



► Nr. VO/2022/11139  
öffentlich

Lübeck, 17.05.2022

**Vorlage  
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:  
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Annette Höhn (E-Mail: annette.hoehn@luebeck.de Telefon: 122-6920)

**Fortführung der Maßnahme Umgestaltung Hafenzone im Fischereihafen Lübeck-Travemünde, 1. Bauabschnitt und Bericht 2. Bauabschnitt**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird ermächtigt, mit der Umsetzung der Maßnahme Umgestaltung Hafenzone im Fischereihafen Lübeck-Travemünde, 1. Bauabschnitt fortzufahren.

Der Bericht zum 2. Bauabschnitt wird zur Kenntnis genommen.

**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:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

**Begründung:**

**Fortführung der Maßnahme 1. Bauabschnitt (1. BA)**

Allgemeines

Gemäß Beschluss des Hauptausschusses vom 28.11.2017 zur Umgestaltung der Hafenzone Fischereihafen Lübeck-Travemünde, 1. BA ([VO/2017/05355](#)) wird dieser Bereich neu strukturiert und gestaltet. Durch die Umgestaltung soll der Bestand aufgewertet und Wohnungen, Ferienwohnungen, gewerbliche, kulturelle und dienstleistungsbezogene Angebote sowie attraktive Aufenthaltsqualitäten am Wasser geschaffen werden.

Es war vorgesehen, mit dem Bau der gesamten Hafenzone 2018 zu beginnen, um für die geplanten parallellaufenden Hochbaumaßnahmen zwischen der Hafenzone und der Straße „Auf dem Baggersand“ die notwendigen Voraussetzungen für die Wohn- und Gewerbebenutzung sicherzustellen. Es stellte sich dann im weiteren Planungsprozess heraus, dass eine Aufteilung der Hafenzone in zwei Abschnitte gem. Abbildung 1 sinnvoll war.

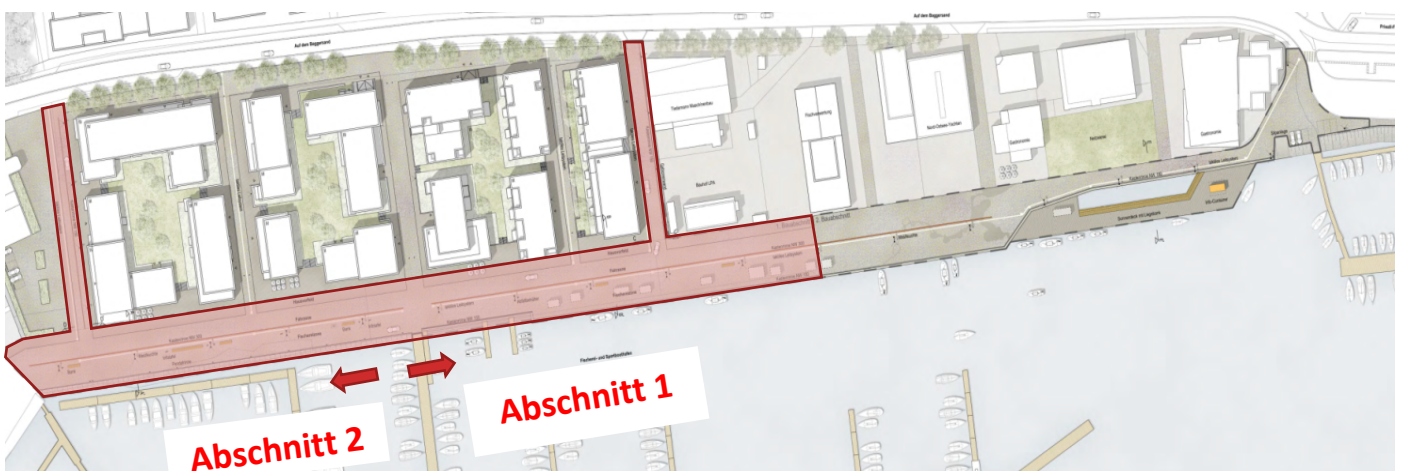


Abbildung 1, 1. BA, Lage der 2 Abschnitte

#### Begründung:

1. Für die Umsetzung des dieser Maßnahme zugrundeliegenden B-Plans war ein Grundstückstausch mit einem Nachbarn im Abschnitt 2 erforderlich. Die Vertragsverhandlungen hierzu dauerten länger als ursprünglich angenommen, wurden aber erfolgreich abgeschlossen.
2. Es waren im Bereich der ehemaligen Gewerbebrachen seitens des Investors Bodensanierungsarbeiten umzusetzen, die erst zum Sommer 2021 abgeschlossen wurden.
3. Die Bauarbeiten für den Hochbau haben verspätet begonnen (z.B. Baugrube). Grund dafür waren die vorlaufenden Bodensanierungsarbeiten.
4. Im Bereich zwischen dem ehemaligen Bürohochhaus und den Gewerbebrachen des Abschnitt 2 war als Vorleistung seitens der Entsorgungsbetriebe Lübeck die Rönnau umzuverlegen. Die Maßnahme wurde im September 2020 abgeschlossen.

#### Vorteile der Aufteilung:

1. Den Fischern konnte ein großer Bereich bereits im November 2019 zur Nutzung übergeben werden.
2. Ebenso wurde die neue Ufersicherung termingerecht hergestellt.
3. Die Schnittstellen zu o.g. Vorleistungen wurden durch die Einteilung in die 2 Abschnitte reduziert.

#### Aktueller Sachstand 1. BA:

Der Abschnitt 1 von der Fischereigenossenschaft bis zum Zugangsteg der Liegeplätze des Yachtclub Fischereihafen Travemünde e.V. (YFT) wurde in 2019 fertiggestellt. Im Abschnitt 1 wurden bereits einige Verkaufsflächen für das Fischereigewerbe von ihren Nutzer:innen in Betrieb genommen.

Des Weiteren hat der Hochbau-Investor, die FRANK-Gruppe Hamburg (FTG), mit der Herstellung der Wohneinheiten begonnen. Hierfür wurde aufgrund der zeitgleich laufenden Baumaßnahmen zwischen den Straßen „Auf dem Baggersand“ und „Travemünder Landstraße“ die Verkehrsführung der öffentlichen Verkehre und der Zulieferverkehre für die Baustellen während der Bauzeit angepasst.

Der Abschnitt 2 bis zur Böbswerft wird ab Frühjahr 2023 baulich umgesetzt, um zunächst dem Hochbau Flächen für die Lagerung von Material und Verkehrsflächen für die Baustellenverkehre zur Verfügung stellen zu können.

