



► **Nr. VO/2013/00103**
öffentlich

Lübeck, 15.01.2013

Vorlage

Bereiche:
2.020 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Ralf Kuschmierz (E-Mail: ralf.kuschmierz@luebeck.de Telefon: 122-2020)

Touristische Wachstumsstrategie Lübeck 2020 plus - Umsetzungsmanagement

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.01.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.03.2013	Wirtschaftsausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.03.2013	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
18.03.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.03.2013	Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde	Öffentlich	zur Vorberatung
19.03.2013	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
21.03.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Umsetzung der Touristischen Wachstumsstrategie 2020 plus und der jeweiligen jährlichen Handlungsprogramme wird durch den Fachbereich 2 und federführend durch die LTM GmbH koordiniert.
2. Zur Begleitung des jährlichen Maßnahmenplanes wird ab März 2013 unter Leitung des Wirtschaftssenators eine interfraktionelle Arbeitsgruppe etabliert.
3. Die Erfolgskontrolle erfolgt durch eine Klausurtagung zum Jahresende.
4. Der Maßnahmenkatalog 2013 gem. Anlage wird beschlossen.

Anlass:

Auftrag der Bürgerschaft vom 27.11.2008 zu TOP 4.39, Drs. 423 und
 Auftrag der Bürgerschaft vom 27.09.2012 zu TOP 4.7, Drs. 967

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
 Ergebnis:

LTM GmbH – Stellungnahme ist eingearbeitet
 KWL und Wirtschaftsförderung - Kenntnisnahme
 FB 1 und FB 4 – Kenntnisnahme
 FB 5 – zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
 gem. § 47 f GO ist erfolgt:
 Begründung: keine Relevanz gem. § 47 GO
 und Handlungsleitfaden

Ja
 Nein

Die Maßnahme ist:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> | neu |
| <input checked="" type="checkbox"/> | freiwillig |
| <input type="checkbox"/> | vorgeschrieben durch: |

Finanzielle Auswirkungen
Produkt 575001

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | Nein (Anlage 1) |
|--------------------------|-----------------|

Begründung:
siehe Anlage 2

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 –Begründung

Senator/in Sven Schindler

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

(Bei investiven Maßnahmen ist ggf. zunächst die Anlagenbuchhaltung (1.210) zu beteiligen!)

finanzielle Auswirkungen in €		2013	2014	2015	2016
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Erträge					
Aufwendungen					

	Finanzplan	Ergebnisplan
Mittel veranschlagt	nein	nein
Haushaltsbelastend	nein	nein
Haushaltsentlastend	nein	nein
Haushaltsneutral	ja	ja

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan	Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag (€)	
2013				
(Minder) Einzahlungen:				
(Mehr) Einzahlungen:				
(Minder) Auszahlungen:				
(Mehr) Auszahlungen:				
Saldo Finanzplan				0,00
(Minder) Erträge:				
(Mehr) Erträge:				
(Minder) Aufwendungen:				
(Mehr) Aufwendungen:				
Saldo Ergebnisplan			0,00	

Anlage 2

Begründung:

Die Bürgerschaft hat die Inhalte und Erfordernisse der Wachstumsstrategie zur Kenntnis genommen und in ihrer Sitzung am 27. September 2012 beschlossen (Punkt 4.7 mit Drs. Nr. 967):

Maßnahmen zur Umsetzung der „Touristischen Wachstumsstrategie Lübeck 2020 plus“

Der Aufsichtsrat und der Beirat LTM werden gebeten, Vorschläge

- a) zur Umsetzung der in der „Touristischen Wachstumsstrategie Lübeck 2020 plus“ genannten Maßnahmen zu formulieren, sowie*
- b) Vorschläge für die Teilnehmer an einem Umsetzungsmanagement (Politik, Wirtschaft, etc.) zu erarbeiten,*

und der Bürgerschaft in ihrer Januar-Sitzung 2013 vorzulegen.

Der FB 2 hat ein Umsetzungsmanagement erarbeitet und empfiehlt im Ergebnis, dass das für die Realisierung der touristischen Wachstumsstrategie Lübeck 2020 plus erforderliche nachfolgend dargelegte Umsetzungsmanagement sowie die jährlichen Handlungsprogramme die verbindliche Handlungsgrundlage im Tourismusmanagement und -marketing der Hansestadt Lübeck ab 2013 darstellen.

Hintergrund:

Der Tourismus ist mit einem Umsatz von fast 675 Mio. € pro Jahr, einem Beschäftigungseffekt von über 16.000 Vollzeitstellen und einem Steueraufkommen von mehr als 72 Mio. € längst eine tragende Wirtschaftssäule der Hansestadt Lübeck mit dem Seebad Travemünde geworden.

Die touristische Wachstumsstrategie Lübeck 2020 plus zeigt eindrucksvoll die positive Tourismusedwicklung in Lübeck auf. Sie weist jedoch auch auf den härter werdenden Wettbewerb und das häufig noch dynamischere Wachstum der Konkurrenzstädte hin. Vor allem formuliert die Wachstumsstrategie die Ziele und Handlungserfordernisse für eine erfolgreiche zukünftige Tourismusedwicklung:

- Will die Hansestadt Lübeck ihre gute Marktposition halten und weiter ausbauen, ist ein verstärktes Engagement für den Tourismus und ein kreatives Miteinander aller am Tourismus Beteiligten gefragt. Eine klare Strategie und ein ganzheitliches Agieren im Sinne des gesamten Stadtmarketings bilden hierfür die Basis. Das Touristische Entwicklungskonzept (TEK) und das Erfolgsmuster der Marke Lübeck geben den Rahmen vor.

Die Ziele für den Lübeck-Tourismus 2020 plus sind eindeutig formuliert:

- Steigerung der Zahl der gewerblichen Übernachtungen um 50% auf rund 2 Millionen;
- Wachstum des touristischen Bruttoumsatzes um 30% auf 875 Mio. €;
- Erhöhung der durchschnittlichen Bettenauslastung der gewerblichen Betriebe auf 45%;
- Langfristige Sicherung der Finanzierung der freiwilligen Aufgabe Tourismus (Marketing und Infrastruktur).

Für die Zielerreichung ist die Koordination einer Vielzahl von Maßnahmen und Verantwortungsträgern durch ein strategisches Umsetzungsmanagement erforderlich, das mit entsprechenden Kompetenzen für die Umsetzung ausgestattet ist. Denn nur durch ein konsequentes, an den Zielen der Wachstumsstrategie ausgerichtetes Destinationsmanagement können die erforderlichen Aktivitäten im Hinblick auf die Infrastruktur sowie das Marketing im In- und Ausland umgesetzt werden.

Gemäß dem Motto 1+1=3 werden im Rahmen des Umsetzungsmanagements tourismusfachliche und politische Akteure eingeladen, sich für die Erreichung der in der „Touristischen Wachstumsstrategie 2020 plus“ formulierten Ziele zu engagieren. Durch ein kooperatives Destinationsmanagement wird es gelingen, die Dynamik des Tourismusstandortes nachhaltig zu steigern und Lübeck und Travemünde zu einem „must visit“ im (internationalen) Wettbewerb, auch vor dem Hintergrund des Welterbestatus, als Städtedestination zu etablieren.

Zentral ist, dass das Umsetzungsmanagement verbindlich agieren kann, dafür ist eine entsprechende Beschlussfassung durch die Bürgerschaft erforderlich:

- a) Etablierung des Umsetzungsmanagements ab 2013 analog des Modells lt. Anhang;
- b) Umsetzung der jährlichen Handlungsprogramme ab 2013 zur Realisierung der Touristischen Wachstumsstrategie 2020 plus (Handlungsprogramm 2013 s. Anhang).

Anhang

UMSETZUNGSMANAGEMENT

ZUR UMSETZUNG DER TOURISTISCHEN WACHSTUMSSTRATEGIE LÜBECK 2020 PLUS*

*Die Touristische Wachstumsstrategie 2020 plus wurde auf Basis des Touristischen Entwicklungskonzeptes (dwif, Feb. 2010) und dem Erfolgsmuster der Marke Lübeck (Brandmeyer Markenberatung, Juli 2009) erstellt.

Vor dem Hintergrund der strategischen Basis und dem Beschluss der Bürgerschaft zur Umsetzung der Touristischen Wachstumsstrategie Lübeck 2020 plus, ist vorliegendes Handlungsprogramm für das Jahr 2013 entstanden. Es umfasst die dringlichsten Einzelmaßnahmen und legt die Basis für den zukünftigen Erfolg des Lübeck-Tourismus und das Erreichen der gesteckten Ziele. Von zentraler Relevanz und damit das Fundament für alle inhaltlichen Aktivitäten stellt die Etablierung eines leistungsfähigen Umsetzungsmanagements dar. Erst wenn diese organisatorische Voraussetzung geschaffen ist, kann sich dem finanziellen, infrastrukturellen sowie marketingorientierten Arbeitsprogramm (s. Handlungsfelder) gewidmet werden. Zudem ist das Arbeitsprogramm jährlich zu evaluieren und fortzuschreiben, nur so kann eine erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung gewährleistet werden.

DAS FUNDAMENT : LEISTUNGSFÄHIGES UMSETZUNGSMANAGEMENT ETABLIEREN

Bevor neue touristische Angebote geschaffen sowie neue Zielgruppen und Märkte erschlossen werden können, müssen in einem ersten Schritt verlässliche organisatorische Rahmenbedingungen vor Ort etabliert werden. Denn die Erreichung der anspruchsvollen Ziele kann nur in noch engerer Kooperation aller Beteiligten gelingen. Bislang sind in Lübeck - insbesondere in Hinblick auf die infrastrukturellen Handlungserfordernisse - verschiedene Institutionen und Fachbereiche zuständig. Die Ressourcen können jedoch noch stärker gebündelt werden, um noch schlagkräftiger und erfolgreicher zu werden. Hinsichtlich des Stadt- und Tourismusmarketing konnte durch die Bildung der LTM als zentrale Institution für das Stadt- und Tourismusmarketing eine erfolgreiche, federführende Institution geschaffen werden. Aber auch im Hinblick auf ein konsequentes und schlagkräftiges Stadtmarketing gilt es, weiterhin unterschiedliche Akteure im Hinblick auf die gleichen Ziele zu bündeln.

Eine verantwortliche Federführung, die ein kooperatives und stringentes Destinationsmanagement unabhängig von kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen erreicht und die Synergien zwischen den fachlichen Institutionen weiter forciert, ist demnach die Schlüsselmaßnahme, um die touristische Wachstumsstrategie 2020 zu einem Erfolg werden zu lassen.

Es erfordert ein Umsetzungsmanagement, welches sich als Motor der touristischen Entwicklung Lübecks und Travemündes versteht und die Umsetzung der erforderlichen Handlungsprogramme konsequent und fachorientiert vorantreibt. Neben den fachlichen Verantwortlichen städtischer Institutionen sowie Akteuren der Privatwirtschaft sollen auch politische Vertreter in einer interfraktionellen Arbeitsgruppe in die Umsetzung verantwortlich eingebunden werden, damit ein breites Bündnis zur gemeinsamen Zielerreichung der Wachstumsstrategie entsteht.

Die Etablierung des Umsetzungsmanagement erfordert 3 Schritte:

- Offizielle Etablierung eines Umsetzungsmanagements mit Koordinierungsfunktion betreffend zum Februar 2013.

Die Aufgabe des Umsetzungsmanagements ist in Abstimmung mit den spezifischen verantwortlichen Akteuren die Umsetzung des jährlichen Handlungsprogrammes zu

forcieren sowie fortlaufend zu evaluieren. Die inhaltliche Abwicklung der definierten Maßnahmen erfolgt in der Regel durch die auch bislang zuständigen Fachbereiche und/oder Institutionen – allerdings in engster Abstimmung mit dem Umsetzungsmanagement und bei Bedarf anderen Institutionen. Zudem ist Aufgabe, die Sitzungen der interfraktionellen Arbeitsgruppe vor- und nachzubereiten. Das Umsetzungsmanagement ist im Fachbereich 2 angesiedelt. Zusätzliche Kosten für den personellen Aufwand für die Koordination entstehen nicht.

- Bildung einer interfraktionellen Arbeitsgruppe unter Leitung des Wirtschaftssenators zum März 2013, des Prozess begleitet.

Die Aufgabe der interfraktionellen Arbeitsgruppe besteht darin, die Umsetzung des jährlichen Maßnahmenplanes zu forcieren. Die konstituierende Sitzung ist für Anfang März 2013 vorgesehen. Es erfolgen voraussichtlich 3 bis 5 Sitzungen im Jahr sowie eine Klausur zur Evaluation am Ende des Jahres. Die Leitung und Moderation obliegt dem Wirtschaftssenator, Vor- und Nachbereitungen der LTM im Rahmen des o.g. Umsetzungsmanagements. Um eine ergebnisorientierte sowie umsetzungsstarke Funktion der Arbeitsgruppe bzw. ihrer Beschlüsse zu erreichen, ist vorgesehen, dass jeweils die Verantwortlichen bzw. entscheidungsbefugte Vertreter entsandt werden.

Permanente Beteiligte neben Vertretern aller Fraktionen sind:

- Fachbereich 2,
- Fachbereich 5,
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH,
- KWL,
- Kurbetrieb Travemünde ,
- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH.

Je nach Fokus werden weitere städtische oder auch private Tourismusakteure eingeladen, um deren Sachverstand, Blickwinkel und Kompetenzen einzubinden (z. B. DeHoGa, Fachbereich 3, Fachbereich 4).

- Permanente Erfolgskontrolle durch eine Klausurtagung zum Jahresende.

Vorgesehen ist, die ambitionierten inhaltlichen Handlungsprogramme jeweils jährlich zu evaluieren und für das Folgejahr vor dem Hintergrund des erreichten Umsetzungsstandes sowie aktueller Anforderungen an die Tourismuswirtschaft in Lübeck und externer Markterfordernisse fortzuschreiben. Zu diesem Zweck wird der interfraktionelle Arbeitskreis mit dem Umsetzungsmanagement jährlich zu einer Klausurtagung zusammenkommen und die bisherigen Aktivitäten (selbst-)kritisch hinterfragen und Konsequenzen für die weitere Umsetzung erarbeiten.

Die fachliche und organisatorische Vorbereitung erfolgt durch das Umsetzungsmanagement, die Moderation obliegt dem Wirtschaftssenator. Durch eine eventuelle und fachorientierte, externe Moderation könnten wertvolle fachliche, aber auch andere spezifische Hinweise oder Denkanstöße gegeben werden.

DAS HANDLUNGSPROGRAMM : MAßNAHMENKATALOG 2013

Das inhaltliche Arbeitsprogramm, das es gemeinschaftlich in 2013 umzusetzen gilt, gliedert sich in 3 Handlungsfelder mit 10 Schlüsselmaßnahmen. Die benannten Maßnahmen sind im Hinblick auf die schon bestehenden Aktivitäten und Aufgaben im Tourismus als zusätzliche Erfordernisse zu verstehen. Das bedeutet, dass laufende Maßnahmen wie z.B. die Planung und Umsetzung des Hansetages oder der Service-Offensive „eigenständig“ umgesetzt werden und nicht explizit Gegenstand des Arbeitsprogrammes 2013 sind. Perspektivisch ist jedoch erforderlich, dass angebotsorientierte Fragestellungen – im Sinne von z.B. Produktentwicklung, Aktivitäten im Hinblick auf das umfangreiche Thema Barrierefreiheit – ebenfalls Teil des Programmes werden.

Zusätzliche finanzielle Mittel sind für die Maßnahmen in 2013 nicht erforderlich.

HANDLUNGSFELD 1: BETTENKAPAZITÄTEN BEDARFSORIENTIERT ANPASSEN

Sowohl für Lübeck, als auch für Travemünde haben das TEK und die Wachstumsstrategie einen klaren Kapazitätsbedarf ermittelt, wenn die Wachstumsziele erreicht werden sollen. Dieser Bedarf muss sich stärker als bisher an Potenzial-Zielgruppen und deren Qualitäts-, Ausstattungs- und Serviceansprüchen orientieren.

MAßNAHMEN 2013:

1. Erarbeitung eines Standortportfolio Beherbergung

Die nachhaltige Entwicklung der Beherbergungs-, aber auch angebotsorientierten Tourismuslandschaft kann nur gelingen, wenn Nutzungszuweisungen bzw. Standortbelegungen im Gesamtkontext gesehen und umgesetzt werden. In enger Abstimmung zwischen den Fachbereichen 2 und 5 bzw. weiterer zuständiger Institutionen wie KWL oder Kurbetrieb muss die Identifikation geeigneter Standorte für das Beherbergungssegment inklusive Camping in Lübeck und Travemünde erfolgen. Neben der Lage müssen auch weitere Parameter wie planungsrechtliche oder finanzielle sowie markt- und zielgruppenorientierte Belange im Sinne eines aussagefähigen Portfolios für die vorhandenen und perspektivischen Investitionsstandorte aufbereitet werden. In diesem Sinne sollen auch Institutionen wie die LTM (Markt-/Zielgruppenkompetenz) eingebunden werden. Ziel ist zunächst eine transparente Grundlage zu schaffen, auf deren Basis stadintern sowie ggf. politisch Entscheidungen hinsichtlich der Nutzung verbindlich getroffen werden können.

Die Erarbeitung des Beherbergungsportfolio soll im ersten Halbjahr 2013 erfolgen und obliegt federführend dem Fachbereich 5.

2. Passgenaue Beherbergungskonzepte definieren

Entsprechend des TEK und der Wachstumsstrategie sowie des erarbeiteten Standortportfolio erfolgt in einem nächsten Schritt eine fachorientierte Auswahl geeigneter Beherbergungskonzepte: z.B. Business-/Tagungshotel und Low-Budgethotel, hochwertiger Camping-/Wohnmobilstellplatz. Auch hier ist die Kooperation relevanter Akteure erforderlich und wird über die LTM GmbH gewährleistet. Das Beherbergungsportfolio wird durch die definierten Nutzungspräferenzen ergänzt und dem interfraktionellen Arbeitskreis vorgelegt.

3. Erarbeitung einer profilierten Akquisitionsstrategie

Auf Basis des Beherbergungsportfolios erfolgt die Überarbeitung der städtischen Akquisitionsstrategie. Sie beinhaltet die Erstellung entsprechender Präsentationsunterlagen, mittels derer eine aktive Investoren-/Betreibersuche vollzogen werden kann. Aber auch bisherige Maßnahmen, wie z.B. die Präsenzen auf der Expo Real 2013 in München, sollen auf ihre Überzeugungsraft hin überprüft und entsprechend angepasst oder verändert werden. Vorgesehen ist die Akquisitionsstrategie ebenfalls gemeinschaftlich und unter fachlicher Anleitung zu erarbeiten (bspw. Bernd Heuer Dialog), sodass zum einen höchste fachliche Professionalität gewährleistet ist, aber auch z.B. die markentechnischen Erfordernisse (Erfolgsmuster der Marke Lübeck bzw. Leitlinien für die Standortkommunikation) integriert werden. Ziel ist, dass sich die Hansestadt Lübeck mittelfristig trotz unterschiedlicher Kompetenzträger gegenüber externen Investoren und Ansiedlungswilligen noch stärker als serviceorientierte One-Stop-Agency präsentiert und agiert. Die Erarbeitung dieser zielgerichteten Akquisitionsstrategie ist für das 2. Halbjahr 2013 vorgesehen und erfolgt unter Federführung der KWL und Wirtschaftsförderung zu Lübeck.

4. Auswahl und – prüfung tourismusrelevanter Standorte

Stadtintern besteht eine verbindliche Festlegung für die Zuständigkeit für die künftige Auswahl und Prüfung tourismusrelevanter Standorte in Lübeck und Travemünde im Rahmen verbindlicher Bauleitplanung. Die Abstimmung und Kooperation mit dem Fachbereich 2 erfolgt wie bisher, da hier die Federführung für die Umsetzung der touristischen Wachstumsstrategie 2020 plus insgesamt liegt.

HANDLUNGSFELD 2: MARKETING AUSBAUEN UND OPTIMIEREN

Das TEK sowie Analysen der Wachstumsstrategie machen deutlich: viele wichtige Konkurrenten von Lübeck entwickeln sich dynamischer als die Hansestadt und ihr Seebad. Da erfreulicherweise auch das Potenzial für den Städte-, Küsten- sowie Tagungs- und Kongresstourismus wächst, sind der Ausbau sowie eine zielgruppen- und quellmarktbezogene Fokussierung des Marketings nicht nur zwingend erforderlich, sondern auch sehr aussichtsreich. Dies betrifft sowohl den Inlands-, als auch den Auslandsmarkt. Insbesondere im Auslandsmarkt kann sich Lübeck deutlich verbessern und von diesem - gegenüber dem deutschen Reisemarkt dynamischeren - Markt profitieren. Ein weiterer wichtiger Potenzialmarkt ist der Geschäftsreisemarkt. Dieses Segment bietet ideale Voraussetzungen, um die betriebliche Auslastung in der Nebensaison sowie an den Wochentagen zu steigern sowie die Möglichkeit private oder geschäftliche Anschlussaufenthalte zu generieren. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der prosperierenden Metropole Hamburg ergeben sich besondere Potenziale für Lübeck, um sich als die Geschäftsreise- und Tagungs-Destination in der Metropolregion zu platzieren.

Neben den tourismusspezifischen Aktivitäten müssen zudem die Erkenntnisse des Erfolgsmusters der Marke Lübeck mit dem Ziel umgesetzt werden, Image und Profil der Hansestadt im Interesse der Stärkung ihrer Alleinstellungsmerkmale zu verbessern. Denn eine starke von innen getragene und nach außen klar kommunizierte Stadtmarke wirkt sich positiv auch auf die touristische Entwicklung aus.

MAßNAHMEN 2013:5. Erstellung einer Potenzialstudie Auslandstourismus

Um die im TEK grundsätzlich benannten Potenziale im Auslandstourismus zu differenzieren, wird eine Potenzialstudie erarbeitet. Sie soll im Ergebnis erfolgversprechende ausländische Quellmärkte systematisch identifizieren und Wege aufzeigen, wie diese Märkte erschlossen werden können. Denn in puncto Dynamik kann sich Lübeck insbesondere im Auslandsmarkt verbessern, denn von dem durchschnittlichen Zuwachs der Übernachtungen ausländischer Gäste von knapp 30 % in deutschen Städten konnte Lübeck bislang kaum profitieren (Lübecks Zuwachs lag in den letzten fünf Jahren bei 3,8 Prozent). Darüber hinaus handelt es sich meist um ein ausgabefreudiges Klientel, von der die Stadt insgesamt bzw. die verschiedenen Branchen profitieren. Die Koordination und Beauftragung obliegt der LTM.

6. Erarbeitung eines Auslandsmarketingkonzeptes

Auf der o.g. Quellmarktbeurteilung (s. Punkt 5) aufbauend, erfolgt die Erarbeitung eines abgestimmten Auslandsmarketingkonzeptes einschließlich der Definition eines kurz- und mittelfristigen Maßnahmenplanes. Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgt in Abstimmung und möglichst in Kooperation mit weiteren Städten in Schleswig-Holstein, der TASH sowie dem Deutschen Küstenland unter Federführung der LTM.

7. Kampagne Geschäftsreisetourismus

Neben dem wichtigen Auslandsreisemarkt soll in 2013 auch die Erschließung des zweiten für Lübeck und Travemünde besonders relevanten Potenzialmarktes, dem Geschäftsreisemarkt oder auch „MICE“-Markt, forciert werden. „MICE“ ist eine Abkürzung, der die Organisation und Durchführung von Tagungen (Meetings), von Unternehmen veranstalteter Anreiz- und Belohnungsreisen (Incentives), Kongressen (Conventions) und ähnlichen Veranstaltungen (Events) umfasst. Gerade vor dem Hintergrund der unbedingt erforderlichen und geplanten Kapazitätserweiterungen (s. Handlungsfeld 1) im Beherbergungssegment, ist es erforderlich in diesen Markt zu investieren. Denn dieses Segment bietet zum einen Wachstumspotenziale und zudem ideale Voraussetzungen, um die betriebliche Auslastung in der Nebensaison sowie an den Wochentagen zu steigern sowie die Möglichkeit Anschlussaufenthalte zu generieren.

Auf Basis zusätzlicher Mittel (s. Punkt 8) soll eine neue Kampagne für den wichtigen Geschäftsreisetourismus mit Schwerpunkten in der Nebensaison und am Wochenende (Ziel: Aufenthaltsverlängerung) umgesetzt werden. Die Federführung obliegt der LTM, die je nach konkreter Ausgestaltung weitere Partner (z. B. Lübeckkongress, Musik- und Kongresshalle, private Anbieter) einbindet.

8. Finanzierung Auslands- und Geschäftsreisen-Marketing

Die gesicherte Finanzierung eines kreativen Stadt- und Tourismusmarketing ist im internationalen Wettbewerb unabdingbar, denn nur durch ein gezieltes Marketing werden Angebote und Infrastrukturen einer Stadt nach außen kommuniziert und bei den „richtigen“ Adressaten publik gemacht. Die Umsetzung eines kreativen Marketings, das die Erschließung brachliegender Potenziale im Auslands- und Geschäftsreisesegment zum Ziel hat (s. Maßnahmen 6 und 7) erfordert die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel, die nicht durch den laufenden Etat der LTM getragen werden können. Möglichkeiten der Finanzierung werden im Rahmen des Umsetzungsmanagements durch die interfraktionelle Arbeitsgruppe erarbeitet (u.a. Anbieterpool, Fördermittel).

9. Intensivierung der Maßnahmen zur Stärkung der Marke Lübeck nach innen und außen

Um die Marke Lübeck, ihre positiven Eigenschaften, weiter in die Köpfe der Menschen zu bringen, muss die positive Kommunikation über und in der Stadt fortgeführt werden. Ziel ist eine überregionale, öffentlichkeitswirksame sowie idealerweise auch branchen- und lebensbereichsübergreifende Kommunikation in und über Lübeck zu erreichen. Hierfür soll ein kreatives Thema gefunden werden, das überrascht und damit Aufmerksamkeit erzeugt, positive Emotionen auslöst und zugleich als Klammer für die Verbindung von Lebensqualität der Einheimischen, Standortqualität für Unternehmen und Beschäftigte sowie Attraktivität für Touristen aus dem In- und Ausland fungieren kann.

Zudem ist die konsequente Fortführung der nach innen gerichteten Maßnahmen zur Stärkung der Marke Lübeck erforderlich. Dazu gehört in einem ersten Schritt die verbindliche Abstimmung des Erfolgsmusters der Marke Lübeck und der dazugehörigen Markenstrategie als verbindlicher Handlungskorridor aller am Lübeckmarketing involvierten Institutionen durch die Bürgerschaft in 2013. Die Federführung sämtlicher Markenaktivitäten, die stets mit großem Engagement zahlreicher Partner umgesetzt werden, liegt bei der LTM.

HANDLUNGSFELD 3: FINANZIERUNG DER FREIWILLIGEN AUFGABE TOURISMUS

Die Erreichung der anspruchsvollen Ziele kann nur in Kooperation aller Beteiligten, aber auch nur mit einer langfristig gesicherten, planbaren finanziellen Ausstattung zur Umsetzung der Maßnahmen gelingen. Aufgrund der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte sowie des voraussichtlich nicht unerheblichen Mittelbedarfs einzelner Maßnahmen, müssen sich alle Profiteure des Wirtschaftsfaktors Tourismus angemessen finanziell beteiligen. Es soll ein langfristig tragendes und gerechtes Modell zur Finanzierung der Aufgabe Tourismus entwickelt werden.

MAßNAHMEN 2013:

10. Schaffung der konzeptionellen Grundlage für die Einführung einer Tourismusabgabe in Lübeck und Travemünde

Die Vorteile einer solchen Abgabe liegen auf der Hand, denn es kann eine Zweckbindung für den Tourismus und damit die langfristige Finanzierung von erforderlichen Investitionen in Infrastruktur und Marketing erreicht werden. Zudem besteht eine Erhebungsgerechtigkeit über das Beherbergungsgewerbe hinaus und so erfolgt eine faire Beteiligung aller Profiteure der Querschnittsbranche Tourismus.

In Abhängigkeit der weiteren rechtlichen Rahmenbedingungen ist eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu schaffen, ob und wann die Abgabe auch in Lübeck etabliert werden kann. Die Erarbeitung erfolgt durch den Fachbereich 1 in Abstimmung mit den relevanten Institutionen auf Landesebene sowie in der Kommune.

Auf einen Blick: UMSETZUNG DER WACHSTUMSSTRATEGIE 2020 PLUS

Schlüsselmaßnahme	Federführung	Begleitung
zur Erreichung der Wachstumsziele 2020 plus insgesamt		
„Federführung“ des Gesamtprozesses, d.h. Forcierung der Umsetzung der jährlichen Maßnahmenprogrammes insgesamt	Fachbereich 2, Wirtschaftssenator	Interfraktioneller Arbeitskreis
Maßnahmenprogramm 2013	Federführung	Beteiligung
1. Erarbeitung eines Standortportfolio Beherbergung	FB 5	KWL, Wifö, LTM, KBT
2. Passgenaue Beherbergungskonzepte definieren	LTM, Wifö	FB 5, LTM, KBT
3. Erarbeitung einer profilierten Akquisitionsstrategie	KWL, Wifö	LTM, FB 5
4. Verbindliche Zuweisung der Zuständigkeit für die künftige Standortauswahl und -prüfung an den Fachbereich 5 in enger Kooperation mit dem Fachbereich 2	FB 5	FB 2, KWL, Wifö, LTM, KBT
5. Erstellung einer Potenzialstudie Auslandstourismus	LTM	LVV, HOGA, LM, TWG
6. Erarbeitung eines Auslandsmarketingkonzeptes	LTM	LVV, HOGA, LM, TWG
7. Kampagne Geschäftsreisetourismus	LTM	lübeckongress
8. Finanzierung Auslands- und Geschäftsreisen-Marketing	Politische Entscheidungsträger	
9. Intensivierung der Maßnahmen zur Stärkung der Marke Lübeck nach innen und außen	LTM	Zahlreiche Partner in der Stadt
10. Schaffung der konzeptionellen Grundlage für die Einführung einer Tourismusabgabe in Lübeck und Travemünde	FB 1	Landesebene



► **Nr. VO/2013/00210**
öffentlich

Lübeck, 31.01.2013

Vorlage

Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

Bearbeitung: Iris Dilba (E-Mail: iris.dilba@luebeck.de Telefon: 122-6121)

Entwurf Masterplan "Fischereihafen" - Lübeck-Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.02.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.03.2013	Wirtschaftsausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
18.03.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.03.2013	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.03.2013	Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde	Öffentlich	zur Vorberatung
19.03.2013	Umwelt und Kleingartenausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
21.03.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft beschließt den Entwurf des Masterplanes „Fischereihafen“ Lübeck-Travemünde (s. Anlage 1) in überarbeiteter Fassung vom 21. Januar 2013 als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Fischereihafens Travemünde.

Für die notwendigen Bauleitplanverfahren bildet der Masterplan „Fischereihafen“ Lübeck-Travemünde einschließlich der Flächen des Großparkplatzes Baggersand die Grundlage.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/ Projektgruppen:

- 1.201 Haushalt und Steuerung
- 1.160 Frauenbüro
- 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften
- 2.530 Gesundheitsamt–Gesundheitsschutz
- 2.830 Kurbetrieb Travemünde
- 3.370 Feuerwehr
- 3.390 Bereich Umwelt-, Natur-, und Verbraucherschutz
- 3.392 Umweltschutz, untere Wasserbehörde, untere Bodenschutzbehörde, Abfallbehörde, Immissionsschutz
- 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck
- 3.820 Stadtwald
- 4.040 Fachbereichscontrolling
- 4.401 Schule und Sport

- 4.513 Jugendarbeit
- 4.491 Archäologie und Denkmalpflege,
Denkmalschutzbehörde
- 5.631 Bauordnung
- 5.660 Stadtgrün und Verkehr
- 5.691 Lübeck Port Authority (LPA)

Industrie - und Handelskammer zu Lübeck
Stadtwerke

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG)

LTM - Lübeck Tourismus Marketing

KWL - Koordinierungsbüro Wirtschaft
Lübeck GmbH

Stadtverkehr Lübeck

Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und
ländliche Räume

Schleswig-Holstein (LLUR) - Technischer
Umweltschutz

Ergebnis:

Die Hinweise und Anregungen der Bereiche/
Behörden wurden, soweit sie die Planungs-
ebene des Masterplanes Fischereihafen be-
treffen, in den Entwurf Masterplan
Fischereihafen – Lübeck-Travemünde in der
Fassung vom 21.01.13 eingearbeitet.

Die darüber hinausgehenden Anregungen
und Bedenken werden im Rahmen der er-
forderlichen Bauleitplanverfahren geprüft,
abgearbeitet und in die Abwägung einge-
stellt.

Hierzu gehört auch die Anregung des
Bereiches 3.390 - Umwelt-, Natur-, und Ver-
braucherschutz zum Immissionsschutz,
Anlage 1, hier 5.6 „Lärm“ und zur Varianten-
betrachtung, Anlage 1, hier 5.4.1.1 „Ver-
kehrsführung und ruhender Verkehr“.

Der Nachweis des verträglichen Nebeneinan-
ders von Wohnen und Gewerbe/ Hafennut-
zungen in immissionsschutzrechtlicher Hin-
sicht wird auf der Ebene der Bauleitplanung
vertiefend so zu führen sein, dass die Ziele
des Masterplanes „Fischereihafen“ zum
Erhalt der vorhandenen Betriebe und
Nutzungen sichergestellt werden können.

Des Weiteren regt der Bereich 3.390 an, den
ruhenden Verkehr so unterzubringen, dass
möglichst viele Grünbereiche erhalten
werden können. So befürwortet der Bereich
eher die aufgeführte Varianten A bei denen
das „Wäldchen“ nicht für eine
Parkplatznutzung in Anspruch genommen
wird. Der Bereich Naturschutz könnte sich

hier ggf. alternativ noch die Variante D vorstellen. Da zur Beurteilung dieser Anregung weitergehende Untersuchungen wie beispielsweise eine Betrachtung in artenschutzrechtlicher Hinsicht erforderlich sind, wird die Unterbringung des ruhenden Verkehrs letztendlich auf der Ebene der nachfolgenden Bauleitplanebene zu klären sein.

