



► 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 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:

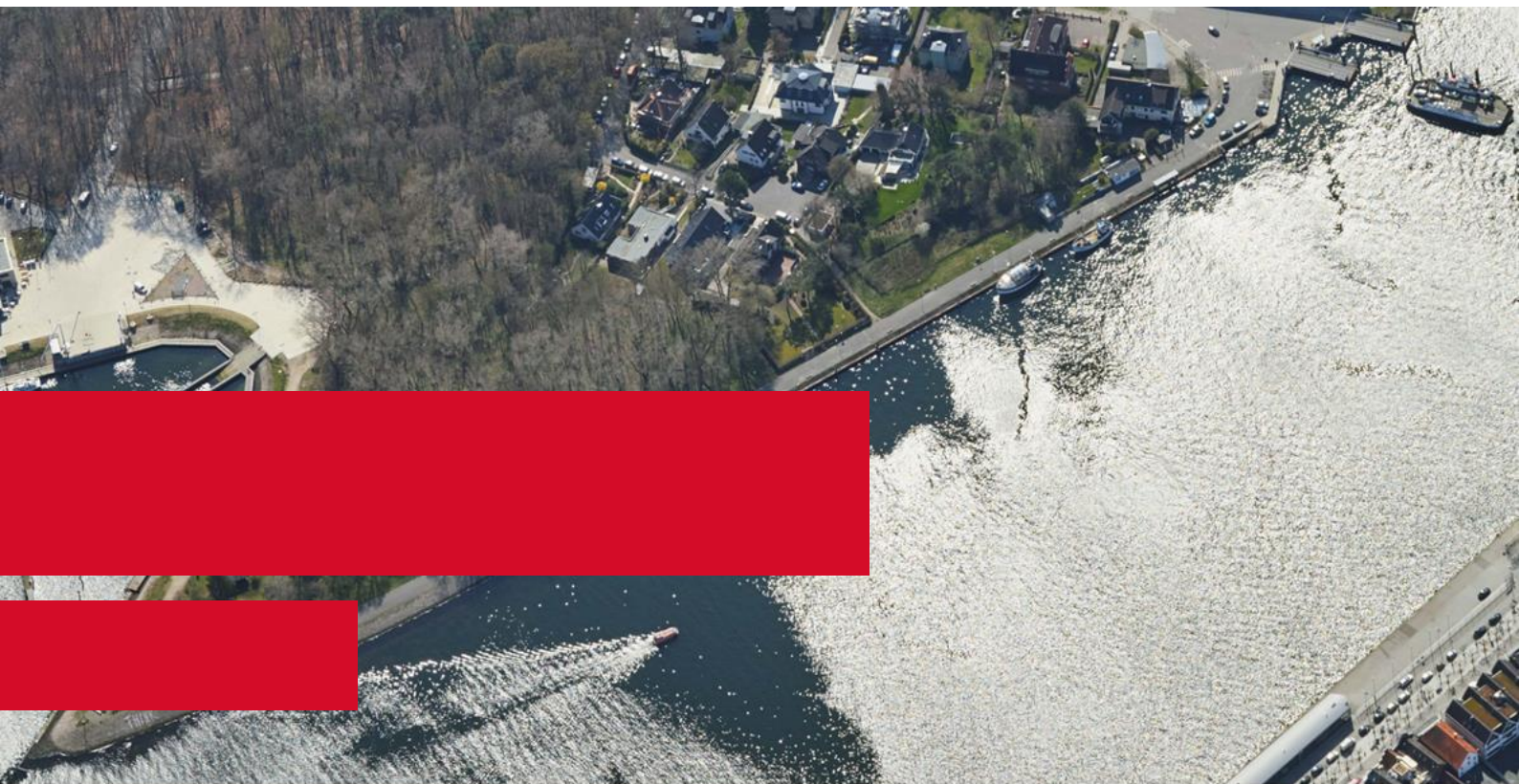
Siehe Anlage 1.

