

# Columbusbahnhof Bremerhaven



**Auftraggeber:**

Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, handelnd für das Sondervermögen Hafen  
vertreten durch bremenports GmbH & Co. KG  
Am Strom 2  
27568 Bremerhaven

**Auftragnehmer:**

Consultant Dr. Alfred Lüneburg  
Am Rüten 10  
28357 Bremen

Bremen, 29.04.2014

SE-ID: 47422

## Inhalt

1	Abbildungsverzeichnis.....	3
2	Tabellenverzeichnis .....	3
3	Kurzfassung des Gutachtens und Handlungsempfehlungen zur Projektstudie Columbusbahnhof .....	4
4	Bestandsaufnahme .....	6
4.1	Bürogebäude (Hochhaus) .....	6
4.2	Mittelbau (Fahrgastanlage) .....	9
5	Mietverhältnisse .....	15
5.1	Bürogebäude .....	15
5.2	Mittelbau .....	15
6	Kosten-Einnahmen-Betrachtung .....	16
7	Infrastruktur.....	16
7.1	Columbuskaje .....	17
7.2	Hochwasserschutz.....	18
7.3	Columbus Cruise Center / Fahrgastanlage.....	19
7.4	Landseitige Verkehrsinfrastruktur und Leitungen .....	23
8	Nutzungsumfeld .....	27
8.1	Nördliche Nachbarschaft.....	27
8.2	Östliche Nachbarschaft .....	28
8.3	Südliche Nachbarschaft .....	29
9	Zukünftige Bedarfe.....	30
9.1	Columbuskaje .....	30
9.2	Kreuzfahrtterminal.....	31
9.3	Städtebauliche und touristische Entwicklung.....	32
10	Perspektive für den Columbusbahnhof.....	34
10.1	Variante 1: Sanierung im Bestand.....	34
10.2	Variante 2: Rückbau.....	34
10.3	Variante 3: Neubau .....	35
11	Literaturverzeichnis.....	37

# 1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Mittelbau von der Wasserseite.....	6
Abbildung 2: Bürohaus Steubenstrasse.....	7
Abbildung 3: rechts Bürohaus, links Mittelbau von Süden .....	7
Abbildung 4: Übergang Bürohaus zum Mittelbau 4.OG .....	8
Abbildung 5: Niedergang zum Versorgungstunnel.....	8
Abbildung 6: Technikraum.....	9
Abbildung 7: Mittelbau vom Süden.....	10
Abbildung 8: Übergang vom Bürogebäude zum Mittelbau von Norden aus .....	10
Abbildung 9: Ehemalige Eingangshalle .....	11
Abbildung 10: Treppenaufgang Eingangshalle .....	11
Abbildung 11: 1. Klasse Wartesaal , 2. OG .....	12
Abbildung 12: 1. Klasse Küche, 2. OG .....	12
Abbildung 13: Verglaste Besuchergalerie („schwarze Halle“) .....	13
Abbildung 14: Offene Zuschauergalerie .....	13
Abbildung 15: Verkehrsflächen.....	14
Abbildung 16: Verkehrsflächen.....	14
Abbildung 17: Columbuskaje.....	16
Abbildung 18: Stückgutkran.....	16
Abbildung 19: Columbuskaje.....	17
Abbildung 20: Hochwasserschutzwand .....	18
Abbildung 21: Haupteingang zum Kreuzfahrtterminal.....	19
Abbildung 22: Busstationen am Kreuzfahrtterminal .....	19
Abbildung 23: Zufahrt zum Busterminal.....	21
Abbildung 24: Seiteneingänge zum Kreuzfahrtterminal .....	21
Abbildung 25: PKW-Stellplätze nördlich des Haupteingangs.....	22
Abbildung 26: Busstationen.....	22
Abbildung 27: Firma Heuer.....	23
Abbildung 28: Steubenstrasse.....	24
Abbildung 29: Gleisanlagen im Columbusbahnhof .....	24
Abbildung 30: PKW-Stellplätze an der Steubenstraße.....	25
Abbildung 31: Südende des Columbusbahnhofs .....	25
Abbildung 32: Südende des Columbusbahnhofs .....	26

# 2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kostenschätzung zur Sanierung im Bestand.....	34
Tabelle 2: Kostenschätzung für den Rückbau .....	35
Tabelle 3: Ersatzmaßnahmen bei Rückbau.....	35

### 3 Kurzfassung des Gutachtens und Handlungsempfehlungen zur Projektstudie Columbusbahnhof

#### **Bestandsaufnahme: Unterausnutzung und hoher Sanierungsbedarf**

Die Bestandsaufnahme des Gebäudekomplexes (Bürogebäude, Mittelbau, Brückenverbindungen, ehemalige Eingangshalle und Nebengebäude) hat ergeben, dass das Bürogebäude kurzfristig in erheblichem Umfang sanierungsbedürftig ist. Die anderen Gebäudeteile sind – auch als Folge großzügig bemessener Verkehrsflächen – stark unterausgenutzt und zum größten Teil nicht behindertengerecht ausgelegt. Sie entsprechen auch nicht den aktuellen Umwelt- und Energiestandards und verursachen überproportional hohe Unterhaltungskosten.

#### **Unterhaltungskosten der Alt-Immobilie werden nicht erwirtschaftet**

Während das Bürogebäude über die Mieteinnahmen eine Kostendeckung erreicht, können im Mittelbau und den weiteren Gebäudeteilen nicht einmal 50% der bereits auf ein Minimum reduzierten Unterhaltungskosten erwirtschaftet werden. Die vergleichende Analyse hat gezeigt, dass eine „Sanierung im Bestand“ sehr kostenintensiv ist. Nach beendeter Sanierung zu erlösende Mieteinnahmen würden jedoch nicht zur Abdeckung von Investitionskosten und laufenden Unterhaltungskosten führen.

#### **Rückbau und Neubau sollen Konkurrenzfähigkeit des Terminals stärken**

Will man den Kreuzfahrtterminal CCCB weiterhin konkurrenzfähig halten, müssen infrastrukturelle Verbesserungen umgesetzt werden, die den Standort im Wettbewerb stärken.

Wasserseitig bedeutet dies:

- die überfällige Sanierung der Columbuskaje und
- die eventuell notwendige Vertiefung der Liegewanne vor der Kaje (je nach Tiefgang der zukünftigen Bemessungsschiffe).

Landseitig bedeutet dies:

- den Rückbau des südlichen Gebäudekomplexes bestehend aus Mittelbau, Brückenverbindungen, Büro-, Eingangs- und Nebengebäude, sowie den Teilrückbau der Bahnsteig- und Gleisanlagen des Columbusbahnhofs, um eine zusammenhängende Neubaufäche herzustellen;
- den Bau einer neuen, 3.500 m<sup>2</sup> großen Multifunktionshalle als Ersatz sowie zur Erweiterung und Verbesserung des Abfertigungsbereiches für den Kreuzfahrtterminal CCCB. Der Terminal wird dadurch in die Lage versetzt, in Zukunft verstärkt größere Kreuzfahrtschiffe abfertigen zu können – und dies zu den international üblichen Standards. Wenn keine Schiffe abgefertigt werden, soll die multifunktionale Ausrichtung der Halle eine Nutzung für andere Zwecke ermöglichen – z.B. Tagungen, Kongresse oder andere Großveranstaltungen mit 500 bis 1.000 Teilnehmern;
- außerdem den Neubau eines südlichen Eingangsbereiches zum Kreuzfahrtterminal, um die Erschließung von Norden durch einen Zugang aus Richtung Innenstadt zu ergänzen. In diesem Zusammenhang muss auch die Verkehrsinfrastruktur neu geordnet werden.

#### **Bau eines hafenorientierten Bürokomplexes in attraktiver Kajenlage**

Um auf der Columbusinsel weitere wirtschaftliche Impulse auszulösen, wird der Neubau eines Bürokomplexes vorgeschlagen. Er dient zum einen als Ersatz für das alte Bürogebäude. Zum anderen sollte diese Immobilie ein zusätzliches, quantitativ und qualitativ angemessenes Mietflächenangebot umfassen. Die außergewöhnliche Lage an der Kaje und die Nähe zu den Auto- und Container-Terminals sowie zum Werftbetreiber German Dry Docks macht einen solchen Neubau zum attraktiven Bürostandort für maritime und

hafenorientierte Dienstleister, aber auch für andere Unternehmen. In welcher Größenordnung gebaut werden sollte, ist mit einer Marktanalyse zu ermitteln. Die bisherigen Mieter stehen einem solchen Projekt aufgeschlossen gegenüber.

#### **Bau eines maritimen Themenhotels mit Kreuzfahrt-Bezug**

Um die Attraktivität des Standortes weiter zu erhöhen, sollte die Chance genutzt werden, auf der Columbusinsel ein maritimes Themenhotel mit Kreuzfahrtbezug anzusiedeln. Auch hier ist eine Marktanalyse vorzunehmen. In Kombination mit dem Hotel sollte eine attraktive gastronomische Nutzung vorgesehen werden, und zwar im Umfeld der Besuchergalerie (4. OG). Als weitere Attraktion könnte auf dem Dach eine Sky-Bar eingerichtet werden. Außerdem ist zu prüfen, ob an dieser Stelle ein Automaten-Casino betrieben werden kann.

#### **Erinnerungen an Elvis: Museum oder Dauerausstellung**

Für zusätzliche Belegung könnte die Einrichtung eines kleinen Museums oder einer Dauerausstellung sorgen. Hier bieten sich standortbezogene Themen wie z.B. „Elvis in Bremerhaven“ oder „Geschichte der Kreuzfahrt in Deutschland“ an. Ein Ideenwettbewerb könnte inhaltliche Impulse bringen.

#### **Bau eines Parkhauses am neuen Eingangsbereich des Terminals**

Unabdingbarer Bestandteil einer Stärkung des Kreuzfahrtterminals CCCB im Wettbewerb ist der Bau eines neuen Parkhauses für Pkw in der Nähe des neuen Eingangsbereichs. Dies ist zum einen notwendig, um den Mietern der Flächen im neuen Bürogebäude Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Zum anderen muss den individuell anreisenden Kreuzfahrtpassagieren während ihrer Reise eine sichere Abstellmöglichkeit geboten werden. Darüber hinaus brauchen die Hotelgäste verlässliche Parkmöglichkeiten.

#### **Blockheizkraftwerk zur autonomen Strom- und Wärmeversorgung**

Zur autonomen Strom- und Wärmeversorgung sollte auf der Columbusinsel ein Blockheizkraftwerk (BHKW) installiert werden. Die Dimensionierung ist davon abhängig zu machen, ob Kreuzfahrtschiffen in Bremerhaven – wie Fährschiffen an anderen Standorten – eine Versorgung mit Landstrom angeboten werden kann und soll.

#### **Kostenrahmen der Investitionen über Vorplanung ermitteln lassen**

Um einen Überblick über den absehbaren Kostenrahmen für die hier skizzierten Investitionen zu erhalten, sind Marktanalysen und Vorplanungen erforderlich.

#### **Aufwertung von Columbusinsel und Kreuzfahrtterminal als PPP-Projekt**

In einem abgestimmten gemeinsamen Vorgehen mit privaten Investoren und Mietern sowie mit der öffentlichen Hand kann hier ein PPP-Projekt realisiert werden, das den Hafenstandort Bremerhaven und seinen Kreuzfahrtterminal deutlich aufwertet.

Mit öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur und flankierenden Maßnahmen seitens der privaten Unternehmen bietet sich die große Chance, nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit des Kreuzfahrtstandortes Bremerhaven zu stärken, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Betreibers Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH. In diesem Zusammenhang ist eine EU-Förderung aus dem EFRE-Fonds für den öffentlichen Finanzierungsanteil aussichtsreich (als Fortsetzung der von 2000 bis 2003 erfolgten Modernisierung des Nordflügels der Fahrgastanlage).

