



**T A G E S O R D N U N G**  
73. Sitzung des Hauptausschusses

<b>Termin</b>	<b>Dienstag, 06.12.2022, 16:30 Uhr</b>
<b>Ort</b>	<b>Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck</b>

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 22.11.2022	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Aktuelle Lage Ukraine (Bgm)	
3.2.	Aktuelle Lage Energieeinsparungen (Bgm)	
3.3.	Stellv. berat. AM Anka Grädner: Photovoltaikanlagen - Bearbeitungsstau bei der Travenetz (Anmeldungen/Inbetriebsetzungen/Zählerwechsel)	<b>VO/2022/11562</b>
	<i>Zurückgestellt am 25.10.22</i>	
3.3.1.	Antwort auf Anfrage der stellv. berat. AM Anka Grädner: Photovoltaikanlagen - Bearbeitungsstau bei der Travenetz (Anmeldungen/Inbetriebsetzungen/Zählerwechsel)	<b>VO/2022/11562-01</b>
4.	Berichte	
4.1.	Mündl. Lagebericht zur Energiekrisensituation	
	<i>Hierzu wird Herr Barber, GMHL, anwesend sein</i>	
4.2.	Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofkai Bericht zur Konzeptstudie für die Umgestaltung	<b>VO/2022/11597</b>

5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Projektfreigabe für "Verwaltungszentrum am Mühlentor, Brandschutz und Raumplanung", hieraus: vorgezogene Maßnahme Trafo und NSHV, Kronsfordter Allee 2-6, 23560 Lübeck, über 175.000,- EUR	<b>VO/2022/11609</b>
5.2.	Projektfreigabe für die Stadtgrabenbrücke	<b>VO/2022/11662</b>
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, DIE LINKE, Fraktion Vilefalt, Freie Wähler & GAL, Die Unabhängigen, FDP Fraktion: AT - Stelle für Antirassismus, Antidiskriminierung und Antisemitismus	<b>VO/2022/11495-02</b>
	<i>Überweisung in den HA (federf.) und Ausschuss für Soziales mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft. Zurückgestellt am 08.11. bis Beratung Sozial-A (29.11.)</i>	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte können nach der Maßgabe einer entsprechenden Beschlussfassung durch die Mitglieder des Hauptausschusses nichtöffentlich beraten werden:

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 22.11.2022	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
13.1.	Quartalsbericht III/2022 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	<b>VO/2022/11631</b>

14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Vergabe der Dienstleistungen "Druck und Zustellung der Wahlbenachrichtigungen" und "Zusendung der Briefwahlunterlagen" für die kommende Kommunal- und Seniorenbeiratswahl am 14. Mai 2023 und für die Bürgermeisterwahl im Herbst 2023	<b>VO/2022/11616</b>
14.2.	Beginn der Ausschreibung einer Dienstleistung über 175.000 € - Angebot eines Mitarbeitenden-Unterstützungsprogramms (EAP) für die Beschäftigten der Hansestadt Lübeck	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



## NACHTRAGSTAGESORDNUNG

### 73. Sitzung des Hauptausschusses

**Sitzungstermin:** Dienstag, 06.12.2022, 16:30 Uhr

**Sitzungsort:** Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.4.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Parkhaus in Travemünde	<b>VO/2022/11727</b>
6.2.	Antrag aus der Einwohner:innenversammlung vom 03.11.2022; Bürger:innenbeteiligung stärken	<b>VO/2022/11638</b>
	<i>Der Antrag wurde von der Bürgerschaft an den HA zur abschließenden Beratung überwiesen</i>	

Nichtöffentlicher Teil:

13.2.	Mitteilung einer Eilentscheidung des Bürgermeisters vom 25.11.2022 in Angelegenheiten von Tarifbeschäftigten, soweit der Hauptausschuss die Entscheidung trifft: Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses einer Bereichsleitung	<b>VO/2022/11715</b>
	<i>Es ist vorgesehen, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern</i>	
14.2.	Beginn der Ausschreibung einer Dienstleistung über 175.000 € Angebot eines Mitarbeitenden-Unterstützungsprogramms (EAP) für die Beschäftigten der Hansestadt Lübeck	<b>VO/2022/11693</b>
	<i>Die Vorlage liegt nun vor und wird nachgereicht</i>	
14.3.	Ausübung eines Vorkaufsrechts für ein Teilgrundstück in der Königstraße	<b>VO/2022/11718</b>
	<i>Es ist vorgesehen, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern</i>	

► **Nr. VO/2022/11562**  
**öffentlich**

Lübeck, 13.10.2022

## Anfrage

Bearbeitung: Anka Grädner (E-Mail: anka.graedner@luebeck.de Telefon: 122-1076)

### **Stellv. berat. AM Anka Grädner: Photovoltaikanlagen - Bearbeitungsstau bei der Travenetz (Anmeldungen/Inbetriebsetzungen/Zählerwechsel)**

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.10.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

1. Wie viele Anmeldungen von Photovoltaikanlagen sind in 2022 bei der Travenetz eingegangen?  
 1 b. Wie stellt sich die Entwicklung gegenüber 2021 und 2020 dar?
2. Wie viele Anmeldungen wurden abschließend abgearbeitet (Inbetriebsetzungen) in 2022  
 2.b. wie viele in 2021 und 2020
3. Wie umfangreich ist der Rückstau bei der Abarbeitung der Anmeldungen?
4. Wie lange dauert es zurzeit von der Anmeldung bis zur Inbetriebsetzung?  
 4 b. entspricht diese Dauer den gesetzlichen Vorgaben (ggf. den angekündigten neuen gesetzlichen Vorgaben?)
5. Wie viele Stellen sind dem betroffenen Arbeitsbereich zugeordnet (aufgeschlüsselt nach Arbeitsbereichen Projektplanung, Verwaltung, Technik, Callcenter)
6. Welche personellen Veränderungen wurden in diesem in den Jahren 2020, 2021, 2022 vorgenommen?
7. Welche vorsorglichen Pläne in Bezug auf Personal sind getroffen worden mit Blick auf die anstehende Solarpflicht sowie die neue umfangreiche Förderung von PV?
8. Werden Anmeldungen/Inbetriebsetzungen von Kunden der *Lübeck Solar* (SWHL) bevorzugt bearbeitet?
9. Entspricht es den Tatsachen, dass Zählerwechsel-Arbeiten in Lübeck nicht (wie in anderen Kommunen bereits üblich) von Elektrounternehmen vorgenommen werden?  
 9 b. Wenn ja, bitte die Hintergründe darlegen.

#### **Begründung:**

**Anlagen:**



► **Nr. VO/2022/11562-01**  
öffentlich

Lübeck, 23.11.2022

## **Antwort** **-öffentlich-**

**Verantwortliche Bereiche:**  
2.020 - Fachbereichs-Controlling

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

### **Antwort auf Anfrage der stellv. berat. AM Anka Grädner: Photovoltaikanlagen - Bearbeitungsstau bei der Travenetz (Anmeldungen/Inbetriebsetzungen/Zählerwechsel)**

#### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.11.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.12.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anlass:**

Anfrage der stellv. berat. AM Anka Grädner im Hauptausschuss am 25.10.2022

1. Wie viele Anmeldungen von Photovoltaikanlagen sind in 2022 bei der Travenetz eingegangen?
  - 1 b. Wie stellt sich die Entwicklung gegenüber 2021 und 2020 dar?
2. Wie viele Anmeldungen wurden abschließend abgearbeitet (Inbetriebsetzungen) in 2022
  - 2.b. wie viele in 2021 und 2020
3. Wie umfangreich ist der Rückstau bei der Abarbeitung der Anmeldungen?
4. Wie lange dauert es zurzeit von der Anmeldung bis zur Inbetriebsetzung?
  - 4 b. entspricht diese Dauer den gesetzlichen Vorgaben (ggf. den angekündigten neuen gesetzlichen Vorgaben?)
5. Wie viele Stellen sind dem betroffenen Arbeitsbereich zugeordnet (aufgeschlüsselt nach Arbeitsbereichen Projektplanung, Verwaltung, Technik, Callcenter)?
6. Welche personellen Veränderungen wurden in diesem in den Jahren 2020, 2021, 2022 vorgenommen?
7. Welche vorsorglichen Pläne in Bezug auf Personal sind getroffen worden mit Blick auf die anstehende Solarpflicht sowie die neue umfangreiche Förderung von PV?

8. Werden Anmeldungen/Inbetriebsetzungen von Kunden der Lübeck Solar (SWHL) bevorzugt bearbeitet?

9. Entspricht es den Tatsachen, dass Zählerwechsel-Arbeiten in Lübeck nicht (wie in anderen Kommunen bereits üblich) von Elektronunternehmen vorgenommen werden?

9 b. Wenn ja, bitte die Hintergründe darlegen.

**Antwort:**

Allgemeine Vorbemerkung:

*Der vorliegende Berichts- bzw. Anfragewunsch betrifft den Zuständigkeitsbereich einer städtischen Gesellschaft. Die Anfrage bzw. der Berichtsauftrag ist deshalb zuständigkeitshalber an diese Gesellschaft weitergeleitet worden und die Beantwortung der gestellten Fragen ist durch die Stadtwerke Lübeck GmbH am 22.11.2022 dem Fachbereich übersandt worden.*

*Aufgrund der Tatsache, dass städtische Eigengesellschaften keine eigenen Berichte in die Gremien der Hansestadt Lübeck einbringen können und dieses nur dem Fachbereich möglich ist, geschieht dieses mit dem Deckblatt des Fachbereiches Wirtschaft und Soziales.*

*Der Fachbereich Wirtschaft und Soziales weist darauf hin, dass für Inhalte und Umfang der Antworten ausschließlich die Gesellschaften selbst verantwortlich sind. Der Fachbereich Wirtschaft und Soziales wird zu den einzelnen Anfragen bzw. Berichten nur dann eigene Anmerkungen machen, wenn auch städtische Verwaltungseinheiten von gestellten Fragen betroffen sind und zu den Mitteilungen der Gesellschaften entsprechende Ergänzungen notwendig sind.*

**Anlagen:**

Anlage 1 – Antwort der Stadtwerke/Travenetz

Senatorin Pia Steinrücke

Lübeck, 22.11.2022

Anfrage der stell. berat. AM Anka Grädner:

**Photovoltaikanlagen – Bearbeitungsstau bei der TraveNetz (Anmeldungen / Inbetriebsetzungen / Zählerwechsel)**

**1.) Wie viele Anmeldungen von Photovoltaikanlagen sind in 2022 bei der TraveNetz eingegangen?**

2022 = 1.327 Stück (Stand 11/2022)

**1 b. Wie stellt sich die Entwicklung gegenüber 2021 und 2020 dar?**

2020 = 147 Stück (Netz Lübeck, ohne Umlandgemeinden)

2021 = 723 Stück

**2.) Wie viele Anmeldungen wurden abschließend abgearbeitet (Inbetriebsetzungen) in 2022?**

2022 = 717 Stück (Stand 11/2022)

**2 b. wie viele in 2021 und 2020?**

2020 = 147 Stück (Netz Lübeck, ohne Umlandgemeinden)

2021 = 723 Stück

**3.) Wie umfangreich ist der Rückstau bei der Abarbeitung der Anmeldungen?**

Derzeit befinden sich folgende Mengengerüste „Anmeldungen PV-Anlagen bei der TraveNetz“ in der Bearbeitung (Stand 11/2022):

PV-Anlagen bis 30 kW Einspeiseleistung (Standard-Verfahren): 561 Stück

PV-Anlagen größer 30 kW Einspeiseleistung (komplexere Verfahren): 49 Stück

**4.) Wie lange dauert es zurzeit von der Anmeldung bis zur Inbetriebsetzung?**

**4 b. entspricht diese Dauer den gesetzlichen Vorgaben (ggf. den angekündigten neuen gesetzlichen Vorgaben)?**

Gemäß des Positionspapiers der BNetzA zur verzögerten Bereitstellung von Messeinrichtungen bei Inbetriebnahme von EEG Anlagen, BK6-22-362 mit Stand 28.10.2022, wird eine Wartezeit von bis zu einem Monat ab Beantragung der Setzung der erforderlichen Messeinrichtung als akzeptabel angesehen.

Üblicherweise erfolgt die Bearbeitung bei der TraveNetz GmbH in maximal 10 Arbeitstagen, in Ausnahmefällen kann diese Zeit überschritten werden (unvollständige Unterlagen, Komplexität des Anschlussbegehrens o.Ä.).

**5.) Wie viele Stellen sind dem betroffenen Arbeitsbereich zugeordnet (aufgeschlüsselt nach Arbeitsbereichen Projektplanung, Verwaltung, Technik, Callcenter)?**

Eine sachgerechte Beantwortung der Frage ist nicht möglich, da es keine Stellen gibt, die ausschließlich dem Arbeitsbereich „Photovoltaikanlagen“ zugeordnet sind.

**6.) Welche personellen Veränderungen wurden in diesem in den Jahren 2020, 2021, 2022 vorgenommen?**

Eine sachgerechte Beantwortung der Frage ist erst nach Konkretisierung möglich.

**7.) Welche vorsorglichen Pläne in Bezug auf Personal sind getroffen worden mit Blick auf die anstehende Solarpflicht sowie die neue umfangreiche Förderung von PV?**

Grundsätzlich erfolgt die Personalplanung bei der TraveNetz GmbH als 5 Jahresplanung, die jährlich überarbeitet wird. Dabei werden u. A. auch Markt- und Kundenanforderungen sowie gesetzliche Belange, wie die Novellierung des EEG für 2023 berücksichtigt. Die Personalplanung für die Geschäftsjahre 2023 bis 2027 befindet sich aktuell noch zur Abstimmung in den Gremien der Gesellschaft.

**8.) Werden Anmeldungen/Inbetriebsetzungen von Kunden der Lübeck Solar (SWHL) bevorzugt bearbeitet?**

Nein. Die TraveNetz GmbH ist nach den Vorgaben des EnWG gehalten, sämtlichen Marktteilnehmern ihre Netze diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Der Zugang zu den Netzen ist daher allen Kundinnen und Kunden gleichartig möglich.

**9.) Entspricht es den Tatsachen, dass Zählerwechsel-Arbeiten in Lübeck nicht (wie in anderen Kommunen bereits üblich) von Elekronunternehmen vorgenommen werden?**

Nein.

**9 b. Wenn ja, bitte die Hintergründe darlegen**

► **Nr. VO/2022/11727**  
**öffentlich**

Lübeck, 05.12.2022

## Anfrage

Bearbeitung: Nicolas Döring (E-Mail: nicolas.doering@luebeck.de Telefon: 122-1041)

### **AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Parkhaus in Travemünde**

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.12.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### **Anfrage:**

Auf Antrag von SPD und CDU hat die Bürgerschaft beschlossen, ein Parkhaus am Fahrenberg in Travemünde von der Hansestadt Lübeck bauen zu lassen und nicht von einem privaten Betreiber, wie von der Verwaltung vorgeschlagen (VO/2019/08105 und 0/09154-01-01-01).

Da in Travemünde bereits ca. 2.800 Parkplätze für Tagesgäste vorhanden sind, ist damit zu rechnen, dass ein Parkhaus dort nur an wenigen Spitzentagen im Jahr ausgelastet sein wird. Die Verwaltung geht nicht davon aus, dass ein Parkhaus dort wirtschaftlich zu betreiben ist (VO/2021/09918). Die Baukosten werden aktuell auf 5,5 bis 6,5 Mio. € geschätzt (VO/2022/11422).

Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten.

1. Mit welcher durchschnittlichen Jahresauslastung ist im Parkhaus am Fahrenberg zu rechnen?
2. Welche jährlichen Gewinne/Verluste werden durch das Parkhaus für den städtischen Haushalt nach Fertigstellung erwartet?
3. Der Bus- und Bahnverkehr zwischen Lübeck und Travemünde wird zur Zeit kontinuierlich ausgebaut. Welche Auswirkungen hat ein Parkhaus in Travemünde auf die Anreize, mit Bus und Bahn nach Travemünde zu fahren? Wie vertragen sich diese Auswirkungen mit den Klimazielen der Hansestadt und mit dem Grundlagenbeschluss zum VEP?
4. Wie bewertet die Verwaltung eine etwaige Subventionierung eines Parkhauses aus Haushaltsmitteln, das ggf. die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Beschlüsse der Bürgerschaft konterkariert (sog. klimaschädliche Subvention)?

#### **Begründung:**

Erfolgt mündlich

#### **Anlagen:**





► Nr. VO/2022/11597  
öffentlich

Lübeck, 02.11.2022

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.691 - Lübeck Port Authority

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

### Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofkai Bericht zur Konzeptstudie für die Umgestaltung

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.11.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.12.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
06.12.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.01.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

#### Anlass:

In ihrer Sitzung am 27. Februar 2020 hat die Bürgerschaft unter TOP 10.8.1 den nachstehend aufgeführten interfraktionellen Antrag von SPD und CDU (VO/2019/08350-01) mehrheitlich angenommen:

„Die Flächen des sogenannten Kohlenhofkais außerhalb des Untersuchungsgebietes zum LSG werden nicht zum Landschaftsschutzgebiet. Das Areal wird nicht bebaut. Es wird als Multifunktionsfläche für Einheimische und Touristen freiraumplanerisch gestaltet und entwickelt.“

Der Auftrag wurde dem Fachbereich 5 – Planen und Bauen erteilt. Die fertige Konzeptstudie zur möglichen Umgestaltung des Kohlenhofkais liegt inzwischen vor. Die Ergebnisse werden mit diesem Bericht vorgestellt und die weiteren Schritte hinsichtlich Planung und Umsetzung erläutert.

Im Verfahren wurden die Bereiche Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung, Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz sowie der Stadtverkehr Lübeck beteiligt.

#### Bericht:

Siehe Anlage 1.

#### Anlagen:

Anlage 1: Bericht zur Konzeptstudie

Anlage 2: Fotodokumentation  
Anlage 3: Präsentation

Senatorin Joanna Hagen



# Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofkai

## Bericht zur Konzeptstudie für die Umgestaltung

Stand: 02.11.2022

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

---

<b>1</b>	<b>Veranlassung</b>	<b>3</b>
1.1	Projektgebiet	3
1.2	Projektziele	4
<b>2</b>	<b>Bestandsbeschreibung</b>	<b>5</b>
2.1	Fährhafenvorplatz	5
2.2	Tankstelle	5
2.3	Ufersicherung und Spundwand Kohlenhofkai	5
2.4	Promenade – Verkehrsfläche - Kohlenhofspitze	6
2.5	Grünflächen	6
<b>3</b>	<b>Neugestaltung des Kohlenhofkais</b>	<b>7</b>
3.1	Gesamtkonzept	7
3.2	Teilbereich A – Fährplatz und Kaikante	8
3.3	Teilbereich B – Kaikante, Promenade und Multifunktionsfläche	11
3.4	Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze	12
3.5	Oberflächengestaltung	13
<b>4</b>	<b>Weiterer Ablauf</b>	<b>13</b>

# 1 Veranlassung

In ihrer Sitzung am 27. Februar 2020 hat die Bürgerschaft unter TOP 10.8.1 den nachstehend aufgeführten interfraktionellen Antrag von SPD und CDU (VO/2019/08350-01) mehrheitlich angenommen:

„Die Flächen des sogenannten Kohlenhofkais außerhalb des Untersuchungsgebietes zum LSG werden nicht zum Landschaftsschutzgebiet. Das Areal wird nicht bebaut. Es wird als Multifunktionsfläche für Einheimische und Touristen freiraumplanerisch gestaltet und entwickelt.“

Der Auftrag wurde an den Fachbereich 5 – Planen und Bauen erteilt.

Da es sich im Bereich des Kohlenhofkais überwiegend um Flächen und Anlagen der Lübeck Port Authority (LPA) handelt und die Spundwand am Kohlenhofkai ohnehin aufgrund ihres technischen Zustandes erneuert werden muss, hatte die LPA die Initiative ergriffen und Grundlagen zusammengetragen. Erste eigene Konzeptideen zur Gestaltung des Gesamtprojektraumes wurden in einem Auftaktgespräch im Juli 2020 den Beteiligten von den Bereichen Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung, Schule und Sport, Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz und den Kurbetrieben Travemünde vorgestellt.

Nach einer beschränkten Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb wurde die Ingenieurgemeinschaft, bestehend aus dem Ingenieurbüro Mohn GmbH – Beratende Ingenieure und Siller Landschaftsarchitekten von der LPA beauftragt, ihre Konzeptideen für die Gestaltung und die möglichen baulichen Umsetzungen auszuarbeiten und vorzustellen.

In Zusammenarbeit mit den Bereichen Stadtgrün und Verkehr, Stadtplanung und Bauordnung, Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (Naturschutz) und dem Stadtverkehr Lübeck wurden Zwischenergebnisse der möglichen Gestaltung diskutiert, bewertet und Ideen in die Planungen eingebracht. Zudem wurden Planungsrandbedingungen definiert.

Die fertige Konzeptstudie zur möglichen Umgestaltung des Kohlenhofkais liegt inzwischen vor. Die Ergebnisse werden mit diesem Bericht vorgestellt und die weiteren Schritte hinsichtlich Planung und Umsetzung erläutert.

## 1.1 Projektgebiet

Das Projektgebiet dieser „Rundum-Promenade“ im Bereich Kohlenhofkai beginnt am Fährvorplatz der Autofähren auf der Priwallseite und erstreckt sich über die Kohlenhofpromenade bis zur Kohlenhofspitze.



Bild 1: Luftbild

Der zu überplanende Bereich umfasste ursprünglich:

- die ca. 430 m lange Uferlinie, hier ist auf ca. 185 m Länge die Ufersicherung zu sanieren.
- eine Tankstelle für Sportboote,
- ca. 9.600 m<sup>2</sup> vorhandene Landfläche. Diese gliedert sich in Grünflächen, Plätze zum Verweilen und die Promenade zum Begehen bzw. Befahren (Fahrräder und teilweise auch PKW),
- den Fährvorplatz mit einer Größe von ca. 3.300 m<sup>2</sup>.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden zusätzliche, optionale Bearbeitungsflächen im etwas zurückliegenden Bereich hinter der Promenade hinsichtlich einer landschaftsplanerischen Freiraumgestaltung untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist in die Planung miteingeflossen. Ebenfalls wurde der sich an der Kohlenhofspitze anschließende Weg bis zum Gebiet „Passathafen - Beach Bay“ mit einbezogen.

## 1.2 Projektziele

Im Bereich des Kohlenhofkais gibt es das übergeordnete Projektziel der Entwicklung einer vielfältigen Promenade mit Lückenschluss des Rundweges zwischen den beiden Fähren (Priwallfähre im Süden und Personenfähre im Norden), Travemünde und dem Priwall. Dieses übergeordnete Projektziel beinhaltet die Teilprojektziele:

1. Ersatzneubau der Spundwand auf einer Länge von ca. 185 m

2. Erhalt der Tankstelle
3. Neuordnung und Strukturierung der unterschiedlichen Verkehre im Bereich des Fährplatzes und somit die Entwicklung eines attraktiven Stadtplatzes in erster Lage mit hoher Aufenthaltsqualität und Vorrang für Fußgänger
4. Schaffung von vielfältigen Spiel- und Sportangeboten im Einklang mit der nachbarschaftlichen Wohnbebauung des Kohlenhofs im Bereich der Multifunktionsfläche.

## 2 Bestandsbeschreibung

Zur Veranschaulichung der folgenden Bestandsbeschreibung befindet sich in der Anlage 2 eine Fotodokumentation.