Auf die Bedenken der LPA wird in der Begründung dieser Vorlage näher eingegangen. Allgemein wird sowohl von LHG, LPA und IHK die Forderung erhoben, dass es zu keinerlei Einschränkungen des Hafensbetriebes, insbesondere des Skandinavienkais, aufgrund seiner besonderen Bedeutung für die Wirtschaftskraft der Hansestadt Lübeck kommen darf.

Mit der Forderung zum langfristigen *Erhalt des Fischereihafens als Fischereistandort* überreicht die Initiative „Rettet den Fischereihafen“ im Oktober 2012 dem Bürgermeister der Hansestadt Lübeck ca. 3800 Unterschriften.

Um eine Mitwirkung und Einflussnahme aller Planungsbetroffenen sicherzustellen, hat die Bauverwaltung und der Projektentwickler GEV – Gesellschaft für Entwicklung und Vermarktung AG der Franck-Gruppe, Hamburg, mit den einzelnen Interessengruppen, den Anliegern des Fischereihafens, der Öffentlichkeit, dem Ortsrat Travemünde sowie der Politik in moderierten Werkstattgesprächen ein intensives Informations- und Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Beteiligungsverfahren zum Entwurf „Masterplan Fischereihafen“ haben mit

- A.) den betroffenen Anliegern im Fischereihafen im Rahmen moderierter Werkstattgespräche am 01.08.12 und am 06.12.12.
- B.) der Öffentlichkeit im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 08.08.12 sowie
- C.) dem Ortsrat Travemünde im Rahmen der Ortsratssitzung am 12.09.12 stattgefunden.

Mit welchem Ergebnis?

Die Ergebnisse (s. Anlagen 2 und 3 - Protokolle zu den Veranstaltungen A. und B.) wurden, soweit sie die Planungsebene des „Masterplanes Fischereihafen“ betreffen, in den Masterplan der Anlage 1 eingearbeitet.

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

Ja
 Nein

Begründung:

Eine über die Mitwirkung im Rahmen der öffentlichen Veranstaltung hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht erforderlich, da auch Kindern und Jugendlichen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit zur Äußerung gegeben wird. Die Vertreter des Jugendzentrums (Haus der Jugend) haben ihre Anregungen sowohl mündlich als auch schriftlich mitgeteilt.

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage)

Begründung:

Der Bauausschuss hat am 18.06.2012 eine erste Entwurfsfassung des Masterplanes „Fischereihafen“ Lübeck-Travemünde (Stand April 2012) als Grundlage für die Öffentlichkeitsbeteiligung und eine erweiterte Bereichs-/ Behördenbeteiligung zur Kenntnis genommen und freigegeben.

Die Erarbeitung des Entwurfes Masterplan „Fischereihafen“ ist mit großem Interesse und einer engagierten Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Politik sowie des Ortsrates Travemünde begleitet und unterstützt worden.

Die GEV – Gesellschaft für Entwicklung und Vermarktung AG der Frank-Gruppe, Hamburg – verfolgt die Entwicklung der an sie an Hand gegebenen privaten Flächen auf dem Baggarsand 15 und 17. Gleichzeitig mit der Entwicklung dieser Grundstücke soll eine qualitativ entsprechende Entwicklung der angrenzenden Hafenzonen des Fischereihafens einhergehen.

Um die derzeit hohe Nachfrage nach Wohnungen in Travemünde zu befriedigen, beabsichtigt die Hansestadt Lübeck auf der Grundlage des Stadtteilentwicklungskonzeptes Travemünde 2025¹, das geplante „Maritime Wohnquartier“ am Hafen durch Wohnbauflächen auf dem städtischen Großparkplatz Baggarsand zu einem „Fischereihafen-Quartier“ zeitnah zu ergänzen.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung zum Masterplan „Fischereihafen“ wurde am 08.08.2012 zusammen mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplanes 32.14.00 - Auf dem Baggarsand/ Hafenquartier - gemäß § 3 (1) BauGB, durchgeführt. Siehe hierzu das Protokoll der Öffentlichkeitsveranstaltung in der Anlage 2. Des Weiteren erfolgten mit den Anliegern des Hafens sowie der Politik und Verwaltung am 01.08.12 und 06.12.2012 moderierte Informations- und Werkstattgespräche, (s. hierzu die Protokoll in der Anlage 3).

Die aus den Gesprächen und Diskussionen resultierenden Anregungen sowie die Stellungnahmen der Bereichs- und Behördenbeteiligung wurden, soweit sie die Planungsebene des „Masterplanes Fischereihafen“ betreffen, in den Masterplan der Anlage 1 eingearbeitet. Dazu zählt auch, dass zunächst die Nutzung der Feuerwehrräume und des Hauses der Jugend in die Bestandserhaltung einbezogen werden, da der Verbleib der Einrichtungen das Projekt nicht

¹ STEK TVM 2025

in Frage stellt. Die Nutzung als Wohnbaufläche soll nur in einem langfristigen Umsetzungszeitraum und unter der Voraussetzung, dass es geeignete Ersatzstandorte gibt und die Finanzierung der Ersatzmaßnahmen gesichert ist, vollzogen werden.

An dem vorgelegten städtebaulichen Entwurf soll grundsätzlich für die Grundstücke Auf dem Baggersand 15 und 17 (östl. Teilbereich) festgehalten werden, da auf dieser Grundlage die Anhandgabevereinbarungen für die Grundstücke Auf dem Baggersand 15 und 17 getroffen wurden. Dies war die Ausgangssituation für die vorgelegte Planung. Dies bedeutet aber auch, dass weder die überwiegende Wohnnutzung noch die Gebäudehöhe und –dichte im Bereich der Hafenzonen wesentlich reduziert werden können und sollen, da ansonsten eine erfolgreiche Projektentwicklung an sich in Frage gestellt wird. – Der Umfang der empfindlichen Nutzung (Wohnen) und das Maß der baulichen Dichte entlang der Hafenzonen ist ein wesentlicher Aspekt der öffentlichen Diskussion.

Im Zuge einer rechtssicheren Bauleitplanung ist im weiteren Verfahren von der Hansestadt Lübeck abschließend festzulegen, wie mit den o. a. Forderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, aber auch mit dem Nutzungskonflikt zwischen der geplanten Wohnnutzung „Maritimes Wohnen“² Auf dem Baggersand 15, dem Hafenbetrieb am Skandinavienkai und den im Osten angrenzenden bestehenden z. T. erheblich störenden Betriebsstandorten, deren Erhalt von den Nutzern als existentiell dargestellt wird, umgegangen werden soll.

Die Schutzansprüche vorhandener Betriebe/ Nutzungen gegenüber geplanten und heranrückenden lärmempfindlichen Nutzungen (z. B. „Maritimes Wohnquartier“) sind im Rahmen einer noch zu führenden Güterabwägung zu entscheiden. In der Bauleitplanung ist je nach gewählter Konfliktbewältigungsstrategie der Einzelfall konkret zu untersuchen.

Zur Bewältigung des im Masterplan ersichtlichen Nutzungskonfliktes zwischen der gewerblichen Bestandsnutzung im östlichen Bereich des Fischereihafens (Schiffsreparaturbetrieb und Bauhof der LPA/ Lagerplatz Baggersand) und dem geplanten „Maritimen Wohngebiet“ auf der Fläche des derzeitigen Wohnmobilstellplatzes sind die folgenden Lösungsansätze denkbar:

- A. Die störenden gewerblichen Nutzungen können an einen anderen geeigneten Standort verlagert werden, so dass auf den an das maritime Wohnquartier angrenzenden Flächen nur noch eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung zugelassen werden muss.
 - Aufgrund fehlender geeigneter Ersatzstandorte mit Wasserzugang kann diese Lösung zzt. nicht verfolgt werden.
- B. Die „störenden“ Betriebe werden im Rahmen von noch zu führenden Verhandlungen in ihrer Betriebsausübung eingeschränkt, wobei davon auszugehen ist, dass in diesem Zusammenhang Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden können.
 - Für die LPA sowie den Schiffsreparaturbetrieb ist diese Möglichkeit derzeit nicht akzeptabel, da sie wesentliche betriebliche Abläufe gefährdet.
- C. Im Übergang zwischen dem östlichen, aber auch dem westlichen Rand des maritimen Wohnquartiers und der angrenzenden gewerblichen Nutzungen wird entsprechend den Ergebnissen des für die Bauleitplanung erforderlichen und noch zu erstellenden Lärmgutachtens eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung auf den Flächen des Grundstückes Auf dem Baggersand 15 als „Pufferzone“ angeordnet, falls die im Masterplan vom Lärmgutachter aufgeführten passiven Lärmschutzmaßnahmen sich im Bebauungsplanverfahren als nicht ausreichend erweisen sollten.
 - Alternativ schlägt die GEV die Prüfung eines aktiven Schallschutzes am jeweils störenden Betrieb, z.B. durch Einhausung, vor, um eine Reduzierung der geplanten Wohnnutzung zu vermeiden.

Die vorgeschlagene Variante C. wird aus heutiger Sicht als realisierbar bewertet und soll - entweder mit „Pufferzone“ oder aktivem Lärmschutz - Grundlage der weiteren Planung sein.

Der Forderung sowohl aus dem Bauausschuss als auch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

² Sondergebiet für wasserbezogenes Wohnen mit zugeordnetem Bootslichegeplatz

nach einer besseren Zuordnung des Ersatzparkplatzes sowohl zur Altstadt Travemündes als auch zur neuen Hafenzzone wird mit der Lage des neu gewählten Parkplatzes im Bereich des „Wäldchens“ zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße Rechnung getragen. Allerdings weist die Untere Naturschutzbehörde (UNB) darauf hin, dass über die Inanspruchnahme des „Wäldchens“ abschließend erst nach Vorliegen eines Artenschutz-Gutachtens entschieden werden kann, ob eine grundsätzliche Genehmigung zur Errichtung des Ersatzparkplatzes auf dieser Fläche erteilt werden kann. Die notwendige Waldumwandlung wurde bereits von der Unteren Forstbehörde in Aussicht gestellt.

Auf dem Baggersand 15 sollen entsprechend des im Masterplan vorgelegten städtebaulichen Entwurfes ca. 200 Wohneinheiten (WE) als Eigentumswohnungen und in den Erdgeschosszonen auf ca. 2.400 m² BGF gewerbliche Einheiten entwickelt werden. Auf der jetzigen Fläche des öffentlichen Großparkplatzes Baggersand können demnach bei Erhalt der freiwilligen Feuerwehr und des Hauses der Jugend zunächst ca. 150 WE im Geschößwohnungsbau als Miet- und/ oder Eigentumswohnungen und ca. 40 Reihen-/ Stadthäuser entstehen.

Die dem Masterplan konforme Ausgestaltung der Hafenzzone und deren Verbindung mit der Straße Auf dem Baggersand, ist Voraussetzung für die geplante Entwicklung des „Fischereihafen-Quartiers“ im Ganzen. Die Umsetzung der Maßnahmen auf den angrenzenden öffentlichen Flächen entlang der Trave ist für den Erfolg der geplanten Wohnnutzung im „Fischereihafen-Quartier“ die Rahmenbedingung (s. Wohnbaulandkonzept Travemünde - 2010).

Deshalb wird im Zuge einer Neuordnung die Entwicklung des Wohnquartiers auf dem Parkplatz Baggersand zur Arrondierung des „Fischereihafen-Quartiers“ nur mit einer zeitnahen und entsprechend abgestimmten Entwicklung für den gesamten Bereich „Fischereihafen/ Baggersand“ erreicht werden können.

Unter der Voraussetzung, dass auch die Planungen auf den öffentlichen Flächen im Fischereihafen qualitativ entsprechend umgesetzt werden, könnte bei einer zeitnahen Wohnungsbauentwicklung auf den Flächen des jetzigen Baggersandparkplatzes von einem zu erwartenden Grundstückspreis von bis zu 300,- Euro ausgegangen werden, wenn man die vom Gutachterausschuss getroffene Annahme aus dem Jahr 2009 mit einem geschätzten m²-Preis für das erschlossene Grundstück von 200,- Euro bei Erhalt des Status quo im Fischereihafen zu Grunde legt. Hochgerechnet ergäbe sich für die 19.400 m² große Baggersandfläche, abzüglich 20% für eine Erschließung, eine verbleibende Baulandfläche von ca. 15.500 m². Dies bedeutet, dass sich aus dem Verkauf der erschlossenen Grundstücke auf dem derzeitigen städtischen Parkplatz bis zu 4,5 Mio. Euro (3,5 Mio. Euro ohne die Flächen der Feuerwehr, das Haus der Jugend und des städtischen Bauhofes) abzüglich der aktuellen Buchwerte erzielen ließen. Aus diesen Grundstücksverkäufen sollen die projektbedingten, erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden.

Eine erste grobe Übersicht der entstehenden und z. T. auch auf die Hansestadt Lübeck zukommenden Kosten für Erschließung, Instandsetzung und Neuordnung der Hafenzzone in einfachem Ausbaustandard und die Kosten der Neutrassierung der Kreisstraße K 3 sowie die Erstellung der Ersatzparkplatzflächen entsprechend der Variante E zur Verlagerung des Parkplatzes Baggersand wurde hier auf dieser noch zu konkretisierenden Planungsebene überschläglich ermittelt:

- Die Kosten für die Neutrassierung/ -bau Kreisstraße K3 im Abschnitt zwischen dem Gneversdorfer Weg und der Straße Auf dem Baggersand gem. Variante E Masterplan Fischereihafen mit ~1,5 Mio. Euro (allerdings ohne: Beleuchtung, Ausgleichflächen, Entwässerung, Verlegung Entwässerungsleitung, Parkierungsanlagen, Erschließungsstraßen im Wohngebiet, Lichtsignalanlagen, Busparkfläche sowie Straße zum Hafen Skandinavienkai, Ausstattung wie Bänke, Fahrradbügel usw.). Von diesen Kosten kann eine zu erwartende Förderquote von ca. 60% gem. GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) abgezogen werden, so dass demnach ein zu finanzierender Eigenanteil von ca. 0,6 Mio. € verbleiben würde.

- Die Neubaukosten Parkplätze für ca. 420 PKW und 20 Busse zur Verlagerung des Parkplatzes Baggersand gem. Variante E auf Ersatzparkplätze südlich und nördlich der Travemünder Landstraße (hier ohne: Beleuchtung, Entwässerung, Baumpflanzungen) incl. Ausgleich/ Waldumwandlung mit ~ 2,3 Mio. Euro.
- Die Herstellung bzw. Instandsetzung der Hafenzone mit deren Verbreiterung und Verlängerung soll zunächst in Abhängigkeit vom Gesamtprojekt Fischereihafen in Abschnitten mit kurz-, mittel- bis langfristigen Zeithorizonten realisiert werden. Die Kosten für die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen zur Herstellung und Instandsetzung der Hafenzone in einfachem Ausbaustandard, aber für Schwerlastverkehr geeignet, werden sich nach ersten groben Schätzungen auf ca. 2,5 - 3,0 Mio. Euro belaufen. In dieser Gesamtsumme sind sämtliche Maßnahme-Kosten für
 - Instandsetzung Hafenzone (*vor den heutigen Lagerhallen A. d. Baggersand 15*);
 - Verbreiterung Hafenzone mit Holzsteg, nicht befahrbar (*ab Baggersand 5 bis Priwall-Fährplatz*);
 - Hafenzone Hansestadt Lübeck (*ab Baggersand 15/ Wohnmobilstellplatz bis Priwall-Fährplatz*);
 - Verlagerung Container Fischer (*zzt. vor dem Wohnmobilstellplatz*);
 - Ertüchtigung der Zufahrt Sportboothafen (*hier zw. Baggersand 15 und 17*)³;
 - Ertüchtigung Zufahrt Fischereihafen (*hier zw. Baggersand 13 und 17*)³;
 - Verlagerung Slipanlage;
 - Herstellung Steganlage für den Kutterverkauf;
 - Neubau der Sportbootanlage HL;
 - Ersatz für wegfallende Stellplätze der Hafennutzer des Fischerei-/ Sportboothafens
 enthalten.

Die im Rahmen einer Gesamtentwicklung des Projektes „Fischereihafen/ Baggersand“ noch konkret zu ermittelnden Kosten bzw. Einnahmen und deren Träger sind zwischen den Planungsbegünstigten im weiteren Verfahren noch zu verhandeln sowie deren Kostenträger (Privat/ HL) konkret festzulegen, damit für die Hansestadt Lübeck am Ende der Maßnahmenumsetzung kein projektbezogenes Minus für den kommunalen Haushalt entsteht sondern dieses Projekt als für die Hansestadt Lübeck rentierlich Maßnahme gestaltet werden kann.

In diesem Zusammenhang soll im weiteren Verfahren die Akquisition von Fördermitteln für öffentlich touristische bzw. gewerbliche Infrastrukturmaßnahmen im Fischereihafen betrieben werden. Die Gespräche sollen mit dem Land Schleswig Holstein im Hinblick auf die Förderperiode 2014-2020 (die zur Zeit in der Vorbereitung ist) weiter fortgeführt werden, sobald ein präziserer Konzeptentwurf für die Hafenzone mit Kostenschätzung sowie Zeit- und Maßnahmenplan vorliegen wird.

Anlagen:

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Entwurf Masterplan „Fischereihafen“ – Lübeck Travemünde |
| Anlage 2 | Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung am 08.08.2012 |
| Anlage 3 | Protokolle der Informations-/ Werkstattbeteiligungen mit den Anliegern der Hafenzone am 01.08. und 06.12.2012 |

Senator/in F. - P. Boden

³ Grundstückserwerb der privaten Flächen ist in den Summen noch nicht erhalten

ANLAGE 1



Fischereihafen Lübeck-Travemünde

Masterplan

Entwurf

(Stand: 21. Januar 2013)

1	Anlass und Zielsetzung	5
2	Grundlagen	7
2.1	Lage, Bestand und Profil des Plangebietes	7
2.2	Formelle und informelle Planungen	9
2.2.1	Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025	9
2.2.2	Flächennutzungsplan	11
2.2.3	Landschaftsplan	12
2.2.4	In Fachplänen festgelegte Ziele des Umweltschutzes	12
2.2.5	Bebauungsplan	13
3	Stärken-Schwächen-Analyse	15
3.1	Städtebau und Stadtbild	15
3.2.1	Stärken	15
3.2.2	Schwächen	17
3.3	Nutzungen	19
3.4	Grün- und Freiraum	21
3.4.1	Grünbestand im Gebiet	21
3.4.2	Biotop- und Freiflächenverbund	22
3.5	Erschließung und ruhender Verkehr	22
3.6	Umweltbedingungen	24
4	Entwicklungsziele und Handlungsfelder	26
5	Entwicklungs- und Maßnahmenkonzepte	28
5.1	Städtebauliche Struktur und Stadtbild	28
5.2	Nutzungsstruktur	29
5.3	Grün- und Freiraumstruktur	30
5.4.1	Motorisierter Individualverkehr	33
5.4.1.1	Variantenbetrachtung zur Verkehrsführung und zum ruhenden Verkehr	34
5.4.1.2	Die „0“-Variante	34
5.4.1.3	Variante „A“	35
5.4.1.4	Variante „B“	36
5.4.1.5	Variante „C“	37
5.4.1.6	Variante „D“	38
5.4.1.7	Variante „E“	39
5.4.1.8	Zusammenfassung und Empfehlung	40
5.4.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	40
5.4.3	Fuß- und Radverkehr	40
5.4.4	Ergänzungen Ruhender Verkehr	40
5.5	Ver- und Entsorgung, Hochwasserschutz	41
5.6	Lärm	42
6	Masterplan	45

7	Städtebaulicher Entwurf „Fischereihafen“	47
8	Maßnahmenfolge	51
	Anhang	53
	Luftbild	53
	Zielplan	54
	Masterplan	55
	Städtebaulicher Entwurf	56
	Impressum	57

1 Anlass und Zielsetzung

Die Bürgerschaft hat sich für eine Stärkung der Entwicklung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort ausgesprochen, um auch in Zukunft im Standortwettbewerb der Ostseebäder und angrenzenden Gemeinden zu bestehen.

Travemünde ist ein stark nachgefragter Wohnstandort. Die Wohnungsmarkt-Nachfrage wird durch den Bedarf der Bevölkerung in Travemünde selbst bedingt, aber darüber hinaus auch sehr stark durch den Zuzug von Bürgern, die von außerhalb nach Lübeck kommen. Insbesondere hier gibt es eine favorisierte Nachfrage nach „maritimem Wohnen“.

Auch muss Travemünde im Bereich Tourismus weiter in den Ausbau seiner Marktposition investieren, um sich im Wettbewerb mit den anderen Ostseebädern behaupten zu können. Der Entwicklungsbereich „Fischereihafen-Baggersand“ bietet insbesondere vor diesem Hintergrund ein großes Potential für eine zukunftsorientierte Stadtteilentwicklung mit neuen maritimen, touristischen und Wohn-Nutzungen.

Die Entwicklung des Fischereihafens ist eine logische Ableitung der in dem Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025 (STEK TVM 2025) beschriebenen drei großen touristischen Entwicklungsräume „Zentrales Kurgebiet“, „Fischereihafen/ Baggersand“ und „Priwall“.

Das Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025 benennt für den Bereich „Fischereihafen“ folgende Leitziele:

„Das Areal „Fischereihafen/ Baggersand/ Marina Baltica“ bietet bei einer Neuordnung und Aufwertung als touristischer Entwicklungsraum neue Standorte für ein Hotel, Ferien-/ Appartementshäuser für alte und neue touristische Zielgruppen mit einem hohen Erlebnisbedürfnis. Dieses Areal rund um den Fischereihafen ist prädestiniert für touristische Angebote wie saisonverlängernde Indoorangebote, Sport- und Freizeitaktivitäten, abendliche Unterhaltung, maritime Erlebnis-Gastronomie und Kulturangebote sowie einer Hafenpromenade mit hoher Aufenthaltsqualität. Travemünde könnte hierdurch zukünftig auch einem jüngeren Publikum entsprechende Angebote bieten. Teilflächen des Areals sollen darüber hinaus als Wohngebiet für unterschiedliche Nachfragegruppen entwickelt werden.“

Auf dem Gelände des Fischereihafens ist in den letzten Jahrzehnten ein Entwicklungsprozess zu beobachten, von Hafen-Schiffbaugewerbe hin zu einer Nutzung mit touristischem Hafen-/ Freizeitgewerbe.

Aktuell stehen im Fischereihafen Grundstücksflächen, teilweise Wassergrundstücke, die bereits jetzt bzw. demnächst keine standortadäquaten Nutzungen mehr aufweisen, in Planung: Zum Einen die privaten Grundstücke Baggersand 15 und 17 zum anderen der städtische Baggersand-Parkplatz, für den mit der Entwicklung ein adäquater Ersatzstandort zu schaffen ist.

Für die privaten Grundstücksflächen Auf dem Baggersand 15 und 17 ist eine Anhandgabe an die Projektentwicklungsgesellschaft „GEV -Gesellschaft für Entwicklung und Vermarktung AG“ erfolgt. In einem kooperativen Verfahren zwischen der Hansestadt Lübeck und der Gesellschaft GEV soll die Sicherung der Durchführung und Neuordnung des Fischereihafens erfolgen.

Um den Herausforderungen des Entwicklungsbereiches „Fischereihafen-Baggersand“ gerecht werden zu können und die großen Potentiale, über die der Bereich verfügt, zu mobilisieren, benötigt der Entwicklungsbereich Fischereihafen-Baggersand eine zukunftsfähige und gleichzeitig verbindliche Entwicklungsstrategie.

Der städtebauliche Masterplan als ein anpassungsfähiges und fortschreibungsfähiges Planungsinstrument der informellen Planung soll das Entwicklungskonzept für die kurz-, mittel-, bis langfristige Umstrukturierung des Areals Fischereihafen-Baggersand formulieren, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess durch städtebauliche Konzepte, Bauungspläne bzw. vorhabenbezogene Bebauungspläne und verkehrliche Infrastrukturplanungen konkretisiert wird.

Die Standortqualitäten des Entwicklungsbereiches Fischereihafen-Baggersand liegen u.a. in seiner mittel- bis unmittelbaren Wasserlage, seine zentrale Wohnlage, seine besonders gute infrastrukturelle Ausstattung mit einer optimalen Erreichbarkeit, insbesondere auch in Bezug auf die ÖPNV-Anbindung mit Bus und Bahn.

Zielsetzung des Masterplanes ist der Erhalt und die Aufwertung der gewerblich maritimen Nutzungen, aber bei gleichzeitiger Nutzungsmischung bzw. -ergänzung mit Tourismus, Freizeit-/ maritimer Freizeitwirtschaft und Wohnen das Areal Fischereihafen-Baggersand zukunftsfähig zu stärken und zu attraktivieren.

Ein neues „Maritimes Hafenquartier“ für Tourismus, Freizeit, Wohnen und Gewerbe soll sich als „Leuchtturmprojekt“ für Travemünde auf dem Gelände des Fischereihafen-Baggersand mit besonderer räumlicher Verknüpfung von Freizeit- und maritimen Nutzungen aber auch mit wasserbezogenem Wohnen entwickeln, so dass Entwicklungsimpulse für Gesamt-Travemünde mit überregionaler Ausstrahlung entstehen.

Die geplanten Maßnahmen zur Neuordnung und Umstrukturierung sowie ein städtebaulicher Entwurf als konkrete Planung für Teilflächen werden im Rahmen dieses Masterplans näher erläutert und die notwendigen Maßnahmen zur verkehrlichen Neuordnung vorgestellt.

Die Erarbeitung des städtebaulichen Masterplanes Fischereihafen-Baggersand beinhaltet einen intensiven Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit den betroffenen Fachverwaltungen, mit externen Fachleuten, Vertretern der politischen Fraktionen, mit dem Travemünder Ortsrat und vor allem mit den planungsbetroffenen Akteuren vor Ort sowie mit den Bürgerinnen und Bürgern Travemündes.

So fand am 01.08.2012 ein Werkstatt- und Beteiligungsverfahren mit den Anliegern der land- und wasserseitigen Hafenzonen (ortsansässigen Fischerei, Werften, Gastronomie, Sportbootvereine und -betriebe sowie sonstiger Gewerbebetriebe) zusammen mit Vertretern der Politik und der Verwaltung der Hansestadt Lübeck sowie dem Projektentwickler und dem beauftragten Planer statt. In Arbeitsgruppen wurde zu der im Konsens formulierten Zielsetzung für die „Hafenzone“ im Fischereihafen bereits die konkrete Anforderung erarbeitet: *Erhalt und Stärkung der Hafenzone „Fischereihafen“ als Wirtschafts- und Arbeitsraum des maritimen Gewerbes aber auch als touristischer Anziehungspunkt.* Ein zweites Informations- und Beteiligungsgespräch mit den Anliegern der Hafenzone sowie der Politik und Verwaltung fand am 06.12.2012 statt.

Darüber hinaus wurde der Entwurf des Masterplanes Fischereihafen in einer öffentlichen Beteiligungsveranstaltung am 08.08.2012 den Bürgerinnen und Bürgern in Travemünde, sowie in einer öffentlichen Sitzung des Ortsrates Travemünde (OR TVM) am 12.09.12 vorgestellt und Gelegenheit zum Austausch gegeben.

Die aus den Gesprächen und Diskussionen resultierenden Anregungen wurden in den Masterplan Fischerhafen einschließlich Baggersand weitgehend eingearbeitet.

Es ist die Aufgabe des Masterplans, bestehende und neue Gedanken und Konzepte zu verknüpfen und zu einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammenzufügen, das als städtebauliche Leitlinie von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft einschließlich Wirtschaft gemeinsam getragen wird.

Für die westlichen Flächen des Fischereihafens setzt bereits der BP 32.07.00 - Teilbereich West/ Fischereihafen-Baggersand - die planerischen Ziele fest. An den getroffenen Festsetzungen wird auch im Zuge der Masterplanung festgehalten.

Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine künftige Neuordnung der zzt. noch nicht überplanten Flächen wurde mit den am 15.08.2012 vom Bauausschuss gefaßten Aufstellungsbeschlüssen für die 113. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck und die Aufstellung des Bebauungsplanes 32.14.00 - Auf dem Baggersand - Hafenuartier - begonnen.

2 Grundlagen

2.1 Lage, Bestand und Profil des Plangebietes

Der Fischereihafen liegt im Nordosten der Stadt Lübeck im Stadtteil Travemünde. Innerhalb des Stadtteils Travemünde befindet sich der Fischereihafen südwestlich der Altstadt und nordöstlich des Fährhafens Skandinavienkai an der Mündung der Trave in die Ostsee.

Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 22,5 ha. Das Plangebiet wird begrenzt durch die Bahntrasse Lübeck-Travemünde im Westen und Norden, durch den Gneversdorfer Weg, die Bebauung an der Torstraße bzw. durch die Straße Auf dem Baggersand im Nordosten sowie durch die Trave und den Skandinavienkai im Süden.

In dem Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Travemünde 2025 wurden für die drei großen Entwicklungsbereiche übergeordnete Planungsziele formuliert, in denen u.a. benannt wird, dass Travemünde in der Entwicklung und Profilierung seiner „Orte“ und aus deren historischer Identität heraus weiterzuentwickeln ist. Dabei sollen diese zu entwickelnden Orte zukünftig in ihrer Eigenständigkeit ablesbar bleiben. Dies gilt insbesondere für die Entwicklung des Areals rund um den Fischereihafen.

Der Travemünder Fischereihafen liegt zwischen dem westlichen Altstadtrand und dem Skandinavienkai. Hier befinden sich wasser- und hafenbezogene Nutzungen wie Marinas, Werften, Bootshandel, Bootsreparatur und -vercharterung, Bootszubehörhandel, landseitige Fischereiaktivitäten, Fischverwertung sowie touristische und freizeitbezogenen Nutzungen wie der Fischverkauf direkt vom Kutter, Gastronomiebetriebe und Yachthäfen.

Der Fischereihafen ist städtebaulich ungeordnet und zurzeit bzw. demnächst werden nicht standortadäquate Nutzungen auf privaten Grundstücksflächen aufgegeben, so dass eine qualitative angepasste Neuordnung des Bereiches erforderlich und möglich wird.

Das Plangebiet wird entlang der Trave derzeit landseitig hauptsächlich von der Hafen- und Schifffahrtsbranche genutzt. Hier befinden sich überwiegend Lagerhallen, Werften und dem Hafen zugeordnete Verwaltungseinrichtungen. Im Südosten des Plangebietes verläuft entlang der Trave eine öffentliche Hafenzzone, die auch von gastronomischen Einrichtungen begleitet wird. Diese öffentliche Hafenzzone endet zzt. abrupt am Steg des Yachthafens der Böbs-Werft.

Nördlich des Hafengürtels befinden sich zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße der Großparkplatz „Baggersand“, östlich daran anschließend ein städtischer Bauhof, das Haus der Jugend und die Freiwillige Feuerwehr. Im Norden des Plangebietes schließt sich ein Nahversorgungsmarkt an.

Im Westen des Plangebietes befinden sich zwischen der Bahntrasse und der Travemünder Landstraße Waldflächen und Kleingärten. Im Süden des Plangebietes liegen die Zufahrt zum Skandinavienkai sowie der Zugang zur Bahn-Haltestelle Lübeck-Travemünde Skandinavienkai.

Milieubildende Nutzungen (z.B. Böbs Werft, Fischverwertung Lübecker Bucht) sowie der besondere Charakter und die authentische Atmosphäre tragen maßgeblich zur Identität des Areals rund um den Fischereihafen bei und geben dem Standort heute wie zukünftig das besondere Profil.

Nur durch Rücksichtnahme und die Einbindung bestehender Strukturen und vorhandener Nutzungen kann das besondere Profil dieses Ortes und der Standort in seiner Vielfalt gesichert und gemeinsam mit den neuen Entwicklungen behutsam in ein ganzheitliches Konzept überführt werden.



Abbildung 1: Abgrenzung des Geltungsbereichs „Masterplan Fischereihafen“

Im „Wohnbaulandkonzept Travemünde“ 08/2010, InWIS Bochum wird zu den **Wohnbaupotentialflächen im Bereich Baggersand/ Fischereihafen** (auf 4,5 ha, für überwiegend Geschosswohnungsbau und ca. 300 WE) folgendes gesagt:

Bei der Fläche „Baggersand-Fischereihafen“ handelt es sich um ein Leuchtturmprojekt der Stadtentwicklung, das durch die besondere räumliche Verknüpfung von Freizeit- und maritimen Nutzungen mit dem Wohnen ein Alleinstellungsmerkmal erhalten soll und damit überregionale Ausstrahlung haben wird. Es handelt sich hierbei um eine Fläche, die vielfältige Entwicklungspotenziale besitzt, die „geborgen“ und zur Entfaltung gebracht wer-

den können. Bereits derzeit weist der Standort eine besonders gute infrastrukturelle Ausstattung auf. Die Besonderheit des Standortes, seine Wasserlage, aber auch seine zentrale Wohnlage in direkter Nähe zur Travemünder Altstadt, wird in Verknüpfung mit den zu schaffenden städtebaulichen Qualitäten ein sehr breites Spektrum an Zielgruppen ansprechen, vornehmlich mittlere bis höhere Kaufkraftgruppen, mit einem Schwerpunkt auf Singles und Paaren ohne Kind, aber auch für Familien, die gerne urban wohnen.

Die Fläche ist besonders für den Bau von Eigentumswohnungen sowie von Stadthäusern als „andere Form des Eigenheims“ und für die Entwicklung von Wohnformen für das Alter geeignet.

Für die Entwicklung der Fläche „Baggersand“ kann uneingeschränkt eine Empfehlung ausgesprochen werden, weil der Standort vielfältige Potenziale besitzt und einen außerordentlichen Beitrag zur Stadtteilentwicklung und auch zur touristischen bzw. wohnlichen Entwicklung Lübecks leisten kann.

