

Vorlage für die Sitzung des Senats am 6. November 2018

Neubau der Nordmole in Bremerhaven

Sondervermögen Fischereihafen

A. Problem

Die im Auftrag des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen von bremenports bewirtschafteten Hafenanlagen in den sonstigen Sondervermögen Hafen und Fischereihafen (wasserseitig) haben zunehmend ihre wirtschaftliche Lebensdauer erreicht. Daraus ergeben sich sukzessiv höhere Unterhaltungs- und Sanierungsaufwendungen bzw. die Sanierungsfähigkeit der Bauwerke ist teilweise nicht mehr gegeben.

Die Bauwerke werden regelmäßig inspiziert und auf ihren technischen Zustand hin überprüft. Auf dieser Grundlage informiert der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen regelmäßig in den Gremien über den Zustand des öffentlichen Hafeninfrastukturvermögens. Jüngere Befassungen dieser Art waren:

- die Vorlage Nr. 18/567-L/S für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zugleich als Sondervermögensausschüsse für das Sondervermögen Hafen und das Sondervermögen Fischereihafen am 4. Juni 2014, sowie
- die Vorlage 18/480 L (zugleich 18/574 S) für die Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses am 11.07.2014.
- eine Vorlage für die Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen am 1. Juni 2016,
- Berichterstattungen im Zusammenhang mit der Haushaltsaufstellung für den Doppelhaushalt 2018/19.

Der dringende Sanierungsbedarf der Geeste-Nordmole an der Einfahrt zum Bremerhavener Fischereihafen war stets Gegenstand dieser Befassungen.

Zudem wurde in der Vorlage für die Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen am 07.11.2012 ein „*Hafenorientiertes Zukunftskonzept Geestemündung Bremerhaven*“ öffentlich vorgestellt, das bereits damals den absehbaren Sanierungsbedarf der Nordmole zum Gegenstand hatte.

bremenports wurde daraufhin vom Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen mit der Erstellung einer ES-Bau zur Sanierung der Nordmole aufgefordert.

Die wesentlichen Inhalte werden hier nachfolgend wiedergegeben:

Die Geeste und ihr Vorhafen

Die Mündung der Geeste in die Weser wird durch zwei Molen-Bauwerke gegen Seegang und Strömung gesichert. Im Schutz dieser Molen liegt der Schleusenvorhafen mit dem Einfahrtsbereich in die Doppelschleuse des Fischereihafens. Darüber hinaus befinden sich hier Liegeplätze des Lotsenversetzdienstes, des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA), der Seenotretter, der Binnenschifffahrt, der Anleger der Weserfähre Bremerhaven-Nordenham Blexen sowie Anleger des Zolls und der Wasserschutzpolizei. Die kajen- bzw. ufernahen landseitigen Flächen sind mit Verwaltungs- und Funktionsgebäuden für Lotsen, WSA, Zoll etc. sowie Einrichtungen des Alfred-Wegener-Instituts für polare Meeresforschung und der Hochschule Bremerhaven belegt. Zudem wurde und wird die vorhandene historische Bebauung in den vergangenen Jahren durch neue Wohn- und Bürogebäude ergänzt.