### 2.1 Fährhafenvorplatz

Der Fährhafenvorplatz besteht derzeit aus einem Asphaltüberbau. Die Verkehre sind unzureichend getrennt, durch leichte Markierungen auf der Asphaltfläche sind Aufstellspuren erkennbar. Für den Fußgängerverkehr sind mit Hochborden abgetrennte Bereiche vorhanden. Es erfolgt – insbesondere für den von der Fähre abgehenden Verkehr – keine zielgerichtete Leitung der Verkehrsströme, was zur Folge hat, dass auf dem Fährvorplatz die unterschiedlichen Verkehrsarten vielfach miteinander in Konflikt geraten (s. a. Fotodokumentation). Der Fährhafenvorplatz ist multifunktional ausgelegt für die schon erwähnten Aufstellbereiche des Kfz-Verkehrs zu den beiden Fähranlegern und als Fläche zur Zu- bzw. Abfahrt von den beiden vorhandenen Fährbrücken. Weiter befindet sich auf der Nord- und Südseite je eine Bushaltestelle für beide Richtungen. Der Fährvorplatz wird dementsprechend als Buswendeplatz benötigt. Nördlich an den eigentlichen Fährvorplatz anschließend befinden sich elf Kfz-Stellflächen sowie Abstellflächen für Fahrräder.

### 2.2 Tankstelle

Im Anschluss an die Niedrigwassertreppe folgt eine Bootstankstelle bzw. Bunkerstation. Für den Befüllvorgang der Anlage mittels Tankwagen sind derzeit provisorische Schwellen zur Zurückhaltung im Falle einer Leckage oder Havarie vorhanden. Die Betankung der Boote erfolgt an der Uferkante über Zapfsäulen mit Zapfschläuchen.

### 2.3 Ufersicherung und Spundwand Kohlenhofkai

Die Uferbefestigung besteht im Anschluss an die Niedrigwassertreppe in Richtung Kohlenhofspitze aus einer rückverankerten Spundwand. Die Oberkante der Spundwand liegt in einer Höhenlage von NHN + 1,00 m. Landseitig schließt sich eine geneigte Böschung aus Blocksteinen bis zu einer Geländehöhe von zunächst NHN + 2,00 m). Die Länge dieses Abschnitts beträgt rd. 185m.

Der bauliche Zustand der Spundwand zur Ufersicherung des Kohlenhofkais erfordert aus Verkehrssicherheitsgründen ein zügiges Handeln. Statisch hat die Spundwand ihre Lebensdauer erreicht bzw. überschritten. Bereits jetzt sind die möglichen landseitigen Auflasten erheblich eingeschränkt und landseitige Bereiche gesperrt.

## 2.4 Promenade – Verkehrsfläche - Kohlenhofspitze

Die Verkehrsfläche der Promenade besteht aus einem rd. 6 m breiten, asphaltierten Promenadenweg. An der Kohlenhofspitze weitet sich dieser Weg platzartig auf. Im weiteren Verlauf in Richtung Passathafen/Beach Bay besteht der Weg aus einer wassergebundenen Decke.

Seeseitig schließt dieser Promenadenweg unmittelbar an ein Deckwerk an, landseitig wird der Weg durch ein Hochbord begrenzt. Weitere Gestaltungselemente existieren bis zur Kohlenhofspitze nicht, wenn man von vereinzelt Bänken, die sich jedoch außerhalb des Weges in der sich anschließenden Grünfläche befinden, absieht.

An der Kohlenhofspitze existiert neben der platzartigen Erweiterung des Promenadenwegs eine mit Verbundpflaster gepflasterte Fläche mit zwei Bänken.

## 2.5 Grünflächen

Die Grünflächen bestehen aus Grasflächen, welche nicht weiter gestaltet sind. Hinter den Rasenflächen schließt sich ein ortsbildprägender Uferwald an. Durch diesen Wald existiert ein unbefestigter Verbindungsweg von der Promenade zum Passathafen/Beach Bay.

### 3 Neugestaltung des Kohlenhofkais

Das Planungsgebiet wurde in drei Planungsbereiche unterteilt, wobei Überschneidungen der einzelnen Bereiche möglich sind.

Teilbereich A – Fährplatz und Kaikante

Teilbereich B – Kaikante und Multifunktionsfläche

Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze



Bild 2: Darstellung der Teilbereiche

#### 3.1 Gesamtkonzept

Zur Veranschaulichung des folgenden Gesamtkonzeptes befindet sich in der Anlage 3 eine Präsentation.

##### Gestaltungsansatz

Grundsatz der Gestaltung der gesamten Kohlenhofpromenade ist ein konsumfreier, öffentlicher Freiraum für alle Bevölkerungsteile und Besucher:innen. Zudem sollen die unterschiedlichen Verkehre neu geordnet und strukturiert werden, einhergehend mit hoher Aufenthaltsqualität und einem Vorrang für Fußgänger. Die Schaffung von vielfältigen Spiel- und Sportangeboten im Bereich

der Multifunktionsfläche im Einklang mit der nachbarschaftlichen Bebauung sind außerdem ein wichtiger Aspekt für die Gestaltung. Besonderer Wert sollte auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität an der Nordspitze gelegt werden und ein attraktiver Aussichtspunkt entstehen.

### Übergeordnete Raumstruktur und Vegetation

Durch die Schaffung eines „grünen“ Sichtschutzes und Abstandsgrün zu der nachbarschaftlichen Bebauung des Kohlenhofes durch eine geschlossene Gehölzstruktur, bestehend aus Sträuchern, Großgehölzen und Bäumen könnte der Uferwald als Promenadenpark in Richtung Fährplatz verlängert werden. Weiterhin könnte der Fährplatz sowohl auf der nördlichen Platzfläche (Promenadenbereich), als auch auf der zentralen Verkehrsfläche als gliederndes Element Straßenbäume erhalten. Die möglichen Baumreihen der zentralen Verkehrsfläche würden an den Baumbestand der Mecklenburger Landstraße anschließen und beide Frei- / Verkehrsräume in der übergeordneten Raumstruktur miteinander verbinden. Zwischen Uferwald und Promenade entstünde eine lange „grüne Fuge“ mit diverser krautiger Vegetation des Lebensbereich Gehölzrand, welche nördlich der Tankstelle beginnen und sich bis zur Nordspitze fortsetzen würde.

## 3.2 Teilbereich A – Fährplatz und Kaikante

Planungsrandbedingungen und Vorgaben für den Fährvorplatz, die gemeinsam mit den beteiligten Bereichen festgelegt wurden:

- 2 Bushaltestellen (eine je Fahrtrichtung), Haltebuchtlänge jeweils 20 m,
- Buswendeplatz und Wendeplatz für Schwerlastverkehr (max. Sattelaufleger)
- Aufstellfläche für 12 - 15 Pkw für Beschickung der Fähren- Mindestens 1 - 2 Schwerbehindertstellplätze. Erhalt der vorhandenen 11 Parkplätze (Bereich Stadtgrün und Verkehr).
- Durchgängiger Aufenthaltsbereich unter Verzicht auf Stellplätze (Bereich Stadtplanung und Bauordnung sowie Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz)
- Verkehrslenkung der Radfahrer über Fährplatz zu den Fähren und zurück
- Zufahrt zur Tankstelle und zur Niedrigwassertreppe bzw. zum Ruheliegeplatz der Fährschiffe, Breite ca. 5,00 m
- Aufstellfläche für Mobilkran zu Wartungs- und Reparaturzwecken der Fähren im Bereich des Liegeplatzes der 3. Fähre, ca. 16 x 7 m
- Liegeplatz für 3. Fähre an Kaikante in der Nähe der Fährbrücken, ca. 36 x 14 m
- Erhalt bzw. Neuorganisation der Tankstelle
- Barrierefreie Erschließung sämtlicher Wege- und Platzflächen

Im Zuge der Bearbeitung und unter Einbeziehung der Ergebnisse der genannten Besprechungstermine wurden drei Varianten weiter ausgearbeitet.

### Shared-Space-Konzept

Nach Einschätzung der beteiligten Bereiche und der Planungsgemeinschaft ist dieses Konzept nach Abwägung (insbesondere aufgrund der intensiven Verkehre des Fährbetriebes, welche sich gerade

in der Sommersaison auf dem Fährplatz massiv bündeln und zu einer Beunruhigung des Platzes führen) nicht für die Gesamtgestaltung empfehlenswert. Eine zumindest partielle Sortierung bzw. Trennung der Verkehre im Bereich des Fährvorplatzes und eine räumlich ablesbare Gestaltung dieser Sortierung ist aus Sicht der Beteiligten erforderlich.

### 3.2.1 Fährvorplatz Variante 1:

Grundsätzlich wurden in den Varianten I, II und III zunächst dieselben Gestaltungskriterien zugrunde gelegt. Kerngedanke dieser Varianten ist, den Platzcharakter des Fährhafenvorplatzes zu betonen, einen lebenswerten Stadtplatz in prominenter Lage zu schaffen und dafür die unterschiedlichen Verkehre zu strukturieren und zu ordnen. Dabei ist eine Hauptkomponente der Gestaltung, den ruhenden Verkehr aus dem nördlichen Platzbereich herauszuhalten, um hier Platz für den Fußgängerverkehr und zum Verweilen zu schaffen. Lediglich die erforderliche Zufahrt zur Tankstelle (für Belieferungsverkehr) sowie im Bedarfsfall für Servicefahrzeuge zu einer dort liegenden Fähre (Möglichkeit eines Mobilkrans nebst Aufstellfläche, um größere Reparaturen wie Motortausch u. dgl. durchführen zu können) bleiben erhalten.

In Variante I ist der Erhalt von elf Kfz-Stellplätzen (incl. eines Schwerbehindertenstellplatz) eingearbeitet. In der Konsequenz würde dies dazu führen, dass wesentliche Komponenten des o. g. Konzeptes nicht oder nur teilweise umgesetzt werden könnten. Im Ergebnis ergäbe sich die gewünschte platzartige Struktur mit Abstrichen, die hohe Aufenthaltsqualität ginge teilweise verloren. Das Begehen der Promenade für Fußgänger wäre in dieser Variante sowohl von den Fährschiffen aus, als auch aus Richtung der Bushaltestelle nur noch mit Einschränkungen und parallelem Kfz-Verkehr zu den Stellplätzen gegeben. Es könnten Aufstellflächen für ca. 12 - 15 Fahrzeuge (auf zwei Spuren) zur Beschickung der Fähren geschaffen werden. Des Weiteren wären zwei Bushaltestellen (Länge je 20,00 m) einschließlich Buswendeplatz und Wendemöglichkeit für Schwerlastverkehr (max. Sattelaufleger) vorgesehen.

Die Bushaltestelle in Richtung Fähren könnte an der nordöstlichen Platzseite positioniert werden, von hier wäre es möglich, ohne die Platzmitte überqueren zu müssen sicher die Fährschiffe zu erreichen. Gestalterisch könnten die Flächen des Fahrzeugverkehrs von den Flächen des Fußgängerverkehrs insbesondere durch eine unterschiedliche Oberflächengestaltung getrennt werden. Auf die Verwendung von einer klassischen Hochbordeinfassung sollte verzichtet werden. Ausnahme wären hierbei die beiden Bushaltestellen, welche entsprechend mit Busbordsteinen für den barrierefreien Ein- und Ausstieg hergestellt werden müssten.

### 3.2.2 Fährvorplatz Variante 2:

Mit dieser Variante könnte der Platzcharakter des Fährhafenvorplatzes betont und ein lebenswerter Stadtplatz in prominenter Lage geschaffen werden. Dafür wären die unterschiedlichen Verkehre zu strukturieren und zu ordnen. Dabei wäre eine Hauptkomponente der Gestaltung, den ruhenden Verkehr aus dem nördlichen Platzbereich zu verlagern, um hier Platz für den Fußgängerverkehr und zum Verweilen zu schaffen. Lediglich die erforderliche Zufahrt zur Tankstelle (für Belieferungsverkehr) sowie im Bedarfsfall für Servicefahrzeuge zu einer dort liegenden Fähre (Möglichkeit eines Mobilkrans nebst Aufstellfläche, um größere Reparaturen wie Motortausch u. dgl. durchführen zu können) bliebe erhalten. Mit dieser Variante würde ein hochwertiger Aufenthaltsbereich geschaffen. Der gesamte südliche Platzbereich mit seinem Kfz- und Fahrradverkehr, den Bushaltestellen mit

Wendemöglichkeiten, den Aufstellflächen für die beiden Fähren sowie den Fußgängerverkehren wären analog der Variante 1 organisiert. Im nördlichen Teil des für den Kfz-Verkehr vorgesehenen Bereichs des Fährvorplatzes könnten zwei Schwerbehindertenstellplätze vorgesehen werden.

### 3.3.3 Fährvorplatz Variante 3:

Auch in dieser Variante wäre der Kerngedanke, den Platzcharakter des Fährhafenvorplatzes zu betonen und die unterschiedlichen Verkehre zu strukturieren und zu ordnen. Grundsätzlich würde sich die Variante 3 wie die Variante 2 gestalten. In Variante 3 wäre allerdings eine dritte Spur im Bereich der Aufstellflächen für Fahrzeuge zur Beschickung der Fähren eingearbeitet. Der Fahrradstreifen würde dafür über die zweite Spur der nördlichen Bushaltestelle geleitet.

### 3.3.4 Ufereinfassung

Die Planung der Ufereinfassung betrifft sowohl den Teilbereich A, als auch den Teilbereich B. Die vorhandene Stahlspundwand als Ufereinfassung ist abgängig und muss ersetzt werden. Grundsätzlich sind für die Wiederherstellung einer Ufereinfassung mehrere Varianten möglich. Varianten, die eine größere Änderung der geometrischen Randbedingungen bedingen, wie z. B. eine Vorschüttung kommen aus schiffahrtstechnischen Gründen nicht in Betracht. Das bedeutet, dass nur eine Erstellung einer senkrechten Ufereinfassung in Erwägung zu ziehen ist. Gestalterisch wären unterschiedliche Höhen der Geländeoberkante möglich. Die Verfüllung zwischen alter und neuer Spundwand sollte aus Gründen des Korrosionsschutzes mit Füllbeton erfolgen.

### 3.2.5 Niedrigwassertreppe

Die Niedrigwassertreppe könnte als Spundwandkasten mit den entsprechenden Podesten etc. wiederhergestellt werden. Vorrangig sollten die Stahlspundwände im Bereich des Publikumsverkehrs mit einer Stahlbetonverkleidung versehen werden.

Bezüglich der Lage der Niedrigwassertreppe sind mehrere Varianten denkbar. Die Möglichkeit, den Bereich der Niedrigwassertreppe als Ruheliegeplatz für die Fähre weiterhin zu nutzen, ist anzustreben, um bei allen möglichen Wasserständen „frei reagieren zu können“. Nachteilig an der Lage der Niedrigwassertreppe im Bereich des Schiffs liegeplatzes der Fähre wäre, dass die Niedrigwassertreppe während der Liegezeit einer Fähre nicht für andere Nutzer genutzt werden könnte. Ggf. würden auch die – ohnehin vorgesehenen – Sitzstufen ausreichen, um für die Fähre auch bei niedrigeren Wasserständen ausreichende Möglichkeiten zu bieten. Dies wäre im weiteren Planungsprozess noch abzustimmen.

### 3.2.6 Tankstelle

Eine Bootstankstelle muss in jedem Fall auch zukünftig vorhanden sein. Im Zusammenhang mit der Lage der künftigen Niedrigwassertreppe und des Fähr liegeplatzes wurden zwei sinnvolle Möglichkeiten zur Lage der Bootstankstelle erarbeitet. In Variante 1 befindet sich die Bootstankstelle in derselben Lage wie bisher. Die Zapfsäulen sind etwas verschränkt gegenüber dem Betriebsgebäude. In Variante 2 sind die Zapfsäulen direkt gegenüber dem Betriebsgebäude positioniert.

Bei allen Lösungsvorschlägen ist die Betankungsfläche gemäß TRwS 781 (DWA-A 781) und TRwS 783 (DWA-A 783) auszubilden (Absenkrinne, flüssigkeitsdichte Fahrbahn im abgesenkten Bereich).

Zu planen wäre zukünftig eine Lösung, bei der auch der Befüllstutzen in der eingefassten Fläche liegt. Eine Abscheideanlage wäre vorzusehen.

Zusätzlich wird die Option geprüft, ob eine Abwasserinfrastruktur für Schiffsabwässer im Tankstellenbereich zu realisieren wäre. Mittelgroße Schiffe, die die Anlage im Passathafen nicht nutzen können, würden hier eine Möglichkeit zur Entsorgung erhalten.

### 3.3 Teilbereich B – Kaikante, Promenade und Multifunktionsfläche

Die Ufereinfassung (Kaikante) wurde für den Bereich der senkrechten Ufereinfassung bereits weiter oben behandelt und wird hier deshalb nicht noch einmal dargestellt. Der sich anschließende Bereich mit einem Steindeckwerk ist im Eigentum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und wird nicht verändert.

Weitere Planungsrandbedingungen, die gemeinsam mit den beteiligten Bereichen festgelegt wurden, zur Kohlenhofpromenade:

- Promenadenbreite  $B = \min 6,0$  m auf ganzer Länge (wie vorhanden bzw. dort, wo vorhanden)
- der Promenadenweg ist, möglichst in wasserdurchlässiger, gebundener Bauweise (Asphalt bzw. Farbasphalt) auszubilden
- der Bereich der Multifunktionsfläche wird zukünftig nicht Teil des LSG werden.
- die Multifunktionsfläche ist mit unterschiedlichsten Sport- und Spielmöglichkeiten auszugestalten, welche im Einklang mit der nachbarschaftlichen Wohnbebauung stehen
- es werden Infotafeln und sanitäre Einrichtungen im Bereich der Multifunktionsfläche errichtet
- Der Verbindungsweg in das Quartier Kohlenhof soll in die Gestaltung mit einbezogen werden
- es wird eine naturnahe Gestaltung der Fallschutzmaterialien (Kies, Sand, Holzhackschnitzel) im Bereich der Sport- und Spielflächen angestrebt, gebundene Fallschutzbeläge (Kunststoff oder Fallschutzvlies) soll es nicht geben
- Erschließungswege innerhalb der Multifunktionsfläche seitlich des Promenadenweges sind als durchlässige bzw. teildurchlässige Oberflächenbeläge (wie wassergebundene Wegedecken) auszubilden
- barrierefreie Erschließung sämtlicher Wege- und Platzflächen

Im Bereich der Multifunktionsfläche könnte landseitig des Promenadenweges in Längsausrichtung eine kompakte Fläche mit einem vielfältigen Spiel- und Sportangebot angeordnet werden. Die Fläche, welche mit ihrem Spiel- und Sportangebot im Einklang zur nachbarschaftlichen Wohnbebauung zu entwickeln wäre, würde rückwärtig zur Wohnbebauung mittels geschlossener naturnaher Gehölzpflanzung (Sträucher und Bäume) eingefasst. Dies würde einerseits den gewünschten Sichtschutz und andererseits eine entsprechende Abstandsfläche zum Wohnquartier des Kohlenhofs bieten. Darüber hinaus würde durch die entstehende Vegetationsstruktur der nördlich ansetzende Uferwald bis in die Multifunktionsfläche verlängert werden und das Sport- und Spielangebot im Umkehrschluss in eine umfängliche und natürliche Grünstruktur eingebettet.

Wasserseitig, der Sport- und Spielfläche gegenüberliegend, sind längs des Promenadenweges direkt angrenzend Sitzstufenanlagen und Liegelandchaften möglich. Abschließend könnte die geplante Infrastruktur durch Sitzpodeste sowie Möglichkeiten für die Anordnung von Sanitäreinrichtungen ergänzt werden.

Alle drei aufgezeigten Varianten variieren in ihren Flächenaufteilungen und Flächengrößen der Sport- und Spiel-, Grün- und Wegeflächen sowie ihrer wasserseitigen Sitzstufenanlagen und Liegelandchaften.

### 3.4 Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

Planungsrandbedingungen, die gemeinsam mit den beteiligten Bereichen festgelegt wurden, für die Gestaltung der Nordspitze / Kohlenhofspitze:

- Promenadenbreite  $B = \min 6,0$  m auf ganzer Länge (wie vorhanden bzw. dort, wo vorhanden)
- der Promenadenweg ist, in möglichst in wasserdurchlässiger, gebundener Bauweise (Asphalt bzw. Farbasphalt) und im Bereich der Platzfläche bei der Aussichtsplattform in Pflasterbauweise wie der Fährvorplatz auszubilden
- Gestaltung eines Aussichtspunktes am nördlichsten Ende der Promenade
- es sollen keine Elemente über die Kohlenhofspitze bzw. über das Deckwerk hinausragen - Vor dem Uferwald, landseitig der Promenade, sind keine größeren versiegelten oder teilversiegelten Flächen z. B. für größere Banknischen etc. gewünscht - Es sind entlang des Promenadenweges in angemessener Stückzahl Sitzbänke anzuordnen

#### 3.4.1 Nordspitze Variante 1:

In allen drei Varianten sieht der mögliche Gestaltungsvorschlag am nördlichen Abschluss der Promenade, mit Blick Richtung Ostsee, einen Aussichtspunkt vor. Die Promenade würde davor platzartig ausgeweitet werden und rückwärtig vor der Uferwaldkulisse mehrere Sitzmöglichkeiten bieten.

Die Variante 1 stellt eine „Loop-förmige“ Aussichtsplattform dar, welche höhenmäßig oberhalb des Promenadenweges gelegen ist. Die Aussichtsplattform wäre über zwei barrierefreie Erschließungswege erreichbar. Promenadenseitig der Aussichtsplattform würden sich mehrere Sitzstufen in Richtung Wasser der Trave staffeln. Die Sitzstufenanlage wäre in das vorhandene Deckwerk eingebettet.

#### 3.4.2 Nordspitze Variante 2:

In ihren Grundzügen entspricht die Variante 2 der möglichen Gestaltung der Variante 1. Jedoch würde die Aussichtsplattform auf ihrer gesamten Länge an die Sitzstufenanlage gekoppelt. Die eigentliche Plattform würde unterhalb des Promenadenniveaus angesiedelt werden und die Besucher näher zur Wasseroberfläche der Trave führen. Auch in dieser Variante würde die Aussichtsplattform über zwei barrierefreie Erschließungswege an die Promenade angeschlossen.

#### 3.4.3 Nordspitze Variante 3:

Die platzartige Ausweitung der Promenade an der Nordspitze würde lediglich eine Sitzstufenanlage mit mehreren Stufen in Richtung Wasser der Trave erhalten. Auf eine Aussichtsplattform würde verzichtet. Darüber hinaus würde die platzartige Aufweitung an der Nordspitze ebenfalls rückwärtig vor der Uferwaldkulisse mehrere Sitzmöglichkeiten erhalten.

## 3.5 Oberflächengestaltung

### Befestigte Flächen und Vegetation

Für eine bessere Ablesbarkeit der Teilflächen und unterschiedlichen Nutzungen bzw. Nutzungsansprüche des Fährplatzes, der Promenade, der Multifunktionsfläche und der Kohlenhofspitze könnten die Oberflächenbeläge entsprechend differenziert und entlang des Promenadenverlaufes wie folgt gegliedert werden.

Die Platzflächen des Fährplatzes und der Nordspitze könnten einen Pflasterbelag in gleicher Optik erhalten. Die Verwendung von Pflasterbelag wäre in Anlehnung der nahen Beach Bay Promenade. Der Belag der Kohlenhofpromenade sollte sich jedoch deutlich von der Oberflächengestaltung des Beach Bay abheben.

Grundsätzlich wären alle Wege und Platzflächen barrierefrei auszubilden. Die Sitzstufenanlagen des Fährplatzes, wasserseitig der Multifunktionsfläche sowie der Nordspitze könnten wahlweise aus Sichtbeton oder Naturstein hergestellt werden. Die Liegellandschaft und Sitzpodeste im Bereich der Multifunktionsfläche sowie sämtliche Sitzbänke könnten für einen besseren Sitzkomfort mit Holzauflagen geplant werden. Im Rahmen der Vegetation wäre die Schaffung eines „grünen“ Sichtschutzes und Abstandsgrüns zu der nachbarschaftlichen Bebauung des Kohlenhofes durch eine naturhafte, geschlossene Gehölzstruktur, bestehend aus Sträuchern, Großgehölzen und Bäumen vorzusehen.