Dies setzt aber voraus, dass das zurzeit diskutierte und auch als städtebaulicher Testentwurf vorliegende Gesamtkonzept („Entwicklungsbereiche Fischereihafen/ Baggersand“) für diesen Bereich in seiner Gänze umgesetzt wird. Anderweitig müsste die überaus gute Bewertung der Fläche als Wohnstandort zurückgezogen werden. Es darf an dieser Stelle nicht vergessen werden, dass hier - zu Recht - ein hoher Anspruch in die Gesamtentwicklung des „Baggersand-Fischereihafens“ gesetzt wird, den es auch tatsächlich umzusetzen gilt, um die besonderen Qualitäten und Entwicklungschancen des Standortes zur Geltung kommen zu lassen.

Städtebauliche Empfehlung des STEK TVM 2025 zum Wohnbaupotential „Baggersand/ Fischereihafen“:

Urbanes Wohnen in integrierter und zentraler Lage. Eine Wohnbaulandausweisung kann für den Bereich Fischereihafen/ Baggersand befürwortet werden. Die Entwicklung der Wohnbauflächen Fischereihafen/ Baggersand hat allererste Priorität.

2.2 Formelle und informelle Planungen

2.2.1 Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025

Die Aufstellung eines Stadtteilentwicklungsplanes ist von der Bürgerschaft am 27.11.2008 beschlossen worden. Das Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Travemünde 2025 stellt das Leitbild für die Entwicklungen der kommenden 15 Jahre unter der Berücksichtigung der stadtentwicklungspolitischen, wirtschaftlichen und demografischen Entwicklungen des gesamten Stadtteils Travemündes dar. Das STEK soll als Rahmenplan Grundlage aller planerischen Entscheidungen sein und Orientierung bei Einzelentscheidungen bieten mit dem Ziel, Empfehlungen und Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung Gesamt-Travemündes zu geben.

In das Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Travemünde 2025 wurden die wohnungswirtschaftlichen Bewertungen zu den Wohnungsbaupotentialflächen aus dem Wohnbaulandkonzept Travemünde sowie Empfehlungen der ISEK-Veranstaltung am 21.01.2009 eingearbeitet.

Ziele der Stadtteilentwicklung für Travemünde sind: eine generationengerechte Stadtentwicklung unter Erhalt/ Schaffung einer hohen Lebensqualität, lebendiges Seebad mit Tradition für alle Generationen, vitaler Arbeits- und Ausbildungsstandort mit maritimer Kompe-

tenz, hoch attraktiver Wohnstandort mit bedarfsgerechten zukunftsfähigen Wohnformen sowie einem einzigartigen Orts- und Landschaftsraum an der Ostsee.

Um die Leitziele für Travemünde im Jahr 2025 zu erreichen, bieten die drei Entwicklungsräume „Zentrales Kurgebiet“, „Priwall“ und „Fischereihafen/ Baggersand“ hochattraktive Entwicklungspotentiale, von deren entsprechender Entwicklung eine Impulswirkung für die Gesamtentwicklung Travemündes erwartet werden kann. Ziel ist deshalb die ganzheitliche und aufeinander abgestimmte Entwicklung dieser drei Entwicklungsräume, um Synergien zu schaffen und zu nutzen.

Der Entwicklungsbereich „Fischereihafen/ Baggersand“ hat Potential für eine zukunftsorientierte Stadtteil- und Wirtschaftsentwicklung mit neuen maritimen, touristischen und wohnlichen Nutzungen sowie Freizeit-/ Sporteinrichtungen. Da das Erscheinungsbild einiger Gebäude und Freiflächen negativ zu bewerten ist und mehrere wasserseitige private Grundstücke keine standortadäquaten Nutzungen mehr aufweisen, soll ein Nutzungskonzept die Grundlage für die Neuordnung des gesamten Areals bieten, um den maritimen Bestand aufzuwerten aber auch diesen durch neue Nutzungen zukunftsfähig zu stärken und zu attraktivieren.

Ein Planungsziel ist die Erhaltung und Stärkung des derzeit vorhandenen maritimen Gewerbes im Fischereihafen sowie der im Westen gelegenen Bootsbau- und Bootsreparaturbetriebe und der Yachthäfen, um die Zielgruppe der Gewerbetreibenden an diesen Standort zu binden und das maritime Flair zu erhalten.

Als Maßnahme soll eine städtebauliche Neuordnung in Verbindung mit einer Inwertsetzung vorgenommen werden, um unterschiedliche, auch neue Nutzungen in dem Gebiet integrieren zu können. Diese neuen Nutzungen sollen Angebote für den Tourismus und das Nacht- und Kulturleben ebenso umfassen, wie eine hochwertige Wohnbebauung und Saison verlängernde Tourismusinfrastruktureinrichtungen. Ziel ist es, mit den Angeboten unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen, um die Attraktivitätssteigerung des Gebietes zu erwirken.

Des Weiteren wird eine verkehrliche Neuordnung des Bereiches zwischen den Bahngleisen, der Altstadt im Bereich der Torstraße und dem Fischereihafen empfohlen. Dabei steht unter anderem das Ziel, die Ankunftssituation für Besucher/innen Travemündes zu verbessern, im Fokus.

Zusätzlich strebt das STEK eine landschaftsplanerische Entwicklung des Freiraumes an, bei der auch die Hafenzone an ihrem westlichen Ende verlängert und neugestaltet werden soll.



Abbildung 2: Entwicklungsräume des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) Travemünde 2025 beschlossen durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 30.08.2012

2.2.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt den südöstlichen Teil des Plangebietes als Sonderbaufläche Hafen dar. Westlich daran anschließend sind gemischte Bauflächen und im Bereich der Werften ist das Gebiet als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die Travemünder Landstraße, die Straße Auf dem Baggersand sowie der Teutendorfer Weg sind als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen. Der Parkplatz Baggersand ist als Fläche für ruhenden Verkehr gekennzeichnet. Die Fläche zwischen der Bahntrasse und der Travemünder Landstraße ist als Grünfläche und entlang der Travemünder Landstraße als gewerbliche Baufläche und Verkehrsfläche dargestellt.

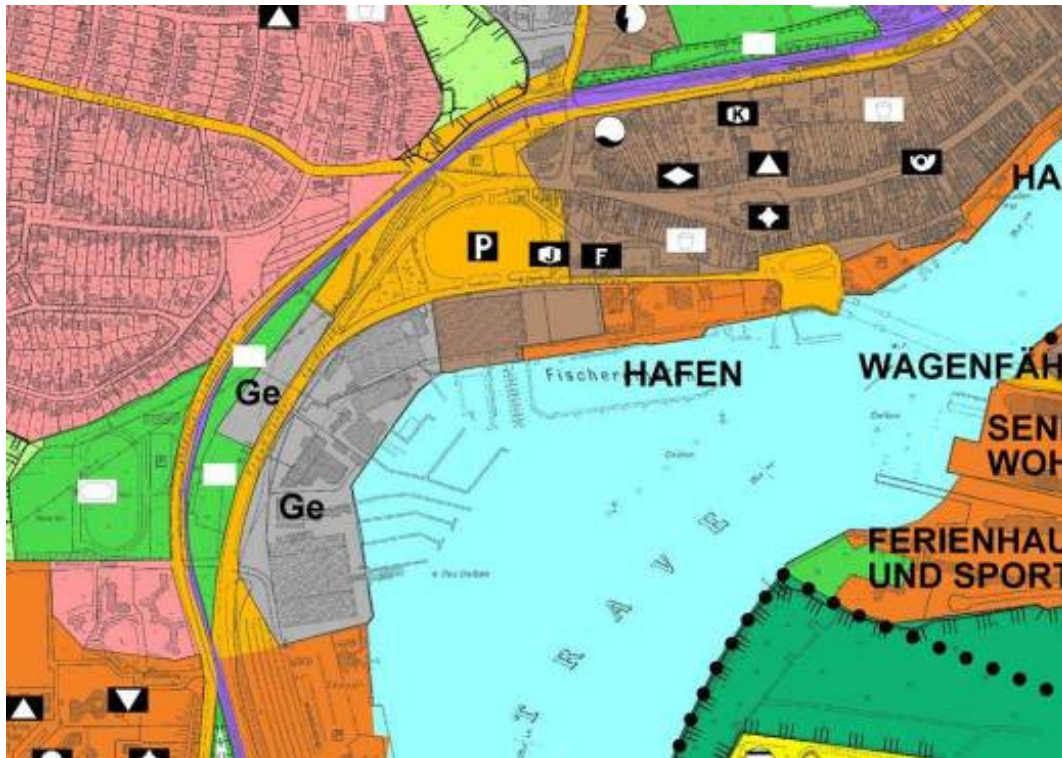


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

2.2.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2008 ordnet das Gebiet als Stadtlandschaft bzw. als Industrie- und Gewerbegebiet sowie als Verkehrsanlage/-fläche ein. Das Landschaftsbild im nördlichen Teil des Geltungsbereiches, wo sich die Grünflächen befinden, wird als hoch (Wertstufe II) gewertet. In südlicher Richtung (zum Hafengelände/ Gewerbegebiet hin) nimmt die Wertigkeit bis zur Wertstufe V - sehr gering - ab.

Beim Untergrund des Planungsgebietes handelt es sich um Aufschüttungen. Die Luftgüte wird mittel bis gering eingestuft. Die Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen bzw. die Sicherung und Sanierung von Altlasten und Altablagerungen ist als Maßnahme festgelegt.

Die Wasserflächen südöstlich des Geltungsbereichs weisen eine Bedeutung als Erholungsgebiet auf.

Die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung von Fischereihafen/Baggersand ist als geplantes Vorhaben mit der Priorität I (Prioritätenliste der Stadtplanung vom Sept./Nov. 2005) eingetragen.

2.2.4 In Fachplänen festgelegte Ziele des Umweltschutzes

Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein 2010 und Regionalplan von 2004

Hafen Travemünde mit überregionaler Bedeutung

Die See- und Binnenschifffahrt soll als kostengünstiger und energieeffizienter Verkehrsträger insbesondere im Gütertransport über größere Entfernungen zu einer Entlastung von Straße und Schiene beitragen. Um dieser zunehmenden Bedeutung gerecht zu werden, soll

die Leistungsfähigkeit der überregionalen Wasserstraßen und Häfen mit ihren Hinterlandverbindungen als Schnittstellen der Verkehrswege gesichert und gegebenenfalls gesteigert werden.

Überregionale Fährverbindung

Der Hafen von Lübeck hat mit seinen zahlreichen Fährverbindungen und Hinterlandverbindungen weit über das Land hinausgehende Bedeutung und Drehscheibenfunktion im Ost-West- und Nord-Süd-Transfer für den Güter- und Personenverkehr. Die Einrichtungen beider Häfen sowie die seeseitige Zufahrt nach Lübeck bedürfen eines an der Verkehrszunahme ausgerichteten Ausbaus.

Landschaftsrahmenplan von 2003

Das Gebiet hat besondere Bedeutung für den Grundwasserschutz. Es ist als Wasserschongebiet dargestellt. Allgemein rechtsverbindliche Festsetzungen treten erst mit der Ausweisung von Wasserschutzgebieten durch Rechtsverordnung in Kraft (MLUR 2003).

Die Ostseeküste ist ein bedeutender Erlebnis- und Erholungsraum des Planungsraumes II. Wichtige Erholungsinfrastrukturen im Geltungsbereich sind:

- der schleswig-holsteinische Ostseeküstenradweg von Flensburg nach Lübeck sowie
- der Sportboothafen (MLUR 2003).

Südöstlich des Plangebietes, in etwa 300 bis 400 m Entfernung jenseits der Trave befindet sich das Naturschutzgebiet „Südlicher Priwall“. Dieser Bereich ist als Gebiet mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems dargestellt.

Natura 2000 (Gebiete gemäß Art. 4 (1) FFH-RL und Art. 4 (1) VS-RL)

In unmittelbarer Nähe zum Gebiet des Geltungsbereiches befinden sich mehrere FFH- und VS-Gebiete:

Vogelschutz- und FFH-Gebiet Traveförde (DE 2031-401, DE 2030-392)

Das Vogelschutzgebiet mit einer Größe von 3.287 ha umfasst die Untertrave mit den angrenzenden Flächen. Das Gesamtgebiet ist als international bedeutendes Rast- und Überwinterungsgebiet für Wasservogelarten und bedeutendes Brutgebiet für seltene Vogelarten naturnaher Wälder besonders schutzwürdig. Übergreifendes Schutzziel ist u. a. die Erhaltung der Gewässerlebensräume in ihrer typischen Ausprägung als Rast- und Überwinterungsgebiet.

2.2.5 Bebauungsplan

Für den westlichen Teil des Plangebietes Masterplan „Fischereihafen“ wurde im Jahr 2008 der Bebauungsplan 32.07.00 Teilbereich West - Fischereihafen/ Baggersand als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan umfasst die Grundstücke Travemünder Landstraße 300, Travemünder Landstraße 302 -304, Auf dem Baggersand 17 und Travemünder Landstraße 3 - 5 einschließlich der Straßenflächen. Er weist die Flächen östlich der Travemünder Landstraße als eingeschränktes Gewerbegebiet und westlich der Travemünder Landstraße als Grünfläche mit festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen und als eingeschränktes Gewerbegebiet aus. Die vorhandene Kleingartenanlage entlang der Bahnlinie ist ihrer Nutzung entsprechend als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kleingartenanlage festgesetzt.

Die Travemünder Landstraße ist als Verkehrsfläche festgesetzt, an deren Endpunkt eine Wendeanlage ausgewiesen ist, da das Nordgate zum Skandinavienkai geschlossen wurde und eine Weiterfahrt in das Hafengebiet nur noch für den ÖPNV möglich ist. Den einzelnen Gewerbeflächen wurden ihrer Lage und den Entwicklungszielen entsprechend spezifische Nutzungskataloge zugeordnet, die zulässigen Nutzungen beziehen sich hauptsächlich auf Tourismus und wassersportbezogene Gewerbebetriebe; die Nutzungskataloge sind im Einzelnen den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan 32.07.00 Teilbereich West - Fischereihafen Baggersand zu entnehmen. Außerdem wurden die Gewerbebetriebe in Bezug auf die maximal zulässigen Schallleistungspegel - zulässige Lärmimmissionen - eingeschränkt. Die Einschränkung dient dem Schutz der angrenzenden Wohnbebauung in der Teutendorfer Siedlung und schafft eine Lärmimmissionsabstufung als Übergang zwischen dem Skandinavienkai und der Altstadt Travemündes.



Abbildung 4: Bebauungsplan Nr. 32.07.00 -Fischereihafen - Baggersand / Teilbereich West

3 Stärken-Schwächen-Analyse

3.1 Städtebau und Stadtbild

Das Gebiet Fischereihafen ist durch eine gewachsene städtebauliche Struktur gekennzeichnet. Der Bereich zwischen den Straßen Travemünder Landstraße und Auf dem Baggersand (vom Skandinavienkai bis zum Großparkplatz Baggersand) entwickelt seine Prägung im Wesentlichen aus der Nutzung durch die Fischerei und die ansässigen Werft- und Bootsbetriebe.

Eine von 1917 bis 1920 neu geschaffene Landmöglichkeit an der Siechtenbucht bot die Möglichkeit der Verlagerung von Fischereifunktionen aus dem Bereich der Vorderreihe. Hier entwickelten sich nach und nach Bootsbaubetriebe für Segel- und Fischerboote, Werkstätten und eine Bauschlosserei. Durch die allgemeine Werftenkrise und den Rückgang des Fischereiaufkommens setzte in den letzten Jahrzehnten eine Umstrukturierung der Betriebe ein.

Während sich im östlichen Teil in den letzten Jahren nach und nach auch touristische und gastronomische Nutzungen innerhalb einer eher kleinteiligen maritim gewerblich geprägten Struktur etabliert haben, sind im westlichen Teil großmaßstäbliche Gebäude und Hallen der Marina Baltica und Böbs-Werft sowie die als Winterlager genutzte Halle Auf dem Baggersand 15 sowie weitere untergenutzte Hallen Auf dem Baggersand 17 typisch.

3.2.1 Stärken

Eines der größten Standortpotenziale ist die besondere Fischereihafenatmosphäre, die aus dem gewachsenen, „ruppigen“ und authentischen Milieu der Fischereinutzung, der Werften und Reparaturbetriebe, der Fischerboote und Schiffe, der typischen maritimen Zubehöre, wie Fischkisten, Tauen und Netze, der Wasserflächen mit Bootsbetrieb und Schiffsverkehr sowie der imposanten Fährten herrührt.

Der Charakter der liebenswert - romantischen Unaufgeräumtheit ist bei Einheimischen und Touristen gleichermaßen beliebt und Anziehungspunkt für viele Touristen und Einheimische. Diese besonderen authentischen und atmosphärischen Standortwerte müssen und sollen erhalten und weiterentwickelt werden.

Die Kaikante ist Wirtschaftsraum der Fischer und zurzeit nur in Teilen als „Promenade“ nutz- und erlebbar. Eine Anzahl gastronomischer Nutzungen hat sich dort angesiedelt. Die Flächen sind infolge des derzeitigen Nutzungsmixes und der beschriebenen Atmosphäre sehr beliebt.

Im gewerblichen Bereich gibt es sehr gut funktionierende Nutzungen, wie z.B. die Traditionswerft Böbs und die Marina Baltica mit ihren Sportboothäfen und Hallen, die wie das Fischereigewerbe aufgrund ihrer wirtschaftlichen und touristischen Bedeutung, aber auch als milieuprägende Nutzungen, erhalten und gestärkt werden sollen.



Abbildung 5: Yachthafen



Abbildung 6: Fischverkauf vom Kutter



Abbildung 7: Touristische Nutzung



Abbildung 8: Gastronomische Einrichtung



Abbildung 9: Netzweise



Abbildung 10: Werft

3.2.2 Schwächen

Auf der anderen Seite schwächen andere Faktoren das Potenzial des Ortes. Auf den Flächen Baggersand 17 gibt es leer stehende Hallen und ein untergenutztes Bürogebäude. Auf den Flächen Baggersand 15 beherbergt eine sanierungsbedürftige Halle Winterlagerplätze für Boote. Die angrenzende große Freifläche ist als provisorischer Wohnmobilstellplatz hergerichtet. Der gesamte Bereich entlang der Trave ist fast vollständig abgeriegelt und nur an wenigen Stellen zum Wasser hin zu durchqueren.

Wasserseitig endet der öffentliche Hafenbereich zzt. sackgassenähnlich in Höhe des Grundstücks auf dem Baggersand 15, am Ende des Wohnmobilstellplatzes. Nach Osten verengt sich dieser Hafenbereich zwischen Slipanlage und dem Gebäude der Stadtentwässerung (Pumpenstation) unangemessen und erschwert somit die Zugänglichkeit zum Fischereihafen. Die Netzweise ist an ihren Rändern mit qualitätslosen Bauten und Provisorien verstellt, die dem Standort nicht gerecht werden. Die oben beschriebene auf der einen Seite besondere Fischereihafenatmosphäre ist durch die ungeordneten Nutzungen und Vernachlässigungen auf der anderen Seite gefährdet. Auch die Aufenthalts- und Erlebnisqualität sollte unter Erhalt des Wirtschaftsraumes für die Fischer verbessert werden.

Der Baggersand als zentraler öffentlicher Parkplatz für die Travemünde Besucher ist ungestaltet und bietet kaum Orientierung und dazu eine äußerst schlechte Wegeverbindung zum Wasser und auch zum Fischereihafen.



Abbildung 11: Baggerstrand 15 - Unternutzung/
Leerstand



Abbildung 12: Baggerstrand 17 - Unternutzung/
Leerstand



Abbildung 13: Mangelnde Aufenthaltsqualität



Abbildung 14: Ende der öffentlichen Hafenzone



Abbildung 15: Hafenamt



Abbildung 16: Parkplatz Baggerstrand

3.3 Nutzungen

Zwischen der Trave und der Straße Auf dem Baggersand ist das Plangebiet überwiegend durch Hafennutzung geprägt. Im westlichen Teil des Fischereihafens befinden sich hafenzugehöriges Gewerbe wie Bootswerften, Marinabetrieb, Winterlagerhallen, Sportboothäfen, Beherbergungsbetriebe, Dienstleistungsbetriebe bzw. -bürogebäude sowie ein behelfsmäßiger Wohnmobilstellplatz. Unmittelbar davor auf der Hafensfläche sind in Containern die Lagerflächen für die Fischer, eingezäunt hinter einem Bauzaun.

Im östlichen Teilbereich befinden sich u.a. der Bauhof der Lübecker Port Authority (LPA), Container für den Hafenmeister und WC-/ Duschanlagen für die Yachtliegeplätze, ein Maschinenbau- und Schiffsreparaturbetrieb, Yachtbau und Reparatur, Liegeplätze mit Marina, die Fischverwertung Lübecker Bucht, die Hafensliegeplätze der Fischer, der Frischfischverkauf direkt vom Kutter mit Marktcharakter und die provisorischen Fischverkaufsstände. Im daran angrenzenden östlichsten Teil des Fischereihafens befinden sich im Bereich der Netzweise land- und wasserseitig gastronomische Einrichtungen in qualitativ unterschiedlichster Ausstattung.

Während sich die Grundstücksflächen im westlichen Teilbereich des Fischereihafens alle im Privatbesitz befinden, sind die Grundstücksflächen im Bereich des Parkplatzes Baggersand und der Großteil des östlichen Bereiches des Fischereihafens im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Für einige der städtischen Eigentumsflächen wurden Erbbaurechtsverträge mit Dritten geschlossen, auf denen bereits Neubauten entstanden sind oder derzeit entstehen.

Der Hafenzone vorgelagert sind intensiv genutzte Wasserflächen mit Stegen für Sportboote, Fischereiboote und der Slipanlage im Übergangsbereich zum Priwallfährvorplatz. Neuerdings findet man vereinzelt auch gastronomische Interimsnutzungen an der Kaikante sowie auf dem Wasser.

Die vorgelagerten, außerhalb der Fahrrinne gelegenen Wasserflächen sind als Sportboothafen mit Bootsliegeplätzen genutzt. Die Flächen westlich der Absperrung in Höhe Auf dem Baggersand 15 werden von der Marina Baltica und Böbs-Werft privat betrieben. Östlich der Absperrung betreibt die LPA eine Steganlage für Sportboote. In diesem Bereich liegen an der Kaikante auch die Fischereischiffe mit Frischfischverkauf direkt vom Kutter. Ihre landseitigen Lagerflächen sind provisorischer Art. Sie sind zwar in gewisser Weise milieuprägend, beeinträchtigen jedoch das Ortsbild und die Aufenthaltsqualität. An der Engstelle zwischen Hafenzone und Priwallfährvorplatz liegt eine öffentliche Slipanlage. Diese verstärkt insbesondere während der Benutzung die Zugänglichkeit der Hafenzone.

Nördlich der Straße Auf dem Baggersand liegt der Großparkplatz Baggersand sowie Flächen, die durch Einrichtungen des Gemeinbedarfs (Feuerwehr, Haus der Jugend, Bauhof) genutzt werden. Westlich an den Parkplatz angrenzend befinden sich ein Wäldchen und zwischen der Travemünder Landstraße und der Bahntrasse Hamburg-Travemünde Waldflächen und Kleingärten.

Die Nutzungstärken im Gebiet Fischereihafen liegen einerseits in den etablierten Betrieben der Yacht- und Sportbootnutzung, z.B. Marina Baltica, der gesunden Werftbetriebe, wie der Böbs Werft und der milieuprägenden Fischereibetriebe. Darüber hinaus haben sich neben den vorhandenen gewerblich maritimen Nutzungen verstärkt gastronomische Betriebe

be im östlichen Teil entwickelt, die die Nutzungsmöglichkeiten am Standort an der Trave schätzen. Diese sind hier zzt. konfliktfrei neben störenden bis nicht störenden gewerblichen und maritim orientierten Betrieben integriert.

Es bestehen derzeit kaum Nutzungskonflikte zwischen den touristischen Angeboten wie Gastronomie, Aufenthalt für Besucher etc. und gewerblichen Nutzungen, wie den Werftbetrieben, dem Hafenbetrieb der gewerblichen Berufsfischerei einschließlich der notwendigen Inanspruchnahme der landseitigen Hafentflächen als Arbeitsraum für die Fischer sowie dem Betriebs- und Lagerhof der LPA (Lübeck Port Authority).

Für die gut funktionierenden und für den Standort Travemünde bedeutenden Werftbetriebe, wie die Böbs-Traditions-Werft, gibt es zurzeit nur Entwicklungsmöglichkeiten auf den untergenutzten und in Privatbesitz befindlichen Flächen Baggersand 17 (West).

Im Bereich der Grundstücke Auf dem Baggersand 15 und 17 (östl. Bereich) gibt es auf Grund der hohen Lagegunst Aufwertungspotentiale. Dies gilt insbesondere für das untergenutzte Bürohaus auf dem Grundstück Auf dem Baggersand 17 und die Flächen Auf dem Baggersand 15, die zurzeit mit der Nutzung als Winterlager-Halle der Böbs-Werft und als Wohnmobilstellplatz im Verhältnis zur Lagegunst nur bedingt standortgerecht und damit unter Wert genutzt werden.



Abbildung 17: Großparkplatz Baggersand



Abbildung 18: Freiwillige Feuerwehr



Abbildung 19: Kleingärten



Abbildung 20: Nahversorgungsmarkt

3.4 Grün- und Freiraum

3.4.1 Grünbestand im Gebiet

Den größten Teil des Masterplan-Bereiches nehmen asphaltierte Straßen, Stellplatzanlagen, Hafenanlagen und Gewerbebauten ein. Es handelt sich um versiegelte und naturferne Strukturen. Ein langgestreckter „Grünzug“ (Biotopverbund für Brutvögel und Fledermäuse) begleitet die Bahntrasse aus Richtung Pommernzentrum bis zur Stellplatzanlage „Baggersand“. Es handelt sich um die Kleingartenanlage „Siechenbucht“ und weitere gehölzbetonte Flächen. Diese Flächen sind teilweise in Abbildung 21 nummeriert.

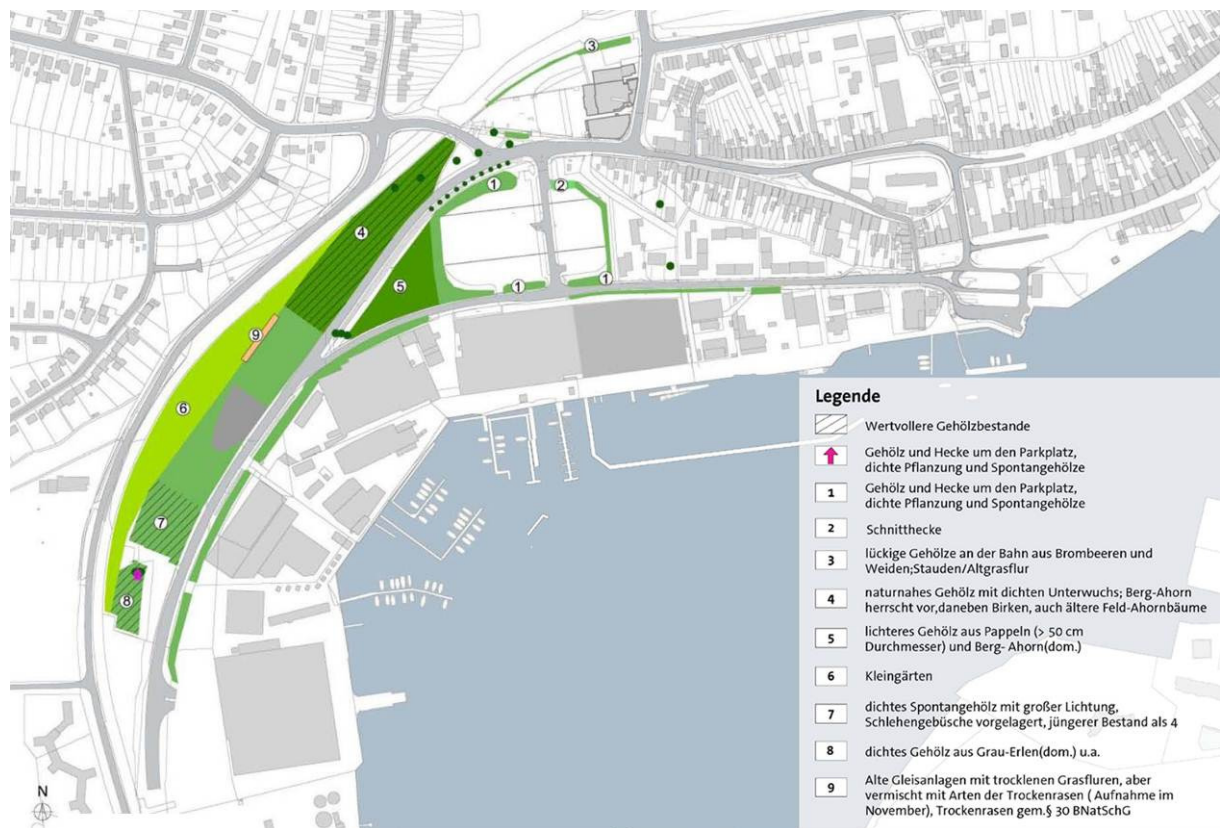


Abbildung 21: Bestand wesentlicher Biotope

Als streng geschützte Tiere treten laut aktueller Erfassungen im Jahr 2012 39 Brutvogelarten auf. Das Gebiet entlang der Travemünder Landstraße einschl. der Gehölz- und Waldbereiche zwischen Landstraße und „Auf dem Baggersand“ sind deshalb für Brutvögel von hoher Wertigkeit. Dieselben besitzen auch als Teil-Jagdhabitats von Fledermäusen eine gewisse Bedeutung. Die Naturschutzbehörde hält deshalb bezüglich ihrer Zustimmung zur Nutzungsänderung von Fläche 5 einen Vorbehalt aufrecht. Grundsätzlich sind für die dort vorhandenen Fledermausquartiere und Brutreviere, soweit gefährdete Arten der Roten Listen oder Arten mit besonderen Habitatansprüchen betroffen sind, CEF-Maßnahmen zu erbringen, die vor der Rodung ihre Funktion erfüllen müssen. Wo dies möglich sein wird, kann zurzeit nicht beurteilt werden.

Der Konflikt muss im Rahmen der Bauleitplanung gelöst werden.

3.4.2 Biotop- und Freiflächenverbund

Die Traveförde ist als große übergreifende Landschaftsachse wirksam. Travemünde liegt an den beiden Landschaftsräumen der Traveniederung und der Ostseeküste und bezieht dadurch seine herausgehobene Attraktivität.

Der Verbund naturbetonter Flächen und Erholungsräume wird durch die Siedlung eingeschränkt. Trotzdem ist eine übergeordnete Grünachse vom Brodtner Ufer über Grünstrand, Godewindpark, Calvarienberg und Brügmanngarten sowie weitere Grünstrukturen entlang der Bahntrasse und weiter Richtung Dummerdorfer Ufer vorhanden.

3.5 Erschließung und ruhender Verkehr

Erschließung

Der Planungsbereich ist über folgende Verkehrsmittel / Verbindungen an die umgebende Verkehrsinfrastruktur angebunden:



Abbildung 22: Überregionale Erschließung

- Straßenanbindung:
 - Über BAB 1, BAB 226, weitergeführt als B75, übergehend in den Gneversdorfer Weg aus nördlicher/ westlicher Richtung.

- Über B 76 übergehend in die B 75 Gneversdorfer Weg aus nördlicher Richtung (Bäderstraße)
- Über Teutendorfer Weg/ Ivendorfer Landstraße im Verlauf der Kreisstraße 30 aus westlicher Richtung
- Travemünder Landstraße aus südlicher Richtung (nur Sonder- bzw. Schwerverkehr und ÖPNV aus / in Richtung Skandinavienkai)
- Auf dem Baggersand im Verlauf der Kreisstraße 3 aus östlicher Richtung (Fährverbindung/ Priwall/ Mecklenburg-Vorpommern)
- Torstraße östlich aus Richtung Altstadt Travemünde
- Busverbindung (Umsteigepunkt/ zentraler Verknüpfungspunkt in der Travemünder Landstraße/ Teutendorfer Weg)
- Bahnstrecke von Lübeck kommend bis „Lübeck-Travemünde Strand“. Die Bahnhöfe in der Nähe des Planungsgebietes sind: „Lübeck-Travemünde Hafen“ an der Vogteistraße gelegen, die ihrerseits in den Gneversdorfer Weg mündet und der Bahnhof „Lübeck-Travemünde Skandinavienkai“, der über eine Unterführung an das südwestliche Ende der Travemünder Landstraße angebunden ist.
- Fährverbindung „Priwall“ im Verlauf der Kreisstraße 3

Regional wird der überplante Bereich als Haupterschließung über den Gneversdorfer Weg (B75) erreicht. Über die Verbindung Travemünder Landstraße und die Straße Auf dem Baggersand erreicht man den Fähranleger in Richtung Priwall (K3). Über den aktuell über die bestehende Parkplatzanlage führenden Verkehrsweg, der ursprünglich als Erschließung des Parkplatzes gedacht war, wird heute der größte Anteil dieser Verkehre in und aus Richtung der Priwallfähre abgewickelt, um eine Entlastung der Altstadt vom motorisierten Verkehr zu realisieren.