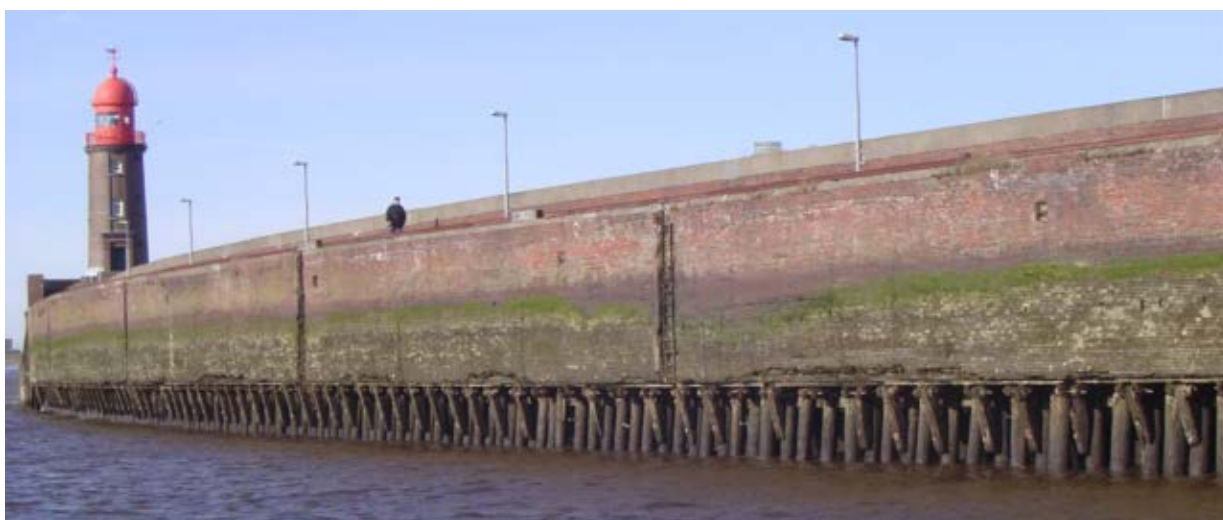


Abbildung: Die Bremerhavener Nordmole

Das Bauwerk und seine Umgebung

Die bestehende Nordmole der Geestemündung wurde 1912/13 als Mauerwerkskaje auf einer Holzpfahlgründung mit Holzspundwand errichtet. Die Mole war ursprünglich Bestandteil der Ufereinfassung der Einfahrt zur Dockschleuse in den Alten Hafen. Die Dockschleuse wurde 1933 außer Betrieb genommen und verfüllt. Auf der Mole wurde ein Turm mit Klinkerverblendung, mit roter, halbkugelförmiger Eisenlaterne und Galerie als neues Backbordfeuer errichtet. Dieses Seezeichen, das seit 2001 unter Denkmalschutz steht, wurde 1914 in Betrieb genommen und wird bis heute betrieben. Der landseitige Zugang zur Nordmole erfolgt über die Straße „Am Alten Vorhafen“. Hier wurde bereits 1913 u.a. das alte Flusslotsenhaus errichtet. Aufgrund von Bauwerksschäden sowohl am Lotsenhaus als auch an Teilen der Ufereinfassung wurde zwischen 1996 und 2004 die alte, holzpfahlgegründete Ufermauer entlang der Straße „Am Alten Vorhafen“ durch eine einfach verankerte Spundwand ersetzt und 2007 eine neue Lotseneinsatzstation errichtet.



Die Nordmole sichert bzw. schützt seit über einhundert Jahren die Zufahrt zum Fischereihafen. Von 1997 bis 2001 wurde die Fischereihafenschleuse erweitert und für die damals bekannten zukünftigen Anforderungen ausgelegt. Die kleinere Schleusenkammer mit einer Länge von 100 m und einer Breite von 12 m blieb bestehen, die Hauptkammer wurde auf eine Länge von 181 m und eine Breite von 35 m ausgebaut.

Die Nordmole befindet sich im Eigentum der Freien Hansestadt Bremen (Land) und liegt im Zuständigkeitsbereich des Sondervermögens Fischereihafen. Der Turm selbst ist ein aktives Leuchtturm und steht derzeit im Eigentum des Bundes, vertreten über dessen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Der direkt an die Nordmole angrenzende, bis 2004 erneuerte Uferabschnitt vor dem neuen Lotsenbetriebsgebäude befindet sich im Eigentum und Verantwortungsbereich der Stadt Bremerhaven.

Der bauliche Zustand der Nordmole

Ausgehend von der sich auf Basis von Sichtprüfungen ergebenden Annahme eines absehbaren Versagens des Bauwerkes wurde die Nordmole im Jahr 2011 einer umfassenden Bauwerksinspektion unterzogen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Holzpfahlgründung des Bauwerks detailliert untersucht. Das dabei festgestellte Schadensbild führte dazu, dass die Standsicherheit der Mole rechnerisch nicht mehr nachgewiesen werden konnte. Die Nordmole ist deshalb seither für die Öffentlichkeit gesperrt.

Aufgrund der bestehenden Schäden kann ein Versagen des Bauwerks bzw. von Einzelabschnitten – vor allem bei höheren Belastungen z.B. infolge einer Sturmflut – nicht ausgeschlossen werden. Die Folge wären, neben einem erheblichen materiellen Schaden, Einschränkungen für die Schifffahrt.

Im schlimmsten Fall müsste die Geestemündung mit der Einfahrt in den Fischereihafen, der Betriebskaje des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes sowie der Fähranleger Bremerhaven für die Schifffahrt komplett gesperrt werden. Zudem könnten sich Folgewirkungen für die Nutzbarkeit des Weserstrandbades ergeben.