## 4 Weiterer Ablauf

### Teilbereich B und C

#### Spundwand und Promenade Kohlenhofkai (LPA-Flächen) und Wegeverbindung zum Beach Bay (Fläche Bereich Schule und Sport)

Die weitere Planung zur Umgestaltung der LPA-Flächen und der Wegeverbindung zum Beach Bay erfolgt durch die LPA und in Abstimmung mit allen zu beteiligenden Bereichen. Im weiteren Planungsprozess werden die möglichen Varianten der Konzeptstudie weiter untersucht und bewertet.

Es ist vorgesehen, die Ergebnisse der Planungen in einem zweiten Bericht im 4. Quartal 2023 vorzustellen.

Aufgrund des kritischen Zustandes der Ufersicherung ist die Planung und Umsetzung der neuen Spundwand dringlich. Inzwischen mussten Bereiche auf der Landseite abgesperrt werden.

Die Planung für den Ersatzneubau Ufersicherung wurde von der LPA im August 2022 ausgeschrieben und soll spätestens im Oktober 2022 starten. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist für November 2023 vorgesehen.

Die Vorlage zur Freigabe des Projektes erfolgt nach Abschluss der Entwurfsplanung.

Die Planungen für die Freiraumgestaltung und Verkehrsanlagen sollen nach Kenntnisnahme des Berichts ausgeschrieben werden. Es ist davon auszugehen, dass die notwendigen gestalterischen Abstimmungen sowie die Umsetzung der technischen Planungen und baulichen Einzelmaßnahmen zur Erreichung aller vorgenannten Projektziele einen zeitlichen Vorlauf erfordern, der über die Standfähigkeit der Ufereinfassung deutlich hinausgeht. Die Versagenswahrscheinlichkeit des Ufers steigt und kann zu nicht kalkulierbaren Sofortmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit führen und zu weiteren Sperrungen.

Trotz der separaten baulichen Umsetzung ist die spätere Einbindung der Spundwand in das Gestaltungskonzept möglich, da der Ersatzneubau mit keinen konstruktiven Elementen in die Flächen eingreifen soll.

Die LPA hat Ende August 2022 zusammen mit dem Förderlotsen der Hansestadt Lübeck das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein besucht, um Fördermöglichkeiten hinsichtlich der Umgestaltung der Flächen auszuloten. Im Ergebnis wurden Fördermöglichkeiten in Aussicht gestellt. Ob und in wie fern diese Möglichkeiten genutzt werden können, hängt von der Konkretisierung der Projektinhalte und der Gestaltung ab.

## **Teilbereich A**

### Fährplatz

Der Fährplatz kann räumlich und die Planung auch fachlich von der Gestaltung des Promenadenrundlaufes abgegrenzt werden. Im Sinne einer zügigen Umsetzung des Promenadenrundlaufes hat sich die Verwaltung dazu entscheiden, die Projekte getrennt weiterzuverfolgen.

Bei der Umgestaltung des Fährplatzes handelt es sich um ein komplexes, eigenständiges Projekt, welches eventuell auch im Zusammenhang mit der Überplanung der Mecklenburger Landstraße zu betrachten wäre.

Die dafür erforderlichen Ressourcen werden zu einem späteren Zeitpunkt geordnet.

Grundsätzlich an dieser Stelle noch der Hinweis, dass die endgültige Entscheidung zur Verkehrsführung auf dem Fährvorplatz im Rahmen des Anordnungsverfahrens bei der Straßenverkehrsbehörde getroffen werden würde. Insofern hat z.B. die Darstellung der Führung der Radfahrenden in den Varianten nur informellen Charakter. Die endgültige Planung hängt unter anderem von der Weiterführung in Richtung Mecklenburger Landstraße ab.

Aufgestellt:

A. Höhn

Abteilungsleiterin

5.691.2

# Travemünde Kohlenhofkai

## Konzeptstudie

### Fotodokumentation

Ingenieurgemeinschaft  
Ingenieurbüro Mohn GmbH - Beratende Ingenieure + Siller Landschaftsarchitekten



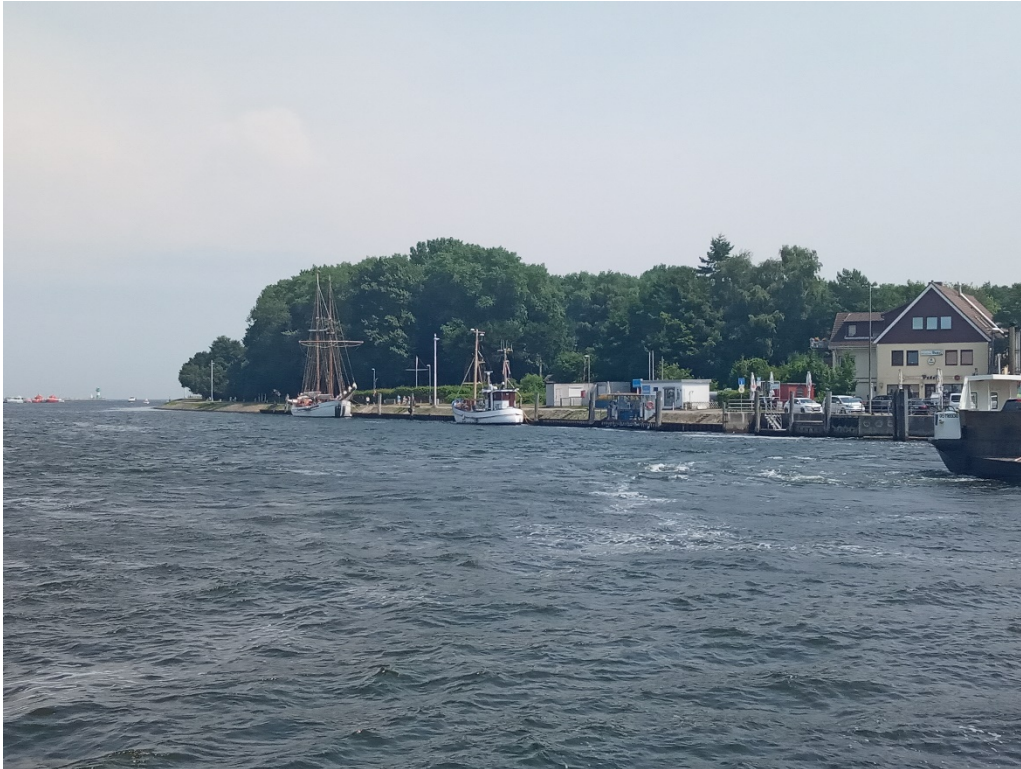


Bild 1: Ansicht Kohlernhofkai



Bild 2: Fährhafenvorplatz



Bild 3: Fährhafenvorplatz, Bushaltestelle und Fußgängerüberweg



Bild 4: Fährhafenvorplatz, Aufstellfläche



Bild 5: Fährhafenvorplatz, Fußgängerüberweg und Fahrradstellplätze



Bild 6: Niedrigwassertreppe



Bild 7: Niedrigwassertreppe



Bild 8: Tankstelle, Bürogebäude und Betankungsbereich



Bild 9: Tankstelle, Zapfsäulen



Bild 10: Tank der Tankstelle



Bild 11: Ufereinfassung mit Spundwand und Deckwerk (Bereich I), Promenadenweg



Bild 12: Detail Poller (Doppelpoller)



Bild 13: Spundwandholm, Detail Bereich Steigeleiter und Reibepfahl



Bild 14: Übergang Spundwand mit Deckwerk zu Deckwerk ohne Spundwand



Bild 15: Promenade, landseitige Einfassung mit Hochborden, Abgrenzung mit Pollern



Bild 16: Promenade, Blick in den rückwärtigen Bereich (Häuser im Bereich der Straße „Kohlenhof“)



Bild 17: Promenade, Blick in Richtung SW



Bild 18: Promenade, Blick in Richtung NNO



Bild 19: Durchgang zum Passathafen



Bild 20: Kunst im Promenadenbereich



Bild 21: Kohlenhofspitze, platzartige Erweiterung



Bild 22: Kohlenhofspitze, platzartige Erweiterung



Bild 23: Kohlenhofspitze, Ufereinfassung



# Lübeck-Travemünde, Priwall - Kohlenhofkai

Präsentation zur Konzeptstudie für die Umgestaltung

Anlage 3



## 3.1 Gesamtkonzept

### Gestaltungsansatz:

Gestaltung der gesamten Kohlenhofpromenade als konsumfreier, öffentlicher Freiraum für alle Bevölkerungsteile und Besucherinnen.

Neuordnung und Strukturierung der unterschiedlichen Verkehre im Bereich des Fährplatzes. Entwicklung eines attraktiven Stadtplatzes in erster Lage mit hoher Aufenthaltsqualität und Vorrang für Fußgänger.

Schaffung von vielfältigen Spiel- und Sportangeboten im Bereich der Multifunktionsfläche im Einklang mit der nachbarschaftlichen Wohnbebauung des Kohlenhofs.

Schaffung eines Aussichtspunktes an der Nordspitze mit hoher Aufenthaltsqualität.





## 3.1 Gesamtkonzept

### Übergeordnete Raumstruktur und Vegetation:

Als Sichtschutz und Abstandsgrün zu nachbarschaftlicher Bebauung ist eine geschlossene Gehölzstruktur geplant.

Bestehend aus Sträuchern, Großgehölz und Bäumen.

Verlängerung des Uferwaldes als Promenadenpark in Richtung Fährplatz.

Der Fährplatz erhält Straßenbäume und schließt somit an die Allee der Mecklenburger Landstraße an.

Zwischen Uferwald und Promenade entsteht eine lange „grüne Fuge“ mit vielfältiger krautiger und verholzender Vegetation des Lebensbereich Gehölzrand.





## 3.2 Teilbereich A – Fährplatz und Kaikante

### Teilbereiche:

- A – Fährplatz und Kaikante
- B – Kaikante und Multifunktionsfläche
- C – Nordspitze / Kohlenhofspitze







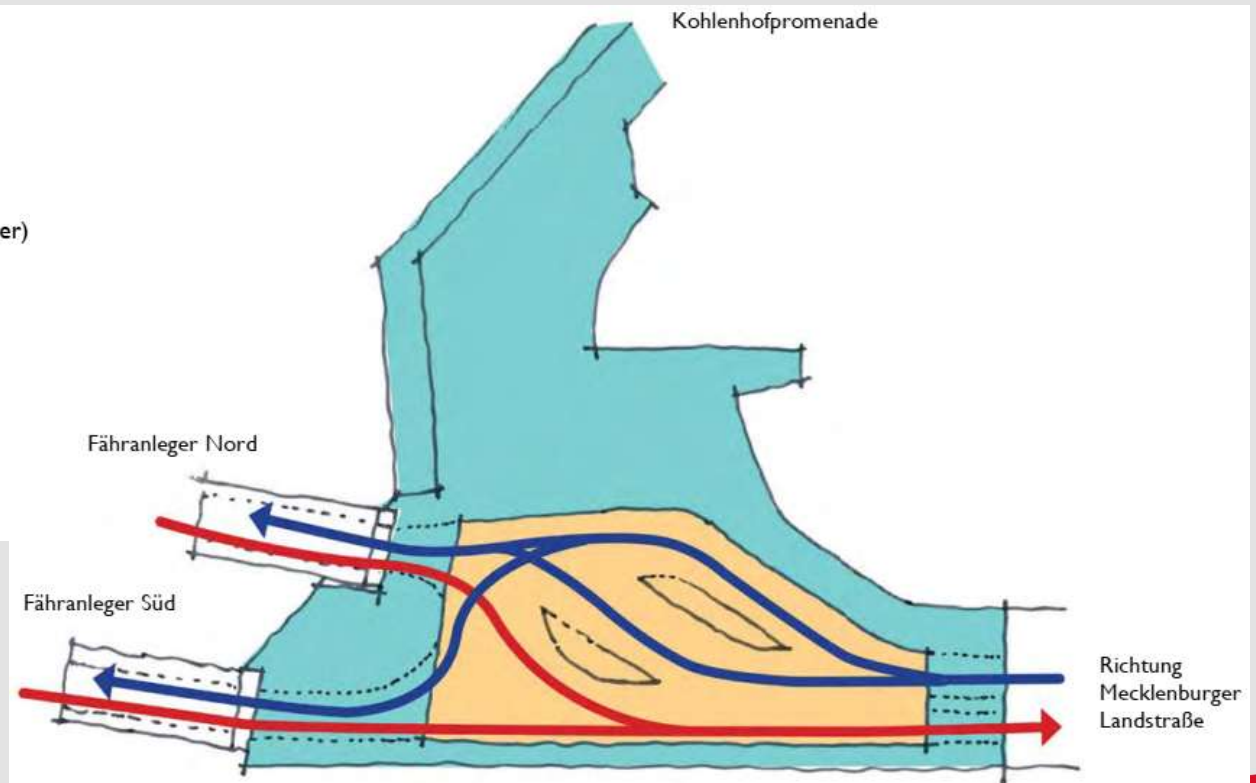


### 3.2 Teilbereich A – Fährplatz und Kaikante

#### Konzept Verkehre – alle Varianten:

#### Verkehrsflächen

-  Flächen mit Vorrang für Fußgänger  
(Kohlenhofpromenade auch für Radfahrer)
-  motorisierte Fahrzeuge (ÖPNV,  
Individualverkehr der Fährgäste)
-  Motorisierte Verkehre Richtung Fähr  
(ÖPNV, Individualverkehr)
-  Motorisierte Verkehre Richtung  
Mecklenburger Landstraße (ÖPNV,  
Individualverkehr)













### 3.2.1 Teilbereich A – Fährvorplatz – Variante 1

#### Verkehr, Bootsanleger und Tankstelle – Variante I:

##### Verkehrsflächen / Fähranleger

-  Tankstellengebäude
-  Liegeplatz Fähre, ca. 36 x 14 m (Positionierung Fähre auch unabhängig und ohne von Niedrigwassertreppe möglich)
-  Niedrigwassertreppe (Positionierung auch unabhängig von Fährliegeplatz möglich)
-  Stellfläche für Mobilkran, ca. 16 x 7 m
-  Wartehäuschen Fähre, Kassenhäuschen, Kassensautomat
-  Haltestelle Linienbus, Länge 20 m
-  z. B. E-Mobilität, Kurzzeitparker, „Kiss & Ride“
-  Fahrradschutzstreifen













### 3.2.2 Teilbereich A – Fährvorplatz – Variante 2

#### Verkehr, Bootsanleger und Tankstelle – Variante 2:

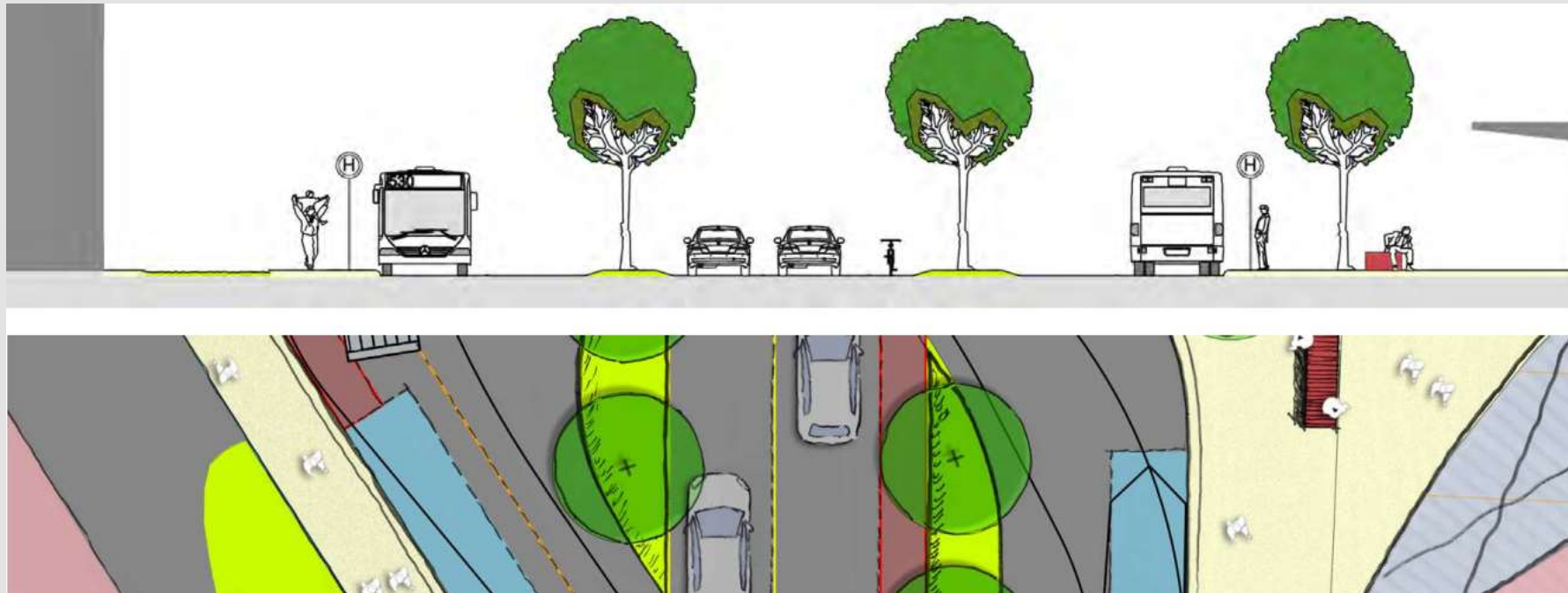
##### Verkehrsflächen / Fähranleger

-  Tankstellengebäude
-  Liegeplatz Fähre, ca. 36 x 14 m (Positionierung Fähre auch unabhängig und ohne von Niedrigwassertreppe möglich)
-  Niedrigwassertreppe (Positionierung auch unabhängig von Fährliegeplatz möglich)
-  Stellfläche für Mobilkran, ca. 16 x 7 m
-  Wartehäuschen Fähre, Kassenhäuschen, Kassenautomat
-  Haltestelle Linienbus, Länge 20 m
-  Schwerbehindertenstellplätze
-  Fahrradschutzstreifen





### 3.2.1+2 Teilbereich A – Fährvorplatz – Variante 1+2













### 3.2.3 Teilbereich A – Fährvorplatz – Variante 3

#### Verkehr, Bootsanleger und Tankstelle – Variante 3:

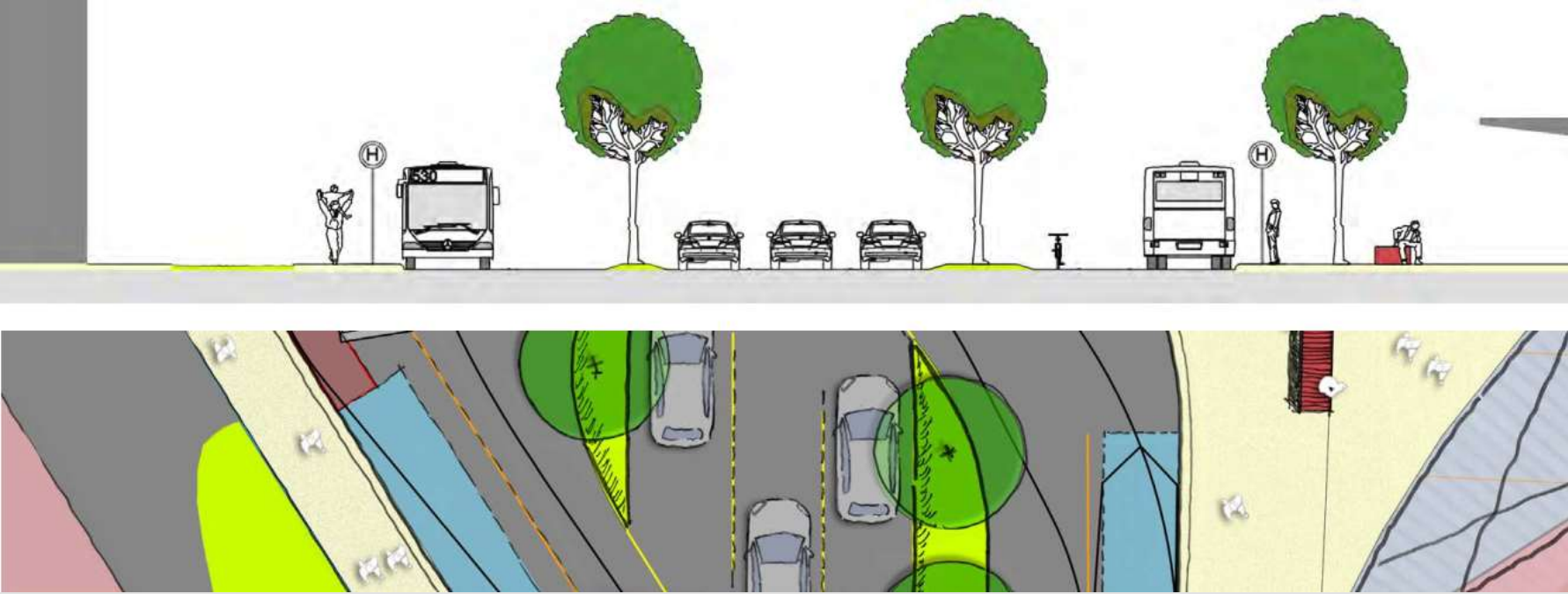
##### Verkehrsflächen / Fähranleger

-  Tankstellengebäude
-  Liegeplatz Fähre, ca. 36 x 14 m (Positionierung Fähre auch unabhängig und ohne von Niedrigwassertreppe möglich)
-  Niedrigwassertreppe (Positionierung auch unabhängig von Fährliegeplatz möglich)
-  Stellfläche für Mobilkran, ca. 16 x 7 m
-  Wartehäuschen Fähre, Kassenhäuschen, Kassenautomat
-  Haltestelle Linienbus, Länge 20 m
-  z. B. E-Mobilität, Kurzzeitparker, „Kiss & Ride“
-  Fahrradschutzstreifen





### 3.2.3 Teilbereich A – Fährvorplatz – Variante 3





### 3.2.4 Teilbereich A – Ufereinfassung

Fährliegeplatz Bestand



Idee Sitzstufen und Fährliegeplatz





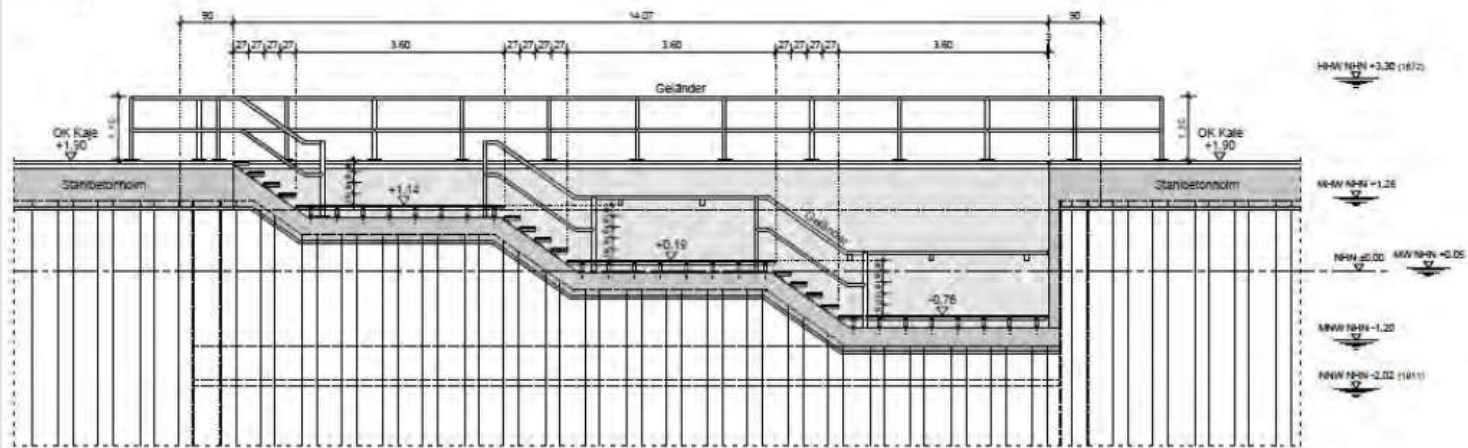
### 3.2.5 Teilbereich A – Niedrigwassertreppe

Lage in Abstimmung mit dem Fährbetrieb. Ggf. eine Verschiebung nach Nord-Ost, um zusätzlichen Platz für ein liegendes Fährschiff zu schaffen und die NW-Treppe dennoch nutzbar zu lassen.