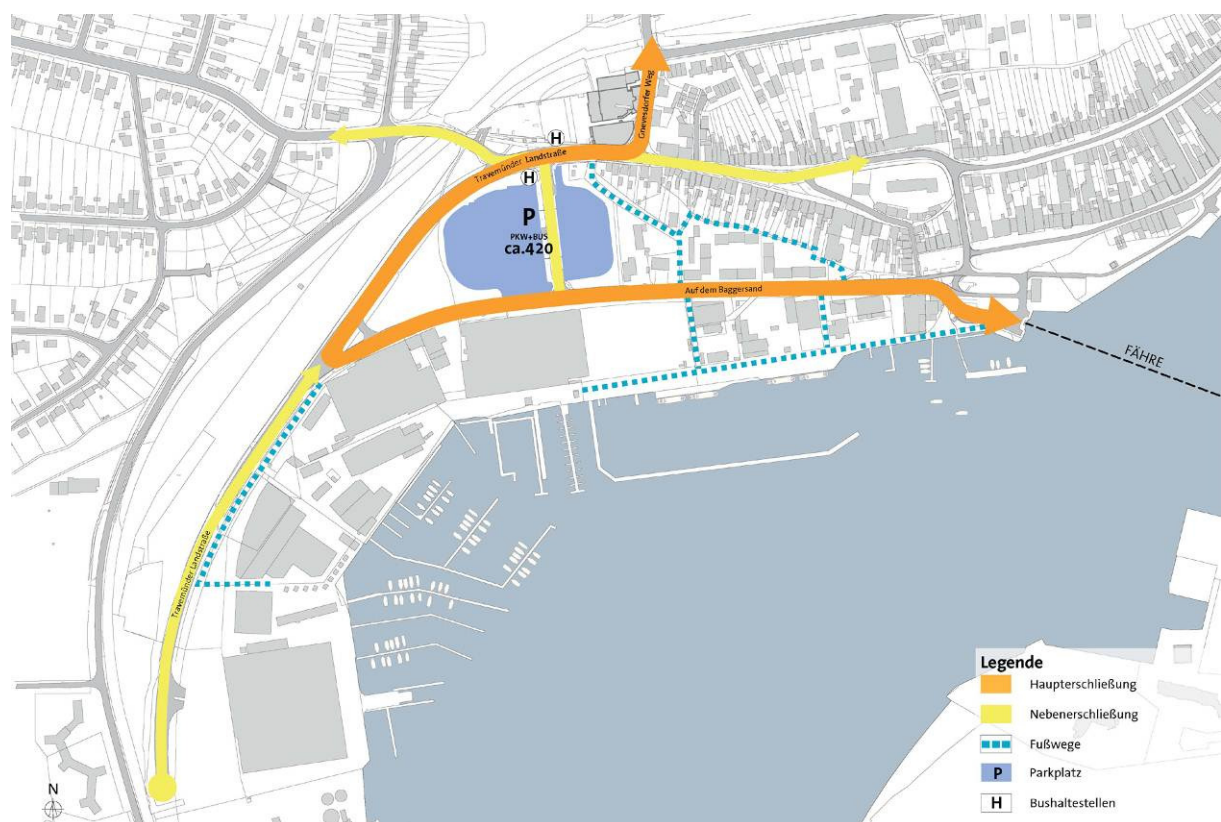


Abbildung 23: Erschließung und ruhender Verkehr im Bestand

Die relative Nähe der Einmündung der Fahrroute über die Parkplatzanlage zum Knoten Travemünder Landstraße/ Gneversdorfer Weg/ Torstraße belastet in der Bestandssituation die Leistungsfähigkeit dieses Knotens, da die zur Verfügung stehende Straßenlänge (Spurlängen/ Verflechtungslängen) nicht optimal gestaltet werden kann.

Als eine wichtige Verbindung ist die Tavemünder Landstraße in/ aus Richtung Skandinavienkai zu betrachten. Diese Anbindung ist zwar nicht durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet, da dies nicht die eigentliche Zufahrt zum Skandinavienkai für den motorisierten Individualverkehr ist, sie stellt jedoch eine unverzichtbare Erschließung des Skandinavienkais für Schwerverkehr- bzw. Sondertransporte dar, weil die Hauptzufahrt zum Skandinavienkai (Anschlussstelle an der B 75) für diese Verkehre nicht ausgelegt ist: Die geometrische Ausbildung der entsprechenden Wegeführung in Richtung BAB 1 muss deshalb diesen Anforderungen (Schleppkurven, Tonnage etc.) Rechnung tragen. Genauso wichtig ist diese Verbindung für den ÖPNV in und aus Richtung Lübeck.

Ruhender Verkehr

Im überplanten Bereich befindet sich der öffentliche, bewirtschaftete Großparkplatz „Baggersand“, der aktuell in einen Bereich für PKW (ca. 420 Parkplätze) und einen Bereich für Busse (ca. 20 Parkplätze) aufgeteilt ist. Diese Stellplatzanlage ist unter anderem für die durch die Travemünder Altstadt und die Fährverbindung in Richtung Priwall erzeugten, ruhenden Verkehre vorgesehen. Weiterhin ist auf einer Privatfläche, zwischen der Straße Baggersand und der vorhandenen Uferpromenade, eine Abstellanlage für Wohnmobile aber auch Parken für PKWs untergebracht. Auf den Bestandsgrundstücken ist der notwendige Stellplatzbedarf für Gewerbe und Gastronomie nur unzureichend vorhanden.

Straßenraumgestaltung

Die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung im unmittelbaren Altstadtrandbereich von Travemünde erfordert auch vor dem Hintergrund der funktionalen Ansprüche einen qualitativ ansprechenden behutsamen Umgang bei den (Straßen-) Umgestaltungsmaßnahmen.

3.6 Umweltbedingungen**Lärm**

Der Geltungsbereich des Masterplans ist durch den Fährhafenbetrieb Skandinavienkai, den Gewerbelärm der hafenbezogenen Nutzungen (Werft-, Bootsreparaturbetriebe, Bauhof der LPA) sowie vom Verkehrslärm belastet. Im Rahmen der Masterplanung wurde sowohl der Sportboothafen als auch der Gewerbelärm auf den Entwicklungsflächen betrachtet (s. hierzu Ausführungen zum Lärm Pkt. 5.6). Im Rahmen der Bauleitplanung ist je nach gewählter Konfliktbewältigungsstrategie der jeweilige Einzelfall konkret zu untersuchen. Die Schutzansprüche vorhandener Nutzungen gegenüber lärmempfindlichen Nutzungen (z. B. maritimes Wohnen) sind im Rahmen einer zu führenden Güterabwägung zu entscheiden.

Geruchs- und Luftschadstoffbelastungen

Die am Skandinavienkai liegenden Schiffe erzeugen den benötigten Strom überwiegend mit schiffseigenen Generatoren selbst. Dadurch entstehen Abgase (Schwefeloxid- und Stickoxidemissionen), die die Luftqualität im Bereich Fischereihafen/ Baggersand beeinträchtigt. Luftschadstoffe werden zukünftig, aufgrund neuer Schiffsentwicklungen sowie gesetzlicher Vorschriften und EU-Rahmenbedingungen, weiter reduziert werden können und daher trotz langfristig leicht zunehmendem Schiffsverkehr abnehmen.

Altlasten

Der gesamte Bereich Fischereihafen-Baggersand-Marina Baltica ist auf Grund der gewerblichen Nutzung (Werft, Maschinenbau, Yachtbau) als potenzielle Altlastenverdachtsfläche anzusehen. Für die wesentlichen Flächen liegen bereits konkrete Untersuchungen vor, die bei der Bodenschutzbehörde der Hansestadt Lübeck einzusehen sind. Die Untersuchungsergebnisse werden im Rahmen der Bauleitplanung verwendet. Für einige Flächen sind jedoch noch weitere Untersuchungen im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich.

4 Entwicklungsziele und Handlungsfelder

Übergeordnete Planungsziele der Neuordnung des westlichen Altstadtrandes von Travemünde (Fischereihafen-Baggersand-Marina Baltica) sind die Standortsicherung und Stärkung der Fischerei- und Freizeit-Hafenwirtschaft, die Neugestaltung als maritimes Hafenquartier für Tourismus, Freizeit, Wohnen und Gewerbe, die Erleb- und Nutzbarmachung der Wasserlage für die Öffentlichkeit sowie die Anbindung an das Zentrum der Travemünder Altstadt, die angrenzenden Wohngebiete und den Skandinavienkai.

Maßnahmen zur Standortsicherung und Stärkung der Fischerei- und Freizeit-Hafenwirtschaft sind der Erhalt und die Aufwertung der gewerblichen maritimen Nutzungen, der Sportboothäfen bei gleichzeitiger Mischung von Tourismus- und Freizeitnutzungen mit maritimer Freizeitwirtschaft und Wohnen. Die für den Fischereihafen wesentlichen und das Gebiet authentisch prägenden gewerblichen Nutzungen sollen hierbei nicht eingeschränkt werden.

Für die Neuordnung des Gebietes als maritimes Hafenquartier für Gewerbe, Tourismus, Freizeit und Wohnen sollen maritime, touristische und freizeitbezogene Infrastruktur sowie Wohnnutzungen behutsam ergänzt werden. Insgesamt soll eine verträgliche Nutzungsmischung von Arbeit, Gewerbe, Freizeit und Wohnen entstehen. Ein Projekt zur Neuordnung der Hafenwirtschaft ist der Neubau einer Fischhalle durch die Fischverwertung Lübecker Bucht.

Um die Wasserlage erlebbar und nutzbar für die Öffentlichkeit zu machen, soll der öffentliche Hafenbereich an der Trave neben dem erforderlichen Bedarf als Wirtschafts- und Arbeitsraum für die Fischer, für Gastronomie, Veranstaltungen, Kultur und Events ausgebaut und verlängert werden. Darüber hinaus ist geplant, Durchblicke und Wegeverbindungen bis zum Traveufer zu schaffen.

Die vorgelagerten Wasserflächen der Trave sind für die Nutzungen Sportboothafen und Fischerei mit Fischverkauf und Anlandung für einen verbesserten, konfliktfreien Betrieb neu zu ordnen. Ausreichend Arbeitsraum für den Hafenbereich sowie die erforderlichen Lagerflächen sind landseitig bereit zu stellen.

Maßnahmen zur Anbindung des „Maritimen Quartiers“ an die Travemünder Altstadt (Zentrum), die angrenzenden Wohngebiete und den Skandinavienkai sind die Anlage und Verbindung von Freiräumen und Wegebeziehungen als gliederndes Ordnungsgerüst, der Erhalt und die Schaffung von Blickbeziehungen zur Travemünder Altstadt (St. Lorenz Kirche) sowie die Freihaltung von Frischluftschneisen.

Um den Entwicklungsbereich Fischereihafen touristisch zu positionieren, ist das unverwechselbare Profil des Fischereihafens weiter zu entwickeln. Daher wird bei der Ausarbeitung der Leitgedanken und übergeordneten Ziele für die Planung des Quartiers der Titel „Fischereihafen“ als Leitthema für die zukünftige Entwicklung gewählt. Als besondere Herausforderung gilt es, die Alleinstellungsmerkmale des Entwicklungsbereiches „Fischereihafen/ Baggersand“ herauszuarbeiten und weiterzuentwickeln. Eine Aufwertung der Flächen durch (Wieder-) Nutzbarmachung für Bewohner und Touristen soll erreicht werden.

Auf Grundlage dieses definierten Leitgedankens wurden verschiedene Ziele konkreter ausgearbeitet.



Abbildung 24: Zielplan (siehe Anhang)

5 Entwicklungs- und Maßnahmenkonzepte

5.1 Städtebauliche Struktur und Stadtbild

Als übergeordnetes Ziel wird die Schaffung eines gemischt genutzten Quartiers mit unterschiedlichen Angeboten für Arbeiten, Freizeit und Wohnen entlang der Hafenzzone gesehen. Hierfür sollte neben dem Erhalt der Hafenzzone als Wirtschaftsraum der Fischer zum Beispiel eine Art Erlebnismeile im historischen Fischereihafen mit maritimen Geschäften sowie einer wasserbezogenen Wohnnutzung geschaffen werden. Diese Erlebnismeile sollte sich in der Wechselbeziehung zwischen der Wirtschafts- und Hafenzzone kombiniert mit einem öffentlichem Bereich und angrenzender vorhandener und neu zu entwickelnder Flächen (Baggerstrand 15) vom Priwallfährplatz bis zur Böbs-Werft entwickeln. Verschiedene Angebote wie maritimes Gewerbe mit Sportboothafen und Fischereibetrieben sowie Wohnen am Hafen und Gastronomie sollen ein besonderes, unverwechselbares Milieu ergeben. Die Verträglichkeit der vorhandenen und der geplanten Nutzungen ist im Weiteren nur in der konkreten Einzelfallbetrachtung näher zu beurteilen.

Von großer Bedeutung ist das Ziel, eine nachhaltige Flächennutzung im Quartier zu erreichen. Hiermit ist die Inwertsetzung der zentralen Flächen entsprechend ihrer Lagegunst und den im Fischereihafen erforderlichen und oben ausführlich beschriebenen Aufgaben zu Gunsten der zu erhaltenden und angestrebten Nutzungen gemeint.

Städtebauliches Ziel ist auch eine verbesserte Anbindung des Fischereihafens an die umliegenden Quartiere und die Altstadt Travemündes. Dabei soll durch die Straßenführung im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung ein klar definierter Ortsrand ausgebildet werden. Des Weiteren soll eine verbesserte Orientierung innerhalb der verkehrlichen Bezüge erreicht werden.

Für den Baggerstrand-Großparkplatz sollen Ersatzparkplatzflächen zwischen der Straße Auf dem Baggerstrand und Travemünder Landstraße bis an die Bahn für (Tages-) Touristen und Besucher angeboten werden. Dazu werden optional und ergänzend Hallen angeordnet mit einer saisonal flexiblen Nutzung, so dass in diesen im Sommer geparkt wird und im Winter Boote gelagert werden können.

Im Zuge der Neuordnung der Flächen für den fließenden und den ruhenden Verkehr soll westlich des Baggerstrand-Parkplatzes eine neue Straße mit weiterführender Durchwegung für Radfahrer und Fußgänger von Norden zum Wasser gebaut werden, die als eindeutige Blickachse auf das Wasser zu gestalten ist.

Neben einer Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Hafenzzone soll entlang der neuen Straße eine Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung am neuen Ortsrand durch Erhaltung und Ergänzung der straßenbegleitend vorhandenen Bäume geschaffen werden. Ziel ist die Verbesserung der Eingangssituationen in das Quartier zusammen mit der Gestaltung und Aufwertung der Hafenzzone. Die Verlängerung und Verbreiterung der bestehenden Hafenzzone ist in zwei Abschnitte eingeteilt - dabei soll im 1. Abschnitt vom Priwall Vorplatz im Osten bis zur Böbs-Werft im Westen der Uferbereich und dessen landseitige Flächen im Sinne der Gesamt-Maßnahme ausgebaut werden.

Als langfristige Entwicklung ist im 2. Abschnitt eine Öffnung und Verlängerung der Hafenzzone entlang des westlichen Traveufers, das durch die Bootswerften Böbs und Marina Balti-

ca aktiv genutzt wird, zu sehen, denn die Werften lehnen auf Grund der Verkehrssicherungspflichten zzt. eine Öffnung ihrer Betriebsgelände ab.

5.2 Nutzungsstruktur

Im Gebiet Fischereihafen/ Siechenbucht wird mit der Entwicklung von untergenutzten Flächen unter gleichzeitiger Bestandserhaltung und Inwertsetzung von Bestandsflächen eine verträgliche, sich ergänzende Nutzungsstruktur vorgesehen.

Der östliche Teilbereich des Fischereihafens zwischen der Trave und der Straße Auf dem Baggersand soll weiterhin wie zzt. im Bestand als Hafen mit angrenzender Flächennutzung für Hafengewerbe, Tourismus, Freizeit und Gastronomie genutzt werden. Der westliche Teilbereich zwischen der Trave und der Straße Auf dem Baggersand soll maritimem Tourismus und Wohnen gewidmet werden.

Auf der Grenze zwischen der vorhandenen gewerblichen Nutzung im Osten (LPA-Bauhof und Schiffsreparaturbetrieb) und der geplanten (empfindlichen) Nutzung des Maritimen Wohnquartiers im Westen ist im weiteren Planungsprozess zur Bewältigung des entstehenden Nutzungskonfliktes entsprechend der gegebenen Möglichkeiten im Rahmen der noch zu führenden Güterabwägung zu entscheiden.

Eine Wohnbaufläche für den Bau von Stadthäusern und hochwertigen Geschosswohnungen - auch für Familien, die gerne urban wohnen - schließt sich nördlich auf dem derzeitigen Parkplatz Baggersand, das das „Fischereihafen“-Quartier ergänzende Wohnquartier, an.

Die öffentlichen Parkplätze des Großparkplatzes Baggersand werden auf eine Fläche zwischen der Straße „Auf dem Baggersand“ und der Travemünder Landstraße bis an die Bahntrasse verlegt. Die neu geplanten Parkplatzflächen werden über eine großzügige Fußgänger Verbindung über einen Platz direkt an der Trave und damit am Wasser im westlichen Bereich der Hafenzzone des Fischereihafens angebunden.

Der kleine Nahversorgungsbereich soll als Sondergebiet für Nahversorgung erhalten bleiben.

Es ist geplant, die bestehenden Gewerbeflächen an der Trave (Böbs-Werft und Marina Baltica) durch das Angebot neuer Gewerbeflächen entlang der Travemünder Landstraße ergänzen zu können. Die bestehenden Kleingärten sollen dabei erhalten werden.

Die Uferkante im Fischereihafen besitzt durch den Bezug zur Wasserlage Trave eine hohe Lagegunst und Attraktivität. Die Sicherung dieses Raumes für die maritimen Hafenbetriebe und die Fischerei aber auch für die Öffentlichkeit ist von großer Bedeutung.

Mit allen Anliegern der „Hafenzzone Fischereihafen“ fand am 01.08.2012 eine Werkstatt- und Beteiligungsveranstaltung statt. Mit großem Konsens verständigten sich die planungsbetroffenen Hafennutzer auf folgendes übergeordnete Planungsziel:

- Erhalt und Stärkung des Fischereihafens als Wirtschafts- und Arbeitsraum der Fischer und der maritimen Gewerbebetriebe sowie Erhalt und Stärkung des Fischereihafens als touristischer Anziehungspunkt mit authentischer Hafen-Atmosphäre und einer attraktiveren Aufenthaltsqualität.

Im Rahmen der Neuordnung und Neugestaltung soll die neue Hafenzzone entlang der Trave vom Priwallfährplatz bis zur Böbs-Werft im Westen in einer Breite von ca. 20 m entwickelt werden. Dies beinhaltet die Herstellung der Landflächen, die Verbreiterung/ Verlängerung der Hafenzzone auf ganzer Länge und die Verlagerung der Slipanlage nach Westen.

Die Uferkante und Teile des Gewässers am Fischereihafen sind öffentliches Hafengebiet, so dass hier ein Nutzungsrecht vorrangig für die gewerblichen Hafennutzer bestehen bleiben muss. Die Öffentlichkeit wird aber wie bisher - auf eigene Gefahr - den Bereich begehen können. Dem mit dem Hafenbetrieb verbundenen Gefahrenpotenzial ist in der gestalterischen Neuordnung der Hafenzzone Rechnung zu tragen. Die künftige Gestaltung soll im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens ermittelt werden.

Die vorhandenen Verkaufsstände der Fischer können in der jetzigen Lage verbleiben und langfristig durch weniger provisorische ersetzt werden. Auf den von der Hansestadt Lübeck betriebenen Wasserflächen verbleiben die Fischereischiffe mit dem Frischfischverkauf vom Kutter als besonderer maritimer Anziehungspunkt im Wesentlichen am jetzigen Standort. Die Möglichkeit zum Anlanden von Fischern an der Kaikante in Höhe der Fischverwertung Lübecker Bucht bleibt bestehen.

Die vorhandenen Lagerflächen für die Fischer auf der Hafenfläche müssen als Voraussetzung für die Neubebauung der Grundstücksfläche Auf dem Baggersand 15 verlagert werden. Hierfür sind adäquate Ersatzstandorte zu schaffen. Zurzeit werden gemeinsam mit den Fischern die Standortalternativen im Neubau der Fischverwertung Lübecker Bucht oder westlich neben der Fläche des LPA Bauhofes untersucht und geprüft. Die Serviceeinrichtungen für den städtischen Yachthafen sollen ebenfalls an einem dieser Standorte untergebracht werden.

Die städtische Steganlage wird neu geordnet. Auf den privat betriebenen Wasserflächen westlich des Grundstücks Auf dem Baggersand 15 werden ebenfalls die Steganlagen neu geordnet. Landseitige Serviceeinrichtungen für diesen privaten Yachthafen sind auf dem Grundstück Baggersand 17 oder auf dem Gelände der Böbs-Werft vorgesehen.

Wichtiges Ziel der Neuordnung des Bereiches Fischereihafen-Baggersand ist es, den Wert des Seebades Travemünde als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsstandort zu erhalten und zu stärken. Darüber hinaus gilt es, die Konkurrenzfähigkeit Travemündes zu den umliegenden Ostseestädten und Gemeinden durch die Pflege und Erhaltung der wichtigen Bestandsbetriebe und zugleich durch das Angebot neuer und bedarfsgerechter Entwicklungen auszubauen und weiter zu verbessern.

5.3 Grün- und Freiraumstruktur

Travemünde wird von den Freiräumen der Trave und der Ostsee dominiert und bezieht dadurch seine herausgehobene Attraktivität.

Wasserflächen besitzen eine hohe Anziehungskraft. Das Erleben von Wasserflächen als Projektionsfläche für Menschen hat eine große Bedeutung für die Erholung. Andererseits können am und auf dem Wasser vielfältige Aktivitäten wahrgenommen und beobachtet oder aber selbst ausgeübt (Schiffsverkehr, Wassersport in vielfältiger Weise) werden.

Travemünde bietet darüber hinaus sowohl naturbetonte Ufersituationen (Brodtnier Ufer, Priwall-Strände) als auch alle Abstufungen genutzter Ufersituationen vom Badestrand über

Bootsanleger, Steg- und Kaianlagen, Fischereihafen bis zum internationalen Fährhafen mit Güterumschlag.

Die besondere Attraktion der Wasserlage gilt es für das neue Quartier zu erhalten und die Zugänglichkeit zum Wasser und die Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung noch zu verbessern. Bisher sind Teile der Flächen ungenügend mit den übrigen Quartieren vernetzt. Die Neuentwicklung ermöglicht hier wesentliche Verbesserungen. Es sollen öffentliche oder öffentlich nutzbare Räume am Wasser entstehen, die nicht nur für zukünftige Quartiersbewohner, sondern auch für die Gesamtbevölkerung Travemündes und die Gäste zu einer Erhöhung der Freiraumqualität führen.

Das Traveufer soll zukünftig von der Mündung über die Traveuferpromenade, die Vorderreihe und den Priwall-Fährplatz bis zur Böbs-Werft zusammenhängend erlebbar und begehbar sein. Das Ufer des Fischereihafens wird als harte Kante erhalten und auch die Netzweise bleibt bestehen. Die Lage lebt von der angrenzenden Nutzung der Jachthäfen und des Fischereihafens. Die breite (Fischerei-)Hafenzzone endet am „Travebogen“ in einem sich weitenden „Platz am Wasser“, von wo der Blick auf den bewaldeten Priwall möglich ist. Ab hier könnte eine Fußwegeverbindung, hinter der vorhandenen Bebauung der Böbs-Werft entlang geführt werden. Langfristig wäre eine Weiterführung einer öffentlich begehbaren Hafenzzone entlang der Wasserkante jedoch wünschenswert.

Auf den Platz mündet von Norden eine breitere Fußgängerverbindung aus Richtung Travemünder Landstraße, über welche die Besucher von den Parkplätzen ans Ufer geführt werden. Die parallel geführte verkehrliche Anbindung trennt die geplante Wohnbebauung von den großflächigen Parkplatzanlagen. Der Platz am Wasser sollte als Platzfolge, mit geschützteren Bereichen (Wind) und großzügigen Flächen mit dem direkten Blick auf die weite Wasserfläche, gestaltet werden.

Die Bebauung an der Wasserkante ist für die Öffentlichkeit durchlässig angeordnet, verfügt jedoch auch über geschützte private Freiräume.

Die Fläche zwischen „Travemünder Landstraße“ und der Straße „Auf dem Baggersand“ wird als Ersatz-Parkplatz für den Baggersand-Parkplatz hergerichtet, um eine direkte und kurze Wegeverbindung zur attraktiven Hafenzzone im Fischereihafen herzustellen und somit eine ausreichende Akzeptanz des Parkplatzes zu schaffen.

Das das „Fischereihafen-Quartier“ ergänzende Wohnviertel auf dem Baggersandparkplatz erfordert die Verlagerung des Großparkplatzes. Dieser wird auf die Fläche zwischen „Travemünder Landstraße“ und der Straße „Auf dem Baggersand“ und auf die angrenzenden Flächen im Nordwesten verlagert. Der neue Parkplatz soll mit vorhandenen und neuen Bäumen eingefasst und auch in der Fläche begrünt werden. Zwischen Parkplatz und Bahntrasse im Norden ist ein 10 m breiter Streifen als Grünverbindung eingeplant.

Für die geplante Fußwegeverbindung von der Straße Auf dem Baggersand zum Traveufer (Wasserplatz) ist eine mehr als ausreichende Breite wichtig, um die notwendige Attraktivität sicher zu stellen. Die Straßen sollen weiterhin von Straßenbäumen begleitet werden.

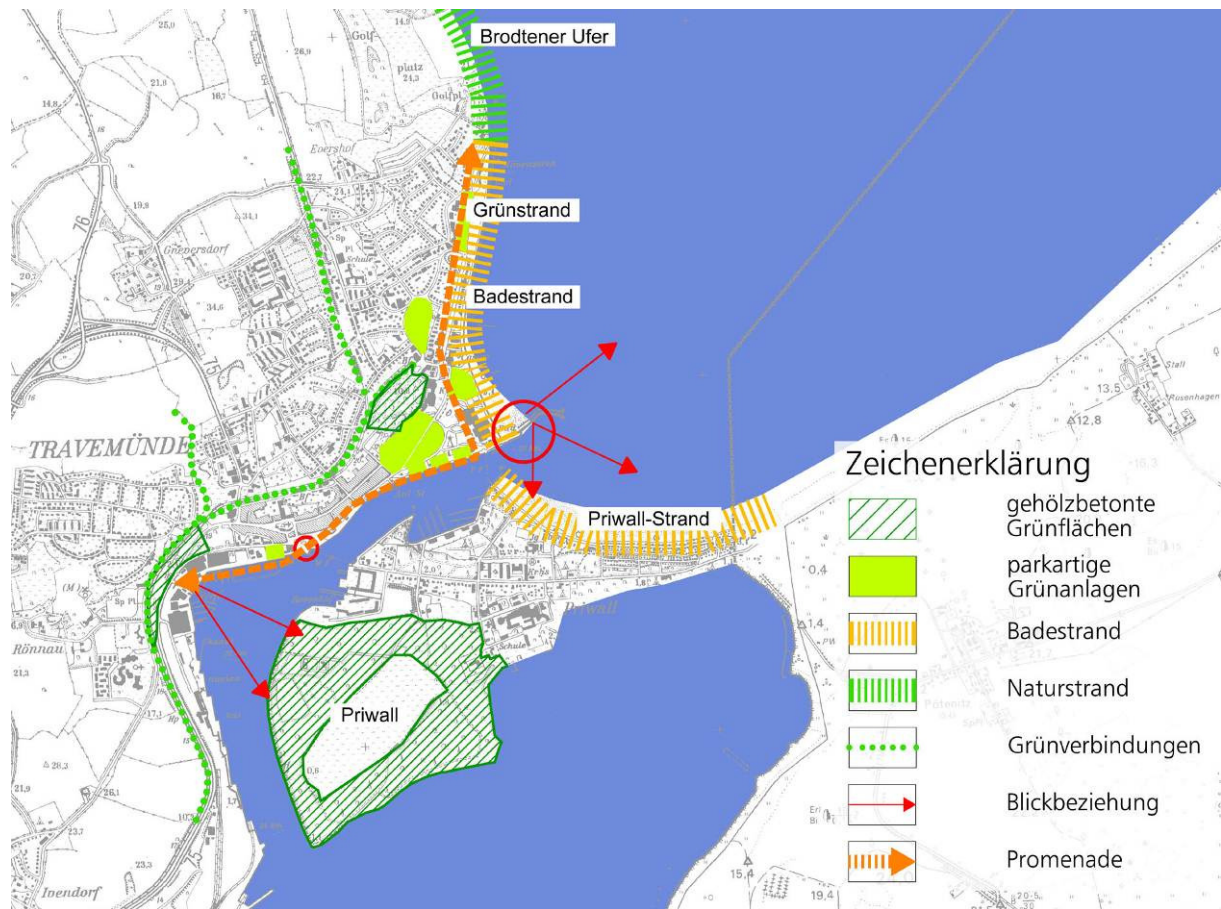


Abbildung 25: Grün- und Freiraumstruktur

Parkplätze und Lagerhäuser werden soweit wie irgend möglich in den erhaltenen Gehölzbestand entlang der Bahntrasse eingefügt.

Das neu entstehende Wohnquartier auf dem Baggersand wird hinter der Blockbebauung an der Straße „Auf dem Baggersand“ durch einen Fußweg erschlossen, der die vorhandene von der Altstadt kommende Wegeverbindung aufnimmt. Der geplante verdichtete Einzelhausbau besitzt einen hohen Anteil, zwar kleiner, aber privater und intimer Freiflächen.

Die durch die Umsetzung des Vorhabens verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft sind auszugleichen. Als Grundlage für eine Bemessung des Ausgleichsbedarfes insbesondere für den wertvollen Brutvogelbestand liegen bereits aktuelle Untersuchungen und eine FFH-Verträglichkeitsstudie für das EG-Vogelschutzgebiet DE-2031-401 „Traveförde“ sowie das FFH-Gebiet DE-2030-392 „Traveförde und angrenzende Flächen“ vor. Es werden keine Ziele der europäischen Schutzgebiete durch das Vorhaben beeinträchtigt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können bei entsprechender weiterer Planung und durch Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen bei der Umsetzung vermieden werden.

5.4 Verkehr

5.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Erschließungstechnische Vorüberlegungen

In einer frühen, dem Masterplan vorgeschalteten Projektphase, ist bereits über eine optimierte Straßenführung zur Erschließung bzw. städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung des Gebietes nachgedacht worden. Die seinerzeit favorisierte Lösung umfasste eine neue Straßenachse, die vom Gneversdorfer Weg direkt südlich des Bahnübergangs in Richtung Westen abzweigt (quasi in Verlängerung der Vogteistraße in Richtung Westen) und parallel zur Bahntrasse bis zu einem gemeinsamen Knotenpunkt mit der Travemünder Landstraße und dem Teutendorfer Weg führt. Die Anbindung des vorhandenen Einzelhandelsparkplatzes sollte ebenfalls über diese neue Verbindung erfolgen, um die alte Wegeführung Gneversdorfer Weg / Travemünder Landstraße mit Anbindung an die Altstadt (Torstraße) deutlich zu entlasten. Die Auslegung der erforderlichen Straßenquerschnitte hat ergeben, dass diese neue Straßenverbindung auf ihrer gesamten Länge 3-spurig geführt werden müsste, um den vorhandenen Wegebeziehungen mit einer entsprechenden Spuraufteilung Rechnung zu tragen. Beide Anschlussknoten müssten schon allein aufgrund ihrer Nähe zu den entsprechenden Bahnübergängen voll signalisiert (und koordiniert mit dem schienengebundenen Verkehr) ausgebildet werden. Trotz der offensichtlichen verkehrlichen Vorteile einer solchen Lösung ist diese Lösung, primär aufgrund des außerordentlich hohen Investitionsaufwandes, von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen worden.

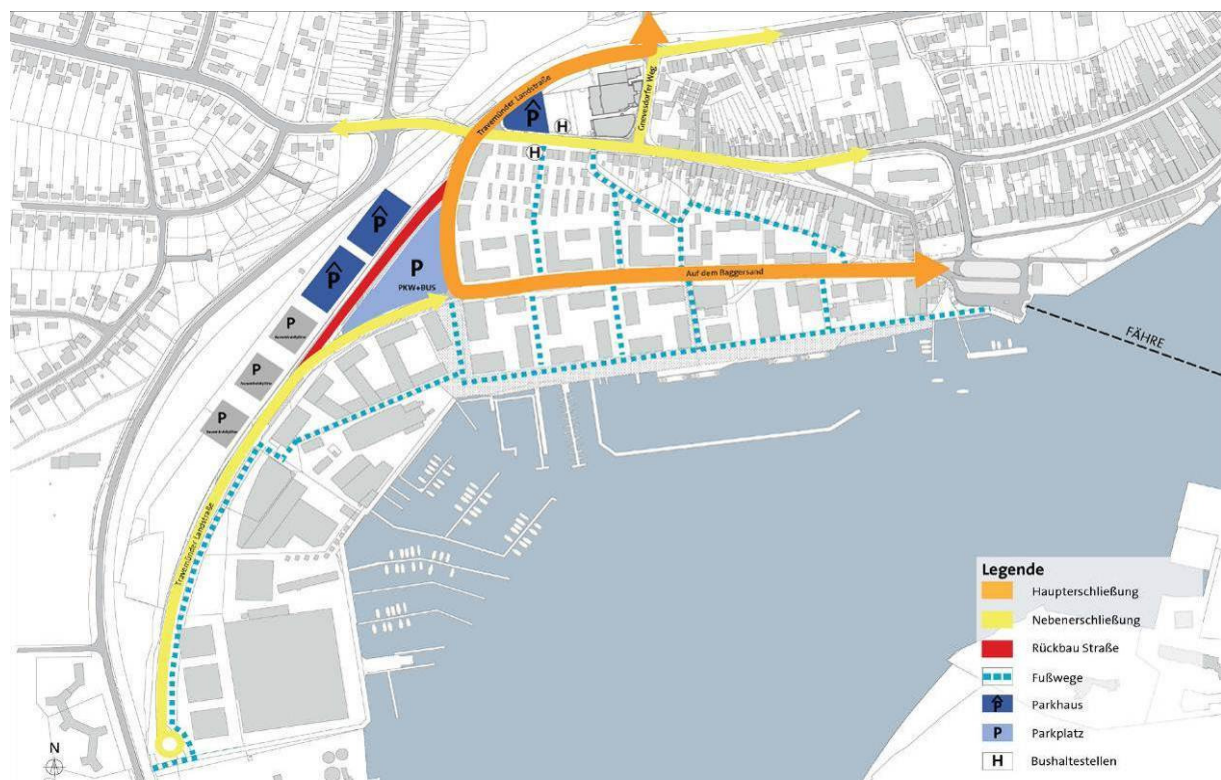


Abbildung 26: Ursprünglich gedachte Erschließung

5.4.1.1 Variantenbetrachtung zur Verkehrsführung und zum ruhenden Verkehr

In der vorliegenden Betrachtung zur Neuordnung der Verkehrsflächen (Schwerpunkt Verkehrsführung und ruhender Verkehr) sind die Hauptvarianten gegenübergestellt worden. Diese Varianten beinhalten jeweils einen grundsätzlichen Lösungsansatz. Insgesamt werden hier sechs Varianten gegenübergestellt, angefangen mit der sogenannten „0“-Variante, d.h. dem Ist-Zustand bis zu einer empfohlenen Vorzugsvariante.