#### **Altes Kraftwerk als touristischer Trittstein zwischen City und Hafen**

Um einen städtebaulichen und touristischen Trittstein zwischen den Havenwelten im Süden und dem Columbusbahnhof im Norden zu setzen, sollte das Alte Kraftwerk an der Kaiserschleuse zu einem Ansteuerungspunkt für die Bremerhavener und ihre Gäste aufgewertet werden. Hier kann eine attraktive Kombination aus Gastronomie und Veranstaltungsort entstehen. Auch ein kleiner „Fun-Park“ mit Sport- und Freizeitangeboten für Jugendliche und junge Erwachsene ist in diesem Bereich denkbar.

## 4 Bestandsaufnahme

Gegenstand dieser Untersuchung ist die genaue Betrachtung eines Gebäudekomplexes, der gemeinhin als Bestandteil des Columbusbahnhofes Bremerhaven gesehen wird. Es handelt sich dabei um den südlichen Teilbereich des großen und langgestreckten Gebäudekomplexes entlang der Columbuskaje mit dem heutigen Kreuzfahrtterminal im Norden. Während der nördliche Teilbereich vor rund zehn Jahren als Kreuzfahrtbereich hergerichtet wurde, ist der südliche Bereich, der aus zwei Gebäuden mit Verbindungsbrücken besteht, zumindest sanierungsbedürftig, wenn nicht gar abzureißen und eventuell durch einen Neubau zu ersetzen. Der gesamte Gebäudekomplex ist im Eigentum des sog. „Sondervermögen Hafen“ der Stadt Bremen und wird von der bremenports GmbH & Co.KG verwaltet. Darüber hinaus befindet sich der gesamte Gebäudekomplex im Freihafengebiet, d.h. im Zollaussland.

### 4.1 Bürogebäude (Hochhaus)

Das Bürogebäude oder wie es in den ursprünglichen Planungsunterlagen heißt: das „Hochhaus Columbusbahnhof II“ verfügt über eine BGF pro Geschoss von 420 m<sup>2</sup> und insgesamt 2.520 m<sup>2</sup> über 6 Geschosse, inklusive eines kompletten Kellergeschosses.

Das Gebäude stammt aus den frühen 60er Jahren (wahrscheinlich 1962, ein genaueres Datum lässt sich aus den Bestandsunterlagen nicht erkennen) und ist als Bürogebäude geplant und errichtet worden.



Abbildung 1: Mittelbau von der Wasserseite

Der Keller hat eine Geschosshöhe von 5,10m, das Erdgeschoss eine Höhe von 5,02m, alle oberen Ebenen verfügen über eine Geschosshöhe von 3,10 m. Unter dem Gebäude befindet sich ein unterirdischer Heizöl-Zylindertank mit einem Fassungsvermögen von 100.000 Litern. Er ist außer Betrieb und vor längerer Zeit mit Sand verfüllt worden. Der gesamte Gebäudekomplex wird seither mit Erdgas versorgt.

Das Gebäude verfügt über eine Haupttreppenanlage, die bis ins 5.Obergeschoss reicht. Eine zweite Treppenanlage reicht vom Keller bis ins 5.OG. Eine weitere Treppenanlage verbindet das 1.OG mit dem 4.OG und der Aufgabe der Erschließung der Fahrgastanlage im Gebäude an der Columbuskaje (Mittelbau). Ein Aufzug verbindet zusätzlich das 2.OG mit dem 5.OG.



Abbildung 2: Bürohaus Steubenstrasse



Abbildung 3: rechts Bürohaus, links Mittelbau von Süden

Zum Zustand der Gebäudesubstanz sowie der Gründungsverhältnisse kann von hier aus wenig ausgesagt werden, da dies von Bau- Sachverständigen festzustellen ist.

Es ist deshalb angebracht, hierüber eine gesonderte Begutachtung herbeizuführen. Die Sachverständigen – Aussagen müssen Antworten darauf geben, ob eine Sanierung des Gebäudes lohnenswert oder ein kompletter Abriss angeraten ist und welche besonderen Rücksichtnahmen bei einem Abriss erforderlich sind ( z.B. Asbest – Entsorgung oder Gebäude-Setzungen oder Wasserschäden, Hochwasserschutz, Feuerschutz oder Altlasten-Entsorgung etc.).



Abbildung 4: Übergang Bürohaus zum Mittelbau 4.OG

Aus den internen Vermerken von bremenports scheint ein kompletter Abriss des Bürogebäudes erforderlich, da das Gebäude in vielerlei Hinsicht nicht mehr den heutigen umweltrechtlichen-, technisch-energetischen sowie nutzungsbezogenen Anforderungen an ein Bürogebäude entspricht. Das Gebäude ist nicht wärmedämmend, Fenster und Türen sind dringend sanierungsbedürftig (bis auf wenige bereits ausgetauschte Exemplare).

Auch über den Zustand der technischen Anlagen (Heizung, Lüftung, Wasser, Elektro, EDV) kann von hier aus keine Einschätzung erfolgen, da auch hierfür belastbare Aussagen von Sachverständigen vorliegen sollten. Es gibt jedoch Hinweise seitens der befragten Mieter und der Versicherung, dass die technischen Anlagen dringend saniert werden müssen, ansonsten droht der Verlust des Versicherungsschutzes.



Abbildung 5: Niedergang zum Versorgungstunnel



Abbildung 6: Technikraum

In den bisherigen Betrachtungen von bremenports GmbH & Co.KG gehen die Kostenschätzungen für dringend notwendige Sanierungen z.B. der Elektranlage immer von einer kompletten Sanierung des Gesamtkomplexes Bürogebäude + Mittelbau aus. Das deutet darauf hin, daß die technischen Anlagen auch als ein zusammenhängendes Gesamtnetz zu betrachten sind und eine isolierte Sanierung des Bürogebäudes nicht ohne weiteres möglich ist. Ein aktueller interner Vermerk aus dem Hause bremenports aus dem Juli 2013 schätzt die Sanierungskosten allein für die elektrische Anlage auf ca. 1,0 - 1,4 Mio €.

Untermauert wird diese Kostenschätzung durch ein externes Gutachten. In einer Bestandsaufnahme der Architektengruppe Westphal aus dem Jahr 2002 kann das Gebäude jedoch auch im Bestand saniert und/oder aufgestockt werden, man spart eine kostenträchtige neue Tiefgründung.

#### **4.2 Mittelbau (Fahrgastanlage)**

Der Gebäudekomplex, sog. Mittelbau, besteht aus zwei Gebäuden, die mit einem Brückenbauwerk im 2. und 4.Obergeschoss sowie einem unterirdischen Versorgungstunnel über den zweigleisigen Bahnsteig und einem im Jahre 2003 neu gestalteten Bus – Abfertigungsterminal hinweg führt.



Abbildung 7: Mittelbau vom Süden

Der aktuelle Zugang für Besucher der Besucher-Galerie im Mittelbau erfolgt über ein Treppenhaus im Bürohaus. Es führt die Besucher in das 4.OG und über die Brückenanlage zur Besucher-Galerie im Mittelbau an der Columbuskaje.



Abbildung 8: Übergang vom Bürogebäude zum Mittelbau von Norden aus

Der ursprünglich genutzte, aber inzwischen nicht mehr öffentlich zugängliche Eingang befindet sich rechts neben dem Bürohaus in einem dreistöckigen Anbau, in dem auch eine ehemalige Restauration ihren Betrieb hatte.



Abbildung 9: Ehemalige Eingangshalle

Die Eingangshalle mit dem darin enthaltenen Treppenaufgang in das 2.OG ist eine architektonische Besonderheit und großartig erhalten.



Abbildung 10: Treppenaufgang Eingangshalle

In den Tagen der großen Atlantik – Überfahrten der NDL – Passagierschiffe wurden die Passagiere der 1.Klasse in dieser Eingangshalle begrüßt und über die Treppe oder den gesonderten Aufzug in das Brückenbauwerk und in den 1.Klasse – Wartebereich im Mittelbau geleitet. Von hier aus führte bzw. führt ein verglaster Hochsteg zu den überdachten Gangways oder über die sog. Kanone (angedockte fahrbare Tunnelbrücke) direkt an Deck des Passagierschiffes.



Abbildung 11: 1. Klasse Wartesaal , 2. OG

Im Mittelbau an der Columbuskaje befindet sich im 4.OG die offene Besuchergalerie mit direktem Blick auf die Kaje.



Abbildung 12: 1. Klasse Küche, 2. OG

Die bereits erwähnte Eingangshalle sowie die Gastronomie inklusive der Wirtschaftsräume, Lagerräume, WC – Anlagen haben insgesamt eine BGF von 1.347m<sup>2</sup>. Der Mittelbau erhielt seine Bezeichnung in den frühen 60er Jahren, weil er das Mittelstück darstellen und übernehmen sollte für eine nach Süden zu erweiternde Abfertigungsanlage für Passagierschiffsan- und –abfahrten. Man realisierte in der Folgezeit dann zwar den Kreuzfahrtterminal als nördlichen Ausbau, verzichtete aber aufgrund des einsetzenden Flugverkehrs auf der Nord-Atlantikroute auf den angedachten Ausbau in Richtung Süden. Die Columbuskaje wird seither im südlichen Anschluss an den Mittelbau für Stückgut-Umschlag genutzt.



Abbildung 13: Verglaste Besuchergalerie („schwarze Halle“)

Im Mittelbau, der über eine Grundfläche von  $1751,24 \text{ m}^2$  verfügt, befinden sich im 1.OG, dem sog. Zollgeschoss ausschließlich Lager- und Werkstattbereiche sowie WC-, Dusch- und Sozialräume. Das Gebäude ist komplett unterkellert. Im 2.OG befindet sich, wie bereits erwähnt, der ehemalige 1.Klasse-Wartebereich mit einer in das 3.OG führenden Teilnutzung. Im 4.OG ist die Besuchergalerie mit großzügiger Treppenhaus- und Brückenverbindung. Im 5.OG befinden sich Büroräumlichkeiten, die von der Hafenbehörde / dem Hafenkapitän genutzt werden. Die gesamte Nutzfläche beträgt somit  $8.756,20 \text{ m}^2$ .

CCCB GmbH nutzt zurzeit nach eigenen Angaben rund  $865 \text{ m}^2$  im Mittelbau.



Abbildung 14: Offene Zuschauergalerie

Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang Fragestellungen nach dem Hochwasserschutz (siehe nachfolgende Ausführungen im Abschnitt Infrastruktur) oder zur Standfestigkeit der unmittelbar angrenzenden Columbuskaje. Auch die statischen Erfordernisse hinsichtlich des direkt verbundenen Altgebäudes des Fahrgastterminals müssen berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollten bei allen weiterführenden Überlegungen die Erhaltung der Besucher-Galerie und eine Optimierung der Besucher-Zugänge Berücksichtigung finden. Die bisherige sehr umständliche Verbindung zwischen

den beiden Gebäudeteilen muss neu geplant und gestaltet werden. Die unterschiedlichen teilweise sehr großzügigen Treppenhäuser, die an den entscheidenden Stellen fehlenden Aufzugsanlagen sowie die großzügigen Verkehrs- und Aufenthaltsflächen stehen in einem krassen Missverhältnis zu den tatsächlich genutzten Flächen (siehe nähere Ausführungen hierzu unter Mietverhältnisse).



Abbildung 15: Verkehrsflächen



Abbildung 16: Verkehrsflächen

Auch zu diesem Gebäude hat die Architektengruppe Westphal im Jahr 2002 in einer Studie eine Bestandsaufnahme gemacht und dazu Vorschläge für eine Um- bzw. Neunutzung im Bestand erarbeitet – Hotel- und Kongressbereich. Einer Wiederaufnahme derartiger Überlegungen sollte jedoch eine Bedarfsanalyse eines Hotelgutachtens vorgeschaltet werden.

#### Fazit:

Das Bürogebäude ist dringend sanierungsbedürftig.

Der Mittelbau samt ehemaliger Eingangshalle und Restaurant sowie die Brückenverbindungen und weiteren Verkehrsflächen sind stark unterausgenutzt und führen zu erheblichen Unterhaltungskosten.