#### PRINZIPISKIZZE NIEDRIGWASSERTREPPE

Ansicht

M. 1 : 50



NW-Treppe mit Gitterroststufen und –podesten



### 3.2.6 Teilbereich A – Tankstelle

Tankstelle Bestand



Idee Sitzstufen und Tankstelle

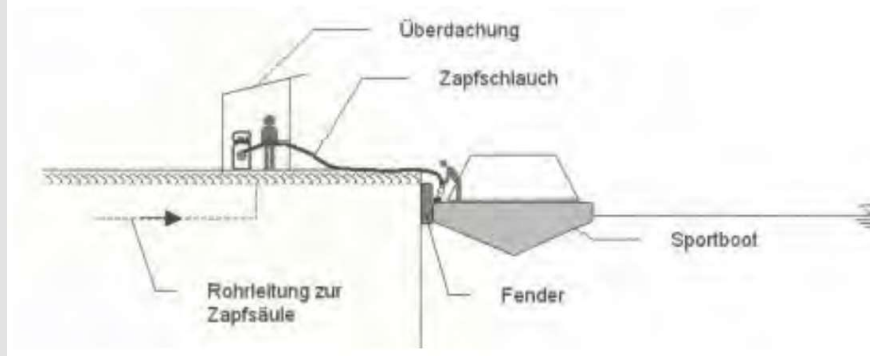




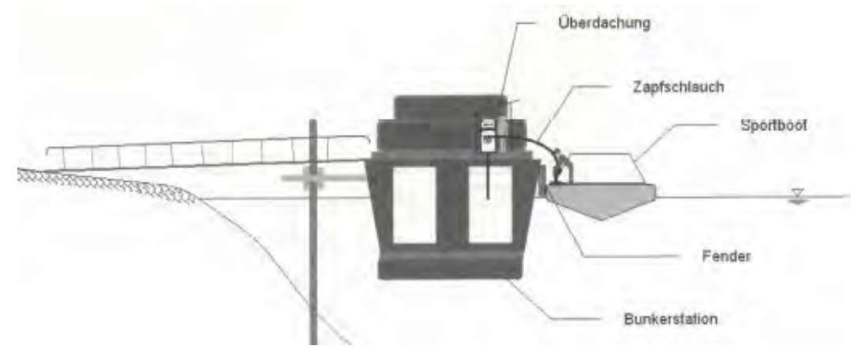
### 3.2.6 Teilbereich A – Tankstelle

Grundsätzlich werden zwei Varianten untersucht:

Variante 1: Lösung wie bisher: Betankung mit der Zapfpistole, die Zapfsäule befindet sich am Ufer



Variante 2: Betankung aus Bunkerstation mit Zapfsäule





### 3.3 Teilbereich B – Kaikante, Promenade und Multifunktionsfläche

Teilbereiche:

A – Fährplatz und Kaikante

B – Kaikante und Multifunktionsfläche

C – Nordspitze / Kohlenhofspitze





### 3.3 Teilbereich B – Kaikante, Promenade und Multifunktionsfläche

#### Bootsanleger, Sitzstufen, Multifunktionsfläche – Variante I:

##### Spiel-, Sport- und Freizeitflächen

- Outdoorfitness, Calisthenics, Street-Workout, Bouldern etc.
- Kinderspielfläche, Kinderspielplatz z. B. Thema „Kohlenhof“
- Multifunktionsfläche, Boule, Tischbankkombinationen mit Schach, Backgammon etc., ggf. mit Baumpflanzung
- Sichtschutzpflanzung Baum- und Strauchpflanzungen (in Teilen Spiel-, Picknick oder Liegewiese möglich)
- Sitzpodeste, Standort Sanitäreinrichtungen
- Sitzstufenanlage Beton o. Naturstein
- Liegelandschaften mit Holzauflege





### 3.3 Teilbereich B – Kaikante, Promenade und Multifunktionsfläche

#### Bootsanleger, Sitzstufen, Multifunktionsfläche – Variante 2:

#### Spiel-, Sport- und Freizeitflächen

- Outdoorfitness, Calisthenics, Street-Workout, Bouldern etc.
- Kinderspielfläche, Kinderspielplatz z. B. Thema „Kohlenhof“
- Multifunktionsfläche, Boule, Tischbankkombinationen mit Schach, Backgammon etc., ggf. mit Baumpflanzung
- Sichtschutzpflanzung Baum- und Strauchpflanzungen (in Teilen Spiel-, Picknick oder Liegewiese möglich)
- Sitzpodeste, Standort Sanitäreinrichtungen
- Sitzstufenanlage Beton o. Naturstein
- Liegelandschaften mit Holzauflege





### 3.3 Teilbereich B – Kaikante, Promenade und Multifunktionsfläche

#### Bootsanleger, Sitzstufen, Multifunktionsfläche – Variante 3:

##### Spiel-, Sport- und Freizeitflächen

- Outdoorfitness, Calisthenics, Street-Workout, Bouldern etc.
- Kinderspielfläche, Kinderspielplatz z. B. Thema „Kohlenhof“
- Multifunktionsfläche, Boule, Tischbankkombinationen mit Schach, Backgammon etc., ggf. mit Baumpflanzung
- Sichtschutzpflanzung Baum- und Strauchpflanzungen (in Teilen Spiel-, Picknick oder Liegewiese möglich)
- Sitzpodeste, Standort Sanitäreinrichtungen
- Sitzstufenanlage Beton o. Naturstein
- Liegellandschaften mit Holzauflege





### 3.4 Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

Teilbereiche:

- A – Fährplatz und Kaikante
- B – Kaikante und Multifunktionsfläche
- C – Nordspitze / Kohlenhofspitze









### 3.4 Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

#### Uferwald, Deckwerk und Aussichtsplattform – Variante I:

#### Platz- und Wegeflächen

-  Aussichtsplattform – von Promenade erhaben, mit Sitzmöglichkeiten
-  Sitzstufen – wasserseitig, unterhalb der Promenade
-  Platzfläche Kohlenhofspitze reduziert, Ausbildung „Grüne Fuge“
-  Sitzbänke – vor Uferwald direkt an Promenadenweg









### 3.4 Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

#### Uferwald, Deckwerk und Aussichtsplattform – Variante 2:

#### Platz- und Wegeflächen

-  Aussichtsplattform – Höhenlage unterhalb Promenade, mit Sitzmöglichkeiten
-  Sitzstufen – wasserseitig, unterhalb der Promenade
-  Platzfläche Kohlenhofspitze reduziert, Ausbildung „Grüne Fuge“
-  Sitzbänke – vor Uferwald direkt an Promadenweg








### 3.4 Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

#### Uferwald, Deckwerk und Aussichtsplattform – Variante 3:

#### Platz- und Wegeflächen

- Keine Aussichtsplattform
-  Sitzstufen – wasserseitig, unterhalb der Promenade
-  Platzfläche Kohlenhofspitze reduziert, Ausbildung „Grüne Fuge“
-  Sitzbänke – vor Uferwald direkt an Promenadenweg





### 3.4 Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

Aussichtsplattform – Blick Richtung Vorderreihe Travemünde

Variante 1 – Variante 2 – Variante 3





### 3.4 Teilbereich C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

Aussichtsplattform – Blick Richtung Passathafen

Variante 1 – Variante 2 – Variante 3





### 3.5 Oberflächengestaltung

#### Befestigte Flächen und Vegetation:

-  Betonsteinpflaster: Platzflächen und Erschließungswege
-  Asphalt: Fährplatz incl. Bushaltestelle und ruhender Verkehr
-  Farbasphalt: Promenadenweg und Weg von Nordspitze bis Beach Bay
-  Farbasphalt: Fährplatz Übergänge zur Fähre und Bereich Kassenhäuschen
-  Wassergebundene Wegedecke: Erschließungswege Multifunktionsfläche
-  Fallschutzbeläge, Naturmaterialien ungebunden: Spiel- und Sportflächen
-  Holzauflage: Liegellandschaft, Sitzpodeste und Aussichtsplattform
-  Sichtbeton: Betonholm Spundwandkopf, Promenadeneinfassung
-  Sichtbeton o. Naturstein: Sitzstufen
-  Kaikante
-  Rasen/Vegetation: Multifunktionsfläche, Uferwaldkante, „Grüne Fuge“





► **Nr. VO/2022/11609**  
öffentlich

Lübeck, 28.10.2022

## Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Arnd Babendererde (E-Mail: arnd.babendererde@luebeck.de Telefon: 122-6510)

**Projektfreigabe für "Verwaltungszentrum am Mühlentor, Brandschutz und Raumplanung", hieraus: vorgezogene Maßnahme Trafo und NSHV, Kronsfordter Allee 2-6, 23560 Lübeck, über 175.000,- EUR**

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.11.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.12.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
06.12.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Erteilung der Projektfreigabe für die Baumaßnahme „Verwaltungszentrum am Mühlentor – Brandschutz und Raumplanung“, hieraus als vorgezogene Maßnahme die Erneuerung der Trafostation und der elektrischen Hauptverteilung, auf der Grundlage der eingereichten und vorliegenden EW-Bau.

### Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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


Ja  
Nein- Begründung:

Die Durchführung der Planung des Vorhabens berühren nicht die Interessen von Kindern.

Die Maßnahme ist:


neu  
freiwillig  
vorgeschrieben durch:

--	--

Finanzielle Auswirkungen:

- Ja (Anlage 1)  
 Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- Nein  
 Ja – Begründung:

Mittelbar wird die Möglichkeit eröffnet, die eigenproduzierten Erträge aus erneuerbaren Energiequellen elektrotechnisch einzubinden.

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

--

### **Begründung:**

#### **1 Allgemeines**

Im Rahmen der Brandschutzsanierung des Verwaltungszentrums Mühlentor (VzM) wurde im ersten Bauabschnitt (BA 01) die ehemalige Kantine im Haus Kronsforde zu Büroflächen umgebaut. Diese Fläche wird während der etagenweisen Brandschutzsanierung als Interimsflächen für die im VzM betreffenden Fachbereiche genutzt.

Im Zuge der Planungsbearbeitung und voraussichtlichen baulichen Umsetzung ab 2023 für Haus Trave und Verbindungsgang ist zeitlich im Vorlauf die Erneuerung der elektrischen Hauptversorgung für den Standort eingeordnet.

#### **1.2 Anlass für diese Vorlage**

Nach § 1 Nr.1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist die Freigabe durch den Hauptausschuss zur Umsetzung von Bau-, Dienst- oder Lieferleistungen für Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsvolumen ab 175.000 € netto auf der Grundlage der jeweiligen Kostenberechnung bzw. EW-Bau erforderlich.

#### **1.3 Aktueller Stand der Gesamtmaßnahme**

Mit Abschluss des ersten Bauabschnittes (BA01) der Pilotfläche „Multispace“ im 5. OG Haus Kronsforde im Jahr 2020 sind die Voraussetzungen geschaffen worden, die Brandschutzsanierung und die Raumplanung des Verwaltungszentrums Mühlentors umfassend durchzuführen.

In den Jahren 2020 und 2021 sind im Zuge der durchgeführten VgV-Verfahren die erforderlichen Fachplaner vertraglich gebunden worden.

Die Planungen für den derzeit zu bearbeitenden zweiten Bauabschnitt (BA 02) „Brandschutz und Raumplanung“ umfasst das Teilobjekt Haus Trave sowie Verbindungsgang (TO1).

Vorgesehener Bearbeitungsablauf der Gesamtmaßnahme, Stand Oktober 2022:

BA02 als Bearbeitung Haus Trave und Verbindungsgang, (TO1):

- Derzeitige Bearbeitung Entwurfsphase (LP3), erwarteter Abschluss und Vorliegen der hieraus resultierenden EW-Bau für den BA 02 bis Ende 2022
- Ausführungsplanung und Vergabevorbereitungen (LP5-7) aller vergaberelevanten Bauleistungen bis Juli 2023
- Beauftragungen und anschließende Bauumsetzung ab September 2023
- Voraussichtliche Fertigstellung TO1 in Januar 2025

BA03 als Bearbeitung Haus Altbau (TO2):

- Beginn Vorplanung (LP2) ab Januar 2024, Abschluss Ende des 1. Quartal 2024
- Bearbeitung Entwurfsphase (LP3) ab dem 2. Quartal 2024, erwarteter Abschluss und Vorliegen der EW-Bau für den BA 03 bis Ende des 3. Quartal 2024
- Beginn Ausführungsplanung (LP5) ab dem 1. Quartal 2025, Vorliegen der Unterlagen zur Vergabe (LP7) aller vergaberelevanten Bauleistungen bis in das 3. Quartal 2025
- Beauftragungen und anschließende Bauumsetzung ab dem 3. Quartal 2025
- Voraussichtliche Fertigstellung TO2 im Dezember 2026

BA04 als Bearbeitung Haus Kronsforde (TO3):

- Beginn Vorplanung (LP2) ab September 2025, Abschluss mit Beginn des 4. Quartal 2025
- Bearbeitungsbeginn Entwurfsphase (LP3) noch im 4. Quartal 2025, erwarteter Abschluss und Vorliegen der EW-Bau für den BA 04 bis Ende des 2. Quartal 2026
- Beginn Ausführungsplanung (LP5) ab dem 3. Quartal 2026, Vorliegen der Unterlagen zur Vergabe (LP7) aller vergaberelevanten Bauleistungen bis Ende des 4. Quartal 2026
- Beauftragungen und anschließende Bauumsetzung ab dem 1. Quartal 2027
- Voraussichtliche Fertigstellung TO3 im Dezember 2026

BA05 als Bearbeitung Haus Sophienstraße (TO4):

- Beginn Vorplanung (LP2) ab dem 3. Quartal 2026, Abschluss im 4. Quartal 2026
- Bearbeitungsbeginn Entwurfsphase (LP3) im 4. Quartal 2026, erwarteter Abschluss und Vorliegen der EW-Bau für den BA 05 bis Ende des 2. Quartal 2027
- Beginn Ausführungsplanung (LP5) ab dem 3. Quartal 2027, Vorliegen der Unterlagen zur Vergabe (LP7) aller vergaberelevanten Bauleistungen bis zum 1. Quartal 2028
- Beauftragungen und anschließende Bauumsetzung ab dem 2. Quartal 2028
- Voraussichtliche Fertigstellung TO4 Mitte 2029

Die Bestandsaufnahmen und Voruntersuchungen aller Teilobjekte sind weitgehend in 2022 abgeschlossen und dokumentiert, wobei weitere Nachuntersuchungen ggf. erforderlich werden.

#### **1.4 Aktueller Stand der vorgezogenen Maßnahme Trafo + Niederspannungshauptverteilung**

Parallel und mit hoher Priorisierung wird die Erneuerung der primären elektrischen Energieversorgung für den gesamten Standort Verwaltungszentrum Mühlentor durch die Planungsbüros bearbeitet. Die derzeitige im Objekt Altbau verortete MS-Schaltanlage, die Trafostationen (2 Stück, Trafo 1 aus 1959, Trafo 2 aus 1977) sowie die Niederspannungshauptverteilung (NSHV) ist altersbedingt dringend zu erneuern. Der nicht mehr genutzte Trafo 1 stellt zudem ein Risiko für den Gewässerschutz dar, die gemessenen umweltschädigenden Kühlmittel überschreiten die geltenden Grenzwerte. (Hinweis: der Trafo 1 konnte aus der Standort-Versorgung herausgenommen werden, da im Zuge der technischen Umstrukturierung im Gesundheitsamt in 2016/17 große Lastnehmer aus der Versorgung entfernt worden sind, zudem auch durch den Wegfall des Küchenbetriebes im Haus Kronsforde).

In eine sinnhafte Reihenfolge gebracht ist die Erneuerung dieser zentralen elektrischen Einrichtungen vor der baulichen Umsetzung Haus Trave und Verbindungsgang vorzunehmen. Eine Modernisierung dieser Technik wäre zum Zeitpunkt für den Abschnitt Haus Altbau oder gar Haus Kronsforde zu spät, da bei allen anstehenden Teilobjektanierungen u.a. auch die jeweils zugehörigen Gebäudehauptverteilungen (GHV) erneuert werden, die wiederum aus der Niederspannungs-Hauptverteilung (NSHV) gespeist werden. Dieses kann nicht mehr aus der alten NSHV

erfolgen ohne doppelte Installationen vornehmen zu müssen bzw. gleichzeitige Weiternutzung alter Installationen in einer neu errichteten elektrischen Infrastruktur. Hierin birgt ein hohes Risiko des Ausfalls, der zwingend zu vermeiden ist. Der zeitweise Parallelbetrieb der alten Trafoanlage neben der sukzessiven neu eingebundenen Trafoanlage ermöglicht einen unterbrechungsfreien Umschwenk.

Das zeitliche Vorziehen der Erneuerung der Trafostation inkl. der NSHV ist am neuen Standort im Haus Kronsforde verortet, wobei das Trafohaus außen vor dem Gebäude innerhalb der Baugrenzen auf dem Grundstück angeordnet sein wird. Im UG Haus Kronsforde wird ein Technikraum vom bestehenden Heizungsraum durch Mauerwerk raumhoch abgetrennt und ein neuer Zugang zum Treppenhaus geschaffen, inkl. Stahlterasse zur Überwindung von ca. 2,4 m Höhendifferenz. Dieser stellt gleichzeitig auch den geforderten zweiten Rettungsweg dar. Der neue Technikraum wird die neue zentrale Stromverteilung aufnehmen, die durch einen kurzen Kabelweg vom Trafo im Außenbereich eingespeist wird. Von dieser neuen NSHV aus werden alle Teilobjekte am Standort im Zuge der jeweiligen Sanierungsarbeiten mit elektrischem Strom neu eingespeist.

An dieser NSHV werden dann auch die techn. Vorkehrungen für Einspeisungen aus regenerativen Energien getroffen (PV-Anlage auf dem Dach Haus Kronsforde, ggf. KWK und Weitere). Es erfolgt die Zusammenlegung der bisher getrennten Abgänge für Haus Trave und den Verbindungsgang sowie die Herstellung eines eigenen Abgangs für die Tiefgarage und es wird ein Reserveabgang berücksichtigt. Die baulichen Aufwendungen für die Neuanschlüsse der Teilobjekte auf dessen jeweiliger GHV erfolgen im Zuge dieser Sanierungsabschnitte.

Für die Einbindung des Trafos in das Mittelspannungsnetz der TraveNetz GmbH ist ein Baukostenzuschuss für die Erschließungsleistungen im öffentlichen Raum zu entrichten (Netzanschlusskosten).

Diese vorgezogene Maßnahme ist auch mit der Sicherstellung der Versorgung mit elektrischem Strom des Gesamtstandortes VzM über den kompletten Sanierungszeitraum bei gleichzeitiger Nutzung durch dortigen Verwaltungsbereiche begründet. Hierzu zählt auch die elektrische Versorgung des Rechenzentrums im Objekt Altbau, dem Gesundheitsamt sowie auch der Tiefgarage.

Die neue Trafostation ersetzt die betriebene Trafostation im Objekt Altbau. Diese Maßnahme wird mit zum Beginn der Baumaßnahme Haus Trave / Verbindungsgang abgeschlossen sein und ermöglicht so die unterbrechungsfreie Umschaltung für dieses Objekt und die der anschließend Folgenden.

Die Baumaßnahme Erneuerung Trafoanlage und NSHV ist im Vorfeld beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung angezeigt worden und wird im Aktenzeichen 2002/2022 vom 23.08.2022 mit der Befreiung von den Festsetzungen des B-Planes geführt.

## 2 Kosten

Die erstellte EW-Bau für die vorgezogene Teilmaßnahme wurde dem Bereich Haushalt und Steuerung vorgelegt.

Die Kostenentwicklung stellt sich nach hierfür aufgestellter Kostenberechnung, Stand September 2022, wie folgt dar:

Kostengruppe		Kostenberechnung Stand Sept. 2022 brutto €
200	Herrichten & Erschließen	54.000,- €
300-500	Bauwerk, Baukonstruktion, techn. anlagen, Außenanlagen	343.000,- €
700	Baunebenkosten	90.000,- €
Gesamtkosten	<b>KG 200 - 700</b>	487.000,- €
Zuschlag Baukostenindex	20%	97.000,00 €
	<b>Gesamt</b>	<b>584.000,00 €</b>

Die Baupreisentwicklung und die Prognosen lassen eine weitere Steigerung des Baupreises verlauten. Für die Erfassung und um die Bauleistungen in 2023 beauftragen und umsetzen zu lassen, wird als Kostenprognose den weiterhin anhaltenden Preissteigerungen bei gleichzeitig hoher Nachfrage mit einem Zuschlag in Höhe von 20% Rechnung getragen.

Für Planungsleistungen sind bisher ca. 25.000,- € investiv gezahlt worden, weitere ca. 60.000,- € sind für Fachplanungsleistungen bis Leistungsstufe 6 in Aufträgen gebunden. Bei Erstellung der Haushaltsanmeldung 2022 lag die Kostenberechnung der hier betrachteten EW-Bau noch nicht vor.

Notwendige Haushaltsmittel für die weiteren Leistungsphasen sowie die Umsetzung der Maßnahme im Jahr 2023 stehen im Haushalt 2023 zur Verfügung

Diese Maßnahme ist unter dem bestehenden Produktsachkonto 111029 318 7851000 geordnet und wird mit der AIB 1038351 geführt.

Unter diesem Produktsachkonto werden auch alle weiteren Teilmaßnahmen geführt werden. Wenn die jeweiligen Teil-EW-Bau vorliegen, werden gesonderte Projektfreigaben den Gremien entgegengebracht.

### 2.1 Förderungen

Sollten passende Förderprogramme veröffentlicht werden, wird ein Förderantrag angestrebt.

## 3 Projektablauf

Der weitere Ablauf ist wie folgt geplant:

2022:	Freigabe des Projekts
12/2022:	Ausführungsplanung aller Planungsdisziplinen
Q1 2023:	Vorbereitende Vergabe der Bauleistungen, Bau-Beginn und -Umsetzung Q1
2024	Fertigstellung und Übergabe an den Nutzer

Die Freigabe im Hauptausschuss am 22.11.2022 ist dringend erforderlich, um die Kapazitäten der Fachplaner für die anstehenden Leistungsphasen zu binden.