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



1	Veranlassung	3
1.1	Projektgebiet	3
1.2	Projektziele	4
2	Bestandsbeschreibung	5
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
3	Neugestaltung des Kohlenhofkais	7
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
4	Weiterer Ablauf	13



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 m² 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 m².

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 Asphaltoberbau. 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 Ufereinfassung 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 Fußgängerverkehrten 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 Fahrrad-schutzstreifen 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 der selben 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 Projekthinhalte 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



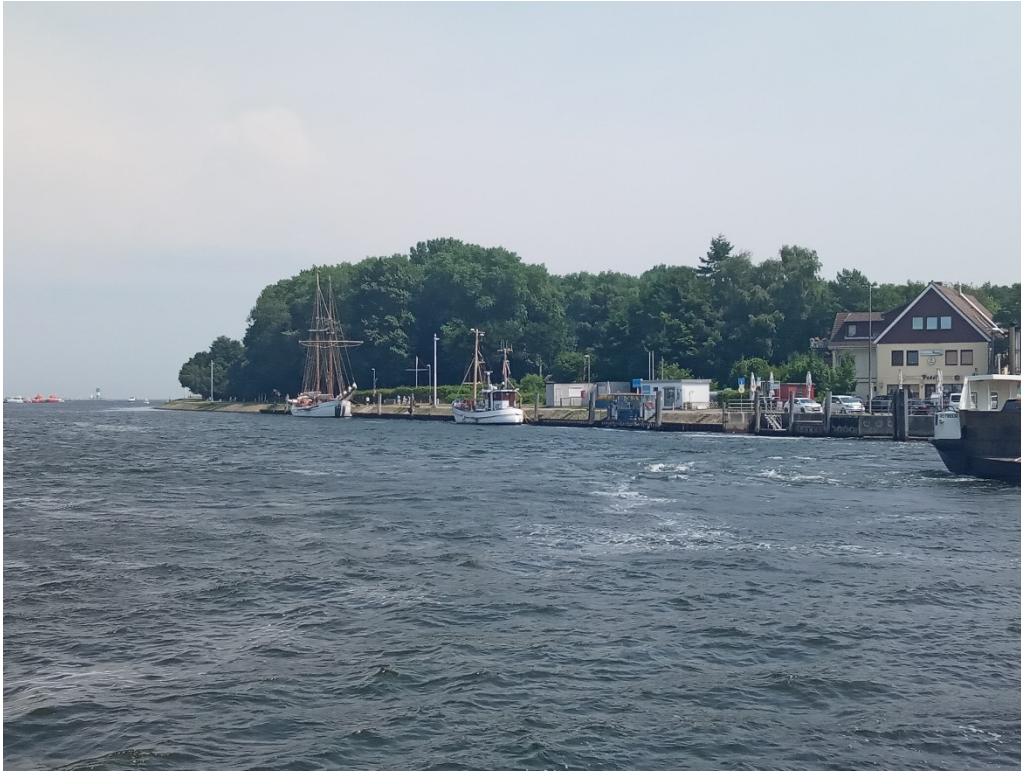


Bild 1: Ansicht Kohlernhofkai



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 Lebensbereichs Gehölzrand.





3.2 Teilbereich A – Fährplatz und Kaikante

Teilbereiche:

A – Fährplatz und Kaikante

B – Kaikante und Multifunktionsfläche

C – Nordspitze / Kohlenhofspitze

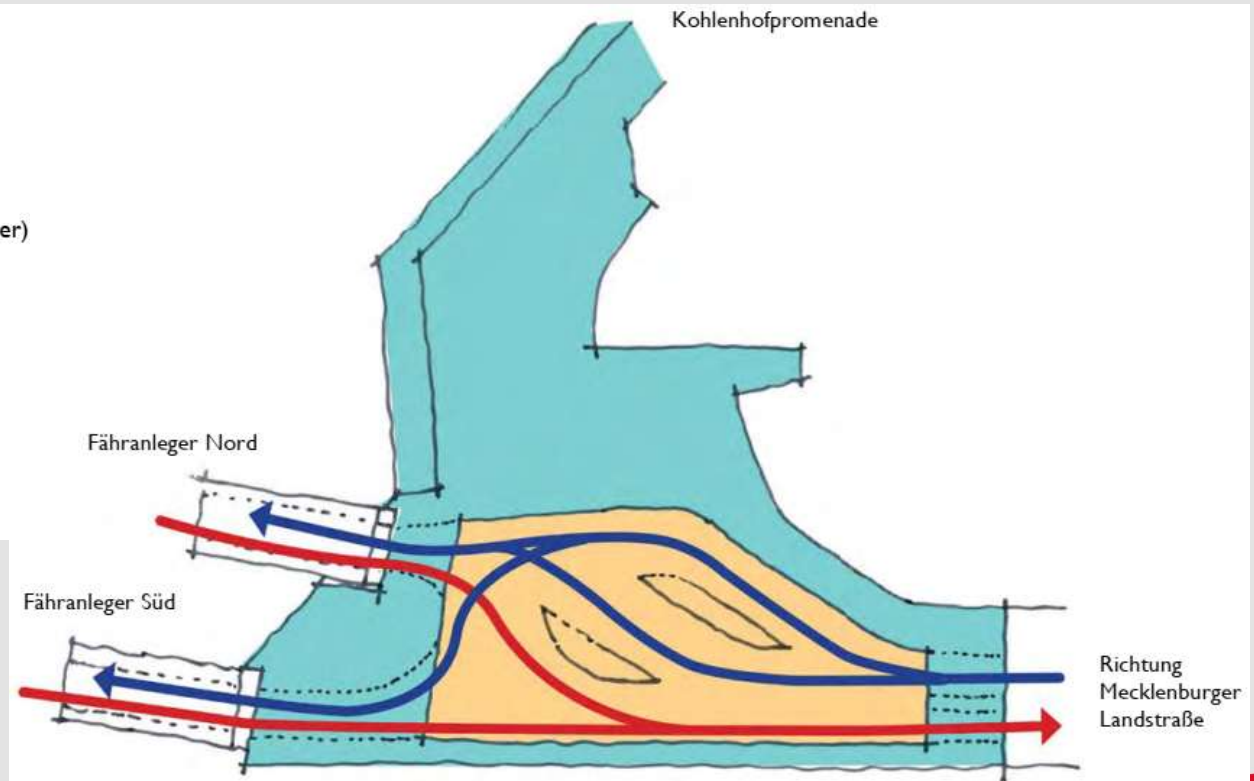


3.2 Teilbereich A – Fährplatz und Kaikante

Konzept Verkehre – alle Varianten:

Verkehrsflächen

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



3.2.1 Teilbereich A – Fährvorplatz – Variante 1

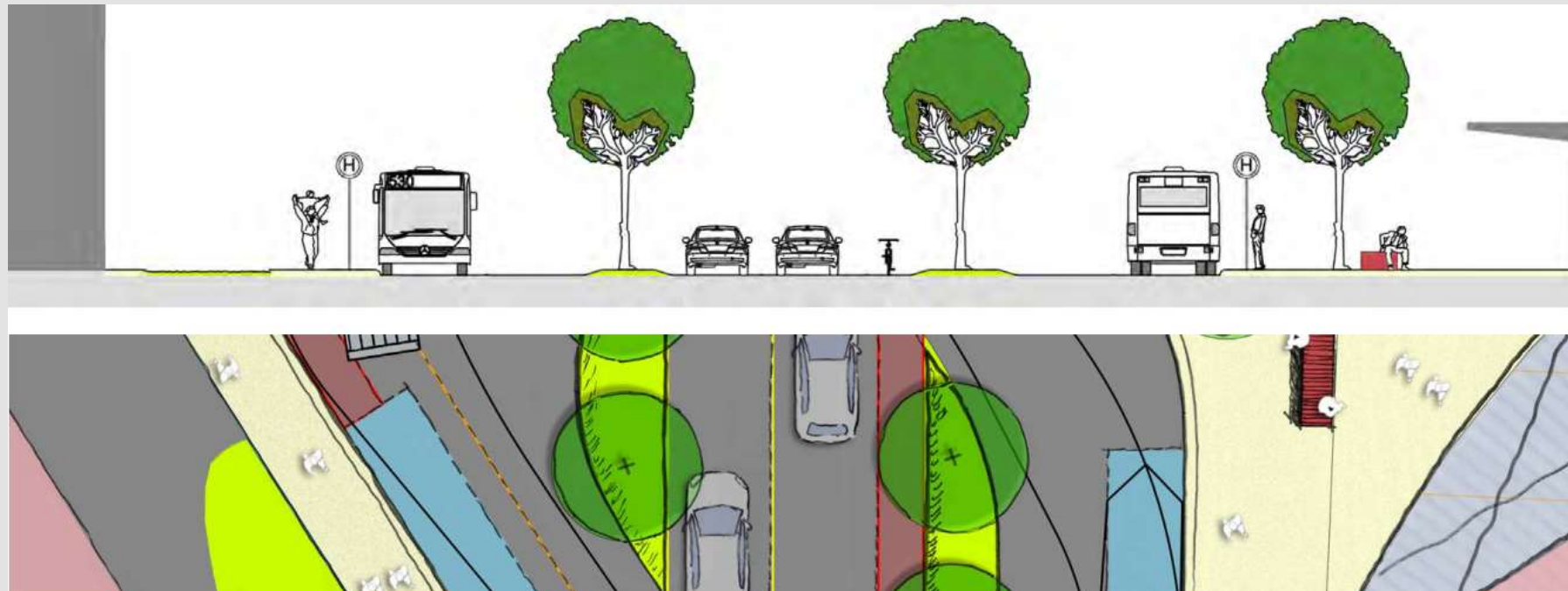
Verkehr, Bootsanleger und Tankstelle – Variante I:

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, Kassenautomat
-  Haltestelle Linienbus, Länge 20 m
-  z. B. E-Mobilität, Kurzzeitparker, „Kiss & Ride“
-  Fahrradschutzstreifen



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





3.2.3 Teilbereich A – Fährvorplatz – Variante 3

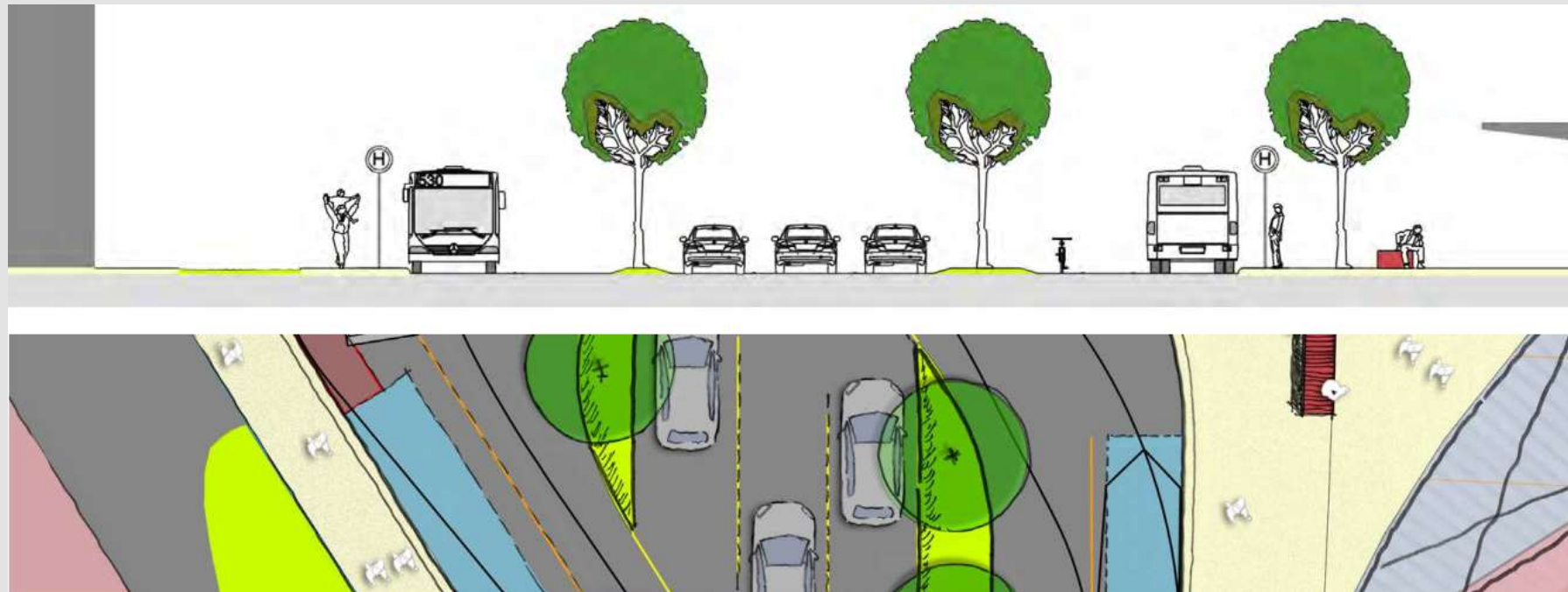
Verkehr, Bootsanleger und Tankstelle – Variante 3:

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

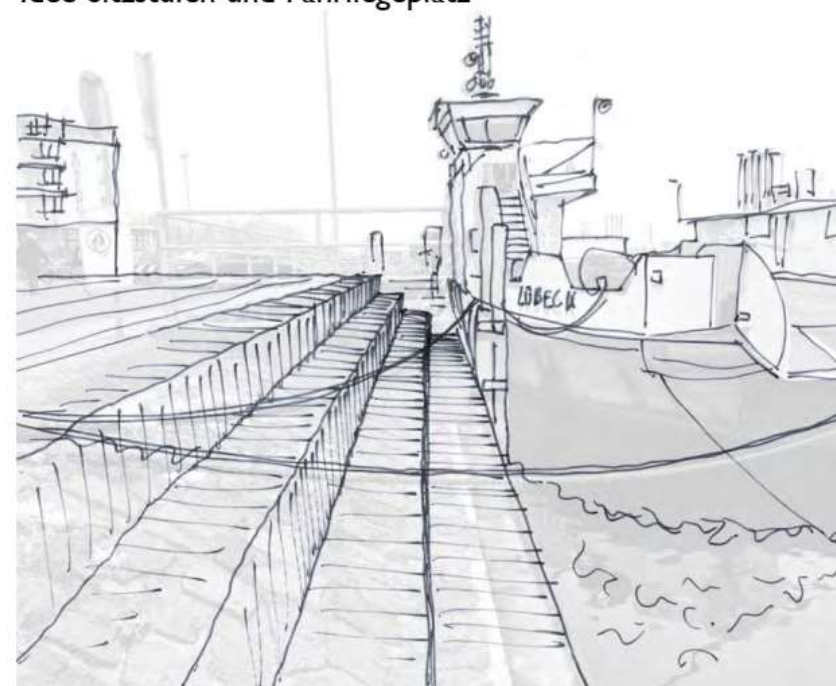


3.2.4 Teilbereich A – Ufereinfassung

Fährliegeplatz Bestand



Idee Sitzstufen und Fährliegeplatz





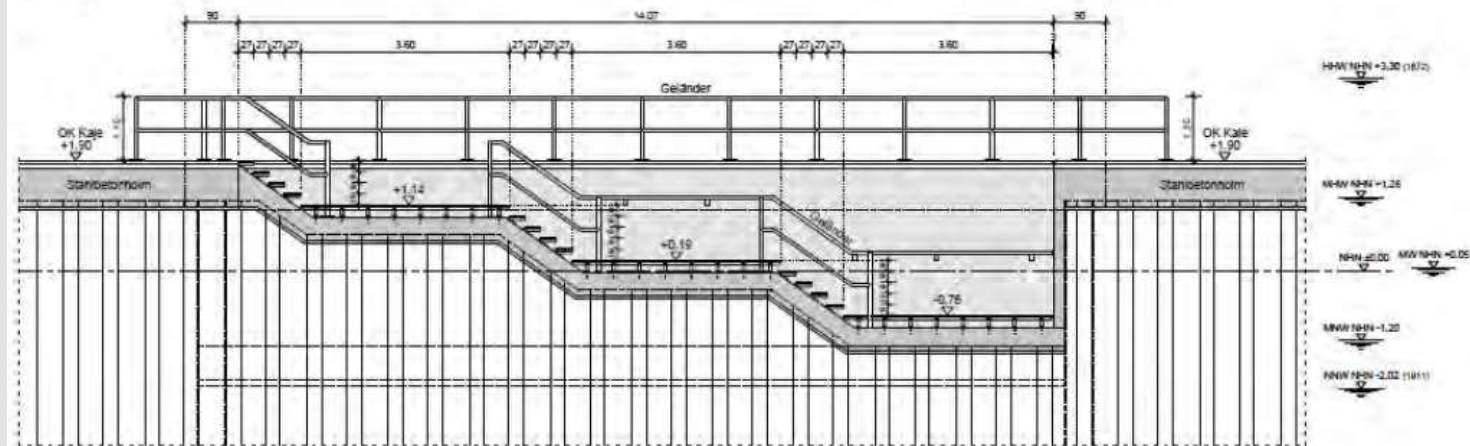
3.2.5 Teilbereich A – Niedrigwassertreppe

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.

PRINZIPSKIZZE NIEDRIGWASSERTREPPE

Ansicht

M. 1 : 50



NW-Treppe mit Gitterroststufen und –podesten

3.2.6 Teilbereich A – Tankstelle