## **5 Mietverhältnisse**

### **5.1 Bürogebäude**

Die Recherche über die aktuellen Mietverhältnisse im Bürogebäude ergab folgendes Bild: Das Gebäude verfügt über eine Nutzfläche von insgesamt 1.715 m<sup>2</sup> verteilt auf sechs Etagen (ohne Kellergeschoss). Das Kellergeschoss ist nicht vermietet, einige Räume dienen als Lager. Das Erdgeschoss ist an zwei Parteien vermietet; die Stockwerke 1-5 sind komplett an drei Firmen aus der Logistikbranche vermietet.

Durch den kombinierten Zweckbau, der mit seinen großzügigen Treppenanlagen und dem Aufzug den Zugang zur Besuchergalerie erschließt und teilweise für Büro Zwecke genutzt wird, besteht ein ungünstiges Verhältnis zwischen Büro- und Allgemeinflächen. Der Anteil der vermieteten Büroflächen liegt pro Stockwerk deshalb nur bei durchschnittlich 49 %. Pro Stockwerk sind rund 140 von 285 m<sup>2</sup> vermietet, insgesamt 698 m<sup>2</sup> im gesamten Gebäude.

### **5.2 Mittelbau**

Die Mietverhältnisse im Mittelbau sind überschaubar. Wie bereits in der Bestandsaufnahme dargelegt wurde, sind große Allgemeinflächen (2. und 4. OG der „Fahrgastanlage“ zuzurechnen. Der nicht mehr genutzte, ehemalige 1. Klasse-Wartebereich mit anliegender Gastronomie und Vorratsräumen im 2. OG sowie Sanitäreanlagen und Nebenräumen im 3. OG ist nicht vermietet. Das 4. OG ist ausschließlich der Besuchergalerie zuzuordnen.

Das Erdgeschoss (vormals als Zollgeschoss bezeichnet) besteht nahezu ausschließlich aus Lagerräumen, die bremenports und die Betreibergesellschaft des Kreuzfahrtterminals, CCCB, nutzen. Außerdem befinden sich Sanitäreanlagen und Umkleieräume auf dieser Ebene. Bei der Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen oder bei deren Um- bzw. Ausrüstung stellt CCCB den Mitarbeitern involvierter Firmen diese Räume zur Verfügung, gleiches gilt für Sozialräume.

Räumlichkeiten im 5. OG werden vom Hansestadt Bremischen Hafenamt (HBH / Hafenkaptän) genutzt; die vermietete Gesamtfläche beträgt 788 m<sup>2</sup>.

#### Fazit

Während das Bürogebäude komplett vermietet ist, dominieren im Mittelbau inklusive des ehemaligen Eingangsbereichs die allgemeinen Verkehrsflächen. Sie haben Erschließungsfunktion und können nicht vermietet werden.



Abbildung 17: Columbuskaje



Abbildung 18: Stückgutkran

## 6 Kosten-Einnahmen-Betrachtung

Um einen Überblick über die Kosten-Einnahme-Situation im Gesamtkomplex Bürohaus/Mittelbau zu bekommen, wurde die Entwicklung der Jahre 2008 bis 2013 betrachtet. In diesem Zeitraum überschritten die Ausgaben die Einnahmen deutlich, und zwar um insgesamt 450.000,00 € oder durchschnittlich 75.000,00 € pro Jahr.

Durch eine Reduzierung des Instandhaltungsaufwands konnte das Defizit in den vergangenen Jahren reduziert werden. Dies geht jedoch eindeutig zulasten der Gebäudesubstanz und/oder der technischen Anlagen, die sich ohnehin nicht in bestem Zustand befinden.

## 7 Infrastruktur

Um die Situation der mit dieser Studie zu betrachtenden Gebäude einschätzen und darauf aufbauend neue Perspektiven entwickeln zu können, ist ein Blick auf die Historie und die

momentane Einbettung in die Infrastruktur notwendig. Durch sich abzeichnende Entwicklungen im weltweiten Handels- und Personenverkehr ergeben sich neue Anforderungen auch an die Hafeninfrastruktur. Veränderte Rahmenbedingungen in Bereichen wie Energie und Umwelt führen zu Anpassungsbedarf. Die daraus resultierenden Komponenten müssen bei einer Entscheidung über die Zukunft der hier untersuchten Gebäude Berücksichtigung finden. Bei der Beschreibung der Infrastruktur kann man sich auf wesentliche Merkmale konzentrieren, da die bereits vorliegende Studie „Hafenorientiertes Zukunftskonzept – Columbusinsel Bremerhaven“ im Auftrag des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die zukünftige konzeptionelle Ausrichtung der Bremerhavener Hafeninfrastruktur und insbesondere der Columbusinsel beschreibt.

## 7.1 Columbuskaje

Die Columbuskaje wurde in den Jahren 1924 bis 1928 errichtet. „Das Bauwerk entstand auf einem hölzernen Rost aus Pfahlböcken. Die Oberkante der Mauer wurde auf sieben Meter über SKN (Seekarten-Null) gelegt, um so auch bei den höchst auflaufenden Sturmfluten nicht überspült zu werden. Diese Dimensionierung sollte sich jedoch im Laufe der Zeit als problematisch erweisen. Bei extremen Hochwassern oder Sturmfluten muss die Kaje von allen Lasten befreit und gesperrt werden. Die hinter der Kaje liegenden Hafenbereiche sind durch eine Spundwand mit Flutturen geschützt“ (Hartog, 2008, S.19).

Diese Beschreibung hat nach wie vor Gültigkeit. In der Studie „Hafenorientiertes Zukunftskonzept – Columbusinsel Bremerhaven“ heißt es: „Die nach Auskunft des Teams Wasserbau der bremenports anzusetzende Nutzungszeit für Stahlspundwandkonstruktionen beträgt in Abhängigkeit von den jeweiligen Randbedingungen 50 bis 80 Jahre und ist somit überschritten. Im Jahre 2011 wurde durch bremenports eine gesonderte Bauwerksinspektion der Columbuskaje auf der gesamten Länge von 1040 m durchgeführt. Im Ergebnis wurde ein Bauwerkszustand ermittelt, der einen dringenden Sanierungsbedarf impliziert“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.35). Damit wird deutlich, dass die weserseitige Infrastruktur (Columbuskaje) zwingend saniert werden muss.



Abbildung 19: Columbuskaje

Über die zukünftige Ausrichtung heißt es in besagter Studie weiter: „Es zeigt sich, dass dem Nutzungssegment Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen Vorrang bei der grundsätzlichen Entscheidung für eine Sanierung der Columbuskaje sowie bei der Wahl von Ausgestaltungsvarianten und bei der Festlegung von Bemessungsschiffen eingeräumt werden sollte“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.36). Daraus resultieren eine Reihe von

Vorschlägen, die eine prioritäre Umsetzung aus der Sicht der Verfasser erforderlich machen, auf die aber in diesem Zusammenhang nicht näher eingegangen werden soll. Grundsätzlich ist bei der Ausstattung der Kaje mit Ver- und Entsorgungsleitungen auf zukünftige Bedarfe zu achten (siehe Ausführungen unter 7.4).

## 7.2 Hochwasserschutz

Zur Optimierung des infrastrukturellen Umfeldes gehört auch der Hochwasserschutz, der wie bereits erwähnt (Hartog, 2008) sowohl bei aktuellen Hochwasserständen als auch bei zukünftigen Extremhochwasserständen seine Schutzfunktion wahrnehmen muss, ohne die an Land erforderlichen Betriebsabläufe zu unterbrechen oder zu stören.

Im Gutachten „Hafenorientiertes Zukunftskonzept – Columbusinsel Bremerhaven“ wird dem Hochwasserschutz Priorität eingeräumt.



Abbildung 20: Hochwasserschutzwand

Im Zukunftskonzept heißt es hierzu: „Die Vorzugsvariante sieht eine teilweise Vorverlegung der Hochwasserschutzlinie vor, wobei der nördliche Teil des Gewerbegebietes mit einbezogen werden soll. Außendeichs verbleiben die Flächen unmittelbar an der Columbuskaje, die Flächen des CCCB sowie die Flächen des Unternehmens Heuer“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.37).

Ferner heißt es: „In diesem Zusammenhang ist u.a. zu prüfen, inwieweit ggf. auch die vorhandenen privaten Hochwasserschutzanlagen, bestehend aus Polderwand und Gebäudeobjektschutzanlagen, an das neue Hochwasserschutzniveau angepasst werden müssen. Eine alleinige Erhöhung der Kaje aus Gründen des Hochwasserschutzes wird als schwierig erachtet, da die vorhandenen Kajenfunktionen nicht aufrecht erhalten werden könnten. So könnten die Passagierbrücken des CCCB nicht weiter betrieben werden und die kajenbezogene Infrastruktur müsste vollständig erneuert werden. Da dieser Aufwand im Hinblick auf die derzeitige Nutzung nachteilig wirken und zudem erhebliche Mehrkosten verursachen würde, kann eine alleinige Erhöhung der Kaje nicht empfohlen werden“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.38).

Hochwasserschutzmaßnahmen werden in aller Regel aus dem Bundesprogramm „Gemeinschaftsaufgabe Agrar- und Küstenschutz“ (GAK) finanziert und müssen durch Komplementärmittel des Landes oder der Kommune ergänzt werden.

Bei der aktuell zu betrachtenden Vorzugsvariante für den Hochwasserschutz gibt es eine abgestimmte Vorgehensweise, die die Interessen der Anlieger und Betroffenen berücksichtigt.

Bei weitergehenden Überlegungen zum Erhalt oder Abriss mit anschließendem Neubau an gleicher Stelle müssen Hochwasserschutzmaßnahmen in eventuelle Investitionsvorhaben einfließen.

### **7.3 Columbus Cruise Center / Fahrgastanlage**

1926 wurde an dieser Stelle eine Passagier-Abfertigungsanlage eingerichtet (Hartog, 2008, S.17ff).



Abbildung 21: Haupteingang zum Kreuzfahrtterminal

An- und abreisende Passagiere kamen mit der Eisenbahn nach Bremerhaven oder bestiegen hier den Zug, um ins Hinterland weiterzureisen. Für diese Reisenden sollte das Umsteigen so schnell und bequem wie möglich erfolgen. Dies war der Beweggrund für den Bau eines Bahnhofs und – damit verbunden – eines Fahrgastterminals. Im Übrigen kam der Bremer Senat auch einer Forderung des Norddeutschen Lloyd nach, der ansonsten sein Geschäft mit den Auswanderern und anderen Reisenden auch über Cuxhaven und Hamburg hätte abwickeln wollen.



Abbildung 22: Busstationen am Kreuzfahrtterminal

Während der erste Fahrgastterminal den Bombenangriffen der Alliierten zum Opfer fiel, blieb die Kajenanlage weitgehend unbeschädigt. Dies war gewollt, da die Besatzungsmacht USA die Kaje für ihre Ansprüche erhalten und weiter nutzen wollte. Gleichzeitig setzte mit Beendigung des Krieges eine große Auswanderungswelle in Richtung Nordamerika ein. Die im Nordamerika-Geschäft erfahrenen bremischen Firmen hatten großes Interesse, daran zu profitieren.

Man begann also sofort mit dem Neubau einer Verlängerung der Columbuskaje in Richtung Süden, da der bisher genutzte Kajenbereich den US-Streitkräften vorbehalten war, bis zum Vorhafen der Kaiserschleuse. Die nicht mehr existierende ehemalige Fahrgastanlage wurde durch einen Neubau ersetzt.

„Der neue Bau an der Weser war so geplant worden, dass dort neben dem Passagierverkehr auch Stückgutumschlag stattfinden konnte. Damit sich Ladung und Menschen nicht gegenseitig behinderten, entstand ein zweigeschossiges Gebäude. Im oberen Teil hielten sich die Passagiere auf, unten war Platz für Stückgut. Das ermöglichte die Abfertigung von Schiffen, die neben Passagieren auch Ladung transportierten. Dieser Gesichtspunkt sollte später bei der Errichtung der Fahrgastanlage II in den 60er Jahren erneut in die Planungen einfließen“ (Hartog, 2008, S. 33).