Seit Saisonbeginn am 01.04.2022 können die Liegeplatznutzer:innen des YFT die am Zugangsteg aufgestellten neuen Sanitärcontainer nutzen. Diese werden bis zum Abschluss der Arbeiten an der Hafenzzone Abschnitt 2 am aktuellen Standort verbleiben können. Dann wird ein neuer Standort festzulegen sein. Die Bedarfe für ein Gebäude, in dem die notwendigen Räume für YFT, Büro-, Lager- und Sanitärräume, untergebracht werden können, werden derzeit geklärt.

#### Erläuterungen zu Änderungen in der Planung:

In der Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Abschnitts 1 wurden zusätzliche Maßnahmen für die Gestaltung (z.B. Design der Lampenmasten, Versorgungspoller für die Fischer, taktiles Leitsystem) miteinbezogen, um den Anforderungen an eine Förderung aus

dem Landesprogramm Wirtschaft aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) für touristische Maßnahmen gerecht zu werden. Ebenso wurden die Planungen für bauliche Maßnahmen zur Förderung der Fischereinfrastruktur seitens des Landesprogramms Fischerei und Aquakultur weiter detailliert.

Bei der Verbesserung der Sportbootanlagen und Erhöhung der Liegeplatzpotentiale wurde eine Kapazitätserhöhung in der Stromversorgung erforderlich. Bemessungskriterium war hier die gesicherte Abwicklung einer Maximalbelegung bei Großveranstaltungen, wie der Trave-münder Woche o.ä.

Die Ausführungsplanung zur Umsetzung des Abschnitts 2 sollte ursprünglich im Herbst 2020 abgeschlossen und die Baumaßnahme nach Fertigstellung der Umverlegung der Rönnau, Abschluss der Bodensanierung durch den Investor sowie diverser Abbrucharbeiten ausgeschrieben werden.

Entgegen dieser Vorgehensweise wurde entschieden, dass der Abschnitt 2 erst umgesetzt wird, wenn der Hochbau der FTG im Bereich der Hafenzonen Abschnitt 2 so weit vorangeschritten ist, dass dieser Abschnitt nicht mehr für Baustellenverkehre von der FTG gebraucht wird. Der spätere Beginn des Abschnitts 2 führt zu einer deutlichen Verkehrsentlastung im Bereich des Baggersands und unterstützt die zügige Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen durch verbesserte Baustellenlogistik.

Mit dem Fördermittelgeber konnte Einvernehmen darüber erzielt werden, dass der Bewilligungszeitraum bis 31.10.2023 verlängert wird. Der Schlussverwendungsnachweis für den 1. BA (Abschnitt 1 und 2) muss entsprechend fertiggestellt werden. Im Umkehrschluss heißt es, dass mit der Baumaßnahme im Abschnitt 2 im Frühjahr 2023 begonnen werden muss und bis dahin die Arbeiten der FTG abgeschlossen sein müssen. Die angepasste Ausführungsplanung für den Abschnitt 2 soll nun nach den Sommerferien 2022 starten.

Insgesamt gesehen führt zum einen der bauliche Umfang, indem auch wie im Abschnitt 1 zusätzliche Maßnahmen integriert werden, um den Anforderungen an eine Förderung des Tourismus gerecht zu werden, zu Mehrkosten für den Abschnitt 2. Zum anderen entstehen Mehrkosten durch die generelle Verschiebung der Baumaßnahme um mittlerweile vier Jahre. Kostenerhöhungen durch Ereignisse wie die Corona- und Ukraine-Krise waren bei der beabsichtigten Verschiebung nicht vorherzusehen, tragen aber nun einen maßgeblichen Anteil an den zusätzlichen Kosten.

### **Anlass für diese Vorlage zur Fortführung der Maßnahme 1. BA**

Nach § 1 Nr. 1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist eine erneute Entscheidung des Hauptausschusses zur Fortführung des beschlossenen Vorhabens herbeizuführen, wenn die Gesamtkosten um mehr als 20% oder um mehr als 175.000 EUR netto überschritten werden.

Diese Entscheidung ist jetzt erforderlich, da die Kosten nach der Kostenberechnung vom 01.04.2022 um ca. 1,4 Mio. EUR auf 3,9 Mio. EUR steigen werden. Allerdings reduziert sich die Nettokreditbelastung der Stadt von 1,4 Mio. EUR auf 1,2 Mio. EUR durch Zuwendungen des Landes in Höhe von 1,68 Mio. EUR und einer Kostenbeteiligung des Projektentwicklers von ca. 1,0 Mio. EUR.

### **Zusammenfassung zur Begründung der Kostensteigerung**

1. Die Aufteilung der Maßnahme in zwei Abschnitte führt zu erhöhten Planungskosten (z.B. zwei Ausschreibungsverfahren) und anderen Baukosten (z.B. zwei Baustelleneinrichtungen)
2. Durch Verzögerung bei der Umsetzung um ca. vier Jahre aufgrund zwingend vorlaufender Maßnahmen entstehen z.B. zusätzliche Kosten bei der Wiederaufnahme von

Planungen aufgrund genereller Kostensteigerung im Laufe der Zeit und Preissteigerungen im Baugewerbe, insbesondere durch Corona und Ukraine Krise.

3. Zusätzliche Leistungen in Höhe von ca. 500.000 EUR für die Energieversorgung der Fischerei- und Sportbootinfrastruktur
4. Maßnahmen zur baulichen Aufwertung der Verkehrsanlagen um den Anforderungen an eine Förderung des Tourismus gerecht zu werden.

### **Deckung der Kosten**

Nach aktueller Kostenberechnung vom 01.04.2022 kann von Mehrkosten in Höhe von 1,4 Mio. EUR ausgegangen werden.

Mit Beschluss des Hauptausschusses vom 28.11.2017 zur Umgestaltung der Hafenzone Fischereihafen Lübeck-Travemünde, 1. Bauabschnitt wurden 2,5 Mio. EUR freigegeben, wobei eine Nettokreditbelastung der Stadt von 1,4 Mio. EUR angesetzt und genehmigt wurde.

In der ursprünglichen Freigabe war eine mögliche Förderung beschrieben, aber ob und in welcher Höhe eine Förderung eintritt, war zu dem Zeitpunkt nicht abschätzbar und somit auch nicht in der Vorlage zahlenmäßig benannt. Es ist zwischenzeitlich gelungen, eine Förderung zu erhalten. Die oben beschriebenen Maßnahmen tragen zu einem maßgeblichen Anteil an dem Erfolg bei.