Nautische Situation im Bestand

An Nord- und Südmole ist es in den vergangenen Jahren immer wieder zu Havarien gekommen. An der Nordmole waren in diesem Zusammenhang wiederholt Reparaturen an der vorgesetzten Mauerwerksfassade erforderlich. Die Ursachen der Havarien sind unterschiedlicher Art. In jedem Fall weist die Anzahl der Havarien aber auf ein erhöhtes Risiko für die Schifffahrt hin, welches zumindest anteilig den schwierigen nautischen Einfahrtsverhältnissen geschuldet ist. Eine Neugestaltung sollte insofern genutzt werden, um die bestehende Problemlage zu entschärfen.

Sedimentation

Für die Entwicklung des Fischereihafens und mithin für die Gestaltung der künftigen Nordmole ist neben den nautischen Belangen auch die Ablagerung von Sedimenten von besonderer Bedeutung. Im Status quo lagert sich im Bereich der Molenköpfe regelmäßig Sediment ab (sogenannte „Barre“), was eine aufwändige Unterhaltung der Hafensohle im Vorhafen notwendig macht. Durch die Barre wird die Möglichkeit der Wasser-Injektion stark eingeschränkt, da in Schwebelag gehaltenes bzw. gebrachtes Sediment (Fluid-Mud) sich hinter der Barre sammelt und nicht in die Weser ablaufen bzw. zurückgeführt werden kann. Diese Ablagerungen führen zu einem Sohlgefälle von der Barre in Richtung der tieferliegenden Schleusenkammersohle. Die verminderten Wassertiefen sowie das Sohlgefälle zur Schleuse hin führen dazu, dass die vorhandenen Abmessungen und Kapazitäten der Schleuse im bisherigen Zustand nicht ausgeschöpft werden können.

B. Lösung

Zur Vorbereitung der notwendigen Entscheidung über das „Wie“ der Nordmolen-Sanierung bzw. -Neubaus wurden in der ES Bau zum einen die Zielstellungen und Anforderungen an eine neue Mole untersucht. Zum anderen wurden die Varianten:

- Sanierung der vorhandenen Mole
- Neubau in heutiger Lage und
- Neubau in neuer Lage

auf Vor- und Nachteile, sowie deren wirtschaftliche Nachhaltigkeit untersucht. Diese Untersuchungsergebnisse werden hier in Kurzform dargestellt:

Zielstellungen und Anforderungen an eine Sanierung bzw. den Neubau

Mit Blick auf die Entwicklung des Fischereihafens wurden die Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) und die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH (FBG) in den Erstellungsprozess der ES Bau mit einbezogen. Beide Gesellschaften haben auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Baumaßnahmen an der Nordmole zu nutzen, um insgesamt die Hafenzugänglichkeit an aktuelle und vor allem künftige Nutzungen anzupassen. Eine leistungsfähigere Zufahrt in die Häfen bietet den Bestandsunternehmen mit wasserseitigem Umschlag deutliche Vorteile in den Standortbedingungen und –perspektiven.

Im Zuge der ES Bau Erstellung wurden die Hauptinteressen im Zusammenhang mit der Sanierung bzw. dem Neubau der Nordmole an der Geeste-Einfahrt durch bremenports wie folgt zusammengefasst:

- Fortführung des, mit dem (Um-)Bau der Doppelschleuse begonnenen, Planungsansatzes zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit des Fischereihafens für größere Schiffseinheiten als Grundlage für die Bestandsentwicklung der Anrainer des Fischereihafens sowie der langfristig orientierten Entwicklung der Gewerbegebiete
- Wirtschaftlichkeit (niedrige Investitionskosten, geringe Unterhaltungskosten, hohe Nutzungsdauer),
- einfache und sichere Navigation und damit ausreichend große Sicherheit gegen Schadensfälle (Vermeidung / Reduzierung von Havarie Risiken)
- Berücksichtigung von Nutzungsinteressen angrenzender Bereiche, des Städtebaus und des Denkmalschutzes
- Berücksichtigung des Einflusses auf den Hochwasserschutz in der Geestemündung
- Umweltverträglichkeit
- Nutzung für Freizeit und Erholung.