Weiter heißt es: „Die Bahnhofsanlagen wurden von Norden zwischen die beiden Gebäudeteile geführt und mit einem Bahnsteig versehen“ (Hartog, 2008, S. 33).

„Da wie auch in der Zeit vor dem Bau der Columbuskaje zusätzlich die westliche Vorhafenkaje in der Einfahrt der Kaiserschleuse als Liegeplatz nutzbar war, bildeten die aneinandergrenzenden landseitigen Abfertigungsanlagen einen V-förmigen Grundriss. An jeder Seite bestand die Möglichkeit zur Zollabfertigung. Die südliche Spitze der beiden Gebäude wurde als Rondell mit Wartehalle und Restaurant ausgebaut“ (Hartog, 2008, S.33).

Der Bau der neuen Fahrgastanlage war im November 1952 abgeschlossen. Es konnten nunmehr zwei Dampfer gleichzeitig abgefertigt werden. Im April 1952 erreichte der erste Personenzug die neue Bahnhofsanlage. Ab Juli 1953 übernahm die Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) den Betrieb der neuen Fahrgastanlage. Bereits wenige Jahre später – 1955/56 – begann die BLG mit Planungen zur Veränderung und Anpassungen am „Bahnhof am Meer“.

„Im Zuge der Planungen für einen neuen und größeren Fahrgastterminal, der den wachsenden Anforderungen des Passagierverkehrs Rechnung tragen sollte, wurden die Anlagen in Southampton und Le Havre zum Vorbild genommen“ (Hartog, 2008, S.39).

„Die neue Anlage sollte zusätzlich in der Lage sein, den bekanntermaßen großen Zustrom von Begleitern der Reisenden und von Zuschauern zu bewältigen, und es wurde mit 5.000 – 6.000 Menschen im Gebäude bei einer Abfahrt gerechnet“ (Hartog, 2008, S.39).

„Das Projekt umfasste sowohl den Hochbau einschließlich des Innenausbaus als auch den Tiefbau, den Bau der Gleisanlagen und eines neuen Landestegs und konnte 1962 abgeschlossen werden“ (Hartog, 2008, S.40).

Diese neue Fahrgastanlage II wurde nördlich in direktem Anschluss an die Fahrgastanlage I gebaut. Aus dieser Zeit stammen auch die Gebäude Mittelbau und Bürohaus. Die innere Struktur – unten Stückgut, oben Passagiere – wurde beibehalten und mit dem Mittelbau als neuem Eingangsbauwerk fortgeführt.

Während die Fahrgastanlage I ab 1974 von der BLG abgerissen und durch neue Logistikhallen ersetzt wurde, erfüllt die Fahrgastanlage II noch heute ihren Zweck. Die inzwischen durch den Flugverkehr zurückgehenden Passagierzahlen führten zum Verzicht auf den ursprünglich geplanten neuen Südflügel zur Fahrgastanlage II.

„Der Betrieb des Columbusbahnhofs durch die BLG erfolgte nun nach den Grundsätzen des Rahmenvertrages mit der Stadtgemeinde Bremen von 1963. Nach diesem Vertrag war die Stadtgemeinde für den Bau und die Unterhaltung der Hafenanlagen (Kajen, Schleusen,

Wasserflächen etc., die Hafeninfrastruktur) zuständig, und die BLG trug die Verantwortung, teils auf Rechnung der Stadtgemeinde (z.B. Hochbauten), teils auf eigene Rechnung für die Betriebseinrichtungen (Umschlagsgeräte etc.)" (Hartog, 2008, S.41).

Diese Art des Vertrages ist dem heute noch gültigen Vertrag mit der Betreibergesellschaft CCCB GmbH & Co. KG nicht unähnlich.



Abbildung 23: Zufahrt zum Busterminal

„Nachdem auch in den Folgejahrzehnten die Passagierzahlen immer weiter zurückgingen, wurde 1998 entschieden, das Kreuzfahrtgeschäft am Columbusbahnhof zu beleben. So wurde 1999 seitens des Bremer Senats beschlossen, Teile der Fahrgastanlage II als Kreuzfahrtterminal unter Einbeziehung von EU-Fördermitteln um- und auszubauen. Der im Jahr 2000 erteilte Zuwendungsbescheid enthielt eine Nutzungsfestlegung für einen Zeitraum von 30 Jahren. Eine Eigentumsübertragung war nicht möglich, da dies eine Förderung privater Investitionen bzw. die Generierung von Einnahmen bedeutet hätte (...) Mit der Festlegung, den Kreuzfahrtterminal in der dargestellten Form zu finanzieren, erfolgte gleichzeitig Bremens Bindung, die Wirtschaftlichkeit nicht aus dem Betrieb, sondern ausschließlich aus den hiermit verknüpften regionalwirtschaftlichen Effekten generieren zu können" (Schwebe/Janssen, 2013, S.9).



Abbildung 24: Seiteneingänge zum Kreuzfahrtterminal

Zwischen 2002 und 2004 wurden das Erdgeschoss und das 1. OG der Fahrgastanlage II vom nördlichen Ende her zu einem modernen Kreuzfahrtterminal umgebaut. Seither heißt die Anlage Columbus Cruise Center Bremerhaven. Nach Umbau, Fassadenneugestaltung und dem Errichten von drei Passagierbrücken können bis zu vier kleinere Kreuzfahrtschiffe abgefertigt werden. Den bis zu 2.000 Passagieren, die gleichzeitig abgefertigt werden können, stehen rund 380 PKW-Parkplätze sowie 20 Bus-Stellplätze zur Verfügung. Ein 357 m langer verglaster Hochsteg dient als Zuwegung zu den Gangways auf die Kreuzfahrtschiffe.



Abbildung 25: PKW-Stellplätze nördlich des Haupteingangs



Abbildung 26: Busstationen

Mit den Umbaumaßnahmen und der Neuausrichtung des Kreuzfahrtgeschäftes wurde auch eine neue Betreibergesellschaft eingesetzt (unter Beteiligung privater Unternehmen), die seither das Kreuzfahrtterminal betreibt. Die Nutzungsüberlassungsverträge laufen zunächst bis 2014. Einer regelt die Kajennutzung, der andere die Nutzung des Terminal-Gebäudes.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Fahrgastanlage der Betreibergesellschaft gute bis beste räumliche und technische Bedingungen für ihr operatives Geschäft bietet. Der Passagier-Abfertigungsbereich ist auf einem angemessenen modernen Stand und bietet Platz für die Abwicklung sowie weitergehende Lagerkapazitäten für die Akquisition von zusätzlichen Aktivitäten. Die Erweiterung des Geschäftsfeldes der CCCB GmbH & Co. KG, z.B. die erfolgreiche Akquisition zur Endausrüstung von Kreuzfahrtschiffen, ist der richtige Weg und sollte verstärkt beschrritten werden, damit die vorhandenen Kapazitäten noch effektiver genutzt werden. Ähnliches gilt für die Wiederaufnahme eines Fährbetriebs. Häfen in Schottland, Dänemark oder Norwegen wären hier grundsätzlich geeignete Ziele. Die sich dafür eignende Ro/Ro-Rampe in der nördlichen Verlängerung der Columbuskaje ist mittels Erbbaurechtsvertrag an die BLG überlassen.

Bei einem eventuellen Rückbau des Mittelbaus und der Errichtung eines Neubaus an gleicher Stelle müssen ersatzweise Lagerkapazitäten für die CCCB GmbH & Co.KG geschaffen werden.

#### **7.4 Landseitige Verkehrsinfrastruktur und Leitungen**

Im „Hafenorientierten Zukunftskonzept – Columbusinsel Bremerhaven“ heißt es hierzu: „Die Columbusinsel ist auf der Straße sowohl von Norden her über die Drehbrücke als auch von Süden über die Kaiserschleuse zu erreichen. Die Steubenstraße, die die Columbusinsel in Nord-Süd-Richtung erschließt, ist eine zweispurige Straße mit einer Breite von rd. 7 m. Um den logistischen Anforderungen der ansässigen Firmen besser gerecht werden zu können, wurden im Zuge des Neubaus der Kaiserschleuse Teile der östlich der Steubenstraße gelegenen Verkehrsflächen zu LKW-Aufstellflächen umgebaut“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.28 ).

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die etwa 80 Jahre alte Drehbrücke als Folge altersbedingter Verschleißerscheinungen sanierungsbedürftig ist. Es wird deshalb darüber nachgedacht, sie durch eine neue Brücke zu ersetzen, um gleichzeitig sowohl eine schnellere Öffnungs- und Schließtechnik als auch eine Verbreiterung der Verbindung zwischen den Hafenbecken zu ermöglichen.

Unabhängig davon ist die Zufahrtssituation zum Heuer-Gelände (Stückgut-Terminal) zu verbessern: Die LKW müssen auf der Steubenstraße von Süden kommend bzw. bei Verlassen des Grundstücks eine Spitzkehre passieren, um sich in den Verkehr einzuordnen oder auf das Gelände zu gelangen. Hier muss schnell Abhilfe geschaffen werden.



Abbildung 27: Firma Heuer

Eine Kritik, die von allen ansässigen Unternehmen unisono geäußert wird, ist die fehlende ÖPNV-Anbindung. Es gibt keine regelmäßig verkehrende Bus-Anbindung an das städtische Nahverkehrsnetz. Dieser Zustand sollte schnellst möglich beendet und durch vertragliche Vereinbarungen mit den Bremerhavener Verkehrsbetrieben geregelt werden.



Abbildung 28: Steubenstrasse

Weiter heißt es im Zukunftskonzept: „Die Gleise auf der Columbusinsel sind Bestandteil der Bremischen Hafeneisenbahn bzw. Privatgleise und über die Eisenbahn-Drehbrücke an den Bahnhofsteil Kaiserhafen angebunden. Sie werden vorrangig von Heuer für den Fruchtschlag und selten auch vom CCCB für Sonderfahrten im Zusammenhang mit der Ankunft von Kreuzfahrtschiffen genutzt. Die östliche Bahnanbindung des Tanklagers entlang des Verbindungs- und Dockhafens kann nicht genutzt werden, da die Gleise vor einigen Jahren überbaut wurden und heute aus nördlicher Richtung lediglich bis auf Höhe des Reifezentrums von Heuer nutzbar sind.



Abbildung 29: Gleisanlagen im Columbusbahnhof

Die westliche Bahnanbindung des Tanklagers besteht aus den zum CCCB zählenden Gleisen des Columbusbahnhof, wobei eine zeitgleiche Nutzung für flüssige Massengüter und für Personen bzw. Passagiere auszuschließen ist" (Schwebe/Janssen, 2013, S.28).



Abbildung 30: PKW-Stellplätze an der Steubenstraße

Auch in diesem Zusammenhang gibt es weitergehende Überlegungen. Die Tanklager-Betriebsgesellschaft, die hier 2015 eine LNG-Tankanlage in Betrieb nehmen will, möchte alte Gleisanlagen wiederbeleben bzw. für eine neue Kesselwagen-Reinigungsstation Gleise bauen lassen.

Nach Aussagen der Betreibergesellschaft CCCB ist der zweigleisige Erhalt der Eisenbahnanbindung zwar „nice to have“, aber nicht zwingend notwendig, da der weitaus überwiegende Teil der Passagiere mit dem Bus oder dem PKW an- bzw. abreist.



Abbildung 31: Südende des Columbusbahnhofs

Nach Ansicht der Stadt Bremerhaven greift die o.g. Einschätzung jedoch zu kurz. Man hat deswegen ein renommiertes Forschungsinstitut – PÖYRY – damit beauftragt, für den Kreuzfahrtterminal ein Logistikkonzept zu erarbeiten. Dieses Konzept wurde im April 2013 vorgelegt und kommt zusammengefasst zu folgenden Einschätzungen: „Es wird empfohlen, zunächst die am einfachsten und kostengünstigsten realisierbare Schienenverkehrsvariante

anzustreben und in Abhängigkeit des Verkehrserfolges zu einem späteren Zeitpunkt die kostenintensiven Investitionsmaßnahmen anzuschließen, weil damit eine Qualitätssteigerung verbunden ist“ (PÖYRY Deutschland GmbH, 2013, S.83).



