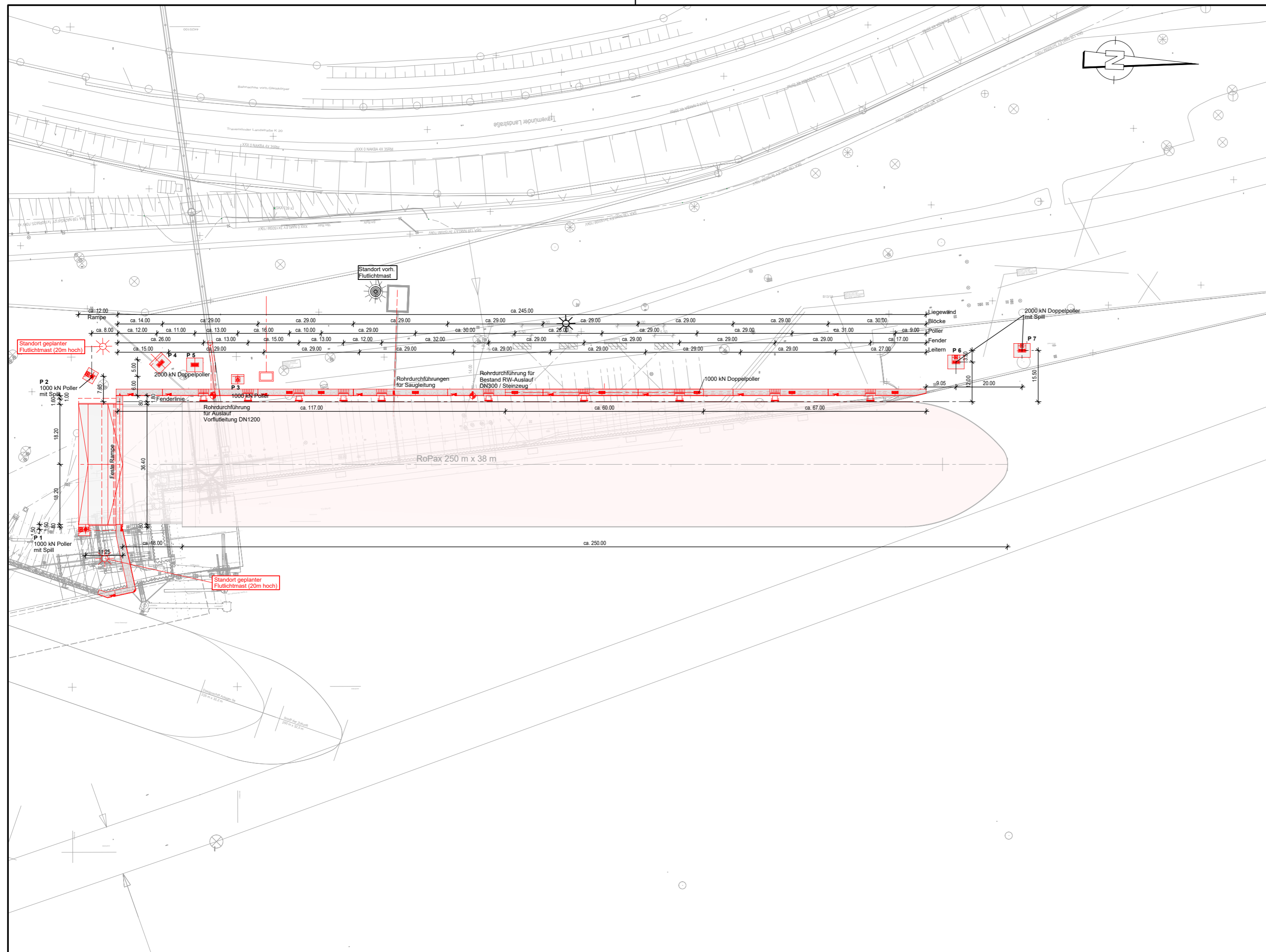
Der Ponton für den Anleger 4 muss ebenfalls bis Ende Oktober 2021 fertiggestellt sein. Derzeit erfolgt die Ausführungsplanung für diese Lösung, sodass kurzfristig die Ausschreibung für den Ponton erfolgen kann.

Im Auftrag

Gez. N. Rostalski

Nadja Rostalski






Lagebezug: UTM, ETRS89

Höhenbezug: m NHN

e			
d			
c			
b			
a			
Änd.-Ind.		Datum	Name

Verfasser	 INROS LACKNER SE Rosa-Luxemburg-Str.16 18055 Rostock Tel: 0381-4567-569 Fax: 0381-4567-559	Bearbeiter	gez. Günzl	
		gezeichnet	gez. Nitz	
	Datum:	13.01.2021	Maße gepr.	gez. Geu
	Auftrags-Nr.:	20170353	Kontrolle 1	gez. Urban
			Kontrolle 2	gez. Günzl

Hansestadt LÜBECK 
 Lübeck Port Authority



Förderantrag
Skandinavienkai Travemünde Umbau Anleger 5
 Lageplan Ausbau Anleger 5

Zeichn.-Nr.:	WL 3 00 01	Datum	Name	Aufgestellt Lübeck, den	
	Maßstab:	1 : 1000	bearb.:		
			gez.:		
		gepr.:			
		691-			