Tankstelle Bestand



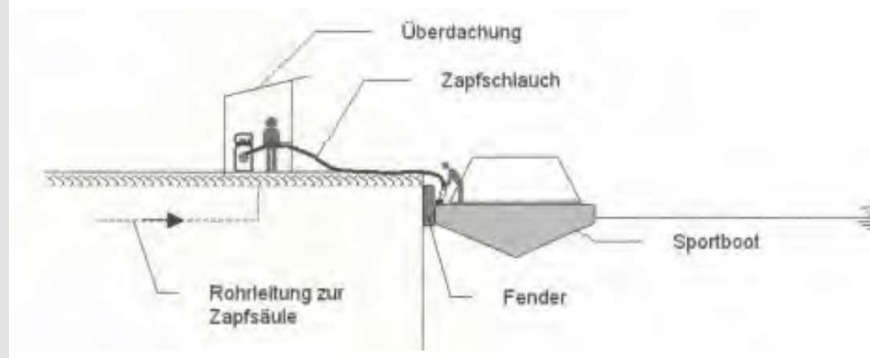
Idee Sitzstufen und Tankstelle



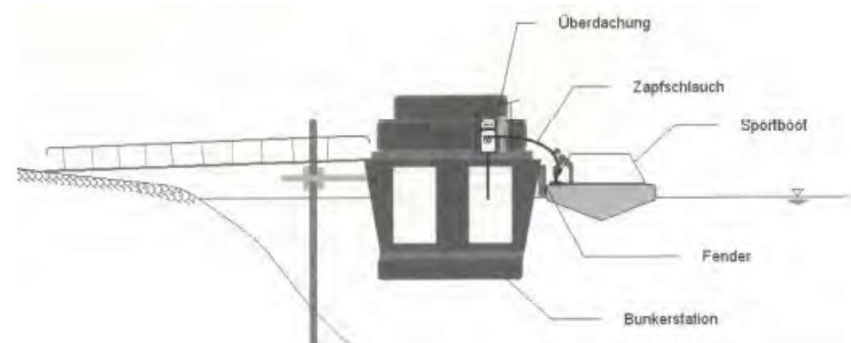
3.2.6 Teilbereich A – Tankstelle

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
- Liegelandschaften 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

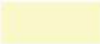
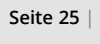
Aussichtsplattform – Blick Richtung Passathafen

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“