**Anlagen:**

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Lageplan, Übersicht

Anlage 3: Grundriss UG Haus Kronsforde inkl. Schnitte, Architektenentwurf

Anlage 4: Grundriss UG Haus Kronsforde inkl. Schnitte, TGA Entwurf

Anlage 5: Rahmenterminplan vorgezogenen Maßnahme Trafo, Stand 09/2022

Anlage 6: Rahmenterminplan Gesamt-Maßnahme VzM, Stand 10/2022

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651.12

Produkt: 111029

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Anlage zur Vorlage vom 28.10.2022

VO-Nr.: VO/2022/11609

INVESTIV

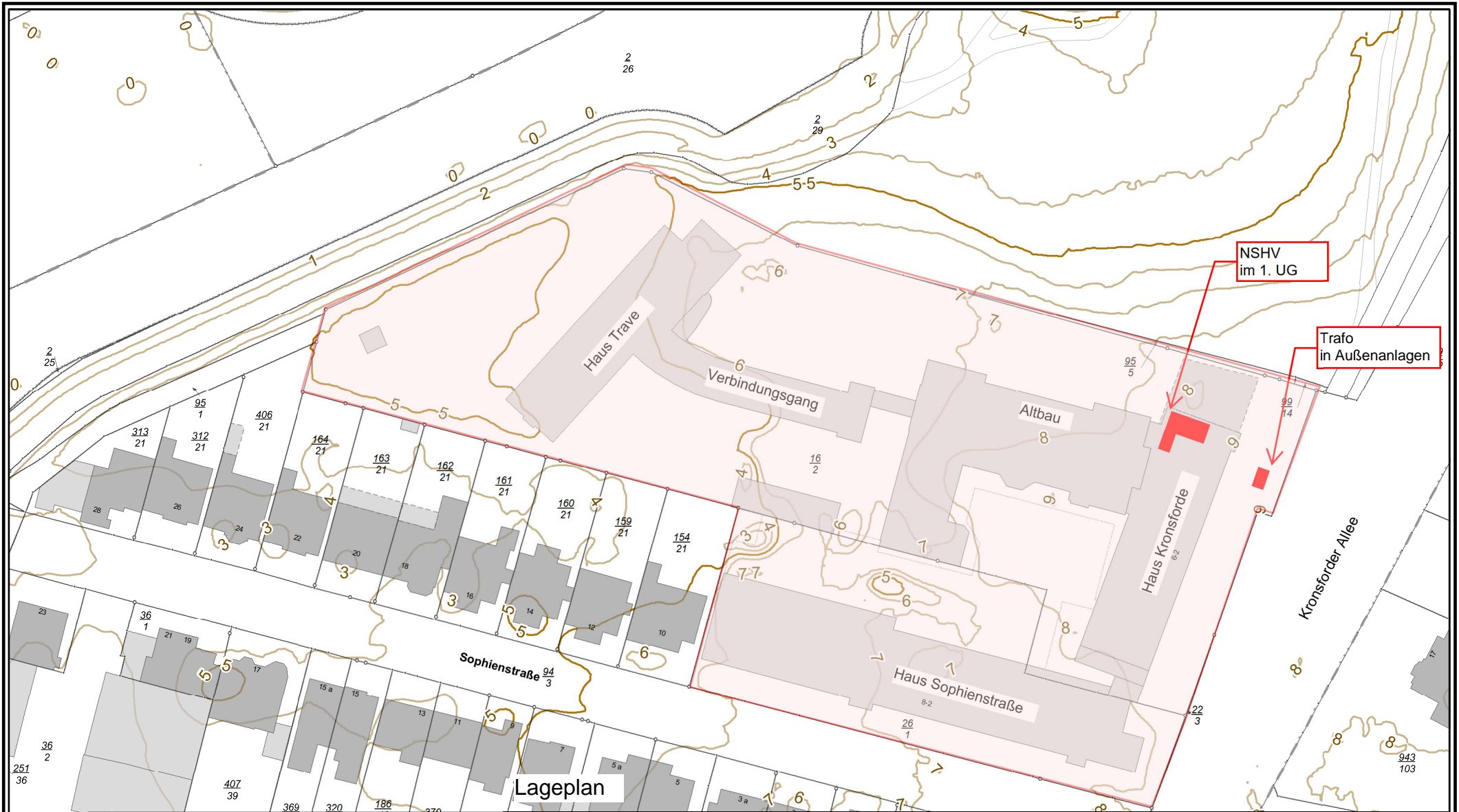
Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge					
Aufwendungen	-584.000,00			-29.200,00	-38.933

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)	-584.000,00			-29.200,00	-38.933
Anlagenabgang					
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-584.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-262.350,00	-17.490,00	-17.490,00	-17.490,00	-17.490,00
Einzahlungen					
Auszahlungen	-584.000,00	-25.000,00	-206.000,00	-346.000,00	-7.000,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	-584.000,00	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

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

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan	
	2022	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:				
(Mehr) Erträge:				
(Minder) Aufwendungen:				
(Mehr) Aufwendungen:				
		Saldo Ergebnisplan	0,00	
		Produktsachkonten		Finanzplan
		Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:				
(Mehr) Einzahlungen:				
(Minder) Auszahlungen:				
(Mehr) Auszahlungen:	111029 318 7851000	VZM/Brandschutz u. Raumplanung-Teilmaßnahme Erneuerung Trafo & NSHV	-25.000,00	
		Saldo Finanzplan	-25.000,00	



Verwaltungszentrum Mühlentor  
Brandschutz- und Raumplanung  
vorgezogene Maßnahme Trafo, NSHV

EW-Bau

SCHNITZGER  
ARCHITEKTEN+PARTNER  
Schreiben Am Ende des Partners Charité  
Hörnerweg 43/44/45 D 24118 Lübeck  
Tel. 0451/780540 Fax 0451/78054111  
info@schnitzger-architekten.de  
J. A. Fischer

Maßstab 1:1.000  
Datengrundlage:  
© Geoportal der Hansestadt Lübeck  
DGM; © LVerGeo SH  
ALKIS®; © LVerGeo SH, 01/2022  
Gemarkung: ---  
Flur: Zähler: --- Nenner: ---



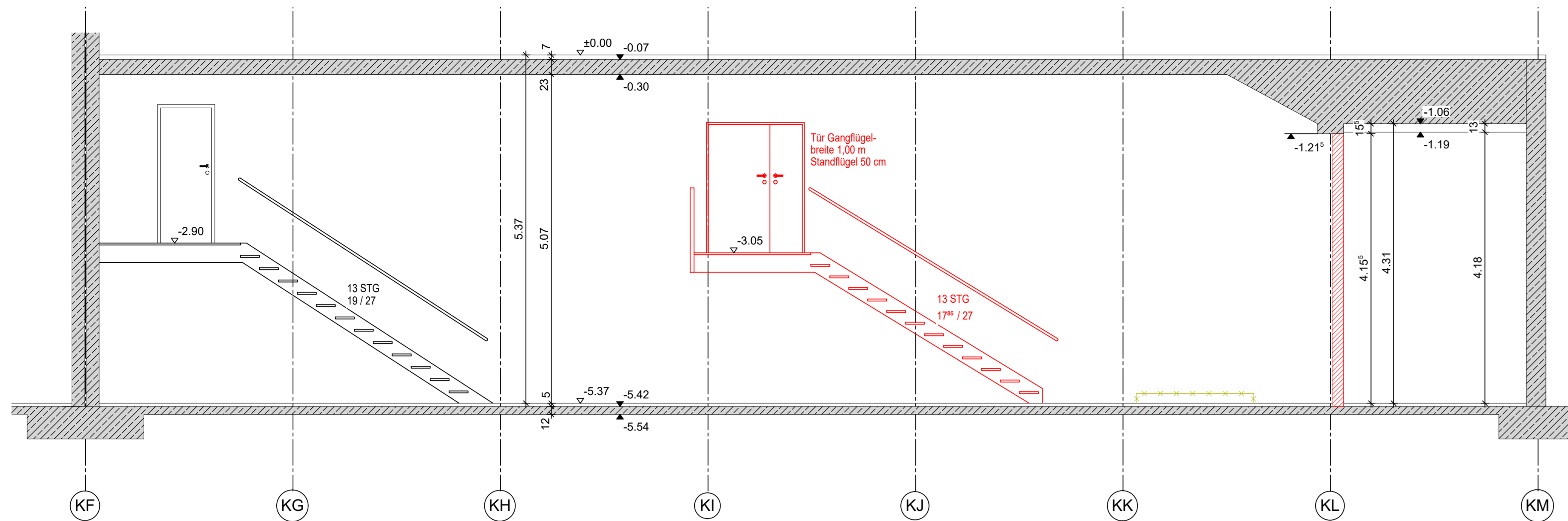
**Hansestadt LÜBECK**

Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services

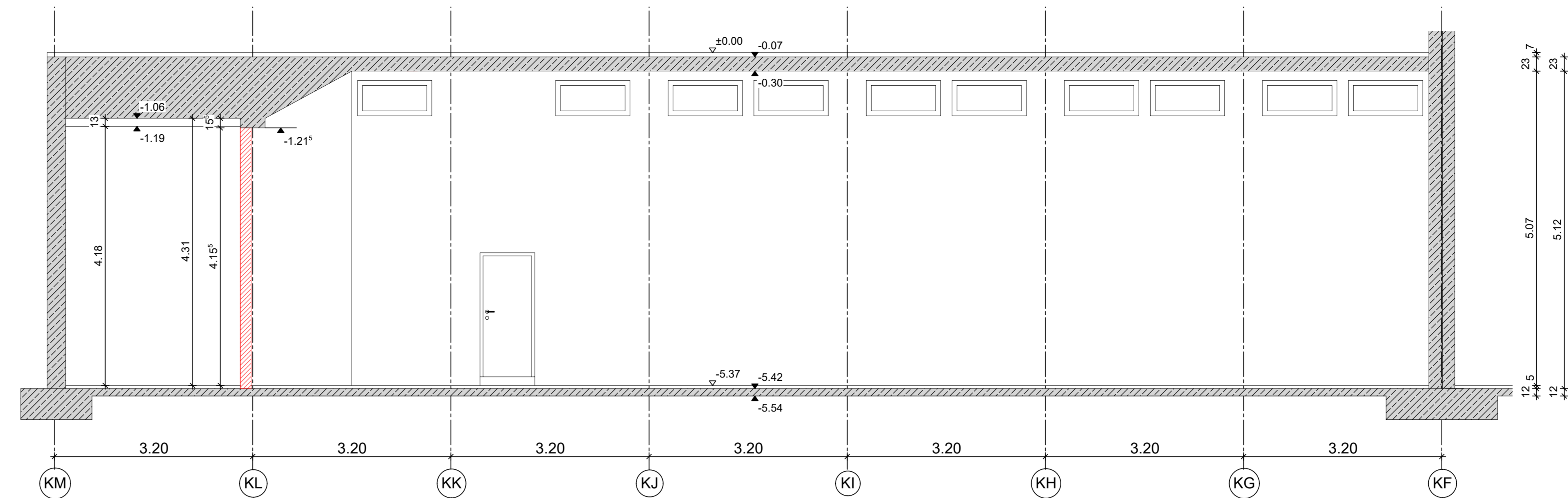
Auszug aus dem Geoportal Lübeck

Bearbeiter: 651 Gebäudemanagement (Gaede)

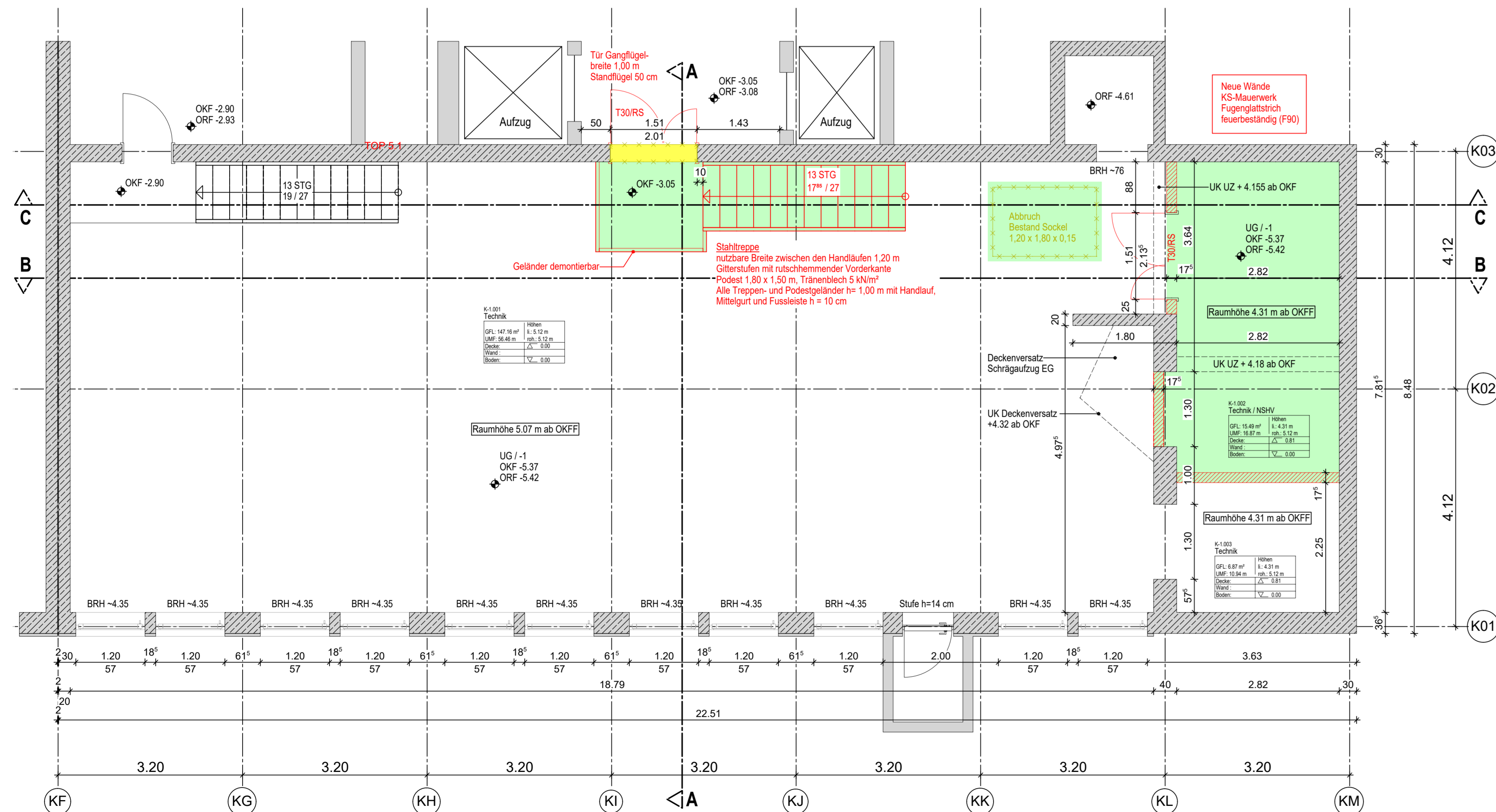
Datum: 21.01.2022



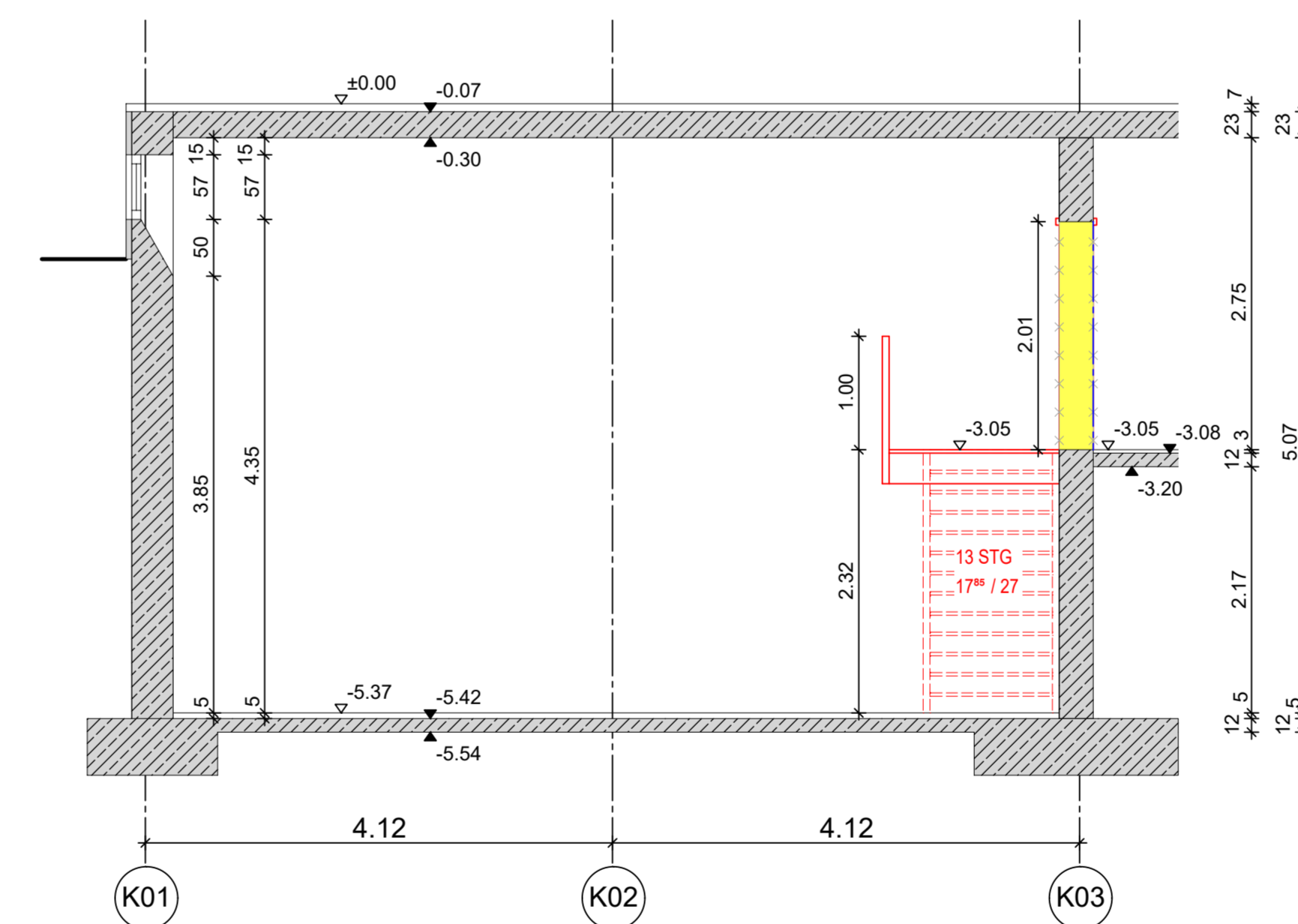
Schnitt C-C - M 1:50



Schnitt B-B - M 1:50

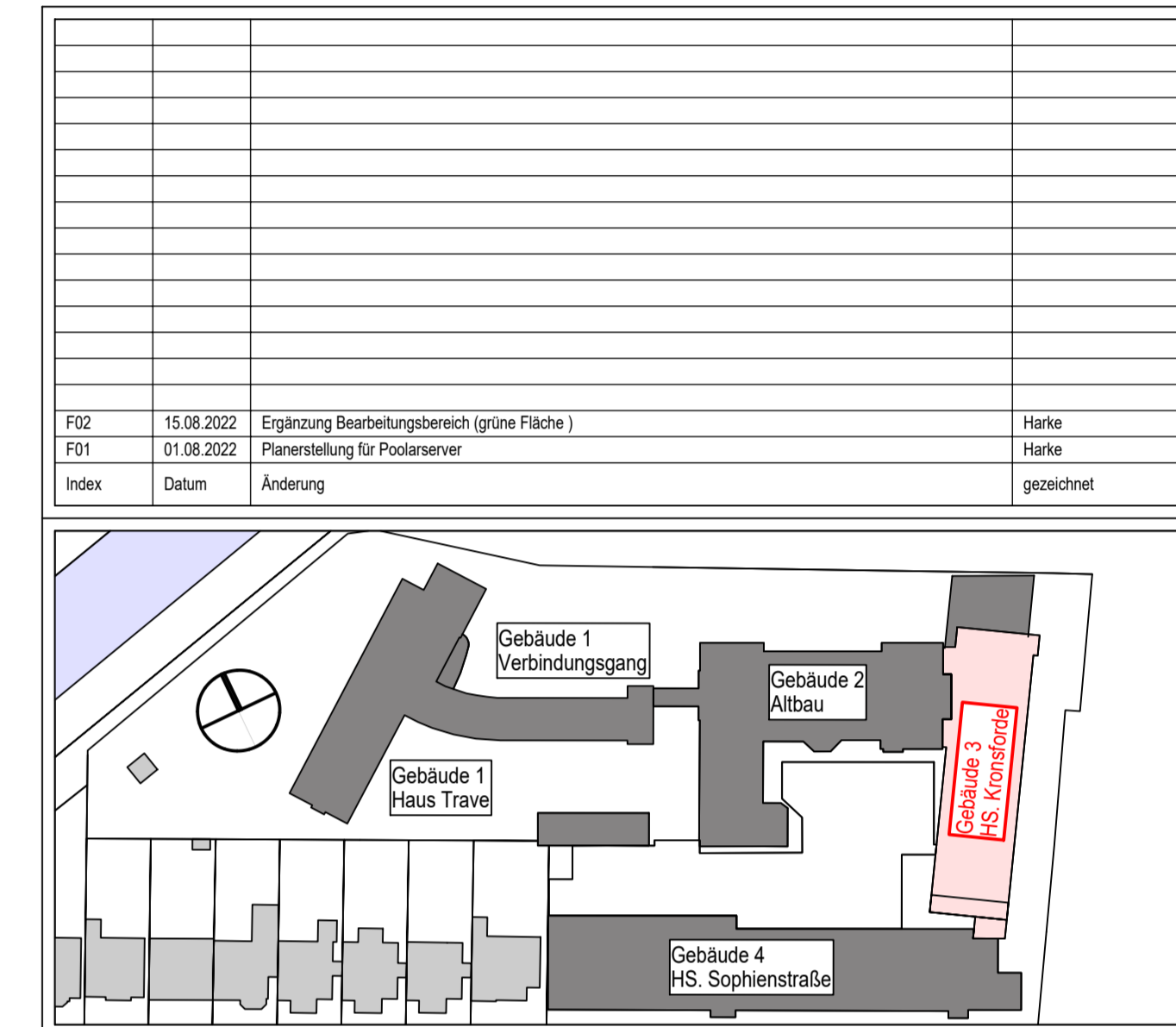


Haus Kronsforde - UG / Ebene -1  
Grundriss-Ausschnitt Heizkeller - M 1:50



Schnitt A-A - M 1:50

PLANUNTERLAGE GÜLTIG NUR IN VERBINDUNG MIT ZEICHNUNGEN STATIK UND HAUSTECHNIK TÜR- UND BRÜSTUNGS Höhen GELTEN AB OKFF SÄMTLICHE MASSE SIND AM BAU ZU PRÜFEN UNSTIMMIGKEITEN SIND MIT DER BAULEITUNG ABZUSTIMMEN	
<b>LEGENDE BAUTEILE</b> Bestand Neuauflage Abbruch Bearbeitungsbereich	<b>LEGENDE HOHEN-BEMASSUNG</b> Grundrisshöhe Schnitthöhe OKFF = Oberkante Fertigfußboden OKRF = Oberkante Rohfußboden
<b>LEGENDE ZEICHENSYMBOLIK</b> Kennzeichnung aktueller Index	



LÜBECK PLANT UND BAUT  
 HANSESTADT LÜBECK  
 DER BÜRGERMEISTER

BAUHERR:  
 FACHBEREICH 5 PLANEN UND BAUEN  
**GEBÄUDEMANAGEMENT**  
 23552 LÜBECK, MÜHLENDAMM 14

ABTEILUNG: 651.1 Technisches Gebäudemanagement  
 BEREICH: 651.0 Gebäudemanagement

ARCHITEKT / FACHPLANER  
**SCHNITZGER ARCHITECTEN + PARTNER**  
 Im Wissenschaftspark Kiel  
 Westring 453-455 D-24118 Kiel  
 Telefon: +49 431 80 07-0  
 Telefax: +49 431 80 07-111  
 info@schnitzger-architekten.de  
 www.schnitzger-architekten.de