Umfassende Untersuchungen zur Festlegung der Vorzugsvariante

Zur Festlegung einer Vorzugsvariante für die künftige Gestaltung der Nordmole an der Geeste wurden durch bremenports, das Fraunhofer Center for Maritime Logistics, Hamburg und den Baugrund- und Sedimentationsexperten Prof. Nasner, Bremen umfassende Untersuchungen und Analysen vorgenommen.

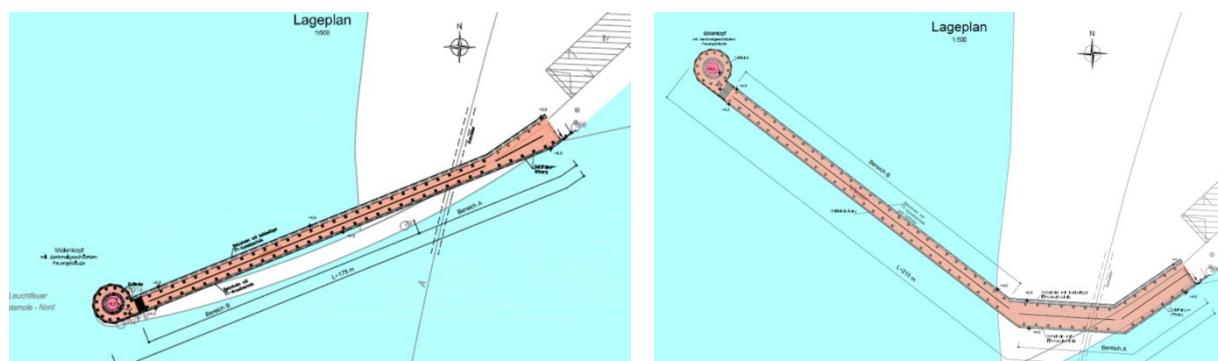
Die betrachteten Varianten waren im Einzelnen:

1. eine Sanierung der vorhandenen Mole
2. ein Neubau in annähernd gleicher Lage (jedoch ohne Krümmung), inklusive eines Rückbaus der alten Mole
3. ein Neubau in neuer Lage inklusive eines Rückbaus der alten Mole

Im Ergebnis der detaillierten Prüfungen ergab sich, dass eine Sanierung der Nordmole im Bestand nur mit erheblichem technischem und finanziellem Aufwand möglich wäre. Zugleich wäre die notwendige Verbindung von neuer Bausubstanz mit dem mehr als einhundert Jahre alten Bestand extrem risikobehaftet und mithin nicht wirtschaftlich. Aus diesen Gründen wurde diese Variante nicht weiter untersucht.

Für die beiden Neubauvarianten wurde berücksichtigt, dass das Erscheinungsbild der Mole durch eine Vorsatzschale mit Verblendmauerwerk sowie das denkmalgeschützte Leuchfeuer am Molenkopf erhalten bleibt.

Die Konstruktionen wurden statisch-konstruktiv vorbemessen, die erwartbaren Baukosten geschätzt und die Varianten hinsichtlich der vorgenannten Planungskriterien bewertet.



Untersuchte Neubauvarianten in alter und neuer Lage

Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass ein Neubau in gleicher Lage keine positiven Verbesserungen für die Erreichbarkeit des Fischereihafens mit sich bringen und das Nutzungspotential der Fischereihafenschleuse sowie des Fischereihafens weiterhin nicht ausgeschöpft werden könnte. Auch bliebe die bestehende Sedimentationsproblematik im Geeste-Vorhafen und in der Fischerhafenschleuse unverändert. Während der Herstellung der neuen Mole käme es darüber hinaus zu Beeinträchtigungen für die Berufsschifffahrt.

Darüber hinaus wird prognostiziert, dass ausschließlich ein Neubau der Geeste-Nordmole in veränderter Lage in Verbindung mit einer Anpassung der bestehenden Südmole eine nachhaltige Inwertsetzung der Nordmole nach sich zieht.

Diese Variante eröffnet zugleich die Möglichkeit, die mit dem Ausbau der Fischereihafenschleuse Ende der 1990er Jahre begonnene Verbesserung der Erreichbarkeit des Fischereihafens fortzuführen. Die Verlegung der Nordmole wurde durch bremenports im Planungsprozess vorab grundsätzlich mit dem WSA abgestimmt. Der Teil, der neu in die Bundeswasserstraße hineingebaut wird, gehört noch zum sogenannten Mündungstrichter und wäre nach Bundeswasserstraßengesetz unentgeltlich zu überlassen. Eine abschließende Klärung dieser Fragen erfolgt im späteren Genehmigungsverfahren, in dem das WSA als Träger öffentlicher Belange und als Planungsbetroffener offiziell beteiligt wird.