Durch die Zuwendungen aus der GRW und des Europäischen Meeres -und Fischereifonds (EMFF) sowie durch die vertragliche Kostenbeteiligung des Projektentwicklers in Höhe von bis zu 1,0 Mio. EUR ergibt sich bei der Genehmigung der Mehrkosten eine Nettokreditbelastung für die Stadt Lübeck ca. 1,2 Mio. EUR.

	Ursprüngliche Freigabe	Stand 01.04.2022
Gesamtkosten	2,500 Mio. EUR	3,900 Mio. EUR
Zuwendung	-	1,680 Mio. EUR
Kostenbeteiligung	1,100 Mio. EUR	1,000 Mio. EUR
Nettokreditbelastung	1,400 Mio. EUR	1,200 Mio. EUR

### **Deckung der Preissteigerung**

Die erforderlichen Mehrkosten sowie die noch zu erwartenden Einzahlungen aus Zuwendungen und Kostenbeteiligung des Projektentwicklers werden im Rahmen der investiven Haushaltsplanung für das Haushaltsjahr 2023 ff. entsprechend berücksichtigt.

Für Maßnahmen von 200.000 EUR stehen 2022 entsprechende Mittel auf dem Produktsachkonto 552001 083.7852000 bereit. Die restlichen Mittel müssen in das Jahr 2023 übertragen werden.

### **Begründungen zur Fortführung der Maßnahme**

Mit der Entscheidung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 24.11.2016 zum Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ liegen die Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung des Bebauungsplangebietes vor.

Die HL hat sich im Gegenzug zum erforderlichen Grundstückstausch für die Realisierung des Bebauungsplan 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ gegenüber dem Investor

vertraglich verpflichtet, die Maßnahme in der Hafenzone baulich auszuführen (VO/2017/05338).

Durch die Generierung von Fördermitteln konnte die Nettokreditbelastung der Hansestadt gesenkt werden.

Damit verbunden ist grundsätzlich die Verpflichtung, dass die Umgestaltung der Hafenzone innerhalb des Bewilligungszeitraumes (31.10.2023) baulich abgeschlossen wird. Anderenfalls kann die Rückforderung der Fördersummen ganz oder teilweise erfolgen. Zudem würde der Investor aufgrund der benannten vertraglichen Verpflichtung seinen Anteil am bereits erstellten Abschnitt 1 zurückfordern können. Es entstehen somit erhebliche finanzielle Risiken.

### **Vorschlag**

Mit der Baumaßnahme Umgestaltung des Fischereihafens Lübeck-Travemünde, 1. BA wird fortgefahren. Mit den zugesagten Förderungen und dem Anteil der Realisierungsgesellschaften der FRANK-Gruppe (GEV bzw. FTG) erhält die Stadt Lübeck eine attraktive gestaltete, erneuerte Hafenzone, welche die touristische Infrastrukturentwicklung weiter vorantreiben wird.

### **Bericht zum 2. Bauabschnitt (2. BA)**

#### Anlass:

Berichterstattung zur Umgestaltung der Hafenzone im Fischereihafen Lübeck-Travemünde, 2. BA

#### Bericht:

Im 2. BA sollen der landseitige sowie der wasserseitige Bereich zwischen dem Gebäude der Fischereigenossenschaft und der Priwallfähren erneuert und umgestaltet werden. Das Projektgebiet dieses zweiten Bauabschnittes umfasst die Promenade, Netzweise, die davorliegenden Anlegestege sowie die Marina und die Böschung unterhalb des Priwallfährenvorplatzes.

Es liegen erste Skizzen von möglichen Betriebskonzepten für land- und wasserseitige Flächen mit verschiedensten technischen und gestalterischen Aspekten vor.

Der beigefügte Bericht – Anlage 2 – stellt die aktuellen Ziele, die Ideen und die Aktivitäten zu den einzelnen Abschnitten dar.

Die LPA bittet um Zustimmung zur Fortführung der Arbeiten am 1. Bauabschnitt und um Kenntnisnahme des Berichtes zum 2. Bauabschnitt.

### **Anlagen:**

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Bericht zum aktuellen Sachstand zur Umgestaltung des Fischereihafens in Lübeck-Travemünde, 2. BA

Senatorin Joanna Hagen

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge	700.000,00	0,00	7.777,78	46.666,67	46.666,67
Aufwendungen	-1.400.000,00	0,00	-15.555,56	-93.333,33	-93.333,33

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)	700.000,00	0,00	7.777,78	46.666,67	46.666,67
Abschreibungen (AfA)	-1.400.000,00	0,00	-15.555,56	-93.333,33	-93.333,33
Anlagenabgang	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-700.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-315.000,00	0,00	-3.500,00	-21.000,00	-21.000,00
Einzahlungen	700.000,00	0,00	700.000,00	0,00	0,00
Auszahlungen	-1.400.000,00	-200.000,00	-1.200.000,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-700.000,00	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. zu ordnen				
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2022			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<b>0,00</b>
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	552001.083.7852000	Wasser und Hafen, Fischereihafen Travemünde, Umgestaltung Hafenzone, Tiefbaumaßnahmen	-200.000,00
		<b>Saldo Finanzplan</b>	<b>-200.000,00</b>



# Fischereihafen Lübeck-Travemünde

Bericht 2022

## Fischereihafen Lübeck-Travemünde

Bericht zum aktuellen Sachstand zur Umgestaltung des  
Fischereihafens in Lübeck-Travemünde, 2. BA

Stand: 04.05.2022

Hansestadt Lübeck  
Lübeck Port Authority  
Einsiedelstraße 6  
Gebäude 96  
23554 Lübeck  
[www.luebeck.de](http://www.luebeck.de)



## Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	3
1.1	Projektgebiet	3
1.2	Projektziele	4
2	Aktueller Sachstand	4
2.1	Ergebnisse der Bestandsaufnahme	4
2.2	Verkehrssituation	7
3	Betriebskonzepte	7
3.1	Betriebskonzept 2. BA	7
4	Gestaltung	9
4.1	Wasserseite	10
4.2	Landseite	12
5	Nächste Schritte	13
5.1	Weiterer Ablauf	13



# 1 Veranlassung

Im Zuge der Entwicklung und der Bebauung der ehemals gewerblich industriell genutzten Flächen im Travemünder Fischereihafen zwischen Böbswerft und dem Fährplatz der Priwallfähren sollen die von den Fischer:innen genutzten Flächen entlang des Ufers, die Verkehrsflächen sowie die Uferböschungsbauwerke, die Kaimauern und die Steganlagen in zwei Bauabschnitten instandgesetzt bzw. erneuert werden. Diese technisch erforderlichen Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Nutzung bietet die Gelegenheit, über eine Umgestaltung bzw. Neugestaltung die Attraktivität dieses Hafenteils zu steigern und so Nutzer:innen und Besucher:innen besser zugänglich machen zu können. Der 1. Bauabschnitt, Abschnitt 1 ist bereits fertiggestellt, der Abschnitt 2 beginnt im Frühjahr 2023. Im Folgenden geht es um den Sachstand und folgende Aktivitäten im Hinblick auf den 2. Bauabschnitt.

