



► Nr. VO/2021/10705  
öffentlich

Lübeck, 10.12.2021

**Vorlage  
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:  
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Marco Mahnke (E-Mail: marco.mahnke@luebeck.de Telefon: 122-6922)

**Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme "Roadgate" am Skandinavienvienkai**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.12.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.01.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird ermächtigt, mit der Maßnahme „Roadgate“ am Skandinavienvienkai zu beginnen.

**Verfahren:**

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

Ja  
 Nein-

Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

Durch bessere Verkehrslenkung und Reduzierung zusätzlicher Flächenbedarfe wird der Co<sup>2</sup>-Ausstoß verringert.

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

### **Begründung:**

#### Allgemeines

Im Mai 2020 wurde der Hafententwicklungsplan 2030 durch die Lübecker Bürgerschaft beschlossen. Ein wichtiger Teilaspekt sind die Punkte 4 und 8 der Beschlussvorlage, nach denen nach Möglichkeiten zur Steigerung der Flächeneffizienz gesucht werden soll. Zudem ist eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienegebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen. Durch die Digitalisierung von verschiedenen Prozessen und der nutzerspezifischen Freigabe von gewonnenen Informationen kann diesem Auftrag der Bürgerschaft Rechnung getragen werden.

Im Rahmen des Wettbewerbs „5 x 5G“ des Bundes konnte die Hansestadt Lübeck mit ihrem Konzept „Baltic Future Port“ Fördermittel des Bundes für den Ausbau der digitalen Infrastruktur einwerben. Daneben wurde ein Förderantrag im EU-Förderprogramm „Connecting Europe Facility – Motorways of the Seas (CEF-MoS)“ zum Projekt „Hansalink 2“ positiv beschieden. Zum Erhalt der Fördermittel sind die angemeldeten Maßnahmen im Rahmen einer bestimmten Frist (31.10.2022) fertigzustellen.

Die Fördersumme in Höhe von 3,9 Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fließt in insgesamt elf Teilprojekte des Lübecker Hafens wie zum Beispiel in die Einrichtung eines 5G-Campusnetzes, die Automatisierung von Kränen, die digitale Daten-Erfassung von Gütern oder das Monitoring der technischen Abläufe aus der Luft. Ein Teilprojekt des „Baltic Future Port“ ist das sog. „Roadgate“.

Zu Verkehrsspitzenzeiten ist der öffentlich zugängliche Teil des Hafengates am Skandinavienkai (kurz: Südgate) überlastet. Dies gilt sowohl für die Einreise- als auch die Ausreiseverkehre. Daher kommt es regelmäßig zu Rückstaubildungen. Für den in den Hafen einfahrenden Verkehr, muss die Zufahrt effizienter gestaltet werden, um einen zu erwartenden Kollaps zu verhindern. Des Weiteren sind die Vorstauf Flächen im Hafen effizienter und effektiver zu nutzen. Mit entsprechender Anpassung der Beschilderung und einer digitalen Verkehrssteuerung kann bei einer geringfügigen Aufweitung im Einfahrtsbereich eine wesentlich bessere Sortierung und Organisation der Verkehre erfolgen und die mittlerweile unübersichtliche, z. T. durch Platzmangel verursachte Einfahrts- und Abfertigungssituation deutlich verbessert werden, ohne die Stellplatzanlage flächenmäßig zu erweitern. Diese Maßnahme trägt somit direkt zum Natur- und Klimaschutz bei, weil dadurch weniger neue versiegelte Fläche für den Hafen beansprucht werden muss. Außerdem führt eine optimierte Verkehrslenkung auch zu einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Straßenfahrzeuge.

In einem zweiten, noch nicht weiter definierten Schritt soll es zu einer Filterung der Verkehre kommen (Pregate, Stufe 1). Einheiten, die nicht den vorgegebenen Kriterien für eine Einfahrt in die Südgatezone entsprechen, zum Beispiel zulässige Ankunftszeit, sollen abgewiesen und auf eine zu errichtende Parkplatz-Pufferfläche fahren. Perspektivisch soll eine automati-

sche Meldung an die LKW-Fahrer möglich sein, um die Fahrt zur Südgatezone schon im Vorfeld zu vermeiden (Pregate, Stufe 2). Dieser Aspekt wird im Gesamtkonzept des Pregates der LPA stufenweise behandelt und ist nicht Teil dieser Vorlage.

### Prinzip Roadgate

Mit dem Roadgate wird ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Flächeneffizienz im Hafen gegangen. Ziel ist dabei primär den Zufluss der straßenseitigen Hinterlandverkehre zu erfassen und unerwünschte Nutzungen der Zulaufbereiche des Südgates für Parken o.ä. zu identifizieren.