Die mit einer neuen Verkehrslösung verbundenen Zielsetzungen betreffen die Fragen nach einer optimierten Verkehrsführung unter besonderer Beachtung der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, einer Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr (Vorgabe: mindestens Erhalt der Anzahl öffentlicher Plätze für Pkw (ca. 420 Stellplätze) und Reisebusse (ca. 20 Stellplätze) sowie der zzt. auf privatem Grund angebotenen Wohnmobilplätze) sowie eine Vernetzung der Geh- und Radwege.

5.4.1.2 Die „0“-Variante

Diese Variante bildet den vorhandenen Zustand des ruhenden Verkehrs ab. Eine Verbesserung der Knotenpunktsituation „Travemünder Landstraße/ Gneversdorfer Weg/ Torstraße“ ist aufgrund der Einmündungssituation der Parkplatzanbindung hier nicht möglich. Die Abwicklung der Sondertransporte zum Skandinavienkai erfolgt in der heute vorhandenen Straßenlage. Die neuen Randbedingungen der Parkplatznutzung, wie Parkgebühr oder Akzeptanz aufgrund der Lage, bilden den heutigen Zustand ab. Diese Variante schließt jedoch eine städtebauliche Entwicklung der Flächen nördlich des Straßenzuges „Auf dem Baggersand“ gänzlich aus. Die betrachteten Grünflächen bleiben in dieser Variante vollständig erhalten.

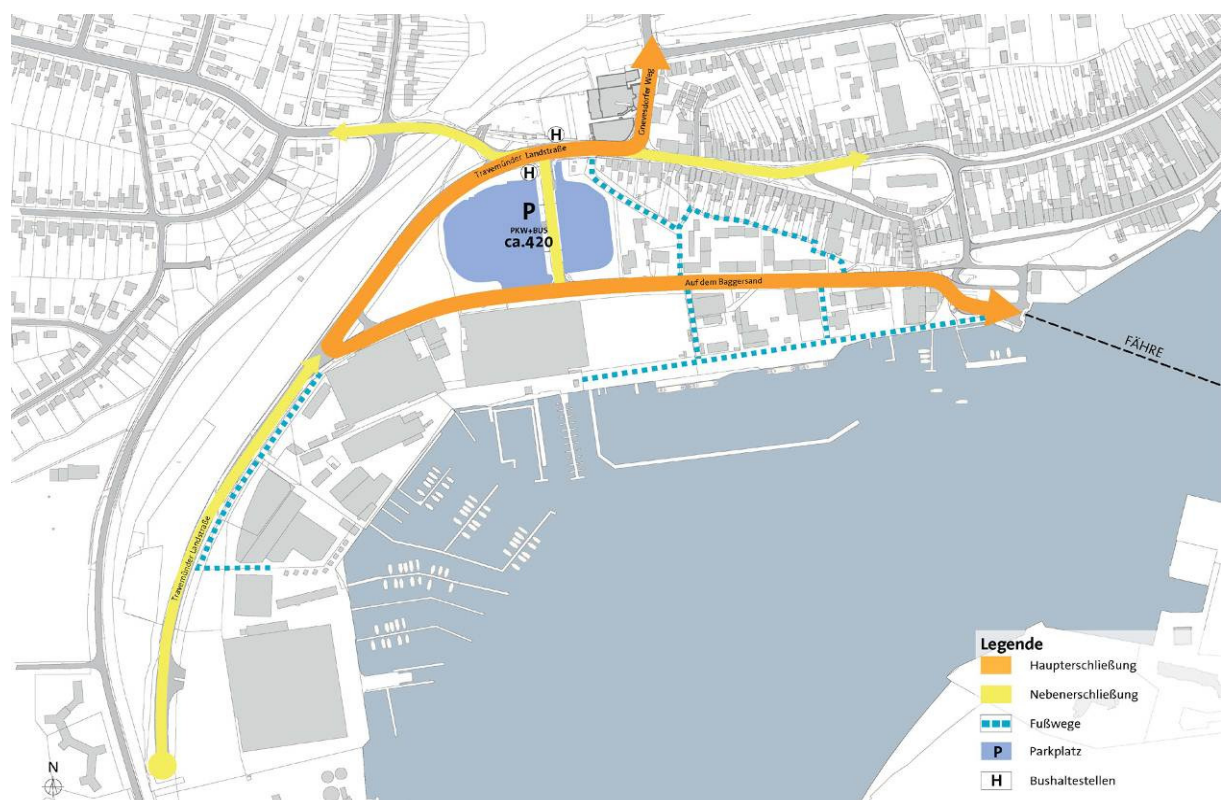


Abbildung 27: Variante 0 - „Ist-Zustand des ruhenden Verkehrs“

5.4.1.3 Variante „A“

Die Variante „A“ verwendet einen Teil der heutigen Parkplatzfläche zur Errichtung eines Parkhauses und verlegt die heutige Parkplatzquerung weiter in westliche Richtung, so dass die „Travemünder Landstraße“ hier unterbrochen wird und die Linienführung sich an der Blickachse zum Wasser orientiert. Eine Verbesserung des Knotenpunktes „Travemünder Landstraße/ Gneversdorfer Weg/ Torstraße“ ist aufgrund des Entfalls der Einmündung aus dem heutigen Parkplatz möglich. Die mittlere Entfernung zwischen neuem Parkraum und dem Anleger der Fähre in Richtung Priwall ist etwas größer als im Bestand. Die Sondertransporte in Richtung Skandinavienkai müssen über den neuen Straßenverlauf geführt werden, anderenfalls müsste für diese Fälle eine Vorbehaltstrasse im heutigen Verlauf der Travemünder Landstraße freigehalten werden. Die durchschnittlichen Herstellkosten pro Stellplatz werden durch den notwendigen Bau des Parkhauses höher sein als bei einer ebenerdigen Lösung. Die städtebauliche Entwicklung wird nur auf einem Teil der nördlich der Straße „Auf dem Baggersand“ gelegenen Flächen möglich. Die im Planungsbereich befindlichen Grünflächen werden durch diese Variante nicht berührt.

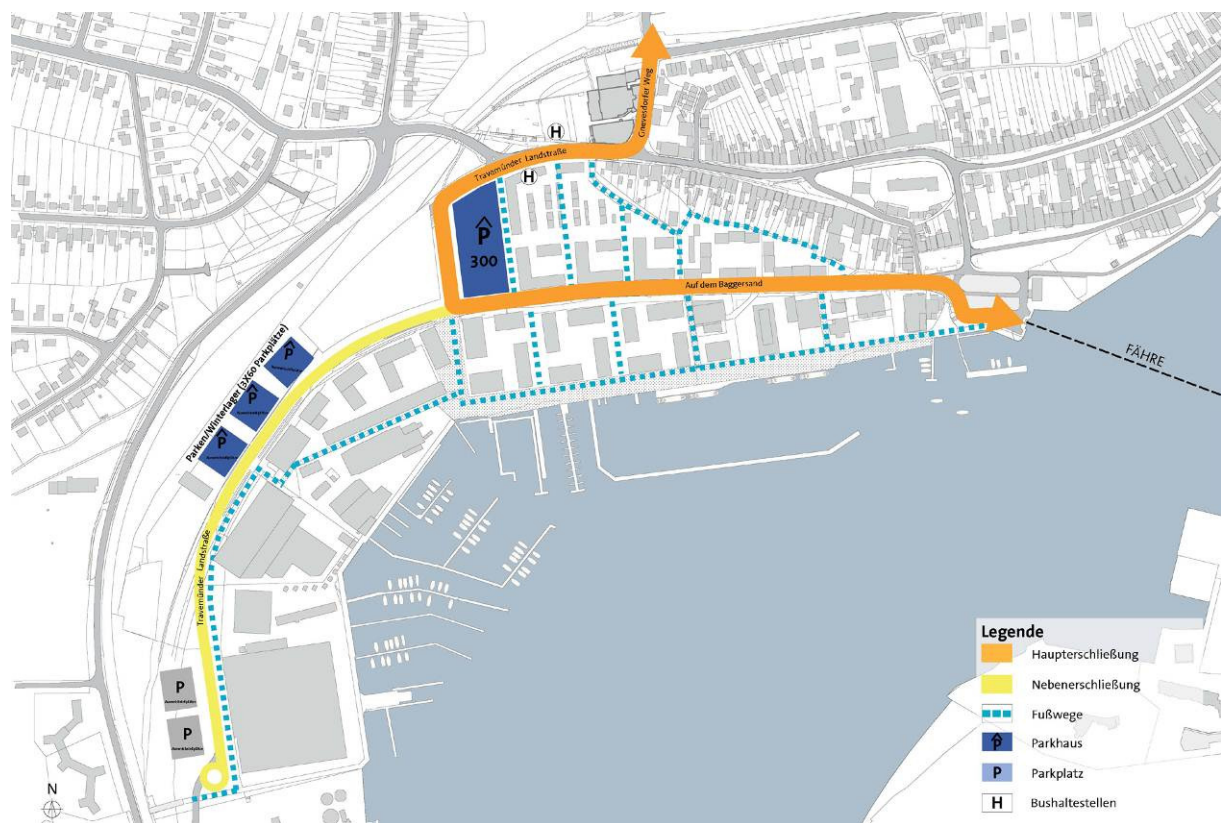


Abbildung 28: Variante A

5.4.1.4 Variante „B“

In der Variante „B“ wird eine Verbindung zwischen der Straße „Auf dem Baggersand“ und der heutigen Kreuzung „Travemünder Landstraße/ Teutendorfer Weg“ hergestellt. Die Travemünder Landstraße wird von diesem Knoten in westliche Richtung unterbrochen. Eine Verbesserung der Verkehrssituation am Knotenpunkt „Travemünder Landstraße/ Gneversdorfer Weg/ Torstraße“ ist grundsätzlich möglich. Die mittlere Entfernung des Parkplatzes vom Anleger der Priwallfähre ist etwas größer als bei der „0“-Variante. Die Sondertransporte in Richtung Skandinavienkai werden bei dieser Lösung auf der neuen Verbindung geführt. Die Parkgebühren werden aufgrund der ebenerdigen Anordnung der Parkplätze nur gering sein. Eine Akzeptanz dieser Parkplätze wird also nur durch die größere Entfernung von der Fähre beeinflusst. Nur die vorhandenen Grünflächen (an der Bahn) werden von dieser Lösung nicht berührt. Das Dreieckswäldchen muss hier entfallen.

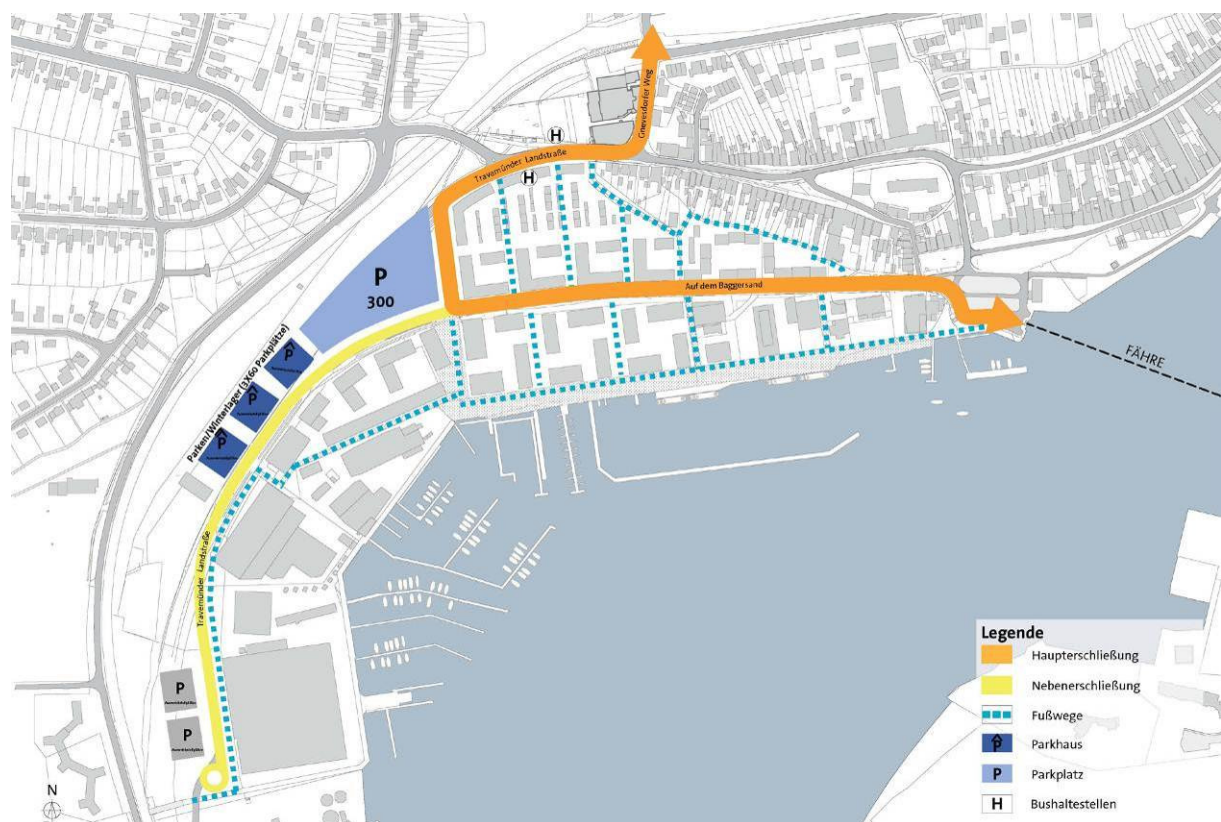


Abbildung 29: Variante B

5.4.1.5 Variante „C“

Die Variante „C“ zeichnet sich durch eine verkehrliche Lösung aus, die den Knotenpunkt „Auf dem Baggersand/ Travemünder Landstraße“ in einen großzügigen Kurvenbereich umgestaltet. Diese Variante schafft die Möglichkeit, den Knotenpunkt „Travemünder Landstraße/ Gneversdorfer Weg/ Torstraße“ neu zu gestalten, um den heutigen Zustand zu verbessern. Die Sondertransporte können weiterhin die heutige Trasse verwenden. Die durchschnittlichen Herstellkosten pro Stellplatz werden durch den notwendigen Bau des Parkhauses höher sein als bei einer ebenerdigen Lösung. Die städtebauliche Entwicklung auf der heutigen Parkplatzfläche ist uneingeschränkt möglich. Die Fassung der neuen Entwicklungsflächen erfolgt durch eine fußläufige Wegeverbindung, die als Sichtachse von der „Travemünder Landstraße“ bis ans Wasser geführt wird. Von den beiden betrachteten Grünbereichen bleibt keine Fläche erhalten.

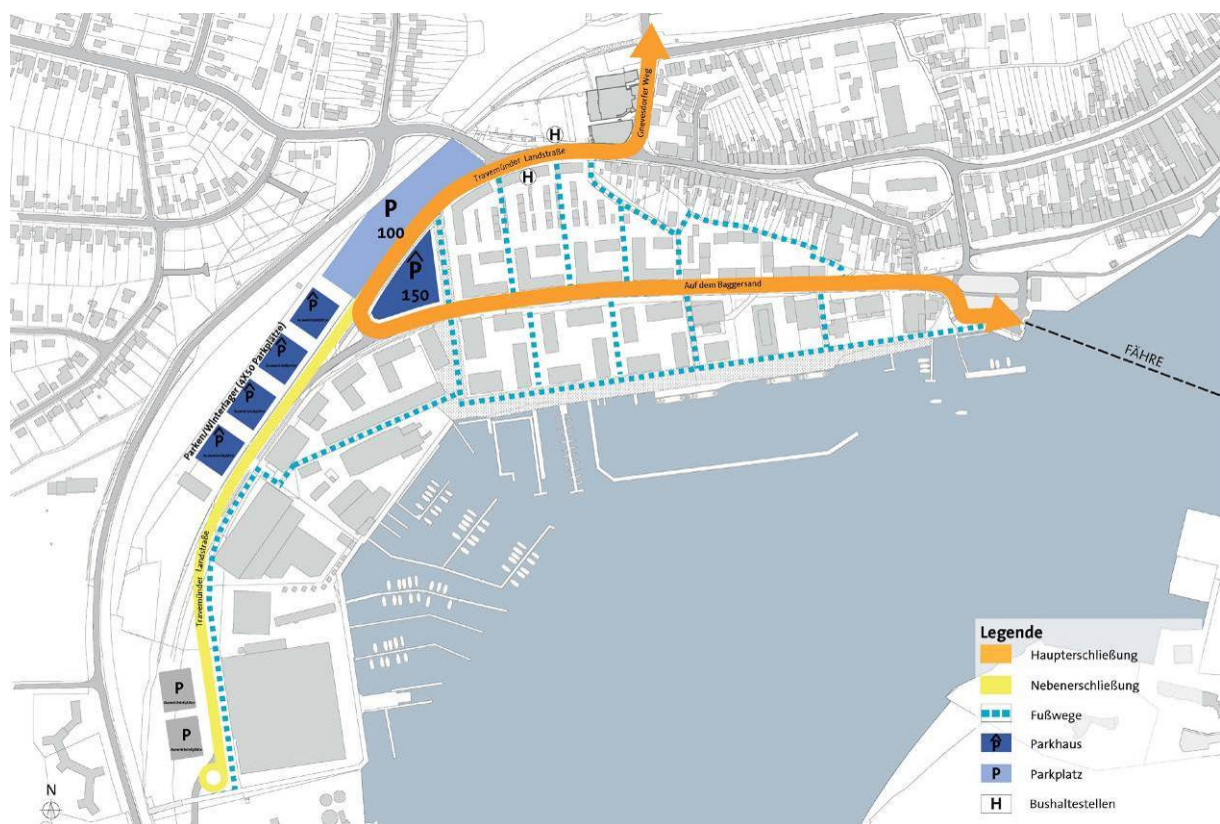


Abbildung 30: Variante C

5.4.1.6 Variante „D“

Die vorliegende Variante „D“ ist als Weiterentwicklung der Variante „C“ zu verstehen. Der gravierende Unterschied liegt in der Tatsache, dass das Parkhaus (als Option) nunmehr auf einer Fläche direkt neben dem heute vorhandenen Einzelhandel liegen würde. Das „Dreieckswäldchen“ bleibt dadurch erhalten. Stellvertretend für die Varianten A-E sei angemerkt, dass auf der Fläche zwischen der Travemünder Landstraße und der Bahntrasse Hallen vorgesehen sind, die im Winter als Lager für Boote verwendet werden und im Sommer eine zusätzliche Nutzung als Parkplatz ermöglichen könnten. Die Sondertransporte in Richtung Skandinavienkai verlaufen auf der heutigen Trasse.

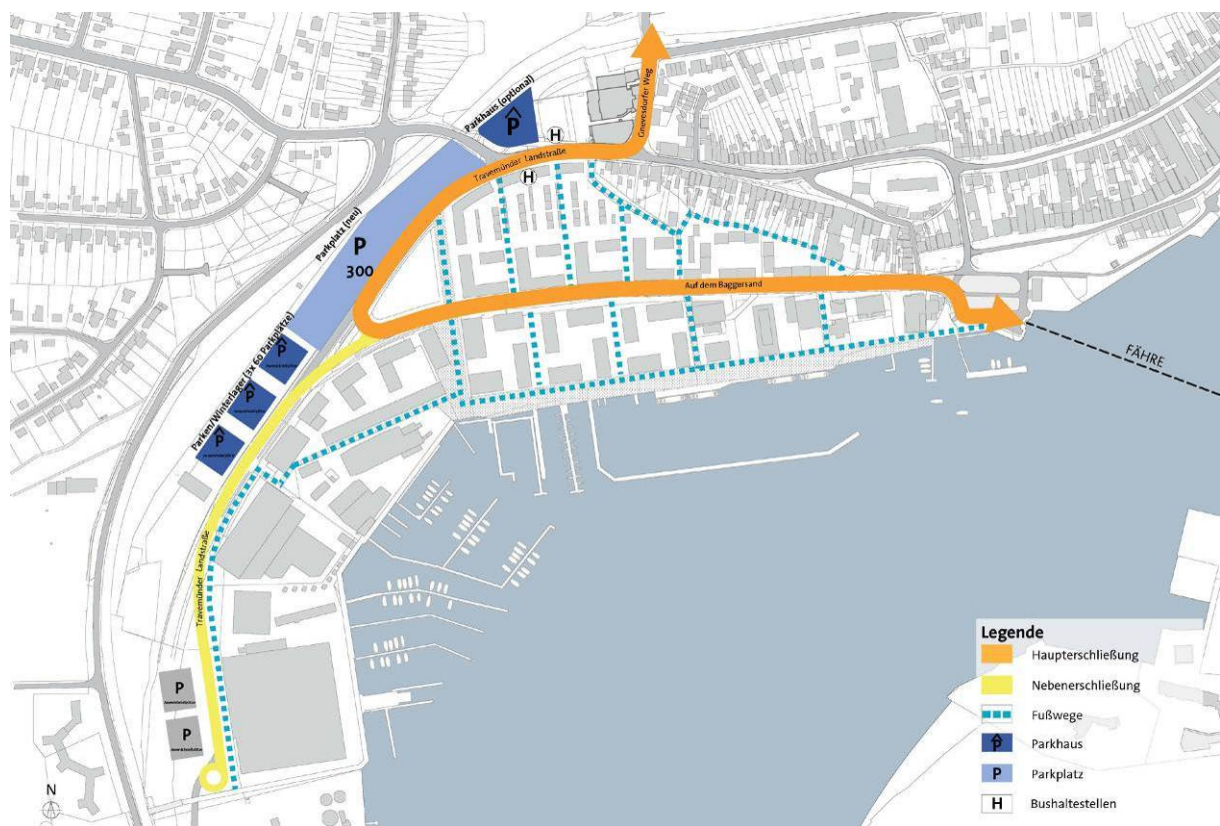


Abbildung 31: Variante D

5.4.1.8 Zusammenfassung und Empfehlung

Während in der Variante „D“ das „Wäldchen“ erhalten wird, zeichnet sich die Variante „E“ durch eine direkte Zuordnung des Parkplatzes zur attraktiven Hafenzzone des Fischereihafens aus und bietet zudem die direktere Verkehrsführung in Richtung Priwallfähre. Darüber hinaus können auf der Parkplatzfläche mehr Fahrzeuge abgestellt werden, so dass hier auf den Bau eines Parkhauses verzichtet werden kann.

Der Variante „E“ wird aufgrund der zu erwartenden höheren Akzeptanz des Parkplatzes (Nähe zum Hafen) und der direkteren Verkehrsführung zum Priwall der Vorzug gegeben.

5.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die vorhandenen Anbindungen an das ÖPNV-Netz sichern eine ausreichende Erschließung des Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln entsprechend der Standards des gültigen, regionalen Nahverkehrsplans der Hansestadt Lübeck.

Die vorhandenen Bahnanbindungen (zwei Haltepunkte) werden in ihrer Lage/ Leistungsfähigkeit durch die angestrebte Planung nicht beeinflusst. Hier wird lediglich eine Optimierung der Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer angestrebt.

Die zentrale Haltestelle (stadteinwärts und stadtauswärts) an der Travemünder Landstraße/ Teutendorfer Weg ist in die Neuordnung der Verkehrsflächen zu integrieren. Sie bleibt in ihrer Lage bestehen.

5.4.3 Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr wird, abgesehen von der Uferpromenade, im Wesentlichen straßenbegleitend geführt. Abweichend hiervon ist im Rahmen dieses Masterplanes eine straßenbegleitende Führung für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, die von der Uferpromenade die Straße „Auf dem Baggersand“ kreuzt und weiterführt bis zur Travemünder Landstraße. Diese Verbindung nimmt den Gedanken der Sichtachse auf und schafft damit einen Bezug zur Trave.

Weiterhin ist es geplant, die neu entstehenden Baufelder durch mehrere in Nord-/ Südrichtung verlaufende Wege zu strukturieren und mit dem bestehenden Wegenetz zu verknüpfen. Diese Wege sollen dem Fuß- und Radverkehr zugänglich sein und sorgen für eine Durchlässigkeit der Baufelder.

5.4.4 Ergänzungen Ruhender Verkehr

Die Reisebusstellplätze (≥ 20 Stellplätze) können in zwei getrennten Funktionsbereichen angeordnet werden. 5 Kurzzeitstellplätze zum Be- und Entladen sowie Ein- und Aussteigen sollten im Bereich des neuen Parkplatzes für die ganzjährige Nutzung und weitere 20 Stellplätze können im südwestlichen Teil der Travemünder Landstraße vor der Abgrenzung zum Skandinavienkai angeordnet werden.

Der durch die Umnutzung der Flächen entstehende private Stellplatzbedarf wird auf den jeweiligen Grundstücken, beispielsweise durch Tiefgaragen, abgedeckt. Bestehende Nutzungen bringen ihre erforderlichen Stellplätze ebenfalls auf den eigenen Grundstücken unter.

Der für den Sportboothafen erforderliche Stellplatzbedarf wird auf der neuen Parkplatzfläche zwischen Travemünder Landstraße und Bahntrasse untergebracht. Empfehlenswert ist für diese Stellplätze die östliche Halle im Wechsel mit Winterlagerplätzen für Boote oder an gleicher Stelle als offene Stellplatzanlage.

5.5 Ver- und Entsorgung, Hochwasserschutz

Schmutzwasser

Im vorhandenen Straßennetz sind nach Aussage der Lübecker Entsorgungsbetriebe Schmutzwasser- bzw. Mischwasserkanäle vorhanden. Die Kapazität der Kläranlage lässt eine weitere Bebauung problemlos zu. Darüber hinaus planen die Lübecker Entsorgungsbetriebe den Umbau der im Planungsgebiet vorhandenen Mischwasserleitungen in ein Trennsystem.

Regenwasser

Regenwasser kann für die Bemessungsregelfälle über ein neu zu erstellendes Regenwasser-Netz in die Trave eingeleitet werden. Die Bedingungen für die Direkteinleitung sind im weiteren Planungsverlauf abzustimmen. Hier sind zusätzliche Maßnahmen, wie beispielsweise Dachbegrünungen zur Vorreinigung bzw. Abflussregulierung, denkbar. Die Abflüsse aus den Verkehrsflächen müssen hingegen über eine Reinigungsstufe, die nach abgestimmten Parametern ausgelegt wird, eingeleitet werden. Weiterhin sind vorhandene Leitungen für Regenwasser zu berücksichtigen, die zwei der Baufelder queren: Im östlichen Bereich eine Leitung (DN 1200) und im südwestlichen Bereich eine Leitung (DN 1000).

Versorgungsleitungen

Der Anschluss an die unterschiedlichen Versorgungsnetze erfolgt über das öffentliche Straßennetz.

Hochwasserschutz

Im Rahmen der weiteren Planungen wird über eine Überflutungsbetrachtung für den Fall außerordentlicher Regen- oder Flutereignisse, wie beispielsweise Binnenhochwasser der Gewässer „Rönnau“ oder „Moorbek“, eine schadlose Ableitung der Wassermengen in Richtung Trave nachgewiesen. Im weiteren Planungsverlauf ist darauf zu achten, dass Räume für einen dauerhaften Aufenthalt von Menschen nicht unter einer Höhe von +3,87m NHN angeordnet werden. Die entsprechenden Wege für eine geordnete Entfluchtung der Wohngebäude müssen sich ebenfalls an dieser Höhe orientieren.

5.6 Lärm

Der Bereich des Masterplans ist durch unterschiedliche Geräuscharten, wie Verkehrslärm, Hafen- und Gewerbelärm sowie ggf. vom Sportboothafen belastet. Im Rahmen des Masterplans wurden vertiefend die Themenbereiche Gewerbelärm (umliegende gewerbliche Nutzungen) und Hafendlärm (vorrangig Skandinavienkai) betrachtet, um eine grundsätzliche Realisierbarkeit der im Rahmen des Masterplans geplanten Nutzungen zu prüfen. Mögliche schalltechnische Konfliktlagen, die im Zuge der Aufstellung des B-Plan-Verfahrens durch entsprechende Festsetzungen gelöst werden müssen, werden im Masterplan thematisiert und Lösungsansätze aufgezeigt.

Entsprechende Voruntersuchungen zum Hafen- und Gewerbelärm haben die im Umfeld vorhandenen Gewerbegebiete (südwestlich) und angrenzenden Betriebe (östlich) sowie die hafennahen Gewerbeflächen am Skandinavienkai einbezogen. Für den Betrieb des Skandinavienkais wird der derzeit planfestgestellte Zustand zugrunde gelegt.

Zur Beurteilung der Belastung durch die umliegenden Gewerbeflächen werden die Immissionsrichtwerte (IRW) der TA Lärm herangezogen. Da Seehafenumschlagsanlagen explizit vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind, werden daher diese lediglich hilfsweise zum Vergleich verwendet. Dabei hat die TA Lärm den Status eines antizipierten Sachverständigengutachtens.

Betrachtet wurden die Belastung durch Hafen- und Gewerbelärm, ohne Bebauung, tags und nachts.

Für die Gewerbegebiete südwestlich haben die Vorprüfungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte für ein allgemeines Wohngebiet (WA) bzw. für ein Mischgebiet (MI) innerhalb der neuen schutzbedürftigen Bebauung sowohl tags als auch nachts weitgehend eingehalten werden. Kleinräumige Konfliktlagen (nördlich, östlich und ggf. westlich), die sich aus den überschlägigen pauschalen Ansätzen ergeben, werden auf Ebene der Bauleitplanung detaillierter untersucht. In diesen kleinräumigen Situationen (u.a. Stellplatz REWE nördlich, Fa. Tiedemann sowie Bauhof der LPA und Fischverwertung Lübecker Bucht östlich) soll durch die detaillierte Prognose und die Möglichkeit von Festsetzungen, wie zum Beispiel einer möglichen Grundrissgestaltung oder auch Ausschluss von offenbaren Fenstern bzw. Lärmschutzanlagen innerhalb des Bebauungsplanes gelöst werden.

Im Nachtzeitraum ist der Hafendlärm maßgebend. Da Seehäfen nur dann regelmäßig angefahren werden, wenn sie rund um die Uhr betriebsbereit sind, scheidet eine Beschränkung des Seehafenumschlags zur Nachtzeit zum Schutz der Nachbarschaft aus. Zudem sind für den Betrieb des Skandinavienkais Spielräume für mögliche Erweiterungen des Hafenbetriebes zu berücksichtigen. Hierbei entsprächen Zunahmen von 3 dB(A) einer Verdopplung des planfestgestellten Umschlags. Ein Lösungsansatz stellt hierbei die Möglichkeit von passiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. eine verglaste Loggia oder Fenster mit Prallscheibe dar. Ziel hierbei sollte sein, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen, ohne auf das Öffnen der Fenster zur Nachtzeit zu verzichten. Ein mögliches Instrument stellt hierbei die Festsetzung des Nachweisverfahrens dar. Um die Situation speziell für die Nachtzeit mit zu berücksichtigen, wird empfohlen, abweichend von dem üblichen Nachweisverfahren der DIN 4109 im Rahmen der Bauleitplanung auf die VDI 2719 zu verweisen bzw. festzusetzen. Der Vorteil hierbei ist, dass auch für die Nachtzeit entsprechende Spannen für den Raum-

innenpegel angegeben werden, zusätzlich wäre hierbei die Berücksichtigung von geöffneten Fenstern als Festsetzungsmöglichkeit sowie ein entsprechender Dimensionierungspegel (maßgeblicher Außenlärmpegel) hilfreich, um auch Entwicklungsspielräume für zukünftige Hafenerweiterungen zu erhalten.

Die nebenstehende Plandarstellung zeigt exemplarisch die Ermittlungsergebnisse der Voruntersuchungen in Isophonen-Darstellungen für Gewerbe- und Hafendlärm. In Abbildung 33 wird die Lärmbelastung aus Gewerbe- und Hafendlärm bei freier Schallausbreitung ohne Bebauung tags und in Abbildung 34 nachts dargestellt. Oberhalb der durchgängigen blauen Linie wird tags ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) (MI-IRW, Immissionsrichtwert nach TA Lärm für MI) nicht überschritten, oberhalb der gestrichelten grünen Linie wird tags ein Beurteilungspegel von 55 dB(A) (WA-IRW) nicht überschritten.

Im Nachtzeitraum wird der Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) nahezu im gesamten Plangebiet überschritten, so dass hier voraussichtlich im gesamten Plangebiet, je nach Gebäudeanordnung, passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Dies wird dann aber auch auf Ebene der Bauleitplanung gelöst werden müssen.

Die Konfliktlagen der Geräusche aus dem Verkehrslärm können durch entsprechende Festsetzungen in der Bauleitplanung ggf. durch Ausschluss von Außenwohnbereichen, eine entsprechende Grundrissgestaltung und passiven Lärmschutz gelöst werden, eine Betrachtung im Rahmen des Masterplans ist daher entbehrlich.