## 1.1 Projektgebiet

Im 2. Bauabschnitt (2. BA) sollen der landseitige sowie der wasserseitige Bereich zwischen dem Gebäude der Fischereigenossenschaft und der Priwallfähren erneuert und umgestaltet werden.

Das Projektgebiet dieses 2. BA umfasst die Promenade, Netzwiese, die davorliegenden Anlegestege sowie die Marina und die Böschung unterhalb des Priwallfährenvorplatzes.

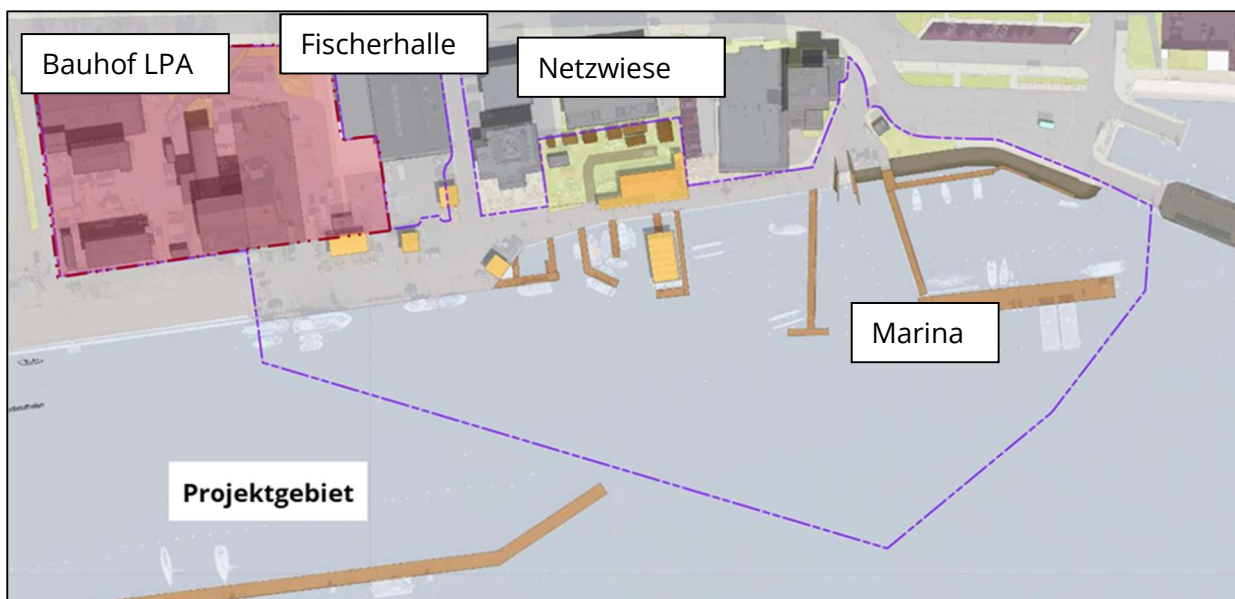


Abb.2 Darstellung des Projektraumes 2. BA

Die Flächen des Bauhofes der Lübeck Port Authority (LPA) sowie des Standortes für ein zukünftiges Gebäude, in welchem Ersatzwerkstätten für den Bauhof der LPA und die Sanitär-, Lager- und Büroräume für den Yachtclub Fischereihafen Travemünde e.V. (YFT) untergebracht werden sollen (in der Abbildung oben rot hinterlegt), stellen eine Erweiterung des Projektgebietes dar, die auch die Forderung der Entsorgungsbetriebe Lübeck zur Neuordnung der Oberflächenentwässerung der Flächen zwischen der Straße „Auf dem Baggersand“ und der Wasserkante erfüllen soll.

## 1.2 Projektziele

Für die Sanierung der baulichen Anlagen sowie der damit einhergehenden Umgestaltung des 2. BA sind durch die LPA die folgenden Projektziele festgeschrieben worden:

- Instandsetzung und Erweiterung vorhandener landseitiger Flächen für Tourismus und Gewerbe
- Instandsetzung der Ufersicherung
- Neugestaltung der wasserseitigen Flächen des 2. BA z.B. mit Wellenbrecher, Nebenstegen und einer neuen Slipanlage oder sonstigen Elementen
- Förderung des Projektes aus einem Tourismus- und/oder Fischereifonds des Landes
- Einbettung der Maßnahmen in ein Gesamtkonzept Sportboothäfen Lübeck
- Bei einer möglichen Umgestaltung sollten die folgenden **Nutzungsschwerpunkte** berücksichtigt werden:
  - Der Aufbau eines touristischen Erlebnisraumes
  - Standorterhaltung der TS Schiffstechnik GmbH als zukunftsorientiertes maritimes Gewerbe
  - Entwicklung des vorhandenen Standortes – wasserseitige Entwicklung der Liegeplätze
  - Erhalt der Nutzflächen für die Fischerei – evtl. Entwicklung der Netzwiese – Anzahl der Liegeplätze – Flächen für den Fischverkauf
  - Ausweisung von (evtl. erweiterten) Außenflächen für die Gastronomie – Nutzung vorhandener Flächen – neugeschaffene Flächen für Tourismus vorbehalten

## 2 Aktueller Sachstand

Es liegen erste Skizzen von möglichen Betriebskonzepten für land- und wasserseitige Flächen mit verschiedensten technischen und gestalterischen Aspekten vor.

Dazu waren zunächst eine Bestandsaufnahme und eine Bedarfsanalyse notwendig.

Diese Skizzen dienen im weiteren Verlauf als Diskussionsgrundlage über potenzielle Lösungen bei der Entwicklung der konzeptionellen Varianten.