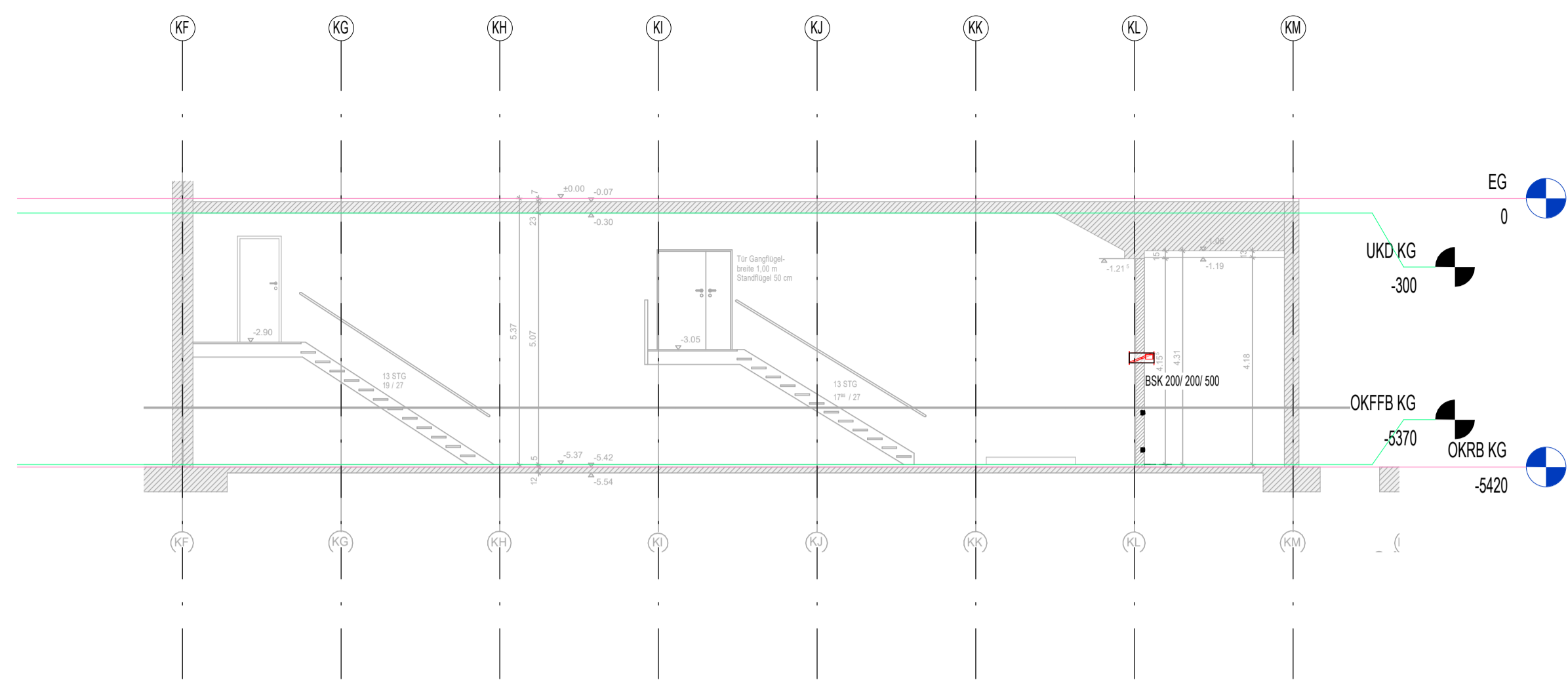
BEARBEITET: Fischer / SA+P  
 GEZEICHNET: Härke / SA+P

BAUVORHABEN:  
**VERWALTUNGSZENTRUM MÜHLENTOR**  
 KRONSFORDER ALLEE 2-6  
 23560 LÜBECK  
 BRANDSCHUTZ UND RAUMPLANUNG

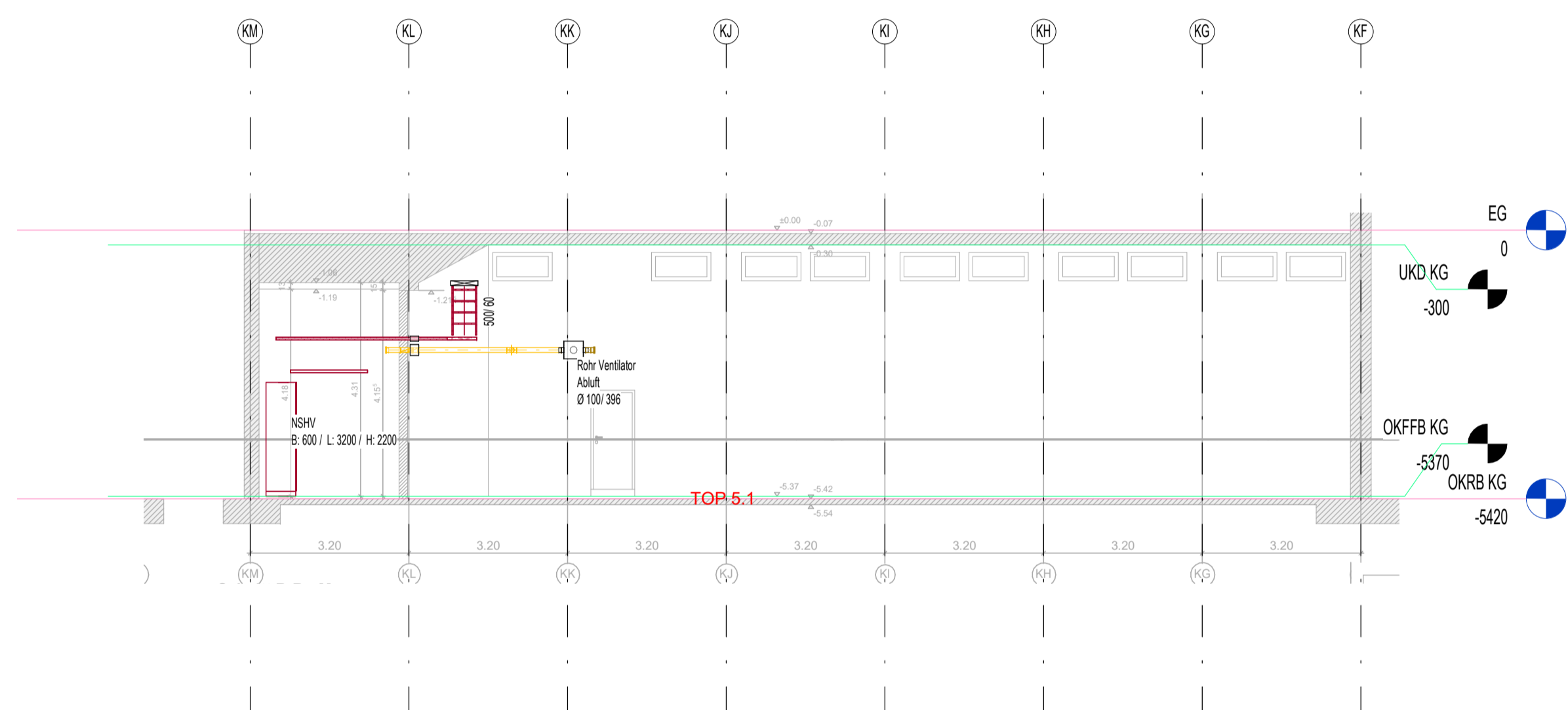
Phase / LPH: ENTWURFSPLANUNG - EW-BAU  
 Gebäude: VORGEZOGENE MASSNAHMEN - Geb. 0

Erstelldatum: 20.05.2022  
 Datum Planstart / Indextatum: 15.08.2022 - Ha  
 Planinhalt: 3\_AA\_g\_0\_PL\_-1\_-F\_02

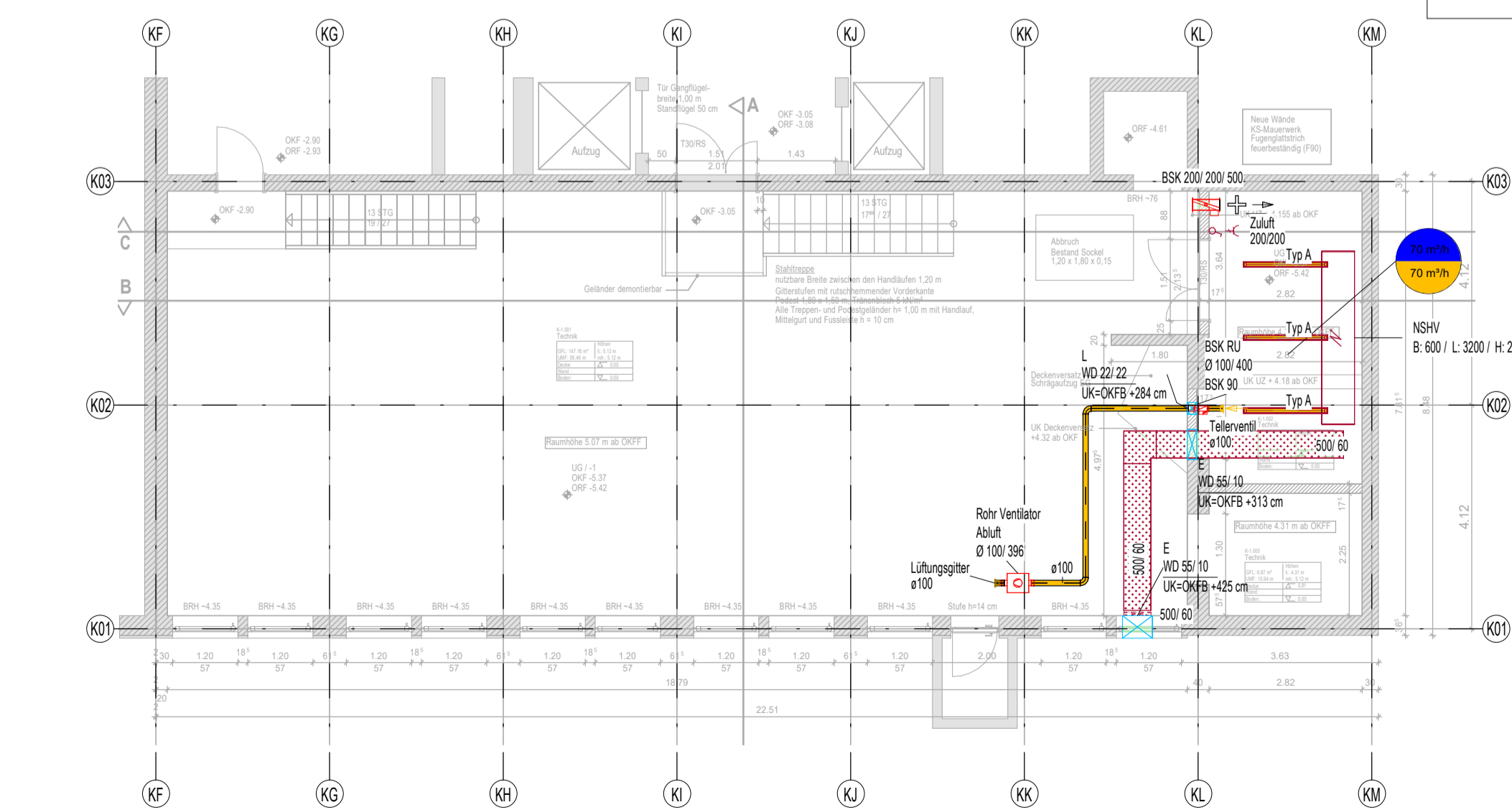
Planzitat: GRUNDRISS + SCHNITTE HAUSANSCHLUSSRAUM  
 EBENE -1  
 M. 1:50



4 KO Schnitt C  
1:100



3 KO Schnitt B  
1:100



1 OKRB KG  
1:100

### LEGENDE BRANDMELDE

Hinweis: Brandmelderanlage wird bauseits umgesetzt.

2 KO Schnitt A  
1:100

### LEGENDE ELEKTROTRASSEN

#### Systeme bei den Kabeltrassen und Sammelhalter

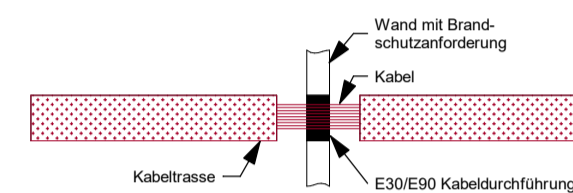
- Starkstrom mit Funktionserhalt (S\_m\_FE)
- Starkstrom ohne Funktionserhalt (S\_o\_FE)
- Schwachstrom ohne Funktionserhalt (F\_o\_FE)
- Schwachstrom mit Funktionserhalt (F\_m\_FE)
- BSV/USV mit Funktionserhalt (B\_m\_FE)
- Befestigung gem. MLAR

Trassen mit der Größe 30/50 sind Sammelhalter und beschreiben den Weg der Kabel, die endgültige Position ist Bauseits festzulegen.

- mit Brandschutz 130 / 190
- Brandschutz 130
- Brandschutz 190

Ausführung: Vierseitig mit losem Deckel

Kabelbahnen enden jeweils 100mm vor den Wänden, die Kabel werden durch entsprechende Wanddurchbrüche weitergeführt.



Jede Durchdringung von Wänden mit Brandschutzanforderungen ist Fachgerecht wieder zu verschließen, um die Qualität der Wände wieder herzustellen.

### LEGENDE LÜFTUNG

- Tellerventil
- Lüftungsgitter
- Brandschutzklappe, rechteckig
- Brandschutzklappe, rund
- Rohrventilator, D354 x L396 (DN100)
- BSK Brandschutzklappe
- Motor
- Zuluft mit T1 (Lüftung)
- Abluft, Ausführung verzinkt
- Fortluft

#### Raumlufttechnische Anlagen Variante 1

Zuluftversorgung des Raumes K-1.003 Technik mittels Überströmung durch F90 Brandschutzklappe aus K-1.001 Technik. Möglichkeit besteht, da Raum K-1.001 Technik, über stetige Fensterlüftung verfügt, welche ausreichend Luft zur Verfügung stellt.

Abluftabsaugung mittels Rohrventilator, sowie Tellerventil im o.g. Raum K-1.003 Technik. Aufgrund der geringen Luftmenge sowie ständiger Fensterlüftung kann diese direkt in den Raum K-1.001 Technik geblasen werden.

Maßangaben Kanal- u. Rohrleitungen in [mm]	
Breite	400
Höhe	250

Rohrleitungen in DN

- OK = Oberkante Kanal / Rohr
- UK = Unterkante Kanal / Rohr
- RA = Rohrachse
- UKD = Unterkante Decke
- OKFB = Oberkante Fußboden

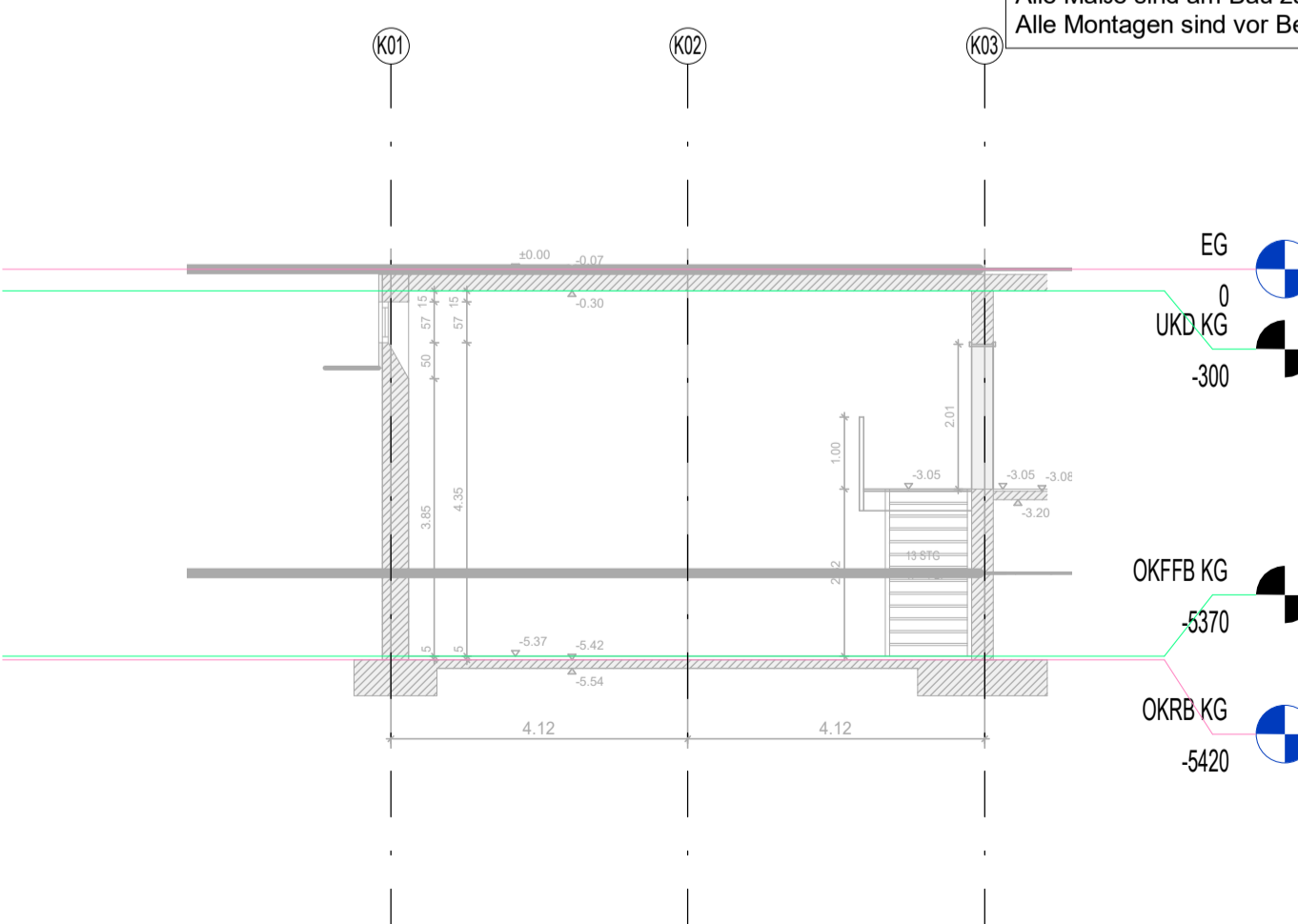
#### Hinweise

Revisionsöffnungen gemäß VDI 6022

Für runde Luftleitungen		
Durchmesser D in [mm]	min. Abmessung [mm]	
	Länge	Breite
200-315	300	100
300-500	400	200
>500	500	500
Personeneintritt	600	600

Für eckige Luftleitungen		
Kantenlänge s in [mm]	min. Abmessung [mm]	
	Länge	Breite
<= 200	300	100
200 - 500	400	200
> 500	500	400
Personeneintritt	600	600

Alle Maße sind am Bau zu prüfen!  
Alle Montagen sind vor Beginn mit der örtlichen Bauleitung abzustimmen!



2 KO Schnitt A  
1:100

### LEGENDE ELEKTROINSTALLATION

- Steckdose, Installationshöhe wenn nicht anders angegeben 300 ü.OKFB
- Ausschalter, Installationshöhe wenn nicht anders angegeben 1050 ü.OKFB
- NSHV = Niederspannungshauptverteilung

Hinweis: Installationen in den Technikräumen erfolgen als Aufputz-Installation.  
Höhe der Installation im Türbereich:  
Schalter: 1050 von OKFB  
Steckdose: 300 von OKFB

### LEGENDE BELEUCHTUNG

- Typ A, Anbauleuchte LED IP66 1552 x 102mm, 26W

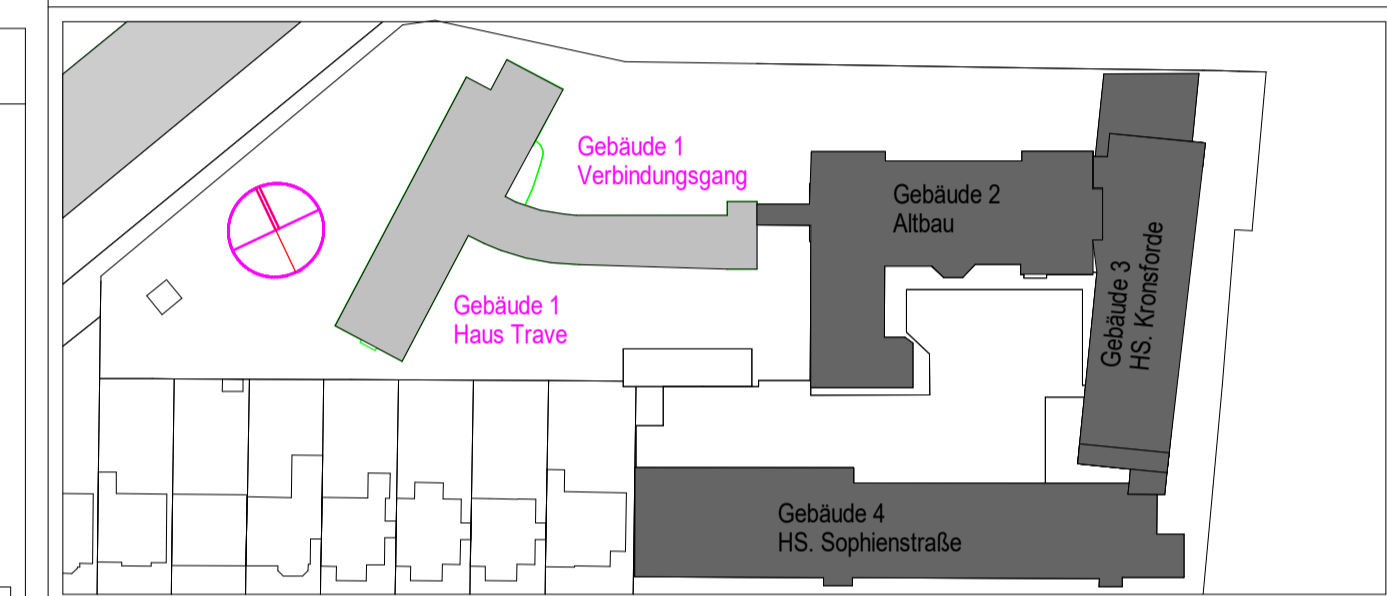
Hinweis: Sicherheitsbeleuchtung wird bauseits umgesetzt.

- Systemfarben Netzarten:
- Allgemeine Stromversorgung (AV)
  - Sicherheits Stromversorgung (SV)
  - Unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV)
  - Batteriegestützte zentrale Stromversorgungssysteme (BSV)

#### Hinweise

Alle Maße sind am Bau zu prüfen!  
Alle Montagen sind vor Beginn mit der örtlichen Bauleitung abzustimmen!