Die weiteren Lärmarten (aus dem Betrieb des Sportboothafens oder des Hafenbetriebes der Berufsfischer) sind auf Ebene der Bauleitplanung zu lösen und auch lösbar. Z.B. gelten für den Betrieb des Sportboothafens keine verbindlichen Richtwerte, da es sich nicht um eine Sportanlage handelt. Auch auf diese Lärmarten wird eingegangen, so dass diese bei der Konfliktlösung (verglaste Loggien, passiver Schallschutz nach VDI 2719) entsprechend berücksichtigt und gelöst werden können. Zudem zeigt eine jüngste, höchstrichterliche Entscheidung (BVerwG 4 BN 6.12 vom 07.06.2012) bei einer an ein Gewerbegebiet heranrückenden Wohnbebauung (hier durchaus der Fall) die Möglichkeit der Festsetzung von passivem Lärmschutz unter Umständen durchaus für abwägungsfähig und somit für nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Auch diese Hinweise sind in die Abwägung der Bauleitplanung einzubeziehen und bei der Entwicklung der Wohnnutzung entsprechend zu berücksichtigen.

Für den Betrieb der Hafenfläche für die Berufsfischer sind im Rahmen der Bauleitplanung detaillierte Untersuchungen erforderlich, durch entsprechende Festsetzungen des B-Planes sollen diese „kleinräumigen Konfliktlagen“ ebenfalls gelöst werden. Hier kann ggf. auch ein Wechselspiel bzw. Synergieeffekte, die auch für den Konfliktbereich Seehafenumschlag zu tragen kommen, entsprechend zur Lösung bzw. Sicherung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen beitragen.

Masterplan Entwurf Fischereihafen Lübeck-Travemünde 5. Entwicklungs- und Maßnahmenkonzepte

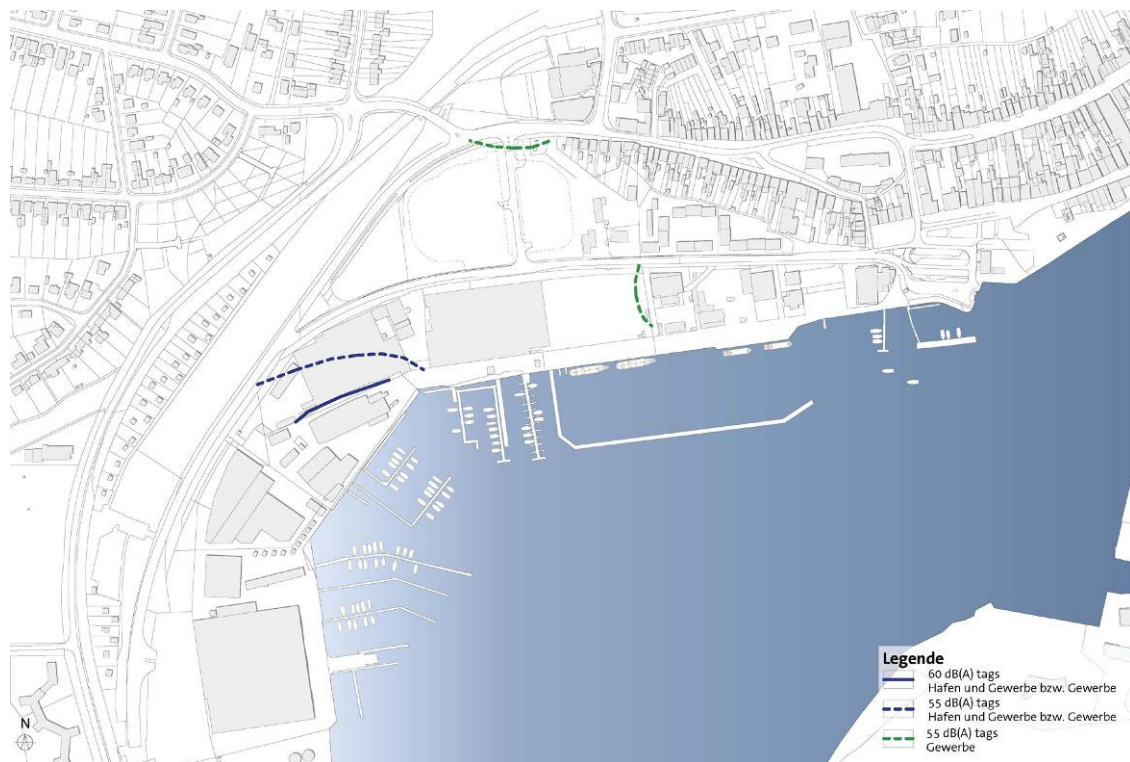


Abbildung 33: Lärmbelastung aus Gewerbe- und Hafentlärm bei freier Schallausbreitung - Tag

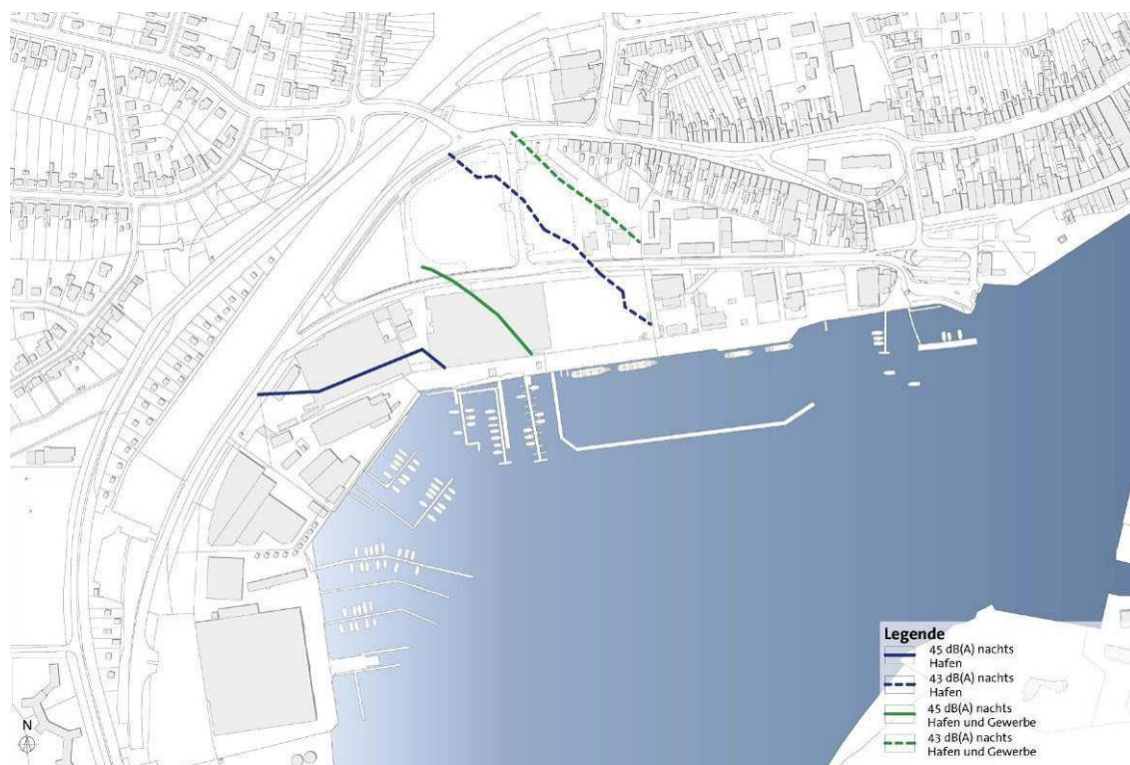


Abbildung 34: Lärmbelastung aus Gewerbe- und Hafentlärm bei freier Schallausbreitung - Nacht

6 Masterplan

Die Ziele des Masterplans geben die übergeordneten Leitlinien und den Rahmen einer Entwicklung vor, an denen sich die konkreten Projekte in ihren unterschiedlichen zeitlichen Abfolgen orientieren sollen.

Der Masterplan für den Fischereihafen-Baggersand Travemünde formuliert Ziele für den Erhalt des Fischereihafens und einer Inwertsetzung des Areals. Die zur Planung anstehenden Bereiche sind aktuell die privaten Grundstücke Baggersand 15 und 17 z.T. sowie der städtische Baggersand-Parkplatz einschließlich der Schaffung eines neuen Ersatzstandortes.

Neben der Stärkung der touristischen Nutzungen sollen die standorttypischen wasserorientierten und milieuprägenden Nutzungen der Werften und Bootsbetriebe mit ihrem authentischen Charakter unbedingt erhalten, gestärkt und durch wasserbezogenes Wohnen ergänzt werden.

Auf Grund der großen Nachfrage nach Wohnungen in Travemünde ist neben der Entwicklung der Hafenzonen mit einem wasserbezogenen Wohnquartier ein neues urbanes Wohnquartier in integrierter und zentraler Lage auf der Grundstücksfläche des derzeitigen Großparkplatzes Baggersand geplant. Durch diese Wohnungsbauentwicklungen zusammen mit der Neuordnung des Areals Fischereihafen ist hier ein Alleinstellungsmerkmal für Travemünde mit überregionaler Impulswirkung zu erwarten (s. *Wohnbaulandkonzept TVM von 2010*). Die Wohnquartiers-Entwicklung auf dem Baggersandparkplatz setzt die abschnittsweise Realisierung des Ersatzstandortes für das öffentliche Parken voraus.

Die zzt. bestehende Abriegelung zur Trave soll aufgehoben und durchlässiger werden, um die Erlebbarkeit des Wassers zu erreichen. Auch ist geplant den öffentlichen Hafenbereich in Richtung Westen zu verlängern und durch touristische und gastronomische Angebote zu attraktivieren.

Das „maritime Quartier“ (2+3) im Fischereihafen bildet zusammen mit dem Wohnquartier auf dem Baggersandparkplatz (1) das „Herzstück“ der Entwicklung im Fischereihafen.

In Kombination einer sich gegenseitig synergetisch ergänzenden Mischung aus bestehenden maritimen Hafen-, Werft- und Fischereibetrieben mit neuen zeitgemäßen, z.T. wasserbezogenen Wohnquartieren, touristischen Nutzungen (Hotel, Gastronomie und maritimer Einzelhandel) sowie wasserbezogenen Freizeiteinrichtungen wird die nachhaltige Inwertsetzung des Areals „Fischereihafen-Baggersand“ zu einem attraktiven Quartier geplant.

Die neue Bebauung soll sich in Struktur und Maßstab in das jeweilige Umfeld einfügen.

Die Neuordnung der Wasserflächen (5) bietet im Zusammenhang der Entwicklung des Areals die Chance auf Verbesserung und Aufwertung. Unter Beibehaltung der Fischereinutzung in der jetzigen Lage an der Hafenzonen werden die städtisch betriebenen Steganlagen mit einem Mittelsteg neu geordnet, um die Nutzbarkeit und Kapazität zu erhöhen. Die Steganlagen im östlichen, privat betriebenen Bereich werden ebenfalls funktional und baulich verbessert und mit landseitigen Serviceeinrichtungen versorgt.

Langfristige wasserseitige Wegeverbindungen (Öffnung/ Verlängerung des Hafenbereiches für die Öffentlichkeit) werden in dem Masterplan bereits mit angedacht, geben aber ledig-

lich einen planerischen Rahmen vor, ohne dass sich zzt. eine konkrete Umsetzungsabsicht formulieren lässt.

Die Verlagerung der Parkplätze des Großparkplatzes Baggersand ist die Voraussetzung für die Entwicklung dieser Fläche als Wohnbaufläche (1). Als Ersatzstandort für den Großparkplatz wird die Fläche nordwestlich der Travemünder Landstraße vorgeschlagen (10). Die Neuordnung der Straßen ist in diesem Zusammenhang erforderlich (6+7). Eine multifunktionale Bebauung auf den westlich angrenzenden Gewerbeflächen (8) böte die Chance einer saisonal variablen Nutzung, d.h. Winterlager für Boote der angrenzenden Werftbetriebe und im Sommer die Nutzung als zusätzlicher Ausweich-Parkplatz während der Hochsaison.

Die gekennzeichneten Flächen (8+9+13) sind den maritimen Gewerbe- und Bootsbaubetrieben vorbehalten. Die mit (4) benannten Flächen zeigen die Option für die bereits heute möglichen gewerblichen (Sonder-)Nutzungen auf, die unter Berücksichtigung der Flächen-nutzung aus (9) entwickelt wurden (s. BP 32.07.00).

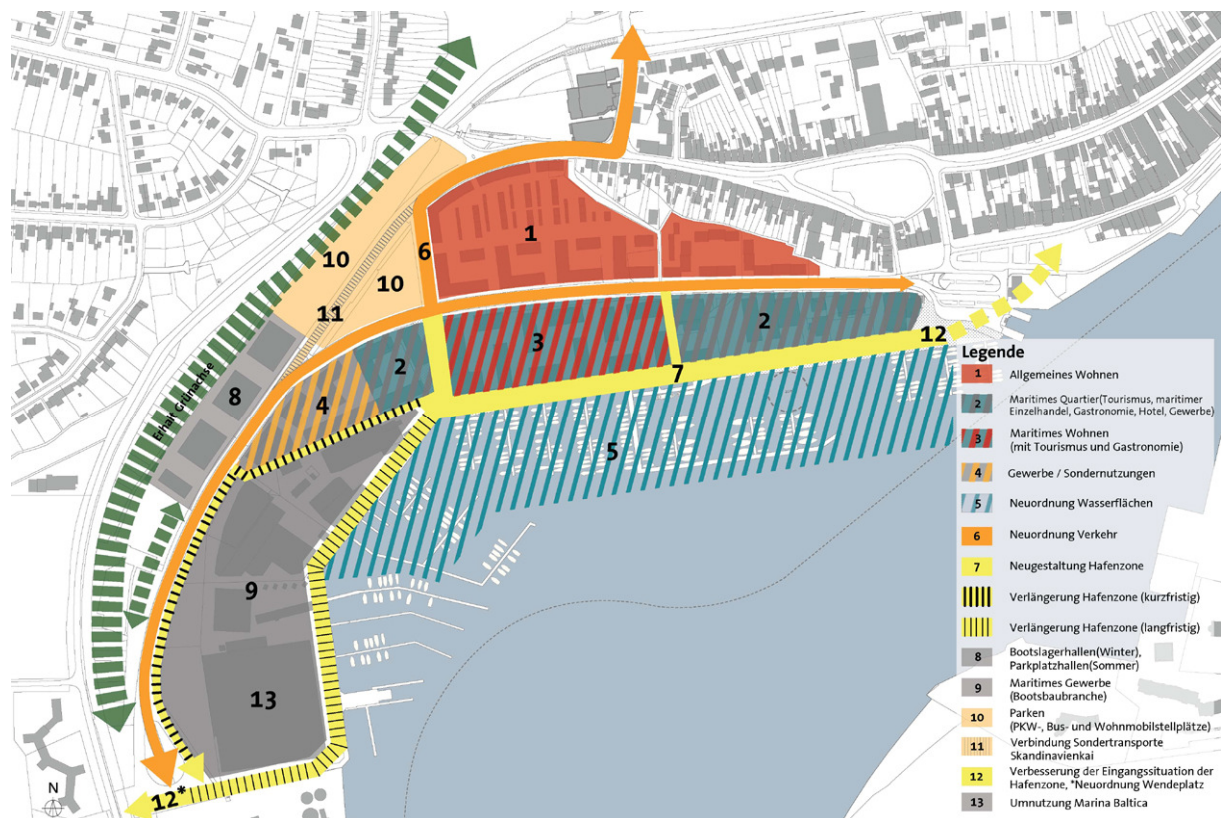


Abbildung 35: Masterplan (siehe Anhang)

7 Städtebaulicher Entwurf „Fischereihafen“

Für die Flächen Baggersand 15, Baggersand 17 und Baggersand-Parkplatz wurde vor dem Hintergrund der aktuellen Anhandgabe im Zuge des Masterplans ein städtebauliches Gesamtkonzept entwickelt. Die Leitidee des städtebaulichen Entwurfes ist es, die bestehenden Strukturen des westlichen Altstadtrandes sowie die des Fischereihafens in ihrer jeweiligen Eigenart weiter zu entwickeln. Dadurch entsteht einerseits ein homogener räumlich-baulicher Zusammenhang in den Teilflächen, andererseits eine Ablesbarkeit der unterschiedlich gewachsenen, typischen Strukturen.

Voraussetzung für die ganzheitliche Entwicklung des Bereiches ist die Anpassung der verkehrlichen Erschließung im Gesamtgebiet sowie die Verlagerung der öffentlichen Parkplätze vom Baggersand auf die Flächen nördlich der Travemünder Landstraße sowie westlich des Baggersandparkplatzes. Hier wird die Anzahl des Bestandes ebenerdig untergebracht und die darüber hinaus benötigten saisonalen Parkplätze im Sommer in den vorgesehenen benachbarten Boots-Winterlagerhallen.

Auf der Fläche Baggersand-Parkplatz wird im Norden an der Torstraße eine straßenbegleitende Stadthausbebauung vorgeschlagen, die die vorhandene Gebäudereihe der Altstadt fortsetzt.

Lücken innerhalb der neuen Reihe ermöglichen Durchgänge zur Straße „Auf dem Baggersand“ und weiter bis zur Trave. Im Süden der Fläche ist entlang der Straße „Auf dem Baggersand“ ebenfalls die Fortsetzung vorhandener Baustrukturen nach Westen geplant. Kleine Wohnungsbauquartiere mit begrünten Innenhöfen setzen die qualitätsvolle, maßstäbliche dreigeschossige Gebäudeform fort. Das östliche dieser Neubauquartiere wird nur dann realisiert, wenn die Feuerwehr und das Haus der Jugend langfristig verlagert werden können. Eine Verlagerungsnotwendigkeit besteht nicht. Im Inneren des jetzigen Baggersand-Parkplatzes können sich reihenhausähnliche Eigenheime für Familien entwickeln. Die Nahtstelle Altstadtrand bildet ein vorhandener Fußweg, der auch Verbindung zur Trave findet. Im Westen formt die neue Bebauung einen endgültigen Stadtrand. Hier verläuft die neue Verbindungsstraße zur Priwallfähre, begleitet von einer großzügigen Fuß- und Radwegepromenade.

Die Erschließung des Sportboothafens ist gleichzeitig die Hauptverbindung von den verlagerten Parkplätzen zum Traveufer/ Hafenzone und soll einen großzügigen Blick auf das Wasser eröffnen und muss daher in entsprechender Breite gestaltet werden. Damit wird die jetzt eher versteckte Verbindung vom Parkplatz zum Traveufer erheblich verbessert und aufgewertet. Die städtebauliche Dominanz des höheren Bürohauses auf der Fläche Baggersand 17 erhöht dabei die Orientierung.

Die zurzeit mit Gewerbehallen fast vollständig überbaute Fläche Baggersand 17 soll im Rahmen des gültigen Bebauungsplanes in Wert gesetzt werden. Der östliche Bereich des Grundstücks soll im Zuge der geplanten Neuordnung Fischereihafen mit überplant werden. Das achtgeschossige Bürohaus könnte bei Erhalt als markanter Hochpunkt einen Akzent am Wasserplatz bilden. Mit einer touristischen Nutzung z.B. als Hotel könnte eine Verbindung zum östlichen Nachbarquartier am Wasser geschaffen werden und den neuen Platz beleben.

Nördlich der Böbs-Werft sieht der städtebauliche Entwurf ein langgestrecktes dreigeschossiges Gebäude mit tourismus- und freizeitbezogener Nutzung vor, das den Lärmschutz für die nördlichen Gebäude übernehmen könnte. Daran entlang führt ein Fußweg, der die Verbindung der Hafenzone an der Trave in westliche Richtung herstellt, solange ein solcher Weg auf dem Gelände Böbs-Werft am Wasser nicht realisierbar ist. Auf dem nordwestlichen Teil der Fläche Baggersand 17 sind neben großmaßstäblich gewerblichen Baustrukturen auch solche für tourismus- und freizeitbezogenes Gewerbe denkbar.

Die Fläche Baggersand 15 ist zurzeit zur Hälfte mit einer Lagerhalle bebaut, zur anderen Hälfte als Wohnmobilparkplatz genutzt. Ziel ist es, eine großzügige Hafenzone an der Trave zu entwickeln. Zu dieser Hafenzone werden durch die Gliederung der Bauflächen in drei Teile, Wegeverbindungen von der Straße „Auf dem Baggersand“ vorgeschlagen. Neben der besseren Anbindung der nördlichen Bauflächen am Wasser entsteht durch die Dreiteilung ein städtebaulicher Maßstab, der einerseits an die gewerbliche Vorbebauung erinnert, andererseits durch die Binnengliederung eine maßstäbliche Verbindung zum östlichen Fischereihafen bilden soll. Die Liegeplätze der Fischereischiffe sowie die Kutter mit ihren Fischverkaufsständen bleiben an ihrem Standort erhalten. Die Hafenzone dient einerseits den Fischern als Wirtschaftsraum mit einer Arbeitszone im Bereich der Kutter, andererseits soll sie auch „Promenade“ für Gäste werden. Darüber hinaus wird hierüber auch der Sportboothafen erreicht und angeliefert.

Drei Quartiere mit maritimem Wohnen auf dem Grundstück Baggersand 15 sollen im Erdgeschoss zum Wasser hin touristische und gastronomische Nutzungen beherbergen, die die Hafenzone beleben und zum Aufenthalt einladen. Die Quartiere werden jeweils durch vier Baukörper gebildet, die sich um einen gemeinsamen, privaten Innenhof gruppieren. Durch die darunter liegenden Tiefgaragen liegen die drei Quartiere etwas erhöht und dadurch etwas privat. Im westlichen Quartier könnte zum Wasserplatz hin ein Hotel untergebracht werden, das den Platz belebt.

Auf der Gesamtfläche des derzeitigen Baggersand Parkplatzes können entsprechend dem städtebaulichen Entwurf ca. 150 Wohneinheiten in Eigenheimen und Geschosswohnungsbauten realisiert werden. Auf der Fläche Baggersand 15 im Fischereihafen sind ca. 200 Wohneinheiten als Eigentumswohnungen und ca. 2400 m² BGF Gewerbe in den Erdgeschossen vorgesehen. Sollte ein Hotel angesiedelt werden, verringert sich die Anzahl der Wohnungen auf ca. 150.

Insgesamt ist eine 3-4-geschossige Bebauung geplant, deren durchlässige Struktur die Verbindung zur Trave erheblich verbessern soll. Einzelne Hochpunkte, wie z.B. das vorhandene Bürohaus Baggersand 17, können dabei besondere städtebauliche Platzsituationen oder Eingänge markieren. Durch differenzierte Maßstäbe und Strukturen sollen vorhandene Bauformen aufgenommen und zu einem homogenen Ganzen vernetzt werden.

Masterplan Entwurf Fischereihafen Lübeck-Travemünde 7. Städtebaulicher Entwurf „Fischereihafen“



Abbildung 36: städtebaulicher Entwurf (Variante mit Verbleib der Gemeinbedarfseinrichtungen)

Siehe auch Anhang 4 städtebaulicher Entwurf (Variante nach erfolgter Verlagerung der Gemeinbedarfseinrichtungen)

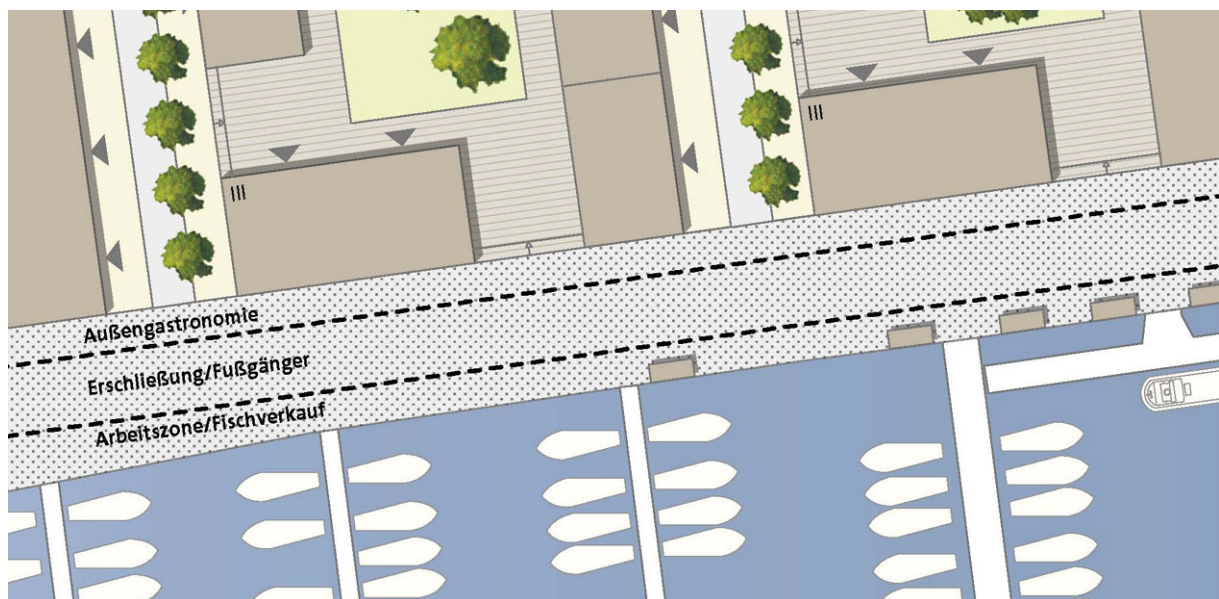


Abbildung 37: Vorschlag für die funktionale Gliederung der Hafenzone

Masterplan Entwurf Fischereihafen Lübeck-Travemünde 7. Städtebaulicher Entwurf „Fischereihafen“



Abbildung 38: städtebaulicher Entwurf von der Landseite



Abbildung 39: städtebaulicher Entwurf von der Seeseite

8 Maßnahmenfolge

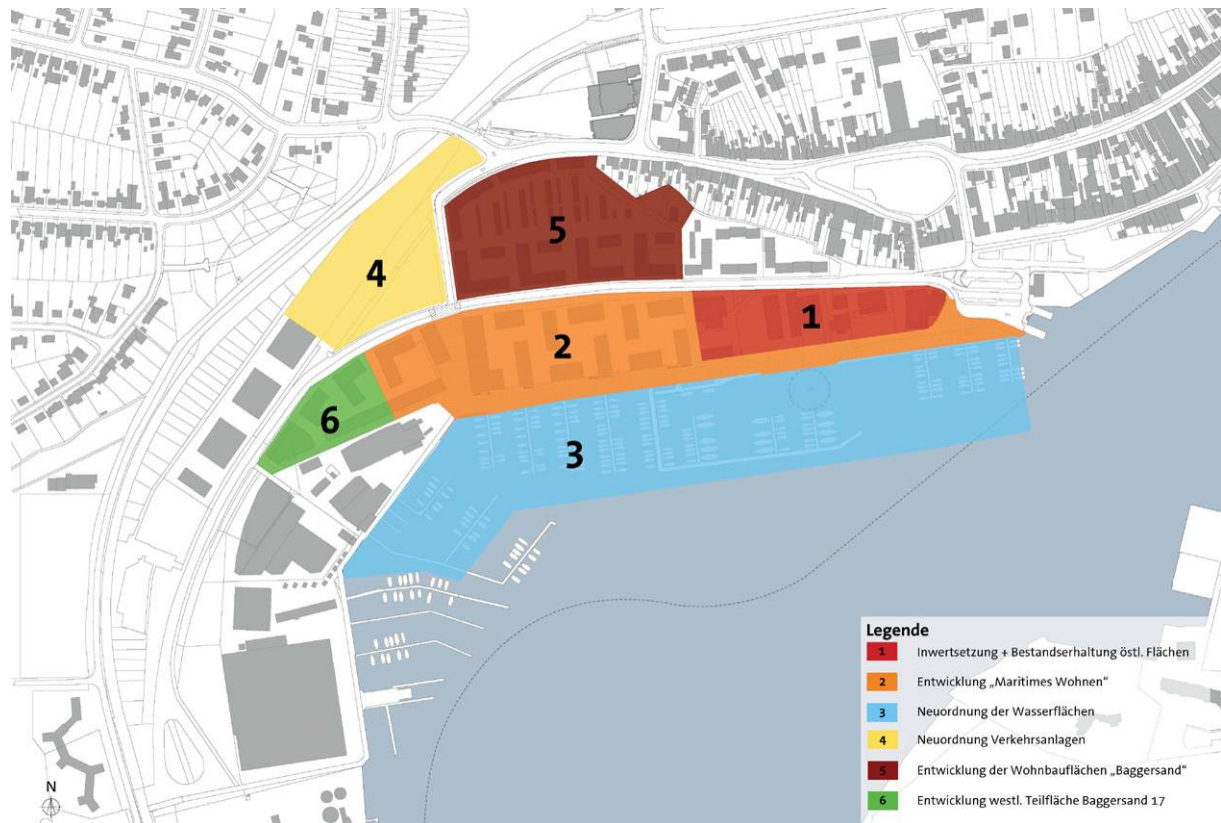


Abbildung 40: Entwicklungsphasen

Im Spannungsfeld von Bestandssicherung und Umstrukturierung, konkreten Einzelprojekten und langfristig offenen Entwicklungsoptionen ist ein räumlicher Maßnahmenplan für eine schrittweise Umstrukturierung des Fischereihafen-Baggersand mit einer ausreichenden Flexibilität für die unterschiedlichen Entwicklungshorizonte von Bedeutung. Die nachstehend vorgeschlagenen Entwicklungsphasen zeigen mögliche Maßnahmenschritte und -abhängigkeiten für eine Zeitschiene 0-15 Jahre, stellen aber keine zeitliche Umsetzungsreihenfolge dar.

Laufende Maßnahmen

1. Inwertsetzung und Bestandserhaltung (östliche Teilflächen Fischereihafen)

Eine grundstücksbezogene behutsame Entwicklung findet hier bereits seit einiger Zeit statt und wird zurzeit fortgesetzt (z.B. Auf dem Baggersand 5: Neubau (genehmigt); Fischverarbeitung Lübecker Bucht (Neubau geplant), etc.)

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

2. Baumaßnahmen „Maritimes Quartier“ und Hafenzone

Fläche Auf dem Baggersand 15: Neben dem maritimen Wohnen ist die Ansiedlung touristischer maritim gewerblicher Nutzungen in den wasserzugewandten EG-Zonen geplant.

Teilfläche Auf dem Baggersand 17 (östl.): Die Ansiedlung touristischer, maritimer und gewerblicher Nutzungen ist hier vorgesehen.

Neben der Entwicklung auf den Bauflächen sind in diesem Zusammenhang die Hafenzone mit der Herstellung der Landflächen, der Verbreiterung/ Verlängerung der Hafenzone und der Aufhebung bzw. Verlagerung der Slipanlage sowie der „Wasserplatz“ im westlichen Bereich der Hafenzone auf der Grundlage eines Wettbewerbes neu zu gestalten.

3. Neuordnung der Wasserflächen

Die Nutzung der Wasserflächen für Stege und Boote sollen unter Einbeziehung der bestehenden Nutzungen (Böbs Werft, Fischer, Yacht- und Sportboote, etc.) optimiert werden.

4. Neuordnung der Verkehrsanlagen

Als Voraussetzung für die Entwicklung der Flächen Baggersandparkplatz muss der Knotenpunkt Travemünder Landstraße/Auf dem Baggersand umgebaut und der neue Parkplatz zwischen der Straße Auf dem Baggersand und Travemünder Landstraße bis zur Bahn errichtet werden. Das heißt, Bau der neuen Verkehrsstrasse westlich des Baggersand-Parkplatzes zusammen mit der Errichtung des neuen Parkplatzes zwischen der Straße Auf dem Baggersand und Travemünder Allee und Bau der Rad- und Fußwegeverbindung vom neuen Parkplatz zum Wasserplatz/ Hafenzone „Fischereihafen“, abschnittsweise Verlagerung der Parkplätze vom Baggersand auf den Ersatzstandort einhergehend mit der entsprechenden Wohnbauflächen-Entwicklung auf dem Baggersand. Anschließend Bau des Ersatzparkplatzes entlang der Bahntrasse verbunden mit der anschließenden endgültigen Verlagerung der Parkplätze vom Baggersand und abschließende Entwicklung der verbliebenen Wohnbauflächen auf dem Baggersand.

5. Entwicklung des Wohnquartiers „Baggersand“ (Parkplatzfläche)

Urbanes Wohnquartier „Baggersand“ mit unterschiedlichen Wohnformen auf der Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbes.