### 2.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Der 2. BA im Westen, auf Höhe der Fischereigenossenschaft beginnend, hat eine ca. 12,0 m breite Promenade, die mit Asphalt befestigt und wasserseitig durch ein ca. 97 m langes Spundwandbauwerk gesichert ist. Die Wassertiefe vor der Spundwand beträgt ca. 4,0 m, was im Hinblick auf die ansässigen Fischerboote eine ausreichende Tiefe darstellt.





Abb. 3 Übersicht Bestand

Die Asphaltoberflächen der Promenade weisen Unebenheiten und Rissbilder auf. Dies führt nach Regen- oder Hochwasserereignissen zu teilweise großflächiger Pfützenbildung. Setzungserscheinungen in unmittelbarer Nähe zur Kaikante lassen auf Absackungen der Oberfläche schließen, welche ihre Ursache in korrosionsbedingten Undichtigkeiten der Spundwand haben, die zu Bodenausspülungen führen.



Abb. 4 Uferbefestigungen im Bestand

Der durch das „Casa Grande“, den „Fischtempel“ und das „Luzifer“ geprägte Gastronomieabschnitt, einschließlich der dazwischenliegenden Netzweise der Fischer:innen, definiert den Übergangsbereich zwischen den stark touristisch ausgerichteten Bereichen des Fährvorplatzes und der „Vorderreihe“ zum einen und dem Gewerbehafen der Fischer:innen zum anderen. Im Übergang zwischen Fischereihafen und Fährvorplatz reduziert sich die dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehende Fläche der Promenade auf nur noch knapp 4,0 m.

Als Anlegemöglichkeiten stehen in diesem Bereich des Fischereihafens verschiedene Schwimmstege und Steganlagen zur Verfügung. Bei den Schwimmsteganlagen erfolgt der Zutritt über an der Kaikante befestigte Gangways, die vorwiegend aus Stahlkonstruktionen hergestellt sind.

Die feststehenden Steganlagen bestehen meist aus Holz. Die Stegzugänge schließen direkt an die Kaikante an. Die Verwitterungserscheinungen an den Holzbauteilen sind derart stark, dass teilweise schon umfangreiche Unterhaltungsmaßnahmen ausgeführt werden mussten.



Abb. 5 Liegeplätze für die Fischerei im Bestand

Die Anlagen des Sportboothafens umfassen drei Stege verschiedener Bauweise, eine Slipanlage mit zwei Bedienstegen und zwei Stahlbetonpontons, die in Teilen mit einer Strom- und Wasserversorgung erschlossen sind. Diese liegen im Bereich zwischen der Slipanlage und der Böschung unterhalb des Priwallfährenvorplatzes.

Auf Anfrage wurde von der Betreiberin des Sportboothafens, der TS Schiffstechnik GmbH, mitgeteilt, dass der Sportboothafen über 62 Liegeplätze im Bestand verfügt, die in der Mehrzahl von Segel- oder Motorbooten genutzt werden.

Die in die Oberfläche der Uferbefestigung eingelassene, mittels Betonpflastersteinen befestigte Rampe der Slipanlage reicht einige Meter weit in das Hafenbecken des Sportboothafens hinein. Die seitlichen Wangen der Slipanlage bestehen aus in Mörtel versetzten, großformatigen Natursteinen, welche jeweils in die angrenzenden Uferbefestigungen übergehen.

Der Zustand der Slipanlage ist ihrem Alter entsprechend gut. Das Pflaster der Rampe weist Spurrinnen und großflächigere Unebenheiten, sowie teilweise ausgewaschene Fugen auf, die aber der grundsätzlichen Gebrauchstauglichkeit nicht entgegenstehen. Die Bohlenbeläge der Bedienstege mussten vor einigen Jahren ausgetauscht werden, wobei aus Gründen des Unterhaltungs- und Kostenaufwandes eine robuste GFK-Gitterrostoberfläche eingebaut wurde. Der Zugang zu den Bedienstegen, die mit einer Breite von jeweils nur knapp 50 cm kaum den zum sicheren Slippen erforderlichen Bewegungsraum bieten, erfolgt über die Sliprampe oder das Deckwerk der seitlichen Wangen. Bei erhöhten Wasserständen von mehr als +50 cm NHN sind die mittels Tragpfählen fest gegründeten Bedienstege vollständig überflutet, so dass dann ein sicheres Betreten der Bedienstege nicht mehr möglich ist. Hinsichtlich von Unfallgefahren ist die Gesamtsituation im Bereich der Slipanlage auf jeden Fall als verbesserungswürdig zu bezeichnen.

## 2.2 Verkehrssituation

Die Promenade wird derzeit von Westen herkommend bis zur Netzwiese durch die Gewerbetreibenden befahren. Vor dem dortigen Restaurant verhindern Poller die weitere Durchfahrt. Die Promenade wird auch durch Privatpersonen befahren, überwiegend zum Kauf von frischem Fisch. Diese nutzen den westlichen Promenadenbereich vereinzelt auch als Parkplatz.

Der östliche Promenadenteil ist von der Fahrbahn des Fähranlegers bis zum Slip befahrbar. Über diese Zufahrt wird auch der Parkplatz des Gebäudes erschlossen, der mit einer Schrankenanlage ausgerüstet ist. Da das Slippen ohne Voranmeldung für alle Personen uneingeschränkt möglich ist, kommt es hier auf Grund des beengten Rangierbereiches in Stoßzeiten zu Konflikten zwischen Fußgänger:innen und den Slippenden. Südlich des Gebäudes wird die Durchfahrt durch Poller verhindert.

Die Marina „Sonnenbrücke“ verfügt über zwei PKW-Stellplätze neben dem Slip, die temporär überlastet sind.

## 3 Betriebskonzepte

Durch die Umgestaltung der Hafenzzone des Fischereihafens kommt es auch zu einer Neuaufteilung der Nutzungsbereiche. So waren in der Vergangenheit die Abschnitte 1 und 2 des 1. BA stark durch eine gewerbliche Nutzung geprägt. Im Abschnitt 2 gab es so auch keinen öffentlichen Zugang zur Uferlinie. Die Nutzung des 1. BA ist zukünftig durch die gewerbliche Nutzung und durch die Fischerei sowie durch mit dem Tourismus verbundene Nutzungen geprägt.

Für den 2. BA wird sich in der Nutzung der Hafenzzone nichts ändern. Tourismus und Fischerei sind hier bereits die maßgeblichen Nutzungen. Es sollen aber die Nutzungsbereiche klarer zugeordnet werden. In diesem Bereich kommt die Neuordnung der Wasserflächen hinzu. Diese wird die Zuordnung der Nutzungsbereiche unterstützen und auch hier soll die vorhandene Marina umgestaltet werden, um so die Attraktivität für den Wassertourismus zu erhöhen.

