

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/23

Verantwortliche/r:
Liegenchaftsamt

Vorlagennummer:
232/022/2015/3

Hafen Erlangen; Hafenentwicklung und notwendige Unterhaltsmaßnahmen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Gutachten	
Stadtrat	23.02.2017	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Stadtkämmerei, Abt. Wirtschaftsförderung, Rechtsamt, Amt für Umweltschutz und Energiefragen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Tiefbauamt, City-Management

I. Antrag

- Die Verwaltung wird beauftragt und ermächtigt, einen externen Gutachter mit der Erstellung eines Gesamtkonzepts zur Erlanger Hafensituation zu beauftragen.
Wesentlicher Inhalt dieses Konzeptes soll sein:
 - Eine Bestandsaufnahme des aktuellen Zustands des Hafens,
 - rechtliche und technische Anforderungen an einen sauberen und modernen Binnenhafen,
 - die Feststellung des erforderlichen baulichen Ertüchtigungsaufwands nach technischen und rechtlichen Vorgaben,
 - eine Prognose zu den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten sowie
 - die Errichtung von Energieterminals für eine in ökologischer Hinsicht nachhaltige und umweltfreundliche Versorgung der Kabinenschiffe
- Unabhängig vom Ergebnis dieses Konzeptes sind aktuell die bestehenden Anlegevorrichtungen an der Kaimauer fachgerecht zu ersetzen bzw. zu erneuern, um den laufenden Kabinenschiffahrtsbetrieb aufrechterhalten zu können. Die hierfür erforderliche statische Vorplanung zur Standfestigkeit der Kaimauer wird beauftragt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Prüfung der langfristigen Nutzungsmöglichkeiten eines Hafens am Standort Erlangen.

Sicherung der Verkehrssicherheit zum Anlegen der Kabinenschiffahrt an der Kaimauer durch Erneuerung der Anlegevorrichtungen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Mittels einer detaillierten Untersuchung zur Hafensituation werden die Anforderungen an ein modernes Hafengelände festgestellt. Nach Vorliegen des Konzeptes wird die Angelegenheit erneut in die Gremien eingebracht.

Das weitere Vorgehen wird in den Gremien - je nach den Ergebnissen der Studie im Einzelnen - beschlossen.

Die bereits heute aus Sicherheitsgründen unaufschiebbaren Vorplanungen zur Erneuerung der Anlegevorrichtungen an der Kaimauer sind noch in diesem Jahr zu beauftragen, um den Anforderungen an die Verkehrssicherheit für einen Kabinenschiffahrtsbetrieb zu genügen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

A) Ausgangslage:

Nachdem sich der frühere Vertragspartner der Stadt Erlangen, die Erlanger Hafenbetriebsgesellschaft (EHB) aus wirtschaftlichen Gründen dazu entschieden hat, den Betreibervertrag für den Hafen Erlangen zum 31. Dezember 2014 zu beenden, wurde der Fortbestand eines Hafens in Erlangen mit einem neuen Betreiber von der Verwaltung insbesondere aus stadtplanerischer Sicht und unter dem Aspekt der Tourismusförderung ausdrücklich befürwortet.

Gemäß Beschluss des UVPA vom 1. Juli 2014 wurde der Zuschlag der Firma PUV Erlanger Hafenbetriebergesellschaft mbH erteilt, die gemäß Vertrag mit der Stadt Erlangen seit dem 1. Januar 2015 Betreiber des Erlanger Hafens ist (siehe Lageplan, Anlage 1, Pachtsache ist blau markiert).

Seit Vertragsbeginn, also mit Beginn des Jahres 2015 wird im Erlanger Hafen neben Güterumschlag (wie bisher) auch Kabinenschiffahrt mit Kreuzfahrtschiffen betrieben. Die Schiffe des Kreuzfahrtunternehmens Viking River Cruises AG legen mittlerweile mehrfach pro Woche an.

Neben der Beibehaltung des traditionellen Güterumschlags ist die Kabinenschiffahrt ein wichtiger Bestandteil einer grundsätzlichen Neuausrichtung des Erlanger Hafens geworden. Die Stadt Erlangen verspricht sich von dieser Entwicklung eine Gesamtaufwertung der Situation am Erlanger Hafen, zumal das Vertragskonzept weitere infrastrukturelle Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Areals vorsieht.

B) Zwischenfazit (nach rd. der Hälfte der aktuellen Vertragslaufzeit)

Das Konzept der Pächterin, welches der Neuverpachtung zu Grunde lag, war zukunftsweisend angelegt. In der Praxis kann dieses aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen jedoch nur mit Abstrichen realisiert werden. Die Kabinenschiffahrt erfordert einen „sauberen Hafen“, wünschenswert wäre auch eine zusätzliche Infrastruktur (z. B. Kiosk, Besucher-Terminal, Möglichkeiten zum Verweilen / Bänke, Beleuchtung).