Die veränderte Lage hat darüber hinaus Vorteile für den geschützten Bereich des Weser-Strandbades, da dieser größer wird und nach der Fertigstellung mit weiteren Sand-Anlandungen zu rechnen ist.

Die Vorzugsvariante in neuer Lage wurde vom bremenports-Planungsteam Vertretern der Stadt BHV und der Erlebnis BHV vorgestellt. Die in der ES Bau gezeigte neue Lage ist als Beispiel zu verstehen und entspricht aufgrund ausstehender Untersuchungen noch nicht zwangsläufig der später zu realisierenden Untervariante.

Notwendige Detailplanung der Vorzugsvariante

Im Zuge der vorliegenden ES Bau wurden bereits Untersuchungen durchgeführt, um die mögliche Lage und Ausgestaltung der künftigen Nordmole einzugrenzen. Dazu wurden eine nautische Simulation sowie Untersuchungen zum Sedimentationsverhalten durchgeführt. Im Hinblick auf die erwarteten Auswirkungen des Nordmolen-Neubaus auf das Sedimentationsverhalten in der Geestemündung wurde eine zusätzliche Verlängerung der Südmole in die Planungen mit aufgenommen. Erwartet wird, dass die erforderlichen Realisierungskosten für die Verlängerung der Südmole zu langfristigen Einsparungen in der Unterhaltung der Hafensohle führen. Da sich die Fachgebiete Nautik und Sedimentation grundsätzlich gegenseitig beeinflussen, sind im Zuge der weiteren Planungen gutachterliche Untersuchungen für die detaillierte Ausgestaltung der Geestemolen unter Einbindung des Hafenamtes und der Lotsen erforderlich. Diese Aspekte werden im Zuge der Bearbeitung des Bauentwurfes dementsprechend berücksichtigt.

Anzunehmende Verfahrens- und planungsrechtliche Erfordernisse

Bei dem Neubau der Nordmole in veränderter Lage handelt es sich voraussichtlich gemäß § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) um eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer, welches grundsätzlich der vorherigen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bedarf. Für ein nicht UVP - pflichtiges Vorhaben könnte an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, was hier aber zunächst nicht erwartet wird. Die zuständige Genehmigungsbehörde ist der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

Kosten für Planung und Bau

Ausweislich der von bremenports erstellten ES Bau ergeben sich zum jetzigen Planungsstand die folgenden Kostenansätze:

Var	Beschreibung	Ing-Leistungen	Gutachten / Leistungen Dritter	Bau	Komp.	Gesamt
1	Neubau in heutiger Lage	1,7	0,34	11,4	-	13,4
2	Neubau in neuer Lage in Verbindung mit einer Verlängerung der Südmole	2,24	0,45	14,9	0,6	18,2
		0,9	0,1	5,7	0,1	6,8

Auf Basis der vorliegenden ES Bau ergeben sich somit Investitionskosten (inklusive der notwendigen Kompensation) in Höhe von 25,00 Millionen € für die Vorzugsvariante einer Nordmole in geänderter Lage. Zusätzlich ist vorgesehen, im Rahmen des Projektes die Refinanzierung einer vorhandenen Stelle im Produktplan 81 für den Zeitraum 2018 bis 2025. vorzunehmen. Diese Kosten, die sich im Wesentlichen auf die erforderliche Projektkoordination der beteiligten Ressorts und Gesellschaften sowie der verschiedenen Stellen Bremerhavens und des Bundes und den Betroffenen beziehen, belaufen sich auf insgesamt 540.000 Euro, so dass mit der Realisierung der Vorzugsvariante Gesamtkosten von 25,54 Millionen € verbunden sind.