### 3.1 Betriebskonzept 2. BA

Für den westlichen Promenadenteil soll auf Grund seiner aktuellen gewerblichen Ausrichtung für die Fischerei der Betrieb als Fischereihafen erhalten werden, einschließlich der vorhandenen Nutzung mit der Fischerhalle und der Netzwiese. Hier wird das Ziel, die Fischerei durch eine Verbesserung der Infrastruktur zu stärken (z.B. Versorgungspoller für die Schiffs Liegeplätze der Fischerei) weiterverfolgt. Damit bietet dieser Teil auch dem touristischen Sektor einen Mehrwert, denn das vitale maritime Gewerbe im Fischereihafen ist auch ein wichtiger Anziehungspunkt für den Tourismus.





Abb. 7 Nutzungsbereiche

Der vor dem Gebäude der Fischereigenossenschaft vorhandene Liegeplatz soll nur dem Entladen der Fische und dem anschließenden Verbringen in die Kühlkammer dienen.



Abb. 8 Liegeplatz zum Entladen

Östlich angrenzend liegt der Bereich der neuen Fischerhalle, in der die Geräte und Materialien der Fischer:innen gelagert werden können.

Im Bereich der Netzweise geht der Fischereihafen in eine touristisch geprägte Nutzung über. So kann der Teil der Netzweise, der aktuell noch von der Gastronomie genutzt wird, mit Spiel- und Aufenthaltselementen ausgestattet werden. Dieses Angebot für Familien mit Kindern findet sich heute nicht und kann somit die Erlebnisqualität verbessern.

Die Umgestaltung der vorhandenen Marina mittels neuer Stege und dazugehöriger Infrastruktur sollte in enger Abstimmung mit den Betreibenden erfolgen. Das Konzept für den Betrieb der Marina

konzentriert sich auf die Unterbringung von Einheiten mit Bootslängen von 10 und 12 m. Die Verteilung nach erforderlichen Bootsgrößen kann je nach Bedarf variieren und sollte mit dem Betreiber im Detail abgestimmt werden.

	Bootslängen Marina				Anzahl LP	kumulierte Länge	Anlegelänge Stege
	6 m	8 m	10 m	12 m			
Bestand	10 St.	20 St.	17 St.	15 St.	62 St.	570 m	333 m

Abb. 9 vorhandene Liegeplätze

Für die wasserseitige Gestaltung ist es wichtig, die Anzahl der vermarktbar Liegeplätze für Sportboote und Fischerei zu optimieren. Alle Liegeplätze sollten mit einer adäquaten Infrastrukturversorgung ausgestattet sein. Diese Versorgungseinrichtungen sollte sich als ein Standard von mehreren innerhalb eines Gesamtkonzeptes Wassertourismus der Hansestadt Lübeck wiederfinden.

Die westlich an die Marina angrenzende Slipanlage für kleine Boote mit Außenbordmotor, welche hauptsächlich von Hochseeanglern genutzt wird, soll ebenfalls erhalten bleiben. Für diese Anlage kann im Zuge der Planung ein neuer Standort gesucht werden. Am bestehenden Standort kommt es bei längeren Wartezeiten vor der Slipanlage immer wieder zu Konflikten mit dem Verkehr zu den Priwallfähren.

## 4 Gestaltung

Im Zuge der Planungen zum 1. BA und dem mit diesem Bauabschnitt verbundenen Antrag auf Tourismusförderung wurde eine erste Freiraumplanung durch das Lübecker Büro TGP erstellt.

Wie in der folgenden Abbildung dargestellt, fokussierte sich diese Freiraumplanung im Schwerpunkt auf die Landseite. Eine Miteinbeziehung des Layouts der Stege sowie der bestehenden Marina erfolgte hier nicht. Dies war aber auch nicht die Aufgabenstellung. Diese beinhaltete eine Attraktivitätssteigerung der landseitigen Flächen für den Tourismus und der Entwurf vom 27.04.2018 war im Ergebnis sehr gut geeignet, um die möglichen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung aufzuzeigen und so eine Förderung aus dem Tourismusfond zu erhalten.

Da aber aus Sicht der LPA die Land- und Wasserflächen eine Einheit bilden und damit deren Nutzungen ortsprägend sind, hat die LPA in einer weiteren Konzeptstudie diese gesamthafte Betrachtung nachgeholt und so das Entwicklungspotenzial erschöpfender gefasst.





Abb. 10 Darstellung Freiraumplanung für den 2. BA von TGP

Für die Konzeptstudie wurde ein Teilnahmewettbewerb durchgeführt, um über die ersten Vorschläge der Teilnehmer:innen und der Qualität der eingereichten Unterlagen die qualifiziertesten und wirtschaftlichsten Bieter:innen herauszufinden und am Ende zu beauftragen.

Die Ergebnisse dieser Konzeptstudie sollen im Folgenden kurz zusammenfassend dargestellt werden.

### 4.1 Wasserseite

Im Ergebnis sind sechs Konzeptvarianten erarbeitet worden. Diese Konzeptvarianten bieten verschiedene Konzeptbausteine zur Umgestaltung des 2. BA des Fischereihafens an, die beliebig miteinander kombinierbar sind.

Die Varianten unterscheiden sich jeweils grundsätzlich durch die Anordnungen der Stege und Liegeplätze für Fischerei und Sportboote. In den Varianten vom Typ A formt jeweils ein (östlich gelegener) Wellenbrecher ein gesamtheitliches Hafenbecken mit dem bestehenden Wellenbrecher aus dem 1. BA.