Abbildung 32: Südende des Columbusbahnhofs

Insgesamt haben die Verkehrsexperten 6 Bus- und Eisenbahn-Anbindungsvarianten untersucht. Das Gutachten arbeitet die An- und Abreisemöglichkeiten zum CCCB heraus, und zwar aus der Sicht der Kreuzfahrt-Passagiere. Es vernachlässigt allerdings die mit der Genehmigung zum Personenverkehr einhergehenden Einschränkungen, die dem Hafенbetrieb und der Hafенbahn einen deutlichen Vorrang einräumen (PÖYRY Deutschland GmbH, 2013, S.30). Würde man den Empfehlungen folgen, wäre dies ein politischer und wirtschaftlicher Paradigmenwechsel zugunsten des Personenverkehrs im stadtbremischen Hafengebiet Bremerhavens. Damit würden erhebliche Infrastrukturinvestitionen seitens der öffentlichen Hand in die Eisenbahnanlagen und die Eisenbahnanlagen einhergehen. Die Nutzeffekte bei einer prioritären Ausrichtung auf den Personenverkehr stünden in keinem positiven Verhältnis zu den Aufwendungen.

Die 380 zur Verfügung stehenden PKW-Stellplätze sind zunächst ausreichend. Im Rahmen einer zukunftsorientierten Ausrichtung sollte allerdings über den Neubau eines Parkhauses nachgedacht werden. Die Kapazität sollte in Absprache mit den anliegenden Unternehmen sowie der CCCB-Betreibergesellschaft festgelegt werden.

Im Übrigen empfiehlt das Zukunftskonzept eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen mit Prioritäten-Festlegung, die zur weiteren Aufwertung des CCCB beitragen können. Hinsichtlich eines infrastrukturell zukunftsorientierten Versorgungsangebotes für Schiffe gibt es offensichtlich eine gravierende Schwachstelle – und das ist die Columbuskaje selbst. Im „Hafenorientierten Zukunftskonzept – Columbuskaje Bremerhaven“ heißt es hierzu unter dem Stichwort „Landstrom und Alternativen“ unter einer mittleren Priorität: „Um die Abgasbelastung durch Schiffsemissionen weiter zu reduzieren, stellt sich in wiederkehrenden Abständen die Frage nach einer Landstromversorgung von Kreuzfahrtschiffen während ihrer Liegezeit. Grundsätzlich sind die Kajen in den Bremischen Häfen nicht für eine Landstromversorgung ausgerüstet, so dass vorhandene Kajen vorab baulich angepasst werden müssten, um notwendige Kabelkanäle und Rohrtrassen aufnehmen zu können. Anders verhält es sich bei Kajenneubauten, bei denen die für eine Landstromversorgung notwendigen baulichen Voraussetzungen von vornherein mit eingeplant werden können. Dieses Vorgehen würde allerdings voraussetzen, daß zur Technologie der Landstromversorgung einheitliche, d.h. international gültige Standards, beispielsweise hinsichtlich der unterschiedlichen Spannungen und Frequenzen existieren – was z.Z. nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund wäre an der Kaje eine Spannungs- und Frequenzumformung erforderlich, damit die Versorgungsnetze aufeinander ausgerichtet

werden können. Es stellt sich die Frage, ob der benötigte Energiebedarf im Falle einer Landstromversorgung mit den bestehenden Kapazitäten bewältigt werden kann? Falls nicht, wäre der Bau eines neuen (Land) Kraftwerks erforderlich" (Schwebe/Janssen, 2013, S.40/41).

In ähnlicher Weise stellt sich auch das Thema Abwasser-Entsorgung dar. Im Zukunftskonzept heißt es hierzu unter dem Stichwort „Leitungen“: „Aufgrund der Belastung der Meere durch die Einleitung großer Abwassermengen u.a. von Kreuzfahrtschiffen entwickeln sich seit einiger Zeit, neben der Einrichtung bordeigener Kläranlagen, Überlegungen zur landseitigen Abnahme und Klärung der Schiffsabwässer. Im Rahmen der bremischen greenports-Initiative wurde durch bremenports geprüft, ob eine Abwasserannahme für große Kreuzfahrtschiffe unter Nutzung des bestehenden Kanalsystems der Columbuskaje grundsätzlich möglich ist. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die künftige Entwicklung der Abwassermengen schwer abschätzbar ist. Da die Kosten abhängig von der Abwassermenge sind, sollte das Abwasser als Zwischenlösung zunächst mit Tankwagen zur Zentralen Kläranlage Bremerhaven gefahren werden“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.28).

Beim unumgänglichen Neubau der Columbuskaje müssen entsprechende Abwasseranlagen eingeplant werden. Bei der Planung der Dimensionierung und der Anschlussstellen zum städtischen Leitungsnetz müssen die städtischen Entsorgungsbetriebe eingebunden werden.

#### Fazit:

Will man den Kreuzfahrtterminal weiterhin konkurrenzfähig halten, sind erhebliche infrastrukturelle Verbesserungen wie die Erneuerung der Columbuskaje erforderlich. Darüber hinaus sind jedoch auch Investitionen in die übrige Infrastruktur notwendig, z.B. in einen neuen Abfertigungsterminal für große Kreuzfahrtschiffe und/oder eventuell eine Landstromversorgung der Schiffe. Eingebunden in ein Gesamtkonzept kann dies ein PPP-Projekt sein.

## **8 Nutzungsumfeld**

Um weitergehende Verknüpfungen herstellen, Abhängigkeiten erkennen und/oder Synergieeffekte identifizieren zu können, ist es notwendig, einen Blick auf die direkte nutzungsorientierte Nachbarschaft zu werfen. Im Mittelpunkt steht hierbei weniger die infrastrukturelle Nutzung, sondern das wirtschaftlich-unternehmerische Umfeld auf der Columbusinsel.

Basis für die folgenden Ausführungen sind gemeinsam vom Berater und von bremenports-Mitarbeitern geführte Gespräche und Interviews mit Vertretern von Behörden und Gesellschaften sowie mit Repräsentanten von Unternehmen, die im Bereich Columbusinsel tätig sind oder Interesse darin haben könnten, sich an diesem Standort zu engagieren.

### **8.1 Nördliche Nachbarschaft**

Wie in den Abschnitten 1, 2 und 4 dargestellt, ist das Columbus Cruise Center Bremerhaven direkter nördlicher Nachbar und Hauptnutzer der Immobilie Columbusbahnhof. In mehreren Gesprächen mit der Geschäftsführung der Betreibergesellschaft des CCCB wurde die aktuelle Situation erörtert. Dabei wurden die möglichen Anforderungen für eine Verbesserung der Perspektiven besprochen.

Im kürzlich fertiggestellten Gutachten „Hafenorientiertes Zukunftskonzept Columbusinsel Bremerhaven“ heißt es zur Situation des CCCB: „Es ist festzustellen, dass alle Kreuzfahrtterminals grundsätzlich einen Nutzen aus der bestehenden Konkurrenzsituation ziehen. So werden an allen Standorten gleichermaßen Anstrengungen unternommen, um mit innovativen Modernisierungen zusätzliche Anläufe und damit Gäste zu akquirieren (...) Für die touristische Attraktivität Bremens und Bremerhavens sowie der gesamten Unterweserregion stellt das Kreuzfahrtgeschäft am CCCB unbestritten nach wie vor ein

bedeutendes Element dar. Um die Konkurrenzfähigkeit des Kreuzfahrtterminals auf der Columbusinsel auch in Zukunft gewährleisten zu können, sollten dessen Belange auch bei allen künftig notwendigen baulichen Veränderungen besondere Berücksichtigung finden" (Schwebe/Janssen, 2013, S.20).

Grundlage für diese Bewertung war ein kurzes Benchmarking der Kreuzfahrtstandorte Rostock/Warnemünde, Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Die Wettbewerber haben in den vergangenen Jahren erheblich aufgerüstet – sowohl infrastrukturell als auch im jeweiligen Umfeld. Der Erfolg dieser Investitionen spiegelt sich denn auch in den deutlich angestiegenen Passagierzahlen und vermehrten Schiffsankünften und -abfahrten wider (Schwebe/ Janssen, 2013, S. 16-20).

Demgegenüber hat der Standort Bremerhaven eine eher stagnierende Entwicklung genommen. Auch wenn die Standorte als Folge der unterschiedlichen Rahmenbedingungen vor Ort nur schwer miteinander vergleichbar sind, bleibt festzuhalten, dass der Kreuzfahrtterminal Bremerhaven und sein Umfeld deutlich aufgewertet werden müssen, um zukünftig im Wettbewerb der Kreuzfahrthäfen bestehen bzw. die Position ausbauen zu können.

Nach Gesprächen mit der Geschäftsführung der CCCB GmbH & Co. KG können folgende Bedarfe für eine Verbesserung der Lage formuliert werden:

- der überfällige Neubau der Columbuskaje unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung der Schiffsgrößen und ihrer landseitigen Bedarfe;
- die Herstellung der notwendigen Wassertiefe vor der Columbuskaje, um auch neue große Kreuzfahrtschiffe mit größeren Tiefgängen akquirieren zu können;
- die Errichtung einer ca. 3.500 m<sup>2</sup> großen multifunktionalen Abfertigungshalle, um auch große Kreuzfahrtschiffe (bis zu 4.000 Passagiere) oder bis zu drei mittelgroße Schiffe gleichzeitig abfertigen zu können;
- die Neugestaltung des südlichen Zugangsbereiches zum Kreuzfahrtterminal, um eine Ergänzung für die Zufahrt aus Richtung Norden zu schaffen und die Anlage besser an den Innenstadtbereich von Bremerhaven anzubinden;
- der Erhalt der Besuchergalerie und die Einbindung des Kreuzfahrtterminal-Betreibers in ein Aufwertungskonzept;
- die Ansiedlung eines Hotels, eines Kreuzfahrt-Themenrestaurants und einer Sky-Bar mit Blick auf die Weser, den Hafen und das Geschehen an der Columbuskaje;
- der Neubau eines Parkhauses im neu gestalteten Eingangsbereich zum Kreuzfahrtterminal, um zusätzliche PKW- Stellplätze schaffen zu können;
- weitere Verbesserungen bei der Vermarktung, die sich aus ökologischen und energetischen Anforderungen ergeben (zum Beispiel eine denkbare Landstromversorgung über ein neues Blockheizkraftwerk).
- eine Abwasserentsorgung über den Anschluss an das Kanalsystem der Stadt Bremerhaven.

Eine stufenweise, aber zügige Realisierung dieser Maßnahmen würde zu einer erheblichen Aufwertung der Columbusinsel führen und hätte eine deutliche Stärkung des Kreuzfahrtterminals Bremerhaven und seiner Betreibergesellschaft zur Folge.

Im nördlichen Anschluss an den Kreuzfahrtterminal und den PKW-Parkplatz befindet sich eine Ro-/Ro-Anlage mit Hochregalanlage, die in früheren Jahren als Anleger der England-Fähre genutzt wurde. Da die Anlage nach wie vor funktionstüchtig ist, stünde sie in Abstimmung mit der BLG für die Akquisition neuer Fährverbindungen zur Verfügung. Die BLG nutzt hier einen Erbbaurechtsvertrag, der bis 2048 terminiert ist.