Index	Datum	Beschreibung	Name
00	03.06.2022	Abgabe LP3	SP



LÜBECK PLANT UND BAUT

## HANSESTADT LÜBECK DER BÜRGERMEISTER

BAUHERR:  
FACHBEREICH 5 PLANEN UND BAUEN  
**GEBÄUDEMANAGEMENT**  
23552 LÜBECK, MÜHLENDAMM 14

ABTEILUNG: 651.1 Technisches Gebäudemanagement

BEREICH: 651.0 Gebäudemanagement

ARCHITEKT / FACHPLANER  
**kofler energies**  
NIEDERLASSUNG KIEL  
Sophienblatt 98-100  
24114 Kiel

BEARBEITET: SP / KEI

GEZEICHNET: TS / KEI

BAUVORHABEN:  
**VERWALTUNGSZENTRUM MÜHLENTOR  
KRONSFÖRDER ALLEE 2-6  
23560 LÜBECK**

### BRANDSCHUTZ UND RAUMPLANUNG

Phase (LPH): ENTWURFSPLANUNG - EW-BAU

Gebäude: VORGEZOGENE MASSNAHMEN - Geb. 0

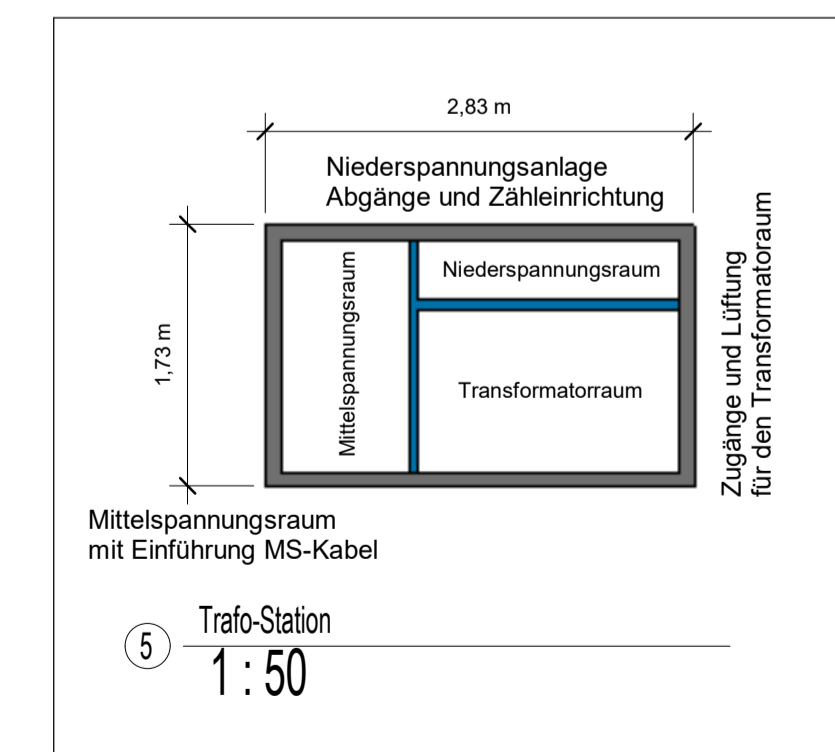
Entstehdatum	LPH	Gesamt	Plan	Bauzeit	Plan	Ebene	Plan	Status	Index
01.06.2022									

**3HAu0PLXX-V 00**

Datum Planstand / Indextatum: 03.06.2022

Planinhalt: Technische Gebäudeausrüstung Ebene -1 (EG) Grundriss + Schnitte

MASSSTAB: Wie angezeigt  
841 x 594



#### Referenzierte Pläne

Planname	Datum	Sonstiges
322-3-1_F01 GR Ebene -1 (EG).dwg	30.05.2022	Architektur

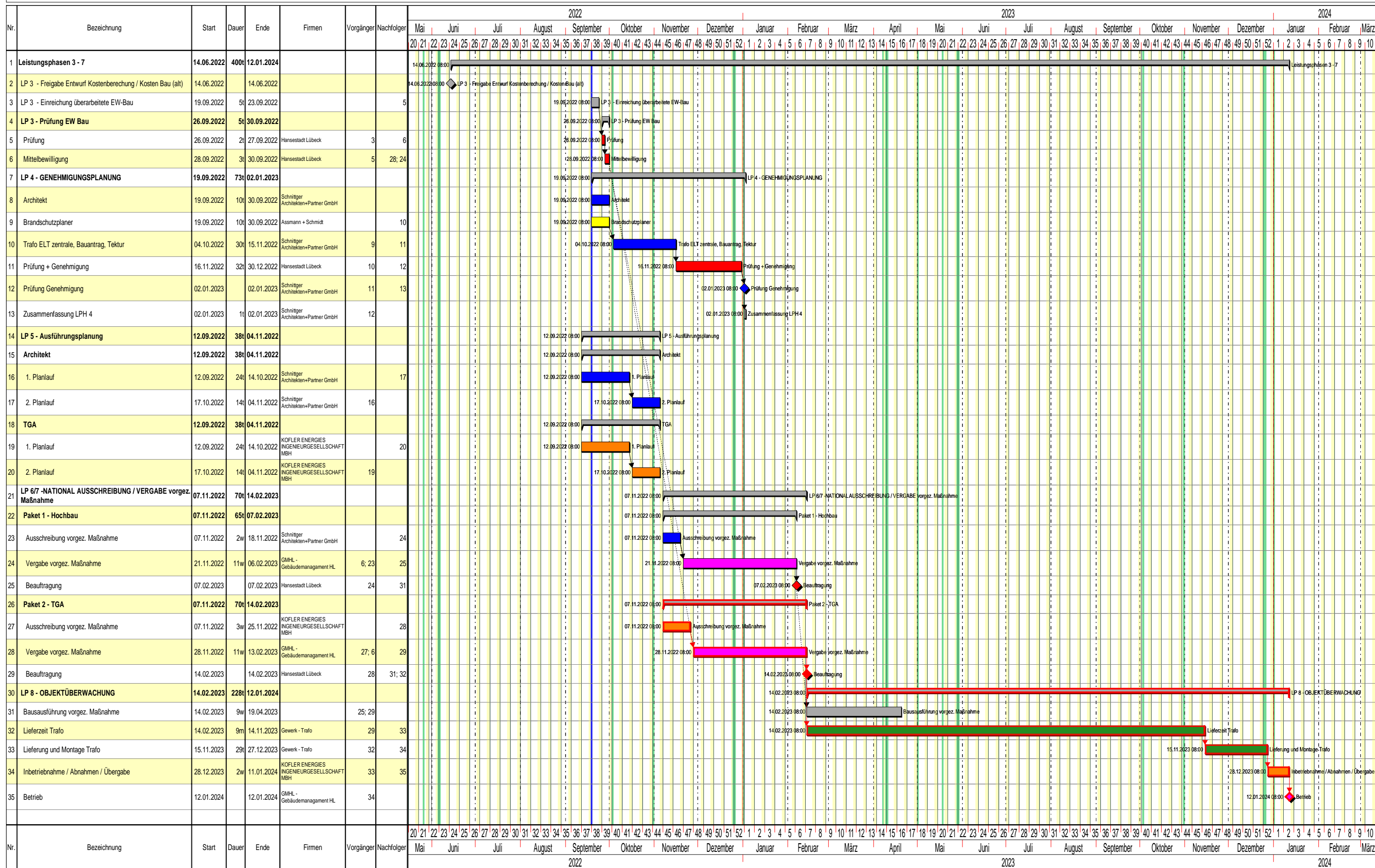
VZM Lübeck - vorgz. Maßnahme Trafo

Rahmenterminplan

Hansestadt Lübeck

19.09.2022

Schneider, Steffen



Firmen	Hansestadt Lübeck	Schnittger Architekten+Partner GmbH	Assmann + Schmidt	KOFLER ENERGIES INGENIEURGESELLSCHAFT MBH	GMHL - Gebäudemanagement HL	Gewerk - Trafo
--------	-------------------	-------------------------------------	-------------------	---	-----------------------------	----------------

Meilenstein Formen	Raute
--------------------	-------





► Nr. VO/2022/11662  
öffentlich

Lübeck, 11.11.2022

## Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dieter Schmedt (E-Mail: Telefon: 6635)

## Projektfreigabe für die Stadtgrabenbrücke

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.11.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.12.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
06.12.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Das Projekt zum Bau der Stadtgrabenbrücke wird freigegeben.

### Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390.1 Klimaleitstelle	Zustimmung
4.513 Jugendarbeit	Zustimmung
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Zustimmung
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung

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

Ja

Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

 Nein

 Ja – Begründung:

Der Bau der Brücke verbraucht Ressourcen, jedoch wird durch die Brücke der Radverkehr gefördert. Eine ausführliche Begründung erfolgt im Textteil.
--

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

--

**Begründung:****1. Allgemeines**

Mit Beschluss vom 31.01.2019 der Bürgerschaft (VO/2018/06794) wurde die Verwaltung, hier die Abteilung Brückenbau, beauftragt, den Bau der Stadtgrabenbrücke zu planen und durchzuführen.

Im Zusammenhang mit den Infrastrukturmaßnahmen zur Erschließung des B-Plan-Gebietes „Fackenburger Allee / Werftstraße“ wurde bereits in 2014 der Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über den Stadtgraben mit der Eintragung einer Trasse festgelegt. Auch auf der gegenüberliegenden Seite an der Willy-Brandt-Allee ist bereits ein Flurstück seit Anfang der 1990er Jahre reserviert für die Anbindung der Brücke.

Die Brücke über den Stadtgraben verbindet die Lindenarkaden und den Bahnhofsbereich mit der Willy-Brandt-Allee und schließt an die bereits vorhandene Wegeverbindung westlich der Altstadtinsel über den Holstenhafen an. Sie komplettiert damit die Geh- und Radweganbindung der Lübecker Altstadt, die im Osten mit der Brücke über den Klughafen abschließt.

Darüber hinaus erhält die Brücke einen Anschluss an die beiden Uferwege des Stadtgrabens, womit das Wanderwegsystem innerhalb der Hansestadt Lübeck eine notwendige und sinnvolle Ergänzung erfährt, mit der die Erreichbarkeit und damit die Nutzbarkeit des innerstädtischen Erholungsbereiches deutlich verbessert wird.

**2. Lage im Verkehrsnetz****2.1. Stadtgraben**

Für die Schifffahrt wird ein Schifffahrtsprofil von 5,00 m Höhe über Mittelwasser und eine Breite > 20,0 m (zentrisch zur Gewässermittlinie) gefordert.

Die kleinste lichte Durchfahrtsbreite der Brücke wird diese Forderung einhalten. Durch die Anordnung der Pfeiler im Uferbereich werden zudem die ohnehin eingeschränkten Sichtverhältnisse für die Schifffahrt im Kurvenbereich des Gewässers durch die Konstruktion der Brücke nicht zusätzlich negativ beeinträchtigt werden.

**2.2. Uferwege**

Bisher schließt der Uferweg auf der Westseite an den Radweg Werner-Kock-Straße an. An dem Schnittpunkt der beiden Wege ist ein kleiner Platz entstanden, an dem auch die Stadtgrabenbrücke anschließen wird. Die Fortführung nach Süden bis zur Puppenbrücke und die dortige Unterführung ist mittelfristig geplant im Zuge der neuen Bebauung des benachbarten Geländes durch die Fa. Hypoport.

Der Uferweg auf der Ostseite schließt im Norden an die Straße „Auf der Wallhalbinsel“ an und wird im Nebefeld der Brücke mit einer lichte Höhe  $\geq 2,50$  m unterführt. Er führt ebenfalls zur Puppenbrücke. Eine Instandsetzung der dortigen Unterführungskonsole ist mittelfristig geplant und wird dann eine durchgehende Verbindung zu den Wallanlagen bis zur Possehlstraße ermöglichen.

### 2.3. Willy-Brandt-Allee, Altstadt

Die zentrale Straße auf der Wallhalbinsel ist die Willy-Brandt-Allee.

In der Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg von Bad Schwartau über Lübeck nach Groß Grönau ist die Willy-Brandt-Allee die Vorzugslösung. Von Norden kommend wird der Radverkehr über die Eutiner Eisenbahnbrücke und die Straße „Auf der Wallhalbinsel“ zurzeit an der Willy-Brandt-Allee und dann weiter in die Possehlstraße nach Süden geführt.

### 2.4. Die Stadtgrabenbrücke:

Im Westen der Brücke befindet sich fußläufig der Hauptbahnhof, sodass die Brücke nach ihrer Fertigstellung in der Linie Werner-Kock-Straße – Stadtgrabenbrücke – Willy-Brandt-Allee – Holstenhafenbrücke – Beckergrube als eine direkte Verbindung für den Geh- und Radverkehr zwischen dem Bahnhof und der Altstadt dient. Auf diese Weise soll gleichzeitig der Unfallschwerpunkt Lindenplatz (Lindenteller) entlastet werden.

Die Brücke und die anschließende Rampe überwinden auf einer Länge von ca. 120 m ein Höhenunterschied von ca. 3,20 m. Durch ein stetiges Längsgefälle von maximal 3 % Neigung kann auf Stufen und Ruhepodeste vollständig verzichtet werden und die Nutzung ist für mobilitätseingeschränkte Menschen und den Radverkehr gleichermaßen komfortabel. Am unteren Ende der Rampe bleibt eine kleine Strecke ohne Gefälle, dort ist die Anlage eines kleinen Platzes für die Geh- und Radverkehre vorgesehen, um eine gefahrlose Verflechtung der Verkehre in Nord-Südrichtung mit denen in Ost-Westrichtung zu ermöglichen. Insbesondere der bergabrollende Radverkehr wird gebremst, bevor er auf die Willy-Brandt-Allee trifft. Zur Querung der Willy-Brandt-Allee wird eine Querungshilfe vorgesehen. Die Planung hierfür ist noch nicht abgeschlossen, es sind derzeit verschiedene Varianten in der Vorplanung, die den politischen Gremien noch gesondert vorgelegt werden (Anlage 2).

## **3. Beschreibung des Bauwerks**

### 3.1 Bauwerksgestaltung

(Anlage 3, siehe auch mündl. Bericht im BA am 11.07.2022)

Im Zuge der Vorplanung wurden unterschiedliche Varianten für die Gestaltung der Brücke ausgearbeitet. Die Varianten wurden in Hinblick auf Nutzungsqualität, Konstruktion, Herstellverfahren, Gestaltung, Wirtschaftlichkeit, Dauerhaftigkeit und Nachhaltigkeit bewertet. Als Vorzugslösung wurde die Variante TRIA festgelegt:

Sie verzichtet bewusst auf hoch aufragende Bauteile wie Bögen oder Pylone. Mit einem Dreifeldbauwerk wird eine sinnvolle und wirtschaftliche Aufteilung der Gesamtstützweite erreicht, ohne störende Pfeiler in den Flusslauf zu stellen. Durch die Eingliederung der benötigten Pfeiler in die vorhandenen Baumreihungen wird die Brücke bestmöglich in ihre Umgebung integriert. Ebenso werden kleine, zurückgesetzte Widerlager unauffällig in den Böschungen angeordnet, wodurch der Eingriff in das Bodendenkmal minimiert wird.

In gestalterischer Hinsicht überzeugt die Variante durch die Aufnahme der asymmetrischen Umgebung, wodurch ein Alleinstellungsmerkmal der Brücke entsteht: Die Brücke nimmt das stetige Gefälle der Fahrbahn auf und spiegelt es in der Feldmitte. Über den Stützen wird die Kante gebrochen und wieder zurück zur Gradienten geführt. Die dadurch entstehenden Dreiecke liegen optimal im Momentenverlauf der Brücke, auf der Westseite als untenliegende Voute, auf der Ostseite als Trog oberhalb der Fahrbahn.

Die äußeren Kanten der Voute und des Troges liegen auf einer Linie, die sich mit der Gradienten kreuzt und dadurch in der Seitenansicht die Brücke symmetrisch erscheinen lassen.

Die beiden Längsträger werden als Stahlhohlkästen ausgeführt. Die Bauhöhe über den Stützen beträgt 1,50 m gegenüber 0,50 m in Feldmitte.

### 3.1.1 Beteiligung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats

Am 05.05.2022 hat der Welterbe- und Gestaltungsbeirat (WGBR) in seiner 67. Sitzung die Vorentwürfe der Stadtgrabenbrücke zur Kenntnis und Bewertung erhalten und ausführlich behandelt. Es sind einige Kritikpunkte geäußert worden, die weitgehend in den endgültigen Entwurf übernommen werden konnten. Auf Anregung des WGBR wurde die Lage der Brücke verbessert und gleichzeitig konnten dadurch die Böschungen der Rampe flacher und gefälliger geplant werden.

Andere, die Konstruktion betreffende Kritikpunkte konnten nicht berücksichtigt werden, weil dadurch das Tragwerk erheblich verändert oder in der Funktion beeinträchtigt worden wäre.

### 3.2 Statische Gestaltung

Das statische System ist ein Durchlaufträger mit drei Feldern. Die Stützweiten betragen 13,25 / 35,85 / 14,10 m, die Gesamtlänge ergibt sich daraus mit 63,20 m. Die lichte Brückenbreite zwischen den Geländern beträgt 6,50 m.

Die beiden Pfeiler in den Stützbereichen werden federnd gelagerte Pendelstützen. Der Anschluss an die Widerlager erfolgt in integraler Bauweise, so dass für die Übergänge zu den Rampenbereichen lediglich bituminöse Fahrbahnübergänge erforderlich werden.

Die Gründung der Brücke erfolgt über eine Tiefgründung mit Mikropfählen. Diese haben den Vorteil, dass die Herstellung mit relativ kleinem Gerät und damit umwelt- und landschaftschonend erfolgen kann.

Der Querschnitt des Überbaus ist über die Länge des Tragwerks veränderlich. Zwei außenliegende Stahl-Hohlkästen sind als Hauptträger vorgesehen, dazwischen spannen Querträger. Im Bereich des westlichen Pfeilers vergrößert sich die Bauhöhe des Hauptträgers nach unten, sodass eine Voute ausgebildet wird. Im östlichen Uferbereich nimmt die Höhe des Hauptträgers nach oben hin zu. Dadurch entsteht ein Trogquerschnitt im Stützbereich. In der Feldmitte des Hauptfeldes weist der Hauptträger die geringste Höhe auf.

Die Querträger im Stützbereich fallen etwas größer aus, da diese zusätzlich als Zugband zwischen den nach außen geneigten Pfeilern fungieren.

Die Brücke wird für Geh- und Radweglasten bemessen. Außerdem wird sie für Winterdienst- und Unterhaltungsfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 6,0 t ausgelegt.

### 3.3. Nichtmetallisch bewehrte Fahrbahnplatte

Als Fahrbahnplatte ist ein basalt- oder carbonbewehrter Beton vorgesehen. Durch die nicht-rostenden Bewehrungselemente und die damit verbundene geringe Betondeckung kann die Fahrbahnplatte vergleichsweise dünn und gewichtsparend gestaltet werden.

Der Wandel zu einer energie- und ressourcenschonenden Bauweise ist für eine Klimawende dringend geboten. Für diese Bauweise ist eine Zustimmung im Einzelfall erforderlich, da sie bisher noch nicht durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Deutsches Institut für Bautechnik (DIBt) zugelassen wurde. Diese wird in Absprache mit dem Prüfamts für Standsicherheit und der Brückenunterhaltung durch die Hansestadt Lübeck selbst erteilt werden.

Die Mehrkosten für die Bewehrung werden durch die Einsparungen des Betons ausgeglichen, so dass diese Bauweise finanziell keine Mehrbelastung darstellt. Durch den möglichen Einsatz kleinerer Kräne und Transportmittel werden weitere Ressourcen und Finanzmittel eingespart.

#### **4. Leitungsträger**

Auf der Fläche, die für die Rampe vorgesehen ist, ist ein Leitungsrecht für eine Regenwasserkläranlage eingetragen, die für die Behandlung von Oberflächenwasser auf den Parkplatz- und Straßenflächen erforderlich und noch zu bauen ist. Es ist vorgesehen, die beiden Baumaßnahmen gleichzeitig durchzuführen.

Die Überführung von Leitungen ist mit dieser Brücke nicht notwendig. In Anlehnung an den Bauausschussbeschluss VO/2018/06329 vom 03.09.2018 wird eine spätere Nachrüstung von einigen Rohren vorgesehen.

#### **5. Grunderwerb**

Die Brücke wird weitgehend auf städtischem Gelände geplant. In dem B-Plan 03.02.00, Fackenburg Allee / Stadtgraben, ist sie als Querung des Stadtgrabens eingetragen.

Im B-Plan 01.73.00, Auf der Wallhalbinsel, ist eine Fläche zugunsten von Zufußgehenden eingetragen. Auf diesem Gelände soll die Rampe zur Willy-Brandt-Allee herabführen sowie die Zuwegung zum Uferweg.

Im direkten Anschluss an diese Fläche werden für die Rampenböschung ca. 100 m<sup>2</sup> Fläche von einem benachbarten Hotel benötigt. Die Fläche ist unbebaut und wird derzeit als Parkplatz genutzt, so dass eine Bebauung mit der Rampe möglich ist. Verhandlungen hierzu werden derzeit geführt und erscheinen sehr aussichtsreich.

#### **6. Umweltverträglichkeit**

Der Stadtgraben ist als Europäisches Schutzgebiet (FFH-Gebiet Travetal) ausgewiesen. Beeinträchtigungen der geschützten Biotope rechts und links des Stadtgrabens (jeweils ein mehr oder minder breiter Uferstreifen aus Gehölzen und Staudenfluren als Gewässerbegleitbiotope) und eine Störung der Biotopvernetzung am Gewässer sind weitgehend zu vermeiden oder wenigstens zu minimieren.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, sensibel mit dem Naturraum des Stadtgrabens umzugehen und den Baumbestand zu erhalten. Durch die schlanken Pfeiler erfolgt in unmittelbarer Ufernähe nur ein minimaler Eingriff, der durch die Verwendung von Verpresspfählen unterstützt wird. Durch die minimierten Widerlager bleibt der Raum in den Seitenöffnungen offen für die Biotopvernetzung (z. B. für den Otter) und für die Naherholung auf dem östlichen Uferweg.

Eine besondere Betrachtung erfordert die Beleuchtung der Brücke: Diese ist in sehr engen Abstimmung mit dem Naturschutz erfolgt, da der Bereich der geplanten Brücke als potenziell wichtiges Fledermausjagdgebiet eingestuft ist. Alle Fledermausarten werden gem. BNatSchG als streng geschützt eingestuft. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotsstatbestände durch die geplante Beleuchtung ist derzeit im Wesentlichen eine Handlaufbeleuchtung geplant, die im Bereich der Widerlager durch jeweils eine Mastleuchte unterstützt wird. Außerdem wird geprüft, welche technische Möglichkeiten zum bewegungsabhängigen Schalten und Dimmen der Beleuchtung zum Tragen kommen können. Die gesamte Beleuchtung ist so einzustellen, dass möglichst wenig Lichtschein außerhalb der Verkehrsflächen entsteht. Vor allem die Handlaufbeleuchtung soll nicht in das Gewässer scheinen.

Durch die Ausnutzung der Brückenlänge für das Gefälle kommt die Rampe mit einem Damm von geringer Höhe aus, der vollständig begrünt werden kann. Damit entfällt der Bau von Stützbauwerken und Beton- oder Stahlflächen werden auf ein Minimum reduziert.

## **7. Auswirkung auf den Klimaschutz:**

Seitens der Naturschutzbehörde wird der Bau der Brücke grundsätzlich begrüßt, aufgrund der Schaffung einer attraktiveren Anbindung der Altstadt zu den westlichen Stadtteilen. Vor allem für den Radverkehr wird ein wesentlicher Beitrag dazu geleistet und es wird erwartet, dass aufgrund der besseren Anbindung Menschen vermehrt das Fahrrad nutzen werden.

Als konkreter Beitrag zum Klimaschutz beim Bau der Brücke ist die Ausbildung der Fahrbahnplatte mit einem Faserbewehrten Beton zu nennen. Beton verursacht durch die Gewinnung und Herstellung seiner Bestandteile, hier der Abbau von Kies sowie der prozessbedingte Anfall von CO<sub>2</sub>, eine relativ starke Beanspruchung des Klimas. Wie unter 3.3 dargestellt, kann der Bedarf an Beton für die Fahrbahnplatte um ca. 40 % reduziert werden.

Des Weiteren bestehen Überlegungen, über Anreize in der Vergabe die Firmen dazu zu animieren, klimaneutral hergestellte Baustoffe zu verwenden. Diese Überlegungen sind aber noch nicht abgeschlossen und müssen vergaberechtlich geprüft werden.