Das Roadgate erfasst dazu durch Scanner bzw. Bildauswertung automatisch die Daten der in den Südgatebereich einfahrenden Einheiten, gleicht diese mit den Buchungs- bzw. Anmeldedaten des Betreibers ab und stellt so die Berechtigung des Aufenthalts im Südgatebereich fest. Bei einer fehlerhaften Einfahrt kann der Sicherheitsdienst unmittelbar auf das Fehlverhalten reagieren und so Störungen des Gateablaufs minimieren.

Neben diesem Hauptzweck des Roadgates und der damit vermiedenen signifikanten Flächenerweiterung des Gatesbereichs, bieten die gewonnenen Daten eine wesentliche Grundlage für die Konzeptionierung des vorgesehenen Pregates, mit dem die Zulaufsteuerung zum Hafen in Verbindung mit einer nachgelagerten Abstellanlage erfolgen soll. So können anhand der Daten das Zulaufverhalten der Verkehre erfasst und daraus wesentliche Planungsrandbedingungen für die Größenermittlung der Pregateanlage gewonnen werden.

### Beschreibung der Baumaßnahme

Mit dem Roadgate wird die bestehende Anlage erweitert. Hierzu zählen die Gründungsarbeiten, der Bau des Gates inclusive Kamerainstallation und Scanning-Plattformen, IT-Hardware und Software um die aufgenommenen Informationen zu verarbeiten und diese für die Abfertigungsprozesse des Hafenbetreibers sowie der Reedereien definiert zu übergeben. Integraler Bestandteil ist eine ca. 0,2 ha umfassende Straßenaufweitung der Südgatezufahrt zur besseren Verkehrsorganisation mit dem Roadgate.

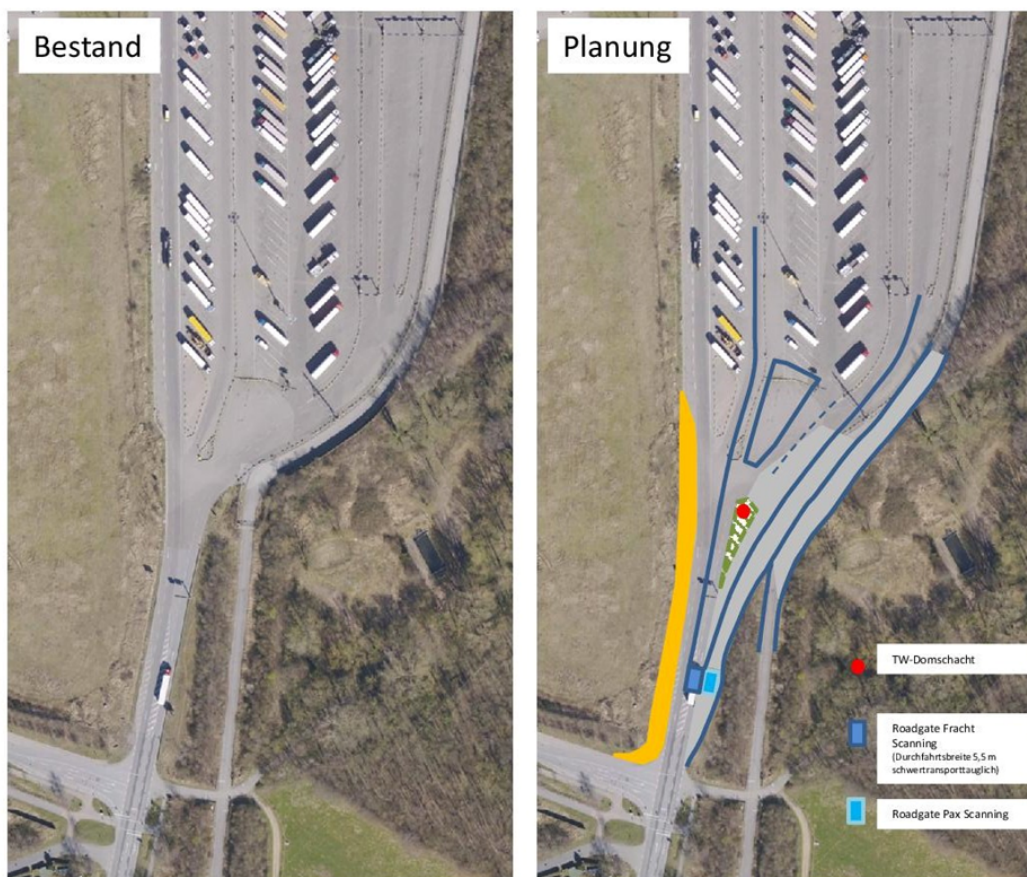
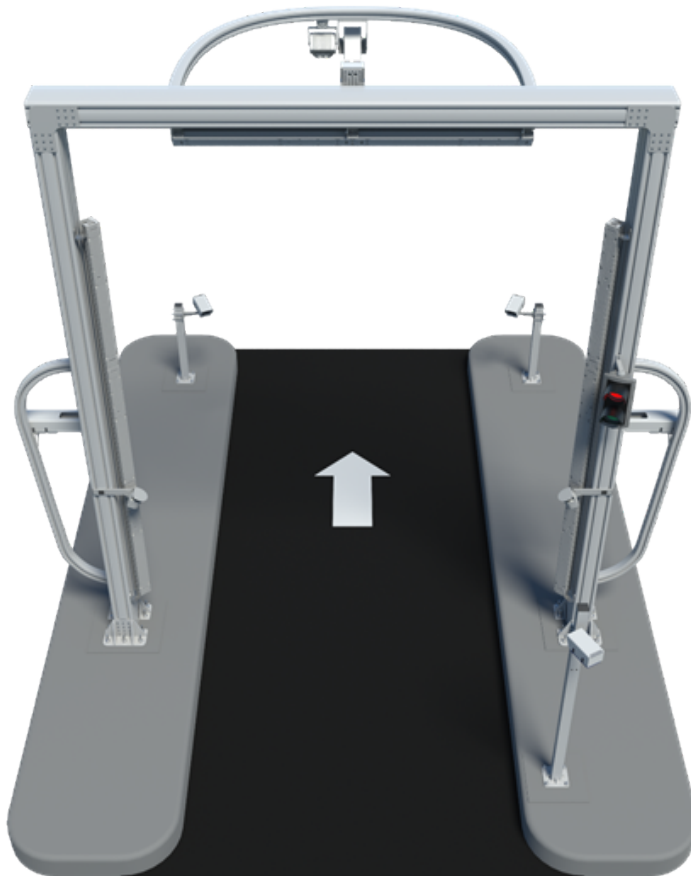