## **8.2 Östliche Nachbarschaft**

In östlicher Nachbarschaft zu Columbusbahnhof und Kreuzfahrtterminal liegt das Tanklager der Firma Bomin Tanklager Bremerhaven GmbH & Co. KG, die zur international tätigen „A Marquard & Bahls Company“ gehört. Aus Sicht der Geschäftsführung ist der Standort für das

Unternehmen nahezu optimal erschlossen. Die vertraglichen Regelungen für das Gelände läuft aus. Das Unternehmen und die Freie Hansestadt Bremen sind an einer Vertragsverlängerung ebenso interessiert wie an der Anmietung weiterer Flächen. Die Gebäude und technischen Anlagen befinden sich im Eigentum der Firma. Derzeit konzentriert sich das Unternehmen auf die Umsetzung zweier neuer Projekte:

- Man möchte einen vorhandenen Gleiskörper entlang des Verbindungshafens nutzen und teilweise verlängern, um eine Kesselwagen-Entleerungsstation zu errichten.
- Außerdem wurde die Genehmigung für die Errichtung einer Flüssiggas-Tankstelle beantragt. Die LNG-Anlage ist auf eine Kapazität von 6.000 Kubikmetern ausgerichtet. Es handelt sich um zylindrische Tankbehälter mit einer Länge von 46m und einem jeweiligen Durchmesser von 8m. Für die nächsten Jahre erwartet die Firma eine moderate Ausweitung der LNG-Nachfrage als Folge verschärfter Umweltstandards für die Seeschifffahrt ab 2015. Mittel- und langfristig gehört der LNG-Technologie die Zukunft. Sie sorgt für eine signifikante Reduzierung von Schwefeloxiden, Stickoxiden, Feinstaub und CO<sub>2</sub>.

Weiterhin gehören zur östlichen Nachbarschaft diverse verpachtete Flächen sowie Gebäude, die von hafenbezogenen Unternehmen zumeist im Eigentum errichtet wurden. Hierzu zählen die Firmen Bugsier, Meyer & Co. und Heuer Immobilien GmbH. Alle genannten Unternehmen haben einen engen Bezug zur Nutzung des Südabschnitts der Columbuskaje.

### **8.3 Südliche Nachbarschaft**

In der südlichen Verlängerung des Columbusbahnhof-Komplexes (Steubenstr. 5) verfügt die Fa. Heuer Logistics GmbH & Co. KG zwischen der Columbuskaje und der Steubenstraße über eine Operationsfläche von ca. 70.000 m<sup>2</sup>, davon sind rund 40.000 m<sup>2</sup> überdacht. Die Firma ist Hauptimporteur für Bananen und Südfrüchte und ist noch an einem weiteren Standort auf der Columbusinsel (Steubenstraße 20) mit einem Bürogebäude vertreten (siehe auch Abschnitt 8.2 Östliche Nachbarschaft).

Im Gutachten „Hafenorientiertes Zukunftskonzept – Columbusinsel Bremerhaven“ heißt es zur Situation des Frucht- bzw. Stückgutterinals: „In Bremerhaven wurden im Zeitraum 2000 bis 2012 an den beiden Frucht- bzw. Stückgutterinals am Verbindungshafen und an der Columbuskaje jährlich zwischen 200.000 und 456.000 Tonnen Obst und Gemüse geladen und gelöscht. Die temperaturgeführten Güter aus Übersee sind für Deutschland und andere europäische Länder bestimmt. Die Zahl der Kühlschiffsanläufe in Bremerhaven nahm im Zeitraum bis 2012 von 160 auf nur noch 17 ab. Hierbei spielte neben der rückläufigen Volumenentwicklung auch der zunehmende Ersatz der Kühlschiffe durch Kühlcontainer eine Rolle. Seit Jahresbeginn 2013 scheint dieser Trend durch die Wiederaufnahme eines wöchentlichen Kühlschiffsliniendienstes mit Zielhafen Bremerhaven gestoppt. Im Herbst 2011 hatte der langjährige Kunde Chiquita Deutschland GmbH seine Logistik neu strukturiert und die Anlandung von Bananen vorübergehend vollständig auf Kühlcontainer umgestellt. Dies führte bei der Fa. Heuer zunächst zum Verlust der regelmäßigen wöchentlichen Kühlschiffsanläufe, da die Bananen in Kühlcontainern an der Stromkaje entladen und von dort per LKW zum Frucht- bzw. Stückgutterinal weitertransportiert wurden. Seit Jahresbeginn 2013 läuft wöchentlich wieder ein Kühlschiff den Frucht- bzw. Stückgutterinal an der Columbuskaje an (...) Für die kommenden Jahre ist daher von einer eher stagnierenden bzw. leicht rückläufigen Entwicklung des Fruchtumschlags und der Kühlschiffsanläufe auszugehen“ (Schwebe/Janssen, 2013, S. 21).

Nach Aussagen der Geschäftsführung der Fa. Heuer geht der Containerisierungsprozess in diesem Geschäft weiter voran, was auch daran abzulesen ist, dass es in absehbarer Zeit keinen Auftrag für einen Kühlschiffsneubau geben wird. Dementsprechend muss sich die Firma verstärkt auf den Bereich General Cargo/Projektladung ausrichten. Als notwendige Voraussetzung dafür nannte sie folgende Erfordernisse:

- eine stärkere Verdichtung/Verfestigung der Freifläche neben dem Schuppen F/G, damit eine größere Belastungsfähigkeit des Untergrunds hergestellt wird, um z.B. mobile 500-t-Kräne für Projektladung einsetzen zu können;
- eine zusätzliche Hallenfläche von rund 10.000 m<sup>2</sup>
- die Arrondierung und Vereinfachung des Ein- und Ausfahrtbereichs von der Steubenstraße zum Betriebsgelände.

Hinsichtlich des im Eigentum der Firma befindlichen Bürogebäudes (Steubenstraße 20), das nur noch zum Teil von der Firma selbst genutzt wird und ansonsten an Dritte vermietet ist, denkt man über einen Neubau für Bürozwwecke nach – wenn möglich in unmittelbarer Nachbarschaft zum eigentlichen Operationsgebiet an der Steubenstraße 5. Auch in diesem Zusammenhang wünscht sich das Unternehmen eine weitere enge Abstimmung mit bremenports. Im Übrigen, so die Geschäftsführung, sei man mit dem Standort sehr zufrieden.

Auch die Fa.Bugsier, die sich im südlichen Umfeld am Verbindungshafen niedergelassen hat, ist mit der Entwicklung am Standort zufrieden und sieht Perspektiven für eine positive Weiterentwicklung.

#### Fazit:

Die gute Zusammenarbeit zwischen bremenports und den auf der Columbusinsel aktiven Unternehmen sollte genutzt werden, um neue zukunftsorientierte Investitionen der Unternehmen und der öffentlichen Hand durchzuführen. Nicht alle Investitionen in die Infrastruktur müssen öffentlich finanziert werden.

Mit einem abgestimmten Gesamtkonzept können die Interessen der beteiligten Unternehmen mit den allgemeinen Hafen- und Standortinteressen in Einklang gebracht und zielgerichtet umgesetzt werden.

## **9 Zukünftige Bedarfe**

Im vorangegangenen Kapitel über das Nutzungsumfeld am Columbusbahnhof sind bereits Wünsche und Bedarfe der auf der Columbusinsel tätigen Unternehmen beschrieben worden. Die bremenports- Gutachter Schwebe und Janssen haben im Gutachten „Hafenorientiertes Zukunftskonzept – Columbusinsel Bremerhaven“ die Stärken und Schwächen sowie die damit verbundenen Chancen und Risiken für die Unternehmen dargestellt und bewertet.

Im Hinblick auf den Columbusbahnhof und seinen südlichen Immobilienbestand (Bürohaus und Mittelbau) lassen sich aus dem o.g. Gutachten folgende Anforderungen und Bewertungen ableiten:

### **9.1 Columbuskaje**

Im Gutachten heißt es hierzu: „Unter Berücksichtigung von strategischen Überlegungen sollten die nachstehenden dargestellten Nutzungselemente mit unterschiedlichen Prioritäten bei der Wahl einer Ausgestaltungsvariante im Hinblick auf die notwendige Sanierung der Columbuskaje berücksichtigt werden (...) Es zeigt sich, dass dem Nutzungselement „Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen“ Vorrang bei der grundsätzlichen Entscheidung für eine Sanierung der Columbuskaje sowie bei der Wahl von Ausgestaltungsvarianten und bei der Festlegung von Bemessungsschiffen eingeräumt werden sollte. Im Weiteren sollten im Rahmen der technischen Detailplanungen auch die Nutzungselemente „Endausrüstung von Kreuzfahrtschiffen“, „Liegeplätze für Port-, OWEA-Service- und sonstige Schiffe“ (Offshore-Wind-Energie- Anlagen), „Umschlag von konventionellem Stückgut“ sowie „RoRo- und Fahrzeugumschlag“ berücksichtigt werden“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.35/36).

Weiterhin werden im Gutachten die technischen und nautischen Bedarfe bei einer Sanierung der Kaje dargestellt. Der Abschnitt endet mit der Aussage: „Zusammenfassend wird

empfohlen, dem Optimierungsvorschlag „Columbuskaje“ eine „hohe Priorität“ zuzuordnen, d.h. die Umsetzung kurz- bis mittelfristig zu verfolgen“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.37).

Wie bereits im Abschnitt 4.1 dargestellt, ist die Columbuskaje dringend sanierungsbedürftig. Die Sanierung hat hohe Priorität. Sie muss in enger Abstimmung mit der Betreibergesellschaft CCCB erfolgen. Für den Ablauf der Arbeiten hat der Betreiber CCCB folgende Wünsche geäußert:

- möglichst in den Wintermonaten,
- während des laufenden Betriebs,
- von Norden nach Süden.

Welche technische Lösung (Dalben, Böschung, Spundwand) zu wählen ist, ist derzeit nachrangig.

„Die Kaje muss so gebaut werden, dass sie dem nach wie vor wachsenden Markt der Kreuzfahrten und den an ihm beteiligten größer werdenden Schiffseinheiten gerecht wird. Die marktstrategische Ausrichtung des Kreuzfahrtterminals und der zu ihm gehörenden Kaje sowie die notwendige Tiefe der Liegewanne sollten sich nicht ausschließlich an den kleinen und mittleren Schiffgrößen orientieren. Bremerhaven muss infrastrukturell in der Lage sein, auch die immer größeren tiefergehenden Kreuzfahrtschiffe bedienen zu können. Die entsprechende Herrichtung der Columbuskaje ist dafür zwingende Voraussetzung“ (Schwebe/Janssen, 2013, S.36/37). Eine Sanierung der Kaje wird die Rahmenbedingungen für positive betriebswirtschaftliche Ergebnisse des Unternehmens CCCB verbessern und positive touristisch-wirtschaftliche Effekte in den Städten Bremerhaven und Bremen sowie im Umland auslösen.

Bei entsprechender Akquisitions- und Vermarktungsstrategie könnten die touristischen und sonstigen regionalwirtschaftlichen Folgeeffekte noch deutlich verstärkt werden. Die zu erwartenden positiven wirtschaftlichen Effekte lieferten die Begründung für den letzten von der EU mitfinanzierten Ausbau des Kreuzfahrtterminals. Sie dienen gleichzeitig als starkes Argument für einen weiteren Ausbau bzw. eine Optimierung der Anlage.

## **9.2 Kreuzfahrtterminal**

Zum Thema „CCCB/Fahrgastanlage“ wird im „Hafenorientierten Zukunftskonzept“ ausgeführt: „Eine weitere Optimierung stellt der Rückbau der alten Fahrgastanlage mit Bürohaus und Restaurant dar. Der aktuell noch genutzte Mittelbau ist heute nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben, wobei insbesondere die zwingend notwendigen energetischen Sanierungsmaßnahmen sowie der dringende Erneuerungsbedarf der elektrischen Anlagen nicht mehr zu rechtfertigende Aufwendungen darstellen. Vor diesem Hintergrund sollte der Abriss der gesamten nicht mehr bzw. nicht mehr dauerhaft zu nutzenden Bausubstanz aktiv verfolgt werden. Der Rückbau könnte als Folgeprojekt zum EU-finanzierten Kreuzfahrtterminal realisiert und so beispielsweise Erweiterungsmöglichkeiten für das benachbarte CCCB und/oder die Endausrüstung von Kreuzfahrtschiffen schaffen (...) Es wird empfohlen, dem Optimierungsvorschlag „CCCB/Fahrgastanlage“ eine „hohe Priorität“ zuzuordnen, d.h. den Rückbau der alten Fahrgastanlage sowie den Einbezug in das Tourismuskonzept kurz- bis mittelfristig zu verfolgen“ (Schwebe/Janssen, 2013, S. 40).