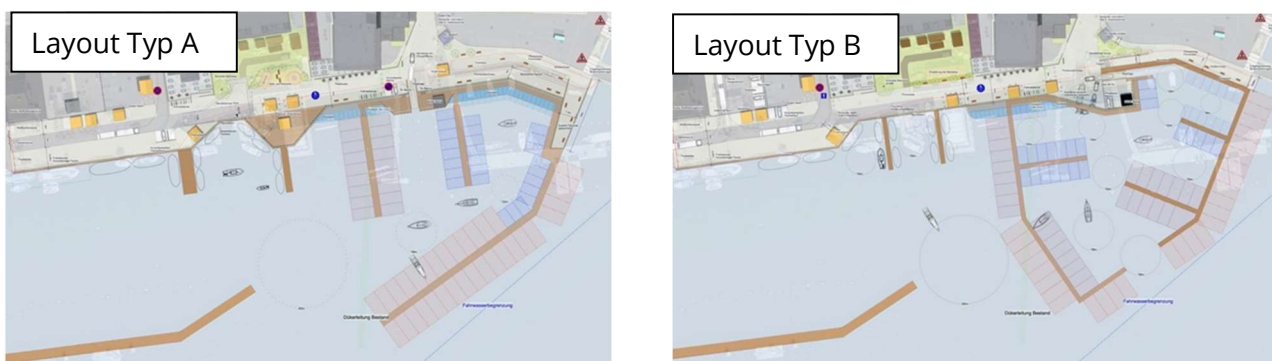


Abb. 11 Layout Typ A und Layout Typ B



In den Varianten vom Typ B wird die Marina als eigene Einheit verstanden und erhält zwei seitliche Abschlussstege.

Des Weiteren bestimmt auch die Lage der Slipanlage das mögliche wasserseitige Layout der Stege und Liegeplätze. So ist als Vorzugslösung zu einem möglichen neuen Standort dieser Slipanlage die

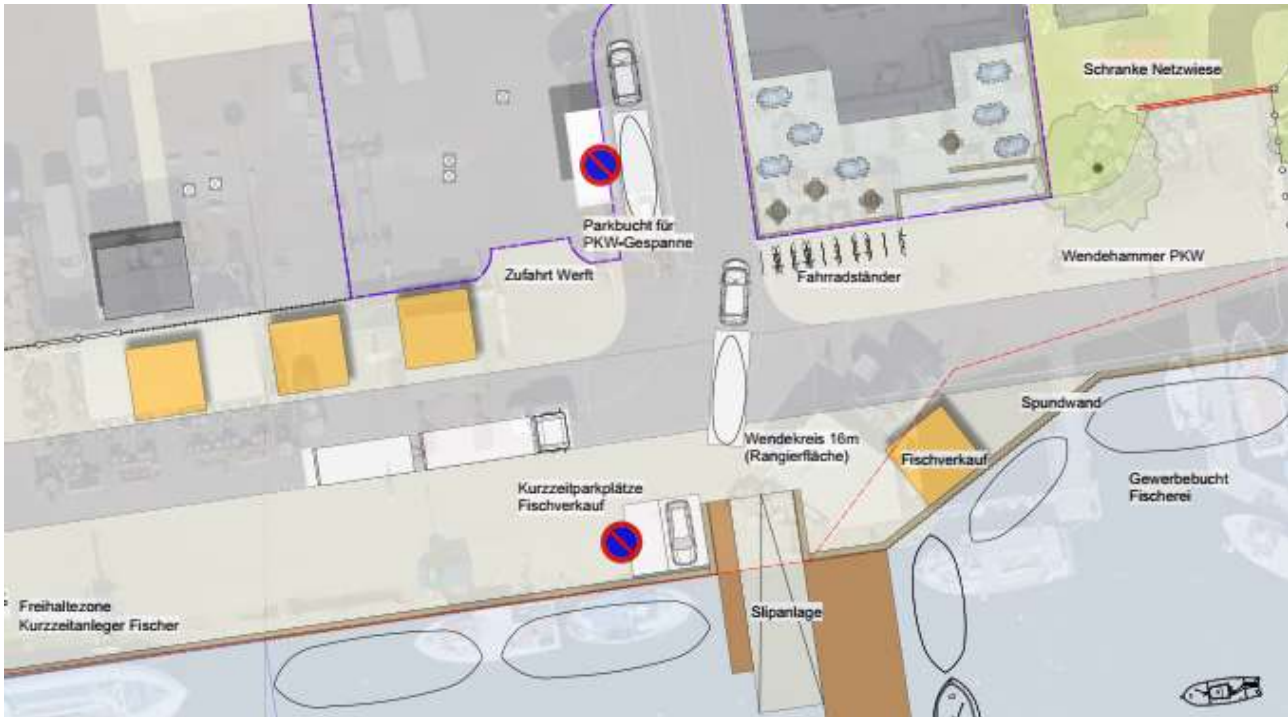


Abb. 12 Neuer Standort Slipanlage

Lage vor der vorhandenen Stichstraße ermittelt worden (Variante A 2). Die Slipanlage wird, wie in Abbildung 12 beispielhaft dargestellt, von der Stichstraße aus direkt angefahren. Hier können die vorhandene Zufahrt Ost des 1. BA und die vorhandene Stichstraße als Zu- und Ausfahrt genutzt werden. Damit werden die Verkehre aus dem Bereich des Fährvorplatzes abgezogen und das Rangieren zum Slippen findet im Bereich der Hafenzzone statt.

Eine Haltebucht für Trailergespanne im Bereich der Werft ermöglicht ein hindernisfreies Befahren auch während der Stoßzeiten des Slippens. Alle PKW und LKW der Gewerbetreibenden können so weitestgehend ungehindert die Fahrbahn nutzen. Zwei Kurzezeitparkplätze zur Be- und Entladung sind neben der Slipanlage angeordnet.

## 4.2 Landseite

Die Promenadenbreite kann im Westen auf Höhe der Fischereigenossenschaft beginnend durchgängig auf eine Breite gebracht werden. Dies kann über die Konzeptbausteine Einbau einer Ufersi-



Abb. 13 Beispiel Holzplattformen, Blickrichtung Fähranleger

cherung mit anschließender Hinterfüllung oder mittels Stegen und/oder Plattformen erfolgen. Damit gäbe es auf der gesamten Länge einen Promenadenraum, welcher der Nutzung folgend gestaltbar ist.



Abb. 14 Beispiel Freizeitfläche

Die Teile der Netzwiese, die aktuell noch gastronomisch genutzt werden, stellen einen Konzeptbaustein für die Gestaltung als Freizeitflächen dar.

Im Bereich der Böschung unterhalb des Priwallfährlplatzes kann der Gehweg entlang der Wasserkante durch einen Umbau des Deckwerks als weiterer Konzeptbaustein zu einer Treppenanlage verbreitert werden. Über die Stufenanlage mit Sitz- und Gehstufen könnte der Niveauunterschied von etwa 80 cm überwunden werden und der Fischereihafen erhält einen großzügigen Eingang und eine verbesserte Anbindung an den Fähranleger. In die Stufenanlage kann eine barrierefreie Rampe integriert werden, sodass eine inklusive, neue Wegeverbindung kombiniert mit Aufenthaltsqualität entsteht.