Mittel- bis langfristige Maßnahmen

6. Entwicklung westl. Teilflächen Auf dem Baggersand 17

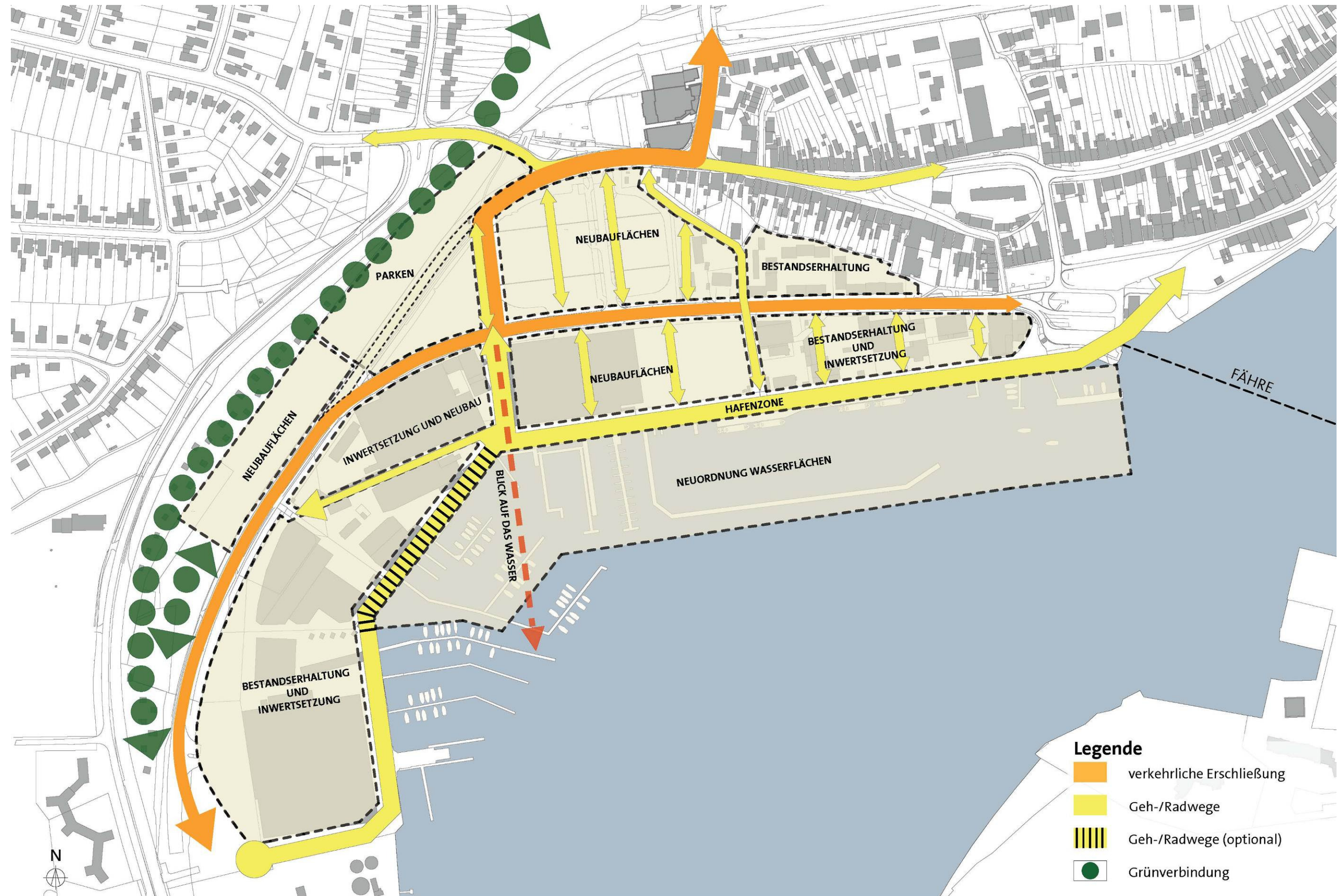
Nach abgeschlossener Wohnbauflächen-Entwicklung des Wohnquartiers „Baggersand“ kann diese Fläche entwickelt werden. Entwicklungsabsichten der benachbarten Bestandsnutzer können/ sollten einbezogen werden.

Anhang

Luftbild



Zielplan



Städtebaulicher Entwurf



Impressum

Auftraggeber:	GEV Gesellschaft für Entwicklung und Vermarktung AG Fuhlsbütteler Straße 216 22307 Hamburg	
	Hansestadt Lübeck Fachbereich 5 - Planen und Bauen Bereich 5.610 - Stadtplanung Mühlendamm 10-12 23539 Lübeck	Iris Dilba Kristin Hilleckes Ulrike Schröder Helmut Schünemann
Bearbeitung:	<i>Federführung, Stadtplanung:</i> petersen pörksen partner architekten +stadtplaner bda kanalstraße 52 23552 Lübeck www.ppp-architekten.de	
	<i>Städtebau:</i> petersen pörksen partner architekten +stadtplaner bda kanalstraße 52 23552 Lübeck	Klaus Petersen Doris Grondke Anja Schwarz Timm Kullowatz Anke Warnke
	Dipl. Ing. Ulrich Schünemann Architekt BDA Plutostraße 19 23562 Lübeck	Ulrich Schünemann Horst Müller
	<i>Verkehr und Infrastruktur:</i> Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH Gewerbering 2 22113 Oststeinbek	Hans Rzondkowski
	<i>Grün- und Freiraumplanung:</i> Trüper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten BDLA An der Untertrave 17 23552 Lübeck	Maria Julius Katrin Haas
	<i>Immissionsschutz:</i> LAIRM CONSULT GmbH Hauptstraße 45 22941 Hammoor	Björn Heichen Beate Busch

Öffentlichkeitsbeteiligung Fischereihafen/ Baggersand

„Entwurf – Masterplan Fischereihafen“ in Travemünde und

gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

113. Änderung des Flächennutzungsplanes und

Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand/ Hafenquartier –

Protokoll

Zeit:	08.08.2012
Ort:	Gesellschaftshaus, Torstraße 1 in Travemünde
Vorsitz/ Moderation:	Herr Senator Boden, Bausenator der Hansestadt Lübeck
Podium:	Herr Schröder, Leiter des Bereichs Stadtplanung, Frau Schröder und Frau Dilba, Bereich Stadtplanung
Gäste:	Herr Klein-Knott und Frau Bender; Projektentwickler der GEV/ Frankgruppe; Herr Petersen und Herr Schünemann, Projekt- planer/ Architekten
TeilnehmerInnen:	ca. 180 Personen
Zeitdauer:	19:15 bis 21:05 Uhr
Protokoll:	Frau Dilba

Die Besucher hatten ab 18:30 Uhr die Gelegenheit, sich die Pläne anzusehen. Faltblätter mit Informationen über das Vorhaben und zu den Aufstellungsbeschlüssen zum 113. FNP-Änderungsverfahren und Bebauungsplan 32.14.00 lagen aus.

Herr Boden eröffnet die Sitzung und begrüßt die anwesenden Bürger. Er stellt das Podium und die Gäste vor. Die Qualität des Alleinstellungsmerkmals „Travemünder Fischereihafen“ muss erhalten, weiterentwickelt und ausgebaut werden, um die touristische Wettbewerbsfähigkeit Travemündes gegenüber den Nachbar-Ostseebädern weiter zu stärken.

Anschließend wird anhand einer Powerpoint-Präsentation in mehreren Beiträgen über die Entwicklung und den Stand der Planungen berichtet. Die einführenden Beiträge befinden sich im Anhang dieses Protokolls.

Seitens der **anwesenden Bürger** werden folgende Fragen und Anregungen vorgetragen, die hier nach Themen zusammengefasst worden sind.

Die Beantwortung erfolgte durch Herrn Bausenator Boden und dem Projektentwickler Herrn Klein-Knott sowie dem mit der Erarbeitung des Masterplanes betrauten Architekten Herrn Petersen:

• Planungsanlass

Frage: Was ist der Planungsanlass für eine Neubebauung im Fischereihafen/ Baggersand? Wie soll sich im Fischereihafen der geplante Nutzungsmix von Tourismus, Wohnen, Hafengewerbe umsetzen. Ist ein Bedarf hierfür ermittelt worden, auch vor dem Hintergrund

weiterer Entwicklungsprojekte z. B. im Zentralen Kurgebiet (Neubebauung Aqua-Top-Gelände mit Hotels, Gastronomie und Einzelhandel)?

Antwort: Die Bürgerschaft hat sich für eine Stärkung der Entwicklung Travemündes als Tourismus- Wohn- und Arbeitsstandort ausgesprochen, um auch in Zukunft im Standortwettbewerb der Ostseebäder und angrenzenden Gemeinden zu bestehen. Travemünde ist ein stark nachgefragter Wohnstandort. Die Wohnungsmarkt-Nachfrage wird durch den Bedarf der Bevölkerung in Travemünde selbst bedingt, aber darüber hinaus auch sehr stark durch den Zuzug von Bürgern, die außerhalb von Lübeck kommen. Insbesondere gibt es eine favorisierte Nachfrage nach „maritimem Wohnen“.

Auch im Tourismus muss Travemünde weiter in den Ausbau seiner Marktposition investieren, um sich im Wettbewerb mit den anderen Ostseebädern behaupten zu können.

Der Entwicklungsbereich „Fischereihafen/ Baggersand“ bietet insbesondere vor diesem Hintergrund ein großes Potential für eine zukunftsorientierte Stadtteilentwicklung mit neuen maritimen, touristischen und Wohn-Nutzungen.

• Umweltbelange

Verbesserungen der Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe und Lärmemissionen des Schiffsverkehrs in Travemünde sind auch vor dem Hintergrund einer geplanten Wohnbebauung im Fischereihafen zwingend erforderlich. Ebenso die Asbestentsorgung der Bestandsnutzung im Fischereihafen und auch Altlastensanierung der Grundstücksflächen.

Antwort: Schiffsemissionen werden zukünftig aufgrund neuer Schiffsentwicklungen sowie gesetzlicher Vorschriften und EU-Rahmenbedingungen weiter reduziert werden können. Vor allem die Versorgung von Schiffen mit Landstrom wird als eine Möglichkeit zur Reduzierung von Schwefeldioxid-Emissionen gesehen.

Eine fachgerechte Asbestentsorgung und Altlastensanierung für die privaten Grundstücksflächen wird seitens des Projektentwicklers erfolgen. Für die Altlastensanierung der städtischen Flächen ist die Hansestadt Lübeck zuständig.

• Verkehr

Frage: Sind für die Verlagerung der öffentlichen Parkplätze Tiefgaragen vorgesehen?

Durch die Neuplanungen werden ein zusätzliches Verkehrsaufkommen und ein erhöhter Parkplatzsuchverkehr für den westlichen Altstadtrand von Travemünde befürchtet. Auch würde sich der Bedarf an Parkplätzen weiter erhöhen. Die geplante Erweiterung der Sportboothäfen würde zusätzliche Dauer-Stellplätze (hier z.T. für 2-3 Wochen) erfordern, die entsprechend vorzuhalten wären. Diese kämen, zusätzlich zu den bereits heute von Sportbootnutzern in der Hafenzone abgestellten Fahrzeugen, hinzu.

Die geplante Doppelnutzung von Bootshallen für Liegeplätze der Boote im Winter und für PKW- Parkplätze im Sommer wird kritisch gesehen und die Lage des ebenerdigen Parkplatzes in der Nähe des Bahnüberganges (Rückstaulängen) wird bemängelt.

Dazu wird befürchtet, dass sich die heute schon problematische verkehrliche Bestandssituation im Einmündungsbereich Vogteistraße/ Gneversdorfer Weg weiter verschlechtern wird. Hier seien Lösungen anzubieten.

Antwort: Als Ersatz für die vorgeschlagenen öffentlichen Parkplätze wird aktuell geprüft, ob wirtschaftlich und stadtplanerisch der ebenerdige Ersatzstandort nördlich der Travemünder Landstraße oder alternativ eine Parkpalette/ Parkhaus auf Teilen der Baggersandfläche besser geeignet sind, um die Ansprüche an das öffentliche Parken zu befriedigen.

Diese Prüfung ist vom Bauausschuss ausdrücklich gefordert worden. Der Parkplatz Baggersand kann erst bebaut werden, wenn ein Ersatzstandort für die öffentlichen Parkplätze angelegt ist.

Sämtliche privaten Stellplätze der geplanten Bebauung sollen in Tiefgaragen untergebracht werden.

Alle verkehrlichen Belange werden im weiteren Verlauf der Planungen untersucht, geprüft und geklärt werden.

• Standortverlagerungen

Frage: Sind im Zuge der Neuplanungen Standortverlagerungen für die Freiwillige Feuerwehr, das Haus der Jugend und die Kleingärten vorgesehen?

Antwort: Für die Kleingärten sind keine Verlagerungen geplant, da ihr Bestand durch die Planung nicht in Frage gestellt wird.

Ob langfristig eine Verlagerung der Freiwilligen Feuerwehr und der Jugendeinrichtung erforderlich ist, wird von der Entwicklung der Planungen auf dem Baggersand abhängen. Des Weiteren auch, ob eine finanzielle Tragfähigkeit für eine mögliche Verlagerung geben sein wird. Grundsätzlich ist auch der Verbleib der Einrichtungen am derzeitigen Standort möglich.

• Neuordnung der Wasserflächen

Frage: Wie verhält sich eine Neuordnung und Erweiterung der Boots Liegeplätze im Fischereihafen in Konkurrenz zur Planungsabsicht eines Yachthafens am Grünstrand?

Wird sich die Anzahl der Liegeplätze verringern? Die Kutter mit Fischverkauf im Fischereihafen haben einen touristischen Wert – bleiben sie erhalten?

Antwort: Das Vorhaben Fischereihafen ist von der Grünstrand-Planung losgelöst zu betrachten. Die derzeitige Anzahl der Boots Liegeplätze und ebenso die Kutter mit Fischverkauf sollen im Fischereihafen bleiben.

• Städtebauliche Daten

Befürchtung, dass für junge Familien, die nicht zu den „Top-Verdienern“ gehören, die Neubebauung nicht bezahlbar ist.

Frage: Wie viel Wohneinheiten/ Anzahl der Bewohner sollen durch den Wohnungsneubau im Fischereihafen/ Baggersand geschaffen werden? Welche Klientel soll erreicht werden? Ist das Bauvolumen nicht zu groß? Wie hoch wird die Neubebauung im Fischereihafen werden?

Antwort: Für die geplante maritime Wohnbebauung im Fischereihafen wird nach derzeitigem Stand mit einer Größenordnung von ca. 180 Wohneinheiten (WE) gerechnet. Für die Wohnbaufläche „Baggersand“ liegen in diesem Planungsstand (hier: Entwurf - Masterplan) noch keine konkreten Angaben vor. Die Angebotspalette für den Wohnungsbau reicht von kleinteiligen Wohnbauquartieren, Reihenhausbebauung zum Geschosswohnungsbau auf dem Baggersand und bis zum maritimen Wohnen im Fischereihafen. Die Klientel würde somit entsprechend breit gefächert sein.

Die Gebäudehöhen im Fischereihafen sollen drei Geschosse plus Staffelgeschoss betragen.

• **Priorität und Projektzeitplan**

Frage: Welche Prioritäten haben die Entwicklungsprojekte in Travemünde? Wie sieht der Zeitplan für die Neubauvorhaben im „Fischereihafen“ aus?

Antwort: Das Projekt Fischereihafen hat mit dem Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes 32.14.00 - Auf dem Baggersand/ Neues Hafenuartier - vorrangige Priorität. Mit dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes wird voraussichtlich Ende 2013 gerechnet. Der Baubeginn für das maritime Wohnen im Fischereihafen könnte dann im Laufe des Jahres 2014 erfolgen, so dass eine Fertigstellung 2017/ 18 zu erwarten sei.

• **Ausschreibung/ Anhandgabe der Grundstücksflächen**

Frage: Sind für die Vergabe der Flächen öffentliche Ausschreibungen erfolgt?

Antwort: Für die privaten Grundstücksflächen sind privatrechtliche Anhandgabe-Verträge zwischen den Eigentümern und dem Projektentwickler geschlossen worden. Eine Anhandgabe für die öffentlichen Flächen auf dem Baggersand ist noch offen und soll zu gegebener Zeit nach dem öffentlichen Vergaberecht der Kommune erfolgen.

• **Kosten/ Finanzierung/ Absicherung der Neuplanungen**

Frage: Wie groß sind die Ausgaben für die Hansestadt Lübeck?

Antwort: Aus den öffentlichen Grundstücksverkäufen, hier Parkplatz Baggersand, sollen die projektbedingten, erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen (u.a. Ersatzstandort für die öffentlichen Parkplätze, Erneuerung Kanalnetz, Leitungsverlegung, ggf. Altlastensanierung) finanziert werden, damit für die Hansestadt Lübeck am Ende der Maßnahmenumsetzung kein projektbezogenes Minus für den kommunalen Haushalt entsteht.

Weiteres Verfahren

Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet, dessen Inhalte in die Bauleitpläne einfließen. Dann wird der Inhalt der Planung mit Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Anschließend werden die Bauleitpläne nach einem Beschluss des Bauausschusses öffentlich ausgelegt. Termin und Ort für die Auslegung entnehmen Sie der Lübecker Stadtzeitung. In dieser Zeit können Sie prüfen, ob Ihre vorgebrachten Wünsche ausreichend berücksichtigt wurden. Sollte dies nicht der Fall sein, oder die Planung aus anderen Gründen auf Ihre Kritik stoßen, so können Sie nochmals Anregungen vorbringen. Über die weitere Berücksichtigung dieser Anregungen wird dann die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck abschließend entscheiden.

Der Bereich Stadtplanung verweist hier auf die im Aufbau befindliche Internetseite: <http://stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/stadtteile/travemuende/index.html> auf der künftig alle Informationen zum weiteren Verlauf des Planungsvorhabens einzusehen sein werden.

Der Ortsrat von Travemünde wird im Rahmen der für den Stadtteil Travemünde stattfindenden Senatssitzung am 15.08.2012 und im Weiteren direkt beteiligt werden.

Aufgestellt Bereich Stadtplanung
5.610.2/ Dilba, 21.08.2012

ANHANG

zum Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung Fischereihafen/ Baggersand am 08.08.2012 die einführenden Beiträge des Bereiches Stadtplanung und des Projektentwicklers GEV/ Frankgruppe sowie des beauftragten Planerbüros.

Frau Schröder erläutert, dass auf der Grundlage und den Aussagen des „Stadtteilentwicklungskonzeptes (STEK) Travemünde 2025“ drei große touristische Entwicklungsräume in Travemünde: „Zentrales Kurgebiet“, „Priwall“ und „Fischereihafen/ Baggersand“ für eine zukunftsfähige Tourismusentwicklung stehen. Diese bieten hervorragende Voraussetzungen, um unterschiedliche Zielgruppen, Nutzerwünsche und –anforderungen an zu sprechen, indem jeweils ein eigenes Profil entwickelt wird. Die große Chance für Travemünde liegt in der Entwicklung und Profilierung seiner „Orte“, die aus ihrer historischen Identität heraus weiterzuentwickeln sind und auch zukünftig in ihrer Eigenständigkeit ablesbar bleiben sollen. Die aufeinander abgestimmte Entwicklung ist zwingend erforderlich, um Synergien zu schaffen und zu nutzen.

Die Leitziele, die sich aus dem o. g. STEK für den touristischen Entwicklungsraum „Fischereihafen- Baggersand- Marina Baltica“ ableiten, sind:

- Die Neuordnung und Aufwertung zu einem touristisch attraktiven Ort für touristische Zielgruppen mit „Erlebnishunger“ und neuen Standorten für Hotel, Ferien- und Appartementhäuser sowie Wohnen z.T. mit direktem Wasserbezug.
- Die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers „Fischereihafen-Baggersand“ mit unterschiedlichen Wohnformen, unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch Skandinavien-Kai, Hafen und vorhandene Nutzungen.
- Die Erhaltung und Stärkung der vorhandenen Betriebe im Fischereihafen sowie der westlich anschließenden Bootsbau- und Werftbetriebe und Yachthäfen.
- Verlängerung und Neugestaltung der Promenade mit abschnittswisen Aufweitungen zum Aufenthalt und als Treffpunkt, Verweilen und „Schiffe gucken“, Veranstaltungen und Events sowie einem Anschluss an die Travemünder Landstraße zum Bahnhof Skandinavienkai. Erhalt der „Netzwiese“ der Fischer.
- Neuordnung der Wasserflächen mit den Sportboothäfen.

Frau Dilba erläutert den Anlass und die Planungsziele für eine Neuordnung des Fischereihafens einschließlich der Flächen des Großparkplatzes Baggersand.

Im Fischereihafen sind bereits heute Neuordnungsvorhaben in Planung: Sowohl im westlichen als auch im östlichen Teilbereich des Fischereihafens stehen private Grundstücksflächen, teilweise Wassergrundstücke, die bereits jetzt bzw. demnächst keine standortadäquaten Nutzungen mehr aufweisen.

Aktuell sind über ein durchgeführtes Wettbewerbsverfahren das Neubauvorhaben Baggersand 5 (nördlich der Netzwiese) und der Bau einer multifunktionalen Fischhalle für eine künftige Bestandsaufwertung des Grundstückes der Fischereigenossenschaft in Planung.

Vor diesem Hintergrund wird ein Nutzungskonzept diskutiert, welches zum Ziel hat, den maritimen Bestand im Fischereihafen aufzuwerten aber auch durch neue Nutzungen zukunftsfähig zu stärken und zu attraktiveren.

Vorrangiges Entwicklungsziel ist der Erhalt und die Aufwertung der gewerblich maritimen Nutzungen, bei gleichzeitiger Nutzungsmischung bzw. -ergänzung mit Tourismus, Freizeit/ maritimer Freizeitwirtschaft und Wohnen: Ein neues „Maritimes Hafenviertel“ für Tourismus, Freizeit, Wohnen und Gewerbe soll sich entwickeln.

Der Fischereihafen als Leuchtturmprojekt für Travemünde mit besonderer räumlicher Verknüpfung von Freizeit- und maritimen Nutzungen mit wasserbezogenem Wohnen und Entwicklungsimpulsen für Gesamt-Travemünde mit überregionaler Ausstrahlung.

Das Nutzungskonzept sieht für den östlichen Teilbereich des Fischereihafens eine Bestandserhaltung des hafensbezogenen Gewerbes und der Einrichtungen für den Tourismus vor.

Auf der westlichen Teilfläche des Fischereihafens ist maritimes Wohnen mit teilweiser touristischer Nutzung im Erdgeschossbereich - in Kombination mit einer geplanten Wohnbebauung auf dem sich nördlich anschließenden Großparkplatz „Baggersand“ geplant.

Aus stadtplanerischer Sicht ist die Öffnung des Fischereihafens und Erlebbarkeit des Wasserbezugs sowie die Anbindung mit dem Zentrum/ der Altstadt und den Ortsteilen von Travemünde ein grundlegendes Planungsziel. Hier sollen neue Fuß-Wegebeziehungen, die mit Durchblicken/ Ausblicken und Sichtachsen den Wasserbezug erlebbarer machen, beitragen. Die „Promenade“ muss zutreffender als die „Hafenzone“ im Fischereihafen bezeichnet werden. Diese soll langfristig ausgebaut werden, um zum einen den Arbeitsraum der Fischer und Gewerbebetriebe zu verbessern, aber auch für die Kunden, Besucher, Touristen und vor allem für die Travemünder attraktive Aufenthaltsqualitäten und Anziehungsbereiche zu schaffen.

Herr Petersen stellt den vom Büro Petersen, Pörksen und Partner federführend erarbeiteten „Entwurf - Masterplan Fischereihafen“ vor und benennt die wichtigsten Stärken aber auch Schwächen dieses Entwicklungsbereiches.

Ein großes Standortpotenzial ist in erster Linie die besondere Fischereihafenatmosphäre, die aus dem gewachsenen, „ruppigen“ und authentischen Milieu der Fischereinutzung, der Werften und Reparaturbetriebe, der Fischerboote und Schiffe, der typischen maritimen Zubehöre, wie Fischkisten, Tauen und Netze, der Wasserflächen mit Bootsbetrieb und Schiffsverkehr hervorgeht. Der Charakter „Unaufgeräumtheit“ ist bei den Travemündern und Besuchern gleichermaßen beliebt und Anziehungspunkt für die Touristen. Diese besonderen atmosphärischen Standortwerte müssen und sollen erhalten und weiterentwickelt werden.

Auf der anderen Seite schwächt eine Anzahl von brachliegenden und untergenutzten Grundstücksflächen das Potenzial des Fischereihafens. Auf den Flächen Baggersand 17 gibt es leer stehende Hallen und ein untergenutztes Bürogebäude. Auf den Flächen Baggersand 15 beherbergt eine große sanierungsbedürftige Halle Winterlagerplätze für Boote. Der gesamte Bereich entlang der Trave ist fast vollständig abgeriegelt und nur an wenigen Stellen zum Wasser hin zu durchqueren.

Wasserseitig endet die Promenade sackgassenähnlich auf der Hälfte des Grundstücks Baggersand 15. Nach Osten verengt sie sich unangemessen zwischen Slipanlage und dem Gebäude der Stadtentwässerung (Pumpenstation). Die „Netzwiese“ der Fischer ist an ihren Rändern mit qualitätslosen Bauten und Provisorien verstellt, die dem Standort nicht gerecht werden. Die einmalige Fischereihafenatmosphäre ist zunehmend durch ungeordnete Nutzungen und Vernachlässigungen gefährdet und die Aufenthalts- und Erlebnisqualität beeinträchtigt.

Der Entwurf des Masterplanes für den Fischereihafen Travemünde sieht zum einem die Stärkung einer neuen Wohnnutzung ergänzt mit touristischen Nutzungen in den Erdgeschoßbereichen, ggf. auch Hotelnutzungen zusammen mit dem Wohnquartier auf dem Baggersandparkplatz vor. Daneben ist der Erhalt und die Stärkung der standorttypischen wasserorientierten und Milieu prägenden Nutzungen der Werften und Bootsbetriebe ein wesentliches Ziel.

Die bestehende „Abriegelung“ zur Trave soll durchlässiger werden, um den Wasserbezug erlebbarer zu machen. Die neue Bebauung soll sich in Struktur und Maßstab in das jeweilige Umfeld einfügen.

Durch die Kombination von bestehenden Hafen – Werft- und Fischereiflächen mit zeitgemäßem Wohnen und solle das Areal nachhaltig attraktiviert und in Wert gesetzt werden.

Die Verlagerung der Parkplätze auf dem Baggersand ist die Voraussetzung für die Entwicklung von neuen Wohnbauflächen in Travemünde. Der „Entwurf - Masterplan Fischereihafen“ schlägt vor, die wieder herzustellenden Parkplätze nord-westlich der Travemünder Landstraße unterzubringen. Hier soll die Anzahl des Bestandes ebenerdig und bei erhöhtem Bedarf sollen zusätzliche saisonale Parkplätze im Sommer in die benachbarten Boots-Winterlagerhallen untergebracht werden. Darüber hinaus ist ggf. auch eine Parkhausbebauung am Nahversorgungszentrum im Norden des Plangebiets noch zu prüfen. Die fußläufige Verbindung zwischen dem neuen Parkplatz und der Priwallfähre bzw. der Altstadt soll durch eine aufgewertete „Uferpromenade“ nutzerfreundlicher und attraktiver ausgestaltet wird.

Eine Neuordnung der Wasserflächen böte in dem Zusammenhang der Entwicklung des Areals die Chance auf Verbesserung und Aufwertung.

Insgesamt gilt es, die Konkurrenzfähigkeit zu umliegenden Ostseestädten und Gemeinden zu erhalten und noch weiter zu steigern.

Herr Schröder ergänzt die Ausführungen von Herrn Petersen zum Handlungsfeld „ruhender Verkehr“. Er stellt weitere Standortalternativen für die angestrebte Verlagerung des öffentlichen Parkplatzes auf dem Baggersand vor, die aktuell vor dem Hintergrund der politischen Beschlüsse des Bauausschusses vom Bereich Stadtplanung als Ersatzstandorte in Form von Parkhäuser/ Parkpaletten untersucht und geprüft werden.

Im Weiteren erläutert Herr Schröder im Rahmen der „frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung“ gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) den Anlass und die Funktion der Veranstaltung und erklärt den Ablauf eines Bebauungsplanverfahrens. Das Bauleitplanverfahren steht erst ganz am Beginn und diese Veranstaltung dient dazu, erste Stellungnahmen der Bürger zu sammeln, damit sie rechtzeitig in der weiteren Planung berücksichtigt werden können. Die Bürger werden im Weiteren im Rahmen der gem. § 3 Abs. 2 BauGB vorgeschriebenen „Öffentlichen Auslegung“ erneut Gelegenheit erhalten, zu der Planung Stellung zu nehmen.

Mit allen Anliegern der „Hafenzone Fischereihafen“ fand am 01.08.2012 eine Werkstatt- und Beteiligungsveranstaltung statt. Eine Zusammenfassung der Anregungen der Anlieger aus den Arbeitsgruppen der o.g. Veranstaltung stellt Herr Schröder den TeilnehmerInnen nachfolgend vor:

Hafenzone „Fischereihafen“

Erhalt und Stärkung als Wirtschafts- und Arbeitsraum (der Fischer)

- Hafen als Gewerbegebiet erhalten
- Sicherung der lärmintensiven Nutzungen auch Nachts (zzt. keine Konflikte)
- Wirtschaftlichkeit durch bezahlbare Pachtflächen erhalten
- Einheit Fischkutter-Liegeplatz/ Verkaufsstand erhalten
- Arbeitsbereiche vor den Kuttern sichern
- Vermarktung und „Veredelung“ von Fisch erhalten
- Erhalt der Fischereigenossenschaft
- Befahrbarkeit (auch für Kunden) sichern
- Bessere Slipanlage/ fester Kran oder Autokran
- Wasserzugang „Tiedemann“-Werft sichern
- Keine Privatisierung Sportboothafen
- Sanitäre Einrichtungen verbessern

Erhalt und Stärkung als touristischer Anziehungspunkt

- Authentische, maritime Hafen-Atmosphäre erhalten
- Multifunktionshalle für Veranstaltungen/ Events, Informationen „Rund um den Fisch“, ect.
- Gastronomie mit rustikalem Hafen-Ambiente, Hafenkneipe
- Sicherung der uneingeschränkten Außengastronomie
- nur hafenbezogener Einzelhandel (Yachtzubehör, Wasser-, Angelsport, etc.)
- Angebote für alle Jahreszeiten

Herr Klein-Knott stellt sich als Geschäftsführer der GEV (GEV Gesellschaft für Entwicklung und Vermarktung AG) und die Zugehörigkeit der GEV zur FRANK-Gruppe vor. Die FRANK-Gruppe ist ein mittelständisches Wohnungsunternehmen mit annähernd 90-jähriger Tradition im Wohnungsbau und in vierter Generation familiengeführt. Das Unternehmen verwaltet heute über 20.000 Wohnungen aus eigenem und fremdem Bestand und ist mit einem hohen Qualitätsbewusstsein im Entwicklungs- und Bauträgergeschäft an den Standorten Hamburg, Kiel und Hofheim am Taunus tätig.

Die GEV als Grundstücksentwickler gemeinsam mit dem Bauträgerbereich der FRANK-Gruppe wollen am Fischereihafen einen positiven Beitrag zur Stadtentwicklung in Travemünde leisten und ein Quartier entwickeln, das zu Travemünde und seinen Bewohnern passt.

Herr Klein-Knott erläutert, dass über ein kooperatives Verfahren zwischen der Hansestadt Lübeck und seiner Gesellschaft die Sicherung der Durchführung und Neuordnung des Fischereihafens erfolgen soll. Um solche kooperativen Verfahren zu ermöglichen und damit die Haushalte der Kommunen finanziell zu entlasten, wurde diese Möglichkeit auch im BauGB verankert. Die GEV hat solche Verfahren in andern Kommunen bereits mit Erfolg durchgeführt.

Herr Klein-Knott betont seine Bereitschaft die Diskussion mit Anliegern und Bürgern in großer Offenheit zu führen und steht persönlich bereit, über das Projekt bei Bedarf zu informieren.

Aufgestellt Bereich Stadtplanung
5.610.2/ Dilba, 21.08.2012

**Entwurf Masterplan „Fischereihafen“, Lübeck-Travemünde
Versammlung mit Anliegern der Hafenzone**

am Mittwoch 1. August 2012, 16:00 – 18:30 Uhr

Veranstaltungsort: Gesellschaftshaus (Großer Saal), Torstraße 1, Travemünde

Ergebnisprotokoll**Teilnehmerinnen und Teilnehmer**

Vertreterinnen und Vertreter der ortsansässigen Fischerei, Werften, Gastronomie, Sportbootvereine und –betriebe sowie sonstiger Gewerbebetriebe.

Außerdem anwesend sind Vertreterinnen und Vertreter der Politik und der Verwaltung der Hansestadt Lübeck sowie der Projektentwickler und beauftragten Planer.

Moderation: Mone Böcker, raum + prozess

Ablauf der Veranstaltung**1. Begrüßung**

Karsten Schröder, Bereichsleiter Stadtplanung, Hansestadt Lübeck

Mone Böcker, raum + prozess

2. Informationen über die Planungen

- Beteiligungsverfahren
Mone Böcker, raum + prozess
- Entwicklungsbereich „Fischereihafen“
Ulrike Schröder, Iris Dilba, Bereich Stadtplanung, Hansestadt Lübeck
- Entwurf „Masterplan Fischereihafen“
Klaus Petersen, ppp-architekten
Ronald Klein-Knott, GEV Gesellschaft für Entwicklung und Vermarktung AG
- Verwaltung der Hafenumflächen durch die Lübeck Port Authority (LPA)
Hans-Wolfgang Wiese, Bereichsleiter LPA
- Rückfragen

3. Arbeitsgruppen

- I. Was ist heute positiv im Fischereihafen und sollte erhalten werden?
 - a. für Sie als Nutzer / Anlieger,
 - b. für Ihre Kunden und
 - c. für die Besucher und Touristen.
- II. Was wünschen Sie sich von der zukünftigen Entwicklung/ Neuordnung im Fischereihafen?
 - a. für sich als Nutzer/ Anlieger
 - b. für Ihre Kunden
 - c. für die Besucher und Touristen
- Welche Wünsche haben Sie an eine künftige Neugestaltung der Promenade?

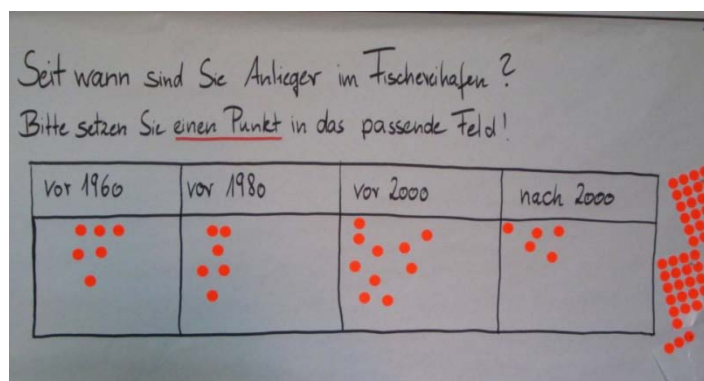
4. Gesamtbetrachtung der Ergebnisse und Abschluss



Eintreffen und Begrüßung

Herr Schröder, Bereichsleiter der Stadtplanung, begrüßt die etwa 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu der Versammlung. Sie bietet den Anliegern ergänzend zur planungsrechtlich vorgeschriebenen Beteiligung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens vorab die Möglichkeit, ihre Anliegen, Wünsche und Sorgen im Zusammenhang mit der Neuordnung des Fischereihafens zu äußern und zu diskutieren. Herr Schröder kündigt an, dass es einen weiteren Termin in diesem Kreis geben wird, um die Lösungen und den Umgang mit den Anliegen vorzustellen.