C. Alternativen

Aufgrund der Risiken eines Totalversagens der über einhundert Jahre alten Nordmole ist eine Sanierung der Nordmole unumgänglich. Das Ergebnis der ES Bau kommt wie dargestellt zu der Empfehlung eines Neubaus in neuer Lage. Aus den dargestellten Gründen ist die genannte Vorzugsvariante die wirtschaftlich nachhaltigste Alternative. Deswegen wird keine alternative Variante empfohlen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Planung und Umsetzung der Maßnahme soll durch die bremische Hafenmanagementgesellschaft bremenports erfolgen, die im Rahmen einer gesonderten Beauftragung mit der Planung und Projektsteuerung beauftragt werden soll. Die Projektkosten (Planung und Bau) werden auf Basis der ES-Bau nach heutigem Preisstand 25,00 Mio. € betragen. Zusätzlich ist vorgesehen, im Rahmen des Projektes die Refinanzierung einer vorhandenen Stelle im Produktplan 81 für den Zeitraum 2018 bis 2025. vorzunehmen. Diese Kosten belaufen sich auf insgesamt 540.000 Euro und sind als Bestandteil der Planungs- und Baukosten im Projekt mit zu veranschlagen.

Nach jetzigem Stand gestaltet sich die zeitliche Perspektive und damit verbunden die Mittelabflussplanung wie folgt:

Jahr	Kosten [€]	Zweck
2019	240.000	Planungsmittel
2020	560.000	Planungsmittel
2021	1.500.000	Planungsmittel
2022a	1.400.000	Planungsmittel
2022b	5.000.000	Baumittel
2023	5.000.000	Baumittel
2024	7.000.000	Baumittel
2025	4.840.000	Baumittel
Summe	25.540.000	

Das Projekt wurde in der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung (PPL81 / Land) mit insgesamt 24,4 Mio. € berücksichtigt.

Erste Planungsmittel für die beschlossenen Haushalte 2018/2019 stehen im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Fischereihafen zur Verfügung.

Zur Finanzierung der Planungsphase 2020 - 2022 ist eine Verpflichtungsermächtigung notwendig. Eine weitere Verpflichtungsermächtigung über 540 T€ ist zur Absicherung der Refinanzierung des Personals zur Projektkoordinierung bis 2025 erforderlich.

Die Planung und der Neubau der Bremerhavener Nordmole an der Einfahrt zum Fischereihafen entfalten keine geschlechtsspezifischen Wirkungen, da Frauen wie Männer an der künftigen Nutzung einen gleichberechtigten Anteil haben werden. Somit besteht keine Gender-Relevanz.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen, der Senatskanzlei, dem Magistrat der Stadt Bremerhaven und der bremenports als Geschäftsbesorger für das Sondervermögen Fischereihafen (Wasserseite) abgestimmt. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird sich auch als Sondervermögensausschuss am 5. Dezember 2018 mit der Angelegenheit befassen.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt entsprechend der Vorlage 2459/19 den Bericht zum Zustand der Bremerhavener Nordmole mit der Empfehlung einer Vorzugsvariante in

Form eines Neubaus in neuer Lage zur Kenntnis.

2. Der Senat stimmt dem Neubau der Bremerhavener Nordmole mit voraussichtlichen Gesamtkosten von 25,54 Mio. € zu.
3. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die Planungsaktivitäten voranzutreiben.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Finanzen die haushaltsrechtliche Ermächtigung für die Planungsmittel und die Refinanzierung des Personals im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.
5. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die Befassung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen einzuleiten.
6. Darüber hinaus stellt der Senat fest, dass unter „D. Finanzielle...“ im vorletzten Absatz der letzte Satz ersatzlos gestrichen sowie im letzten Absatz das Wort „werden“ in „sollen“ geändert wird.

Anlage: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : Ersatzneubau der Nordmole in Bremerhaven

Datum :

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Ersatzneubau der Nordmole in Bremerhaven
--

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Variante 1 (Ersatzneubau im Bestand)	2
2	Variante 2 (Ersatzneubau in veränderter Lage)	1
n		

Ergebnis

Im Ergebnis umfangreicher ingenieurfachlicher Voruntersuchungen und Abstimmungen mit den Nutzern des Areals zeigte sich, dass ein Ersatzneubau der Bremerhavener Nordmole an der Einfahrt zum Fischereihafen im Bestand mit hohen Risiken behaftet ist und keine Zukunftsorientierung ermöglicht. Ein Ersatzneubau des Bauwerkes in veränderter Lage mit Gesamtkosten von 25,54 Mio. € wurde deshalb als einzig zukunftsweisende Lösung identifiziert.

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. nach Fertigstellung	2.	n.
------------------------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Baukosten	Mio. Euro	25,54
2			
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--