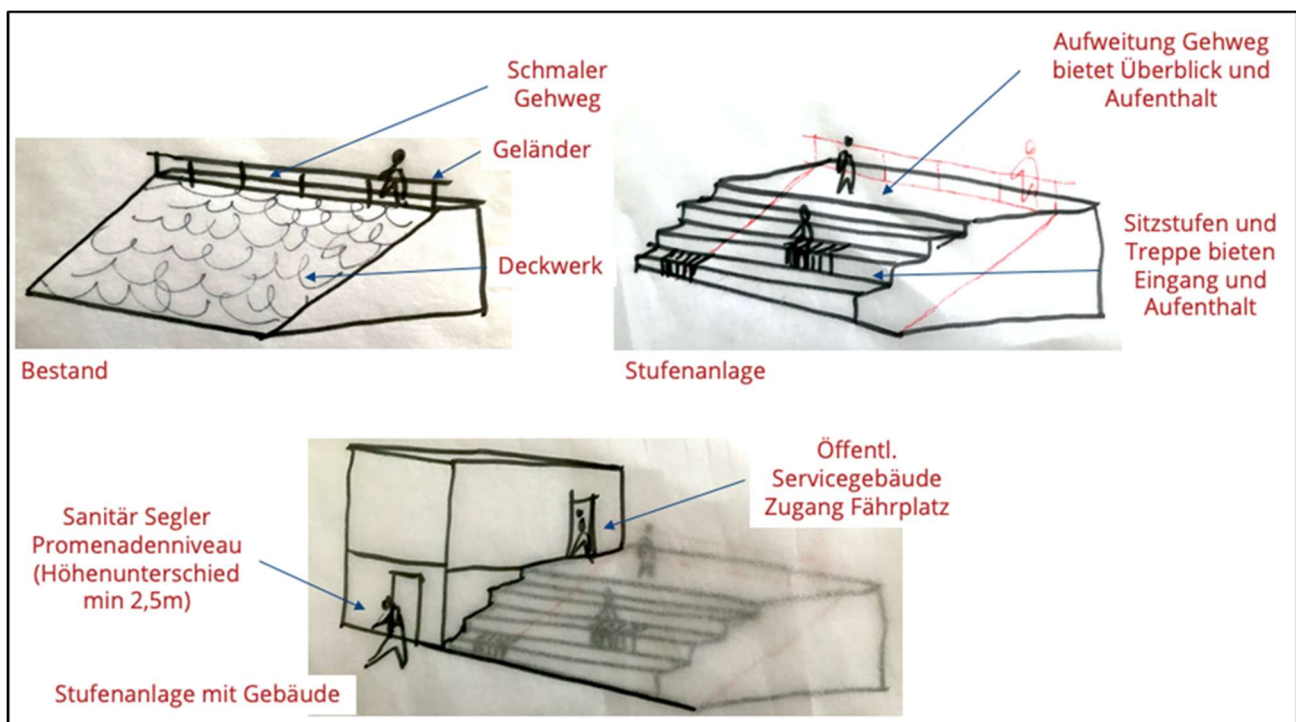


Abb. 15 Optionen für die Böschung

Die Stufenanlage kann mit Sitzauflagen aus Holz ergänzt werden. Es ist auch möglich, einen Kiosk oder einen Informationspavillon seitlich der Stufenanlage zu platzieren. Auf dem höheren Fähranlegerniveau befindet sich ein Wetterunterstand oder Wartehäuschen für die Fähre.

Die Anordnung von Stegen unterhalb des Priwallvorplatzes für die Gestaltung der wasserseitigen Flächen bildet möglicherweise auch einen Konzeptbaustein für die landseitige Gestaltung. Eine Aussichtsmole oder -plattform auf dem Niveau des Fähranlegers würde einen Überblick des Fischereihafens bis hin zur Böbswerft anbieten. Auch hier stehen als Konstruktionen feste Ufersicherungen mit Hinterfüllung oder mit Stegen bzw. Plattformen überbaute Wasserflächen als technische Varianten zur Wahl.

## 5 Nächste Schritte

### 5.1 Weiterer Ablauf

Für die Suche nach einem geeigneten Planungsbüro für die gestalterischen landseitigen Maßnahmen wird ein Teilnahmewettbewerb nach UVgO ausgeschrieben. Zeitgleich werden die Leistungen für die technische Objektplanung ausgeschrieben.

Den Vorgaben aus der Freiraumplanung sowie einer Kosten-Nutzen-Analyse folgend sollen die mögliche Verbreiterung und Umgestaltung der landseitigen Flächen technisch überplant werden. Hier soll die Gestaltung von land- und wasserseitigen Flächen aus einem Guss erfolgen. Das heißt, dass die Synergieeffekte aus der gleichzeitigen Umgestaltung der Land- und Wasserflächen für eine weitere Optimierung des Betriebes hinsichtlich Wassertourismus und Fischereigewerbe genutzt werden. Hierfür sollten Freiraumplanung und technische Objektplanung eng zusammenarbeiten, um

gestalterisch anspruchsvolle und technisch und wirtschaftlich optimierte Lösungen zu finden. Diese Planungen sollten auch Optionen für den Anschluss der wasserseitigen Anlagen an die Landflächen enthalten.

Bei den Planungen zur Erneuerung der Oberflächenbefestigung und -entwässerung sind die Forderungen der EBL zur Neuordnung der Oberflächenentwässerung der Flächen zwischen der Straße „Auf dem Baggersand“ und der Wasserkante im Bereich des Bauhofes der LPA und der Fischerhalle mit zu berücksichtigen.

Des Weiteren soll ein Betriebskonzept für ein Gebäude, in dem Ersatzwerkstätten für den Bauhof der LPA und die Sanitär-, Lager- und Büroräume für YFT untergebracht werden sollen, ausgearbeitet werden.

Aus Sicht der LPA empfiehlt es sich, die Planungen zum 2. BA zum Anlass zu nehmen, die wasser-touristischen Bedarfe und Entwicklungen an einem Wassertourismus & Marina-Konzept Lübeck auszurichten. Von daher regt die LPA an, in einem ersten Schritt auf der Basis einer Bedarfsanalyse ein Entwicklungskonzept zu erstellen, dass als Lückenschluss sowohl das Tourismusedwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck, wie auch den Hafenenwicklungsplan ergänzt und den Faden des Wassertourismuskonzeptes des Bundes aufnimmt.

Aufgestellt:

D. Reuter

Projektleiter

5.691.2