Beim Eintreffen geben einige Anlieger bei einer Punktabfrage, seit wann sie Anlieger im Fischereihafen sind.



Information über die Planungen

Mit mehreren einführenden Beiträgen über das Planungsverfahren und den Stand der Planungen wird eine gemeinsame Informationsbasis für den Beteiligungsprozess hergestellt. Bei dieser Gelegenheit stellt sich außerdem Herr Klein-Knott als Vertreter der Projektentwicklungsgesellschaft GEV für die Neubauflächen/Wohnen vor und äußert seinen Wunsch und seine Bereitschaft, Lösungen zu finden, die auch die Anlieger mittragen können.

Die Folien zu den einführenden Beiträgen befinden sich im Anhang dieses Vermerks.

Im Anschluss an die Beiträge wird nachgefragt, ob Ergebnisse zurückliegender Diskussionen von Ende der 90er Jahre in den jetzigen Stand der Planungen eingeflossen sind. Herr Petersen, ppp-Architekten, erklärt, dass der heutige Planungsstand durchaus auf frühere Überlegungen aufbaue, in den Grundzügen aber teilweise gegenüber dem früher diskutierten Stand Veränderungen aufweise. Während früher beispielsweise für den westlichen Teilbereich Baggerstrand eine Verlagerung von Gewerbe an andere Standorte angedacht war, ist heute für diesen Bereich vorgesehen, das Gewerbe zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Auf Nachfrage bestätigt Herr Schröder den Erhalt der Netzwiese, möglicherweise mit gestalterischen Veränderungen, aber auf jeden Fall an diesem Standort.

Arbeitsgruppen

Frau Böcker erläutert und eröffnet die Arbeitsphase. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer besprechen in drei Gruppen jeweils eine von drei Fragen. Da zweimal nach jeweils 20 Minuten ein Wechsel erfolgt, hat jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer die Gelegenheit, sich zu allen drei Fragen zu äußern. Die Hinweise können auf Karten notiert und an einer Arbeitstafel festgehalten werden. Die Vertreterinnen des Bereichs Stadtplanung, Frau Schröder, Frau Dilba und Frau Ley, unterstützen die Gesprächsgruppen. Im Anschluss an die Arbeitsphase stellen sie auch die Ergebnisse vor, so dass bei Bedarf noch Ergänzungen vorgenommen werden können.



I. Was ist heute positiv im Fischereihafen und sollte erhalten werden ...

a. für Sie als Nutzer / Anlieger?

- Es sind alle Erfordernisse, die für die Fischerei notwendig sind, vor Ort vorhanden.
- Lieferanten und Nutzer haben einen Zugang zum Fischereihafen.
- Die Tiedemann-Werft als Reparaturbetrieb für die Kutter ist vorhanden und hat einen Zugang zur Uferkante.
- Der Fischereihafen kann 24 Stunden am Tag genutzt werden.
- Es bestehen keine Konflikte zwischen der gewerblichen Nutzung und der bestehenden (Wohn-) Nutzung bezüglich Lärm.
- Es sind Möglichkeiten zur Lagerung bzw. Kühlung der Fische vorhanden.
- Die Pachtflächen sind wirtschaftlich tragbar.
- Es besteht eine Durchmischung verschiedener Nutzungen, die erhalten bleiben soll.
- Das Betreten des Hafengebietes ist auf eigene Gefahr, damit liegt die Verkehrssicherungspflicht nicht bei den Nutzern. (Haftungsfragen)
- Es müssen Tätigkeiten möglich sein, die innerhalb einer Fußgängerzone die Sicherheit gefährden würden. (z.B. Kran- oder Schweißarbeiten)
- Es besteht keine Einschränkung der nächtlichen Nutzung durch die Fischer.
- Es bestehen Netz-/Lagermöglichkeiten nahe dem Liegeplatz.

b. für Ihre Kunden?

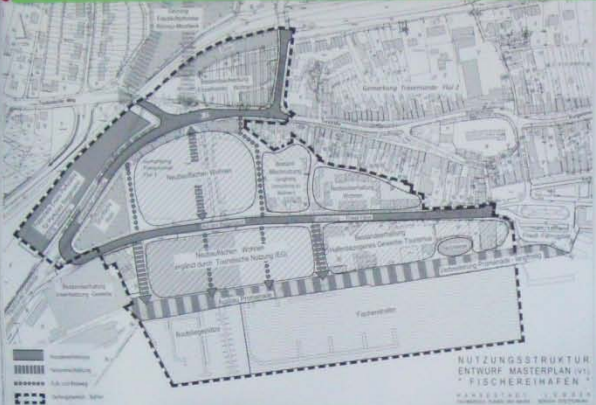
- Es besteht die Möglichkeit (fang-)frischen Fisch zu kaufen.
- Es bestehen Parkmöglichkeiten für Käufer.
- Die Uferzone ist befahrbar.
- Es fühlt sich keiner durch die Räuchertradition gestört.
- Vermarktung und „Veredelung“ des Fisches vor Ort möglich.
- Die vorhandenen Nutzungen haben einen maritimen Bezug.
- Es sind keine Filialisten vorhanden. (Originalität)

c. für die Besucher und Touristen?

- Die Besucher erwartet ein unverfälschtes Ambiente.
- Die Fischerei ist vor Ort erlebbar.
- Es besteht ein rustikales Ambiente in einem echten, lebenden Fischereihafen.
- Das Erscheinungsbild weist keine Sterilität oder Austauschbarkeit auf.
- Das maritime Flair hat sich erhalten.
- Es ist ein Bauhof zur Sicherstellung der Strandreinigung vorhanden.
- Es gibt keine Ansiedlung von Filialisten.



Was ist heute positiv im Fischereihafen und sollte erhalten werden ... ①



a. für Sie als Nutzer/Anlieger?

b. für Ihre Kunden?

c. für die Besucher und Touristen?

Alle Erfordernisse vor Ort

Zugang für Lieferanten + Nutzer

Erhalt der Durchmischung

↓ Zugang zum Wasser Tiedemann

Haftungsfragen klären

24 h DAUER Nutzung

Wohnnutzung gewerkschaftsw. Lärm

bisher keine Konflikte mit anderen (Wohn-) Nutzungen

Lagermöglichkeit/ Kühlung der Fische

Pachtflächen sind tragbar ↓ Wirtschaftlichkeit ↓

Wohlfühlzeit

Parkmöglichkeit

Frischen Fisch!

Vermastung und Veredelung des Fisches möglich

Befehlichkeit der Promenade

Räuchertradition

keine Filialisten

vielfältigste AMBIENTE

Fischerei erlebbar halten

rustikales Ambiente

echtes/lebendes Fischereihafen

keine Steilität/ Anstaltscharakter des Erscheinungsbilds

maritimes Flair erhalten

Erhalt des Bauhofes (Strandreinigung)

Keine Ansiedlung von OS-15 - anschlüssen (z.B. Müllbrennvorrichtung)

Gefährdende Tätigkeiten müssen möglich sein

keine Einschränkung der "nützlichen" Nutzung

Netz-/Lagermöglichkeiten nahe Liegeplatz

Vorhandensein von Reparaturbetrieben usw.

WÜNSCHENSWERT: GESCHÄFTE FÜR YACHTBESITZER/WASSERSPORT/ANGELTUBEHNER etc. → MARKT-BEWEIS!



II. Was wünschen Sie sich von der zukünftigen Entwicklung / Neuordnung im Fischereihafen ...

a. für sich als Nutzer / Anlieger?

- Die „Promenade“ ist in erster Linie als Wirtschafts- und Arbeitsraum des Fischereihafens für die Fischer zu erhalten; dazu muss/ müssen
 - Liegeplätze und Verkaufsstände an der „Promenade“ erhalten bleiben,
 - Fischkutter und Verkaufsstände als Einheit zusammen bleiben und
 - Lagerflächen in „vernünftigen“ Zeiten erreichbar sein.
 - vor den Kuttern Arbeitsflächen in einer Breite/ Tiefe von ca. 5-6 m berücksichtigt werden.
 - die heutigen Nutzungen, die auch mit Lärm verbunden sind, auch zukünftig möglich sein.
 - die Möglichkeit, mit einem Gabelstapler und einem 40-Tonner heranzufahren zu können, muss auch weiterhin gegeben bleiben.
 - die Stellplätze der Fischer vor der Fischereigenossenschaft erhalten bleiben.
- Tiedemann-Werft wünscht direkten Wasserzugang (Anschluss an die Promenade).
- Zu- und Abwege / Versorgungsleitungen (Wasser, Strom, ...) in zentraler Erreichbarkeit
- wünschenswert: Geschäfte für Yachtzubehör / Wassersport / Angelzubehör etc.
- Seeberufsgenossenschaft sollte bei der Umgestaltung der „Promenade“ beteiligt werden.

b. für Ihre Kunden?

- Befahrbarkeit der Promenade auch für Kunden sichern; da insbesondere Personen mit Gehbehinderung die weiten Wege nicht laufen.
- Schaffung von Parkplätzen / Stellplätzen für Sportbootnutzer (geregeltes Parken!)
- Schaffung gut zugeordneter und kostengünstiger (kostenfreie!) Parkplätze
- Toiletten (an der Promenade und den Parkplätzen (dänisches Modell))

c. für die Besucher und Touristen?

- Herstellung einer verbesserten Zugänglichkeit durch Verlegung der Slipanlage vom Priwallvorplatz zum sog. „Wasserplatz“
- Schaffung von Einrichtungen auch für ein jüngeres Publikum
- Schaffung von Aufenthaltsqualität (Bänke, Papierkörbe) und sanitären Anlagen (Toiletten)
- Seniorengerechtes Wohnen ⇔ bei Lärm besser verträglich



Was wünschen Sie sich von der zukünftigen Entwicklung/Neuordnung im Fischereihafen ②

Nähe + kostengünstige (kostenfreie!) Parkplätze

Toiletten (an der Promenade + den Parkplätzen (Zwischen Platz))

a. für sich als Nutzer/Anleger? b. für Ihre Kunden? c. für die Besucher und Touristen?

Wagplätze und Verkaufstände soll an der Promenade erhalten bleiben

Fischkutter + Verkaufstände sollen als Einheit zusammen bleiben + Lagerfläche müssen in vernünftige Zyklen erreichbar sein.

Zu- und Abwasser/Abwasser (Wasser, Strom, ...) in zentraler Erreichbarkeit

Zweikanalige der Fischkutter mit dem Dampfkessel (muss/ soll erhalten bleiben)

St der Fischkutter soll vor der Fischkuttermasse erhalten bleiben!

Seelenförmige schaffen soll für den Umgang der Promenade geeignet sein.

Promenade muss Arbeitsfläche werden (Kästen (ca. 5-6m) berücksichtigen)

Reinige Nutzungen, die auch mit Lärm verbunden sind, müssen auch zukünftig möglich sein

Die Möglichkeit mit einem Gebäudestapel + 40 Tonnen ~~herauffahren~~ hinauffahren zu können, muss weiterhin gegeben bleiben

Tiedemann-Werft wünscht direkten Wasserzugang (Anschluss an die Promenade)

Schaffung von P/St für Sportbootnutzer (gezieltes Parken!)

Promenade soll befahrbar bleiben, gerade auch für die Kunden. - Das ist eine besondere Situation mit Gewährleistung der weiteren Nutzung nicht lauffähig

Sitzgelegenheiten fehlen

Toiletten Papierkörbe - öffentlich

Seniorenrechtliches Wohnen -> die Lärmschutz

Verlegung der Slipanlage vom Fischkutter zum Hauptplatz

Einrichtungen für jüngere Publikum

Die grünen Karten entstehen in einem Gespräch zur Frage 1, werden dann aber an dieser Tafel angebracht.

Die mit grünem Stift geschriebenen Stichworte werden in der gemeinsamen Abschlussrunde ergänzt.



III. Welche Wünsche haben Sie an eine künftige Neugestaltung der Promenade ↵ ↵ in Bezug auf ...

↵ ↵ *Auf Wunsch der TeilnehmerInnen soll die Bezeichnung „Promenade“ ersetzt werden: Hafenkante, Pier oder anderes. Im Protokoll wird daher bereits der Begriff der „Hafenzone“ verwendet.*

- **die Aufenthaltsqualität?**
 - Atmosphäre des Fischereihafens erhalten
 - Hafenzone muss Arbeitsbereich der Fischer bleiben
 - Sicherheit / Unfallgefahren beachten im Hafengebiet
 - Multifunktionale Halle für unterschiedliche Nutzungen
 - Imagepflege für die Fischerei
 - Informationen zum Thema Fisch, Hafengewerbe
 - „Lehrküche“ - Fischverarbeitung den Touristen nahe bringen
 - Anziehungspunkt auch im Winter wichtig
 - nur hafengebogener Einzelhandel
- **das Hafengewerbe?**
 - muss ein Gewerbegebiet / Mischgebiet bleiben
 - Fischereigenossenschaft soll bleiben
 - Verkaufsstände der Fischer und Kutterverkauf sollen so bleiben
 - direkter Fischverkauf, Standortvorteil Travemünde
 - Kran auf der Uferzone für Tiedemann-Werft (fester Kran / Autokran)
 - Slipanlage verbessern bezogen auch auf die Erreichbarkeit
- **die Nutzung der Sportboothäfen?**
 - keine Privatisierung des Sportboothafens
 - Liegeplätze der Fischer müssen erhalten bleiben
 - bessere sanitäre Einrichtungen
- **die gastronomischen Einrichtungen?**
 - Außengastronomie muss Standorte erhalten (Steg-Terrasse)
 - „rustikale“ nicht zu edle Gastronomie
 - Hafenkneipe
- **die Funktionen des ruhenden und fließenden Verkehrs?**
 - Befahrbarkeit der Hafenzone für Hafen-/Fischgewerbe (Sicherheit)
 - Bedarf an Parkplätzen (kostengünstig)
 - Kurzzeitparken für Kunden ↵ nicht auf der Uferzone



③

Welche Wünsche haben Sie an eine zukünftige Neugestaltung der Promenade in Bezug auf...
Wasserbank / Pier

Arbeitspunkte

- Arbeitspunkte sind an die in Wiesler wichtig
- Fischweigeressenschiff soll bleiben?

Kategorien:

- die Aufenthaltsqualität
- das Hafengewerbe
- die Nutzung der Sportboothäfen
- gastronomischen Einrichtungen
- die Funktionen des ruhenden + fließenden Verkehrs

Notizen:

- Vorkehrungen der Fischer + Kulturverbau soll so bleiben?
- Atmosphäre der Fischerhafen erhalten!
- »Promenade« muss überlebbarkeit des Fischer bleiben
- Mehrkeine = Fischerwerkzeuge der Tourist an neue bringen
- Informationen zum Thema Fisch, Hafengewerbe
- Imagepflege für die Fischerei
- Multifunktionale Halle für unterschiedliche Nutzungen
- Muss ein Gewerbestand / Fischgeschäft bleiben?
- Direkter Fischerstand Strukturmarkt Fische
- Slipanlage zu verlagern oder Lagerplatz auf die Erreichbarkeit
- Nur hafenbezogener Einzelhandel
- Befahrbarkeit der Promenade für Hafengewerbe (Sicherheit)
- Sicherheit / Unfallgefahren zu beseitigen im Hafengebiet
- Kreuz auf der Promenade für Fischer, Mann (Lichter Kreuz / Autokreuz)
- Aussch gastronomie nur Standort erhalten (Steig-Terrasse)
- Bedarf an Parkplätzen (kostenlos)
- Bessere sanitäre Einrichtungen
- Restitute nicht zu edle Gastronomie
- Hafenkneipe
- Kurzzeitparken für Kunden → nicht auf der Promenade
- Promenade = Hafenkarte
- Wasserplätze der Fischer müssen erhalten bleiben
- Keine Privatisierung des Sportboothafens

Die grün umrandeten Kärtchen unten links werden in der gemeinsamen Abschlussrunde ergänzt.



Gesamtbetrachtung der Ergebnisse und Abschluss

In einer gemeinsamen Abschlussrunde besteht nun die Gelegenheit, fehlende Aspekte an den Arbeitswänden zu ergänzen. Diese Gelegenheit wird auch genutzt.

Insgesamt herrscht Zufriedenheit mit den erreichten Ergebnissen. Dies bestätigt ein Teilnehmer, der zuvor um eine zusätzliche Möglichkeit gebeten hatte, schriftlich Antworten auf die Fragen einzubringen.

Es besteht dennoch die Möglichkeit, den Vertreterinnen des Bereichs Stadtplanung auf Grundlage des Protokolls Ergänzungen mitzuteilen.

Frau Böcker und Herr Schröder verabschieden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einem herzlichen Dank für die konstruktive Mitarbeit.

MB/8.8.2012

Entwurf Masterplan „Fischereihafen“, Lübeck-Travemünde

2. Informations- und Beteiligungsveranstaltung der Anlieger „Fischereihafen“ zur Neuordnung der Hafen- und Wasserzone

am Donnerstag, 6. Dezember 2012, 16:00 – 17:45 Uhr

Veranstaltungsort: Gesellschaftshaus (Großer Saal), Torstraße 1, Travemünde

Ergebnisprotokoll

Teilnehmerinnen und Teilnehmer/ Mitwirkende

- Vertreterinnen und Vertreter der ortsansässigen Fischerei, Werften, Gastronomie, Sportbootvereine und –betriebe sowie sonstiger Gewerbebetriebe,
- Vertreterinnen und Vertreter der politischen Fraktionen
- Ortsrat Travemünde
- Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung: Karsten Schröder, Leiter des Bereichs Stadtplanung, Ulrike Schröder und Iris Dilba, Bereich Stadtplanung
- Lübeck Port Authority (LPA): Hans-Wolfgang Wiese, Leiter des Bereiches LPA
- Fischverwertung Erzeugergemeinschaft Lübecker Bucht e. G. Geschäftsführer Benjamin Schmöde
Projektentwicklung GEV Gesellschaft für Entwicklung und Vermarktung AG/
Frankgruppe: Ronald Klein-Knott, Birgit Bender
Projektplaner/ ppp-Architekten: Klaus Petersen und Herr Schünemann
Moderation und Assistenz: Mone Böcker, Olga Schill, raum + prozess

Ablauf der Veranstaltung

1. Begrüßung

Karsten Schröder, Bereichsleiter Stadtplanung, Hansestadt Lübeck

Mone Böcker, raum + prozess

2. Informationen über die Planungen für die Neuordnung der Hafenzzone

- Entwicklungsbereich „Fischereihafen: Was ist bei und nach der ersten Anliegerversammlung gelaufen? *Ulrike Schröder, Bereich Stadtplanung*
- Alternativkonzepte zur Neuordnung der Flächen der Hafenzzone zu Wasser und zu Land, *Hans-Wolfgang Wiese, Bereichsleiter LPA*
- Ergänzung durch die „Fischverwertung Lübecker Bucht“ zum Grundstück Auf dem Baggarsand 7a-c, *Benjamin Schmöde, Fischverwertung Lübecker Bucht*
- Konzept zur landseitigen Neuordnung der Hafenzzone, *Klaus Petersen, Petersen Pörksen Partner Architekten*

3. Diskussion und Abstimmung des Konzepts für die Neuordnung der Hafenzzone

4. Zusammenfassung der Ergebnisse und Abschluss



Eintreffen und Begrüßung

Herr Schröder, Bereichsleiter der Stadtplanung, begrüßt die etwa 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu der Versammlung und stellt die Mitwirkenden vor. Frau Böcker übernimmt anschließend wie bereits im August die Moderation der Anliegerversammlung.

Die Anliegerversammlung bietet den Anliegern über die planungsrechtlich vorgeschriebene Beteiligung hinausgehend die Möglichkeit, sich zur Planung zu äußern, eigene Interessen zu vertreten und Vorschläge für das weitere Vorgehen zu diskutieren und einzubringen. Das Ziel der heutigen Veranstaltung ist es, auf der Ebene der Masterplanung ein Konzept für die Neuordnung der Hafenzzone abzustimmen. Dabei geht es noch nicht um Detailfragen wie z. B. die konkrete Gestaltung. Solche Anliegen können gesammelt, aber noch nicht abgestimmt werden, da sie erst zu einem späteren Zeitpunkt Gegenstand der Planungen sein werden.

Auf Nachfrage von Frau Böcker zeigt sich, dass nicht alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der ersten Anliegerversammlung im August 2012 teilgenommen haben, sich aber dennoch gut informiert fühlen. Zu dieser ersten Versammlung liegt ein Ergebnisprotokoll vor.

Information über die Planungen

Einstieg, Frau Schröder

Frau Schröder stellt in ihrem Beitrag Rahmen, Hintergrund und Planungsziele für den „Fischereihafen“ des STEK TVM 2025 vor. Außerdem stellt sie die Ergebnisse der ersten Anliegerversammlung am 1.8.2012 vor

Die Folien zu den einführenden Beiträgen befinden sich im Anhang dieses Ergebnisprotokolls.

Wasserseitige Neuordnung, Herr Wiese

Herr Wiese stellt anschließend vier Varianten für eine Erneuerung der Steganlagen, der Sportbootanlage der Hansestadt Lübeck und der Liegeplätze für Berufsfischer sowie für die sonstigen Hafenanlieger vor.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals des Fischereihafens bietet die Neuordnung der Wasserflächen Chancen, um die Situation für die verschiedenen Nutzer zu verbessern und den Bereich insgesamt aufzuwerten. Die Fischereineutzungen sollen dabei in der jetzigen Lage an der Hafenzzone beibehalten werden. Die städtisch betriebenen Steganlagen werden neu geordnet, um ihre Nutzbarkeit zu verbessern und die Kapazität zu erhöhen. Der Hafenmeister sowie die Serviceeinrichtungen für den städtischen Yachthafen sollen künftig in dem geplanten Neubau der „Fischverwertung Lübecker Bucht“ untergebracht werden.

Auf den von der Hansestadt Lübeck betriebenen Wasserflächen sollen die Fischereischiffe mit dem Frischfischverkauf vom Kutter am jetzigen Standort entlang des Kais verbleiben. Fischer können weiterhin an der Kaikante in Höhe der „Fischverwertung Lübecker Bucht“ anlanden. Da die Steganlagen bereits sanierungsbedürftig sind, ist es wichtig, zeitnah eine gemeinsame Lösung für die Neuordnung abzustimmen und eine bedarfsgerechte Entwicklung sicherzustellen.

Die Steganlagen im östlichen, privat betriebenen Yachthafen sollen ebenfalls funktional und baulich verbessert und mit landseitigen Serviceeinrichtungen auf dem Grundstück Auf dem Baggarsand 17 oder auf dem Gelände der Böbs-Werft versorgt werden.



Herr Wiese verweist auch darauf, dass Kurzzeitparkplätze in der Hafenzzone, als Ersatz für die zurzeit vorhandenen Parkmöglichkeiten im Hafen geschaffen werden sollen. Die erforderlichen Stellplätze für die Sportbootliegeplätze sind im Verhältnis von einem Stellplatz pro drei Liegeplätze nördlich der Travemünder Landstraße unterzubringen.

Die Umgestaltung und Verlängerung der Hafenzzone ist zurzeit mit städtischen Haushaltsmitteln nur im Rahmen einer einfachen Instandsetzung bzw. Herstellung bereits vorhandener Flächen realistisch.

Grundsätzlich sehen die Planungen einen Verbleib der Nutzungen am Wasser und entlang der Kaikante vor. Allerdings ist angestrebt, die Lagerflächen für die Fischer auf der LPA-Hafenfläche als Voraussetzung für die geplante Neubebauung auf der Grundstücksfläche Auf dem Baggersand 15, zu verlagern.

Angebot der „Fischverwertung Lübecker Bucht“, Herr Schmöde

Herr Schmöde teilt mit, dass für diese Verlagerung prinzipiell Ersatzflächen auf dem Grundstück der „Fischverwertung Lübecker Bucht“ „Auf dem Baggersand 7a-c“ zur Verfügung stehen. Die „Fischverwertung Lübecker Bucht“ plant dort den Neubau einer Halle. Für alle Fischer, die in der Erzeugergemeinschaft „Fischverwertung Lübecker Bucht“ organisiert sind, können hier Ersatzflächen angeboten werden. Die neuen Ersatzflächen sind von den Kuttern aus gut erreichbar. Die „Fischverwertung Lübecker Bucht“ bietet auch allen übrigen Fischern, die auf den LPA-Hafenflächen Containerflächen gepachtet haben, Flächen an.

Herr Schmöde ist offen für einen Dialog mit den übrigen Fischern, um zu ermitteln, in welchem Umfang Interesse an dem Angebot besteht, die angebotenen Ersatzcontainerflächen zu nutzen.

Landseitige Neuordnung, Herr Petersen

Herr Petersen informiert ergänzend über die Neuordnung der landseitigen Hafenzzone „Fischereihafen“. Im Rahmen der Neuordnung und Neugestaltung soll die neue Hafenzzone entlang der Trave vom Priwallfährplatz bis zur Böbs-Werft im Westen in einer Breite von ca. 20 m entwickelt werden. Dies beinhaltet die Herstellung der Landflächen, die Verbreiterung/Verlängerung der Hafenzzone auf ganzer Länge und die Verlagerung der Slip-Anlage nach Westen oder deren Aufgabe.

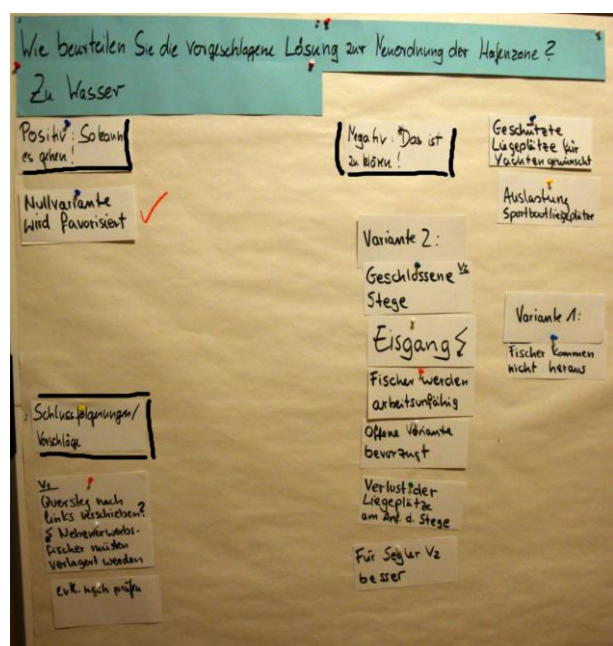
- Die Liegeplätze der Fischereischiffe sowie die Kutter mit ihren Fischverkaufsständen bleiben an ihrem Standort erhalten. Die Uferkante und Teile des Gewässers am Fischereihafen sind Hafengebiet, so dass hier das Nutzungsrecht für die gewerblichen Hafennutzer bestehen bleiben muss und bei der künftigen Gestaltung vorrangig ist.
- Die vorhandenen Verkaufsstände der Fischer können auf der Gesamtlänge der Hafenzzone in der jetzigen Lage verbleiben, sollen aber langfristig durch weniger provisorische ersetzt werden.
- Die Hafenzzone dient einerseits den Fischern als Wirtschaftsraum mit einer Arbeitszone im Bereich der Kutter, andererseits soll die Hafenzzone auch ein besonderer Anziehungsbereich mit Aufenthaltsqualität für die Besucher und die Kunden des Fischereihafens – „Erlebnismeile“ - werden.
- Die landseitige Hafenzzone soll eine Zonierung der Flächen erhalten, die sich in eine Arbeitszone für die Fischer mit den Fischverkaufsbuden von ca. 5 m Breite und einem Fahrbereich für die notwendigen Schwerverkehre sowie einer Bewegungszone für Besucher vor einer neuen Zone für Aussengastronomieeinrichtungen vor der geplanten Neubebauung aufteilen könnte. Ein Konzeptvorschlag für die funktionale Gliederung der Hafenzzone liegt diesem Ergebnisprotokoll bei.



Diskussion und Ergebnisse:

Neuordnung zu Wasser

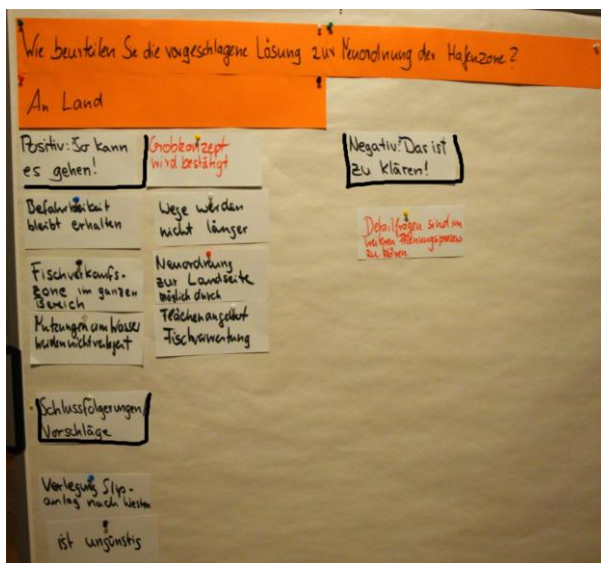
- Von den Varianten der wasserseitigen Hafenzone wird die Nullvariante von den Fischern klar favorisiert. Diese Variante sieht eine weitgehend am derzeitigen Bestand orientierte Ausführung der Steganlage vor. Die Variante 2, die einen bis auf eine Einfahrt rundum geschlossenen Bereich der Liegeplätze bietet, wird abgelehnt: Es wird befürchtet, dass sich im Winter Eisschollen im Hafen stauen und nicht abfließen können. Nur eine nach Osten offene Hafenzone kann demnach das Abfließen von Eisschollen garantieren und sicherstellen, dass insbesondere die Berufsfischer nicht behindert werden. Dies unterstützen auf Nachfrage alle anwesenden Fischer.
- Es wird überlegt, ob eine Verlagerung des Mittelstegs aus der Variante 1 nach Westen bzw. des westlichen Stegs aus der Nullvariante nach Osten eine neue Variante sein könnte, die eine bessere Ordnung zwischen Sportbooten und den Fischern ermöglicht. Es verbleibt ein Prüfauftrag zur genauen Ausführung der Steganlage in der Nullvariante.
- In den Varianten wird im östlichen Bereich eine erweiterte Hafenkante dargestellt, die ein langfristiges Ziel der Planungen, aber bisher nicht finanziert ist. Die hier derzeit gelegenen Liegeplätze müssen im Falle einer Umsetzung anders geordnet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Steganordnung favorisiert wird, bei der die Yachten in mit Stegen umschlossenen und daher geschützten Bereichen liegen können. Die genaue Ausführung der Stege ist aber bereits eine Detailfrage, die zu einem späteren Zeitpunkt abgestimmt werden muss.
- In der Darstellung der Variante 2 stößt der Steg im Osten an ein Stück einer erweiterten Hafenkante. Bei dieser Lösung müssten bestehende Liegeplätze verlagert werden. Auch dies wäre Gegenstand einer detaillierten Abstimmung, ist aber in dieser Form hinfällig, da diese Lösung nicht favorisiert wird.
- Kritisch hinterfragt wird, ob eine große Erhöhung der Zahl der Liegeplätze für Sportboote auch ausreichend nachgefragt werden wird. Abhängig vom Betreiber und Standort sind zum Teil noch Liegeplatzkapazitäten frei, zum Teil existieren aber auch Wartelisten, so dass nicht alle Liegeplatzanfragen berücksichtigt werden können.
- In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass sich der Charakter des Hafens nicht verändern sollte. Es besteht die Befürchtung, dass hier künftig der Charakter der Sport- und Freizeitnutzungen dominieren könnte. Herr Petersen erklärt, dass in der Darstellung im groben Maßstab nicht alle Kutter und Verkaufsstände dargestellt sind, so dass hier ein falscher Eindruck entstehen könnte. Der Projektentwickler, Herr Klein-Knott, und Herr Petersen bestätigen, dass der typische Charakter des Fischereihafens erhalten werden soll.
- Herr Wiese ergänzt, dass durch die Neuordnung sogar gewerbliche Nutzungen durch bessere Bedingungen gestärkt werden könnten.





Landseitige Neuordnung

- Die vorgeschlagene Lösung zur Neuordnung der Flächen an Land wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern unterstützt.
- Bestätigt wird, dass die Nutzungen der Hafenzzone für die gewerblichen Tätigkeiten nicht eingeschränkt werden und insbesondere die Verkaufszone sowie die Befahrbarkeit der Verkehrsflächen erhalten bleiben müssen.
- Das Angebot der Fischverwertung Lübecker Bucht gibt ausreichend Ersatzflächen für die zu verlagernden Nutzungen aus den Containern. Das Grundstück sichert kurze Wege vom Schiff zu den Lagerflächen.
- Die Erweiterung der Hafenkante im Osten wird als langfristiges Ziel beschrieben, dass dann ebenfalls viele Detailfragen mit sich bringen wird, die später gelöst werden müssen.
- Auf Nachfrage wird festgestellt, dass bisher keine Lösung für die Verlagerung der Slipanlage gefunden wurde.
- Es werden einige Detailfragen angerissen, wie z.B. der Standort von Verkaufsständen. Diese Fragen sind im weiteren Planungsprozess zu klären.



Gesamtbetrachtung der Ergebnisse und Abschluss

Frau Böcker stellt die Ergebnisse noch einmal vor. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bestätigen bei dieser Gelegenheit die Zustimmung zum Grobkonzept mit der favorisierten Neuordnung zu Wasser.

Herr Schröder teilt mit, dass die Ergebnisse der Veranstaltung in den Entwurf Masterplan Fischereihafen eingearbeitet werden und dass die politischen Gremien im Rahmen der Beschlussvorlage zum Entwurf Masterplan „Fischereihafen“ durch dieses Protokoll Kenntnis erhalten. Herr Klein-Knott betont die Bereitschaft, auch in künftigen Planungsschritten die Anlieger im Planungsprozess zu beteiligen.

Frau Böcker und Herr Schröder verabschieden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einem herzlichen Dank für die konstruktive Mitarbeit.

MB/14.12.2012