Im Ergebnis haben sich mittlerweile während der laufenden Hafenbetriebs vor allem folgende Probleme ergeben:

1) Technische Anforderungen an den Hafen – Wendeböden, Energieversorgungs terminals

Am nördlichen Ende des Hafens wurde beim Bau des Hafens eine Verbreiterung der Wasserstraße angelegt, um ein Wenden von Schiffen zu ermöglichen (Wendeböden Hafen, vgl. Lageplan Anlage 1). Wie sich nun durch Untersuchungen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) herausgestellt hat, befinden sich im Wendeböden Hafen Sedimente bzw. Ablagerungen der Deponieklasse DK 1 größeren Umfangs.

Durch die vorhandenen Anlandungen ist der Hafenbetrieb der PUV Erlanger Hafenbetriebergesellschaft mbH zeitweise beeinträchtigt (erschwerter Wendemanöver). Das Ausbaggern des Wendeböden Hafens wurde der Pächterin zwar nicht zugesichert, jedoch ist es Sinn und Zweck des Pachtvertrages eine technisch reibungslose Kabinenschiffahrt zu gewährleisten.

Es ist auch davon auszugehen, dass sich die Menge der Anlandungen durch den normalen Betrieb am Hafen als auch in der Fahrrinne vermehren und eine Ausbaggerung zu einem späteren Zeitpunkt zwingend notwendig und dann mit noch höheren Kosten verbunden wäre.

Die Stadt Erlangen ist gemäß des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1968 für den Unterhalt des Wendebeckens Hafens zuständig. Nach Aussage des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen ist die rechtliche Situation so zu beurteilen, dass die Stadt verpflichtet ist, die Verkehrsgängigkeit des Wendebeckens Hafens durch Beseitigung von Anlandungen wiederherzustellen. Eine dauerhafte Sperrung des Wendebeckens Hafens zum Zweck der Umgehung der Unterhaltspflicht ist nicht möglich.

Nach einer (sehr groben) Schätzung der WSV belaufen sich die Kosten für die Stadt Erlangen zur Entlandung von Wasserstraße und Fahrrinne im betroffenen Bereich sowie für Entsorgung auf rd. 1,4 Mio. Euro, +/- 30 Prozent, abhängig vom Ergebnis der Sedimentuntersuchung und der Entsorgungszuordnung des Baggergutes und der Entfernung des Standorts für eine Austrocknung des Materials.

Die bautechnische Ertüchtigung des Erlanger Hafens erfordert aus Sicht der Verwaltung aber auch eine nachhaltige Lösung, um die heute bestehenden Umweltbelastungen durch Dieselmotoren der Kabinenschiffe zukünftig zu unterbinden. Eine Ladestation für „Flusstourismus“, wie sie auf größeren Personenschiffahrtshäfen errichtet wurde und Strom und Frischwasser zur Verfügung stellt, wird in immissionsrechtlicher Hinsicht für erforderlich gehalten. Die Dieselmotoren der Kreuzfahrtschiffe laufen während der Liegezeit dauerhaft, um die Schiffstechnik mit Strom zu versorgen. Hier bei entstehen Luftverunreinigungen und Lärmemissionen. Für die Errichtung der Terminals, wie sie den notwendigen Strombedarf in Erlangen abdecken würden, ist mit investiven Kosten von rd. 420.000,- € zu rechnen (lt. Schätzung der Erlanger Stadtwerke auf der Basis vergleichsweise entstandener Kosten im Würzburger Hafen).

Im Ergebnis sind die baulichen Maßnahmen, die einen langfristigen und zukunftsfesten Hafenbetrieb ermöglichen sollten, sehr kostenintensiv. Allein die Kosten für das Ausbaggern des Wendebeckens und die Errichtung der Energieterminals bewegen sich in einem finanziellen Rahmen von rd. 1,8 Mio. Euro.

Die voraussichtlich erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen des Hafengeländes setzen eine hohe Investitionsbereitschaft der Stadt Erlangen voraus. Angesichts der genannten (vorläufigen) Investitionssummen ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, zunächst eine grundsätzliche und fundierte Aussagen zur Situation des Erlanger Hafens, seiner infrastrukturellen Einbindung in die europäische Wasserstraße Main-Donau-Kanal und seiner Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit zu erhalten. Diese können nur im Rahmen der Erstellung eines extern von der Verwaltung beauftragten Gesamtkonzepts zum Erlanger Hafen getroffen werden. Alle hier aufgeworfenen Fragestellungen sollen in diesem Konzept berücksichtigt werden, so dass weitere Entscheidungen – die mit hohen Kosten verbunden wären - vom Ergebnis dieser Studie abhängig gemacht werden müssen.

Die Erstellung dieses Gutachtens sollte kurzfristig beauftragt werden, um ggf. noch im Rahmen der Laufzeit des aktuellen Pachtvertrages die erforderlichen Weichenstellungen einzuleiten bzw. die notwendige Klarheit zu erhalten, unter welchen rechtlichen und technischen Voraussetzungen der Hafenbetrieb zukünftig weitergeführt werden kann und inwiefern eine Pachtvertragsverlängerung mit dem Pächter sinnvoll erscheint. Auch dieser benötigt so frühzeitig wie möglich Klarheit über die Zukunft des Vertragsverhältnisses.