Unter Berücksichtigung der von der CCCB-Betreibergesellschaft geäußerten Bedarfe ergibt sich folgende schlüssige Argumentation:

- Ein Rückbau des südlichen Teils der Fahrgastanlage – hier: Mittelbau, alte Eingangshalle, ehemaliges Restaurant, Bürohaus, Brückenverbindung zum Mittelbau – eröffnet neue Möglichkeiten der Flächengewinnung, insbesondere für den Kreuzfahrtterminal.
- Die bisher bereits von CCCB genutzten Flächen innerhalb des Mittelbaus und der südlichen Außenflächen in einer Größenordnung von ca. 3.500 m<sup>2</sup> werden durch eine gleich große Multifunktionshalle als Abfertigungsterminal für große Kreuzfahrtschiffe an der Stelle des heutigen Mittelbaus ersetzt. Damit erhält der CCCB nicht nur einen

an der Stelle des heutigen Mittelbaus ersetzt. Damit erhält der CCCB nicht nur einen „Flächenersatz“, sondern eine deutlich verbesserte Abfertigungsqualität und damit eine Anpassung an heutige Anforderungen an reibungslose Logistik. Durch eine vergrößerte Abfertigungstiefe lassen sich damit auch die großen Kreuzfahrtschiffe mit bis zu 4.000 Passagieren abfertigen.

- In Kombination mit dem Neubau einer Multifunktionshalle (multifunktional, damit andere Nutzungen möglich sind, wenn keine Kreuzfahrtschiffe abgefertigt werden) im Bereich des Mittelbaus kann auch die unbefriedigende Verkehrsanbindung des Kreuzfahrterminals neu geordnet werden. Die umständliche Erreichbarkeit von Norden über eine Spitzkehre kann durch eine neu gestaltete Anbindung von Süden sinnvoll ergänzt werden.
- Der Neubau eines Parkhauses an diesem neuen Eingangsbereich zum Kreuzfahrterminal würde zusätzlichen Komfort für Besucher und Kreuzfahrer bieten. Eine Grundauslastung des Parkhauses ließe sich durch die Mieter der neu entstehenden Büroflächen sicherstellen.
- Bau eines hafensorientierten Bürokomplexes in attraktiver Kajenlage: Um auf der Columbusinsel weitere wirtschaftliche Impulse auszulösen, wird der Neubau eines Bürokomplexes als sinnvoll erachtet. Er dient zum einen als Ersatz für das alte Bürogebäude. Zum anderen sollte diese Immobilie ein zusätzliches, quantitativ und qualitativ angemessenes Mietflächenangebot umfassen. Die außergewöhnliche Lage an der Kaje und die Nähe zu den Auto- und Container-Terminals sowie zum Werftbetreiber German Dry Docks macht einen solchen Neubau zum attraktiven Bürostandort für maritime und hafensorientierte Dienstleister, aber auch für andere Unternehmen. In welcher Größenordnung gebaut werden sollte, ist mit einer Marktanalyse zu ermitteln. Die bisherigen Mieter stehen einem solchen Projekt aufgeschlossen gegenüber.
- Bau eines maritimen Themenhotels mit Kreuzfahrt-Bezug: Um die Attraktivität des Standortes weiter zu erhöhen, sollte die Chance genutzt werden, auf der Columbusinsel ein maritimes Themenhotel mit Kreuzfahrtbezug anzusiedeln. Auch hier ist eine Marktanalyse vorzunehmen. In Kombination mit dem Hotel sollte eine attraktive gastronomische Nutzung vorgesehen werden, und zwar im Umfeld der Besuchergalerie (4. OG). Als weitere Attraktion könnte auf dem Dach eine Sky-Bar eingerichtet werden. Außerdem ist zu prüfen, ob an dieser Stelle ein Automaten-Casino betrieben werden kann.
- Erinnerungen an Elvis: Museum oder Dauerausstellung: Für zusätzliche Belebung könnte die Einrichtung eines kleinen Museums oder einer Dauerausstellung sorgen. Hier bieten sich standortbezogene Themen wie z.B. „Elvis in Bremerhaven“ oder „Geschichte der Kreuzfahrt in Deutschland“ an. Ein Ideenwettbewerb könnte inhaltliche Impulse bringen.
- Blockheizkraftwerk zur autonomen Strom- und Wärmeversorgung: Zur autonomen Strom- und Wärmeversorgung sollte auf der Columbusinsel ein Blockheizkraftwerk (BHKW) installiert werden. Die Dimensionierung ist davon abhängig zu machen, ob Kreuzfahrtschiffen in Bremerhaven – wie Fährschiffen an anderen Standorten – eine Versorgung mit Landstrom angeboten werden kann und soll.

### **9.3 Städtebauliche und touristische Entwicklung**

Das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven haben in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen und große Investitionen getätigt, um die Strukturprobleme der Seestadt zu bekämpfen. Ein Schwerpunkt war der Aus- und Aufbau neuer touristischer Strukturen. Stichworte dafür sind die Schaffung des Schaufensters Fischereihafen, die Neugestaltung der Bürgermeister- Smidt-Straße und die Realisierung der Havenwelten. Die Stadt erhielt viele neue Attraktionen und konnte ihr Image merklich verbessern, was sich an steigenden Besucher- und Übernachtungszahlen und einer positiven überregionalen Presseberichterstattung ablesen lässt. Auf dem Arbeitsmarkt, bei den privaten Investitionen und im Wohnungsmarkt gab es die erhofften regionalwirtschaftlichen Folgeeffekte. Den

Wachstumstrends Städte- und Kulturtourismus sowie Kreuzfahrtboom folgend (bis heute anhaltend und auch für die nächsten Jahre zu erwarten), wurde der Nordflügel der alten Fahrgastanlage des Columbusbahnhofs bereits in den Jahren bis 2003 modernisiert. Der traditionsreiche Standort hat jedoch einen gravierenden Nachteil: Er liegt abgelegen mitten im Hafengebiet und damit verkehrstechnisch außerhalb des wirtschaftlich-touristischen Zentrums der Stadt.

Mit der Realisierung der Havenwelten rückte die städtebauliche Entwicklung zwar bis zur Stadtgrenze Bremerhavens (Schleusenstraße) an das Hafengebiet heran, die städtebauliche und touristische Anbindung des Columbusbahnhofs bleibt jedoch unterbrochen. Zwar gibt es seit einigen Jahren eine touristische Bustour und eine traditionelle Hafenrundfahrt per Schiff sowie einen Container-Aussichtsturm, die das rege Hafengeschehen für Touristen erlebbar machen. Gleichzeitig vermittelt der Zollzaun dem Besucher aber die Abgeschlossenheit des Hafenreviers.

Da das Hafengebiet weder von Westen noch von Norden oder Osten touristisch erschließbar ist, kann eine solche – auch städtebaulich interessante – Entwicklung nur von Süden her erfolgen. Die Entwicklung entlang der Lohmannstraße parallel zum Deich zwischen der Schleusenstraße und der Kaiserschleuse steht deshalb im Fokus weiterer Überlegungen. In den vergangenen Jahren hat es dazu bereits diverse Überlegungen und Planungen gegeben. Daran waren neben bremenports die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) und die Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen (BEAN) beteiligt (siehe Literatur- und Quellenverzeichnis zu dieser Studie). Ein wesentlicher Hinderungsgrund für eine übergreifende Stadtplanung war und ist die hoheitliche Planungszuständigkeit: Das Hafengebiet ist nach wie vor stadtbremisch und als „Sondergebiet Hafen“ ausgewiesen. Damit enden alle städtebaulichen Zuständigkeiten der Stadt Bremerhaven an der Schleusenstraße.

Ein Ansatz, der verfolgt wurde, war eine Studie des Architektenbüros Westphal, Bremen, zum Thema „Port Service Tower“. Sie beschäftigte sich 2008 mit der Idee, in der Nähe der Kaiserschleuse ein etwa 20-stöckiges Hochhaus zu errichten, um dort wesentliche hafenbezogene Dienstleistungen zu konzentrieren. Dieses Projekt wäre ein sinnvoller städtebaulicher Trittstein zwischen den Havenwelten/Innenstadt und dem Columbusbahnhof gewesen – verbunden mit einer deutlichen Aufwertung der direkten Nachbarschaft. Am Ende wurde auf eine Realisierung verzichtet, um die zwischenzeitliche Entwicklung in den Havenwelten nicht zu konterkarieren.

Als Konsequenz muss ein neuer Ansatz gewählt werden, der jedoch nicht die gleiche Größenordnung und auch nicht denselben Standort verlangt. Bei allen städtebaulichen und strukturellen Überlegungen zur Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur zwischen den Havenwelten und dem Kreuzfahrtterminal bleibt zu berücksichtigen, dass man sich nördlich der Schleusenstraße

- auf stadtbremischem Gebiet,
- im Sondergebiet Hafen mit allen sicherheitsrelevanten Einschränkungen,
- im Zollausland und
- in einem logistisch geprägten Gewerbegebiet mit hohen Anforderungen an eine zuverlässige und schnelle Verkehrsabwicklung

befindet.

Das bedeutet nicht, dass man nicht über städtebauliche Integrationsentwicklungen diskutieren kann. Es sind aber wesentliche Vorbedingungen als gegeben zu akzeptieren. Eine touristische Entwicklung in diesem Bereich kann deshalb nur in Form einzelner Trittsteine funktionieren.

Es gibt in Bremerhaven weiterhin Bedarf für ein attraktives Freizeitangebot, speziell für die junge Bevölkerung. Werden solche Angebote professionell entwickelt und betrieben, können sie weit über die Stadtgrenzen hinaus Anziehungskraft ausüben. Ein Indoor-Sport- und

Freizeitpark könnte eine solche Attraktion darstellen. Er könnte diverse Sport- und Freizeitaktivitäten anbieten – vom Klettern bis zum Skaten, vom Bowlen bis zum Billard, mit Internetcafé, Restaurant und Diskothek. Das Alte Kraftwerk bietet sich als Standort für solche Aktivitäten an. Ein solcher Fun-Park könnte je nach Ausstattung besonderes Hafenflair bieten. Gleichzeitig könnte er für eine attraktive Verknüpfung zwischen den Havenwelten und dem Columbusbahnhof sorgen.

Es empfiehlt sich, Kontakt zu privaten Investoren und Betreibern aus diesem Marktsegment aufzunehmen, um die Machbarkeit eines solchen Vorhabens auszuloten.

**Fazit:**

Die Columbuskaje muss saniert werden. Der Kreuzfahrtterminal sollte im Süden an Stelle des Mittelbaus eine moderne infrastrukturelle Ergänzung zur Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit erhalten. Zwischen den Havenwelten und dem Columbusbahnhof sollten touristische Trittsteine realisiert werden. Sie könnten dazu beitragen, die urbane Entwicklung entlang der Lohmannstraße von den Havenwelten bis zum Columbusbahnhof fortzusetzen.