## **8. Archäologie und Denkmalschutz**

Der Wasserlauf des Stadtgrabens ist als Teil der ehemaligen Befestigungsanlage der Hansestadt Lübeck unter Schutz gestellt und in das Buch der Bodendenkmale eingetragen.

Unter der Voraussetzung, dass die Baumaßnahmen keine Veränderungen im Uferbereich des Stadtgrabens bewirken werden, wird eine denkmalrechtliche Genehmigung in Aussicht gestellt.

In der Gestaltung (siehe Pkt. 5) wird bewusst auf den möglichst sparsamen Eingriff in das Bodendenkmal eingegangen.

## **9. Bauzeit und Baudurchführung**

Der derzeitige Planungsstand der Stadtgrabenbrücke ist in der Leistungsphase 4 gem. HOAI, also in der Genehmigungsplanung. Es ist vorgesehen, dass bis zum Jahresende 2022 die Genehmigungs- und Ausführungsplanung durchgeführt werden, so dass gegen Ende des Jahres die Ausschreibungsunterlagen erarbeitet werden und die Brücke Anfang nächstes Jahres ausgeschrieben werden kann.

Der Bau der Brücke soll ab dem Frühjahr 2023 erfolgen, es wird von einer Bauzeit von ca. einem Jahr ausgegangen.

Das Bauvorhaben wird von der Hansestadt Lübeck, vertreten durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr, durchgeführt.

## **10. Baukosten und Finanzierung**

Die Herstellungs- und Grunderwerbskosten betragen brutto ca. 4.200.000 EUR

Die Planungs- und Bauleitungskosten betragen ca. 750.000 EUR

Damit ergeben die Gesamtkosten für den Bau der Brücke, 4.950.000 EUR

Die Mittel für 2022 in Höhe von 200.000 EUR sind im lfd. Haushalt geordnet.

Zum Haushalt 2023 wurden bei dem PSK 541001 674.7852000 Auszahlungen von 3.000.000 EUR und bei dem PSK 541001 674.6811000 Einzahlungen von 2.250.000 EUR angemeldet und beschlossen. Für 2024 stehen in der Mittelfristplanung 1.750.000 EUR Auszahlungen und 1.687.500 EUR Einzahlungen zur Verfügung. Damit sind die Gesamtkosten für den Bau der Brücke in Höhe von 4.950.000 EUR berücksichtigt worden.

Eine HU-Bau liegt vor, sodass die Mittel direkt mit Beginn des Haushaltsjahres abgerufen werden können.

Zuschüsse für die Maßnahme wurden sowohl für eine Förderung nach GVFG als auch nach dem „Stadt und Land“-Programm beantragt. Allerdings erscheint nach dem derzeitigen Prüfungsstand die Erlangung einer Förderzusage nicht aussichtsreich. Das GVFG-Programm fördert nach dortiger Aussage nur straßenbegleitende Geh- und Radwege, worum es sich bei der Stadtgrabenbrücke nicht handelt. Es wird noch geprüft, ob die Umfahrung des Lindenplatzes eine mögliche Begründung wäre.

Vom „Stadt und Land“-Programm wurde eine Absage erteilt, weil die Bauzeit der Brücke bis in das Jahr 2024 hineinreicht, die Mittel für das Jahr aber grundsätzlich noch nicht freigegeben sind.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr ist daher bestrebt weitere Fördermöglichkeiten zu akquirieren.

## 11. Risikomanagement

Der Fachbereich Planen und Bauen hat für Großprojekte ein Risikomanagement eingeführt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird an dieser Stelle auf die Vorlage VO/2019/08247 verwiesen.

In einer Übersicht werden alle identifizierten Risiken aufgeführt, bewertet und Gegenmaßnahmen festgelegt. Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die als „vorrangiges Risiko“ (rot) für dieses Bauvorhaben bewertet werden.

Die derzeit handlungsrelevanten Risiken werden in der Risikogruppe „Bestand“ und „Finanzen“ gesehen. Sie werden im Folgenden aufgezeigt und die Gegenmaßnahmen dargestellt:

1.	Risiko:	Finanzen – Fehlende Kostensicherheit
	Ursache:	Derzeitige wirtschaftliche Entwicklung ist nicht abzusehen
	Auswirkung:	Kostensteigerung
	Gegenmaßnahme:	Kostenberechnung regelmäßig aktualisieren
2.	Risiko:	Finanzen – Förderung
	Ursache:	"Stadt und Land": Beantragtes Förderprogramm hat Absage erteilt, Bauzeit übersteigt den abgesicherten Förderzeitraum. GVFG: Förderzusage steht noch aus, ggf. Förderrichtlinien nicht passend
	Auswirkung:	Keine Förderzusage
	Gegenmaßnahme:	weitere Fördermöglichkeiten anfragen

### Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Lageplan

Anlage 3: Visualisierung der Gestaltung

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr  
Produkt: 542001

Anlage zur Vorlage vom 11.11.2022  
VO-Nr.: VO/2022/11662

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

### INVESTIV

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

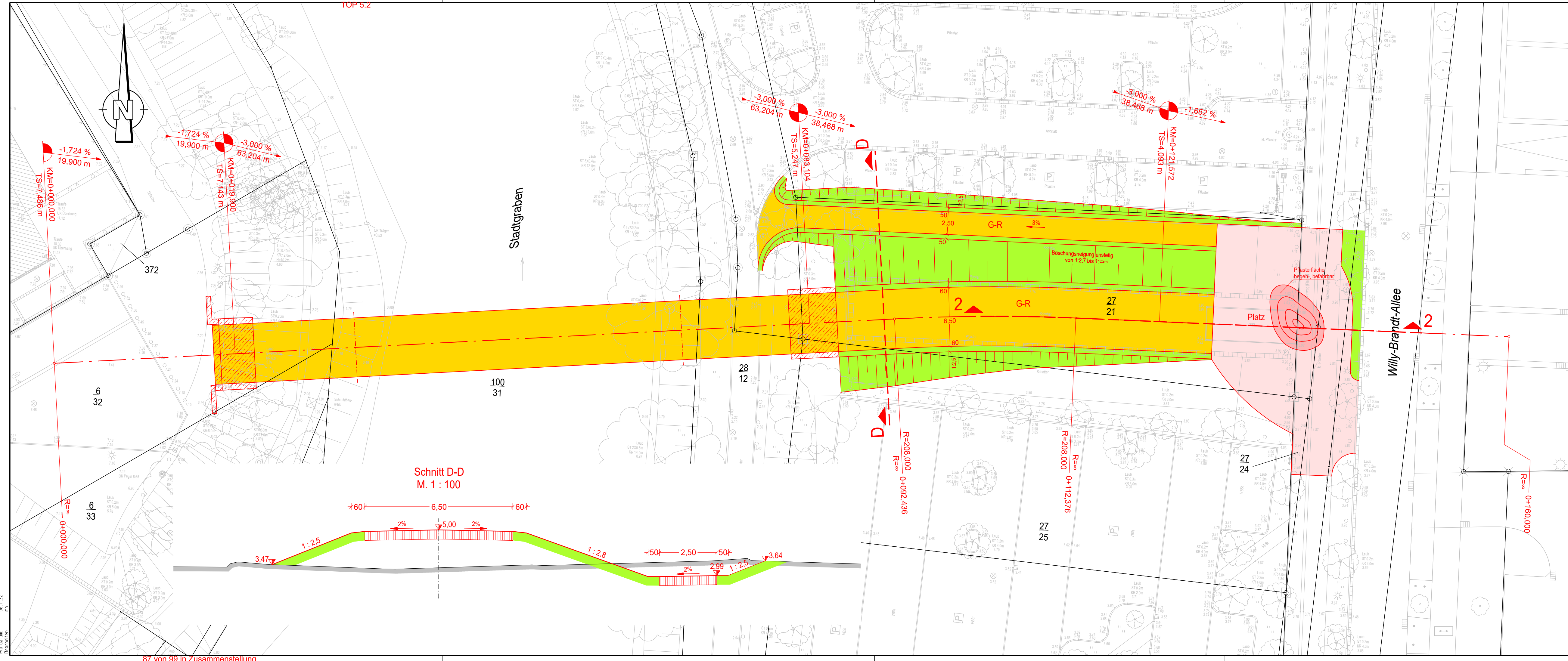
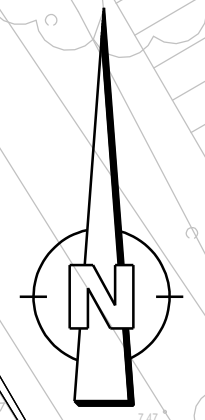
Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge	2.475.000,00				30.937,50
Aufwendungen	-4.950.000,00				-61.874,99

davon:

Sonderpostenauflösung (SoPo)	2.475.000,00				30.937,50
Abschreibungen (AfA)	-4.949.999,00				-61.874,99
Anlagenabgang	-1,00				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-2.474.999,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-1.113.750,00	-74.250,00	-74.250,00	-74.250,00	-74.250,00
Einzahlungen	2.475.000,00		1.200.000,00	1.275.000,00	
Auszahlungen	-4.950.000,00	-200.000,00	-3.000.000,00	-2.750.000,00	
Gesamtauswirkung Finanzplan	-2.475.000,00	<i>(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)</i>			

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

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan	
	2022	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:				
(Mehr) Erträge:				
(Mehr) Aufwendungen:				
(Mehr) Aufwendungen:				
		Saldo Ergebnisplan	0,00	
		Produktsachkonten	Finanzplan	
		Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Mehr) Einzahlungen:				
(Mehr) Auszahlungen:	542001.674.7852000	Kreisstraßen/Stadtgrabenbrücke/Tiefbaumaßnahmen	-200.000,00	
		Saldo Finanzplan	-200.000,00	



### Variante Platz

Lageplan  
Stadtgrabenbrücke - Radweg

Maßstab 1 : 250

VORZEICHUNG  
Stand: 06.11.2022



# Stadtgrabenbrücke

Zwischenbericht

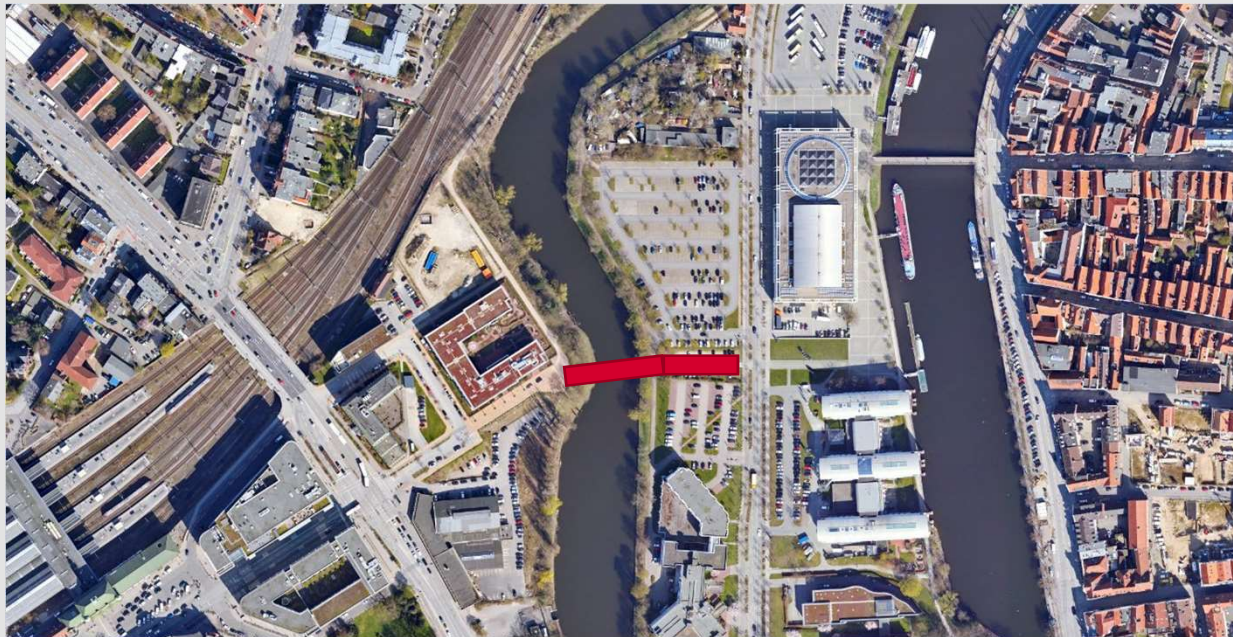
Bauausschuss 20.06.2022

aktualisiert Nov. 2022





## Die neue Verbindung



Neue Brücke über den  
Stadtgraben zwischen  
Werner-Kock-Straße und  
Willy-Brandt-Allee

Verbindung zwischen Bahnhof  
und Innenstadt

Umgehung des Lindentellers

Erschließung der städtischen  
Grünflächen für die  
Naherholung



## Werdegang der Planung



**25.03.2021:** Beschluss der Bürgerschaft, kein Verfahren mit einem Gestaltungswettbewerb durchzuführen

**01.04.2021:** Ausschreibung eines Ingenieurauftrags im Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb

**12.07.2021:** Auftragserteilung an das Ingenieurbüro Leonhardt, Andrä u. Partner

**20.01.2022:** Präsentation von drei Gestaltungsvorschlägen, Entscheidung durch Frau Senatorin Hagen für die Variante „Tria“



## Stand der Planung



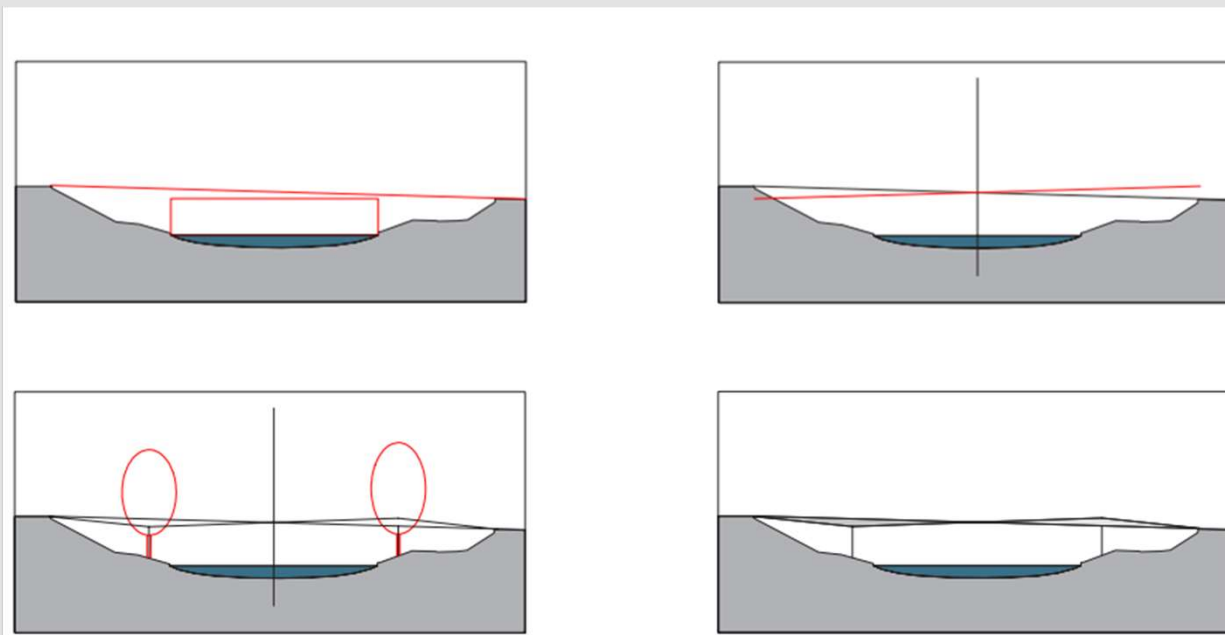
04./05.05.2022 Vorstellung des Entwurfs im Welterbe- und Gestaltungsbeirat

Derzeit Fortsetzung der Planung unter Berücksichtigung der Vorschläge des WGBR

Planung des Anschlusses an die Willy-Brandt-Allee



## Entwicklung der Gestaltung



Ausgangssituation:

- Lichtraum 5,0 m
- Geländesprung ca. 3,2 m
- Gesamtlänge ca. 115 m

→ Gefälle 3 %

3 %-Linie wird gespiegelt

Geometriewechsel in der  
Baumreihe

Anordnung von Pfeilern

„Berührung“ über der Mitte  
des Wassers



## Abmessungen



Fahrbahnbreite:  
6,5 m (Radschnellwegstandard)

Stützweiten:  
13,25 – 35,85 – 14,10 m

Rampenlänge: ca. 39,35

Gesamtlänge: ca. 102,55 m

Gefälle: Durchgehend 3 %  
→ Keine Stufen und Podeste  
(ab > 3 % vorgeschrieben)

Lichtraum Stadtgraben: 5,0 m  
über der gesamten Breite

Lichtraum Uferweg: 2,6 m



## Kostenschätzung



**Gesamtkosten:**  
4,950 Mio. EUR (angemeldet  
für investiven Haushalt 2022 –  
2024)

davon Bau- und  
Grunderwerbskosten:  
ca. 4,200 Mio. EUR

Planungskosten:  
ca. 750.000 EUR

Förderantrag nach GVFG ist  
am 27.04.2022 beim LBV  
gestellt worden

Förderantrag nach „Stadt und  
Land“ ist am 20.09.2022 beim  
MWATT gestellt worden



## Ausblick, nächste Schritte



Abschluss der  
Entwurfsplanung Juni 2022:

- Pläne
- Kostenberechnung

Genehmigungs- und  
Ausführungsplanung

Genehmigung der Planung bei  
den Naturschutzbehörden

Erstellung der Vergabeunter-  
lagen bis Herbst 2022

Vergabe des Bauauftrags im  
Frühjahr 2023

Fertigstellung im  
Frühjahr 2024

► **Nr. VO/2022/11495-02**  
**öffentlich**

**Lübeck, 28.09.2022**

## **Interfraktioneller Antrag**

### **Fraktionen:**

**Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN**  
**Geschäftsstelle der Fraktion DIE LINKE**  
**Geschäftsstelle der Fraktion Vielfalt**  
**Geschäftsstelle der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion**  
**Geschäftsstelle der Fraktion Die Unabhängigen**  
**Geschäftsstelle der FDP Fraktion**

**Bearbeitung: Angela Fiorenza (E-Mail: Angela.Fiorenza@luebeck.de Telefon: 122-1040)**

## **BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, DIE LINKE, Fraktion Vielfalt, Freie Wähler & GAL, Die Unabhängigen, FDP Fraktion: AT - Stelle für Antirassismus, Antidiskriminierung und Antisemitismus**

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
29.09.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Antrag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Vollzeitstelle "Antirassismus, Antidiskriminierung und Antisemitismus" im FB2, konkret in der Stabstelle Integration, zu errichten, oder mindestens die vorhandene Stelle zur Koordinierung des kommunalen Programms zur Europäischen Städtekoalition gegen Rassismus e.V. entsprechend auf eine  $\frac{3}{4}$ -Stelle mit 29,25 Stunden zum 1. Januar 2023 aufzustocken.

Aufgaben sind die Entwicklung und langfristige Begleitung eines strategischen Handlungsprogramms gegen Rassismus und Diskriminierung, unter Beteiligung der Zivilgesellschaft, die Zusammenarbeit mit verwaltungsintern sowie -extern am Thema arbeitenden Akteur:innen, u.a. zum Aufbau von Netzwerkstrukturen und Ausrichtung der gemeinsamen Tätigkeiten sowie die Implementierung geeigneter Instrumente bzw. Umsetzung von Maßnahmen zum Abbau von Rassismus und Diskriminierung.

### **Begründung:**

Antirassismus\* und Antidiskriminierung sind Querschnittsaufgaben für die Lübecker Stadtverwaltung, sowie bspw. "Klimaschutz" als auch "Integration & Teilhabe". Das bedeutet, dass es notwendig ist, dass eine gut ausgestattete Koordinierungsstelle diese Aufgabe systematisch und inhaltlich koordiniert. Zu dieser Erkenntnis ist die Steuerungsgruppe Integration in den vergangenen Sitzungen gekommen.

Die zur Zeit 9,25 Wochenstunden in der Stabsstelle Integration, zur Koordinierung des kommunalen Programms zur Europäischen Städtekoalition gegen Rassismus e.V., sind als erster Anfang zu werten. Zur Koordination einer gesamtstädtischen Strategie, in enger Zusammenarbeit mit weiteren an diesem Querschnittsthema arbeitenden (Fach-)Bereichen, sind weitere personelle Ressourcen zwingend erforderlich. Die inhaltliche Nähe zu der Aufgabe "Integration & Teilhabe" legen es nahe, dass diese Stelle im FB2, konkret in der Stabstelle Integration, anzusiedeln ist.

\* In diesem Zusammenhang sollte die Arbeitsdefinition von Rassismus jede auf der vermeintlichen ethnischen Herkunft, "Rasse", Hautfarbe, "Abstammung" oder nationalen Ursprungs beruhende Unterscheidung (z.B. antimuslimischer Rassismus, Antisemitismus, Antiziganismus, Rassismus gegen Geflüchtete, Rassismus gegen Schwarze Menschen usw.) umfassen.

Mit der ethnischen Herkunft wird die Zuordnung eines Menschen zu einer Gruppe von Personen bezeichnet, die zum Beispiel sozial, kulturell oder historisch eine Einheit bilden oder durch ein Gefühl der Zusammengehörigkeit verbunden sind.

(Quelle: <https://www.antidiskriminierungsstelle.de/DE/ueber-diskriminierung/diskriminierungsmerkmale/ethnische-herkunft-rassismus/ethnische-herkunft-rassismus-node.html>)

## **Anlagen:**



► Nr. VO/2022/11638  
öffentlich

Lübeck, 07.11.2022

## Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
1.100 - Büro der Bürgerschaft

Bearbeitung: Christiane Nimz (E-Mail: [christiane.nimz@luebeck.de](mailto:christiane.nimz@luebeck.de) Telefon: 122-1013)

## Antrag aus der Einwohner:innenversammlung vom 03.11.2022 Bürger:innenbeteiligung stärken

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.11.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Herr Florian Doll beantragt:

Die Bürgerschaft wird aufgefordert, die Anträge und Anregungen aus der Einwohner:innenversammlung ernst zu nehmen, sich inhaltlich mit ihnen auseinander zu setzen und nicht wegen reiner Formalien oder unpassender Formulierungen ersatzlos abzulehnen. Wenn die Anträge oder Anregungen inhaltlich auf politische Zustimmung bei Fraktionen oder Mitgliedern der Bürgerschaft stoßen, aber aufgrund von Formalien nicht direkt so umgesetzt werden können, soll das Büro der Bürgerschaft ggf. unter Einbeziehung der entsprechenden Fachabteilung der Verwaltung und des Antragstellenden einen Änderungsantrag erarbeiten und somit das inhaltliche Thema in die politischen Entscheidungsgremien eingebracht werden.

### Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
<b>Entfällt</b>	

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


Ja

Nein- Begründung:

Es handelt sich um einen Antrag aus der  
Einwohner: innenversammlung.

Die Maßnahme ist:


neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

§ 16 b GO S.-H.

Finanzielle Auswirkungen:

- Ja (Anlage 1)  
 Nein – Können nicht beziffert werden

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- Nein  
 Ja – Begründung:  
Entfällt, da es sich um einen Antrag aus der  
Einwohner:innenversammlung handelt.

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

Entfällt.

**Begründung:**

**Anlagen:**

Anregungen und Vorschläge aus der Einwohnerversammlung sind gem. Hauptsatzung der Hansestadt Lübeck (§ 11 Abs. 6) innerhalb von drei Monaten in der Bürgerschaft zu beraten und zu behandeln.

Stadtpräsident Klaus  
Puschadel