Abb 1: aktuelle Skizze Roadgate



---

Abb. 2: Beispiel eines OCR-Tuck-Portals

#### Chancen und Risiken

Chance: Die Maßnahme ermöglicht es, den vorhandenen Betriebsablauf am Terminal Skandinavienkai durch die LHG zu verbessern. Auf diese Weise lässt sich auch die Flächeneffizienz des Terminals steigern.

Wahrnehmung der Fördermittel bei gleichzeitiger Reduzierung der Klimaauswirkungen des Hafenerverkehrs.

Risiko: Die aktuelle Planungsvariante sieht keine Überbauung des Trinkwasserschachtes vor. Sollte eine andere Variante zur Umsetzung kommen, so ist der Schacht ggf. umzubauen. Diese Kosten sind derzeit nicht berücksichtigt.

#### Terminplan und Zeitpunkt der Umsetzung

Mit dem Verfahren zur Vergabe und Auftragserteilung und der anschließenden baulichen Herstellung der Anlage soll ab Januar 2022 begonnen werden.

Die Umsetzung ist von März 2022 bis Juni 2022 geplant. Nach der Abnahme und nach dem Probelauf der Software soll die Anlage im Juli 2022 in Betrieb gehen.

#### Haushaltsmäßige Ordnung und Kosten

Für das Projekt stehen unter dem Produktsachkonto 552001 551 7852000 – Wasser und Hafen, Skandinavienkai, Pregate, Tiefbaumaßnahmen für das Jahr 2022 Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Die Kostenberechnungen belaufen sich auf insgesamt netto rd. 1.180.000 EUR. Davon wird voraussichtlich ein Anteil von 250.000 EUR mit 65% aus dem Programm Baltic Future Port

im Rahmen des 5 x 5G-Projektes durch den Bund gefördert (Fördermittel 250.000 EUR \* 0,65 = rd. 162.500 EUR).

Der restliche Anteil der Gesamtkosten in Höhe von 930.000 EUR wird aus dem Programm „Hansalink2“ aus EU-Mittel zu 30% gefördert (Fördermittel: 930.000 EUR \* 0,30 = rd 279.000 EUR).

Der zu finanzierende Anteil für die Hansestadt Lübeck beträgt:

Gesamtkosten	netto 1.180.000 EUR
./. Förderung „BFP“	netto 162.500 EUR
./. Förderung „Hansalink2“	netto 279.000 EUR
<b>Anteil HL</b>	<b>netto 738.500 EUR</b>

Die Refinanzierung des Eigenanteils erfolgt auf Basis des Nutzungsvertrages mit der LHG.

## **Anlagen:**

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