## 10 Perspektive für den Columbusbahnhof

Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Ausführungen und unter dem Vorbehalt einiger noch von Sachverständigen näher zu betrachtenden Teilaspekte (Gebäudesubstanz, Gründungsverhältnisse der Altgebäude, Vermarktungsfähigkeit neu entstehender Nutzungskapazitäten) bieten sich folgende Perspektivvarianten an:

### 10.1 Variante 1: Sanierung im Bestand

Wenn der gesamte zu betrachtende Gebäudekomplex – bestehend aus Mittelbau, Brückenverbindung, Eingangshalle nebst Restaurant und Bürohaus – erhalten bleiben und weiterhin wie bisher genutzt werden soll, sind umfangreiche Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten kurzfristig umzusetzen, damit den aktuellen rechtlichen Vorschriften und Standards Rechnung getragen wird. Nach aktuellen Zahlen der bremenports GmbH & Co.KG sind folgende Kostenpositionen zu berücksichtigen:

Tabelle 1: Kostenschätzung zur Sanierung im Bestand

Nr.	Position	Kostenschätzung (in 1.000 €)
1	Modernisierung der elektrischen Anlage	1.000
2	Erneuerung der Heizungs- und Klimatechnik	450
3	Fassadenrenovierung und Wärmedämmung	2.330
4	Sanitär- und Malerarbeiten	370
5	Fußbodenerneuerung	400
6	Decken und Dachabdeckungen	420
7	Herrichten bzw. Neubau von Lastenfahrstühlen	270
	Sanierungskosten gesamt	4.240

Die Sanierung im Bestand beinhaltet demnach Sanierungs- und Modernisierungskosten in Höhe von knapp 5,2 Mio. € (ohne Reserven für Unvorhergesehenes).

### 10.2 Variante 2: Rückbau

Wenn eine Verbesserung der derzeitigen Situation erreicht werden soll, ist ein Rückbau der vorhandenen Bausubstanz vollständig oder zumindest teilweise notwendig. Die folgende Kostenbetrachtung stellt die Rückbaukosten der einzelnen Bestandteile dar:

Tabelle 2: Kostenschätzung für den Rückbau

Nr.	Position	Kostenschätzung (in 1.000 €)
1	Rückbau des Bürogebäudes allein (ca. 10.000 m <sup>3</sup> BRI)	130
2	Rückbau des Mittelbaus allein (ca. 45.000 m <sup>3</sup> BRI)	400
3	Rückbau Eingangshalle und Restaurant (ca. 7.000 m <sup>3</sup> BRI)	50
4	Rückbau Übergangsbrücken allein (ca. 2.300 m <sup>3</sup> BRI)	50
5	Weitere Kosten, z.B. Baustelleneinrichtung, Baugrubenverfüllung, Abbruch Tunnelanlage, Altlastenentsorgung, Teilabriss des Bahnsteigs und Gleisentfernung	100
	Abbruchkosten gesamt	730

Wenn also der gesamte Gebäudekomplex aus Bürogebäude, Mittelbau, Eingangshalle etc. zurückgebaut würde, um die Voraussetzung für die Schaffung neuer Strukturen zu schaffen, entstünden reine Rückbaukosten in einer geschätzten Höhe von rund 730.000 €.

Mit dem Rückbau allein – unabhängig ob Gesamtkomplex oder Teile – ist es jedoch nicht getan, denn im jeweils verbleibenden Gebäudeteil müssen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden. Folgende Kostenpositionen fließen in diese Betrachtung ein:

Tabelle 3: Ersatzmaßnahmen bei Rückbau

Nr.	Position	Kostenschätzung (in 1.000 €)
1	Bei Rückbau des Mittelbaus Neugestaltung des südlichen CCCB-Giebels	110
2	Bei Rückbau des Mittelbaus Wiederherstellung der Zuschauergalerie	1.800
3	Neuanlage der Fluchtwege	110
4	Schließung der Durchgänge zum Bürohaus	50
5	Umbau der Haustechnik	260
6	Kosten wie z.B. Verlagerung von Trafostation, Mobilfunkanlagen, Genehmigungen, etc.	250
	Gesamt	2.580

Wenn also der gesamte Gebäudekomplex zurückgebaut würde, ohne neue Gebäude zu erstellen, entstünden Gesamtkosten in Höhe von 3, 31 Mio. €. Bei einem Rückbau des Mittelbaus müsste der Hafenkaptän andere Räumlichkeiten anmieten. Gleiches gilt für die derzeitigen Mieterfirmen im Bürogebäude.

### 10.3 Variante 3: Neubau

Die Variante 3 knüpft an die Variante 2 insoweit an, dass entweder Teile oder aber der gesamte Gebäudekomplex abgerissen wird, um Platz für neue Gebäude zu schaffen. Die weitestgehende Variante ist ein kompletter Rückbau mit einem nachfolgenden Neubau-Investment. Denkbar sind auch Teilrückbauversionen – z.B. nur des Mittelbaus oder nur des Bürogebäudes. Angesichts der in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten baulichen und wirtschaftlichen Verhältnisse spricht jedoch alles dafür, einen kompletten Rückbau vorzunehmen und ihn mit einer Neubauinvestition zu verbinden. Bei einem Rückbau des kompletten Gebäudekomplexes ist zunächst zu berücksichtigen, dass die bisherigen Mieter während der Bauzeit alternativ untergebracht werden. Es muss unbedingt darauf geachtet werden, dass die vorübergehend ausgelagerten Firmen nach Fertigstellung des Neubaus

auf die Columbusinsel zurückkehren. Schließlich sind sie es, für die die Neubauten errichtet werden. Die angesprochenen Firmen sind zu einem solchen Doppelumzug bereit. Bevor also über Neubauten gesprochen wird, müssen Kosten für Rückbauten in Höhe von rund 730.000 € (bei einem kompletten Abriss) sowie für eine vorübergehende Unterbringung von Mietern einkalkuliert werden.

Aus den vorangegangenen Kapiteln lässt sich der Bedarf für einen Neubau am Ort des heutigen Mittelbaus grob darstellen. Dieser Bedarf ist durch eine von einem Architekturbüro seriös ermittelte Vorplanung (inklusive Kostenschätzung) zu untermauern.

Zum Neubauprogramm gehören unabdingbar folgende Bestandteile:

- der Bau einer Multifunktionshalle mit ca. 3.500 m<sup>2</sup> Fläche und einer Deckenhöhe von rund 6 m auf Erdgeschosshöhe als Ersatz für im Mittelbau genutzte Lagerflächen und zur Optimierung für den Kreuzfahrtterminal (Anbau an den bestehenden Altbau);
- der Neubau eines separaten Eingangsbereichs zur Multifunktionshalle und zum Kreuzfahrtterminal sowie zu den oberen Stockwerken;
- die Schaffung von ca. 3.000 m<sup>2</sup> Bürofläche in den darüber liegenden Stockwerken, die Ersatz für die zurückgebauten Flächen bieten und einen marktgerechten Zusatzbedarf abdecken;
- die Wiederherstellung der Besuchergalerie im 4. Obergeschoss;
- die Wiederherstellung des Hochsteiges im 2. Obergeschoss;
- die Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur im neuen Eingangsbereich zum Kreuzfahrtterminal. Dadurch ist erstmals eine optimale Anbindung an die Bremerhavener Innenstadt möglich.

Wünschenswert wären weitere Programmelemente, die einem Investment an dieser Stelle zusätzliche Attraktivität verleihen könnten. Hierzu zählen folgende Positionen:

- die Einrichtung eines kreuzfahrtbezogenen Themenrestaurants mit Verbindung zur Besuchergalerie im 4. Obergeschoss;
- der Bau eines maritimen Themenhotels mit Kreuzfahrt-Bezug nach vorheriger Marktanalyse durch eine einschlägige Gutachtergruppe;
- die Einrichtung eines kleinen Museums oder einer Dauerausstellung mit Themen wie „Elvis in Bremerhaven“ oder „Geschichte der Kreuzfahrt in Deutschland“ sowie
- die Einrichtung einer Sky-Bar.

Im Umfeld des zu planenden Neubaus sind weitere Programmelemente sinnvolle Ergänzungen, die das Investment zusätzlich tragfähiger gestalten könnten. Hierzu zählen:

- der Bau eines PKW-Parkhauses am neu gestalteten Eingangsbereich. Seine Lage und Größe bestimmt sich aus den letztlich realisierbaren und oben beschriebenen Programmelementen;
- der Neubau eines Blockheizkraftwerkes (BHKW) zur autonomen Versorgung des gesamten Gebäudekomplexes inklusive des verbleibenden Altgebäudes (Kreuzfahrtterminal). Hier ist zu prüfen, ob ein solches BHKW auch die Landstromversorgung von Kreuzfahrtschiffen übernehmen kann.

Wie an anderer Stelle bereits erwähnt, muss ein solches Investment nicht ausschließlich zu Lasten der öffentlichen Hand gehen. Wenn die bestehenden Erbpachtbedingungen flexibel verhandelt werden können oder gar privates Eigentum an dieser Stelle erworben werden kann, kann es für einen Privatinvestor äußerst interessant sein, sich auf der Columbusinsel zu engagieren.

Aber auch für die Freie Hansestadt Bremen kann ein Investment an dieser Stelle sinnvoll sein, wenn es gelingt, neue wirtschaftliche Aktivitäten zu bündeln sowie langfristig höhere Einnahmen über Vermietungen und Pachten zu erwirtschaften. Günstige Zinsbedingungen und verhaltene Rendite-Erwartungen befördern ein solches öffentliches Engagement.

## 11 Literaturverzeichnis

Schwebe/Janssen, Hafenorientiertes Zukunftskonzept–Columbusinsel Bremerhaven, Auftraggeber: Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen, bremenports GmbH&Co.KG, Bremerhaven, September 2013

Tourismuskonzept Land Bremen 2015, Ein Beitrag zum Strukturkonzept 2015, Auftraggeber: Der Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen, 2010

Tourismuskonzept Bremerhaven, Magistrat Bremerhaven und Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung, Bremerhaven, 2010

Lüneburg/Ramms, Hafenareale als urbane Investitionsstandorte, BAW Institut für regionale Wirtschaftsforschung, Bremen, 2005

Haller/Landsberg, Wirtschaftsinitiativen für die Region Bremerhaven, Studie im Auftrag des Arbeitskreises „Wirtschaftsstruktur Region Bremerhaven“, BAW Institut für Wirtschaftsforschung GmbH, Bremen, 2005

Arno Hartog, Bremerhavens Tor zur Welt, 80 Jahre Columbuskaje Bremerhaven, Bremen, 2008

Prof. Dr. Frank Haller, Zehn Kernprojekte für das Gebiet Neuer Hafen mit Umfeld sowie Schleusenstraße/ Kaiserschleuse, Thesenpapier, Bremen, 2010

Andreas Jacobsen, Havenwelten am Alten/Neuen Hafen in Bremerhaven, Entwicklungsperspektiven auf der Grundlage eines Vergleichs mit ausgewählten Referenzprojekten aus Deutschland und Europa, Hanse Projekt GmbH, Bremen/Bremerhaven, 2011

Prof. Dr. Frank Haller, Dr.Uwe Färber, Zukunftsprojekte für die Havenwelten und ihr Umfeld, Studie im Auftrag der Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen mbH &Co.KG, HWB GmbH, Bremen, 2012

PÖRY Deutschland GmbH, Anbindung Kreuzfahrtterminal Bremerhaven, 2013

Landsberg/Wehling, Entwicklung des Vorhabens Havenwelten in Bremerhaven, Dokumentation des Projektfortschritts und der regionalwirtschaftlichen Effekte, BAW Institut für regionale Wirtschaftsforschung GmbH, Bremen, 2008

Dienstleistungszentrum Columbusbahnhof, Studie von Westphal Architekten BDA, Bremen, 2002

Internet – Recherche, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2013

Planungsunterlagen aus dem Archiv von bremenports GmbH &Co.KG, Bremerhaven, 2013

Interne Vermerke und Controlling – Berichte von bremenports GmbH &Co.KG, Bremerhaven, 2013

Flächen – Statistik des Kreuzfahrtterminals, Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH &Co.KG, Bremerhaven, 2013

Recherche der aktuellen Nutzungsüberlassungs- sowie Miet- und Erbpachtverträge aus der Abteilung Immobilien und Grundstücke von bremenports GmbH &Co.KG

Diverse Interviews und Gespräche mit Unternehmens- und Institutionenvertretern von Mietern im Bürohaus, im Mittelbau, im Kreuzfahrtterminal, von Erbpachtnehmern sowie den senatorischen Dienststellen, Magistratsvertretern und städtischen Bremerhavener Gesellschaften