2) Kaimauer

Die Pächterin besitzt für die Kaimauer (siehe Lageplan, Anlage 1) gemäß Pachtvertrag ein Mitbenutzungsrecht.

Eigentümerin von Kaimauer und Anlegevorrichtungen ist die Stadt Erlangen. Die Kaimauer ist im dargestellten Bereich, der von Nord nach Süd verläuft, mit etwa 12 Anlegevorrichtungen ausgestattet. Eine intakte Anlegevorrichtung ist auf dem Foto (siehe Anlage 2) zu sehen. Die Anlegevorrichtung besteht aus einem Metallring zur Befestigung der Schiffe. Etwa die Hälfte der Anlegevorrichtungen liegen an einer Leiter (zu sehen am Bogen im Kaimauerrand) und einer Ausstiegshilfe (Metallstange darunter).

Mittlerweile wurde festgestellt, dass die Anzahl der vorhandenen Anlegevorrichtungen für die Kabinenschifffahrt nicht ausreicht und darüber hinaus etwa die Hälfte der Vorrichtungen defekt sind. Dadurch wird der Hafenbetrieb beeinträchtigt, da die Schiffe nicht an den passenden Stellen der Kaimauer anlegen können und die Länge der Kaimauer nicht optimal genutzt werden kann; es sind oftmals Rangierarbeiten notwendig. Darüber hinaus besteht ggf. Unfallgefahr, wenn Schiffe die bestehenden Anlegevorrichtungen nutzen und diese jedoch währenddessen abbrechen o. ä. Aus diesem Grund (und um ggf. Schadensersatzansprüche der Pächterin abzuwehren) wurde die Instandsetzung bzw. Erneuerung der (defekten) Anlegevorrichtungen seitens der Verwaltung der Pächterin zugesichert und sind aus Sicht der Verwaltung dringend und unaufschiebbar.

Die Verwaltung hat hierzu eine statische Prüfung durchführen lassen, um die Auswirkungen des möglichen Einbaus neuer Anlegevorrichtungen in die bestehende Mauer – und damit ggf. zu berücksichtigender Folgekosten – festzustellen. Demnach sind nun auch zusätzliche umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Stand-/Gleitsicherheit der Wand erforderlich, um die von den Kabinenschiffen ausgehende erhöhte Belastung aufnehmen zu können. Dies ist ggf. durch Rückverankerung der Kaimauer mit Injektionsankern möglich.

Wie hoch die Kosten für die Erneuerung der Anlegevorrichtungen sowie auch für die erforderliche Instandsetzung der Kaimauer wären, ist aktuell noch nicht bekannt und muss im Rahmen einer technischen Vorplanung ermittelt werden. Für die Auftragsvergabe sind die erforderlichen Mittel – entsprechend des Ergebnisses der Vorplanung – nachzumelden.

Der Beschluss zu Ziffer 2 dieser Vorlage (Vergabe von Vorplanungen zur Ertüchtigung der Kaimauer / Anlegevorrichtungen) ist deshalb unabhängig zum Beschluss zu Ziffer 1 erforderlich.

C) Zusammenfassung und Ausblick

Die standortbezogenen Voraussetzungen für einen Hafenbetrieb in Erlangen sind grundsätzlich sehr gut. Der Erlanger Hafen wird von den Nutzern als „Hafen der kurze Wege“ geschätzt. Die Versorgung der Schiffe sowie die Entsorgung finden am gleichen Ort und aus einer Hand statt; auch der Zweckverband Abfallwirtschaft liegt in unmittelbarer Nähe. Die Pächterin kann schnell und zeitlich flexibel auf die Bedürfnisse der Kabinenschiffsveranstalter reagieren. Die Anbindung von Verkehrswegen zum Hafen ist sehr günstig (Bahnhof, Autobahn, Flughafen). Da der Flughafen vom Erlanger Hafen schneller als vom Nürnberger Hafen zu erreichen ist, bietet sich Erlangen auch gut als „Haltestation“ für Reisende an.

Die Personenschifffahrt verzeichnet seit Jahren Umsatzzuwächse. In Nürnberg, aber auch in den anderen von der bayernhafen-Gruppe betriebenen Häfen (Aschaffenburg, Bamberg, Roth, Regensburg und Passau) wurde im letzten Jahr der Bereich der Kabinenschifffahrt erweitert und aufgewertet.

Die Verwaltung ist aus grundsätzlichen wirtschaftspolitischen wie auch planerischen Gründen bestrebt, den vor rd. 50 Jahren errichteten Hafen zu erhalten und weiterzuführen.

Belastbare Aussagen über die Zukunftsfähigkeit des Erlanger Hafens und die Rentierlichkeit von Investitionen für bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen ergeben sich jedoch nur durch die Erstellung eines Gutachtens.

Die für die Erstellung eines Konzeptes und die Vergabe von Vorplanungen erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 40.000,-- Euro für das Haushaltsjahr 2017 sind hierfür nachzu-

melden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 40.000	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden/ sind noch nicht bekannt / werden nachgemeldet

Anlagen: 1 – Lageplan
2 – Foto Anlagevorrichtung

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang