Hansestadt LÜBECK

T A G E S O R D N U N G

29. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

Termin: **Montag, 14.02.2022, 16:30 Uhr**

Ort: **Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck**

Hinweis: Die Sitzung findet unter Umsetzung der 3G-Regelung statt.
Es wird um Beachtung und Mitführung eines entsprechenden Nachweises gebeten.

Für die Vorbesprechungen muss auf Grund einer weiteren Ausschusssitzung und den bestehenden Hygienevorgaben auf den Sitzungssaal selbst (und ggf. auf die eigenen Räumlichkeiten der Fraktionen) verwiesen werden.

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der 28. Sitzung vom 10.01.2022	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Einzelhandelsentwicklung	
3.2.	Mitteilungen der Verwaltung	
3.3.	Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth: Budget der LTM und Wochenmärkte	**VO/2021/10722**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
3.4.	Neue Anfragen	
4.	Berichte	
4.1.	Quartalsbericht IV / 2021 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde	**VO/2022/10828**

5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**VO/2021/10558**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
5.2.	AUSTAUSCHVORLAGE zu VO/2020/08956: Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck	**VO/2021/10105**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
5.3.	Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck	**VO/2020/09427-02**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
5.4.	Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck	**VO/2021/10209**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	FDP: Anträge zu Lübecks Wochenmärkten	**VO/2019/07335**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	ÄA des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2020/08956 - Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck	**VO/2020/08956-01**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
7.2.	Änderungsantrag des AM Heike Stegemann (FDP) zu VO/2020/09427 Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck	**VO/2020/09427-01**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	

7.3.	ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10558 Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**VO/2021/10558-01**
	zurückgestellt in der 28. Sitzung des WiA & KBT-A am 10.01.2022	
7.4.	Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Vollständiger Wegfall der Marktgebühren für alle Lübecker Wochenmärkte	**VO/2022/10825**
8.	Verschiedenes	
9.	Ende des öffentlichen Teils	

Nichtöffentlicher Teil:

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte können nach der Maßgabe einer entsprechenden Beschlussfassung durch die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nichtöffentlich beraten werden.

10.	Genehmigung der Niederschrift	
10.1.	Genehmigung der Niederschrift der 28. Sitzung vom 10.01.2022	
11.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
11.1.	Einzelhandelsentwicklung	
11.2.	Mitteilungen der Verwaltung	
11.3.	Neue Anfragen	
12.	Berichte	
	Es liegt nichts vor.	
13.	Beschlussvorlagen	
13.1.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Am Heidkoppelgraben	**VO/2021/10711**
13.2.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Am Landgraben	**VO/2021/10712**
13.3.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Lembkestraße	**VO/2021/10714**
13.4.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Wilhelm-Wisser-Weg	**VO/2021/10715**

13.5.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Pamirweg	**VO/2021/10716**
13.6.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Reetweg	**VO/2021/10721**
13.7.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Binnenland	**VO/2021/10737**
13.8.	Ausübung eines Wiederkaufsrechtes	**VO/2021/10632**
13.9.	Vermarktung des Schuppen 9	**VO/2021/10698**
14.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

15.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Hansestadt LÜBECK

N A C H T R A G S T A G E S O R D N U N G

29. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

Sitzungstermin: **Montag, 14.02.2022, 16:30 Uhr**

Sitzungsort: **Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

3.4.1.	Anfrage des AM Mandy Siegenbrink u. Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Interessenbekundungsverfahren für den Rathaushof	**VO/2022/10846**
3.4.2.	Anfrage des AM Mandy Siegenbrink u. Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Karstadt Sport-Gebäude	**VO/2022/10847**
5.5.	Travemünder Woche 2022	**VO/2022/10819**
	Es ist erforderlich, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern.	
7.5.	Änderungs- und Ergänzungsantrag von Bernhard Simon (CDU) und Peter Reinhardt (SPD zu den Vorlagen VO/2021/10105, VO/2020/09427-02 und VO/2021/10209 AUSTAUSCHVORLAGE zu VO/2020/08956: Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck	**VO/2021/10105-01**

5 von 257 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

N I E D E R S C H R I F T

(öffentlicher Teil)

28. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"

Sitzungstermin:	Montag, 10.01.2022
Sitzungsbeginn:	16:30 Uhr
Sitzungsende:	17:42 Uhr
Sitzungsort:	Bürgerschaftssaal, Rathaus, 23552 Lübeck

Anwesende Mitglieder	
Vorsitz	
Ulrich Krause - CDU Stellvertr. Fraktionsvorsitzender	
Mitglieder aus der Bürgerschaft	
Bernhard Simon - CDU	
Philip Brozio - SPD	
Dr. Axel Flasbarth - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Stellvertr. Fraktionsvorsitzender	
Lars Lehrke - Die Unabhängigen	
Peter Reinhardt - SPD Stellvertr. Fraktionsvorsitzender	
stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.	
Herwig Alt - AfD	
Rüdiger Hinrichs - FREIE WÄHLER & GAL	
Stefan Klüssendorf - SPD	Vertretung für: Herrn Christoph Evers
Rüdiger Longuet - CDU	Vertretung für: Herrn Dr. Burkhart Eymer
Hans-Jürgen Martens - DIE LINKE	
Nathalie Möller - BfL	
Mandy Siegenbrink - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	Vertretung für: Frau Birte Duggen
Heike Stegemann - FDP	

6 von 257 in Zusammenstellung

Verwaltung	
Piroska Csösz - 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	
Uwe Kirchhoff - 2.830 Kurbetrieb Travemünde	Teilnahme im ö. Teil (TOP 1-9)
Senator Sven Schindler - FB 2 - Wirtschaft und Soziales	
Michael Siemensen - Lübeck Port Authority (5.691)	bis einschl. TOP 7.3.
Christian Stolte - 5.610 Stadtplanung und Bauordnung	bis einschl. TOP 7.3.
Protokollführung	
Jan Ehrich - 2.830 KurbetriebTravemünde	
Gäste	
Olivia Kempke - Lübeck Management e.V.	Teilnahme im ö. Teil (TOP 1-9)
Stefan Krappa - Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH	bis einschl. TOP 7.7.
Entschuldigte Mitglieder	
Mitglieder aus der Bürgerschaft	
Birte Duggen - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN	abwesend
Dr. Burkhart Eymer - CDU	abwesend
Anka Grädner - Fraktion 21	abwesend
stimmberechtigte Mitglieder ohne M.d.Bü.	
Christoph Evers - SPD	abwesend
Beiratsmitglieder	
Jürgen Cladow - Seniorenbeirat	abwesend

T a g e s o r d n u n g:

Öffentlicher Teil:

1	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2	Genehmigung der Niederschrift	
2.1	Genehmigung der Niederschrift der 27. Sitzung vom 08.11.2021	
3	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1	Einzelhandelsentwicklung	
3.2	Mitteilungen der Verwaltung	
3.2.1	Sachstand Neugestaltung Travepromenade	
3.2.2	Sachstand Projekt "Unbeschwert unterwegs"	
3.3	Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth: Budget der LTM und Wochenmärkte	**VO/2021/10722**
3.4	Neue Anfragen	
4	Berichte	
4.1	Kurswechsel in der Wohnungsmarktpolitik	**VO/2021/10609**
4.2	Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030	**VO/2021/10686**
5	Beschlussvorlagen	
5.1	Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**VO/2021/10558**
5.2	4. Regionaler Nahverkehrsplan (4. RNVP) - Teilfortschreibung zur "Barrierefreiheit"	**VO/2021/10678**
5.3	AUSTAUSCHVORLAGE zu VO/2020/08956: Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck	**VO/2021/10105**
5.4	Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck	**VO/2020/09427-02**
5.5	Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck	**VO/2021/10209**

6	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1	FDP: Anträge zu Lübecks Wochenmärkten	**VO/2019/07335**
7	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1	ÄA des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2020/08956 - Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck	**VO/2020/08956-01**
7.2	Änderungsantrag des AM Heike Stegemann (FDP) zu VO/2020/09427 Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck	**VO/2020/09427-01**
7.3	Änderungsantrag des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) & AM Lars Lehrke (Die Unabhängigen) zur VO/2021/10517 Bericht "Konzept zur Steuerung von Ferien- und Zweitwohnungen in Travemünde"	**VO/2021/10517-02**
7.4	Antrag des AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Konzepterstellung zur Belebung der Kurgartenstraße/Travemünde	**VO/2021/10561**
7.5	Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Konsequente Ausrichtung der Lübecker Wohnungs- und Eigenheimpolitik an den Interessen der Lübecker Bürger	**VO/2021/10677**
7.6	ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10558 Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**VO/2021/10558-01**
7.7	ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beides BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10686 Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030	**VO/2021/10686-02**
7.8	ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beides BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10686 Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030	**VO/2021/10686-03**
8	Verschiedenes	
9	Ende des öffentlichen Teils	
15	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Öffentlicher Teil:

zu 1 Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und eröffnet die konstituierende Sitzung mit der Feststellung der Beschlussfähigkeit.

a) Der Vorsitzende weist darauf hin, dass für alle bürgerlichen Mitglieder, unabhängig von deren vorheriger Mitgliedschaft, nach erfolgter Neubesetzung der Ausschüsse eine Verpflichtung erforderlich ist. Der Vorsitzende verpflichtet die bürgerlichen Ausschussmitglieder Herrn Herwig Alt, Frau Heike Stegemann, Herrn Hans-Jürgen Martens, Herrn Rüdiger Hinrichs und Frau Nathalie Möller sowie die stellvertretenden bürgerlichen Ausschussmitglieder Herrn Stefan Klüssendorf, Herrn Rüdiger Longuet und Frau Mandy Siegenbrink mit den Worten: „Ich verpflichte Sie auf die gewissenhafte Erfüllung Ihrer Obliegenheiten, weise Sie auf die Rechte und Pflichten nach der Gemeindeordnung hin und führe Sie hiermit in Ihr Amt ein."

Ferner macht der Vorsitzende darauf aufmerksam, dass Personen, die möglicherweise befangen sein könnten, verpflichtet sind, dieses mitzuteilen. Ob jemand befangen ist, entscheidet im Streitfall der Ausschuss.

b) Der Vorsitzende weist darauf hin, dass nachstehende Unterlagen noch zur heutigen Sitzung im Wege einer Nachtragstagesordnung eingereicht wurden:

7. Anträge von Ausschussmitgliedern
7.6. VO/2021/10558-01
ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10558 Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

7.7. VO/2021/10686-02
ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beides BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10686 Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030

7.8. VO/2021/10686-03
ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beides BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10686 Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030

Frau Siegenbrink und Herr Dr. Flasbarth erklären, dass es sich hierbei um Änderungsanträge zu den auf der Tagesordnung stehenden TOP 5.1. und 4.2. handelt.

c) Herr Simon kündigt an, für den TOP

5. Beschlussvorlagen
5.1. VO/2021/10558
Grundlagenbeschluss für den Entwurf des
Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

einen Antrag auf Vertagung nach Vorberatung zu stellen. Hierbei sollte aus Sicht von Herrn Simon dann auch der Änderungsantrag unter TOP 7.6. vertagt werden.

d) Herr Senator Schindler bittet den Ausschuss, den TOP

3. Anfragen / Antworten / Mitteilungen
3.3. VO/2021/10722
Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth: Budget der LTM und Wochenmärkte

auf die nächste Sitzung zu vertagen, da die LTM GmbH auf Grund der Kurzfristigkeit zur heutigen Sitzung noch keine fertige Beantwortung vorlegen kann.

e) Herr Simon beantragt die erneute Vertagung der TOP

5. Beschlussvorlagen
5.3. VO/2021/10105
AUSTAUSCHVORLAGE zu VO/2020/08956:
Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck

5.4. VO/2020/09427-02
Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck

5.5. VO/2021/10209
Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck

6. Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft
6.1. VO/2019/07335
FDP: Anträge zu Lübecks Wochenmärkten

7. Anträge von Ausschussmitgliedern
7.1. VO/2020/08956-01
ÄA des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2020/08956 - Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck

7.2. VO/2020/09427-01
Änderungsantrag des AM Heike Stegemann (FDP) zu VO/2020/09427 Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck

da hierzu noch Beratungen mit den Marktbeschickern erfolgen sollen.

Herr Dr. Flasbarth erklärt hierzu, dass er die Punkte 2. und 3. aus seinem Antrag unter TOP 7.1. zurückzieht und damit nur die Punkte 1. und 4. bestehen bleiben.

f) Frau Siegenbrink kündigt zu TOP 4.2. ggf. erforderliche Nachfragen im nicht öffentlichen Teil der Sitzung an.

g) Der Vorsitzende weist darauf hin, dass gemäß § 35 Abs. 2 der Gemeindeordnung ein gesonderter Verfahrensbeschluss mit 2/3 Mehrheit über die nichtöffentliche Behandlung von Vorlagen erforderlich ist. Er lässt über die Zuordnung der für den nichtöffentlichen Teil angemeldeten TOP einzeln abstimmen.

h) Gemäß § 9 Abs. 6 i. v. m. § 34 Abs. 1 GeschO der Bürgerschaft dürfen am nichtöffentlichen Teil der Sitzung neben den berechtigten Personen weitere Personen nur dann teilnehmen, wenn der Ausschuss auf Antrag von Mitgliedern des Ausschusses oder des Senators deren Teilnahme ausdrücklich beschlossen hat. Auf Antrag des Senators soll die Bereichsleitung Wirtschaft und Liegenschaften, Frau Csösz sowie Herr Siemensen vom Bereich Lübeck Port Authority im nichtöffentlichen Teil der Sitzung anwesend sein. Der Vorsitzende lässt hierüber abstimmen.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt zu a) Kenntnis.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt zu b) Kenntnis.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt zu c) Kenntnis.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" beschließt zu d) einstimmig, den TOP 3.3. bis zur nächsten Sitzung zurück zu stellen. (14 Ja-Stimmen)

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" beschließt zu e) einstimmig, die TOP 5.3., 5.4., 5.5., 6.1., 7.1. und 7.2. bis zur nächsten Sitzung zurück zu stellen. (14 Ja-Stimmen)

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt zu f) Kenntnis.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu g) mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der nichtöffentlichen Beratung des TOP 13.1. zu. (12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung)

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stimmt zu h) einstimmig der beantragten Teilnahme am nichtöffentlichen Teil zu. (14 Ja-Stimmen)

zu 2 Genehmigung der Niederschrift

zu 2.1 Genehmigung der Niederschrift der 27. Sitzung vom 08.11.2021

Es liegen keine mündlichen oder schriftlichen Einwände gegen die Niederschrift vor.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" stellt die Niederschrift in der vorgelegten Fassung fest.

zu 3 Anfragen / Antworten / Mitteilungen

zu 3.1 Einzelhandelsentwicklung

Es liegt nichts vor.

zu 3.2 Mitteilungen der Verwaltung

zu 3.2.1 Sachstand Neugestaltung Travepromenade

Herr Kirchhoff berichtet dem Ausschuss anhand einer Präsentation (Anlage I) zum aktuellen Sachstand der Baumaßnahme zur Neugestaltung der Travepromenade.

Eine Frage von Herrn Simon zum Lückenschluss der Neugestaltung im Bereich der Revierzentrale des Wasser- und Schifffahrtsamtes beantwortet Herr Kirchhoff. Eine breitere Gestaltung unter Einbindung der Flächen des WSA ist aus technischen Gründen (u. a. durch Leitungswege) nicht möglich, trotzdem wird auch dieser Bereich ab Herbst 2022 neugestaltet.

Zum Neubau der Gastronomieeinheiten an der Travepromenade sprechen Herr Reinhardt und Herr Kirchhoff. An den beiden bisherigen Gastronomiestandorten werden von privaten Investoren ganzjährige Gastronomiegebäude errichtet. Diese sollen nach bisherigem Zeitplan bereits in der Saison 2022 eröffnet werden.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

zu 3.2.2 Sachstand Projekt "Unbeschwert unterwegs"

Herr Kirchhoff berichtet dem Ausschuss anhand einer Präsentation (Anlage II) zum aktuellen Sachstand des Projektes „Unbeschwert unterwegs“.

Zum Umfang der Projektbeteiligung sprechen Herr Dr. Flasbarth, Frau Kempke und Herr Kirchhoff. Da das Projekt in Travemünde durch die Erhöhung der Kurabgabe finanziert werden soll, erfolgt im ersten Projektzeitraum zunächst keine Umsetzung in Lübeck. In Kiel wird derzeit eine Teilnahme auf Basis der Finanzierung aus dem Haushalt der Stadt geplant.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

zu 3.3 Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth: Budget der LTM und Wochenmärkte Vorlage: VO/2021/10722

Der TOP wurde bei Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

zu 3.4 Neue Anfragen

Es liegt nichts vor.

zu 4 Berichte

zu 4.1 Kurswechsel in der Wohnungsmarktpolitik
Vorlage: VO/2021/10609

Es gibt keine Wortmeldungen.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt den Bericht zur Kenntnis.

zu 4.2 Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030
Vorlage: VO/2021/10686

Frau Siegenbrink dankt der LPA zunächst für den vorgelegten Statusbericht, zu dem sich für sie noch verschiedene Fragen ergeben:

1. Im Bericht wird zum Arbeitsbereich 1 auf ein Positionspapier zur Marke „Port of Lübeck“ Bezug genommen. Kann dieses Papier zur Verfügung gestellt werden?
   Herr Siemensen sagt zu, das Positionspapier zur Niederschrift zu geben (Anlage III).

2. Im Arbeitsbereich 3 werden Flächen bewertet. Entsteht hier konkreter Mehrbedarf?
   Nach Auskunft von Herrn Siemensen entsteht derzeit kein konkreter Mehrbedarf in Bezug auf die im HEP2030 dargestellten Flächenbeanspruchungen außerhalb der bestehenden Terminals. Diese Flächenbedarfe werden im Rahmen des Verfahrens zum neuen Flächennutzungsplan geordnet. Zudem werden jetzt auch schon potenzielle Ausgleichsmaßnahmen und zugehörige mögliche Flächen hierfür recherchiert.

3. Der Arbeitsbereich 4 behandelt u. a. Grunderwerbslisten, warum?
   Herr Siemensen erläutert hierzu, dass es lediglich um die Grundprüfung und Erfassung der Eigentumsverhältnisse zu den Grundstücken geht.

4. Im Arbeitsbereich 5 wird die Verbreiterung bzw. Vertiefung der Trave angedacht?
   Die LPA hat auf Basis der Prüfergebnisse des HEP2030 ein Ausbaukonzept mit 13 Teilanpassungsmaßnahmen im Februar 2020 aufgestellt. Dieses Wunschausbaukonzept geht von einer vollumfänglichen Anpassung der Trave bis zu den Stadthäfen aus. Ein realistisches Anpassungskonzept für die Trave ist von der Hansestadt Lübeck, als Bedarfsanmelder, anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse gegenüber dem Bund nachzuweisen. Ziel ist es, mit Rahmen einer Variantenprüfung die Teilanpassungsmaßnahmen der Trave zu ermitteln, die einen Gewässerausbau unter den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums rechtfertigen, um dann im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in den vordringlichen Bedarf zu gelangen.

5. Wie ist der Stand zum Pilotprojekt einer Wasserstofftankstelle (Arbeitsbereich 7)?
   Die PV-Anlage zzgl. eines H2-Elektrolyseurs für die Erzeugung und den Verbrauch von Wasserstoff durch geeignete Hafenumschlagsgeräte befindet sich nach Auskunft von Herrn Siemensen in der Prüfung der Machbarkeit und der Suche nach geeigneten Fördermöglichkeiten.

6. Werden die Planungen zum Umschlag regelmäßig abgeglichen?
   Herr Siemensen erläutert, dass die nächste Bundesverkehrsprognose voraussichtlich in 2023 veröffentlicht werden wird. Im Abgleich zu den derzeit bekannten Prognosezahlen des Bundes hat die LPA bereits die Umschlagsprognose für Lübeck im Rahmen der HEP-Bearbeitung deutlich nach unten korrigiert. Die Entwicklung der Umschlagzahlen des Hafens Lübeck wird von der LPA bei der kontinuierlichen Bearbeitung berücksichtigt. Die LPA erklärt, dass aber nicht nur Mengenzuwachs hafeninfrastrukturelle Anpassungen erforderlich machen, sondern auch Mengenverlagerungen innerhalb des Hafens und die Größen- und Längenentwicklungen der Transportmittel hierzu maßgeblich beitragen.

Zu Form und Inhalt des vorliegenden Berichtes sprechen Herr Dr. Flasbarth und Herr Siemensen. Herr Dr. Flasbarth wünscht sich für zukünftige Berichte mehr Quantifizierungen. Herr Siemensen erläutert, dass der HEP eher eine Betrachtung aus der Helikopterperspektive ist. Konkretere Inhalte definieren dann die Masterpläne zu den einzelnen Flächen.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt den Bericht zur Kenntnis.

zu 5 Beschlussvorlagen

zu 5.1 Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan Vorlage: VO/2021/10558

Herr Reinhardt erkundigt sich, in welcher Form die verschiedenen Stellungnahmen eingeflossen sind. Herr Stolte erklärt hierzu, dass es sich um ein nicht förmliches Verfahren handelt und die Stellungnahmen daher zunächst der Bewertung und für den Entwurf eines Flächennutzungsplanes dienen.

Aus Sicht von Herrn Alt ist die Individualmobilität mit dem PKW nicht ausreichend bedacht.

Herr Simon beantragt, die Vorlage auf Grund von Beratungsbedarf zunächst zu vertragen.

Beschluss:
Basierend auf den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs unter https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html aufgeführten Inhalten der Stadtentwicklungsszenarien A, B, C und D wird der Bürgermeister wie folgt beauftragt:

1. *Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 200 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.*
2. *Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ zugrunde gelegt (30% Kfz, 27% Fahrrad, 17% ÖPNV, 26% Fußverkehr). Die Werte*

können variieren, so lange der Zielwert von 70% für den Umweltverbund gewahrt bleibt.

3. *Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche eine starke Zustimmung zum „Szenario D“ zum Ergebnis hat, werden folgende Ergänzungen beschlossen:*
   a. *Zusätzliche Bauflächen werden ausschließlich in städtebaulich integrierten Lagen oder unter Anwendung der aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck (gemäß Anhang) umgesetzt.*
   b. *Um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen, wird beim ÖSPV (Busverkehr) ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen.*
   c. *Die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 (Basis: 2019) und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2040 setzen den verbindlichen Rahmen für den FNP und den VEP.*

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" beschließt einstimmig, den Antrag auf die nächste Sitzung zu vertagen. (14 Ja-Stimmen)

zu 5.2 4. Regionaler Nahverkehrsplan (4. RNVP) - Teilfortschreibung zur "Barrierefreiheit"
Vorlage: VO/2021/10678

Herr Simon begrüßt die positiven Ansätze, stellt jedoch ergänzende Anträge zur Sitzung der Bürgerschaft in Aussicht.

Beschluss:
Der Bürgermeister wird ermächtigt, den als Anlage beigefügte Umsetzungs- und Maßnahmenplan zum Erreichen der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Fassung vom 11.10.2021 als 1. Teilfortschreibung des 4. RNVP (2019-2023) zu beschließen.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, gemäß Beschlussvorschlag zu entscheiden. (14 Ja-Stimmen)

Abstimmungsergebnis	einstimmige Annahme	X
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	14
	Nein-Stimmen	
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

zu 5.3 AUSTAUSCHVORLAGE zu VO/2020/08956: Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck
Vorlage: VO/2021/10105

Der TOP wurde bei Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

zu 5.4	**Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck Vorlage: VO/2020/09427-02**

Der TOP wurde bei Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

zu 5.5	**Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck Vorlage: VO/2021/10209**

Der TOP wurde bei Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

zu 6	**Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft**

zu 6.1	**FDP: Anträge zu Lübecks Wochenmärkten Vorlage: VO/2019/07335**

Der TOP wurde bei Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

zu 7	**Anträge von Ausschussmitgliedern**

zu 7.1	**ÄA des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2020/08956 - Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck Vorlage: VO/2020/08956-01**

Der TOP wurde bei Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

zu 7.2	**Änderungsantrag des AM Heike Stegemann (FDP) zu VO/2020/09427 Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck Vorlage: VO/2020/09427-01**

Der TOP wurde bei Eintritt in die Tagesordnung vertagt.

zu 7.3	**Änderungsantrag des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) & AM Lars Lehrke (Die Unabhängigen) zur VO/2021/10517 Bericht "Konzept zur Steuerung von Ferien- und Zweitwohnungen in Travemünde" Vorlage: VO/2021/10517-02**

Herr Simon verweist zum Änderungsantrag auf die Beratungen des Bauausschusses und dessen Zuständigkeit. Hierzu sprechen Herr Simon, Herr Dr. Flasbarth und Herr Lehrke.

Antrag:
Der Bürgermeister wird aufgefordert, die teilräumlich differenzierten Vorschläge des Berichts umgehend umzusetzen.

1. *Vorlage eines Entwurfs einer Fremdenverkehrssatzung zum Ausschluss von Nebenwohnungen für das zentrale Kurgebiet nach §22 BauGB in der aktuellen Fassung und mit einem zielführenden Geltungsbereich.*

2. *Vorlage von Entwürfen für die Neuaufstellung bzw. Änderung bestehender Bebauungspläne im vereinfachten Verfahren nach §13 BauGB zum Ausschluss der Zulässigkeit von Umnutzung und Neubau von Ferien- und Nebenwohnungen in den im Bericht genannten Wohngebieten. Anträge auf Umwandlung und Bauanträge für Ferien- oder Zweitwohnungen werden zurückgestellt.*

3. *Identifikation und Nutzungsuntersagung von nicht genehmigungsfähigen Ferienwohnungen. Dem Wirtschafts- und Bauausschuss ist bis Ende Q1 2022 über den Fortschritt und das geplante weitere Vorgehen Bericht zu erstatten.*

Die AM Dr. Flasbarth und Lehrke ziehen den Antrag zurück.

zu 7.4 Antrag des AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Konzepterstellung zur Belebung der Kurgartenstraße/Travemünde
Vorlage: VO/2021/10561

Frau Siegenbrink verweist auf eine Abänderung Ihres Antrages auf das 3. Quartal 2022.

Herr Senator Schindler erläutert, dass sich die Wirtschaftsförderung Lübeck mit der Weiterentwicklung von Quartieren bzw. Straßenzügen befasst und hierzu in der Innenstadt bereits positive Erfahrungen gesammelt hat. Herr Krappa von der Wifö geht zunächst auf die Daten aus dem Einzelhandelsmonitor ein. In der Kurgartenstraße bestehen 18 aktive Einzelhandelsflächen, auf 21 Flächen findet derzeit kein Einzelhandel statt. In einzelnen Fällen besteht ein Leerstand. Die gesamten öffentlichen Flächen in der Kurgartenstraße sind in einem guten Zustand, da diese, wie in der Vorderreihe und auf der Travepromenade, in den letzten Jahren einer Modernisierung unterzogen wurden. Bei der Vorderreihe handelt es sich auf Grund der Wasserlage allerdings um die A-Lage, die Kurgartenstraße liegt hier zurück.

Herr Krappa schlägt vor, zunächst ein sogenanntes Quartiersgespräch mit den Eigentümern, Gewerbetreibenden, der Stadtplanung, der LTM und weiteren Akteuren zu veranstalten. Ein solches Format hat auch in der Lübecker Innenstadt zu positiven Entwicklungen geführt. Hierzu ist zunächst kein politischer Beschluss erforderlich. Diesen Vorschlag unterstützen Herr Reinhardt, Frau Kempke und Herr Senator Schindler.

Frau Siegenbrink äußert, dass auch weiterreichende Veränderungen wie die Umwandlung von Parkplätzen zu Gastronomiefläche mit einbezogen werden sollten. Zunächst erklärt sich Frau Siegenbrink mit der Durchführung eines Quartiersgespräches mit anschließender Unterrichtung des Ausschusses einverstanden und würde den Antrag zunächst zurückziehen. Herr Dr. Flasbarth begrüßt dieses Verfahren.

Antrag:
Die Verwaltung wird beauftragt ein Konzept für die Belebung der Kurgartenstraße zu erstellen. Dabei sollen insbesondere Ideen zum Leerstandsmanagement aufgegriffen werden und eine Prüfung erfolgen, inwieweit eine Umwandlung von Parkplätzen in Außengastronomie Anreize zur Belebung der Straße oder Ansiedlung von Gastronomie schaffen kann.
Das Konzept soll im 2. Quartal 2022 dem Wirtschaftsausschuss präsentiert werden.

Das stellv. AM Siegenbrink zieht den Antrag zurück.

zu 7.5 Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Konsequente Ausrichtung der Lübecker Wohnungs- und Eigenheimpolitik an den Interessen der Lübecker Bürger Vorlage: VO/2021/10677

Herr Alt erläutert seinen Antrag. Aus seiner Sicht findet die Wohnsituation in Eigenheimen bisher keine ausreichende Beachtung in der politischen Ausrichtung.

Antrag:
Der Bürgermeister wird beauftragt, ein Konzept zur Neuausrichtung der Lübecker Wohnungs- und Eigenheimpolitik zu erarbeiten mit dem Ziel, den Bedürfnissen der Lübecker Bürger besser Rechnung zu tragen. Dabei sollen je nach individueller Lebenssituation sowohl das Angebot an verfügbaren Mietwohnungen, als auch an Eigenheimem auf Eigenland (Reihen-, Doppel- und Einzelhäuser) gleichermaßen deutlich erhöht werden.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lehnt den Antrag mehrheitlich ab (1 Ja-Stimme, 12 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Abstimmungsergebnis	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	1
	Nein-Stimmen	12
	Enthaltungen	1
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

zu 7.6 ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10558 Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan Vorlage: VO/2021/10558-01

Auf Grund der erfolgten Vertagung der Vorlage unter TOP 5.1. beantragt Herr Simon auch die Vertagung des Änderungsantrages. Der Vorsitzende lässt hierüber abstimmen.

Antrag:
Die Punkte 1 und 2 des Beschlussvorschlages werden wie folgt geändert:

1. *Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen)**, davon höchstens 15 ha in der Außenentwicklung,** und **125 ha** Gewerbeflächen (brutto)**, davon höchstens 100 ha in der Außenentwicklung,** dargestellt.*

2. *Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ **modifiziert** zugrunde gelegt (**22% Kfz**, **32% Fahrrad**, **20% ÖPNV**, 26% Fußverkehr). Die Werte **dienen vorbehaltlich des Abgleichs mit dem Klimaschutzmasterplan als Zielgrößen, an denen sich alle verkehrlichen Maßnahmen in Lübeck zu ori-***

entieren haben, *können* ***aber*** *variieren, so lange der Zielwert von* ***78%*** *für den Umweltverbund gewahrt bleibt.*

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" beschließt einstimmig, den Antrag auf die nächste Sitzung zu vertagen. (14 Ja-Stimmen)

zu 7.7 ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beides BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10686 Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030
Vorlage: VO/2021/10686-02

Herr Dr. Flasbarth geht auf die Inhalte des Antrages und die CO2-Reduktion ein.

Antrag:
Die LPA wird aufgefordert, im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes für den PORT OF LÜBECK den Arbeitsbereich 7 des HEP um ein Konzept inkl. Umsetzung zu erweitern für die technologieoffene Anwendung der Lübecker Klimaziele (-50% CO2-Emissionen bis 2030 auf Basis 2019 und Klimaneutralität bis 2040) auf die Liegezeit der Schiffe im PORT OF LÜBECK.

Dieses Konzept ist in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Hafenbetreibern, Reedern und anderen (Ostsee-)Häfen zu erarbeiten und kann sowohl die Verwendung ökonomischer Anreize, die Schaffung der notwendigen Infrastruktur als auch regulatorische Vorgaben beinhalten.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lehnt den Antrag mehrheitlich ab (5 Ja-Stimme, 8 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Abstimmungsergebnis	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	5
	Nein-Stimmen	8
	Enthaltungen	1
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

zu 7.8 ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beides BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10686 Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030
Vorlage: VO/2021/10686-03

Frau Siegenbrink geht auf den Inhalt ihres Antrages ein. Hierzu sprechen Herr Simon und Frau Siegenbrink. Herr Simon stellt klar, dass derzeit nur ein Zwischenbericht vorliegt, für konkret Umsetzungen werden der Politik gesonderte Beschlussvorlagen vorgelegt.

Zur Dachmarke Port of Lübeck sprechen Frau Siegenbrink und Herr Krause. Aus Sicht von Herrn Krause bedarf es für eine Marke keines gesonderten politischen Beschlusses.

Antrag:
Entscheidung der Bürgerschaft über die Marke PORT OF LÜBECK

Unter Arbeitsbereich 1 des Statusberichtes HEP zur Entwicklung der Dachmarke PORT OF LÜBECKPort of Lübeck ist vermerkt, dass die Marke sichtbar ab Februar/März 2022 ihren Betrieb aufnehmen soll. Zur Koordination ist bei der LPA eine entsprechende Organisation auszubilden. Der Bürgerschaft und ihren Ausschüssen ist das Konzept und die Umsetzung der Marke PORT OF LÜBECKPort of Lübeck zuvor zur Entscheidung vorzulegen.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lehnt den Antrag mehrheitlich ab (3 Ja-Stimme, 11 Nein-Stimmen)

Abstimmungsergebnis	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	3
	Nein-Stimmen	11
	Enthaltungen	
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

zu 8 Verschiedenes

Es liegt nichts vor.

zu 9 Ende des öffentlichen Teils

Der Vorsitzende schließt um 17.35 Uhr den öffentlichen Teil der Sitzung. Die Öffentlichkeit und alle nicht zur Teilnahme Berechtigten verlassen den Sitzungsraum.

Die Sitzung wird um 17.37 Uhr vom Vorsitzenden mit dem nichtöffentlichen Teil fortgesetzt.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt Kenntnis.

zu 15 Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse

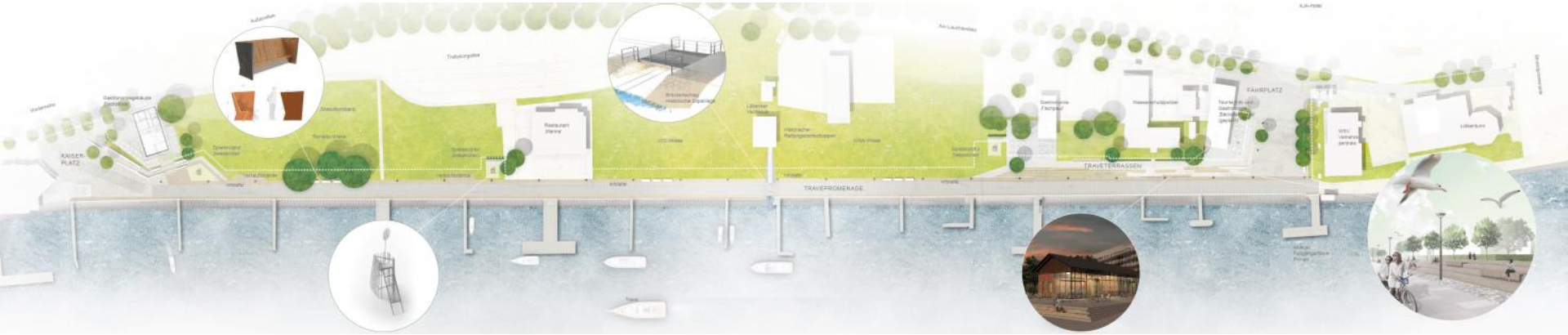
Der Vorsitzende gibt bekannt, dass im nicht öffentlichen Teil der Sitzung zu 1 Beschlussvorlage eine Beschlussempfehlung an die Bürgerschaft ausgesprochen wurde.

Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" nimmt Kenntnis.

Lübeck, den 24. Januar 2022

Ulrich Krause Vorsitzende/r	Jan Ehrich Protokollführung

LÜBECK ■ Kurbetrieb Travemünde

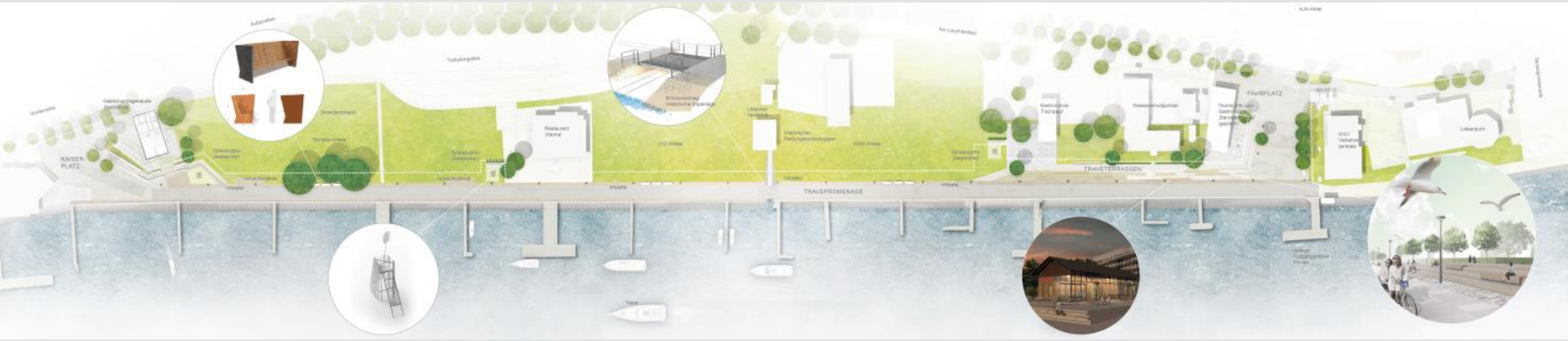


Neugestaltung Travepromenade

Sachstand Januar 2022

Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" am 10. Januar 2022

Gestaltungslageplan Gesamtgebiet



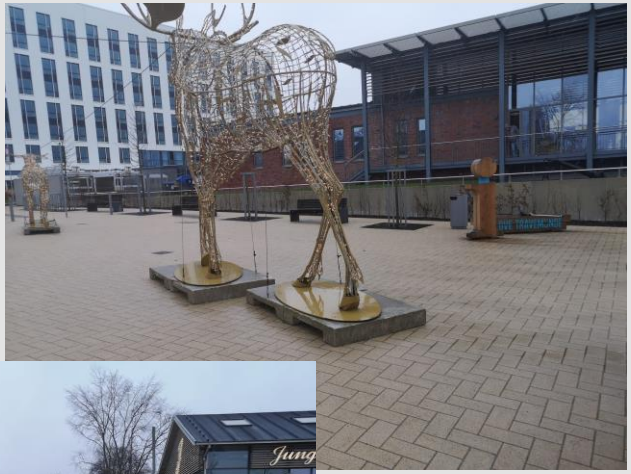
24 von 257 in Zusammenstellung

Eckpunkte

- ursprüngliche Kostenplanung lt. Förderantrag vom 20.12.2018: 3,8 Mio. € netto
- Fördersumme des Landes: 2,67 Mio. €
- Mehrkosten in Höhe von rd. 330.000 € sind entstanden für: Ergänzung Entwässerungseinrichtungen, Baumerhaltungsmaßnahmen, Baupreisanstieg, Wegfall von 50 % Vorsteuerabzug
- Bisher angefallene Kosten: 3,6 Mio. €
- In 2022 zu erledigende Restarbeiten: Einbau noch fehlender Möblierung, Ersatz nicht angewachsener Heckenpflanzen, Ausbesserung von Betonabplatzungen, Höhenangleich bei Terrasse MARINA, Fällung und Ersatzpflanzung von Bäumen
- Baubeginn Lückenschluss: Voraussichtlich Herbst 2022, Kosten T€ 500

Kleiner Fährplatz







26 von 257 in Zusammenstellung

Promenade vom kleinen Fährplatz aus





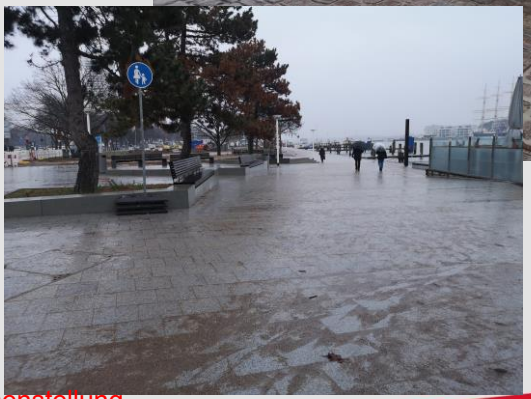


27 von 257 in Zusammenstellung

Promenade Höhe Vorderreihe









28 von 257 in Zusammenstellung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





LÜBECK Kurbetrieb Travemünde



„Unbeschwert unterwegs“

Kostenloser Nahverkehr für Touristen

Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" am 10. Januar 2022

Ausgangssituation und Aufgabenstellung

- Gästeperspektive: Kostenlose Nutzung des Nahverkehrs für Touristen als Idee
- Finanzierung soll über ein Solidarmodell erfolgen (ähnlich wie beim Modell „KONUS“ im Schwarzwald); Finanzierung über einen Teilbetrag der Kurabgabe
- Modellregion Ostsee Schleswig-Holstein, anschließend Ausweitung des Projektes auf das ganze Land
- Dauer Modellphase: 3 Jahre
- Grundlage: Schleswig-Holstein-Tarif für Bahn und Bus
- Fahrten bis Hamburg inkludiert, innerhalb des HVV (Stadtverkehr Hamburg) nicht inkludiert
- An- und Abreise zum/vom Urlaubsort nicht inkludiert

31 von 257 in Zusammenstellung

Vorteile/Nutzen des Projektes

- Reduzierung des MIV zwischen und in den Urlaubsdestinationen
- Entlastung der innerörtlichen Parkplätze
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Gäste
- Verbesserung der Lebensqualität für die Einwohner: Reduzierung der Schadstoffemissionen, Entlastung von touristisch induziertem Verkehr
- Klimanotstand, Maßnahmen zur CO2-Senkung
- Steigerung der Kurabgabeerlöse durch höhere Akzeptanz
- Positive Imageeffekte für die Ort und die gesamte Region

Interessierte Partnerkommunen für die Modellphase

- Bad Malente
- Bosau
- Eutin
- Heikendorf
- Kiel
- Laboe
- Lübeck-Travemünde
- Neustadt i. H.
- Plön
- Scharbeutz
- Schönberg
- Sierksdorf
- Timmendorfer Strand



33 von 257 in Zusammenstellung

Modellprojekt

an der Ostseeküste in SH

Umsetzung ab Januar 2023

Modellberechnung induzierter Verkehr durch ÜN-Gäste und entgangene Einnahmen für Verkehrsträger

Gesamt (Werte absolut)
(ohne Tagesreisen vom Wohnort in den Städten KI, HL)

Übernachtungen:
7,19 Mio.

Modellrechnung „Unbeschwert unterwegs“
für Übernachtungsgäste an der Ostsee

Entgangene Einnahmen: 2,75 Mio. EUR

Hinweise:
Einheitliche Berechnung eines Umlageschlüssels für alle Partnerkommunen.
Fahrten bis Hamburg inkludiert, innerhalb des HVV (Stadtverkehr Hamburg) nicht inkludiert.
An- und Abreise zum/vom Urlaubsort nicht inkludiert.

(inkl. 10% Risikoaufschlag für eine potenziell häufigere Nutzung und 2 Cents Verwaltungs-/Marketingaufwand)

Umlagebetrag je ÜN: 0,45 EUR netto

Sachstand Januar 2022

- Anpassung der Satzung und Beschluss einholen
  - ➢ Satzungsänderung ist seitens Travemündes für den Ausschuss vorbereitet und steht den Gemeinden als Mustersatzung zur Verfügung
- der Kooperationsvertrag ist zu finalisieren und zu unterschreiben
- im Laufe des Jahres Entwicklung eines Signets und Erstellung eines Layoutes



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

37 von 257 in Zusammenstellung

5.691 - Lübeck Port Authority
-Strategische Hafenentwicklung-
Zeichen: 5.691.0-1 Sie/-

Lübeck, den 08.02.2021
Sachbearbeiter/in: Michael Siemensen
Telefon: 122-6911 Fax: 122-6991

Vfg.

Positionspapier der LPA zum Thema „Dachmarke Port of Lübeck“ etablieren

Die Arbeit der Dachmarke Port of Lübeck sollte sich an den strategischen Zielen auf der Basis der Leitbilder des Hafenentwicklungsplans 2030 orientieren.

Diese strategischen Ziele sind im Rahmen einer regelmäßigen Diskussion zu kommunizieren und somit zu überprüfen.

Postulat 1:
Dachmarke schaffen: der Port of Lübeck
Der Lübecker Hafen stellt einen wesentlichen Baustein der erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung der Hansestadt und der Region dar. Um ihn in dieser Funktion zu stärken, sollte der Hafen einheitlicher nach außen auftreten. Er benötigt eine klare Dachmarke, die in das Standortmarketing Lübecks eingebunden ist. Die Lübecker Bürgerschaft sollte dafür zeitnah die finanziellen und organisatorischen Grundlagen schaffen.

Postulat 2:
Drehscheibenfunktion des Lübecker Hafens im Ostseeraum stärken
Der Hafen Lübeck ist Bestandteil des europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T). In diesem Kontext sollte der Hafen seine einzigartige Funktion als tri-/quadromodaler Hub ausbauen, der die drei Verkehrsträger Schiff (See- und Binnenschiff), Schiene und Straße effizient miteinander verbindet – und mit denjenigen Häfen im Ostseeraum in eine intensivierte Kooperation eintreten, die über eine ähnliche Hafeninfrastruktur verfügen.

Postulat 3:
Lübeck als wertschöpfenden Universalhafen weiterentwickeln
Eine nachhaltige Entwicklung des Lübecker Hafens fußt auf seiner Vielfalt an Hafenstandorten mit öffentlichen und privaten Betreiberstrukturen. Als Leitbild muss das Prinzip des Universalhafens in Lübeck konsequent für alle Wirtschaftszweige weiterentwickelt werden, ohne den Unternehmen Raum für Spezialisierungen und den Aufbau von Kernkompetenzen zu nehmen. Ein besonderes Augenmerk soll auf die Stärkung von lokaler Wertschöpfung gelegt werden.

Postulat 4:
Die Erreichbarkeit des Lübecker Hafens verbessern
Eine verlässliche wasser- und landseitige Erreichbarkeit des Lübecker Hafens ist die wesentliche Voraussetzung für dessen Zukunftsfähigkeit. Lübeck wird sich auf Bundes- und Landesebene dafür einsetzen, diese Erreichbarkeit nachhaltig zu verbessern.

Dabei muss auch der neuralgische Verkehrsknotenpunkt Hamburg in den Blick genommen werden.

Postulat 5:
Attraktiv für die Verkehrsträger der Zukunft sein – durch Innovationen
Der Lübecker Hafen soll sich konsequent zu einem tri-/quattromodalen Hub für zukunftsfähige Verkehrsträger im Ostseeraum entwickeln. Ziel ist es, in Lübeck die Voraussetzungen für eine emissionsarme Schifffahrt mit innovativen Kraftstoffen und Antrieben (z.B. LNG, Wasserstoff, Strom, Bio-Kraftstoffe) zu schaffen. Gleichzeitig soll der Anteil des Warentransports mit emissionsreduzierten Verkehrsträgern ins Hinterland messbar erhöht werden. Dazu gehört ein umweltverträglicher Ausbau der Transportkombination Schiff – Schiene – Wasserstraße.

Postulat 6:
Ressourcen schützen, Emissionen reduzieren
Natur- und Anwohnerschutz sind ein unverzichtbarer Bestandteil der Hafenplanung. Die Emission von Luftschadstoffen, Geruch, Licht und Lärm soll konsequent reduziert werden, um Mensch und Natur zu schützen. Dazu gehört eine ausgewogene Entwicklung des Natur- und Wirtschaftsraumes Untertrave, der auch Freiräume am Wasser für Anwohner:innen lässt. So kann auch die Akzeptanz des Hafens in der Hansestadt und in der Region nachhaltig gestärkt werden.

Postulat 7:
Hafenflächen sparsam nutzen und optimieren
Flächeneffizienz soll Vorrang vor Flächenwachstum haben. Lübeck sollte sämtliche Potenziale wie die Digitalisierung identifizieren, um seine Hafeninfrastruktur und seine Hafenflächen effizient zu nutzen. Weil sie nicht beliebig vermehrbar sind, ist Lübeck gleichzeitig bestrebt, Flächen am seeschiffstiefen Wasser dauerhaft zu sichern, ohne die Funktionen von ökologisch wertvollen Lebensräumen einzuschränken.

Postulat 8:
Den Hafen Lübeck als attraktiven Arbeitgeber positionieren
Der Lübecker Hafen soll sich auch in Zukunft dadurch auszeichnen, dass Unternehmen hochwertige und attraktive Arbeitswelten schaffen. Soll der Hafen ein attraktiver Arbeitgeber in der Region bleiben, der Fachkräfte findet und bindet, muss er seine Wahrnehmung als innovativer, einzigartiger und produktiver Wirtschaftsstandort in Lübeck stärken.

Postulat 9:
Miteinander von Stadt und Hafen aktiv gestalten
Stadt und Hafen sind in Lübeck eng miteinander verwoben. Sie können sich in der Hansestadt nur im Miteinander entwickeln, nicht gegeneinander. Um den Dialog über die Zukunft des Hafens zu verstetigen, soll die Verwaltung dauerhaft durch ein fachlich-gesellschaftliches Beratergremium begleitet werden.

Postulat 10:
Regelmäßig über die Nachhaltigkeitsleistungen des Hafens berichten

Der Lübecker Hafen soll sich in allen drei Bereichen der Nachhaltigkeit (Wirtschaft, Soziales, Umwelt) zukunftsfähig entwickeln. Um diese Leistungen von Unternehmen und Behörden im Hafen transparent darzustellen, soll zweijährlich
ein gemeinsamer Nachhaltigkeitsbericht für den Port of Lübeck durch ein unabhängiges Fachinstitut erstellt werden – orientiert an internationalen Berichtsstandards.

LPA-Anmerkung zum Postulat 10:
„Die LPA wird einen Bericht über die CO2-Bilanz des Hafens erarbeiten und vorlegen, der sich mit dem hafenbezogenen Verkehr und dem hafenbezogenen Energieverbrauch beschäftigt.“

Die Dachmarke Port of Lübeck begleitet und unterstützt im Rahmen der Leitbilder mit fachlicher Kompetenz die Öffentlichkeit, Verbände, Institutionen, Politik und andere Interessierte in ausgesuchten Themenbereichen durch Leistungen wie zum Beispiel Veranstaltungen, Marktforschung, Informationsbereitstellung und partnerschaftliche Projektarbeit. Das strategische Ziel der Dachmarke Port of Lübeck soll über die Leitbilder gesteuert den Standort voranbringen und weiterentwickeln. Das Engagement der Dachmarke Port of Lübeck soll zum Nutzen unserer maritimen Wirtschaft für den Port of Lübeck entlang den Transportketten zwischen Partnerhäfen und dem Binnenland dienen. Es ist eine Non-Profit-Organisation, die ihre Tätigkeit in wettbewerbsneutraler Weise ausführt.

Einer der grundsätzlichen Aufgaben ist die Förderung der Marketingaktivitäten durch Einsatz verschiedener Medien und einer offenen Kommunikation. Die Dachmarke soll das Networking für den Standort unterstützen und soll für eine positive Imagebildung sorgen. Die gemeinsamen Aktivitäten sollen durch Teamarbeit und gemeinschaftliches Handeln geprägt sein.

Im Rahmen eines ersten Workshops mit dem so genannten „Inneren Kreis“, der Hafenbetreiber, sollen die Grundzüge der Dachmarke diskutiert werden. Anschließend wäre als nächster Kreis weitere Interessensgruppen mit einzubeziehen.

In den Workshops sind diverse Fragen zu bearbeiten z.B.

a) nach der Erfordernis von internationalen Repräsentanzen im Ostseeraum (wie LHG in RUS oder FIN) oder wie alternativ die Vernetzung in den wichtigen Märkte abgedeckt oder gewährleistet werden soll.
b) die Festlegung der strategische Ziele der Dachmarke oder Bestätigung der hier genannten strategischen Ziele müsste erfolgen
c) für welche verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Themenfelder die Dachmarke arbeiten soll.
d) ob die Dachmarke für die Erhebung von Markt- und Verkehrsdaten durch Beauftragung von Gutachten zur Marktentwicklung oder Markttrends zuständig sein soll.
e) ob die Dachmarke für gemeinsame Förderprojekte z.B. zur Optimierung der allgemeinen Transport- und Umschlagsprozesse zuständig sein soll
f) ob die Dachmarke für gemeinsame Veranstaltungen wie Teilnahme an Messen (z.B. transport logistic), aber insbesondere für eine „Identifikationsveranstaltung“ oder Ähnliches zuständig sein soll.
g) ob die Dachmarke grundsätzlich für die Pressearbeit des Standorts zuständig ist (mit Newslettern, Broschüren und Berichten, mit einer zugehörigen Internetseite, mit einem gemeinsamen Dachmarken-Logo)

h) ob die Dachmarke für die Organisation von Besucherprogrammen für Interessenten zuständig ist

Es ist grundsätzlich zu klären, welche Interessensgruppen der maritimen Wirtschaft bei der Dachmarke mitwirken dürfen bzw. sollen. Dieses impliziert auch eine Abstimmung mit den Interessierten und eine gemeinsame Festlegung hinsichtlich des erforderlichen Personaleinsatzes und des Planungsansatzes für das zugehörige Jahresbudget und der entsprechenden Deckung.

Zudem besteht der Wunsch zum einen die generelle Wahrnehmung des Hafenstandorts sowie zum anderen die Wahrnehmung der einzelnen Hafenstandorte in der Öffentlichkeit stärker hervorzuheben.

Es ist mit den Interessierten eine grundsätzliche Zieldiskussion auf Basis der Inhalte des Positionspapiers zu führen.

Im Auftrag

gez.

Michael Siemensen

► Nr. VO/2021/10722
öffentlich

Lübeck, 22.12.2021

Anfrage

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

Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth: Budget der LTM und Wochenmärkte

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.01.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Aufteilung des Budgets

1. Welchen Anteil Ihres Budgets und Ressourcen gibt die Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) für die Erreichung und Verbesserung quantitativer Tourismusziele (Anzahl Besucher, Anzahl Übernachtungen, etc.) aus?

2. Welche sind die wichtigsten qualitativen Tourismusziele und wie hoch sind die damit zusammenhängenden, wichtigsten Ausgaben und eingesetzte Ressourcen?

3. Für welche sonstigen Aufgaben und Ziele setzt die LTM ihr Budget dun ihre Ressourcen ein? In welcher Höhe?

Auswirkungen des “Touristische Entwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030“ (TEK)

1. Wie hat sich die Aufteilung von Budgets und Ressourcen auf quantitative bzw. qualitative Tourismusziele durch Verabschiedung des TEK durch die Lübecker Bürgerschaft verändert?

2. Ist zukünftig eine weitere Veränderung oder Verlagerung von Budgets und Ressourcen geplant?

Marketing für Wochenmärkte

Die Verwaltung schlägt im Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck (VO/2021/10105) in Zusammenarbeit mit der LTM entwickelte Marketingmaßnahmen vor, um sowohl Werbung und Ansprache potentieller Kunden der Wochen-

märkte zu intensivieren als auch das Produkt Wochenmarkt zu verbessern (“Einkauf auf dem Wochenmarkt als Gesamterlebnis”).

Welche Möglichkeiten sieht die LTM, derartige Unterstützung für die Wochenmärkte mit ihren vorhandenen Ressourcen, aus dem bestehenden Budget heraus und ggf. mit einem touristischen Blickwinkel zu leisten?

Es wird um eine mündliche Beantwortung der Fragen und um ein Erscheinen von Verantwortlichen der LTM im Wirtschaftsausschuss gebeten.

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

► **Nr. VO/2022/10846**
öffentlich

Lübeck, 10.02.2022

Anfrage

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

Anfrage des AM Mandy Siegenbrink u. Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Interessenbekundungsverfahren für den Rathaushof

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.02.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Es wird um die mündliche Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Warum wird im Interessenbekundungsverfahren für den Rathaushof ein Gastronomiebetrieb wie Restaurant, Café oder Bistro ausgeschlossen, obwohl Öffnungszeiten bis 22 Uhr und gastronomische Vorerfahrungen gewünscht werden und dort auch vorher ein Restaurant betrieben wurde?

2. Nach welchen Kriterien erfolgt die Auswahl bei mehreren Interessent:innen?

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

► Nr. VO/2022/10847
öffentlich

Lübeck, 11.02.2022

Anfrage

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

Anfrage des AM Mandy Siegenbrink u. Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Karstadt Sport-Gebäude

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.02.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Am 30.09.2021. nahm die Bürgerschaft das vom Bürgermeister vorgelegte Mixed-Use-Konzept für das ehemalige Gebäude von Karstadt Sport in der Königstr. lediglich als Zwischenbericht zur Kenntnis.

Hierzu möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten:

1. Wird der Bürgermeister ein überarbeitetes Nutzungskonzept vorgelegt? Wenn ja, wann?

2. Wie ist der aktuelle Planungsstand?

3. Für die Nutzung des Erdgeschosses scheinen unterschiedliche Ideen zu existieren. Während der Bürgermeister eine eher kommerzielle Nutzung vorschlägt (Einzelhandel/Pop up-Stores, Start-ups, etc.), wird in der öffentlichen Diskussion auch eine öffentliche Nutzung wie in skandinavischen Vorbildern (“Lübecks Wohnzimmer”, wie z.B. Aarhus) gefordert.

    a. Wie ist hierzu der Planungsstand? Welche Nutzungen werden aktuell evaluiert?

    b. Ist hierzu ein Ideenwettbewerb geplant? Wenn nein, warum nicht?

    c. Ist hierzu eine Beteiligung der Öffentlichkeit geplant? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?

Es wird darum gebeten, diese Fragen in der März-Sitzung des Wirtschaftsausschusses mündlich zu beantworten.

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2022/10828**
öffentlich

Lübeck, 03.02.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

Bearbeitung: Marina Köhn (E-Mail: marina.koehn@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 110)

Quartalsbericht IV / 2021 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.02.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Bericht der Werkleitung zum Erfüllungsgrad des Wirtschaftsplanes, des öffentlichen Zwecks, zu den Risiken und ergriffene Gegensteuerungsmaßnahmen.

Bericht:
siehe Anlage

Anlagen:
KBT – Anlage 1 – QB IV - 2021

Kurbetrieb Travemünde
Quartal 4/2021

1. Erfüllung von städtischen bzw. Gesellschaftervorgaben

1.1 Jahresergebnis

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		*Vorjahr*
Ergebnis vor Ergebnisabführung	**-1.650,0**	**-1.350,0**	**300,0**	***18,2%***	***-1.000,0***

Tendenz ↗

1.2 sonstige Vorgaben

2. Finanz- und Leistungskennzahlen

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		*Vorjahr*
Umsatzerlöse	2.974,0	3.476,7	502,7	*16,9%*	*2.997,6*
Bestandsveränderungen FE/UE	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Andere aktivierte Eigenleistungen	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Erlöse aus Zuwendungen und Zuschüssen	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Sonstige betriebliche Erträge	340,5	277,2	-63,3	*-18,6%*	*339,9*
Gesamtleistung	3.314,5	3.753,9	439,4	*13,3%*	*3.337,5*
Materialaufwand	1.679,0	2.167,6	488,6	*29,1%*	*1.797,4*
Personalaufwand	1.700,0	1.582,3	-117,7	*-6,9%*	*1.535,3*
Sonstige betriebliche Aufwendungen	434,5	337,0	-97,5	*-22,4%*	*319,8*
Abschreibungen	770,0	640,8	-129,2	*-16,8%*	*623,9*
Betriebsaufwand	4.583,5	4.727,7	144,2	*3,1%*	*4.276,4*
Betriebsergebnis	**-1.269,0**	**-973,8**	**295,2**	*23,3%*	***-938,9***

Tendenz ↗

Finanzergebnis	-63,5	-55,8	7,7	*12,2%*	*-42,7*
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Sonstige Steuern	317,5	320,4	2,9	*0,9%*	*18,3*

Aufwand aus abgeführtem Gewinn	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Erträge aus Verlustübernahme	1.650,0	1.350,0	-300,0	*-18,2%*	*1.000,0*

	Ist 31.12.2021	*Ist 31.12.2020*
Anzahl angereiste Gäste (gem. Meldeschein)	209.271	*160.484*
Anzahl Übernachtungen	995.878	*758.172*
Einnahmen (Netto) Kurabgabe	2.313.420	*1.886.825*
Anzahl Tagesstrandgäste	50.092	*46.858*
Einnahmen (Netto) Strandbenutzungsgebühr	132.680	*113.104*
Anzahl Wohnmobile	17.368	*14.681*
Anzahl Wohnmobilist:innen (Übernachtungen)	23.794	*18.751*
Parkplatzentgelte (Netto) Wohnmobilisten	120.649	*103.685*
Materialaufwand	2.117.584	*1.771.263*
Personalaufwand	1.527.275	*1.465.515*

3. Haushaltsrelevanz

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		*Vorjahr*
Auszahlungen des Unternehmes an die HL					
aus Rückzahlung von Zuwendungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	568,5	658,5	90,0	*15,8%*	*542,8*
dav. Konzessionsabgabe	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
dav. Bürgschaftsentgelte/-gebühren/-provisionen	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
dav. Geschäftsbesorgungsvertrag	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
dav. Nutzungsentgelt	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
dav. Verwaltungskostenpauschale	568,5	658,5	90,0	*15,8%*	*542,8*
Summe Auszahlungen laufendes Geschäft	568,5	658,5	90,0	*15,8%*	*542,8*
Rückzahlung von Investitionszuwendungen an	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Summe Auszahlungen Investitionen/Desinvestitionen	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Kapitalrückzahlung / Gewinnausschüttung an Hansestadt	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
aus der Tilgung von Krediten von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Sonstige Auszahlungen an Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Summe Auszahlungen Finanzverkehr	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Summe Auszahlungen an HL gesamt	**568,5**	**658,5**	**90,0**	***15,8%***	***542,8***
Einzahlungen des Unternehmens von der HL					
aus Zuwendungen/Zuschüsse Hansestadt Lübeck zum lfd. Geschäft	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
dav. durchgeleitete Mittel (Fördermittel)	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
aus Geschäftsbesorgung	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Sonstige Einzahlungen Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Summe Einzahlungen laufendes Geschäft	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Inv.-Zuwendungen von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
dav. durchgeleitete Mittel (Fördermittel)	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Sonstige Einzahlungen von Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Summe Einzahlungen Investitionen/Desinvestitionen	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
aus EK-Zuführungen der Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
aus der Aufnahme von Krediten bei Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Verlustausgleich durch Hansestadt Lübeck	1.650,0	1.350,0	-300,0	*-18,2%*	*1.000,0*
Sonstige Einzahlungen durch Hansestadt Lübeck	0,0	0,0	0,0	–	*0,0*
Summe Einzahlungen Finanzverkehr	1.650,0	1.350,0	-300,0	*-18,2%*	*1.000,0*
Summe Einzahlungen von HL gesamt	**1.650,0**	**1.350,0**	**-300,0**	***-18,2%***	***1.000,0***
Saldo Einzahlungen - Auszahlungen aus Sicht der HL	**-1.081,5**	**-691,5**	**390,0**	***36,1%***	***-457,2***

4. Stellungnahme der Unternehmensleitung

… zu Abweichungen von städtischen bzw. Gesellschaftervorgaben und zu Gegensteuerungsmaßnahmen

Der Lock - Down bis Mitte Mai und die ab 01.01.2021 verminderte Vorsteuerabzugsfähigkeit (von nur noch 50%) auf Kurtaxleistungen haben negative Auswirkungen auf das ursprünglich geplante Jahresergebnis (950 TEUR Verlust) des Kurbetriebes Travemünde. Deshalb war ein Nachtragswirtschaftsplan (VO/2021/10191) für 2021 mit einem maximalen Jahresverlust in Höhe von 1.650 TEUR notwendig geworden. Der Nachtragwirtschaftsplan 2021 wurde in der Bürgerschaftssitzung am 26.08.2021 beschlossen.

Die Sommersaison fiel wie im letzten Jahr wieder gut aus. Beding durch die Corona - Pandemie wurde auch in diesem Jahr wieder vermehrt der Urlaub im eigenen Lande verbracht. Da kein weiterer Lock - Down in 2021 ausgerufen wurde, hat auch die Nebensaison bis Dezember zu mehr Einnahmen bei der Kurabgabe geführt.

Die Kurabgabe wurde per 01.01.2021 erhöht, von 2,80 Euro auf 3,00 Euro in der Saison und in der Nebensaison von 1,40 Euro auf 1,60 Euro. Diese Erhöhung hat ebenfalls zu den Mehreinnahmen bei der Kurabgabe beigetragen.

Die geplanten Einnahmen von rund 60 TEUR für den Wohnmobil Parkplatz Kowitzberg II kommen nicht voll zum Tragen, da der Platz bedingt durch diverse Bauverzögerungen erst ab Ende Dezember 2021 in Betrieb genommen werden konnte.

Die Kosten für die Aufwendungen sind durch die nur noch zu 50% abziehbare Vorsteuer entsprechend gestiegen. Eine Rückstellung gegenüber dem Finanzamt für eine mögliche Rückerstattung von 50% Umsatzsteuer für die Jahre 2017 bis 2020 in Höhe von ca. 300 TEUR zuzüglich Zinsen von ca. 20 TEUR wurden gebildet.

… zu nicht planmäßigen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und Gegensteuerungsmaßnahmen

sonstige Anmerkungen der Unternehmensleitung

Das Wirtschaftsjahr 2021 ist insgesamt besser ausgefallen, als mit dem Nachtragswirtschaftsplan 2021 angenommen, der Kurbetrieb Travemünde wird die zu viel vereinnahmte Verlustzuweisung von ca. rund 300 TEUR an den städtischen Haushalt zurückerstatten.

Allerdings beruht diese Hochrechnung per 31.12.2021 auf den gebuchten Zahlen Stand 24.01.2022. D. h. die Hochrechnung ist nur vorläufig, da diverse Abrechnungen und Belege noch nicht vorliegen.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10558
öffentlich

Lübeck, 28.10.2021

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.11.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.12.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
13.12.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
14.12.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
25.01.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.01.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Basierend auf den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs unter https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html aufgeführten Inhalten der Stadtentwicklungsszenarien A, B, C und D wird der Bürgermeister wie folgt beauftragt:

1. Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 200 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.
2. Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ zugrunde gelegt (30% Kfz, 27% Fahrrad, 17% ÖPNV, 26% Fußverkehr). Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70% für den Umweltverbund gewahrt bleibt.
3. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche eine starke Zustimmung zum „Szenario D“ zum Ergebnis hat, werden folgende Ergänzungen beschlossen:
   a. Zusätzliche Bauflächen werden ausschließlich in städtebaulich integrierten Lagen oder unter Anwendung der aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck (gemäß Anhang) umgesetzt.
   b. Um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen, wird beim ÖSPV (Busverkehr) ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen.
   c. Die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 (Basis: 2019) und das Erreichen der Klimaneutralität bis 2040 setzen den verbindlichen Rahmen für den FNP und den VEP.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
Koordinierungsbüro Wirtschaft in Lübeck	Zustimmung

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

[X] Ja
[ ] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein
[X] Ja – Begründung:

Die Auswirkungen auf das Klima sind potenziell erheblich. Mit der Vorlage wird jedoch eine Reduktion der Treibhausgase und eine klimagerechte Stadtentwicklung angestrebt.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck stellt derzeit den Flächennutzungsplan (FNP) sowie den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) neu auf. Diese für die Lübecker Stadtentwicklung sehr wichtigen Planwerke können unter ganz unterschiedlichen Vorzeichen erstellt werden. Je nachdem, welche planerische Haltung eingenommen wird, fällt das Ergebnis und die sich daraus ergebene Stadtentwicklung sehr unterschiedlich aus.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung möchte sich daher ein politisches Mandat einholen, mit welcher planerischen Haltung der anstehende Entwurf des FNP sowie der neue VEP angefertigt werden sollen. Mit dieser Beschlussvorlage soll nun die politische Weichenstellung für das Lübeck im Jahr 2040 gefasst werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist es erforderlich, wichtige Zielvorgaben politisch festzulegen, bevor die Planwerke in den konkreten Entwurf gehen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Verwaltung Ressourcen in Planungen steckt, die im weiteren Prozess politisch nicht mitgetragen werden.

Zur Vorbereitung dieses Beschlusses hat die Verwaltung in den letzten drei Jahren unter der Dachmarke LÜBECK:überMORGEN einen umfassenden Beteiligungsprozess durchgeführt:

- Umfrage zu den wichtigsten Themen der Stadtentwicklung für das Jahr 2040
- 9 Stadtteilveranstaltungen (+ Rahmenplanprozess)
- 10 Workshops an Lübecker Grundschulen
- Webbasierter Stadtentwicklungsdialog unter https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialog/index.html

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurden der zukünftige Siedlungsflächenbedarf (Wohnbau- und Gewerbeflächen) sowie der Modal Split-Zielwert thematisiert und vier möglichen Szenarien der Stadtentwicklung für Lübeck im Jahr 2040 zugeordnet:

- **Szenario A – „Volldampf voraus!“**

  Das Szenario steht für expansives Wachstum: Zahlreiche neue Bauflächen werden ausgewiesen; die Menschen bewegen sich in erster Linie mit dem privaten Automobil fort.

- **Szenario B – „Kurs halten!“**

  Das Szenario schreibt die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre in die Zukunft fort.

- **Szenario C – „Beidrehen!“**

  Das Szenario orientiert sich an vorhandenen Prognosen, geht aber in der Siedlungsentwicklung deutlich stärker in Richtung Innenentwicklung sowie Förderung des Umweltverbundes bei der Mobilität.

- **Szenario D – „Hart Backbord!“**

  Das Szenario reduziert in aller Konsequenz den Flächenverbrauch sowie Treibhausgase im Verkehr. Es werden keine zusätzlichen Baugebiete ausgewiesen und das private Automobil wird so weit wie möglich zurückgedrängt.

Die Verwaltung empfiehlt aus fachlicher Sicht die Berücksichtigung von Zielwerten entsprechend dem Szenario C. Details zur Ausgestaltung und Bewertung der Szenarien sind unter obenstehendem Link zu finden. Die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse sind den Anlagen A und B zu entnehmen. Die Ergebnisse sind dabei sehr vielschichtig ausgefallen. Auffällig ist eine hohe Zustimmung der Bürger:innen zum Szenario D – insbesondere bei den Verkehrsthemen.

Zu Beschlusspunkt 1:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für Bauflächen. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des FNP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Siedlungsentwicklung die im Szenario C dargestellten (im Folgenden verkürzt aufgeführten) quantitativen und qualitativen Vorgaben dem Entwurf des FNP zugrunde:

Quantitative Vorgaben:

- Zusätzlich zu den bereits laufenden Bebauungsplanverfahren für Wohnungsbau werden weitere rd. 25 ha (brutto) Wohnbauland ausgewiesen.
- Es werden rd. 200 ha (brutto) zusätzliche Gewerbeflächen ausgewiesen.

Qualitative Vorgaben:

- Bevor Bauflächen am Stadtrand ausgewiesen werden, ist zunächst Innenentwicklung zu betreiben. Es werden die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt, um auch schwierige Innenentwicklungspotenziale auszuschöpfen und im FNP darzustellen, wie z. B. Konversion von Industriebrachen oder nicht zukunftsfähigen Kleingarten-

flächen. Dabei wird die sog. „doppelte Innenentwicklung“ praktiziert. Das Leitbild der doppelten Innenentwicklung verfolgt das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten (BMU 2021).

Zur Umsetzung der Zielwerte und der Stärkung/Bevorrechtigung der Innenentwicklung kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des FNPs prüft:

- Einrichtung einer Stelle für das Flächenmanagement zur Aktivierung von Brachflächen und Innenentwicklungspotenzialen
- Erstellung eines Innenentwicklungskonzeptes (z. B. für Zweite-Reihe-Bebauung u. ä.)
- Baulückenkataster
- Erstellung und Umsetzung des Freiraumentwicklungskonzepts, Fortschreibung und Umsetzung des Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzepts „Erholung“
- Integrierte Standortentwicklung an ÖPNV-Knoten
- Festlegung von Kompensationsmaßnahmen durch kommunale Poolflächen und/oder Ökokonten vorrangig im Stadtgebiet und Ausweisung von neuen Schutzgebieten für Natur und Landschaft
- Beschluss von Vorkaufsrechtssatzungen zur Erleichterung des Erwerbs strategisch bedeutsamer Flächen durch die Hansestadt
- Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen (bspw. Lübeck Nord-West)
- Entwicklung von interkommunalen Gewerbegebieten mit den Nachbargemeinden
- Gewerbeleitfaden für nachhaltige Gewerbegebiete
- Stärkung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren mit Hilfe einer Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes
- (…)

Zu Beschlusspunkt 2:

Der Beschlusspunkt beinhaltet konkrete Zielwerte für den Modal Split. Diese konkreten Werte sind für die Ausrichtung des VEP von entscheidender Bedeutung.

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung legt bei der Verkehrsentwicklungsplanung die im Szenario C dargestellten quantitativen Vorgaben der Erstellung des neuen VEP zugrunde. Der VEP zeigt in Folge dessen den Weg auf, wie der bestehende Modal Split (Anteil zurückgelegte Wege – nicht gefahrene Kilometer) von

- 43 % Kfz-Verkehr
- 20 % Fahrradverkehr
- 12 % ÖPNV
- 25 % Fußverkehr

hin zu folgenden Zielwerten verschoben werden kann:

- 30 % Kfz-Verkehr
- 27 % Fahrradverkehr
- 17 % ÖPNV
- 26 % Fußverkehr

Die Werte können variieren, so lange der Zielwert von 70 % für den Umweltverbund gewahrt bleibt.

Zur Umsetzung der Zielwerte kommen folgende Instrumente in Frage, deren Umsetzung die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des VEPs prüft:

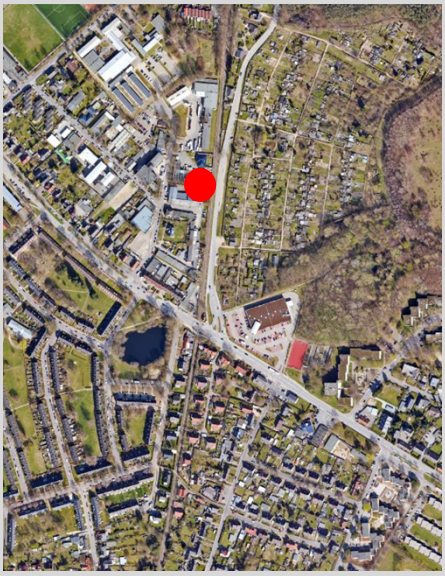
- Regio-S-Bahn (neue Haltepunkte und Taktverdichtung)
- Anpassung von Straßenquerschnitten bei den Hauptrouten des Umweltverbundes

- Temporeduzierung zur Optimierung des Verkehrsflusses (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h)
- Busbeschleunigung
- Radschnellwege/Veloroutennetz
- Bauliche Verbesserung des Fuß- und Radewegenetzes, Verbesserung der Ampelschaltungen, Radfahrstreifen, etc.
- Neuzuordnung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes an geeigneten Stellen
- Errichtung von Mikro-Depots in dicht besiedelten Stadtteilen
- Zusätzliche Schnellbus- und Tangentiallinien
- Taktverdichtung
- Parkraum- und Car-Sharing-Konzepte in verdichteten Wohngebieten
- Mobilitätsstationen
- (…)

Der Beschlusspunkt bezieht sich zwar auf die Erarbeitung des VEPs. Die Verwaltung würde den Beschluss in seinem Duktus allerdings auch für andere strategische Planwerke heranziehen – z. B. für die Erstellung des 5. RNVP.

Anwendungsbeispiel Szenario C:

Worauf würde Verwaltung konkret hinarbeiten, wenn Szenario C beschlossen wird und die Stadtplanung eine dementsprechende „planerische Haltung“ einnimmt? Das ist zwar grundsätzlich offen und wird letztlich durch den FNP und den VEP festgelegt. Ein veranschaulichendes Beispiel für ein mögliches Ergebnis des Prozesses kann aber folgendes (fiktives, aber nicht unrealistisches) Beispiel sein:



Entwicklungsschritte „Bahnhaltepunkt Eichholz“

- Planerische Festlegungen im VEP und FNP
- Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs nach Schlutup im Zuge einer „Regio-S-Bahn“
- Einrichtung eines Bahnhaltepunktes Eichholz
- Leerstandsanalyse der Kleingartenfläche (vgl. VO/2019/08220 „Grundlagenanalyse Kleingärten in Lübeck“)
- Gezieltes Leerstandsmanagement zur Gewinnung eines potenziellen Wohnungsbaufensters
- Verdichtetes Wohnen direkt am Bahnhaltepunkt
- Prüfung von Aufstockungs- und Verdichtungspotenzialen im Umfeld

Der skizzierte planerische Ansatz ist schlüssig und nachhaltig, jedoch sind alle Schritte mit erhöhten Aufwendungen verbunden. Ein Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft ist erforderlich, wenn einem derartigen Ansatz Vorrang – z. B. vor einer Entwicklung auf der grünen Wiese – gewährt werden soll.

Zu Beschlusspunkt 3:

Das Szenario C ist aus fachlicher Sicht das Vorzugsszenario der Verwaltung. Gleichwohl ist im Ergebnis der Beteiligung festzuhalten, dass sich viele Lübecker:innen noch mehr Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung wünschen (siehe Anlage A). Der Beschlusspunkt 3 soll die-

sem Wunsch Rechnung tragen und u. a. der Beachtung der Klimaschutzbeschlüsse und insbesondere die Ausrichtung auf die Einhaltung des „1,5°C-Ziels“ bis 2040 betonen.

a. Entsprechend dem Szenario C orientiert sich der FNP bei der Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen konsequent an dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung unter Beachtung der „Doppelten Innenentwicklung“. Gewerbe- und Wohnbauflächen in städtebaulich nicht integrierten Lagen (Stadtrand) sind zukünftig nur ausnahmsweise anzustreben, wenn die Bedarfe durch Maßnahmen der Innenentwicklung nicht gedeckt werden können. Dieser Nachweis ist im Rahmen des FNP-Verfahrens zu erbringen. Falls Außenbereichsflächen für Gewerbe- oder Wohnbauland in Anspruch genommen werden müssen, sind Flächen in städtischem Eigentum bevorzugt in den FNP aufzunehmen. Die Bevorzugung von städtischen Flächen ist begründbar und vergleichsweise nachhaltig, da auf diesen Flächen die städtebaulichen, klima- und sozialpolitischen Ziele der Stadt leichter verwirklicht werden können.

   Um die städtischen Zielsetzung konsequenter auch auf den Außenbereichsflächen im privaten Eigentum umzusetzen, soll der anlassbezogene Zwischenerwerb eingeführt werden. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§ 35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes nach § 8 Abs. 2 BauGB die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50 % des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden (siehe Anlage C).

b. Der ÖPNV in Lübeck fußt auf den Säulen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV = Busverkehr). Nur den Busverkehr kann die Hansestadt Lübeck als Aufgabenträgerin unmittelbar selbst ausgestalten. Diese Ausgestaltung erfolgte in den vergangenen Jahren aufgrund der angespannten Haushaltslage nachfrageorientiert. Strategisch erfolgte eine maßgeschneiderte Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzergruppen mit einer sukzessiven Ausdünnung der Takte und einer Umstrukturierung des Netzes, bei dem gleichwohl das Ziel der Daseinsvorsorge noch im Blick behalten wurde. Auf diesem Wege konnte das finanzielle Defizit – in absoluten Zahlen gerechnet – verringert werden. Ein Zuschussbedarf seitens der Hansestadt Lübeck war aufgrund des Querverbundes innerhalb des Stadtwerkekonzerns nicht erforderlich.

   An der Haushaltslage hat sich in den letzten Jahren keine derart wesentliche Änderung ergeben, dass nun finanzielle Spielräume bestünden, die eine Änderung dieser Politik begründen könnten. Geändert haben sich jedoch die globalen Rahmenbedingungen. In Folge des Klimawandels und dem in Lübeck beschlossenen Klimanotstand muss dem Umweltverbund im Sinne einer Verkehrswende ein signifikant höherer Anteil am Modal Split ermöglicht werden. Anders können die Klimaschutzziele mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden. Wenn der Busverkehr daran einen Anteil haben soll, geht dies aus Sicht der Verwaltung nur, wenn der Busverkehr zukünftig verkehrswendeorientiert ausgestaltet wird (siehe Anlage D). Das bedeutet, dass auch mit Mitteln der gezielten Ausweitung des Angebotes eine Steigerung der Nachfrage hervorgerufen wird. Dies wird mit großer Wahrscheinlichkeit mit einer Erhöhung des absoluten Defizits einhergehen, jedoch ist mit einer Verringerung des relativen Defizits – also bezogen auf die Anzahl beförderter Personen – zu rechnen.

   Um die Verkehrswende in Lübeck voranzubringen, ist ein Kraftakt erforderlich. Gleichwohl gibt es finanzielle Zwänge, die eine Ausweitung des Busverkehrs erschweren. Sollte seitens der Lübecker Bürgerschaft ein Paradigmenwechsel hin zu einem verkehrswendeorientierten ÖPNV nicht gewünscht sein, wird der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende leisten können. Die Verwaltung würde in diesem Fall den Fokus auf die übrigen Säulen des Umweltverbundes legen und überproportional die Stärkung des Radverkehrs und des Schienenverkehrs (Regio-S-Bahn) forcieren. Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Aufgabenträ-

gerschaft für den SPNV beim Land liegt, wodurch die Hansestadt Lübeck hier nur über begrenzten Gestaltungsspielraum verfügt.

Die in Beschlusspunkt 2 aufgeführten Zielwerte für den Modal Split beim ÖPNV (Steigerung von 12 % auf 17 %) sind nur durch eine verkehrswendeorientierte Planung umsetzbar. Der Beschlusspunkt 3 b dient der Klarstellung.

c. Das auf der UN-Klimakonferenz im Jahr 2015 verabschiedete Übereinkommen zum Klimaschutz, das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz, das diesjährige Karlsruher Urteil zum Klimaschutzgesetz, der European Green Deal und die Umsetzung des lokalen Klimanotstandsbeschlusses von 2019 (VO/2019/07738) erfordern für Lübeck, die Treibhausgasemissionen drastisch zu senken: Der Masterplan Klimaschutz wird dieses konkretisieren. Bis spätestens 2040 darf Lübeck nicht mehr Treibhausgase emittieren, als vor Ort aus der Atmosphäre wieder aufgenommen werden können. Bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 halbiert werden. Alle vier Szenarien unterliegen der Maßgabe, dass sie mit den Lübecker Klimaschutzzielen in Einklang zu bringen sind. Anlage E zeigt mit Hilfe von Minderungspfaden mögliche Wege auf. Daraus folgt, dass auch die unter den Beschlusspunkten 1 und 2 genannten, quantitativen und qualitativen Vorgaben für den FNP und den VEP der Klimaneutralität bis 2040 entsprechen müssen und ggf. nachzusteuern sind.

An den quantitativen Zielwerten des Szenario C in Bezug auf die Bauflächenentwicklung und den Modal Split wird festgehalten.

Finanzielle Auswirkungen

Die Vorlage impliziert theoretisch erhebliche finanzielle Auswirkungen. Allerdings erfolgen diese nicht unmittelbar und können auch nicht beziffert werden, weil noch keine konkreten und räumlich verorteten Maßnahmen definiert sind.

Anlagen:

1 – A: Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligungen
2 – B: Stellungnahmen Stakeholder
3 – C: Aktive Baulandentwicklung durch die HL
4 – D: Verkehrswendeorientierter ÖPNV
5 – E: Minderungspfade Treibhausgasemissionen

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Auswertung

LÜBECK über:MORGEN

Anlage A

LÜBECK über MORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 122 6144
dietmar.weiss@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

LÜBECK über:MORGEN
– Zusammenfassung und Ergebnisanalyse

1. Ein Rückblick auf drei Jahre Beteiligung zur langfristigen Stadtentwicklung

Mit dem Abschluss des Stadtentwicklungsdialogs endet ein Zeitraum, in dem viele Fachbereiche, Bereiche und Abteilungen der Hansestadt Lübeck in verschiedenen Formen mit den Bürger:innen Lübecks intensiv über langfristige Weichenstellungen in der Stadtentwicklungsplanung diskutiert haben. Aus den umfangreichen Anregungen, die uns seit dem Rahmenplan Innenstadt erreicht haben, befinden sich bereits viele in der Umsetzung.

Der Stadtentwicklungsdialog war in seiner ursprünglichen Form als Präsenzveranstaltung für ein Fachpublikum konzipiert worden. Pandemiebedingt mussten wir uns eine Online-Alternative überlegen. Diese sollte eine gleichwertige Möglichkeit eröffnen, unsere Stadtteilveranstaltungen aus 2019 vor dem Hintergrund allgemeiner Entwicklungen in Siedlungsflächenentwicklung, Mobilität und Klimakrise einzuordnen und daraus Schlussfolgerungen für einen Grundsatzbeschluss der Bürgerschaft zur langfristigen Stadtentwicklung zu erarbeiten.

Die Bauverwaltung steht in diesem Prozess zwischen vielen Stühlen – einerseits ist es ihre Aufgabe, den politischen Entscheidungsträger:innen mit Fachwissen zur Seite zu stehen und ihre Entscheidungen zu begleiten, andererseits ist es förderlich für den Planungsablauf, dem Interesse der Bevölkerung an einer (Mit-)gestaltung ihres Lebensumfeldes entgegenzukommen und wichtige Anregungen aufzunehmen. Beim Vermitteln zwischen wissenschaftlich und praktisch fundierter Fachperspektive, politischem Willen, und der Meinung der städtischen Öffentlichkeit sieht man sich öfters dem Vorwurf ausgesetzt, Sachverhalte „tendenziös“ oder nicht ausreichend „neutral“ darzustellen. Sehr wahrscheinlich lässt sich dieser Vorwurf nie vollständig ausräumen: Planung ist immer ein Interessensausgleich zwischen Gruppen mit unterschiedlichen Werthaltungen, und richtiger Dialog ist immer ergebnisoffen. Die zahlreichen, sehr differenzierten Rückmeldungen aus Öffentlichkeit, von Wirtschafts- und Naturschutzverbänden, aber auch aus der Politik und Medien zeigen, dass das Experiment, sich als Verwaltung nicht hinter einer vermeintlich neutralen „Mauer“ aus Fachlichkeit zu verstecken, aufgegangen ist. Aus den Rückmeldungen und Kommentaren lässt sich ein großes Interesse herauslesen, sich ernsthaft und tiefgründig mit den Zukunftsfragen Lübecks auseinanderzusetzen.

Jetzt gilt es, mit dem vorliegenden Dokument eine weitere Brücke zur Umsetzung zu schlagen, und die wesentlichen Ergebnisse des Dialogs zusammenzutragen. Nach drei Jahren intensiver Beteiligung stellt sich heraus – in vielen Fällen besteht Konsens über die Frage, wie eine hohe Lebensqualität in Lübeck in der Zukunft zu sichern ist. Zugleich stellt sich die Frage, wie dieser Konsens beschaffen ist. Wer trägt ihn, und wie sollte er konkret ausgestaltet sein? Wo sind seine Lücken, was blendet er aus?

Um der Vielzahl unterschiedlicher Stimmen aus der Stadt gerecht werden zu können, wurde mit einer breiten Mischung an Beteiligungsmethoden an eine Vielfalt unterschiedlicher Gruppen herangetreten. Diese Vorgehensweise wird in der Wissenschaft auch als Daten-, oder Methodentriangulation bezeichnet. Über diesen Weg kann ermittelt werden, ob bestimmte Meinungen beispielsweise nur von Einzelpersonen oder bestimmten Gruppen geäußert wurden, oder ob sie weiter verbreitet sind und damit unter Umständen von größeren Teilen der Bevölkerung geteilt werden.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs wurde an vielen Stellen in der Stadt diskutiert. Um *auch den Stimmen der vermeintlich Ausgeschlossenen* Gehör zu verschaffen, wurden beispielsweise die einschlägigen Kommentare unter hl-live.de sowie in den sozialen Medien in Augenschein genommen. Ferner wurden Pressemitteilungen und Stellungnahmen einbezogen, die im Internet veröffentlicht wurden, die aber nicht direkt ihren Weg per E-Mail in das Beteiligungsverfahren gefunden haben. Eine genaue Auflistung sämtlicher Stellungnahmen ist ebenfalls Bestandteil des Grundsatzbeschlusses.

> *„Wenn bisher gerade mal 0,5% der Einwohnenden teilgenommen haben, ist also die Rede von einer großen Beliebtheit der Umfrage. Das ist doch wohl eher ein Zeichen dafür, dass die Umfrage keine S** interessiert (...).“* (HerrJeh, hl-live.de)

Ein wichtiger Hinweis: aufgrund der Datenlage kann ausdrücklich keine „Repräsentativität“ gewährleistet werden. Repräsentativität bedeutet, dass eine Stichprobe so beschaffen sein muss, dass aus ihr die Meinung der Gesamtbevölkerung geschlussfolgert werden kann. Dies wäre im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung weder sinnvoll noch möglich: da die Teilnahme am Stadtentwicklungsdialog sowie allen anderen Beteiligungsverfahren unter LÜBECK:überMORGEN auf Freiwilligkeit beruhte und für alle offen war, fehlt bereits eine wichtige Grundvoraussetzung, um diesem Kriterium überhaupt gerecht zu werden. Diese Eigenschaften teilen Beteiligungsverfahren wie diese beispielsweise mit Kommunalwahlen, die für die Hansestadt Lübeck 2018 eine stadtweite Beteiligung von 34,5 Prozent der wahlberechtigten Bevölkerung verzeichnen konnten.

Positiv festzuhalten ist, dass interessierte Netzwerke, Initiativen etc. gezielt aufgerufen hatten, sich am Stadtentwicklungsdialog zu beteiligen. Hierzu gehörten so vielfältige Gruppen wie die Initiative Radentscheid, Fridays for Future, Wirtschaftsakteure aus dem Umfeld des Citymanagements Innenstadt oder der Kreisverband der Lübecker CDU. Die schriftlichen Stellungnahmen, beispielsweise der Wirtschafts- und Naturschutzverbände, zeugen von einer intensiven inhaltlichen Auseinandersetzung mit dem präsentierten Material.

Trotz der vergleichsweise breiten Diskussion des Stadtentwicklungsdialogs sollen die Ergebnisse zurückhaltend interpretiert werden; Aussagen können stets nur für den Kreis an Personen und Organisationen getroffen werden, die sich auch an dem Prozess beteiligt haben. Der vorliegende Bericht unterteilt sich in zwei größere Blöcke – eine *qualitative Auswertung und Interpretation* relevanter Stellungnahmen und Kommentare aus Stadtentwicklungsdialog und verschiedenen

anderen Bausteinen der Beteiligung unter dem Dach von LÜBECK:überMORGEN, und einer quantitativen Auswertung der online-Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog.

Welche generellen Rückschlüsse die Bürgerschaft daraus für ihren weiteren Kurs in der Stadtentwicklung zieht, liegt in ihrer ureigenen Kompetenz und Zuständigkeit. Zuständigkeit der Verwaltung ist es, auf der Basis des zusammengetragenen Materials und ihrer eigenen Fachlichkeit einen Beschlussvorschlag zu entwickeln. Dieser soll mit diesem Dokument hergeleitet werden.

2. Zahlen, Daten, Fakten aus drei Jahren Bürger:innendialog

Die folgende Auflistung von Veranstaltungen, Verfahren und Methoden soll die empirische Grundlage wiedergeben, auf der der Stadtentwicklungsdialog fußte, und die den Rahmen darstellt, der zur weiteren Inhaltsanalyse herangezogen wurde.

Abfrage FNP von 2018, Flyer / Internet: In den Jahren 2018 und 2019 lief eine Umfrage zu den größten Zukunftswünschen der Bürger:innen Lübecks für das Jahr 2040. Diese Umfrage lief sowohl im Internet unter uebermorgen.luebeck.de, als auch auf der Basis von Flyern, die bei diversen öffentlichen Veranstaltungen verteilt wurden. An dieser Befragung haben sich mehr als **2.500 Personen** beteiligt. Wesentliche Ergebnisse: Es dominierte der Wunsch nach gutem und ausreichendem Wohnraum sowie nach einer fahrradfreundlichen Stadt. (Zu der Auswertung)

Zukunftsgeschichten beim Rahmenplan Innenstadt: Im Frühjahr 2018 wurden insgesamt **216 Zukunftsgeschichten** abgegeben, auf denen Bürger:innen ihre Vision vom Lübeck der Zukunft erzählerisch wiedergeben konnten. Auch hier wurden sowohl Flyer in öffentlichen Einrichtungen in der gesamten Stadt verteilt, als auch eine Beteiligungsmöglichkeit im Internet geschaffen. Wesentliche Ergebnisse: Auch hier überwiegt der Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität in Form eines verbesserten Radverkehrs und einer Stärkung des ÖPNV. Weiteres wichtiges Thema: die Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. (Zu den Zukunftsgeschichten)

Online-Umfrage Radverkehrskonzept: von 2018 bis 2021 war auf uebermorgen.luebeck.de eine Umfrage freigeschaltet, in der Bürger:innen Hinweise zu Verbesserungsmöglichkeiten im Fahrradverkehr geben konnten. Diese Hinweise wurden kartenbasiert erhoben. Sie bezogen sich im Wesentlichen auf Verbesserungen der Oberfläche, der Erhöhung der Sicherheit, einer Verbesserung der Wegeführung und das Schaffen von Abstellmöglichkeiten. Insgesamt haben etwa **400 Personen** knapp 2.000 Anregungen abgegeben. (Zu den Ergebnissen der Auswertung)

Stadtteilveranstaltungen LÜBECK:überMORGEN: Im Jahr 2019 wurden von Travemünde bis Moisling Dialogveranstaltungen zur Zukunft der Stadtteile durchgeführt. Die aufwendigen, von allen Fachbereichen vorbereiteten Workshops, wurden insgesamt von **ca. 900 Bürger:innen** besucht. Dominierende Themen in den Workshops hier: Eine Verbesserung der Mobilitätsoptionen im Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) und eine zukunftsfähige Anpassung der sozialen Infrastruktur an die Herausforderungen des demographischen Wandels. (Zu den Ergebnissen der Stadtteilveranstaltungen)

Kinderbeteiligung Grundschulen: Gemeinsam mit der städtischen Beauftragten für Kinder- und Jugendlichenbeteiligung wurden im Jahr 2019 in insgesamt zehn Grundschulen und

Betreuungseinrichtungen Workshops zum Thema „Mach deinen Stadtteil fit für die Zukunft“ angeboten. Hier haben sich insgesamt **234 Grundschulkinder** aus allen Stadtteilen beteiligt. Dominierende Themen waren: der Autoverkehr im Stadtteil, Freiräume für kindliche Freizeitaktivitäten, die Qualität der Schulhöfe. (Zu den Ergebnissen der Kinderbeteiligung)

Stadtentwicklungsdialog: Bei der web-basierten Abstimmung zu einer gesamtstädtischen Vision für Lübeck wurden fast **1.500 Stimmen** abgegeben. Diese Abstimmung konnte durch individuelle Kommentare zu den zur Wahl stehenden Szenarien ergänzt werden. Auf diese Weise gingen **ca. 80 Kommentare** ein, die sich in differenzierter und abwägender Weise zu den Szenarien A bis D positioniert haben.
Des Weiteren wurden insgesamt 21 Stakeholder / Verbände / Vereinigungen in der Hansestadt Lübeck angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Sowohl diese Rückmeldungen, als auch die Kommentare auf der Website bilden das Rückgrat einer qualitativen Inhaltsanalyse, die verschiedene relevante Themen der Stadtentwicklung aufzählt. (→ Zentrale Thesen und Themen).

Zusammengerechnet sind somit insgesamt **rd. 5.900 Stimmen aus der Bevölkerung** zur zukünftigen Ausrichtung der Stadtentwicklungsplanung eingegangen. Die zentralen Aussagen aus dem Stadtentwicklungsdialog sollen – ergänzt und referenziert durch die Ergebnisse der weiteren Veranstaltungen und Beteiligungsformate – in den kommenden Abschnitten vorgestellt werden.

3. Zentrale Thesen und Themen

Die hier präsentierten Thesen und Themen sind das Ergebnis aus mehreren Beteiligungssträngen – vor allem der Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog, aber auch aus anderen Beteiligungsveranstaltungen der vergangenen Zeit. Es handelt sich um Querschnittsthemen, die sich in ähnlicher Form in allen Beteiligungsveranstaltungen und -Formaten wiederfanden und die damit eine bleibende Relevanz über Zeiträume, Milieus und Stadtteile hatten.

Sie wurden unter anderem deshalb dokumentiert, weil sich auf diese Weise die Motive hinter einer Zustimmung oder Ablehnung bestimmter Szenarien besser verstehen lassen: Wo ist ein besonders ausgeprägter Konsens zu vermuten? Wo stehen einander widersprechende Meinungen und Werte gegenüber? Diese Frage ist wichtig, um die Handlungsempfehlungen an die Politik besser zu begründen und Themenfelder zu identifizieren, die (vermutlich) konsensfähig sein dürften.

Zum Thema Mobilität wurde schon alles gesagt – oder?

In sämtlichen Beteiligungsveranstaltungen und –Formaten wurde wiederholt deutlich hervorgehoben, dass für eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung vermehrt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesetzt werden sollte – Fuß- und Radverkehr und ÖPNV. Über den gesamten Zeitverlauf vom Rahmenplan Innenstadt bis zum Stadtentwicklungsdialog wurde diese Haltung der Bürger:innen deutlich erkennbar.

Aber trotzdem: Manchen fällt es erkennbar schwer, sich eine Zukunft vorzustellen, die die bestehende vorherrschende Verkehrsmittelwahl in Frage stellt:

Bei den Vorstellungen der Modelle und den Kommentaren vermisse ich die Einsicht, dass die Bevölkerung immer älter wird und das mit dem Fahrradfahren dann nicht mehr so klappt, falls es nicht ohnehin keine Option ist (fehlende Dusche, mangelnde Zeit bzw. zu weite Wege etc.). Der ÖPNV ist viel zu teuer und auch in der Taktung und Bedienung der Strecken bzw. Einhaltung des Fahrplanes nicht konkurrenzfähig. (…)
Ältere Menschen mögen nicht immer um Hilfe bitten, können ihre schweren Einkäufe aber auch nicht zu Fuß schleppen oder sich Lieferdienste leisten oder im Internet bestellen. Im (Automatik-)Auto auf kurzen Strecken sind aber viele Menschen noch mobil und in der Lage am sozialen Leben teilzunehmen.
Ähnliches gilt übrigens auch für Mütter mit Kleinkindern oder ängstliche Alleinstehende. Wenn der Autoverkehr vernünftig am Fließen gehalten wird und die ewigen künstlich erzeugten Staus entfallen, wäre das auch ein Gewinn für die Umwelt.
Ich gehe selber gerne zu Fuß, aber außer am Wochenende fehlt mir die Zeit dazu. Ich denke, jeder muss nach seinen persönlichen Gegebenheiten entscheiden, wann er welches Verkehrsmittel wählt. Ich halte es aber für unredlich, z. B. das Auto zu verteufeln. Alles hat seine Berechtigung. (B)

Trotzdem ist / war die Meinung überwiegend einhellig. Auch in den Stadtteilveranstaltungen, in dem ein höherer Altersdurchschnitt und eine gleichmäßigere Verteilung der Teilnehmerzahlen über die Stadtteile festzustellen war, kam in den entsprechenden Workshops immer eine einhellige Meinung zum Vorschein. Wunsch war fast immer: *„weg vom autozentrierten Planen, bitte!“* Diese Forderungen umfassten konkret vor allem die Entwicklung eines verbesserten ÖPNV: dies sowohl in Bezug auf Preisgestaltung, aber auch auf die konkrete planerische Ausgestaltung in puncto Taktung, Anschlüsse und Netzabdeckung. In diesem Kontext wurden viele Orte genannt, in denen sich nach Auffassung der Teilnehmer:innen zusätzliche Haltestellen oder Linien lohnen würden. Sowohl aus den Veranstaltungen, als auch aus dem Stadtentwicklungsdialog wurden auch Wünsche nach einer Stadt- bzw. Straßenbahn laut. Die vermeintlich negative Darstellung dieses Verkehrsmittels in den Szenarien bot dabei häufiger Anlass zur Kritik:

„Die Darstellung der Straßenbahn als überfülltes Verkehrsmittel, welches an der Stadtgrenze endet, halte ich für sehr unglücklich. Die Ausgestaltung ist letztendlich von der gewählten Taktung und Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden abhängig. Auch wenn es hier nur ein Beispiel ist, sorgt die gewählte Darstellung trotzdem schnell eine ablehnende Haltung.“ (J)

Ein Wunsch nach stärkerem planerischem Fokus auf die Belange des Fahrradverkehrs wurde in den Stadtteilen ebenfalls deutlich formuliert, unter anderem mit Forderungen nach Radschnellwegen auch in anderen Stadtteilen und mit Forderungen nach einer für alle Verkehrsbeteiligten gefahrlosen bzw. konfliktfreien baulichen Ausführung von Straßen und Radwegen. Der folgende Hinweis auf die gesundheitsfördernden Auswirkungen des Radfahrens aus den Kommentaren des Stadtentwicklungsdialogs ist ebenfalls erwähnenswert:

„Statt nachmittags/abends mit dem Auto zum Fitnesscenter zu fahren, kommt man im Alltag auf ausreichend Bewegung bei der Fahrt zum Kindergarten, zur Arbeit, zum Einkaufen… Aber dann eben auch mal im Regen und bei Schnee.“ (Ar)

Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände stellt in Hinblick auf die Mobilitätswende einen gewissen Gegenpol dar. Dies ist insofern nicht überraschend, als dass große Teile des Straßennetzes und der Gewerbestandorte in Wechselwirkung zueinander entstanden sind, und sowohl Unternehmensstandorte als auch Straßeninfrastruktur natürlich erhebliche Investitionen

voraussetzen. Die Unternehmen haben sich in ihren betrieblichen Abläufen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingestellt.

Dies unterscheidet die Mobilitätsentscheidungen der Wirtschaftsunternehmen im Übrigen deutlich von denen der Privathaushalte: während ein Umstieg von Privatpersonen aufs Fahrrad oder eine verstärkte Nutzung des ÖPNV schlimmstenfalls als unpraktisch oder unbequem empfunden würden, können ähnlich tiefgreifende Entscheidungen auf Unternehmensebene in zu einem Modal Shift im Güterverkehr durchaus existenzbedrohend sein. Vor diesem Hintergrund stehen die Forderungen der Wirtschaftsverbände durchaus in einem anderen Licht, gerade auch was die von den Bürger:innen oftmals kritisierte Logistikbranche angeht:

„Es sollte im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik ein.“ (IHK: 8)

„Die Wirtschaft“ merkt zudem an, dass die Regelungsebene für die Verkehrswende in vielerlei Hinsicht auf Ebene des Bundes und der Marktteilnehmer angesiedelt sei, und dass Veränderungen gewissermaßen von alleine eintreten werden:

„Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO2-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes (werden) in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.“ (IHK: 10)

Im Hinblick auf die verwobenen Themen Klimaschutz und Lebensqualität ist aus Sicht der Verwaltung nicht damit zu rechnen, dass eine zukunftsgerichtete Mobilitätsplanung ausschließlich auf gesetzlichen Vorgaben und der Innovationskraft des Marktes basieren wird – stets sind lokale planerische Impulse notwendig, die innerhalb eines Entwicklungskorridors zwischen den unterschiedlichen städtischen Interessen vermitteln helfen. Wie vielfältig diese Interessen ausfallen können, macht der folgende Ausschnitt der Stellungnahme deutlich:

„Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vorneherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.“ (IHK:10)

Zusammengefasst erscheint es vor allem wichtig, die Verkehrswende integriert und übergreifend für alle Verkehrsträger zu behandeln und Angebote zu schaffen, die nicht ausschließlich restriktiver Natur sind. In der Stellungnahme des Stadtverkehrs Lübeck wird die Notwendigkeit angesprochen, „(…) *Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild*“ (SL:6) anzustoßen, also Angebote zu schaffen, die im Sinne der Bürger:innen „alltagsfähig“ sind.

Technologie allein kann nicht die Grundlage derartiger Angebote sein.

Generationenaufgabe Klimakrise.

Wachsendes Bewusstsein seit 2018, dominantes Thema beim Stadtentwicklungsdialog 2021: Interessant, dass sich gerade das „radikalste“ Klima-Szenario D als besonders beliebt in der Abstimmung auszeichnet, auch wenn dies, wie viele anmerken, der vermeintlichen „Intention“ der Verwaltung widerspricht (s.o.). Handelt es sich nur um ein Thema mit temporärer „Konjunktur“ oder ist tatsächlich von einem nachhaltigen Wandel in der öffentlichen Wahrnehmung auszugehen? In jedem Falle werden die Folgen des Klimawandels mit jedem Jahr bemerkbarer werden. Es wird sich zwangsläufig nicht nur die Frage der Einsparung von Treibhausgasen, sondern vermehrt die Frage nach der Gestalt einer klimaresilienten Stadt der Zukunft stellen. Viele Stellungnahmen zum Stadtentwicklungsdialog heben eine moralische Verpflichtung zum Handeln hervor, bewerten die Szenarien dabei aber vorwiegend vor dem Hintergrund ihrer Wirksamkeit zur Treibhausgasersparnis:

„Szenario D ist die Mindestlösung zum Schutz unseres Klimas! (...)“ (K.)

„Ganz oben in der Szenariobeschreibung steht als Grundgedanke: "Die Hansestadt Lübeck nimmt die Herausforderungen zum Klimaschutz an." Weiter unten im Text wird zugegeben: "Auch in diesem Szenario sind die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar." Das sagt eigentlich alles - die in Szenario C skizzierten Veränderungen sind nicht ausreichend. Ich finde es bedauerlich, dass dieses Szenario so übertrieben positiv dargestellt wird, insbesondere im Vergleich zu Szenario D.“ (HH)

Gleichzeitig heben andere Stimmen hervor, dass es *„(...) problematisch ist (...), dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen.“* (IHK)

Weitere Kritiker:innen sehen die Klimakrise als Wirkungsgeflecht von derartig großem globalem Ausmaß, dass sämtliche Versuche, „von Lübeck aus das Weltklima zu retten“ von vorneherein zum Scheitern verurteilt und daher vergeblich sind:

„(..) Die vermuteten Effekte dieser Szenarien auf das globale Problem der Weltklimaveränderung werden betont, in der irrigen Annahme, dass es einen Unterschied für die Welt machen würde, ob in einer mittelgroßen deutschen Stadt ein paar Personen mehr mit dem Fahrrad als mit dem Auto unterwegs sind.“ (F.)

„Die Einhaltung von Klimazielen wird als Begründung für alle möglichen geplanten Einschränkungen in Lübeck genannt. Auch hier wird verkannt, dass es sich um ein Ziel handelt, das zur Eindämmung des Temperaturanstiegs nicht nur in Lübeck, sondern neben Europa in der gesamten Welt eingehalten werden müsste. Wer sich die Probleme in vielen anderen Ländern der Welt anschaut, muss zugeben, dass die Erwartung einer solchen Zielerreichung dort leider völlig unrealistisch ist.“ (P.)

An dieser Stelle ist klarstellend darauf hinzuweisen, dass einerseits die kommunalpolitische Beschlusslage mit dem 2019 ausgerufenen Klimanotstand bereits eine gewisse Selbstbindung beinhaltet. Das tieferliegende, im Kommentar aufgeworfene Dilemma zwischen globalen Trends und lokalem Handeln wurde aber spätestens durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18) abschließend aufgelöst. Das Gericht hat eindeutig festgestellt: Es gibt einen Schutzanspruch der nachfolgenden Generationen auf körperliche Unversehrtheit, der sich unter anderem aus dem Artikel 20a GG ableitet, dem Gebot zum Schutz der natürlichen

Lebensgrundlagen. Der Beschluss stellt unmissverständlich fest, dass das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Abkommens, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland rechtsverbindlich verpflichtet hat, die nationale Konkretisierung dieses Grundrechts ist. Dieser Rechtsanspruch gilt damit unabhängig von der Frage, wie hoch die Treibhausgasemissionen in anderen Ländern Europas, in China, oder gar am Amazonas ausfallen. Im Übrigen soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Zeiten, in denen Deutschland Klima-Vorreiter war, schon länger vorbei sind.

Die Frage ist deshalb weniger, ob die Institutionen des Staates es faktisch *vermögen*, „im Alleingang" das Klima zu retten – vielmehr geht es darum, dass sie dazu *verpflichtet* sind und in Zukunft verstärkt sein werden, den ihnen angemessenen und rechtsverbindlich festgelegten Beitrag zu leisten. Nicht nur der kommunalpolitische Wille in Form des Beschlusses zum Klimanotstand, sondern auch der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts entzieht vielen dieser und ähnlicher Argumentationen ihre Grundlage. Es ist damit zu rechnen, dass der Spielraum der Hansestadt Lübeck, sich in ihren Planungen „klimaschädlich" zu verhalten, durch Anpassungen u.a. im Bundes- und Landesrecht künftig deutlich eingeschränkt wird.

Sowohl das Architekturforum Lübeck, als auch die Naturschutzverbände BUND und Nabu sprechen sich vehement dagegen aus, eine – in ihren Augen – scheinbare Konkurrenz in der Region um Gewerbebetriebe und Einwohner:innen zum Anlass für eine expansive Flächen- und Verkehrspolitik zu nehmen. Vielmehr sei es notwendig, als Hansestadt Lübeck eine Vorbildfunktion für den Klimaschutz einzunehmen*:*

„(…) die Bereitschaft der Nachbargemeinden (wird) wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen." (BUND:3)

Inwieweit diese Frage tatsächlich entscheidungsrelevant ist, z.B. für expansionswillige Gewerbebetriebe, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Derzeit sind allerdings im Lübecker Umland und in der Region noch keine Anzeichen vernehmbar, dass das Thema Flächeneinsparung auf der Agenda steht. Die seitens des Landes angedachte Reduktion der Flächeninanspruchnahme auf 1,3 ha täglich ist bislang kein Ziel der Raumordnung, sondern lediglich ein Grundsatz.

Wohnen, Familie, Eigentum:

In vielen Kommentaren wird kritisch auf die Rollenverteilung hingewiesen, die in den Videos zu den Szenarien hervorscheint – insbesondere zu den Szenarien, in denen familienintern eine deutliche Aufteilung von Erwerbs- und Betreuungsarbeit entlang von Geschlechterrollen gelebt wird. So wird beispielsweise bemängelt, dass *„(…) hier Rollenbilder reproduziert (werden), die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind."* (fff: 3)

Eine weitere Kommentatorin merkt an:

„Das Szenario A ist (…) völlig inakzeptabel (…). Ganz schlimm finde ich außerdem die familiären Rollenbilder in dem Video. So wird es in 2040 sicherlich nicht mehr sein, und das hat nichts mit der Stadtentwicklung zu tun." (C.L.)

Grundsätzlich hat die Frage, wie und wo gewohnt und gearbeitet wird, durchaus beachtliche Einflüsse auf familiäre Rollenbilder. Neben der sozial stabilisierenden Wirkung eines gemeinsamen Eigenheims hängen auch Fragen der Organisation der Kinderbetreuung oder des selbständigen Aufwachsens im Quartier in hohem Maße von der Lage des Wohnorts und der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und sozialer Infrastruktur ab. Ein weiterer Faktor, der das Angebot an Wohnraum beeinflusst, wird ebenfalls thematisiert – die Unternutzung von Einfamilienhäusern, sobald die Familienphase abgeschlossen ist und die Kinder einen eigenen Haushalt gründen:

„So viele ältere Leute leben alleine in ihren Häusern und bleiben dort, weil das andere alles zu teuer geworden ist. Wenn sie versterben verkaufen es die Erben zu stolzen Preisen. Ich kann es verstehen, aber soziale Gerechtigkeit ist das nicht. (…) 4 bis 5 köpfige Familien wohnen in kleinen Wohnungen wenn sie Glück haben mit einem Balkon!“ (C.P.)

„Es gibt ein Ungleichgewicht zwischen bedarfsgerechtem, genutztem und benötigtem, sowie bezahlbarem Wohnraum - eine sehr große Angst vor der zukünftigen Wohn-und Rentensituation!“ (wb.)

Auch ein weiterer Aspekt wird von vielen Kommentator:innen damit betont – die Bedeutung des Wohneigentums zur Altersvorsorge. Der Erwerb stadtnahen Wohneigentums zur Sicherung der Haushaltsfinanzen im Alter ist nach Auffassung der Beteiligten erstrebenswert, aber nicht mehr für jede Familie umsetzbar*: „Es kann einfach nicht sein, dass man sich inzwischen kein Eigenheim (sei es ein Haus oder eine Eigentumswohnung) mehr leisten kann, wenn man nicht exorbitant viel verdient oder erbt…Die Grenzen des bezahlbaren sind (…) erreicht.“* (A.W.) Erschwerend kommt hinzu, dass es sich die Hansestadt nach Auffassung eines anderen Kommentars schwertut, alternative Wohnformen in Erwägung zu ziehen:

Wir haben so viele Wasserflächen, sodass es doch ein Leichtes sein müsste, auch mal einen Hausboothafen auszuweisen, bei dem man auch gemeldet sein kann. (…) Auch Minihäuser (…) bekommen in Lübeck quasi nie eine Baugenehmigung. Dabei könnte man damit sehr gut auch kleine Lücken oder einen Bau in 2. Reihe ermöglichen…Es ist Zeit, auch mal um die Ecke zu denken!“ (K.P.)

Aus planerischer Perspektive ließe sich die Frage aufwerfen, ob es neben dem selbstgenutzten und –finanzierten Eigenheim nicht möglicherweise andere Antworten auf eine berechtigte Frage gibt – die Frage nach einem materiell langfristig abgesicherten, guten Leben in stabilen Nachbarschaften. Hier gilt es, gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft Angebote zu schaffen, die diesem Wunsch gerecht werden, ohne zugleich Investitionsfallen, untergenutzte Infrastrukturen oder entleerte Quartiere zu produzieren. Dies ausschließlich über großflächige Neubaugebiete am Stadtrand zu verwirklichen, ist nach Auffassung vieler Kommentator:innen in jedem Fall ein Irrweg:

„(..) Szenario (A) *ist ein Albtraum und ähnelt vielen autozentrierten Städten der USA mit ihren riesigen, eintönigen Suburbs und 12-spurigen Highways die trotzdem durch Staus blockiert sind. (…)“* (T.W.)

„Ein krebsartiges Hinauswachsen der Bebauung in die Peripherie ist (..) der falsche Weg, so würde man ein Problem zu lösen versuchen und dabei neue schaffen.“ (Ks.)

Zugleich hebt das Architekturforum Lübeck in seiner Stellungnahme hervor, dass innenstadtnahe Wohnformen in städtebaulich herausragender Lage auch einer angemessenen städtebaulichen Dichte bedürfen:

„in dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C (…) irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der (auf) der Fläche der Roddenkoppel (…) bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt. (…) Dieses (…) Bild können wir nicht teilen.“ (AF)

Verdichtete(re) Wohnformen sind in vielen Fällen auch aus anderen Gründen wichtig. Bei den Stadtteilveranstaltungen aus dem Jahr 2019 konnten die Workshopgruppen „Wohnen und Versorgung“ und „Stadtteilleben“ – neben dem Thema Mobilität – in den Stadtteilen die meisten Bürger:innen zur Mitarbeit gewinnen. Hier stach insbesondere der Wunsch der älteren Generation nach einem Miteinander von Alt und Jung, einer Öffnung der sozialen Infrastruktur zum Stadtteil und die Idee eines Stadtteilzentrums als öffentlichem Raum hervor. Dies ist in funktional und sozial entmischten Einfamilienhausgebieten faktisch nur schwer realisierbar.

Arbeitswelt:en der Zukunft?

Die Kommentare des Stadtentwicklungsdialogs beziehen sich häufig auf die lokalen und regionalen Standortanforderungen von Unternehmen und weniger auf konkrete Arbeitswelten, die in der Zukunft anzutreffen sein werden. In den Kommentaren wird vor allem die Bedeutung der Großstadt und ihrer Rolle als innovativer Vorreiter mit Magnetwirkung für Zukunftstechnologien hervorgehoben:

„Das Argument, dass die Stadt Lübeck (in Szenario D) *wirtschaftlich abgehängt werden könnte, kann nicht überzeugen. Dies ist auch nur lediglich eine Vermutung, es kann genauso gut sein, dass die Stadt Lübeck in jeglicher Hinsicht innovativer Vorreiter werden könnte.“* (SJ)

Über den konkreten Charakter der Erwerbsarbeit der Zukunft wird in den Kommentaren vergleichsweise wenig gesprochen. Hier können die Aussagen des Stadtentwicklungsdialogs durch Ergebnisse der Stadtteilveranstaltungen von 2019 ergänzt und abgerundet werden.
So forderten Teilnehmer:innen in den Veranstaltungen in St. Gertrud und Kücknitz unter anderem, den Hafen „als Erlebnisraum (zu) qualifizieren“ (St. Gertrud) oder ihn „emissionsarm (zu) gestalten.“ (Kücknitz) Auch die Forderung nach einer höheren Aufenthaltsqualität in Gewerbegebieten (Buntekuh) zielte darauf ab, Orte der Arbeit für die Bevölkerung stärker erlebbar zu machen und die negativen Auswirkungen emittierender Betriebe auf die Nachbarschaft zu minimieren.
In sämtlichen Stadtteilveranstaltungen wiederkehrende Motive der Veranstaltungen waren Wünsche, Gewerbebetriebe und Wertschöpfung mit hohem Anteil an (akademischem) Wissen anzusiedeln – es dominierten Schlagworte wie „High-Tech und KI“, gerne im räumlichen Zusammenhang mit „Hochschulen und einem IT-Campus“ und einem Arbeitsumfeld, das oft mit Umschreibungen wie „kleinteilig und flexibel, Co-Working, digital, Start-ups“ beschrieben wurde. Auch ein nicht näher spezifiziertes „Handwerk“ sollte in einem „multifunktionalen Mix verschiedener Branchen“ seinen Platz finden.

Es liegt nahe, dass die Kommentator:innen des Stadtentwicklungdialogs ähnliche Vorstellungen von den Arbeitswelten der Zukunft hatten. So sollen Gewerbebetriebe nach Auffassung vieler Beteiligter Bestandteil einer Strategie sein, die eine hohe Flächenproduktivität mit weiteren positiven Effekten auf ihr Umfeld verknüpft:

„Flächen für Gewerbe mit hoher Wertschöpfung, guter Beschäftigungswirkung und eher geringer Umweltbelastung sind zu bevorzugen; Logistikunternehmen dürfen sich gerne woanders ansiedeln. Suboptimal genutzte Flächen müssen umgeplant werden.“ (Ks)

Viele Kommentare gehen dagegen auf die Rolle der Gewerbebetriebe als ökonomische Basis ein, die die Hansestadt dringend benötigt, um überhaupt Ressourcen für die Stadtentwicklung bereitstellen zu können:

„(…) Es (wäre) für die Bürger wirklich relevant zu wissen, wie man in Zukunft unter Berücksichtigung des demographischen Wandels in Lübeck noch genügend Firmen halten kann, die mit ihren Gewerbesteuerzahlungen das Geld für die vielfältigen Ausgaben der Stadt bereitstellen. (…) Der Ausweisung neuer Gewerbegebiete und der Umwidmung geeigneter anderer Flächen kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Doch nicht nur die Fläche ist relevant; interessante Firmen erwarten auch eine gute Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und IT. Diese müsste parallel geschaffen werden.“ (F)

„(…) Wir (benötigen) "Volldampf" im Sinne von Erneuerung und Fortschritt. Eine Stadt mit 1,6 Milliarden Euro Schulden sollte alles dafür tun, um möglichst viele Investoren in die Stadt zu locken (…). (…) Es würde sich ja nicht widersprechen, wenn man bei der Vergabe von Gewerbe- und Wohnflächen zunächst die Brachflächen in der Innenstadt priorisiert (…).
Die Hansestadt Lübeck braucht nachhaltiges Wachstum, denn sie tritt zukünftig auch mit dem ländlichen Bereich in Konkurrenz. Mit dem "Mehr" an Home-Office und dem fortschreitenden Ausbau des Glasfasernetzes sind die Familien immer weniger auf eine zentrale städtische Lage angewiesen.“ (CK)

Natürlich stellt sich bei allen Anmerkungen der Teilnehmer:innen die dringende Frage, ob sich ihre Ansichten überhaupt mit denen der angesprochenen Unternehmen decken – sowohl bei den Stadtteilveranstaltungen, als auch beim Stadtentwicklungsdialog wurden Unternehmer:innen nicht direkt in dieser Rolle angesprochen.

Umso wichtiger sind als weitere Bausteine des Themenfeldes Wirtschaft die Stellungnahme der KWL und der Wirtschaftsförderung sowie die gemeinsame Stellungnahme Lübecker Wirtschaftsverbände. Hiermit können die Beiträge der Bürger:innen auf differenzierte Weise ins Verhältnis gesetzt werden.

Ein klares Bekenntnis zum Erfordernis weiterer Bauflächen – insbesondere Gewerbeflächen – kommt von der KWL und Wirtschaftsförderung. Hier wird hervorgehoben, dass es eine anhaltend hohe Nachfrage sowohl Lübecker als auch auswärtiger Unternehmen nach Gewerbegrundstücken gibt und dass die Möglichkeiten, diese Nachfrage im Bestand zu realisieren, in der Praxis häufig begrenzt sind.

In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände wird stärker auf ein „qualitatives Wachstum“ unter den Bedingungen des Klimaschutzes abgestellt - ein Zukunftsbild eines wirtschaftlichen Strukturwandels weg von flächenintensiven Gewerbebetrieben hin zu hochproduktivem, städtisch

geprägten Gewerbebetrieben in integrierter Lage. Gleichzeitig sollen auch Logistikunternehmen am Standort Lübeck eine tragende Rolle einnehmen. Ferner wird auf die Potentiale eines „grünen" Wachstums hingewiesen, in dem der Widerspruch zwischen ökologischer Nachhaltigkeit und unternehmerischer Expansion aufgelöst wird:

„Aus unserer Sicht ist es (…) für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahren entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. (…) Insbesondere (…) der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan (..) sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebengrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen." (Stellungnahme Wirtschaftsverbände: 5)

Auf der hier verhandelten Ebene der Ziele und Wünsche scheinen keine größeren Konfliktlinien zwischen den Interessen der Bürger:innen und den Zukunftsvorstellungen der Wirtschaftsakteure zu verlaufen – zumal man sich auf die Aussage, dass Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden müssen/können, vermutlich stets einigen kann. Es fehlt indes eine klare Aussage zu den in den Szenarien aufgeführten Flächenbedarfen, die aus der Gewerbeflächenprognose abgeleitet sind. Denn hier besteht die zentrale Konfliktlinie für den Flächennutzungsplan: Ist man bereit, in größerem Maße zusätzliche Bauflächen auszuweisen? Auch grüne Unternehmen benötigen Flächen. Lediglich die Lübecker Hafen-Gesellschaft bekennt sich eindeutig zu der Erforderlichkeit von Hafenflächen. Auch wenn sich die Verwaltung eine klarere Positionierung in der Sache gewünscht hätte, könnte man aus dem Tenor der Stellungnahme ableiten, dass das empfohlene Szenario C – und damit auch die entsprechenden Flächenbedarfe - mit den langfristigen strategischen Interessen der Wirtschaft vereinbar sein dürfte. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass mögliche Differenzen zwischen Branchen hinsichtlich ihrer Standortanforderungen nicht klar umrissen sind, so dass am Ende der Eindruck eines wenig konkreten „anything goes" im Hinblick auf Zukunftsbranchen entsteht.

Die Stellungnahme der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH verortet sich in dieser Hinsicht präziser. Die im Touristischen Entwicklungskonzept für Lübeck *„(…) formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem Szenario C „Beidrehen" gut vereinbaren, Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen."* Dies dürfte mit der vergleichsweise klar abgegrenzten Branche zusammenhängen, für die die Lübecker Tourismusförderung stellvertretend befragt wurde.

Bei der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände tun sich hinsichtlich der Anforderungen an die Mobilität der Zukunft größere Differenzen zum Votum der beteiligten Bürger:innen hervor. In der Stellungnahme der Wirtschaftsverbände werden große Hoffnungen in noch ausstehende übergeordnete Regelungen des Bundes und / oder technologische Innovationen in Sachen „alternative Antriebe" gesetzt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für beides lässt sich – gerade für den Wirtschaftsverkehr – nicht seriös vorhersagen und sollte damit nicht die alleinige Grundlage einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung sein. (s.o.) Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans sollte die Hansestadt die Chance, die Mobilität der Zukunft in Lübeck aktiv zu gestalten, aus Sicht der Verwaltung auch nutzen.

Kristallisationspunkt Lebensqualität: Lübeck ist mehr als nur seine Altstadt!

Unsere Beteiligungsformate haben gezeigt: trotz der Dominanz der historischen Altstadt hängen die Lübecker:innen an ihren Stadtteilen und sind voller Ideen, wie diese verbessert und für die Zukunft fit gemacht werden können. So werden Fragen wie neue Mobilitätsangebote, die Verbesserung der sozialen Infrastruktur, aber auch die Versorgung mit qualitativ hochwertigen Grün- und Wohnbauflächen stets vor dem Hintergrund der eigenen Lebenssituation diskutiert. Viele Fragen, die sich in dieser Hinsicht stellen, drehen sich um das große Thema Lebensqualität in der Stadt.

Bei den insgesamt zehn Beteiligungsveranstaltungen in Lübecker Grundschulen zeigte sich, dass ein wichtiger Baustein für viele Kinder im Quartier gut erreichbare Erlebnisräume sind, in denen selbstbestimmt gespielt und entdeckt werden kann. Anders als bei Erwachsenen spielen sich diese kindlichen Entdeckungsreisen im unmittelbaren Wohnumfeld, dafür aber eher in Familien, in Gruppen oder Freundeskreisen ab:

„Im Schwimmbad bin ich gern mit Freunden und auch mit Papa und meinen Geschwistern“ (GER)

„In den Kleingärten kann ich gut spielen, an meinem Geburtstag habe ich meine Freunde eingeladen und wir haben Stockbrot gemacht“ (Grönauer Baum)

„Im Hochschulstadtteil gibt es viele tolle Kletterbäume und Bäume, wo wir Obst pflücken können“ (Paul-Klee-Schule)

Dies hat allerdings eine funktionierende und gefahrlose Mobilität von Kindern im Stadtteil zur Bedingung. Diese stärkt das unabhängige Erleben, fördert die Selbständigkeit und entlastet – nicht zuletzt – damit auch die Eltern. Die erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen hierfür sind jedoch häufig nicht vorhanden, was von den Kindern in allen Stadtteilen deutlich angesprochen wurde. Hier ein paar beispielhafte Aussagen:

„Zu viele geparkte Autos auf den Straßen und Gehwegen. Wir kommen mit dem Fahrrad nicht durch und können nichts sehen. Die Autos sind so groß. Das ist gefährlich“ (Paul-Klee-Schule, Hochschulstadtteil)

„Der Verkehr und die vielen parkenden Autos sind gefährlich“ (Julius-Leber-Schule, St Lorenz Nord)

„Autos fahren zu schnell“ (Lutherschule, St. Lorenz Süd)

„Die Autos parken an vielen Stellen soweit auf dem Bürgersteig, dass man nicht durchkommt“ (Lutherschule)

Die Frage, wie – und für wen – Mobilität konkret gestaltet wird, hat große Auswirkungen auf die Lebensqualität im Stadtteil - nicht nur für diejenigen, die selber mobil sind, sondern auch für die, die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Verkehr leben und aufwachsen (und schlimmstenfalls Lärm und Abgase ertragen müssen). Auf dieses Problem verweisen auch mehrere Kommentator:innen des Stadtentwicklungsdialogs. Sie wünschen sich Quartiere, in denen Flächen als öffentlicher Raum nutzbar sind, anstatt als Flächen für den Autoverkehr zu dienen. Dies ist, wie

ein Kommentar anmerkt, nicht nur eine ökologische Frage, sondern auch eine Frage sozialen Ausgleichs:

„Die Verkehrsräume in der Stadt gehören dann endlich wieder den Menschen und nur noch untergeordnet dem Verkehr. Spielen "auf der Strasse" und das Leben vor der Haustür wird wieder möglich. Die Aufenthaltsqualität im ehemaligen Verkehrsraum wird sich erheblich verbessern (bessere Luft, Kalt- und Frischluftschneisen, optische Aufwertung durch viel Grün).“ (RS)

„Eine Stadt, die nur auf Autoverkehr setzt, wird immer mit Stau, Umweltbelastung und einer deutlich reduzierten Lebensqualität verbunden sein - auch wenn einige mehr ihren Traum vom Einfamilienhaus erfüllen können.“ (TW)

Die Frage, wie ein erfüllendes Leben in den Stadtteilen gestaltet werden kann, war auch Thema in den Workshops zum Thema „Stadtteilleben“ in den Stadtteilveranstaltungen von 2019. In den Workshops, die von Kücknitz bis Buntekuh vor allem von Angehörigen älterer Generationen besucht wurden, spielten vor allem Fragen des Älterwerdens im Stadtteil bzw. des intergenerationellen Miteinanders eine wichtige Rolle. Ein wiederkehrender Wunsch bestand darin, den Stadtteilen eine qualitativ hochwertige, erlebbare Mitte zu verleihen, in denen Jung und Alt in Austausch miteinander treten konnten.

Die konkrete Ausprägung und Gestalt dieser Orte unterschied sich je nach Stadtteil: so wurden als sehr konkrete räumliche Beispiele Wochenmärkte oder Markthallen genannt, es wurden aber auch eher generelle Wünsche nach einem „Identitätsstiftenden Zentrum“ oder einer Öffnung sozialer Infrastruktur für den Stadtteil formuliert. Mehrere Kommentare aus dem Stadtentwicklungsdialog setzen ebenfalls ähnliche thematische Schwerpunkte; sie gehen zudem darauf ein, dass eine hohe Lebensqualität auch einen wichtigen Standortfaktor darstellt:

„Es wäre gut für uns alle, wenn wir uns auf ehrgeizige Ziele einigen könnten. Eine klimafreundliche Stadt muss nicht zwangsläufig junge Familien verlieren, wenn die Stadt mit guten KiTas, guten Schulen, kinderfreundlicher Architektur und kinderfreundlicher Verkehrsplanung punkten kann.
Dass Betriebe mit Arbeitsplätzen ins Umland abwandern könnten hat etwas Fatalistisches. Die Betriebe brauchen Mitarbeiter, Fachkräftemangel ist ein echtes Wachstumshemmnis. Die Mitarbeiter brauchen familienfreundliche Lebensbedingungen und eine Stadt, die das Leben außerhalb der Firma lebenswert macht.“ (K)

Lebensqualität ist unter Umständen eine geeignete begriffliche Klammer, die wirtschaftliche Prosperität, ökologische Qualität und soziales Miteinander in angemessener Weise miteinander verbindet, ohne diese gegeneinander auszuspielen (und eine Klammer, die sie sowohl für die lokale, als auch die gesamtstädtische Ebene skalierbar und operationalisierbar macht).

Haltungsnoten / Kritik an Stil & Form:

In den Kommentaren zum Stadtentwicklungsdialog kam des Öfteren die Kritik auf, die Szenarien seien in ihrer inhaltlichen Ausprägung und ihrer Gestaltung nur so definiert worden, um eine angeblich bereits feststehende Entscheidung der Verwaltung per Akklamation zu bestätigen oder um eine unterbewusste Lenkung auf „gefälligere“ Szenarien vorzunehmen:

„Auch (Szenario B) wurde so angelegt, dass es verlieren soll.“ (P.E.)

„(…) Hier wird offensichtlich in welche Richtung der Bürger sanft aber nachdrücklich geschoben werden soll. Eine Reihe der aufgeführten Vorteile von Szenario C klingen sehr bemüht und halten einer logischen Prüfung nicht stand.“ (H.)

Interessanterweise löst aber bereits die Ablehnung der Art und Weise, in der bestimmte Szenarien dargestellt wurden, einen Denkprozess darüber aus, worin diese Ablehnung eigentlich begründet ist. Damit schaffen die Teilnehmer:innen eine Grundlage für eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Szenarien:

„Volle Kraft voraus (in die Klimakrise)" hat ja vor allem den Zweck, unser heutiges Vorgehen (Szenario B) als nicht gar zu schlimm erscheinen zu lassen. Szenario D wird als "Beschauliches Grün ohne Blick auf die wirtschaftliche Basis" dargestellt; tatsächlich enthält es aber notwendige Elemente zur Erreichung der Klimaschutz-Ziele. Das von den Planern offensichtlich als richtiges dargestellte Szenario C braucht insoweit eine Korrektur.“ (KS)

Eine kategorische Ablehnung des gesamten Prozesses kann man dagegen nur aus einer geringen Zahl von Einzelfällen herauslesen:

„Sorry, mir fehlt die Tiefe im ganzen Vorgehen. Es wirkt wie eine Klassenarbeit einer Oberstufe, wird dafür noch Geld bezahlt? Simpel zusammengefasste Varianten zur Auswahl, die teils schon Wertungen beinhalten, ohne diese zu belegen. Neutral geht anders. (…)“ (Bürgerbeteiligung geht anders, hl-live.de)

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Gegenteil dessen passiert ist, was aufgrund der atmosphärisch stark aufgeladenen, unmittelbar auf die Lebenswelt der Zuschauer:innen bezogenen Darstellung der Szenarien zu befürchten war: die teilnehmenden Bürger:innen haben die Gelegenheit des Stadtentwicklungsdialogs genutzt, um mit der gebotenen kritischen Distanz sämtliche Szenarien sachlich, differenziert und mit großer Sachkenntnis zu bewerten.

Sollte eine tendenziöse oder „suggestive“ Darstellung der Szenarien tatsächlich wahrgenommen worden sein, so hat sie zumindest nicht das vermeintlich von der Verwaltung gewünschte Ergebnis erzielt, wie aus der Auswertung des Votings erkennbar ist:

4. Auswertung der Voting-Funktion des Stadtentwicklungsdialogs

Zentraler Bestandteil des Stadtentwicklungsdialogs war die Votingfunktion auf der Homepage, auf der die Teilnehmer:innen sich mit Hilfe von Schiebereglern ihre Position zu den vier Szenarien definieren konnten. Hier wurden insgesamt 1550 Votings abgegeben, von denen 1392 von den Nutzer:innen bestätigt und damit zur Auswertung verfügbar waren.

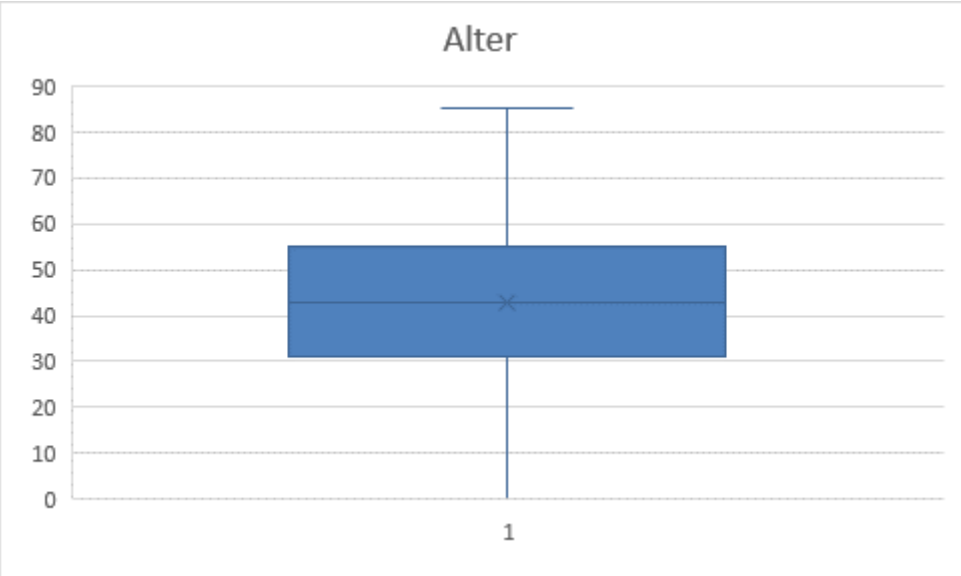
Hinter den „Schiebereglern“ verbarg sich technikseitig eine Skala von 0 („lehne ab“) bis 100 („stimme vollumfänglich zu“). Durch weitere Abfragen kann eine kleinteiligere Analyse nach Stadtteilen und nach Alterskohorten vorgenommen werden.

Die Frage war: Können Sie sich vorstellen, im Szenario A/B/C/D in Lübeck zu wohnen?

Szenario	A	B	C	D
Durchschnittliche Zustimmungsrate	**15,7/100**	**21,7/100**	**61,5/100**	**71,3/100**

Anhand der Tabelle zeigt sich eine klare Präferenz für die Szenarien C und D und eine deutliche Ablehnung für die Szenarien A und B. Szenario D erreichte eine durchschnittliche Zustimmungsrate von über 71 von 100. Das empfohlene Szenario C erreichte eine durchschnittliche Zustimmung von ca. 61,5 von 100. Weiter zurück lagen die Szenarien B (21,7 von 100) und A (15,7 von 100). Bei einer vertiefenden Analyse, die auch die Ablehnung einzelner Szenarien betrachtet, kam zum Vorschein, dass mehr als 75 Prozent der Teilnehmenden Szenario A deutlich ablehnen. Für Szenario B fällt die Ablehnung ähnlich deutlich aus. Die Szenarien C und D werden nur von einem geringeren Anteil von ca. 25 Prozent abgelehnt.

Hinsichtlich der Altersstruktur zeigt sich, dass das durchschnittliche Alter der Teilnehmer:innen mit 42 Jahren deutlich niedriger lag als bei unseren Stadtteilveranstaltungen im Jahr 2019, bei denen die Generation 60plus den Ton angab.



Der Median liegt nahe am Durchschnittswert bei 43, d.h. dass die Hälfte der Personen, die an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog teilgenommen hat, jünger gleich 43 Jahre ist und die andere Hälfte der Personen älter als 43 Jahre ist. Der Wert für das erste Quartil beträgt 31 Jahre und der Wert fürs dritte Quartil 55 Jahre. Demzufolge ist die Hälfte der Personen, die sich an der Umfrage zum Stadtentwicklungsdialog beteiligt hat, zwischen 31 Jahren und 55 Jahren alt. Der Interquartilsabstand beträgt somit 24 Jahre.

Damit zeigt sich, dass insbesondere die Alterskohorten zwischen 31 und 55 stark vertreten waren – jene Generationen, die wahlweise selbst in der Phase der beruflichen Konsolidierung / Familiengründung / Eigentumsbildung sind oder bereits seit längerem in der „Mühle“ aus Erwerbs- und Familienarbeit stecken. Diese – und die Gruppe der unter 30-jährigen, deren Lebenswelt

überwiegend von Ausbildung und Berufseinstieg geprägt ist – waren im Rahmen der Stadtteilveranstaltungen 2019 weniger präsent. Dementsprechend handelt es sich um eine willkommene Ergänzung unserer bisherigen Beteiligungsschritte.

Die **Untergliederung nach Stadtteilen** offenbart dagegen eine gewisse Schwäche unseres Angebotes. Wie Tabelle 1 zeigt, ist die Teilnahmebereitschaft am Stadtentwicklungsdialog in einzelnen Stadtteilen nur schwach ausgeprägt:

Stadtteil	Innenstadt	St. Jürgen	St. Gertrud	St. Lorenz Süd	St. Lorenz Nord	Moisling	Buntekuh	Kücknitz	Schlutup	Travemünde
Zahl der Votings	229	417	284	98	177	18	24	48	26	43
Anteil an den Gesamtstimmen des Dialogs n=1392	16,4%	29,9%	20%	7%	12,7%	1,2%	1,7%	3,4%	1,8%	3,0%
Anteil Stadtteil a.d. Gesamtbevölkerung HL	6,3%	22,6%	18,7 %	7,2%	19,6%	4,9%	5%	8,5%	2,6%	6,1%
Anteil a.d. Teilnehmer:innen 2018/19 n=900	22% (200)	11% (100)	10% (90)	7,7% (70)	4,4% (40)	7,7% (70)	5,5% (50)	6,6% (60)	10% (90)	14,4% (130)
Wahlbeteiligung Kommunalwahl 2018	27%	31%	27%	22%	21,6	19%	18%	22%	23%	28%

Tabelle 1: Verteilung der Stimmen des Stadtentwicklungsdialogs, gegenübergestellt mit anderen ausgewählten demographischen Daten

Die Gründe für dieses augenfällige Ungleichgewicht sind auf der Basis der erhobenen Daten nicht eindeutig benennbar. Es deckt sich aber mit den Erfahrungen aus der Vergangenheit, dass Beteiligungsangebote in Stadtteilen wie der Innenstadt oder St. Jürgen besonders häufig wahrgenommen werden. In Stadtteilen, in denen eine deutlich unterdurchschnittliche Beteiligung am Stadtentwicklungsdialog verzeichnet wurde, wurde auch bei der Kommunalwahl 2018 eine geringere Beteiligung verzeichnet. Bei den Stadtteilveranstaltungen von 2019 sind indes ausgewogene(re) Ergebnisse zu erkennen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, an dieser Stelle erneut auf die Vielfalt an Zielgruppen, Methoden und thematischen Zugängen zum Thema Stadtentwicklung hinzuweisen, auf die wir in den vergangenen Jahren in besonderem Maße Wert gelegt haben (s. Abschnitt 2).

Trotzdem fällt auf: anders, als man es erwarten würde, unterscheiden sich die Ergebnisse auf der Stadtteilebene nur marginal. Da die Ergebnisse aufgrund der geringen Teilnahmezahl in einzelnen

Stadtteilen nicht gut verwerten lassen, wurden die Daten aggregiert. So wurden die Stadtteile St. Jürgen und Innenstadt zusammengefasst und den Ergebnissen sämtlicher anderer Stadtteile gegenübergestellt. Es fällt auf, dass durchaus Unterschiede hinsichtlich der Präferenz für bestimmte Szenarien bestehen. Diese Unterschiede sind jedoch geringer ausgeprägt, als man es erwarten würde:

Stadtteile	A	B	C	D
Innenstadt u St. Jürgen	8,9 %	9%	43,3%	69,6%
Restliche Stadtteile	11,3%	13,9%	43,8%	57,9%

Tabelle 2: Präferenzen für die Szenarien, aufgeschlüsselt nach Stadtteilen (Hinweis: die Stadtteile wurden gleichberechtigt addiert – und nicht nach Teilnehmer:innenzahl gewichtet. Durch Mehrfachnennungen können Werte über 100% entstehen; gezählt wurden alle Zustimmungsraten von >75%)

Wie Tabelle 2 zeigt, überwiegen in den Stadtteilen Innenstadt und St. Jürgen die Präferenzen für das Szenario D, gefolgt vom Szenario C. Je weniger als 10 Prozent äußern ihre Vorlieben für die Szenarien A und B. Es fällt auf, dass die Verteilung in den weiteren Stadtteilen von Travemünde bis Moisling ähnlich ausfällt: auch hier können sich knapp zwei Drittel ein Leben in Lübeck vorstellen, das sich am Szenario D orientiert. Abgeschlagen sind auch hier die Szenarien A und B, es fällt jedoch auf, dass gerade das Szenario B, das im Wesentlichen die bestehenden Trends und politischen Entscheidungspfade weiterentwickelt, in den anderen Stadtteilen auf mehr Zustimmung trifft – immerhin knapp fünf Prozentpunkte. Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung aber, dass – trotz aller Dominanz der Innenstadt und St. Jürgens – die auf größerer Nachhaltigkeit ausgerichteten integrativen Szenarien auch in allen anderen Stadtteilen gleichermaßen Anklang finden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen, die wir aus unseren Stadtteilveranstaltungen ableiten konnten.
Zwei „Ausreißer“ in einem gewissen Maße waren die vergleichsweise hohen Zustimmungsraten zu Szenario A in Travemünde (mit knapp 19 Prozent) und die Präferenz für Szenario C in Buntekuh – hier verzeichnet das Szenario eine Präferenz von 54 Prozent. In beiden Fällen ist die Datengrundlage nicht besonders aussagefähig; gleichwohl lässt sich daraus schließen, dass sich trotz der niedrigen Beteiligungsrate die stadtteilspezifische Vielfalt der Teilnehmer:innen in den Ergebnissen wiederfindet. Auch das Szenario D findet je nach Stadtteil Zustimmungsraten zwischen 73 und 46 Prozent (Innenstadt vs. Buntekuh). Dies lässt ebenfalls darauf schließen, dass die Gruppen, die sich beteiligt haben, vielfältiger waren, als es das Ergebnis erwarten lässt.

Bei einer Differenzierung der Szenarien nach dem Alter der Beteiligten lässt sich ebenfalls eine deutliche Präferenz des Szenarios D feststellen. Um die Ergebnisse in einem besseren Kontext deuten zu können, haben wir Alterskohorten gebildet, die sich grob nach den (vermuteten) Lebensphasen orientieren.

Die **Altersgruppe unter 30** umfasste ca. 22,5 Prozent der Teilnehmer:innen. Man kann davon ausgehen, dass sich diese Gruppe vor allem in der Ausbildung befindet oder sie als junge Berufstätige dabei sind, beruflich Fuß zu fassen. Fragen wie Familiengründung oder der Erwerb von Wohneigentum dürften in dieser Altersgruppe weniger ausgeprägt sein.

In der **Altersgruppe zwischen 31 und 45** steht die Familiengründung, Eigentumserwerb, berufliche Konsolidierung im Vordergrund. Es ist zu vermuten, dass diese Altersgruppe am ehesten die Folgen eines angespannten Wohnungsmarktes zu spüren bekommt. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtzahl der Teilnehmer:innen liegt bei knapp 31 Prozent.

Der Kohorte **zwischen 46 und 65** lassen sich ca. 36 Prozent der Teilnehmer:innen zuordnen. Die Lebenswelt, der sich die Mitglieder dieser Gruppe zuordnen lassen, ist durchaus unterschiedlich. Es ist davon auszugehen, dass sich eine weitere Differenzierung der Lebensstile herauskristallisiert hat. Die Haushalte werden heterogener, z.T. sind die Kinder aus dem Haus, Alleinerziehende o.ä..

Anders als bei unseren Stadtteilveranstaltungen fällt der Anteil der **Altersgruppe über 65** mit etwa 6 Prozent eher gering aus.

Fehlende Altersangaben (ca. 5%) konnten nicht berücksichtigt werden.

Altersgruppe	Gesamt Alterskohorte	Anteil A	Anteil B	Anteil C	Anteil D
u30	312	8,33%	24,04%	56,09%	70,51%
u45	430	11,16%	10,00%	45,81%	64,19%
u65	506	6,72%	10,87%	43,48%	62,45%
ü66	78	11,54%	11,54%	35,90%	60,26%

Tabelle 3: Präferenzen für Szenarien A bis D, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen

5 Empfehlungen im Hinblick auf die politischen Grundsatzbeschlüsse

Die Szenarien A bis D wurden nicht nur von den Bürger:innen, sondern auch von ausgewählten Vertreter:innen aus Fachwelt und Wissenschaft kritisch reflektiert. In ihren Videostatements wägen Anne Klein-Hitpaß (Agora Verkehrswende / Berlin), Prof. Dr. Thomas Krüger (HafenCity Universität / Hamburg) und Lizzi Sieck (Umweltbundesamt / Dessau) vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen fachlichen Expertise die Vor- und Nachteile der Szenarien ab und kommen zu den folgenden Empfehlungen an die Lübecker Stadtentwicklung.
Für die Siedlungsflächenentwicklung geht Prof. Dr. Thomas Krüger davon aus, dass trotz der zukünftigen Entwicklung hin zu einer kompakten, nachhaltig ausgerichteten Stadtstruktur die langfristige planerische Handlungsfähigkeit der Stadt im Auge zu behalten sei. Er empfiehlt, Reserveflächen für die Siedlungsentwicklung vorzuhalten.
Frau Klein-Hitpaß positioniert sich in ihrer verkehrsplanerisch ausgerichteten Stellungnahme gegen die expansiven Szenarien A und B und befürwortet eine Verkehrsplanung, die sich mittel- bis langfristig in Richtung des Umweltverbundes entwickelt und von der Dominanz des Autos löst. Hier kann der Busverkehr als öffentlicher Nahverkehr eine zentrale Rolle spielen. Durch eine kompakte Stadtstruktur kann Infrastruktur besser ausgelastet werden.
Frau Sieck betont, dass eine Verschärfung der Klimaschutzziele mittlerweile keine Frage des *ob*, sondern des *wann* und *wie* geworden ist. Hier böten die Szenarien A, B und C kein hinreichendes Ambitionsniveau, um den gegenwärtigen und zukünftigen Schutzzielen zu entsprechen. Eine Hinwendung zu einer Stadtentwicklung entsprechend des Szenarios D beinhalte dabei jedoch keine Verluste, sondern könne auch eine positive Entwicklung hin zu einer zukunftsfähigen

Verkehrs- und Siedlungsflächenentwicklung anstoßen. Die Hansestadt sei bei vielen Überlegungen in diese Richtung nicht allein, sondern reihe sich ein in eine wachsende Zahl von Kommunen, die dem Klimaschutz hohe Priorität einräumen.

Für die Teilnehmer:innen des Stadtentwicklungsdialogs kann der folgende Punkt als elementar bedeutsam festgehalten werden:

Eine rein expansive Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklung oder eine Entwicklung im Sinne eines „weiter-so“ funktioniert nicht. Es ist eindeutig nicht das Präferenzszenario.

In Bezug auf die Ansprüche an die Siedlungsflächenentwicklung eignet sich aus Sicht der Verwaltung das Szenario C am besten, um die in Kommentaren und Stellungnahmen formulierten Zielkonflikte zwischen Eigentum in stabilen Nachbarschaften / Wohnungsbau in qualitativ hochwertigen Quartieren / qualitativem Wachstum von Gewerbeflächen und Nachhaltigkeitsaspekten zu lösen.

Für das Thema Mobilität existiert ein breiter, über längere Zeiträume stabiler Konsens weg vom individuellen Auto hin zu einer stärkeren Integration und Durchdringung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Fahrrad und ÖPNV. Hier bildet Szenario D die vorhandenen Kommentare und Stellungnahmen am ehesten ab. Es wird von den meisten Teilnehmer:innen am Stadtentwicklungsdialog präferiert; auch aus den anderen Beteiligungsformaten kann man eine tendenzielle Zustimmung ableiten. Die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände weist jedoch darauf hin, dass eine Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs von essentieller Bedeutung für den Standort Lübeck sind. Veränderungen im Modal Split der Hansestadt Lübeck dürfen damit nicht auf rein restriktiven Maßnahmen beruhen, sondern müssten stets verhältnismäßig sein.

Obwohl in der Abstimmung das Szenario D dominiert, hält die Verwaltung an ihrer Präferenz für Szenario C fest. Grund hierfür ist neben der fachlichen Einschätzung der Verwaltung, dass nicht nur das Votum der beteiligten Bürger:innen, sondern auch die verschiedenen Stellungnahmen der Verbände integriert werden mussten, die nicht zwingend einem der vier Szenarien zugeordnet werden konnten, und die von dem Votum des Stadtentwicklungsdialogs in Einzelpunkten abwichen.

Dennoch soll das klare Statement der sich Beteiligenden Richtung Szenario D integriert werden, um das mehrheitliche Ergebnis in geeigneter Weise widerzuspiegeln. Aufgrund dessen wird in der Beschlussvorlage ein Beschlusspunkt 3 ergänzt, der konkrete Instrumente beinhaltet, um Szenario C verbindlich mit den klimarelevanten Einsparzielen zu verknüpfen, die den Weg Lübecks zur Klimaneutralität 2040 beschreiben sollen.

Hansestadt LÜBECK



Stadtentwicklungsdialog

Stellungnahmen Stakeholder

Anlage B

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 112
christian.stolte@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Übersicht der Stellungnahmen von Verbänden und Stakeholdern zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs

1. Stellungnahme der Wirtschaft

   (Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Kreishandwerkerschaft, Kaufmannschaft, Technikzentrum, Lübeck Management und Wirtschaftsjunioren)

2. Stellungnahme KWL / Wirtschaftsförderung

3. Stellungnahme Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG

4. Stellungnahme Lübeck und Travemünde Marketing LTM

5. Stellungnahme Grundstücks-Gesellschaft TRAVE

6. Stellungnahme Lübecker Bauverein

7. Stellungnahme Stadtverkehr Lübeck

8. Stellungnahme Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC

9. Stellungnahme Fahrgastverband PRO BAHN

10. Stellungnahme BUND Lübeck

11. Stellungnahme NABU Lübeck

12. Stellungnahme FRIDAYS FOR FUTURE Lübeck

13. Stellungnahme ArchitekturForumLübeck

IHK Lübeck

Handwerkskammer Lübeck

LÜBECK Handwerk

Kaufmannschaft zu Lübeck
WACHSENDE WIRTSCHAFT FÜR LÜBECK UND DIE REGION

WIRTSCHAFTSJUNIOREN LÜBECK

TZL
TECHNIKZENTRUM LÜBECK

LÜBECK MANAGEMENT

Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaft zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und Verkehrsentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck 2021

Inhalt

Präambel ... 3
Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck ... 3
Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien ... 4
Entwicklungsimpulse ... 5
Erfolg Lübecker Unternehmen ... 5
Neugründungen ... 6
Technologie und Digitalisierung ... 6
Klimaschutz und Klimaanpassung ... 6
Wissenschaft und Wirtschaft ... 6
Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung ... 7
Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans ... 8
1. Lübeck als Oberzentrum der Region ... 8
2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten ... 8
3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen ... 8
4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten ... 9
5. Gewerbebrachen revitalisieren ... 9
6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen ... 9
7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen ... 9
8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen ... 9
- Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern ... 10
- Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen ... 10
- Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern ... 10
- Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken ... 10
- City-Logistik ausprobieren ... 11
9. Digitalisierung vorantreiben ... 11
10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen ... 11
Fortlaufende Beteiligung sicherstellen ... 11
Zusammenfassung der Forderungen ... 12

Präambel

Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans hat die Hansestadt Lübeck einen Beteiligungsprozess gestartet. Aus diesem Prozess heraus wurden nun vier verschiedene Szenarien (A bis D) entwickelt, die die Bevölkerung und Institutionen für die weitere Meinungsfindung bewerten und darüber abstimmen soll.

Wir stellen fest, dass die vorgestellten Szenarien und die damit verbundenen Handlungsempfehlungen die Belange der Wirtschaft als Rückgrat unserer Stadt und Region nicht ausreichend berücksichtigen oder falsch einschätzen.

Aufgrund der hohen Wichtigkeit und großen Tragweite beider Planungen für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Lübeck, haben wir uns als Wirtschaftsorganisationen für eine gemeinsame Stellungnahme entschieden.

Die nachfolgenden Positionen geben daher die Meinung der

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- der Handwerkskammer Lübeck,
- der Kreishandwerkerschaft Lübeck
- der Kaufmannschaft zu Lübeck,
- des Technikzentrums Lübeck,
- des Lübeck Managements und der
- Wirtschaftsjunioren Lübeck

wieder.

Wirtschaft in der Hansestadt Lübeck

In der Hansestadt Lübeck sind etwa 14.000 Unternehmen mit ca. 100.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ansässig. Diese Unternehmen erwirtschaften laut der Haushaltsplanung 2021 rund 117 Mio. Euro Gewerbesteuer. Dazu kommen aus wirtschaftlicher Tätigkeit weitere 89 Mio. Euro Einkommenssteuer, 22 Mio. Euro Umsatzsteuer sowie Einnahmen u.a. aus der Grundsteuer oder der Vergnügungssteuer. Insgesamt machen die steuerlichen Erträge aus wirtschaftlicher Tätigkeit damit gut 25 % des städtischen Haushaltsvolumens aus.

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte in der Hansestadt Lübeck sind die Branchen Verkehr und Logistik, Handel und Dienstleistungen, Ernährungswirtschaft und Medizintechnik, Handwerk sowie der Tourismus.

Zu den größten Arbeitgebern der Hansestadt gehören die von uns vertretenen Unternehmen Drägerwerke AG & Co. (rd. 6.600 Beschäftigte), die Bockholdt-Gruppe (rd. 4.700 Beschäftigte), die Stadtwerke-Gruppe (rund 1.250 Beschäftigte), die Lübecker Hafengesellschaft (rd. 1.050 Beschäftigte) und die Konditorei Junge (rd. 1.000 Beschäftigte). 2020 waren 15.675 Beschäftigte in Lübecker Industriebetrieben tätig.

Neben diesen großen Unternehmen bilden viele kleine und mittelständische Betriebe (KMU) das stabile Rückgrat unserer Wirtschaftskraft. Sie bieten vielen tausend Menschen in der Region in den verschiedensten Branchen eine große Bandbreite an Arbeitsplätzen. Darüber hinaus sind die kleinen und mittleren Unternehmen an unterschiedlichen Standorten im

gesamten Stadtgebiet ansässig. Gerade für diese Betriebe sind nicht immer nur Industrie- oder Gewerbegebiete erforderlich. Vielfach nutzen gerade kleinere Unternehmen Mischgebiete bzw. urbane Gebiete – sind also Teil des gesamtstädtischen Lebens.

Die lokalen und regionalen Wertschöpfungsketten spiegeln sich in den Clustern logRegio, foodRegio sowie den Kooperationen mit den Lübecker Hochschulen wider. Dabei haben sich die genannten Schwerpunktbranchen insbesondere aufgrund der Standortvorteile Lübecks herausgebildet. Lübeck war und ist eine Hafen- und Handelsstadt, die durch den Zugang zum Ostseeraum und zum Binnenwasserstraßennetz, die Anbindungen über Straße und Schiene und den Flughafen profitiert. Gleichzeitig ist Lübeck Dreh- und Angelpunkt für Handel und Warenverkehr im Ostseeraum. So sollten auch flächenintensive Branchen Berücksichtigung finden, da z.B. die Verkehrs- und Logistikunternehmen vielfach wichtige Dienstleister für die anderen Branchen sind.

In den letzten 30 Jahren hat sich zudem die Lübecker Hochschullandschaft in Verbindung mit dem Technikzentrum Lübeck (TZL) als bedeutender Faktor für Neugründungen entwickelt. An den Beispielen Euroimmun AG, Basler AG oder der VisiConsult X-ray Systems & Solutions GmbH kann man den Erfolg dieses Modells sehen. Diese – heute weltweit aktiven – Unternehmen haben in ihren ersten Jahren im TZL die optimalen Rahmenbedingungen gefunden, um sich auszuprobieren, zu wachsen und erste Erfolge zu erzielen.

Die Erfolgsgeschichte hat das Technikzentrum fortgeschrieben und unterstützt Neugründungen heute mit überregionalen Projekten und dem eigenen Acceleratorprogramm GATEWAY49. Laut KfW-Gründungsmonitor 2021 liegt Schleswig-Holstein mit 120 Gründungen je 10.000 Erwerbstätige im bundesweiten Ranking auf einem hervorragenden Platz 3! Sicherlich auch ein Verdienst der erfolgreichen Kooperation des TZL mit der Universität und der Technischen Hochschule.

Für die anstehenden Planungen ergibt sich, dass diese erfolgreiche, breit aufgestellte und in die Zukunft gerichtete Wirtschaftsstruktur weiter gefördert und entwickelt werden muss. So sollten für Neugründungen und Startups geeignete Angebote geschaffen werden, um von Ausgründungen der Lübecker Hochschulen zu profitieren und grundsätzlich neues Unternehmertum in der Hansestadt zu fördern.

Positionierung zu den vorgegebenen Szenarien

Die im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs zur Diskussion gestellten vier Szenarien sollen die Bandbreite von reiner Wirtschafts- und Wachstumsorientierung auf Kosten der Umwelt (A: Volldampf voraus) bis hin zu reiner Umwelt- und Klimaschutzorientierung auf Kosten von Wirtschaft und Wachstum (D: Hart Backbord!) abbilden. Sie sind bisweilen stark zugespitzt formuliert. Problematisch ist aus unserer Sicht, dass Ökonomie und Ökologie meist als unvereinbare Gegensätze erscheinen. Wirtschaft sollte nicht als Gegenspieler zum Klimaschutz gesehen werden!

Eine Festlegung auf ein Szenario erscheint uns unter diesen Vorgaben weder zielführend noch sinnvoll, da hier die grundlegenden Faktoren für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln nicht berücksichtigt werden. Wirtschaft ist kein abstrakter Begriff, sondern Lebenswirklichkeit – wir leben von, mit und für die Wirtschaft. Handel, Industrie und Gewerbe in allen ihren Facetten sind nicht einfach austausch- und verlagerbar. Sie müssen auch erreichbar und am optimalen Standort sein, damit sie erfolgreich funktionieren können.

Zweifellos gibt es Zielkonflikte zwischen mehr Wachstums- und mehr Umweltorientierung. Es gibt aber ebenso zahlreiche Chancen darin, sowohl Wirtschaftstätigkeit und Wachstum als

auch Klimaschutz und Nachhaltigkeit miteinander in Einklang zu bringen. Dies hat auch die Podiumsdiskussion im Rahmen der Auftaktveranstaltung zum Stadtentwicklungsdialog am 12. August 2021 gezeigt.

Aus unserer Sicht ist es deshalb für die moderne Stadtentwicklung in den kommenden Jahrzehnten entscheidend, das qualitative Wachstum bestmöglich mit einer Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität durch eine vorausschauende Umwelt- und Klimapolitik in Einklang zu bringen. Hierzu gehört beispielsweise, die CO_2-Bepreisung aller Waren, Dienstleistungen und Produktionsverfahren als Leitlinie bei dem qualitativen Wachstum zu berücksichtigen.

Das in diesem Kontext neu zu erstellende Rahmenwerk, insbesondere der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan, sollten deshalb dem Grundgedanken folgen, dass Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung der ökologischen Lebensgrundlage keine Gegensätze sind, sondern gemeinsam gedacht und umgesetzt werden müssen.

In allen relevanten Themenfeldern wie Mobilität, Arbeiten, Wohnen und Freizeitverhalten finden massive, durch Technologiesprünge und Wertewandel unterlegte Veränderungen statt oder werden für die nähere Zukunft zu erwarten sein, wie z.B.:

- Intelligente Verkehrslenkungssysteme,
- die zunehmende Nutzung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Antriebsarten,
- innovative Ansätze zur Gestaltung des ÖPNV,
- neue Lösungen für mehr Energieeffizienz im Gebäudebestand,
- ein intelligentes Flächennutzungsmanagement,
- ein verändertes Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln unter Beachtung ihrer Umweltverträglichkeit und
- die wachsende Akzeptanz für neue Wohnformen.

Deshalb können aber viele für die Jahre 2035 oder 2040 maßgebliche Aspekte noch nicht seriös prognostiziert werden. Die Stadtentwicklungsplanung muss diese Dynamik unbedingt berücksichtigen, heute die notwendigen Weichen für gemeinsame Wirtschaftsentwicklung und Klimaschutz in den angesprochenen Rahmenplänen sowie auch in den zukünftigen Planwerken zu stellen und bei Bedarf fortlaufend anzupassen.

Entwicklungsimpulse

In den nächsten Jahren wird die wirtschaftliche Entwicklung in der Hansestadt durch eine Reihe von Aspekten beeinflusst. Dabei sehen wir insbesondere die nachstehenden Impulse, die durch die Stadtplanung aufgegriffen werden müssen.

Erfolg Lübecker Unternehmen

Einen großen Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung haben die bestehenden Unternehmen in der Hansestadt. Aktuelle Beispiele wie die Coherent LaserSystems GmbH & Co. KG, die Dr. Klein Privatkunden AG oder die Brüggen KG sowie aus dem Handwerk die Wache GmbH oder die Krisch Elektrotechnik zeigen, dass Wachstum – und damit auch die Nachfrage nach Raum und Fläche – aus dem Bestand heraus erfolgt. Schon heute kommen rund 75 % der Gewerbeflächennachfragen von Unternehmen aus der Hansestadt Lübeck selbst oder aus der näheren Region.

Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend und das Erfordernis der Bestandspflege weiter fortsetzen wird, so dass die Stadtplanung den Rahmen schaffen muss, dass die Unternehmen

bei weiterem Wachstum an ihrem Standort verbleiben können. Dies dient der Sicherung von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen sowie der Vermeidung neuer Pendlerströme. Auch müssen die Firmenstandorte gesichert werden, damit Lübecker Schüler zukünftig die Möglichkeit für gute Ausbildungsplätze haben und an die Unternehmen gebunden werden.

Neugründungen

Neben den Bestandsunternehmen tragen Neugründungen zur Wirtschaftsentwicklung bei. Allein im 1. Halbjahr 2021 wurden 120 Unternehmen in Lübeck neu gegründet. Schwerpunkte sind Handel, Handwerk und Dienstleistungen. Dazu kommen weitere Kleingewerbegründungen, die nicht von der Statistik erfasst werden. Diese Unternehmen starten mit neuen Geschäftsideen und bereichern die Wirtschaft in der Hansestadt.

Für diese Unternehmen sollte Lübeck optimale Startbedingungen bieten. Dazu gehören bezahlbare Immobilien wie z.B. Ladenlokale, aber auch flexible Rahmenbedingungen für Handwerk und Gastronomie.

Technologie und Digitalisierung

Mit dem technologischen Fortschritt und der Digitalisierung verändern sich die Möglichkeiten, aber auch die Standortanforderungen der Unternehmen. Durch den Einsatz neuer Technologien lassen sich Produktionsprozesse so verändern, dass beispielsweise Emissionen auf ein Minimum gesenkt werden. Andererseits sind Unternehmen trotz moderner Technik darauf angewiesen, dass die betrieblichen Abläufe wirtschaftlich gestaltet werden können. Daher unterliegen auch in Zukunft innovative Ansätze wie z.B. vertikale Gewerbegebiete immer einer Einzelfallbetrachtung und können nicht von jedem Unternehmen umgesetzt werden.

Die zunehmende Digitalisierung eröffnet ebenfalls neue Möglichkeiten, erfordert aber auch die entsprechenden Rahmenbedingungen. In Lübeck müssen die dafür notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, in dem z.B. auch die bestehenden Gewerbegebiete mit einer flächendeckenden Breitbandanbindung/Glasfaser ausgestattet und die Infrastruktur für das 5G-Mobilfunknetz geschaffen werden.

Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimaschutz und Klimaanpassung werden uns in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen stellen. Um einerseits klimaschädliche Emissionen zu senken, andererseits die Auswirkungen des Klimawandels und der damit verbundenen Extremwetter-Ereignisse zu minimieren, sind technologische, räumliche und bauliche Maßnahmen erforderlich. Best-Practice-Beispiele könnten eine CO_2-neutrale Energieversorgung oder eine klimaneutrale Stadtverwaltung sein.

Die klimabedingten Veränderungen stellen auch die Unternehmen vor neue Herausforderungen. Je nach Standort müssen beispielsweise Maßnahmen gegen Starkregenereignisse oder Überflutung getroffen oder der Gebäudebestand gegen Hitze isoliert und ggf. klimatisiert werden. Für diese Klimaresilienz sind bauliche Maßnahmen auf den Grundstücken, Veränderungen bei den Gebäuden oder die Installation technischer Anlagen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung ermöglicht werden müssen.

Gleichzeitig erwarten wir eine Stärkung der örtlichen Bauwirtschaft und des Handwerks, die die Maßnahmen umsetzen soll.

Wissenschaft und Wirtschaft

Wir gehen davon aus, dass die Lübecker Hochschulen auch in Zukunft durch Ausgründungen oder die Kooperation mit Lübecker Unternehmen wichtige Impulse für die Lübecker Wirtschaft geben werden. Hierbei rücken auch innovative Ausgründungen, die durch Einsatz neuer

Technologien neue Lösungsansätze bieten, für die Lösung der Klimakrise in den Fokus. Die Stadt sollte solchen Projekten und Unternehmen den notwendigen Raum bereitstellen, damit sich Lübeck insgesamt als innovativer Standort weiter profiliert, und damit auch Ideen und Fachkräfte in der Hansestadt gehalten werden.

Es ist daher insgesamt erforderlich, das Flächenbedürfnis von großen und kleinen, neuen und eingesessenen, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industrieunternehmen gleichermaßen in Konzepten mit gemischten Flächennutzungen zu berücksichtigen. Dies sollte Areal- bzw. Stadtteilbezogen geschehen und zusätzlich aus übergeordneter Sicht für ganz Lübeck gesteuert werden.

Maßnahmen im Zuge der festen Fehmarnbelt-Querung

Bis zum Jahr 2029 werden die Infrastrukturprojekte für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung realisiert. Neben dem Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke im Kreis Ostholstein ist auch auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen (vgl. u.a. www.deutschlandtakt.de). So soll zwischen Lübeck und Bad Schwartau ein drittes Gleis errichtet, die Verbindung in Richtung Bad Kleinen ausgebaut und elektrifiziert sowie die Bahnstrecke in Richtung Büchen ertüchtigt werden. Die dafür erforderlichen Maßnahmen müssen bei der Aufstellung der Planungen berücksichtigt werden. Darüber hinaus sehen wir die Chance, mit dem Ausbau der Infrastruktur die Schienenanbindung des Lübecker Hafens in Richtung Norden zu verbessern (Stichwort: „Nordkurve“).

Die Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung wird zusätzliche Impulse für die Gewerbeentwicklung in der Region geben. Wir gehen davon aus, dass skandinavische Unternehmen Flächen in unserer Region nachfragen werden (niedrigere Immobilien- und Lohnkosten) und Unternehmen mit skandinavischen Geschäfts- und Kundenbeziehungen sich an der Fehmarnbelt-Achse ansiedeln, wie es teilweise schon in den Gewerbegebieten an der Autobahn A1 beobachtet werden kann.

Unsere skandinavischen Nachbarn sind Vorreiter bei der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien und der Nutzung alternativer Energieträger wie z.B. Wasserstoff. Über das grenzüberschreitende Förderprogramm Interreg 5/6A werden schon heute Kooperationsprojekte, z.B. in den Bereichen Umwelttechnologie, Ausbildung und Forschung realisiert. Lübeck und die Hansebelt-Region können künftig von der schnelleren Verbindung nach Skandinavien und dem grenzüberschreitenden Wissensaustausch profitieren.

Nicht zuletzt trägt die verbesserte Anbindung nach Skandinavien dazu bei, dass Lübeck für Fachkräfte weiter an Attraktivität gewinnt und die Wirtschaftsförderung Lübeck sowie der HanseBelt e.V. aktiv mit diesem Standortfaktor werben können.

Unser Szenario für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans

Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.

1. Lübeck als Oberzentrum der Region

Die Hansestadt Lübeck ist vom Land Schleswig-Holstein als Oberzentrum eingestuft. Damit verbunden hat Lübeck eine überörtliche, regionale Bedeutung und Funktion. Dies betrifft die Versorgung (des spezialisierten, höheren Bedarfs), aber auch Angebote wie z.B. Arbeitsplätze, Hochschulen, kulturelle Einrichtungen etc. Darüber hinaus soll Lübeck *„(…) ein starkes, differenziertes Wirtschaftsgefüge mit einem bedeutenden industriellen Potential aufweisen, dessen Wachstum anzustreben ist“*.

Die hohe Attraktivität und besondere Lagegunst Lübecks inmitten der erweiterten Metropolregion Hamburg-Kopenhagen, der Bau der festen Fehmarnbeltquerung und das anhaltende, erfolgreiche Wachstum der ansässigen Wirtschaftsbetriebe, lassen absehbar weitere Wachstumsimpulse und Nachfragen nach Flächen erwarten. Eine Stadtentwicklung, die auf eine Reduktion von Gewerbeflächen und Produktionsstandorten, eine Beschneidung des Wohnungsbaus und massive Einschränkungen für den Individualverkehr setzen würde, dürfte bei überörtlicher Betrachtung auch die Erreichung ambitionierter Umweltziele verfehlen, weil Wohnbevölkerung und Wirtschaft dann ins attraktivere Umland abwandern.

Aus unserer Sicht ist es daher unverzichtbar, in Lübeck in den Bereichen Wirtschaft und Wohnen qualitatives Wachstum zu ermöglichen sowie gut vernetzte Verkehrslösungen für alle Menschen zu schaffen.

2. Bestehende Strategien müssen Gültigkeit behalten

In den letzten Jahren wurden in zum Teil aufwendigen Verfahren eine Reihe von strategischen Konzepten erarbeitet, die auf die Entwicklung Lübecks bis 2030 und darüber hinaus ausgelegt sind. Hier sehen wir die Ergebnisse aus dem Dialog LÜBECK:überMORGEN und daraus resultierend den Rahmenplan Innenstadt, die Fachkräfteinitiative der Wirtschaftsförderung, das Touristische Entwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK), den Hafenentwicklungsplan sowie die aktuelle Prognose für die Gewerbeflächenentwicklung. Diese Konzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und durch die Rahmenplanungen aufgenommen werden.

3. Wirtschaft in Lübeck halten und qualitatives Wachstum ermöglichen

Die Unternehmen und die Beschäftigten erbringen einen maßgeblichen Anteil der Einnahmen der Hansestadt Lübeck. Die Stadt ist auch in Zukunft auf diese Einnahmen angewiesen, um finanziell handlungsfähig zu bleiben und die notwendigen Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung zu ergreifen. Vor diesem Hintergrund sollte es im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, die Lübecker Unternehmen in der Stadt zu halten und eine Weiterentwicklung zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der verkehrsgünstigen Lage Lübecks schließt das die Unternehmen aus dem Bereich Verkehr und Logistik mit ein.

Die häufigste Ursache für Standortverlagerungen von Betrieben ist die fehlende Erweiterungsmöglichkeit am bisherigen Standort. Ein attraktives Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten sind daher eine Investition in die bereits vorhandene Wirtschaft und dienen der Sicherung der Arbeitsplätze in der Region.

4. Bestehenden Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen erhalten

Die zunehmende Flächenkonkurrenz darf nicht zur Verdrängung einzelner Nutzungen führen. Wir beobachten, dass insbesondere Gewerbestandorte zu Gunsten anderer Nutzungen aufgegeben werden (Beispiele: Nördliche Wallhalbinsel, Roddenkoppel). Gleichermaßen wird die Ausweisung neuer Gewerbegebiete in peripheren Bereichen schwieriger und sollte auch im Sinne des Flächensparens reduziert werden. Sollte es jedoch erforderlich sein, Gewerbeflächen aus Gründen einer positiven Stadtentwicklung anderen Nutzungen zuzuführen, müssen im Gegenzug adäquate Ausgleichsflächen für gewerbliche Nutzungen geschaffen werden.

5. Gewerbebrachen revitalisieren

Die Ressource Boden ist endlich. Wir brauchen daher neue Ideen und Instrumente, um brachfallende Standorte wieder in eine gewerbliche Nutzung zurückzuführen, und den Unternehmen ein attraktives Gewerbeflächenangebot bereitzustellen. Ein neuer Flächennutzungsplan und ein Verkehrsentwicklungsplan reichen dafür allein nicht aus. Sie können jedoch die Voraussetzungen für eine Revitalisierung schaffen, indem bestehende Gewerbegebiete nicht durch andere Nutzungen eingeschränkt werden. Darüber hinaus ist mit Beteiligung aller Stakeholder die Entwicklung und Erarbeitung eines Zielbildes für das Stadtbild Lübecks im Jahr 2040 erforderlich, in dem Arbeiten, Wirtschaften, Wohnen und Leben gleichermaßen unter Einhaltung der Klimaschutzziele möglich ist.

6. Planungen und Genehmigungen beschleunigen

Grundsätzlich muss die Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung wesentlich zügiger, einfacher und besser abgestimmt erfolgen. Aktuell benötigt die Hansestadt für die Gewerbeflächenentwicklung rund 10 Jahre; die Revitalisierung bestehender, stadtnaher Flächen, wie das Schlachthofgelände und die Roddenkoppel, zieht sich ebenfalls schon über viele Jahre hin. Um die o.g. Entwicklungsimpulse und Chancen nutzen zu können und handlungsfähig zu bleiben, sollten die Planungsprozesse und die Fassung politischer Beschlüsse beschleunigt werden.

7. Flexible Rahmenbedingungen für Klimaresilienz schaffen

Ein qualitatives Wachstum sowie die erforderlichen Maßnahmen für den Klimaschutz und Klimaanpassungen erfordern Flexibilität und das Gehen neuer Wege. Die in den Szenarien skizzierten Maßnahmen, wie die Nachverdichtung, das „Bauen in die Höhe“ oder die energieeffiziente Ausstattung von Gebäuden, müssen beispielsweise mit den Anforderungen des Denkmalschutzes oder den Sichtachsen des UNESCO-Weltkulturerbes vereinbart werden. Aus Sicht der Wirtschaft ist hier in Zukunft eine größere Flexibilität in der Bauleitplanung und ein „Denkmalschutz mit Augenmaß“ erforderlich, um den Gebäudebestand und die jeweiligen Nutzungen zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Auch gehen wir davon aus, dass eine Nachverdichtung bestehender Gewerbestandorte vor dem Hintergrund der Klimaresilienz nur in einem begrenzten Maße möglich sein wird. Daher wird es auch in Zukunft erforderlich sein, bedarfsgerecht neue Angebote für Unternehmen zu schaffen. Hierzu gehört auch die Überarbeitung unternehmensnotwendiger Nutzungsmöglichkeiten an Gewerbestandorten, zum Beispiel das Wohnen am Ort der Arbeitsstätte.

8. Mobilität und Erreichbarkeit sichern – für Personen, Güter und Dienstleistungen

Die Hansestadt Lübeck ist als Oberzentrum Mittelpunkt eines regionalen Verflechtungsraumes, der weit in das Umland hineinreicht. Gleichzeitig ist Lübeck ein bedeutsamer Bestandteil der überregionalen Verkehrsnetze – von der Metropolregion

Hamburg bis hin zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V). Das Verkehrsangebot und die Infrastruktur müssen daher einem breiten Spektrum an Anforderungen gerecht werden, um den wirtschaftlichen Funktionen der Stadt zu sichern und die Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen reibungslos zu ermöglichen. Hierfür kann es keine pauschalen Lösungen geben, sondern es wird über einen längeren Zeitraum zu dynamischen Veränderungen und einem Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsformen kommen.

Aus Wirtschaftssicht ist und bleibt eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Betriebsstandorte für Beschäftigte, Kundenverkehr, Lieferverkehr und betriebseigene Fahrzeuge, insbesondere aber auch eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz der mit Abstand wichtigste Standortfaktor, gefolgt von der räumlichen Nähe zu Kunden/Laufkundschaft und der digitalen Anbindung. Im Mittelpunkt der künftigen Stadt- und Verkehrsplanung muss daher eine anforderungsgerechte und zeitgemäße Mobilität der Einwohner, der Güter und Dienstleistungen stehen. Dabei werden Verkehrsmittel mit alternativen, sprich CO_2-neutralen Antrieben sowie die Stärkung des Umweltverbundes in den kommenden Jahren eine zunehmend größere Bedeutung einnehmen. Die Marktentwicklung im Mobilitätsbereich sowie die gesetzlichen Vorgaben werden von selbst sukzessive den Modal-Split auch in der Hansestadt Lübeck verändern.

Aufgrund der vielfältigen Anforderungen ergeben sich mehrere Grundsätze, die in den Planungen berücksichtigt werden müssen:

- Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil sichern
  Die bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen sowie die Unternehmensstandorte im Stadtgebiet müssen leistungsfähig an die Verkehrsnetze angebunden bleiben, um die Standortvorteile Lübecks im regionalen, überregionalen und internationalen Kontext nicht zu schwächen.

- Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene nutzen
  Um verstärkt Güterverkehre auf die Schiene verlagern zu können, sollten die bestehenden Gleisanschlüsse der Unternehmens- und Hafenstandorte sowie die Reaktivierung von brach-liegenden Gleisanlagen im Stadtgebiet als Option gesichert werden. In diesem Kontext sollten die anstehenden Planungen für die Schienenanbindung des Fehmarnbelt-Tunnels berücksichtigt werden.

- Erreichbarkeit als Oberzentrum sichern
  Die Hansestadt Lübeck muss aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktion ein besonderes Augenmerk auf die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität legen. Während auf kurzen Strecken leichter alternative Mobilitätsangebote genutzt werden können, sollte der motorisierte Individualverkehr im Hinblick auf die regionalen Verkehre nicht von vornherein ausgeschlossen oder unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Zumal sich künftig alternative Antriebe (Batterie-elektrisch und Wasserstoff) durchsetzen werden.

  Für die langfristige Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte braucht es vor weiteren Einschränkungen der Erreichbarkeit im ersten Schritt die Schaffung attraktiver zusätzlicher Mobilitätsangebote, einschließlich intelligenter Verkehrslenkungskonzepte sowie die Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr. Eine bewusste Schlechterstellung einzelner Verkehrsträger ist gerade für ein Oberzentrum wie Lübeck abzulehnen, insbesondere, wenn sie mit einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte bzw. höherer Umweltbelastung durch Staus sowie Ausweichverkehren einhergehen.

- Wirtschaftsverkehr nicht unverhältnismäßig einschränken
  Der Wirtschaftsverkehr darf in der Stadt nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Die beispielsweise für das Baugewerbe, Handwerk und Anlieferungen oft unverzichtbaren

größeren Fahrzeuge müssen im Stadtgebiet – einschließlich der Innenstadt und der Stadtteilzentren wie z.B. dem Kernbereich von Travemünde – unmittelbar bis zum Einsatzort kommen und dort Park- bzw. Abstellmöglichkeiten nutzen können. Häufig ist es aufgrund des Volumens und Gewichts der zu befördernden Materialien/Waren und der unmittelbar am Einsatzort benötigten Werkzeuge und Gerätschaften nicht möglich, den Transport „auf der letzten Meile“ auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.

- City-Logistik ausprobieren
  Der Gedanke eines MikroLogistik-Hubs für ansässige Gewerbebetriebe in der Lübecker Altstadt sollte zunächst auf experimenteller Ebene ausprobiert werden, bevor dafür Flächen langfristig im Flächennutzungsplan gebunden werden. Hintergrund ist, dass die Lübecker Innenstadt sicherlich Potenziale dafür aufweist, es aber auch eine Reihe von Warenanlieferungen gibt, für die solche Konzepte nicht geeignet sind. City-Logistik-Konzepte sollten derart ausgelegt sein, dass sie den innerstädtischen Einzelhandel sowie weitere, dort ansässige Unternehmen positiv befördern, statt diese zu schwächen.

9. Digitalisierung vorantreiben

Neben der verkehrlichen Erreichbarkeit gehört die digitale Anbindung der Betriebsstandorte und der Haushalte zu einer Selbstverständlichkeit. Alle Lübecker Wohngebiete und Gewerbeflächen müssen vollständig mit einer leistungsfähigen Breitbandanbindung und auf Glasfaser basierten Anschlüssen ausgestattet werden, um weiterhin für die Unternehmen attraktiv zu bleiben.

10. Stadt-Umland-Kooperationen nutzen

Sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Verkehrsentwicklungsplan werden für das Gebiet innerhalb der Stadtgrenze aufgestellt. Gleichwohl müssen die Verflechtungen mit dem angrenzenden und weiteren Umland sowie die Mobilität der Menschen über die Stadtgrenzen hinweg bei der Erarbeitung berücksichtigt werden.

Schon heute pendeln täglich rund 50.000 Menschen aus den umliegenden Kreisen und Gemeinden in die Hansestadt, um zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu gelangen (Quelle: Pendlerportal der Metropolregion Hamburg). Und auch umgekehrt sind viele Unternehmen in der Umgebung Arbeitsort für die Lübecker Bevölkerung. Als Oberzentrum nimmt Lübeck wichtige Versorgungsfunktionen für die Region wahr.

Aus unserer Sicht kann daher die künftige Entwicklung Lübecks nur gemeinsam mit dem Umland gedacht und gestaltet werden. Denkbar wäre eine gemeinsame Strategie, die sich auf die Wohnungsbau-, Gewerbeflächen- und Verkehrsentwicklung erstreckt. Dabei sollten Themen wie z.B. interkommunale Gewerbegebiete und Stadtgrenzen überschreitendes ÖPNV-Angebot erörtert und zur Umsetzung gebracht werden.

Fortlaufende Beteiligung sicherstellen

Gerne hätten wir uns noch ausführlicher mit diesem wichtigen und komplexen Thema beschäftigt als es die Frist zur Abgabe der Stellungnahme zugelassen hat. Wir hoffen auf eine weitere konstruktive Diskussion unter allen Beteiligten und mit allen Verantwortlichen zu unserer gemeinsamen Herausforderung für Lübeck: Klimaschutz und Wirtschaftswachstum möglichst gut und sich gegenseitig fördernd in Einklang zu bringen.

Wir erwarten daher während der Erarbeitung der Planwerke eine kontinuierliche Beteiligung, die über die TöB-Beteiligung hinausgeht.

Zusammenfassung der Forderungen

A. Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und des Verkehrsentwicklungsplans muss den gesamtstädtischen Raum sowie die engeren und weiteren Verflechtungen mit dem Umland im Blick haben.

B. Lübeck innerhalb des zentralörtlichen Systems als Oberzentrum weiterentwickeln, um das finanzielle Rückgrat für Klimaschutz und -anpassung zu sichern.

C. Wachstumsimpulse aufnehmen und durch den Flächennutzungsplan und den Verkehrsentwicklungsplan attraktive Rahmenbedingungen schaffen.

D. Bestehende Entwicklungskonzepte müssen ihre Gültigkeit behalten und die darin festgelegten Maßnahmen in die Rahmenplanungen aufgenommen werden.

E. Ein attraktives, klimaresilientes Gewerbeflächenangebot für Erweiterungen und Neugründungen sowie eine größere Flexibilität an den bestehenden Standorten schaffen, um die vorhandene Wirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze in der Region zu sichern.

F. Bestehende Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen müssen erhalten bleiben und klimaresilient entwickelt werden.

G. Brachfallende Standorte müssen revitalisiert werden.

H. Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren bei der Gewerbeflächenentwicklung und -revitalisierung.

I. Die Lagegunst und die Verkehrsanbindung Lübecks als Standortvorteil für Unternehmen sichern.

J. Potenziale für Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene nutzen.

K. Erreichbarkeit Lübecks sichern.

L. Wirtschaftsverkehre nicht unverhältnismäßig einschränken.

M. City-Logistik ausprobieren.

N. Flächendeckende digitale Breitband-Anbindung vorantreiben.

O. Künftige Entwicklung Lübecks gemeinsam mit dem Umland gestalten, interkommunale Gewerbegebiete und ein Stadtgrenzen-überschreitendes ÖPNV-Angebot entwickeln.

P. Wirtschaftsakteure über die TöB-Beteiligung hinaus bei der Erarbeitung der Planwerke beteiligen.

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH, Falkenstraße 11, D-23564 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
[redacted]
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Falkenstraße 11
D-23564 Lübeck
Tel.: [redacted]
Fax: [redacted]
www.luebeck.org

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Datum
		[redacted]	28.10.2021

Sehr geehrte[redacted],

mit Bezug auf die ausführliche Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen

- Industrie- und Handelskammer zu Lübeck,
- Handwerkskammer Lübeck,
- Kreishandwerkerschaft Lübeck,
- Kaufmannschaft zu Lübeck,
- Technikzentrum Lübeck,
- Lübeck Management
- und der Wirtschaftsjunioren Lübeck,

der sich die Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH und die KWL GmbH inhaltlich anschließen, möchten wir einige Punkte hervorheben, die im Sinne einer wirtschaftlich sinnvollen und nachhaltigen Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck zu berücksichtigen sind.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Ausweisung neuer Gewerbe- aber auch Wohnbaulandflächen unabdingbar ist. Durch die Mitarbeit in gemeinsamen Arbeitskreisen (Raum für Wirtschaft im Hansebelt mit den Nachbarkreisen Ostholstein, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg) zur Erarbeitung eines neuen Gewerbeflächenleitfadens und zur Abstimmung der Gewerbeflächenbedarfe im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans sowie zusammen mit LPA, FB 3 und FB 5 zur Vorprüfung neuer Gewerbe- und Wohnbauflächen im Rahmen der Neuaufstellung des FNP der Hansestadt Lübeck sind Ihnen die Randbedingungen (GE-Flächennachfrage im Zeitraum 2014 -2019 zwischen 60 bis rd. 100 ha pro Jahr, Corona-bedingte Abnahme 2020 auf 63,5 ha und Stand September 2021 rd. 45 ha / GE-Flächenverfügbarkeit in Lübeck geht aktuell gegen 0) und die Ziele bei der Flächenbelegung bekannt. Die Bedarfe sind in der aktuellen Gewerbeflächenprognose dokumentiert.

Alleine durch Nachverdichtung oder die Sanierung alter Gewerbestandorte / Brachflächen werden wir der vor allem aus dem Bestand resultierenden Gewerbeflächennachfrage nicht entsprechen können. Auch für größere Ansiedlungen bzw. Umsiedlungen aus dem Bestand oder Flächenbedarfe im Zusammenhang mit der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung wird seitens der Wirtschaft Vorsorge bei der Bereitstellung geeigneter Gewerbeflächen erwartet.

[redacted]

Wir plädieren jedoch dafür, zukünftige Standorte und Nutzungen im Vorwege zu klassifizieren, so dass z. B. dringend notwendige Entwicklungen im Bereich der Universität / Hochschule / UKSH / Hörgeräteakustiker Akademie / Technikzentrum Lübeck im Sinne einer „Ein-Campus-Lösung“ oder ergänzend an einer zukünftigen Entwicklungsachse in Richtung Blankensee verortet werden. Große Flächen für Produktions-, Großhandels-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen sollen an verkehrlich gut erreichbaren Standorten in Autobahnnähe konzentriert werden (z.B. Gewerbepark Semiramis 1. und 2. Bauabschnitt). Bestehende Gewerbegebiete sollen maßvoll ergänzt werden, so dass auch dort der Nachfrage für Handwerksbetriebe entsprochen werden kann.

Seit Jahren weist die Wirtschaftsförderung darauf hin, dass insbesondere im Stadtteil Travemünde Bedarf für die Verlagerung von Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen besteht, dem dringend Rechnung getragen werden muss.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck betreut seit vielen Jahren zwei für die Lübecker Wirtschaft sehr bedeutende Branchencluster (foodRegio für die Lebensmittelwirtschaft und logRegio für die Logistik- und Hafenwirtschaft). Dabei steht seit einiger Zeit auch die clusterübergreifende Gewinnung von Fachkräften im Fokus, so dass auch in dieser Hinsicht dafür Sorge getragen muss, dass um- und ansiedlungswillige Fachkräfte entsprechenden Wohnraum finden können.

Aus verkehrlicher Sicht weisen wir auf die dringend erforderliche Verbindungsspange zwischen Berliner Allee und Mönkhofer Weg hin. Mit deren Realisierung könnten viele Umwegfahrten im Stadtteil St. Jürgen im Zusammenhang mit den Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie dem Campus-Center im Hochschulstadtteil sowie Schleichverkehre im dicht bebauten Bereich Kalkbrennerstraße / Röntgenstraße / Billrothstraße / Robert-Koch-Straße vermieden bzw. reduziert werden.

Aus Sicht der KWL GmbH als Erschließungsträgerin für Gewerbe- und Wohnbauland möchten wir unsere Bereitschaft und Verantwortung unterstreichen, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung neuer Bauflächen am Gesamtziel einer klimafreundlichen Stadtentwicklung mitzuarbeiten. Dementsprechend wird die KWL GmbH z.B. die Entwicklung des neuen Gewerbeparks „Semiramis“ gemäß DGNB zertifizieren lassen.

Die Wirtschaftsförderung Lübeck setzt bereits in enger Abstimmung mit der Verwaltungsspitze das in den vergangenen Monaten erarbeitete Kommunikationskonzept für die Hansestadt Lübeck um. Dabei geht es neben der Ansprache von Fachkräften in Kooperation mit in Lübeck ansässigen Unternehmen auch explizit um die Gewinnung von Gründer:Innen, neuen Unternehmen und Investoren. Um gegenüber diesen Zielgruppen lieferfähig zu bleiben, ist die Ausweisung neuer GE- und Wohnbauflächen sowie die entsprechende Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur unabdingbar.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]

Szenarien Stadtentwicklungsdialog
Stellungnahme der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) schließt sich vollinhaltlich der „Gemeinsamen Stellungnahme der Wirtschaftsorganisationen“ an. Der Hafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Hansestadt. Als einer der großen Arbeitgeber ist auch die LHG an einer Stadtentwicklung interessiert, die Lübeck Wohlstand und Lebensqualität erhält. Dabei schließen sich Wirtschaft, Wohnen und Tourismus nicht gegenseitig aus.

Als der größte Hafenbetreiber in Lübeck hat die LHG ein hohes Interesse an den Perspektiven für die zukünftige Entwicklung ihrer Hafenstandorte in Lübeck und Travemünde und damit für die Zukunft des Gesamtunternehmens. Ein 24/7-Betrieb, d.h. ein Betrieb rund um die Uhr, muss sichergestellt bleiben. Soweit der Flächennutzungsplan und der Verkehrsentwicklungsplan auch hafenspezifische Belange berühren, sollten folgende Punkte berücksichtigt werden.

Hafenumschlag ist ein flächenintensives Geschäft, das neben den erforderlichen Betriebsflächen innerhalb und außerhalb des Hafengeländes (Vorstau- und Bereitstellungsflächen für einen geordneten Lkw-Verkehr) auch Freiflächen für künftige Expansionen voraussetzt. Dies gilt insbesondere, um das prognostizierte Mengenwachstum mit den damit verbundenen Ladungsströmen in stärkerem Maße über die umweltschonenden Verkehrsträger See, Schiene und Binnenwasserstraße abzuwickeln und damit die Straße zu entlasten. Die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsketten erfordert zusätzliche Vorstauflächen.

Die weitere Entwicklung der Bahnverkehre wird eine Ausdehnung des Kombiterminals von Baltic Rail Rate erfordern. Auch die künftige Bereitstellung von Infrastruktur für alternative Energien (Landstrom, LNG, Wasserstoff) erfordert Flächen. Schließlich sollten hafennah ausreichende Gewerbeflächen ausgewiesen werden, um die Ansiedlung von Unternehmen mit Hafenbezug und verbundenen logistischen Dienstleistungen zu ermöglichen (Logistikzentren). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle Maßnahmen, die im Hafenentwicklungsplan aufgeführt sind, auch ausführbar sein müssen.

Diese Forderung schließt die Verpflichtung der LHG ein, die vorhandenen Flächen durch organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen unter Einsatz der Digitalisierung optimal und umweltschonend (Luft, Lärm) zu nutzen und Flächen nur insoweit zu beanspruchen, wie es für einen ordnungsgemäßen Betrieb und die Geschäftsentwicklung unerlässlich ist. Die eigenen Umschlaggeräte sollen zunehmend auf alternative Antriebe umgestellt werden.

Das Hafengeschäft setzt schließlich eine ausreichende infrastrukturelle Anbindung der ein- und ausgehenden Verkehre voraus. Dies gilt in besonderem Maße für die Verkehrsträger Straße und Schiene. Im Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) kann der Lübecker Hafen auf Sicht seine Funktion als Logistik-Hub nur wahren, wenn er die Möglichkeit erhält, durch die sog. „Nordkurve“ an den veränderten Ladungsströmen im intermodalen Verkehr zu partizipieren. An diese Schienenverbindung muss vor allem der Skandinavienkai direkt und ohne Rangieraufwand angeschlossen sein.

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
Holstentorplatz 1 | 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung
[redacted]
[redacted]

Abteilung: [redacted]
Ansprechpartner:in: [redacted]
Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
E–Mail: [redacted]
Datum: 06.09.2021

STELLUNGNAHME DER LTM

BETEILIGUNGSVERFAHREN IM RAHMEN DER ERSTELLUNG DES FLÄCHENNUTZUNGS- SOWIE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS 2040

Lieber [redacted],

herzlichen Dank für die Beteiligung der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH am Prozess zur Entwicklung des Flächennutzungs– sowie Verkehrsentwicklungsplanung der HL 2040.

Das Tourismuskonzept Lübeck.Travemünde 2030 (TEK) wurde unter Einbeziehung der Bürger:innen sowie der Tourismusbranche entwickelt und in der Bürgerschaft im August 2020 einstimmig beschlossen. Die im TEK formulierte Vision und Markenstrategie der Hansestadt Lübeck lassen sich mit dem **Szenario C „Beidrehen"** gut vereinbaren. Zusätzlich sollte sich am Szenario D orientiert werden, um tatsächlich die formulierten Ziele hin zu zwei klimafreundlichen Reisezielen zu erreichen. Wichtig ist, dass die Inhalte des TEK – also Handlungsfelder und Schlüsselprojekte – Eingang an geeigneter Stelle in die Planwerke erhalten. In diesem Kontext sind zentral: die **(wasser–)touristische Perspektive** , insbesondere für den Stadtteil Schlutup, und die Erschließung von Erlebnis–/Erholungsorten/–angeboten am Wasser von der Altstadtinsel bis nach Travemünde entlang der Trave (Schlüsselprojekte 6, 7). Für den **Priwall** (Halbinsel) wurde im Rahmen des TEK der Fokus auf Erholungsfunktionen und die Entwicklung von Naturerlebnisangeboten gelegt (Schlüsselprojekt 11). V**erkehrliche Hinweise** beziehen sich auf die Wende hin zu klimafreundlichen Mobilitätsangeboten nicht nur bei An– und Abreise, sondern auch auf Mobilitätsangebote vor Ort (Schlüsselprojekt 13). Die Stärkung des Radtourismus ist aus touristischer Sicht insbesondere in Travemünde sowie entlang der Trave (Schlüsselprojekt 9) erforderlich.

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Herzliche Grüße

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

[redacted]

[redacted]
[redacted]

Rechnungsanschrift: Lübeck und Travemünde Marketing GmbH | Holstentorplatz 1 | 23552 Lübeck
[redacted]

Internet: luebeck–tourismus.de | travemuende–tourismus.de | dubistmirnemarke.de

Der vertrauensvolle Umgang mit persönlichen Daten ist uns wichtig! Unsere Datenschutzerklärung sowie Ansprechpartner:innen sind auf unserer Website zu finden.

Stellungnahme der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH
zu den Szenarien im Rahmen des Stadtentwicklungsdialoges Lübeck übermorgen

Kontext Unternehmensstrategie

Die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH ist mit 8.500 eigenen und 400 verwalteten Mietwohnungen im gesamten Stadtgebiet der größte und vielseitigste Vermieter in der Hansestadt Lübeck. Als Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck und als städtisches Wohnungsunternehmen beschäftigen wir uns bei der Weiterentwicklung des Immobilienbestandes und der zugehörigen Infrastrukturen intensiv mit den Themen Stadtentwicklung und Stadterneuerung. In den letzten Jahren haben die Anforderungen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der nachhaltigen Energieversorgung sowie der lokalen Mobilitätswende an unsere Arbeit deutlich zugenommen.

Seit der Jahrtausendwende hat die Revitalisierung von Wohnquartieren der Nachkriegsjahrzehnte durch grundlegende Modernisierungen sowie durch Abbrüche und Ersatzneubauten, z.B. in den Lübecker Stadtteilen Buntekuh, Kücknitz und Moisling, das Baugeschehen der TRAVE wesentlich bestimmt. Hinzu kamen neue Wohnbauten auf ehemals anders genutzten Flächen im Stadtgebiet, z.B. auf dem ehemaligen Großparkplatz Baggersand. Auch für die Zukunft setzt die Unternehmensstrategie der TRAVE auf Bestandserneuerungen in eigenen Quartieren, die Nachverdichtung in integrierten Lagen sowie auf die Umnutzung von Flächen für Wohnzwecke im engeren Siedlungsgebiet Lübecks (Flächenrecycling). Konkrete Planungen dafür sind vorhanden. Neuentwicklungen auf der sog. „grünen Wiese", wie noch in den 2000er Jahren das von der TRAVE erworbene und entwickelte Wohngebiet Bornkamp, schließen wir im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklung künftig aus, zumal diese eine zusätzliche und kostenaufwändige Infrastruktur (z.B. Erschließungen, Kindertagesstätten) erfordern, die mit dem Ziel des bezahlbaren (Miet-)Wohnens immer schwerer vereinbar ist.

Lübeck übermorgen

Wohnen: Wir glauben an eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung Lübecks in den nächsten Jahren und Jahrzehnten und gehen in Folge von einer Stabilisierung bzw. einer weiteren leichten Steigerung der Zahl der Einwohner:innen, der Haushalte und damit der Wohnungsnachfrage aus. Ein attraktiver Wirtschaftsstandort erfordert einen Wohnungsmarkt mit guten Angeboten für unterschiedliche Wohnbedürfnisse und Einkommensverhältnisse. Dafür sind nach unserer Auffassung die Grundlagen und erforderlichen Flächenausweisungen für den Zubau aber bereits heute vorhanden bzw. in unmittelbarer planerischer Vorbereitung (dokumentiert im Wohnungsmarkbericht 2020). In den Lübecker Bestandsquartieren sind aus unserer Sicht zudem ausreichend Potentiale für qualitative und quantitative Nachverdichtungen vorhanden, um innovative Wohnformen - auch im Eigentum - im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zu ergänzen. Als Beispiel sei hier das Wohnquartier Roter Hahn in Kücknitz genannt. Eine über den im Wohnungsmarktbericht dokumentierte hinausgehende Ausweisung größerer Wohnbauflächen, gerade im Außenbereich, halten wir in einem neuen Flächennutzungsplan nicht für erforderlich.

Verkehr: Viele unserer Mieter:innen verfügen über keinen eigenen PKW und nutzen den ÖPNV und das Fahrrad als ihr tägliches Verkehrsmittel. Wir versuchen daher, unsere Bestandsstrategie an den ÖPNV-Angeboten und Planungen auszurichten (z.B. Wohnungsbau an den Bahnhaltepunkten Kücknitz und

Moisling). Insofern begrüßen wir die Initiative für eine Regio-S-Bahn Lübeck und eine Orientierung künftiger städtebaulicher Verdichtungen in direkter Nachbarschaft der potentiellen Haltepunkte. Dies auch vor dem Hintergrund, dass für Neubauten (und auch bei umfassenden Modernisierungen) kostenaufwändige Stellplatzanlagen erstellt werden müssen, die die verbleibenden Grünanlagen um unsere Wohngebäude minimieren. Je schlechter die Anbindung oder Verkehrslage, umso mehr Stellplätze müssen vorgehalten werden.

Klimaresilienz: Im Jahr 2020 haben wir uns als TRAVE eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie gegeben und eine Nachhaltigkeitsmanagerin eingestellt. Bis 2022 werden wir einen Klimapfad für unseren Gebäudebestand erstellen und ein Konzept entwickeln, wie dieser bis 2045 klimaneutral umgebaut bzw. mit Energie versorgt werden kann und das Wohnen dennoch bezahlbar bleibt. Der Grad der Klimaresilienz der Wohnquartiere wird künftig an Bedeutung zunehmen. Hier sind die aufgelockerten Bestandssiedlungen der 1950er bis 1970er Jahre sogar im Vorteil gegenüber neuen, aufgrund hoher Grundstückspreise dichter bebauten Quartieren. Grünanlagen im direkten Wohnumfeld besitzen eine hohe Bedeutung für die Zufriedenheit und stellen damit auch einen wirtschaftlichen Wert bei der Vermietung von Wohnraum dar. Wir sind dabei, diese für eine erhöhte Klimaresilienz und zur Förderung der Artenvielfalt ökologischer zu gestalten und zu bewirtschaften. Ebenso passen wir Gebäudeplanungen an künftig zu erwartende Bedingungen an, z.B. durch Gründächer und Versickerungsflächen.

Szenarien: Bei aller wissenschaftlich unbestreitbaren Dringlichkeit, umfassend wirksame Klimaschutzmaßnahmen schnell und kompromisslos umzusetzen (Szenario 4, *Hart Backbord!*), ist und bleibt die wesentliche Aufgabe der TRAVE, Wohnraum für alle Lübecker:innen bezahlbar zu halten und Nachbarschaften sozial stabil zu gestalten. Wir sind daher der Auffassung, dass das **Szenario 3 (*Beidrehen*)** gegenwärtig am ehesten geeignet ist, Lübeck effektiv und mit breiter gesellschaftlicher Mehrheit auf einen nachhaltigen Weg zu bringen und damit letztlich erfolgreicher zu sein als mit harten Einschnitten, die Menschen zurücklassen und die Stadtgesellschaft potentiell spalten. Wir sind gern bereit, diesen ambitionierten Weg als Wohnungsunternehmen und als Sanierungsträger der Stadt mitzugestalten und durch konkrete Projekte in unserem Gebäudebestand und in unseren Wohnquartieren Verantwortung zu übernehmen.

Lübeck, 10. September 2021, [redacted]

LÜBECKER BAUVEREIN

LÜBECKER BAUVEREIN eG
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Stadtplanung und Bauordnung
[redacted]
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Stadtplanung & Bauordnung
08. OKT. 2021

Ansprechpartner
[redacted]

Telefon
[redacted]

E-Mail
[redacted]

Datum
6. Oktober 2021

Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialogs

Sehr geehrter [redacted],

da der Stadtentwicklungsdialog bereits am 12.08.2021 mit der Auftaktveranstaltung im Schuppen 6 gestartet ist, lässt sich vermuten, dass der IPCC-Bericht des Weltklimarates der Vereinten Nationen vom 09.08.2021 keinen Einfluss mehr auf die aufgezeigten Szenarien hatte.
Der Klimanotstand ist real, Menschen gemacht und wird von wissenschaftlicher Seite nicht in Frage gestellt. Laut den Hauptaussagen des IPCC-Berichtes (https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-WGI.pdf), „wird eine globale Erwärmung von 1,5 °C und 2 °C im Laufe des 21. Jahrhunderts überschritten werden, es sei denn, es erfolgen in den kommenden Jahrzehnten drastische Reduktionen der CO2- und anderer Treibhausgasemissionen“ wobei „zumindest netto Null CO2-Emissionen erreicht werden müssen“. Unabhängig davon hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck bereits am 23. Mai 2019 den Klimanotstand festgestellt und betont, dass weitere kommunale Maßnahmen zum Klimaschutz zwingend erforderlich sind. Vor diesem Hintergrund ist fraglich, in wieweit die ersten Szenarien eine Option sind. Es wäre wünschenswert gewesen, für jedes Szenario die daraus resultierenden CO2-Emissionen im Abgleich mit den politisch und gesetzlich geforderten Einsparungen plakativ darzustellen.

Als genossenschaftliches Wohnungsunternehmen stehen wir seit Jahrzehnten für urbanes, soziales Wohnen bei hoher Aufenthaltsqualität und gelebter Nachbarschaft. In den vergangenen Jahren verstärkt auch für Mobilitätsangebote in den Quartieren und nachhaltiges Bauen und Sanieren. Noch scheitern einige der nachhaltigen Ideen an fehlenden Umsetzungsmöglichkeiten, sei es durch Bundes- und Landesgesetzgebung (z. B. Mieterstrom), unterschiedliche oder widersprüchliche Zielsetzungen in den einzelnen Bereichen der Hansestadt Lübeck (z. B. Verkehr, Nachverdichtung), noch fehlendes Know-how bei den Partnern (z. B. Quartierslösungen für E-Mobilität, Photovoltaik) oder daraus resultierend noch an der fehlenden Wirtschaftlichkeit (Förderung). Das gemeinsame Ringen um nachhaltige Lösungen hat in den vergangenen Jahren jedoch deutlich zugenommen und könnte durch ein klares Statement der Stadt (und des Landes bzw. Bundes) weiter verstärkt werden.

LÜBECKER BAUVEREIN
eingetragene Genossenschaft
Otto-Passarge-Straße 2
23564 Lübeck

[redacted]

LÜBECKER BAUVEREIN

LÜBECKER BAUVEREIN eG
Postfach 13 28 • 23503 Lübeck

Szenario C mit Aspekten aus D (insbesondere hinsichtlich der Beschränkung des Verkehrs in der Innenstadt) halten wir für den erstrebenswerten Zielkorridor, wenn nicht zur Umsetzung geboten.
Für die wohnungswirtschaftliche Umsetzung stehen wir als lokales und der Hansestadt Lübeck verbundenes Unternehmen gerne als verlässlicher Partner zur Verfügung.

Freundliche Grüße

LÜBECKER BAUVEREIN
eingetragene Genossenschaft

[redacted]

[redacted]

LÜBECKER BAUVEREIN
eingetragene Genossenschaft
Otto-Passarge-Straße 2
23564 Lübeck

[redacted]

[redacted]

STADTVERKEHR LÜBECK

[redacted]

Stadtverkehr Lübeck GmbH, Ratekauer Weg 1-7, 23554 Lübeck

Hansestadt Lübeck
[redacted]
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

14.09.2021 [redacted]

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [redacted],

wir danken Ihnen für Ihre Einladung, eine schriftliche Stellungnahme zu den Szenarien des Stadtentwicklungsdialoges zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung anlässlich der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans sowie des Verkehrsentwicklungsplans abzugeben.

Als hundertprozentig kommunales Unternehmen und als der Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck schätzen wir die Möglichkeit der Beteiligung bei einem so wichtigen und strategisch bedeutenden Thema sehr.

Wir sind von der Hansestadt Lübeck mit dem Busverkehr und dem Fährverkehr in Lübeck und Travemünde betraut. Mit mehr als sechshundert Mitarbeiter:innen sorgen wir dafür, dass etwa 200 Busse ca. 30 Millionen Menschen und vier Fähren über fünf Millionen Fahrgäste jährlich sicher ans Ziel bringen.

Wir halten es für unbedingt erforderlich, dass die Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck auf städtebaulicher Ebene bereits heute nach einem klaren Zielbild erfolgt, um jetzt bereits die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Klimaschutzziele der Hansestadt Lübeck erreicht werden können.

Stadtverkehr Lübeck GmbH
Ratekauer Weg 1 - 7, Lübeck
Telefon: 0451/888-0
Telefax: 0451/888-2706
www.stadtverkehr-luebeck.de

[redacted]

Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel: Haltestelle Ratekauer Weg – Linie 7 oder Haltestelle Sereetzer Weg - Linie 3

EMAS GEPRÜFTES UMWELTMANAGEMENT D-150-00031

STADTVERKEHR LÜBECK

Gerne hätten wir uns noch intensiver damit beschäftigt, als dass es in der gegebenen Frist für uns möglich war. Für eine weitergehende Diskussion und Mitarbeit nach Eingang der verschiedenen Stellungnahmen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Unsere Stellungnahme lautet wie folgt:

1. Dem Verkehrs- und Mobilitätssektor kommt eine bedeutende Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele zu.

Ziel der Bundesregierung und der Landesregierung Schleswig-Holstein ist es, die Emissionen des Verkehrssektors bis zum Jahr 2030 um etwa 50 % im Vergleich zu 1990 zu senken und die gesamten Treibhausgasemissionen über alle Sektoren bis 2050 um 80 bis 95 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

Die Hansestadt Lübeck hat sich noch ehrgeizigere Ziele gesetzt: bis 2030 sollen 50 % aller Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 eingespart werden und Klimaneutralität soll im Jahr 2040 erreicht werden.[1]

Um diese ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir bis 2040 dringend ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten der Menschen in Lübeck.

Darüber hinaus halten wir es bei allen städtebaulichen Aktivitäten für zielführend und unbedingt erforderlich, bereits jetzt die Weichen, für die notwendige städtebauliche Umgestaltung zugunsten eines veränderten Mobilitäts- und Verkehrsverhalten der Menschen, zu stellen und gleich mitzuplanen und umzusetzen. D.h. dass ab sofort bei allen Planungen, die eine Veränderung des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens bewirken (z.B. Änderungen der Flächennutzung) dringend das lokale Klimaschutzziel als wichtigstes Ziel zu beachten ist. Dies gilt auch für laufende, in nächster Zeit und zukünftig geplante Straßenbauarbeiten und alle anderen baulichen Maßnahmen. Dafür könnten ein Mentalitätswandel und ein Befähigungsprogramm in den bisherigen Strukturen notwendig sein.

Nur, wenn ab sofort, eine konsequente und konsistente Ausrichtung aller städtebaulichen Aktivitäten in Richtung Verkehrswende erfolgt, können die Klimaschutzziele so erreicht werden, dass alle beteiligten Interessengruppen ihre grundsätzlichen Flächen-, Verkehrs- und Mobilitätsbedarfe zufriedenstellend decken können. Die vielfach benannte Verkehrs- und Mobilitätswende muss vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele nun mit Leben gefüllt werden.

---

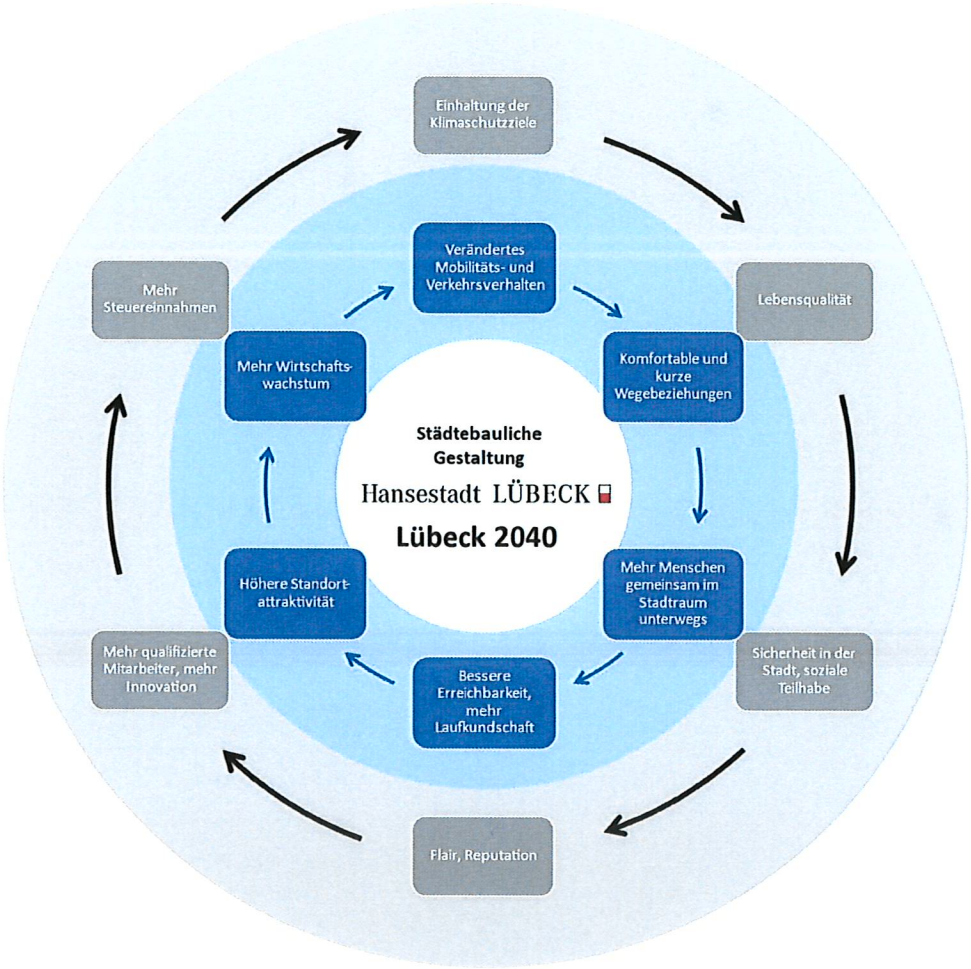
[1] Masterplan Klimaschutz - Stadtentwicklung (luebeck.de) (Abruf 27.08.2021)

STADTVERKEHR LÜBECK

2. Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote und ÖPNV haben einen relevanten volkswirtschaftlichen Nutzen für eine Stadt und eine Region.

Öffentlich geteilte Mobilitätsangebote sind im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich und äußerst selten kommerziell zu betreiben.[2] Daher ist es üblich, dass Aufgabenträger, hier die Hansestadt Lübeck diese – je nach den gesetzlichen Möglichkeiten – beauftragen und betrauen. Dies dient dem Wohle der Allgemeinheit. Der Standort gewinnt an Attraktivität, von der letztendlich alle – Menschen, Einrichtungen und Unternehmen – gleichermaßen profitieren.

Abbildung 1: Mehrdimensionaler Einfluss einer langfristigen städtebaulichen Gestaltung, die auf ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten abzielt - Entwurf.



[2] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007

STADTVERKEHR LÜBECK

Von geteilten öffentlichen Mobilitätsangeboten profitieren nicht nur die Nutzer:innen, es sind auch:

- Alle Wirtschaftsunternehmen, Geschäfte, Handel
- Gastronomie, Kultureinrichtungen und sonstige Einrichtungen
- Arbeitgeber, Schulen
- Menschen: Arbeitnehmer:innen, Kinder, Senior:innen, Familien, Frauen, alle Bewohner:innen und Besucher:innen der Hansestadt Lübeck

Es ist wichtig zu erkennen, dass von dem Angebot an öffentlich geteilten Mobilitätsformen ein volkswirtschaftlicher Vorteil über den einzelnen Kundenvorteil hinaus entsteht. Es gibt somit ein allgemeines wirtschaftliches Interesse an dem Angebot an öffentlicher geteilter Mobilität und es profitieren davon nicht nur die eigentlichen Kund:innen, sondern volkswirtschaftlich alle Unternehmen und Menschen in der Region.

Öffentlich geteilte Mobilität und das damit verbundene Verkehrs- und Mobilitätsangebot haben einen direkten Wohlfahrtseffekt auf eine Stadt und eine Region, über Lebensqualität, das Stadtbild und die Attraktivität. Dieser Umstand wird in der EU dadurch abgebildet und damit auch anerkannt, dass Kommunen den ÖPNV direkt an kommunale Verkehrsunternehmen beauftragen und aus dem Haushalt finanzieren können.[3]

Es ist somit erforderlich, bei der Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote die indirekten Effekte bei der wirtschaftlichen Betrachtung mitzuberücksichtigen und über neue Finanzierungsmöglichkeiten[4], z.B. über eine Internalisierung der externen Kosten des ÖPNV-Angebotes, nachzudenken.

3. Gemischte, verdichtete Flächennutzungen sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Die Erreichung der Klimaschutzziele erfordert ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten in Lübeck und der Region, was zu einer Veränderung des Stadtbilds führt. Dazu müssen alle verantwortlichen und beteiligten Stellen an einem Strang ziehen.

Das bedeutet auch, dass es unbedingt notwendig ist, im Flächenentwicklungsplan Vorgaben zu machen, die eine Erreichung der Klimaschutzziele über geeignete Maßnahmen und Handlungsfelder grundsätzlich ermöglichen und die Voraussetzungen für eine Klimaneutralität im Jahre 2040 schaffen.

---

[3] Ebenso.
[4] civity_matters-No.4_Neue-Einnahmequellen-braucht-der-OePNV.pdf (Abruf 06.09.2021)

STADTVERKEHR LÜBECK

Es ist dabei wichtig, dass:

- eine Vermischung von Flächen mit unterschiedlichen Nutzungen stattfindet, so dass ein verändertes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten einfach und komfortabel möglich ist. Dabei ist eine Innen- vor einer Außenentwicklung und die Entwicklung von nachhaltig konzipierten Quartieren anzustreben; Ziel ist nicht nur die „Stadt der kurzen Wege" sondern auch die „Stadt der komfortablen Verbindungen". Dies lehnt sich an das Konzept der „15-Minuten-Stadt"[5] an.
- eine möglichst hohe Nutzungsdichte erreicht wird, damit die begrenzte Fläche innerhalb der Stadt bestmöglich genutzt wird. Die damit einhergehende hohe Bevölkerungsdichte ermöglicht effektive Mobilitätsangebote und einen hochwertigen ÖPNV;
- neue Mobilitäts- und Verkehrsangebote entwickelt werden und diese bevorzugt Flächen zur Verfügung gestellt bekommen;
- Flächen, die ein verändertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten nicht fördern, z.B. bestehende, versiegelte Flächen wie Parkplätze, umgewidmet werden, so dass ein motorisierter Individualverkehr unattraktiv wird;
- die Teile eines intermodalen Mobilitätsangebotes miteinander verzahnt werden;
- neue Wege, Lösungen und Finanzierungen für Verkehrs- und Mobilitätsangebote entwickelt und die Voraussetzungen geschaffen werden, dass diese umgesetzt werden können.

4. Die Funktion von Lübeck als überregional wichtiger Verkehrs- und Mobilitätsknotenpunkt sollte berücksichtigt und gestärkt werden.

Weiterhin empfehlen wir eine überregionale Entwicklung und Koordination von überregionalen Mobilitäts- und Verkehrsthemen, die die Funktion von Lübeck als Oberzentrum und logistischem Knotenpunkt im Norden berücksichtigen. Dies würde aus unserer Sicht den Aufbau von dafür geeigneten Strukturen für die Einbeziehung der Beteiligten erfordern.

Dabei ist die Logistik der Güterverkehre ebenso wichtig wie die Berücksichtigung von Ein- und Auspendlern und überregional reisenden Menschen.

---

[5] Das Konzept der gemischte Flächennutzungen wird unter anderen in folgenden Videos dargestellt: https://www.youtube.com/watch?v=McGyONofhi4, https://youtu.be/3w30HmKePJc oder https://youtu.be/jvk-BsHJgH4

STADTVERKEHR LÜBECK

5. Neue Ansätze und neue Technologien werden im strategischen Zielbild für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 eine wichtige Rolle spielen.

Sie haben mit dem Stadtentwicklungsdialog eine notwendige Diskussion in die richtige Richtung angestoßen. Um ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten zu unterstützen und eine gemeinsame Grundlage zu schaffen, wäre – wie in anderen Städten[6] - die Entwicklung eines Zielbildes für Lübeck für die Zukunft hilfreich. In diesem Zielbild würde deutlich, wie ein Lübeck im Jahr 2040 aussehen könnte, in dem die Klimaschutzziele erreicht sind und es würde aufgezeigt, wie die Klimaschutzziele erreicht werden können.

Wir plädieren außerdem dafür, bei einer Entwicklung eines strategischen Zielbildes für die zukünftige Mobilität im Jahr 2040 für Lübeck innovative Technologien (z.B. autonomes Fahren), moderne Angebotsformen (z.B. On-Demand- und Sharing-Angebote) und neue Ansätze in verschiedenen Bereichen, z.B. Finanzierung, zu nutzen. Es muss ein intelligentes Gesamtkonzept mit allen verfügbaren und zukünftigen Mobilitätsangeboten unter Einbeziehung neuer Technologien und möglicher Optionen erarbeitet werden.

6. Lübeck braucht Klimaschutz, wirtschaftliche Entwicklung sowie eine übergreifende und integrierende Zusammenarbeit beim Thema Fläche, Mobilität und Verkehr sowie die Nutzung aller Hebel, um im Jahr 2040 ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum zu sein.

Die Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele ist eine äußerst anspruchsvolle Herausforderung, weil sie Veränderung in gewohnten Lebensroutinen und im gewohnten Stadtbild für alle Menschen erfordert. Daher ist eine neue Zusammenarbeit über alle Bereiche, Unternehmen und Gruppen hinaus notwendig.

Wir brauchen in Lübeck eine bewusste, nachhaltige und strategisch ausgerichtete Stadtentwicklung, die sich ihrer gestalterischen Bedeutung und ihrer Verantwortung für die Erreichung der Klimaschutzziele bewusst ist. Wir schätzen daher Ihre Initiative mit dem Stadtentwicklungsdialog sehr und wollen ausdrücklich dazu ermutigen, dass Sie und alle weiteren Verantwortlichen in Lübeck der Gestaltung der Zukunft Lübecks und der Einhaltung der Klimaschutzziele oberste Priorität einräumen.

---

[6] Beispiele sind Köln Die Stadtstrategie "Kölner Perspektiven2030+" - Stadt Köln (stadt-koeln.de) oder Leipzig INSEK Leipzig 2030, Broschüre, Teil 1 (Abruf 10.09.2021)

STADTVERKEHR LÜBECK

Als der kommunaler Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Lübeck sehen wir diese Weiterentwicklung auch als unsere Aufgabe an und unterstützen Sie gerne dabei, diese Ziele strategisch zu entwickeln und zu erreichen.

Gerne stehen wir für eine weitere Mitarbeit zur Verfügung und freuen uns auf den weiteren Fortgang der Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen

Stadtverkehr Lübeck GmbH





Stellungnahme im Stadtentwicklungsdialog zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Hansestadt Lübeck

August 2021

Einleitung

Der rapide Klimawandel bedroht die Existenzbedingungen der gesamten Menschheit; davon sind auch die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Lübeck betroffen. Die notwendigen Maßnahmen zur Abwendung einer Klimakatastrophe werden allen Menschen deutlich spürbare Veränderungen ihrer Lebensweise abverlangen. Der ADFC Lübeck begrüßt deshalb ausdrücklich die Entscheidung der Hansestadt Lübeck, die notwendigen Beschlüsse im Dialog mit den Menschen in unserer Stadt zu treffen. Er dankt der Hansestadt auch dafür, dass sie ihm Gelegenheit gibt, als Kreisverband zu den erforderlichen Maßnahmen Position zu beziehen.

Nach übereinstimmender Ansicht der an der Stellungnahme beteiligten Mitglieder des AFC-Kreisverbandes Lübeck enthalten die Szenarien C und D des Stadtkonzepts Schritte in die richtige Richtung. Die darin enthaltenen Mobilitätsprognosen sind allerdings nicht nachvollziehbar abgeleitet. Deshalb skizziert die nachfolgende Stellungnahme ein weiteres Szenario für die Mobilitätsentwicklung, welches auf Prognosen relevanter Akteure und auf bereits ermittelten Korrelationen zwischen Angebotsqualität und Nachfrage basiert. Das Szenario benennt auch die damit verbundenen Auswirkungen.

Aktuelle Mobilität in Lübeck

Die letzte umfangreiche Mobilitätserhebung für Lübeck ist die Infas-Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017. Zudem wurde durch die Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 eine detaillierte lokale Datenerfassung vorgenommen. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1

Mobilität in der Hansestadt Lübeck 2017

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Durchschnittliche Wegelänge (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	6,698
Modal Split nach Wegen (%)	21	25	43	11	100
Wegezahl jährlich	48.232.036	57.419.090	98.760.835	25.264.400	229.676.361
Verkehrsleistung (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Modal Split HL Verkehrsleistung (%)	11,6	5,2	53,3	29,9	100,0

Der Modal Split nach Wegen entstammt der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Die durchschnittliche Wegelänge und die Wegezahl sowie die daraus errechnete Verkehrsleistung entstammt der Lübecker Studie aus 2010, diese Daten wurden aber um den jährlichen deutschlandweiten Trend zwischen den MiD-Studien 2008 und 2017 korrigiert. Nach der Studie der Hansestadt Lübeck beträgt die durchschnittliche Verkehrsleistung je Einwohner*in und Jahr, hochgerechnet auf 2017, in Lübeck nur 6.994 km, etwas weniger als die Hälfte des Bundesdurchschnitts.

Abbildung 1

Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge 2010 (Hansestadt Lübeck)

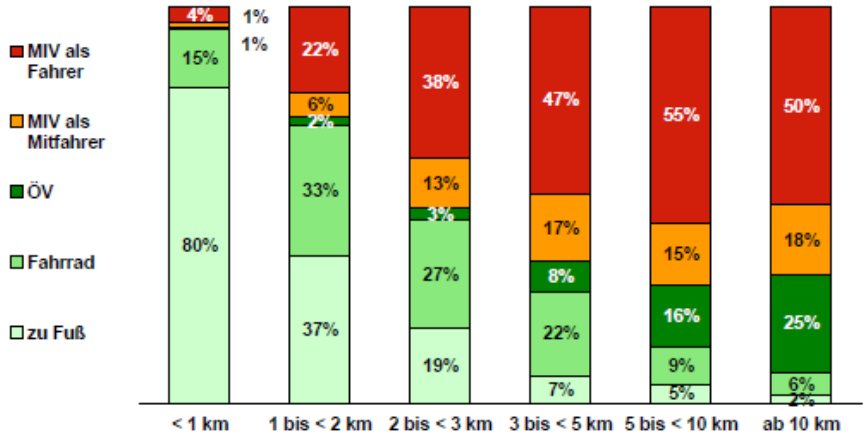


Abbildung 1 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl auch in Lübeck sehr stark von der zurückgelegten Distanz abhängt. Lediglich der MIV (Pkw und Krafträder) wird fast über das gesamte Distanzspektrum in wesentlichem Umfang genutzt. Der Schwerpunkt von Gehen und Radfahren liegt sehr klar auf den kurzen Distanzen, der Schwerpunkt des öffentlichen Verkehrs ebenso klar auf den langen Strecken.

Auswirkungen

Jedes Mobilitätsmuster hat vielfältige Auswirkungen. In dieser Stellungnahme werden die Effekte auf die Umwelt, die Gesundheit, den Zeitaufwand, und die kommunalen Finanzen untersucht.

Umwelteffekte

Tabelle 2 fasst Energieverbrauch, CO_2-Emission, Flächenverbrauch, und Lärm für die unterschiedlichen Verkehrsträger zusammen.

Tabelle 2

Umwelteffekte der Verkehrsträger

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Energieverbrauch (kwh / 100 Pkm)	0 (Pedelec 0,6)	0	41,0	14,3
CO_2-Emission (kg/100 Pkm)	0	0	10,5	3,7
Beförderungskapazität P/h je m Trassenbreite (MIV und Stadtbus 50 km/h))	2.882	2.732	1.000	Stadtbus 13.983 Regionalbahn 12.590
Lärm				

Beim Energieverbrauch und der CO_2-Emission wurde beim MIV ein Pkw mit 1,3 Insassen und einem Verbrauch von 6 l Super je 100 km zugrunde gelegt. Für den ÖV bestehen hierzu unterschiedliche Angaben; sie schwanken personenbezogen meist zwischen 25% (längere Distanzen) und 50% (Stadtverkehr) des MIV. Die Tabelle kalkuliert mit einem relativen Verbrauch von 35%. Die Berechnung der CO_2-Emission berücksichtigt noch keine aktuellen Dekarbonisierungsfortschritte. Insgesamt schneidet in diesen beiden Kategorien der MIV mit Abstand am schlechtesten und Gehen und Radfahren am weitaus besten ab; der zusätzliche Energieverbrauch von Pedelecs ist nur geringfügig. Der zusätzliche Nahrungsbedarf beim Gehen und Radfahren dürfte um eine kWh je 100 km liegen.

Der Flächenverbrauch des fahrenden Verkehrs ist der Kehrwert der Beförderungskapazität je Meter Trassenbreite. Zugrunde gelegt wurden die Trassenbreiten der technischen Regelwerke und die Sicherheitsabstände, die von den Verkehrsgerichten gefordert werden. Auch hier schneidet der MIV am schlechtesten ab; Fußgänger und Radfahrer bilden fast gleichauf das Mittelfeld, den weitaus geringsten Flächenbedarf hat der öffentliche Verkehr, sowohl im Stadtverkehr als auch auf längeren Strecken. Im ruhenden Verkehr belegt ein Pkw soviel Platz wie zwölf Fahrräder; öffentlicher Verkehr und Fußgänger sind in dieser Hinsicht konkurrenzlos günstig.

Bezogen auf die Verkehrsleistung wird öffentlichem Verkehr und MIV eine vergleichbare Lärmbelastung zugeschrieben. Fußgänger und Radfahrer verursachen praktisch keinen Lärm.

Gesundheit

Zahlreiche Untersuchungen haben sich in den letzten gut 20 Jahren mit der gesundheitsfördernden Wirkung von Gehen und Radfahren befasst. Hervorzuheben ist hier vor allem eine Metaanalyse aller relevanten Publikationen durch die WHO aus dem Jahr 2013. Die Ergebnisse zeigt Tabelle 3.

Tabelle 3

Auswirkungen der Verkehrsmittelwahl auf Sterblichkeitsrisiko und Lebenserwartung

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Sterblichkeitsrisiko (Änderung in %)	-25,9	-7,5	0	0
Lebenszeitverlängerung (Jahre)	3,7	1,1	0	0

Die Senkung des Sterblichkeitsrisikos ist abhängig von der zurückgelegten Entfernung. Zugrunde gelegt wurde eine wöchentliche Radfahrleistung von 42,6 Kilometern bzw. eine wöchentliche Gehstrecke von 16,5 Kilometern; beides entspricht der durchschnittlichen Leistung von Menschen, die in Deutschland zumindest annähernd täglich gehen bzw. Rad fahren. Der assoziierte Lebenszeitgewinn wurde mithilfe von Sterbetafeln ermittelt. Trotz des sehr geringen Unfallrisikos konnte für den öffentlichen Verkehr keine signifikante Minderung des Sterblichkeitsrisikos gegenüber dem MIV festgestellt werden.

Der Einfluss auf die Krankheitshäufigkeit wurde ebenfalls in mehreren Studien untersucht. Er ist global etwas geringer als der Einfluss auf das Sterblichkeitsrisiko, bei den Diagnosegruppen Herz-/Kreislauferkrankungen und Krebserkrankungen ist er aber höher als beim Sterblichkeitsrisiko. Diese beiden Diagnosegruppen verursachen in Deutschland 70% der Todesfälle.

Zeitaufwand

Der Zeitaufwand für einen Weg ist nicht streng proportional zur zurückgelegten Strecke und wurde deshalb für vier unterschiedliche Distanzen ermittelt. Neben der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit ist beim Gehen und Radfahren auch der Zugewinn an disponibler Lebenszeit zu berücksichtigen, beim öffentlichen Verkehr die Wegezeiten zu bzw. von den Haltestellen und die fahrplanbedingten Wartezeiten.

Tabelle 4

Zeitaufwand für unterschiedliche Distanzen und Verkehrsmittel

Zeitaufwand 1 km	**Fahrrad**	**Fußgänger**	**MIV**	**Bus**	**Bus + Rad**
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	30,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	4,0	15,0	2,0	3,0	3,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	7,3	5,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	**-3,3**	**9,5**	**2,0**	**20,7**	**17,1**

Zeitaufwand 5 km	**Fahrrad**	**Fußgänger**	**MIV**	**Bus**	**Bus + Rad**
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	35,0	20,0	20,0
Wegezeit (min)	20,0	75,0	8,6	15,0	15,0
Wegezeit Haltestelle (min)				4,2	1,1
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	36,5	27,5	0,0	1,5	2,0
Gesamtaufwand (min)	**-16,5**	**47,5**	**8,6**	**32,7**	**29,1**

Zeitaufwand 20 km	**Fahrrad**	**Fußgänger**	**MIV**	**Bahn**	**Bahn + Rad**
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	50,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	80,0	300,0	24,0	20,0	20,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	**33,1**	**263,9**	**24,0**	**61,6**	**25,8**

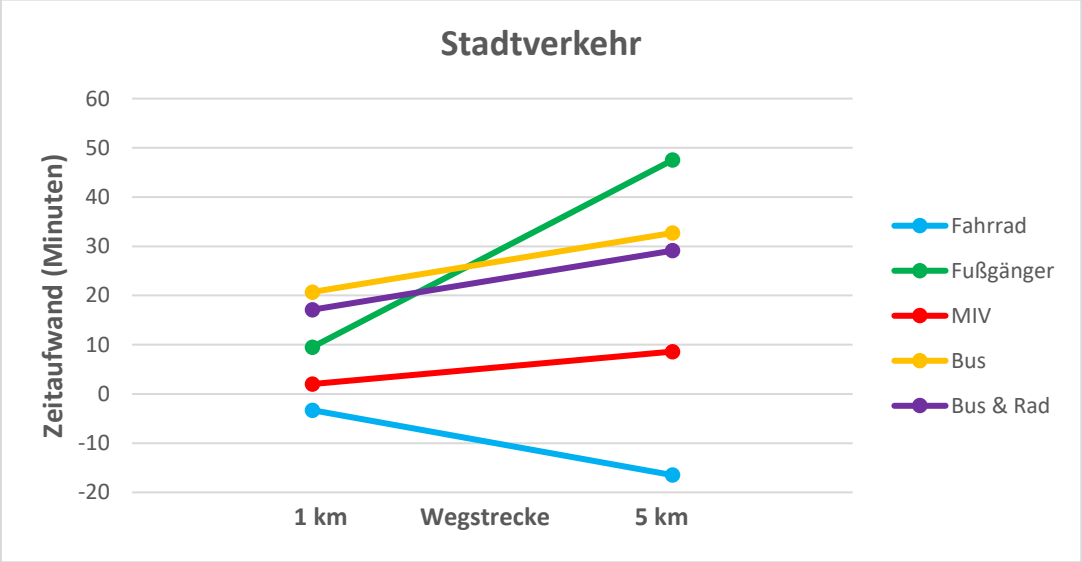
Zeitaufwand 50 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	60,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	200,0	750,0	50,0	50,0	50,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	**153,1**	**713,9**	**50,0**	**91,6**	**55,8**

Der streckenbezogene Zugewinn disponibler Lebenszeit durch Gehen und Radfahren wurde mittels Division des Lebenszeitgewinns (12 Stunden je Tag) täglicher Nutzer*innen durch die bei 60-jähriger Anwendung insgesamt zurückgelegte Strecke berechnet. Angenommen wurden 10 Wege wöchentlich. Für Radfahrer und Fußgänger ist spätestens bei einer Distanz von 20 km je Weg die maximale Minderung des Sterblichkeitsrisikos erreicht; für längere Strecken gibt es keine Daten. Für den MIV wurde eine kontinuierliche Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit bei längeren Strecken angenommen. Für den öffentlichen Verkehr wurde beim Stadtbus (Distanzen 1 und 5 km) ein Einzugsgebiet von 200 m um die Start- und Zielhaltestelle angenommen, bei der Regionalbahn (Distanzen 20 und 50 km) ein Einzugsgebiet von 2 km Radius. Angenommen wurde für Bus und Bahn ein Halbstundentakt, demzufolge eine durchschnittliche fahrplanbedingte Wartezeit von 15 Minuten.

Zusammengefasst unterscheiden sich die Ergebnisse je nach zurückgelegter Strecke beträchtlich. Abbildung 2 zeigt die Zeitbilanz für Wege im Stadtverkehr.

Abbildung 2

Wegezeitbilanz im Stadtverkehr



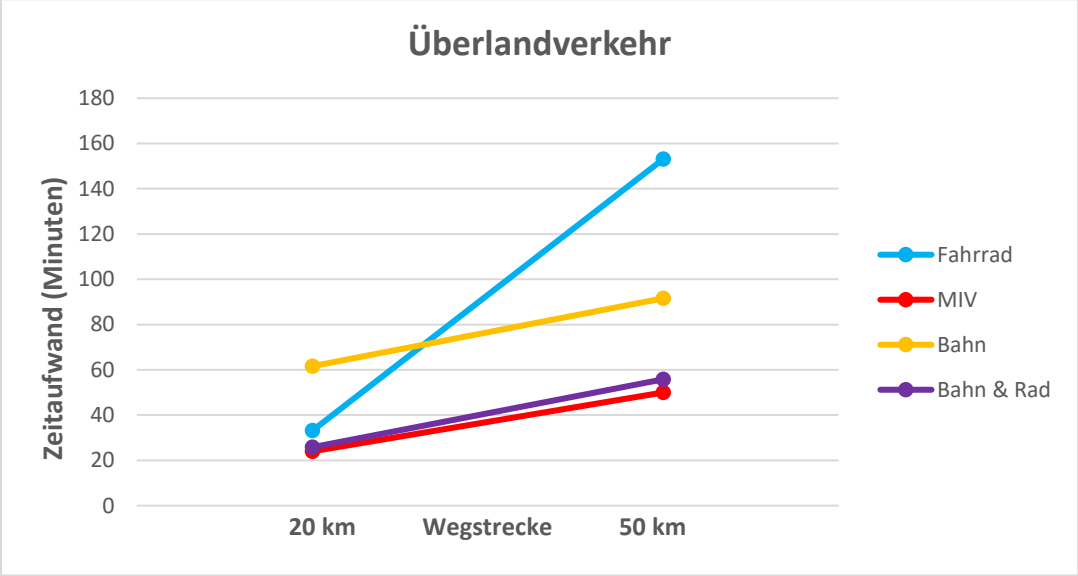
Auf den kurzen Strecken (1 und 5 km) schneidet der öffentliche Verkehr strukturbedingt schlecht ab; insofern ist die bereits erwähnte Fokussierung der Fahrgäste auf lange Distanzen als rationale individuelle Optimierung zu interpretieren. Auch unter Berücksichtigung der gesundheitsfördernden Wirkung ist Gehen bereits auf kurzen Distanzen mit einem deutlichen Zeitnachteil behaftet. Der MIV

schneidet auf beiden kurzen Distanzen gut ab, zumindest solange Staus und Parkplatzsuche den Zeitaufwand nicht steigern. Überragend ist hier aber das Ergebnis des Radfahrens: auf beiden kurzen Distanzen ist der Zugewinn disponibler Lebenszeit sogar größer als die aufgewendete Fahrzeit.

Die Zeitbilanz im Überlandverkehr fasst Abbildung 3 zusammen.

Abbildung 3

Wegezeitbilanz im Überlandverkehr



Erst auf den längeren Strecken wird der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig; sehr auffällig ist, dass er deutlich an Attraktivität gewinnt, wenn er gut mit dem Radverkehr verknüpft ist. Gehen konnte aus Gründen der Skalierung nicht abgebildet werden; es ist auf diesen Distanzen mit einem extrem hohen Zeitaufwand verbunden und für tägliche Wege fast schon physisch unmöglich. Radfahren schneidet auf der 20 km-Strecke zwar schlechter ab als die Kombination Bahn + Rad, aber immer noch deutlich besser als die Bahn ohne Radnutzung. Der MIV hat auf beiden langen Distanzen den geringsten Zeitaufwand; im Vergleich zur Kombination Rad + ÖV ist der Zeitvorsprung aber auf beiden ausgewählten Distanzen nur gering.

Kommunale Wegekostenzuschüsse

Sommer (Universität Kassel) hat 2015 in einer aufwändigen Recherche die kommunalen Wegekostenzuschüsse in den Städten Bremen, Kassel, und Kiel ermittelt. Die Durchschnittswerte je 100 Personenkilometer zeigt Tabelle 5.

Tabelle 5

Kommunale Wegekostenzuschüsse in deutschen Großstädten

	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV
Zuschuss je 100 Pkm	**0,80 €**	**7,80 €**	**3,10 €**	**6,50 €**

In dieser Kategorie hat der Radverkehr das mit Abstand günstigste Ergebnis, teuer sind streckenbezogen vor allem Gehen und öffentlicher Verkehr. Tendenziell sind die ÖV-Kosten in

Bremen und Kassel (Straßenbahn) höher als in Kiel (Bus). Beim Kostenansatz für Fußgänger ist zu berücksichtigen, dass dieser auch Kosten für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität inkludiert.

Betrachte man alle untersuchten Kategorien, dann weist das Fahrrad im Vergleich der Verkehrsträger die mit Abstand günstigsten Auswirkungen auf. Lediglich auf langen Strecken lässt seine Eignung nach; hier ist aber die Kombination des Fahrrads mit einem verbesserten öffentlichen Verkehr schon unter Zeitaspekten mit dem MIV fast gleichwertig und unter Einbeziehung von Kosten-, Umwelt-, und Gesundheitsaspekten sowohl individuell als auch gesellschaftlich deutlich überlegen. Deswegen ist ein möglichst hoher Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen anzustreben, verbunden mit spürbaren Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und für Fußgänger.

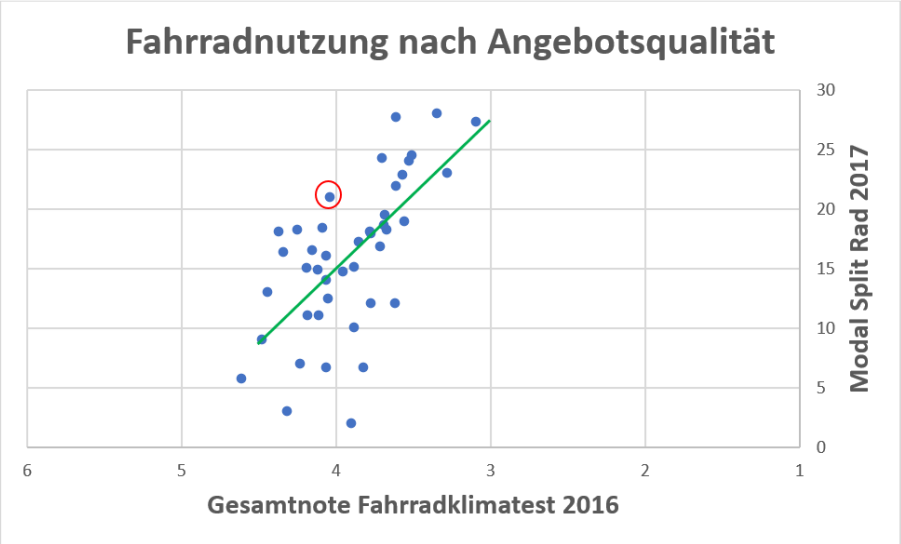
Potenziale

Für den öffentlichen Verkehr und für das Radfahren existieren Aussagen und Untersuchungen, aus denen Entwicklungsoptionen abgeleitet werden können. Allerdings divergieren diese Aussagen teilweise. So hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn eine Verdoppelung des Fahrgastaufkommens bis 2030 (gegenüber dem Stand vor der Corona-Pandemie) als Ziel formuliert; dagegen strebt Nah.SH im Entwurf zum Landesweiten Nahverkehrsplan nur ein Wachstum von 20% bis 2027 an. Als Kompromisslösung geht diese Stellungnahme von einem Zunahmepotenzial von 50% aus, das sich aus den oben genannten Gründen im Wesentlichen auf längeren Distanzen (Bahn und Regionalbus) realisieren lassen wird.

Untersuchungen zum Entwicklungspotenzial des Gehens sind dem ADFC nicht bekannt. Da Lübecks Gehwege – ähnlich wie die Radwege – häufig zu schmal und in einem schlechten baulichen Zustand sind, wird bei Verbesserung ein Wachstumspotenzial von 20% angenommen.

Deutlich besser ist die Datenlage für den Radverkehr. Als Qualitätsindikator wird alle 2 Jahre der ADFC-Fahrradklimatest durchgeführt. Lokale Erhebungen zum Modal Split des Radverkehrs erheben in mehrjährigen Abständen Infas mit der bereits erwähnten Studie „Mobilität in Deutschland“ sowie die TU Dresden mit ihrem Projekt SrV. Beide Institute haben 2017 ihre letzte Erhebung vorgenommen. Abbildung 4 zeigt die Fahrradnutzung zu diesem Zeitpunkt, gespiegelt gegen die zugrunde liegenden Qualitätsdaten aus dem ADFC-Fahrradklimatest 2016:

Abbildung 4



43 deutsche Städte > 100.000 Einwohner; Kreismarkierung: Hansestadt Lübeck

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Zwischen der Benotung im Fahrradklimatest und der Fahrradnutzung besteht ein hoch signifikanter ($p < 0{,}001$), im vergebenen Notenbereich annähernd linearer Zusammenhang. Eine Verbesserung der Angebotsqualität um eine Schulnote steigert den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen um 12,5 Prozentpunkte.

Ausgehend von dieser Datenlage wird zunächst das Entwicklungspotenzial für den Radverkehr kalkuliert, in einem zweiten Schritt dann die wünschenswerten Verlagerungen zwischen den drei anderen Verkehrsträgern. Zugrunde gelegt werden Tabelle 1 sowie die folgenden Daten:

- 219.956 Einwohner*innen;
- Jahresstrecke je EW 6.994 km;
- 2,86 Wege je EW täglich.

Angenommen wird, dass sich die Bedingungen für den Radverkehr von der Note 4,04 (aus 2016) auf die Note 2 verbessern. Dies lässt eine Steigerung des Radverkehrsanteils um 2,04 * 12,5 = 25,5 Prozentpunkte erwarten, also einen Anstieg des Modal Split von 21% auf 46,5%. Tabelle 6 zeigt den weiteren Rechengang.

Tabelle 6

Mobilitätsmuster durch gute Radfahrbedingungen

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	16,9	29,1	7,4	100,0
Wegelänge alt (km)	3,7	1,4	8,3	18,2	
Wegezahl jährlich	106.799.508	38.885.080	66.882.338	17.109.435	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	1,7205	0,23702532	2,416981013	1,35578481	5,730291139
Verkehrsleistung (Pkm/a)	461.890.926	63.632.574	648.870.443	363.978.321	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	30,0	4,1	42,2	23,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	

Der Modal Split der übrigen Verkehrsträger verringert sich proportional zu ihrem bisherigen Anteil am Verkehrsaufkommen. Der Rechenwert „Relative Verkehrsleistung“ ergibt sich aus der Multiplikation von Wegelänge und Modal Split der einzelnen Verkehrsträger.

Analog werden im zweiten Schritt die genannten Steigerungen von Fußgänger- und öffentlichem Verkehr kalkuliert, jeweils zulasten des MIV. Tabelle 7 zeigt diesen Vorgang.

Tabelle 7

Mobilitätsmuster nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	46,5	20,3	22,0	11,2	100,0
Wegelänge alt (km)	4,3	1,6	9,7	21,3	
Wegezahl jährlich	106.799.508	46.662.096	50.550.604	25.664.153	229.676.361
Relative Verkehrsleistung	2,011051222	0,33246386	2,135288689	2,37711656	6,855920331
Verkehrsleistung (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
MS Verkehrsleistung (%)	29,3	4,8	31,1	34,7	100,0
Wegelänge neu (km)	4,2	1,6	9,5	20,8	

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Im Vergleich zur aktuellen Mobilität (Tabelle 1) ergeben sich die folgenden Veränderungen:

Tabelle 8

Änderung des Mobilitätsmusters nach Verbesserung für Radfahren, Gehen, und ÖV

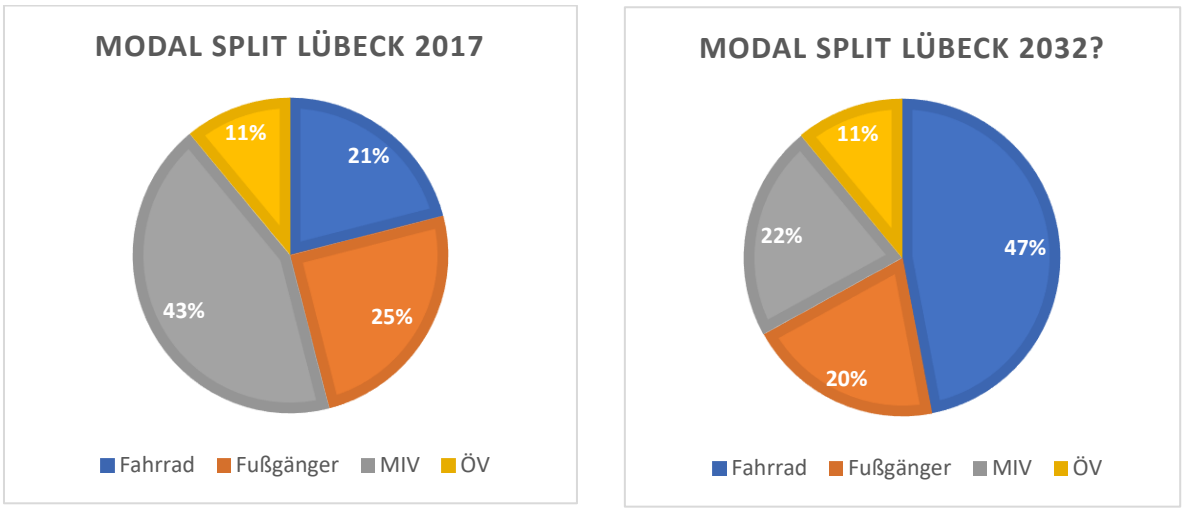
Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	25,5	-4,7	-21,0	0,2	0,0
Wegezahl jährlich	58.567.472	-10.756.994	-48.210.231	399.753	0
Verkehrsleistung (Pkm/a)	272.793.127	-5.786.505	-340.586.129	73.579.508	0
MS Verkehrsleistung (%)	17,7	-0,4	-22,1	4,8	0,0
Durchschnittliche Wegelänge (km)	0,5	0,2	1,2	2,6	

Durch die Verlagerung mittellanger Fahrten vom motorisierten Verkehr auf Gehen und Radfahren verlängern sich die durchschnittlichen Wegelängen aller Verkehrsarten. Beim Verkehrsaufkommen dominiert die starke Zunahme des Radverkehrs, der sich mehr als verdoppelt. Diese Änderung vollzieht sich vor allem zulasten des MIV, aber auch des Gehens. Für den ÖV ändert sich in dieser Kategorie wenig, bei der Verkehrsleistung wächst er aber deutlich an. Jährlich werden fast 50 Millionen Pkw-Fahrten überflüssig.

Abbildung 5 stellt das Mobilitätsmuster aus 2017 dem absehbar erreichbaren Mobilitätsmuster dieses Szenarios gegenüber.

Abbildung 5

Aktuelles und zukünftiges Mobilitätsmuster in Lübeck



Konsequenzen

Aus den Veränderungen des Mobilitätsmusters ergeben sich wiederum Änderungen in den eingangs erwähnten Kategorien Umwelt, Gesundheit, und kommunale Finanzen. Tabelle 9 fasst die Änderungen im Energieverbrauch zusammen.

Tabelle 9

Veränderung des Energieverbrauchs

Energieverbrauch	MIV	ÖV	Summe	Änderung
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	819.714.931	459.812.074	1.279.527.005	
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	479.128.802	533.391.582	1.012.520.384	-21%
Energieverbrauch 2017 (kwh)	336.083.122	65.753.127	401.836.248	
Energieverbrauch neu (kWh)	196.442.809	76.274.996	272.717.805	-32%

Die motorisierte Verkehrsleistung nimmt um 21% ab; durch die Umverteilung zwischen MIV und ÖV sinkt der Energieverbrauch im Personenverkehr sogar um 32%. Die CO_2-Emission kann und muss durch gezielte Dekarbonisierung noch stärker sinken; wegen der Akzeptanzprobleme im Kontext mit regenerativen Energien und der kritischen Rohstofflage z.B. für Batterien bleibt aber auch der Energieverbrauch ein sehr wichtiges Kriterium.

Durch die sinkende Verkehrsleistung des MIV und den absehbar sinkenden Pkw-Bestand wird es möglich sein, Verkehrsflächen zu begrünen, z.B. durch Anlegen von Alleen oder Entsiegelung bisheriger Parkflächen, die allerdings auch für den Wohnungsbau relevant sein können. Die Verhinderung von Verkehrslärm durch MIV und ÖV bleibt darüber hinaus wichtig.

Deutschlandweit wurden 2017 10,9% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt; 18% der Bevölkerung fuhren zumindest annähernd täglich Rad. Nimmt man an, dass sich beide Größen proportional zueinander verhalten, dann ergibt sich für Lübeck im Jahr 2017 ein Anteil von 34,7% und für das beschriebene Zukunftsszenario ein Anteil von 76,8% täglich Radfahrenden.

Berücksichtigt man, dass in Lübeck 2.769 Menschen jährlich sterben, und dass tägliches Radfahren das Sterblichkeitsrisiko um 25,9% senkt, dann werden bereits jetzt durch regelmäßiges Radfahren jährlich rund 250 vorzeitige Sterbefälle verhindert. Im beschriebenen Szenario würde diese Zahl um etwa 300 auf 550 verhinderte Todesfälle steigen. Gleichzeitig ist mit einem beträchtlichen Rückgang von Krankheiten einschließlich der damit verbundenen Kosten auszugehen.

Den Effekt des Szenarios auf die kommunalen Wegekostenzuschüsse zeigt Tabelle 10:

Tabelle 10

Änderung der kommunalen Wegekostenzuschüsse

Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Verkehrsleistung 2017 (Pkm/a)	178.458.532	80.386.726	819.714.931	459.812.074	1.538.372.264
Verkehrsleistung neu (Pkm/a)	451.251.659	74.600.221	479.128.802	533.391.582	1.538.372.264
Kommunale Kosten je Pkm	0,008 €	0,078 €	0,031 €	0,065 €	
Kommunale Kosten 2017	1.427.668 €	6.270.165 €	25.411.163 €	29.887.785 €	62.996.781 €
Kommunale Kosten neu	3.610.013 €	5.818.817 €	14.852.993 €	34.670.453 €	58.952.276 €
Änderung	2.182.345 €	-451.347 €	-10.558.170 €	4.782.668 €	-4.044.504 €

Die Kosten für den MIV sinken um mehr als 10 Millionen EUR jährlich, allerdings steigen die Kosten für den ÖV um knapp 5 Millionen EUR an, und auch die Kosten für den Radverkehr wachsen um gut 2 Millionen EUR. Insgesamt verringern sich die jährlichen Wegekostenzuschüsse um 4 Millionen EUR.

ADFC Siedlungs- und Verkehrsentwicklung HL

Umsetzung

Gute Bedingungen für den Radverkehr erfordern ein umfassendes Bündel von Maßnahmen. Vorhandene Radwege müssen hinsichtlich ihrer Oberflächenqualität, ihrer Abmessungen, und der Distanzflächen zum Kfz-Verkehr zumindest den geltenden Regeln entsprechen. Als kostengünstige und schnell umsetzbare Ergänzung bieten sich die Umwidmung von Erschließungsstraßen als Fahrradstraßen sowie die Anlage geschützter Radstreifen auf breiten Straßen an. Der Radschnellweg Bad Schwartau – Groß Grönau ist zügig umzusetzen; weitere Radschnellverbindungen (z.B. von Moisling nach Kücknitz oder von Stockelsdorf nach Eichholz und Schlutup) sind zu prüfen. Dafür müssen Flächen des Kfz-Verkehrs umgewidmet werden; aufgrund der absehbaren Abnahme der Verkehrsleistung des MIV und des Kfz-Bestandes sind solche Umwidmungen auch möglich. Auf innerstädtischen Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen ist die Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h zu senken. Lichtsignalanlagen müssen den Radverkehr weit besser berücksichtigen als bisher; auch andere Knotenpunkte müssen sicherer gestaltet werden. Das Angebot an Abstellanlagen ist qualitativ und quantitativ deutlich zu verbessern.

Bessere Bedingungen für Fußgänger erfordern ebenfalls eine Verbesserung der Oberflächen und in vielen Fällen auch eine Verbreiterung der Wege. Das Abstellen von Kfz auf Gehwegen ist überall dort zu unterbinden, wo die verbleibende Gehwegfläche die Anforderungen der Regelwerke unterschreitet.

Das bei weitem größte Nachfragepotenzial des öffentlichen Verkehrs besteht aufgrund seiner Leistungsstruktur in den langen Distanzen. Im Lübecker Busverkehr betrifft das vor allem die Linien nach Travemünde und nach Krummesse, außerdem das Regionalbusangebot. Besonders auf diesen Linien ist die Taktdichte zu steigern und eine bedarfsgerechte Fahrradmitnahme anzubieten. Eine Verbesserung von Taktdichte und Fahrradmitnahme ist auch im Schienenverkehr erforderlich. An allen Bahnhöfen und allen Haltestellen des regionalen Busverkehrs sind Abstellanlagen für Fahrräder in guter Qualität und ausreichender Kapazität vorzusehen.

Zusammenfassung

Das dargestellte Szenario ist angebotsorientiert und beruht auf der Herstellung guter Bedingungen für den Radverkehr, einem verbesserten Angebot des öffentlichen Verkehrs vor allem auf langen Distanzen, und verbesserten Bedingungen für Fußgänger*innen. Außer einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h auf Straßen ohne regelkonforme Radverkehrsanlagen erfordert es keine weiteren Restriktionen. Nach Überprüfung anhand verfügbarer Daten erweist es sich als entscheidender Beitrag für den Klimaschutz. Es ist auch in anderer Hinsicht umweltfreundlich und gesundheitsfördernd, es beschert Lübecks Bürgerinnen und Bürgern zusätzliche Lebenszeit in guter Qualität, und es erspart den einzelnen Menschen, der Hansestadt Lübeck, und der Allgemeinheit beträchtliche Kosten. Die Kalkulation beruht auf einer unveränderten Zahl der Wege und einer konstanten Gesamtverkehrsleistung; selbstverständlich ist durch einen Verzicht auf überflüssige motorisierte Wege noch eine weitere Verbesserung möglich.

Quellen

ADFC-Fahrradklima-Test 2016
https://www.adfc.de/artikel/adfc-fahrradklima-test-2016/

Agora Verkehrswende, DLR: Städte in Bewegung (2020)
https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-2.pdf

Celis-Morales CA, Lyall DM, Welsh P, Anderson J, Steell L, Yibing G, Maldonado R, Mackay DF, Pell JP, Sattar N, Gill JM: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study
BMJ 2017;357:j1456
https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456

Hansestadt Lübeck: Mobilitätsverhalten in Lübeck (2011)
http://www.luebeck.de/files/tourismus/stadtplaene/broschuere_mobilitaetserhebung_luebeck.pdf

infas: Mobilität in Deutschland 2008
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf

Infas: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnisbericht
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Kemen J: Mobilität und Gesundheit – Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger (2016)
https://www.springer.com/de/book/9783658135935

Sommer C: NRVP – Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten (2015)
http://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/Endbericht_NRVP_VB1211.pdf

TU Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Städtevergleich
https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de

WHO: Development of the health economic assessment tools (HEAT) for walking and cycling Meeting report of the consensus workshop in Bonn, Germany, 1–2 October 2013
http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/248900/Development-of-the-health-economic-assessment-tools-HEAT-for-walking-and-cycling.pdf?ua=1

Fahrgastverband
PRO BAHN e.V.
Landesverband
Schleswig-Holstein/ Hamburg

[redacted]

[redacted]

[redacted] 10.09.2021

Sehr geehrter [redacted],

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien, welche die planerische Grundlage für den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan und den neu aufzustellenden Verkehrsentwicklungsplan bilden können.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
[redacted]

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, spricht sich hinsichtlich der im Rahmen des Stadtentwicklungsdialogs der Hansestadt Lübeck zu der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entwickelten vier Zukunftsszenarien dafür aus, kurz- bis mittelfristig das **Zukunftsszenario C** und mittel- bis langfristig das **Zukunftsszenario D** umzusetzen.

Hinsichtlich der kurz- bis mittelfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios C** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der vorhandenen Infrastruktur so weit wie möglich zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen und die Achsen Malente – Lübeck, Neustadt – Lübeck, Travemünde – Lübeck, Schlutup – Lübeck, Schönberg – Lübeck, Mölln – Lübeck sowie Bad Oldesloe – Lübeck durch **die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck** mit der Region Lübeck zu verbinden.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **die Einführung eines Buslinien-Grundnetzes**, welches die Kreise Ostholstein, Herzogtum Lauenburg, Stormarn sowie Segeberg mit der Region Lübeck verbindet, und durch die Einführung eines **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck auf eine für eine städtisch verdichtete Region Lübeck angemessene Taktfrequenz auszubauen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **die Einführung von Mobilitätsstationen**, welche die Bahnstationen, die Haltestellen des kreisweiten Buslinien-Grundnetzes und des Stadtverkehrs sowie die Fahrradstationen mit barrierefreien und kurzen Umsteigewegen verknüpfen, auszubauen.

Die Siedlungsplanung ist durch **die Einführung einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung**, in der zunächst die starken und die ergänzenden Verkehrsachsen definiert und darauf aufbauend die Siedlungsplanung definiert werden, neu zu ordnen, um eine weitgehend deregulierte und unkontrollierte Siedlungsplanung auszuschließen.

Hinsichtlich der mittel- bis langfristigen Umsetzung des **Zukunftsszenarios D** ist dabei anzustreben, den Marktanteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß auf der deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes angepassten und ausgebauten Infrastruktur weiter zu erhöhen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bahn ist durch **den Ausbau der Regio-S-Bahn Lübeck** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes weiter auszubauen.

Das Angebot des Verkehrsträgers Bus ist durch **den Ausbau des Buslinien-Grundnetzes** mit einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und mit einer Verdichtung des Angebotes sowie mit einer Verdichtung des Angebotes des **Trave-Taktes** im Stadtverkehr Lübeck weiter auszubauen.

Die vorhandene Infrastruktur ist deutlich stärker auf die Anforderungen der Verkehrsträger des Umweltverbundes anzupassen und auszubauen, in dem sowohl ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur als auch für den Fahrradverkehr und den Fußverkehr zusätzliche Infrastruktur errichtet wird.

Die ausschließlich für den Stadtverkehr Lübeck nutzbare Infrastruktur ist baulich und planerisch aufwärtskompatibel für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise für eine **optionale Einführung einer Stadtbahn Region Lübeck** zu errichten.

Die technische Machbarkeit **einer Stadtbahn Lübeck** beziehungsweise **einer Stadtbahn Region Lübeck** ist in einer Grundlagenstudie und detailliert in einer Trassenstudie durch den ÖPNV-Aufgabenträger Hansestadt Lübeck zu untersuchen.

Die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß ist durch **den Ausbau der Mobilitätsstationen** mit einer Erhöhung der Stellplatzkapazitäten der Fahrradstationen weiter auszubauen.

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND Kreisgruppe Lübeck
[redacted]

BUND Lübeck [redacted]

Per E-Mail
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Datum: 22. September 2021

Stellungnahme des BUND Lübeck im Stadtentwicklungsdialog

Zu den dargestellten Szenarien im Stadtentwicklungsdialog nimmt der BUND Lübeck wie folgt Stellung:

Voraussetzungen und Anforderungen an die Stadtentwicklung

1. In Folge der beginnenden globalen Klimakrise hat Lübeck den Klimanotstand ausgerufen. Angesichts der Tatsache, dass die Auswirkungen bereits bei einer Erwärmung um 1,1 Grad Celsius auch Mitteleuropa massiv treffen können - wie es die Hochwasserkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen nahe legt – gehen wir davon aus, dass es sich um einen Beschluss handelt, der nicht nur Symbolcharakter haben darf, sondern handlungsleitend für die Stadtentwicklung sein muss. Es ist zu planen und umzusetzen, was die Hansestadt Lübeck zur Beseitigung der globalen Notsituation beitragen kann und muss.
   Jegliche städtische Entwicklungsplanung darf den Anforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht widersprechen.

2. Das aktuelle deutsche Klimaschutzgesetz setzt das Ziel, dass in Deutschland bis 2040 die Treibhausgase um 88 Prozent gemindert und bis 2045 Treibhausgasneutralität verbindlich erreicht werden. Die Stadtentwicklung Lübecks hat sich an dieser Zielsetzung zeitlich (mindestens) zu orientieren. Dafür sind in der Stadtentwicklung umgehend erhebliche Neuorientierungen notwendig.

3. Der Verbrauch an unbebauter, freier Fläche für Siedlungen und Infrastruktur ist gemäß der Zielsetzung des Bundes auf 30 ha/Tag und anteilmäßig des Landes SH auf 1,3 ha/Tag bis zum Jahr 2030 zu begrenzen. In SH liegt der Verbrauch zurzeit bei 3 ha/Tag. Entsprechend muss der Flächenverbrauch auch in Lübeck zügig gesenkt und spätestens bis 2040 auf Null gebracht werden. Die Umsetzung der bestehenden und beschlossenen Bebauungspläne „verbraucht" bereits weitgehend die noch zulässige Flächeninanspruchnahme in Lübeck.

4. Der Rückgang der Biologischen Vielfalt gilt nach wissenschaftlicher Aussagen weltweit als ein dem Klimawandel mindestens ebenbürtiges Problem. Es wird verschärft durch den Klimawandel, der viele Arten in ihren bisherigen Arealen zusätzlich zu bisherigen Faktoren gefährdet und Verschiebungen der potentiellen Verbreitungsareale bewirkt. In Deutschland sollte bereits bis zum Jahr 2020 der Rückgang gestoppt sein. Das Ziel wurde aufgrund unzureichender Schutzmaßnahmen eklatant verfehlt. Entsprechendes gilt europaweit für die Ziele der FFH- und Vogelschutz-Richtlinien. Auch in Lübeck geht trotz einiger ausgewiesener Schutzgebiete die biologische Vielfalt zurück. Es gilt nicht nur neue Schutzgebiete auszuweisen, sondern diese zu vernetzen und die Schutzbestimmungen in der Realität durchzusetzen Hier bestehen erhebliche Defizite, die unter anderem durch die Stadtentwicklungsplanung beseitigt werden müssen.

5. Der sog. *Earth Overshoot Day* , der auf der Grundlage wissenschaftlicher Berechnungen angibt, wann im Jahr der menschliche Ressourcenverbrauch die jährliche ökologische Regenerationsfähigkeit aufgebraucht hat, lag im Jahr 2021 am 29. Juli und wird bisher von Jahr zu Jahr früher erreicht. Das allseits deklarierte Ziel der Nachhaltigkeit erfordert ein rigoroses umsteuern im Ressourcenverbrauch, nicht nur im Bereich Energienutzung, sondern bei fast allen Rohstoffen – unter anderem in den Rohstoffen der Bauwirtschaft. Dieser Notwendigkeit hat sich auch die Stadtentwicklungsplanung Lübecks zu stellen.

Schlussfolgerungen für die Szenarien

Die **Szenarien A und B** stehen nicht nur in absolutem Widerspruch zu den oben aufgeführten Anforderungen, sondern sind nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 12. Juni 2021 zum Klimaschutzgesetz des Bundes vom 12. Dezember 2019 als nicht verfassungskonform einzustufen, weil sie die Grundrechte jüngerer Menschen zukünftig verletzen. Sie sind bereits aus diesen Gründen auszuscheiden.

Das **Szenario C** bindet zwar im Ansatz das Ziel der Nachhaltigkeit ein und beinhaltet ein vorsichtiges umsteuern, bleibt jedoch in den beschriebenen Maßnahmen unzureichend. Mit ihnen kann Lübeck insbesondere den Anforderungen des Klimaschutzes nicht erfüllen.

Es bleibt nur das **Szenario D**, das trotz seiner Rigorosität und möglicher Umsetzungsprobleme als einziges der Mitverantwortung Lübecks für die jüngere und zukünftigen Generationen mit einiger Wahrscheinlichkeit gerecht wird. Allerdings erfordert seine Umsetzung und Akzeptanz in der Bevölkerung erhebliche Begleitmaßnahmen. Als Beispiel sei eine Wohnungspolitik genannt, die nicht allein auf die Schaffung weiteren Wohnraums durch Neubau setzt, sondern auch darauf ausgerichtet wird, der seit Jahren steigenden Inanspruchnahme von Wohnraum pro Person entgegen zu wirken und den vorhandenen, aber in hohem Maße ungleich verteilten Wohnraum besser zu nutzen.

Abschließend sei angemerkt, dass der Verweis auf die Nachbargemeinden, die die Umsetzung des Szenarios D in Lübeck für die Abwerbung von Bevölkerung und Gewerbe nutzen könnten, stark an die Argumentation von Klimaschutzgegnern und Leugnern des Klimawandels (AfD u.a.) erinnert. Dort sind es andere Länder hier die

Nachbargemeinden, deren unterstelltes mögliches Verhalten als Argument gegen konsequente Maßnahmen heran gezogen werden. Stattdessen muss Lübeck davon ausgehen, dass auch die Nachbargemeinden und das Land Schleswig-Holstein ihrer Zukunftsverantwortung gerecht werden. Allerdings wird die Bereitschaft der Nachbargemeinden wesentlich beeinflusst durch die Ausrichtung Lübecks als Zentralort. Nur wenn Lübeck voran geht, werden auch diese dem Lübecker Beispiel folgen wollen. Auch dafür trägt Lübeck Verantwortung.

[redacted]

NABU Lübeck · Glockengießerstr. 42a, 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck

Bereich Stadtplanung und Bauordnung

NABU
Lübeck

Lübeck, 19. September 2021

[redacted]

[redacted]

NABU Position zum Stadtentwicklungsdialog

Ausgangspunkt für die grundlegenden Planungen muss auch eine für die Menschen lebenswerte Umwelt und die Bewahrung intakter Natur sein. Die bisher praktizierte Strategie des unbedingten Wachstums führt in die (Klima-) Katastrophe. Es ist zu begrüßen, dass sich die Lübecker Stadtplanung dieser Erkenntnis stellt.

Räume, die für das Wohlbefinden der Menschen und für eine intakte Natur und Umwelt wichtig sind, müssen unter allen Umständen bewahrt und wo möglich erweitert werden. Dazu zählen die geschützten Bereiche (NSG, LSG, Natura 2000, Ausgleichsflächen), aber auch die Grünachsen entlang der Gewässer, Parks und Alleen sowie die Gartenareale.

Wichtig ist aber auch der Erhalt der großflächigen unbebauten Areale. Dazu zählen weitgehend unzerschnittene Grünareale im Westen und Süden beiderseits der A20. Auch dort, wo die Natur auf diesen Flächen heute die Last der intensiven konventionellen (= allein auf Ertragsmaximierung ausgerichteten) Landwirtschaft tragen muss, besteht für die Zukunft Potenzial zur Regeneration, wenn hier in steigendem Maß ökologisch bessere Bewirtschaftungsverfahren zum Tragen kommen. Steigendes Umwelt-bewusstsein der städtischen Bevölkerung wird diese Entwicklung durchaus fördern.

Diese Flächen dürfen daher nicht zur Disposition für Bebauungsvorhaben stehen. Vielmehr sind sie ökologisch aufzuwerten und dauerhaft als Frischluftschneisen sowie für Artenschutzprojekte aufrecht zu erhalten.

Wenn ein Areal erstmals – möglicherweise für eine als prioritär eigestufte Gewerbeansiedlung – zur Bebauung zur Verfügung steht, ist die Schwelle relativ niedrig, es für weitere – auch weniger bedeutende - Bebauungen zu nutzen. Nutzungen mit relativ geringer Wertigkeit (Wertschöpfung bzw. Beschäftigungswirkung), bei denen relativ große Flächen in Anspruch genommen werden, sollten zukünftig keinen Platz mehr finden.

Die bisher sehr stark auf die PKW-Nutzung ausgerichtete Verkehrssituation hat sowohl für den öffentlichen Sektor wie auch für die Wirtschaftsunternehmen einen gewaltigen Bedarf an Parkplatzflächen zur Folge. Vorrangiges Ziel der Stadtplanung muss für die Zukunft sein, Bedarf (und auch Angebot) für solche Flächen zu verringern. Durch ein verbessertes Angebot an ÖPNV und durch attraktive Fahrradverbindungen können hier nennenswerte Flächen für höherwertige Nutzungen freigesetzt werden.

Naturschutzbund Deutschland e.V.
Ortsgruppe Lübeck
Glockengießerstr. 42a
23552 Lübeck
Telefon 0451 766 66
Telefax 0451 766 66
nabu-luebeck@t-online.de
www.nabu-luebeck.de

Vorstand

[redacted]

[redacted]

Der NABU ist ein staatlich **anerkannter Naturschutzverband** (nach § 63 BNatSchG) .
Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar.

Die Planung der Verkehrswege nach Lübeck bietet im Übrigen auch einen Ansatzpunkt, die Umlandgemeinden für eine Koordinierung ihrer Planung mit Lübeck zu interessieren.

Es ist erwartbar, dass sich Naturschutzverbände für den Erhalt von Flächen einsetzen, auf denen Natur wertvolle Landschaftselemente, Lebensgemeinschaften und schützenswerte Arten vorhält sowie von Flächen, auf denen sich hierfür Potenzial bietet. Es ist ebenso erwartbar, dass solche Forderungen in Konflikt geraten mit den als notwendig zur Weiterentwicklung der Stadt angesehenen Planungen insbesondere der Bebauung für Wohnzwecke, gewerbliche Nutzung und Verkehrswege. Als Konsequenz wäre es sinnvoll, Instrumente zu schaffen, die solche Konflikte in einem möglichst frühen Stadium zu entschärfen oder aufzulösen helfen.

Als ein Beispiel, wie die städtische Planung Ansprüche an Nutzflächen mit dem Ziel eines Erhalts der natürlichen Ressourcen einer Stadt in Einklang bringen will, möchte ich auf den wegweisenden Hamburger Senatsbeschluss „Hamburgs Grün erhalten“ verweisen, der auf eine Entschärfung der regelmäßig bei Planungsvorhaben auftretenden Zielkonflikte abzielt.

[redacted]

Stellungnahme von Fridays for Future zum Stadtentwicklungsdialog bezüglich des FNP und VEP

Vorwort:

Für die Bekämpfung der Klimakrise bedarf es großräumiger Umstrukturierungen von Planungsunterlagen und im Allgemeinen muss ein grundlegendes Umdenken in der Politik erfolgen. Unsere derzeitige Weise, über die planetaren Grenzen hinaus zu wirtschaften, verursacht das ungebremste Voranschreiten der Klimakrise. Im Sinne einer Begrenzung der Erderhitzung auf 1,5 Grad, wie im Pariser Abkommen von 2015 beschlossen, müssen auf Bundesebene, aber eben auch auf kommunaler Ebene alle unsere wirtschaftlichen Ziele und Handlungen auf Leitlinien des Klimaschutzes basieren. Das ist aktuell noch nicht der Fall - und das obwohl ein "Stoppen" der Erderhitzung schon nicht mehr möglich ist. Obwohl wir uns mitten in der Klimakrise befinden und Folgen dieser Krise auch hier in Deutschland Realität sind.
Es bedarf also dringend der Umsetzung von Maßnahmen für Klimaanpassung, um langfristig bewohnbare und lebenswerte Städte zu bauen. Solche Konzepte unterscheiden sich deutlich vom Status Quo der Stadtplanung.
Daher begrüßt Fridays for Future Lübeck die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für Lübeck - zumindest vom Grundgedanken her. Mit diesem Schritt kann ein Kurswechsel auf rechtzeitige Klimaneutralität erreicht werden, das Drehen einzelner Stellschrauben kann in ein vorausdenkendes Konzept integriert werden, das tatsächlich etwas zugunsten kommender Lübecker Generationen bewegt.
Dies ist allerdings nach Ansicht der Scientists for Future Lübeck und nach unserer Ansicht nicht mit jedem Szenario möglich, über das abgestimmt wird.

Kommentierung der Szenarien und des Prozesses

Verfassungswidrige Szenarien

"Die Frage ist nicht, was wir wollen, sondern was wir müssen." Spätestens nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts sollte das klar sein. Daher ist das Aufstellen eines Szenarios A, das mit der Ressource Boden haushaltet als sei dieser eine erneuerbare Energiequelle, für uns unverständlich. Sowohl Szenario A als auch Szenario B sind daher weder zeitgemäß noch ausreichend. Die lebenserhaltenden, Bodenfruchtbarkeit bestimmenden und treibhausgasbindenden Funktionen des Bodens sind begrenzte Güter, vielmehr Schätze. Mit einer ausufernden Siedlungspolitik mit langen Wegen, die für den motorisierten Individualverkehr gemacht sind (wie sie in den Szenarien A und B aufgezeigt werden), werden diese Dienstleistungen des Bodens in ihrem Zustand und ihrer Verfügbarkeit massiv gefährdet. Und wofür? Für eine reaktionäre, rückwärtsgewandte Wohnungspolitik, die sich nicht umschaut und weder dem Klima- noch dem demographischen Wandel gerecht wird. Für das neoliberale

Freiheitsdogma des eigenen "Haus und Hof", das in Zeiten der Klimakrise nicht möglich ist und für große Teile der Gesellschaft auch nie zugänglich war.
Die Klimakrise ist nicht die einzige Herausforderung, der wir gegenüber stehen, aber die grundlegendste. Politik und Wirtschaft müssen konkret auf die Auswirkungen des demographischen Wandels eingehen. Mit der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, einer parallel laufenden Singularisierung und Ausdifferenzierung müssen die Fragen des Wohnens neu gestellt werden. Keines der Szenarien übernimmt dies in ausreichendem Maß, Szenario A unterbindet gar Ideen kompakter barrierefreier Siedlungspolitik, die zum Beispiel Mehrgenerationenhäuser einschließen könnte.

Ein waghalsiger *Kompromiss*

Das Szenario C wirkt auf uns wie ein fader Kompromiss zwischen beschlossenen Klimazielen und dem Status Quo, der die planetaren Grenzen deutlich übersteigt. Schon in der Vorstellung des Szenarios heißt es, dass "auch in diesem Szenario [...] die Lübecker Klimaschutzziele schwer erreichbar [sind]", weshalb ein Verfehlen wahrscheinlich ist. Für uns heißt das ganz klar, dass auch dieses Szenario keine der so dringend notwendigen Visionen für die Stadt zulässt oder Lösungen für die Problematiken unserer Zeit bereithält.

Szenario D

Bei der Vorstellung des Szenario D wird leider davon ausgegangen, dass die politische und wirtschaftliche Situation außerhalb Lübecks kaum Wandel erfährt. In der Konsequenz habe Lübeck einen Standortnachteil gegenüber umliegenden Gemeinden, was sich im zum Szenario gehörigen Video an einigen Beispielen festmachen lässt. So sei die Ausweisung von Bauflächen "restriktiv" und Gewerbe könne nur begrenzt expandieren und würde dadurch abwandern. Dadurch würden sich Arbeitswege in einem signifikantem Maß verlängern. Dies ist aus Sicht der Scientists for Future Lübeck und unserer Ansicht nach zu kurz gedacht.
Lübeck ist nicht die einzige Stadt, die Klimaziele erreichen muss und in diesem Zuge den Flächennutzungsplan umstrukturiert. Im Gegenteil: Die Klimaziele der Kommunen beruhen auf denen des Landes, die sich auf die Klimaziele des Bundes berufen. (Nebenbei sei gesagt: Alle dieser Ziele sind nicht ausreichend, um das Pariser Abkommen einzuhalten.) Es ist also absurd, davon auszugehen, dass Arbeitgeber*innen und Gewerbetreibende ihre Aktivitäten außerhalb Lübecks weiterhin unverändert fortsetzen können wie bislang. Vielmehr werden alle ökonomischen Akteur*innen kreative Ideen vor Ort umsetzen, die platzsparend sind und sich in eine gesamtgesellschaftliche Transformation von Konsum, Leben und Arbeiten einfügen.
Dies ist nur ein Beispiel der vielen aus dem Vorstellungsvideo, die zeigen, dass die Präsentation des Szenarios auf Annahmen beruht, die sich bis 2040 zwangsläufig auf mehreren Ebenen verändert haben werden.
In der Abwägung mit den anderen vorgeschlagenen Szenarien stellt Szenario D jedoch trotz der Kritik noch die sinnvollste Option dar, wenngleich auch hiermit eine wirklich pariskonforme Politik sehr weit weg erscheint. Im letzten Abschnitt haben wir daher unsere Forderungen und

Vorstellungen für eine Neuaufstellung des Flächennutzungsplans skizziert, die den Klimaschutz ernst nehmen und auch weitere gesellschaftliche Probleme ansprechen.

Kritik am Prozess und der Vorstellung

Die Darstellung der Szenarien suggeriert, dass ein "Weiter so" hinsichtlich der Flächennutzung eine gleichberechtigte Option neben wirksamem Klimaschutz wäre. Die Bekämpfung der Klimakrise ist jedoch ebenso wenig eine Wahlmöglichkeit wie die Klimakrise selbst. Klimaschutz ist kein Luxus. Der weitere Weg, die Ausgestaltung der Maßnahmen innerhalb der Einhaltung zumindest der selbstgesetzten Klimaziele ist verhandelbar, aber die Pariser Klimaziele, die mit Szenario A und B krachend verfehlt werden, sind es nicht. "Lübeck übermorgen" ist das Lübeck für die Generationen, die übermorgen in der Stadt leben. Das bedeutet, dass die Stadtentwicklung Verantwortung für diese jungen Menschen übernehmen muss. Dabei sind Menschenleben nicht über kurzfristige Interessen von Profitmaximierung und flächenfressender Siedlungspolitik zu stellen.

Wir leben in einem Zeitalter der multiplen Krisen. Die Klimakrise kann nicht unabhängig von der ökologischen Krise betrachtet werden, die sich mit massiver Flächenversiegelung weiter verschärft. Biodiversität ist kein "nice to have", sondern ein Belang mit hoher Relevanz für die Ernährungssicherheit.

Leider müssen wir auch die Darstellungsform der Videos stark kritisieren. Die "Tagesabläufe", die dort abgebildet werden, sind keine Darstellung von Stadtentwicklungsszenarien, sondern von Stereotypen von Gesellschaftsgruppen. Ob man in einem Einfamilienhaus oder einem Plattenbau wohnt, hat nicht primär etwas mit der Stadtentwicklung, sondern vor allem mit der finanziellen Lage der Familie zu tun. Die Idee, solche Szenarien bürgernah zu beschreiben, unterstützen wir zwar, ebenso wie die möglichst breite Bevölkerungsbeteiligung, die durch diesen Prozess angestoßen werden soll. Die Umsetzung ist mit den Videos leider völlig missglückt, denn hier werden Rollenbilder reproduziert, die von der bestehenden Individualität und Diversität unserer Gesellschaft weit entfernt sind.
Beim Thema Beteiligung wäre uns auch eine deutlich längere Abstimmungszeit sowie eine offensivere Bewerbung wichtig gewesen, um eine möglichst große Repräsentativität unter den abstimmenden Lübecker*innen zu erreichen. Da es sich um einen Prozess der Verwaltung handelt, hätte es möglich sein sollen, digitale Werbeanzeigen an öffentlichen Plätzen und gut sichtbaren Orten zu platzieren.

Konkrete Leitlinien einer generationengerechten Stadtplanung

Wir haben aus der oben formulierten Kritik heraus einige eigene Leitlinien formuliert, die wir für die weitere Planung gerne ans Herz legen möchten. Auch möchten wir auf die Pressemitteilung der Scientists for Future Lübeck (https://www.imgwf.uni-luebeck.de/klimawandel/stellungnahme-s4f-hl.html) hinweisen, in der valide Kritikpunkte und Anregungen formuliert sind.

...für den FNP

Für den Bereich Flächennutzung und Bauen ist es unbedingt notwendig, einen Stopp der Flächenneuversiegelung festzulegen. Es ist sogar überdies notwendig, Flächenentsiegelung aktiv voranzutreiben und als Ziel zu verankern, da so neben Klimaschutz und Klimaanpassung (bspw. Versickerung bei Starkregen) Biodiversität stark gefördert werden kann. Das führt im Umkehrschluss dazu, dass wir weniger auf unbebauten Flächen neu- und stattdessen in die Höhe bauen sollten, dass wir zum Beispiel durch Mischnutzung in aufgestockten Gebäuden Gewerbeflächen und Wohnraum schaffen können. Gewerbe muss sich nicht auf riesigen Flächen auf der Grünen Wiese ansiedeln. Bei attraktiven Bodenrenten, guter Anbindung und einem geringeren Platzverbrauch - sprich einer erhöhten Flächeneffizienz durch eine Umstrukturierung der Arbeitsweise - können die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten Lübecks näher an der Stadt oder gar in der Stadt stattfinden. Weiteren (Wohn)raum kann man über die Bebauung bereits besiedelter Flächen wie Parkplätze oder (ehemals) vierspuriger Straßen gewinnen. Dort kann günstiges Bauland entstehen, für welches keine Fläche neu versiegelt werden muss, sondern Fläche umgedacht und umgenutzt wird. Der Wandel wird dort erlebbar.

Eine zentrale Leitlinie generationengerechter Stadtentwicklung ist auch, von Wachstum als Selbstzweck wegzukommen und sich die Frage zu stellen: (Warum) brauchen wir eigentlich Wachstum in allen Bereichen? Lübeck als Stadt ist bereits groß, hat viele Außensiedlungen und Gewerbeflächen, warum müssen noch weitere hinzukommen?
Der Bau vieler Einfamilienhäuser auf der Grünen Wiese übergeht Fragen des demographischen Wandels. Antworten könnten Mehrfamilienhäuser bieten, die zentral gut angebunden liegen.
Auch Versorgungsmöglichkeiten und der Einzelhandel sollten nicht auf eine weite Fläche verstreut werden und so schwieriger erreichbar werden. Ein lebendiger Stadtkern bedeutet nicht nur kürzere Wege, sondern auch mehr Lebensqualität in einer belebten Innenstadt. Ferner kann die "Grüne Wiese" am Stadtrand auch tatsächlich zu einem ruhigen natürlichen Ort werden, der außer mit einer Erholungsfunktion nicht noch durch weitere Funktionen beansprucht wird. Die kürzeren Wege ermöglichen ein Aufblühen intraregionaler wirtschaftlicher Kooperationen, die lokale Netzwerke fördern und eine intakte krisensichere Ökonomie aufbauen. Überregionaler Handel wird immer wichtig bleiben, auch aus kultureller Sicht, kann und sollte jedoch durch regional orientierte kreislaufwirtschaftliche Ansätze ergänzt werden. Diese leben von räumlicher Nachbarschaft und persönlichem Austausch der Gewerbetreibenden. Stadtentwicklung bedeutet auch, solche Aspekte einzubeziehen und nicht nur Lübecks Konkurrenzfähigkeit in 20 Jahren zu betrachten.

Bäume sollten im kommenden FNP ein eigenes Kapitel bekommen. Um Baumpflanzungen klug mit Siedlungs- und Verkehrsplanungen zu verbinden, braucht es Mehrjahreskonzepte.
Baumpflanzungen sind wichtig für die Regulierung des Stadtklimas oder zur Erhöhung der Infiltrationsrate des Bodens bei Starkregen. Zugleich weisen Bäume nach einigen Jahrzehnten eine nennenswerte CO2-Senkenfunktion auf. Die Klimapolitik der nächsten zehn Jahre entscheidet über das Erreichen der Klimaziele, also einer lebenswerten Zukunft. Daher können Bäume in der Stadtplanung nicht den Hauptanteil der Klimaschutzmaßnahmen darstellen, sondern sind zusätzlich

zu proaktiver Flächenentsiegelung und der Flächenumnutzung zu Freiflächen, Wiesen oder Stadtgartenräume zu sehen. Vor allem für die Lebensqualität der Bürger*innen sind sie aber abseits des Klimaaspekts ein essentieller Bestandteil von Stadtplanung.

Im Sinne einer grünen Architektur sollten Gebäude begrünt werden können. Mit dem Ziel eines reduzierten Flächenverbrauchs sollte eher in die Höhe geplant werden als in die Breite und die Gebäude sollten solardachtauglich angelegt werden. An dieser Stelle bieten sich Flachdachbauten an, die unkompliziert das Aufstellen vom PV-Anlagen ermöglichen oder Begrünungsmöglichkeiten bieten. So kann ein geringerer Flächenverbrauch mit dem Gewinn erneuerbarer Energie verbunden werden, die konkret vor Ort gebraucht wird. Gleichermaßen kann durch begrünte Dächer ebenso wie durch einen erhöhten städtischen Baumbestand die Biodiversität erhöht werden sowie das Stadtklima verbessert.
Des Weiteren ist es wichtig, dass nicht nur für Privathaushalte, sondern auch für gewerblich genutzte Gebäude Solarförderungsprogramme greifen, was bisher kaum bis gar nicht der Fall ist.

Wenn wir die Verkehrswende auch im FNP verankern wollen, dann ist der Stellplatzschlüssel ein zentrales Mittel zum Erfolg. Der motorisierte Individualverkehr darf in der Planung nicht länger stärker berücksichtigt werden als der Umweltverbund, wie es derzeit noch immer der Fall ist. Ein Stellplatz vor der eigenen Haustür bringt mehr Menschen dazu, weiterhin auch für kurze Wege das Auto zu nutzen und nimmt zugleich den Platz für andere Nutzungen. Daher sollte dieser so weit wie möglich heruntergeschraubt und perspektivisch möglichst abgeschafft werden.

.... und für den VEP

Die Mobilitätswende ist eine der wichtigsten Säulen zur Erreichung der Klimaziele Lübecks. Entsprechend muss der Verkehrsentwicklungsplan diese vorantreiben. Der Schlüssel zum Erfolg der Verkehrswende sind klug und vorausschauend gesetzte Verkehrsknotenpunkte, die Netzzusammenhänge schaffen. Das kann im Konkreten bedeuten, dass Bushaltestellen mit überdachten und sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden. Eine Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel kann durch eine sehr enge Taktung oder die Reaktivierung alter Nahverkehrsstrecken sowie durch die Einführung von Quartiersbussystemen vermieden werden.
Für den verbleibenden Bedarf an Autoverkehr stellt die E-Mobilität ein wichtiges Mittel dar, jedoch nicht für die Menge an bislang fahrenden PKWs. Genannte Verkehrsknotenpunkte, darüber hinaus der sichere und lastenradgerechte Ausbau der Radwege in einem der Dringlichkeit angemessenen Tempo - das bedeutet deutlich schneller als es bisher der Fall war -, sowie sich aus vertikal orientierter Bebauung ergebende kurze Wege sind die entscheidenden Stützpfeiler eines Verkehrsentwicklungsplans, der auf gerechte Klimaneutralität zusteuert.
Eine stadtweite Maximalgeschwindigkeit von 30km/h fördert die Sicherheit der klimaschonenden Verkehrsmittel und reduziert die Lärmbelastung. Dies gilt im Besonderen auch für Bundesstraßen, auf denen eine Begrenzung des Tempos auf 30km/h nun auch rechtlich möglich ist.
Verkehrsberuhigung eröffnet im innerstädtischen eine neue Nutzung der straßenanliegenden Flächen, die noch allzu oft durch Kfz-Stellflächen blockiert werden.

Dies sind hoffentlich ein paar Anregungen für Sie, wir sind uns bewusst, dass das natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat. Trotz der inhaltlichen Kritik haben wir uns sehr über die Möglichkeit dieser Stellungnahme gefreut. Für konkreten Austausch stehen wir natürlich immer gerne zur Verfügung.

ArchitekturForumLübeck^{eV}

ArchitekturForumLübeck^{eV} Großer Bauhof 5 23552 Lübeck

Hansestadt Lübeck
[redacted]

Per Mail

Lübeck, den 12. September 2021

Stellungnahme Szenarien Stadtentwicklungsdialog

Sehr geehrter [redacted],

vielen Dank für Ihr Angebot, uns als Stakeholder mit einer Stellungnahme zu den vier Szenarien an dem Stadtentwicklungsdialog Lübeck 2040 zu beteiligen. Eine inhaltliche Abstimmung mit den Mitgliedern des ArchitekturForumLübeck war in der kurzen Zeit nicht möglich, so dass es sich hier lediglich um ein Statement des Vorstandes handelt.

Wie Sie wissen, ist es unser grundlegendes Anliegen, dass städtebauliche Entwicklungen ganzheitlich und im Zusammenhang betrachtet werden (siehe unser Engagement bei Lübeck Nordwest, Lübecks grünem Band, dem Thema Stadt am Gleis oder unseren aktuellen Apellen zur Mittleren Wallhalbinsel). Das erwarten wir uns auch für die Entwicklung von FNP und VEP.

Die Hansestadt Lübeck fragt nun die Bürger:innen, „unter welchen Vorzeichen wir diese Planwerke aufstellen wollen“. Ihr Gastredner Herr Monheim hat aus unserer Sicht Recht, wenn er sagt: „Es geht nicht darum, was wir wollen, sondern was wir müssen.“. Insofern hinterfragen wir grundsätzlich Ihren Ansatz der vier Szenarien, die sich u.a. ja stark an Aspekten des Klimawandels orientieren.

Lübeck hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. „Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen alle ihren Beitrag leisten: Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, die Zivilgesellschaft sowie die Verwaltung. Bei städtischen Vorhaben und Planungen beispielsweise sind die Klimaschutzziele konsequent zu verfolgen.“ (Quelle: www.luebeck.de)

Die Bunderepublik Deutschland hat sich u.a. dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet. Jüngste Ereignisse wie das Hochwasser in Mitteldeutschland verdeutlichen die Notwendigkeit, den Klimawandel ernst zu nehmen. Die Szenarien A und B kommen vor diesem Hintergrund nicht infrage, denn wir planen für künftige Generationen, wozu uns das Baugesetzbuch in §1 verpflichtet.

Sie schreiben: „Das Szenario D ist das einzige, bei dem mit Sicherheit davon auszugehen ist, dass Lübeck die gesetzten Klimaschutzziele auch erreichen kann.“ Insofern fragen wir uns, ob es neben dieser Feststellung überhaupt zulässig ist, andere Szenarien zu verfolgen – wenn Lübeck seine übergeordneten Ziele weiterhin ernsthaft verfolgen will. Warum in Szenario D die Klimaschutzziele erreicht werden, in Szenario C jedoch nicht, wird aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar deutlich.

[redacted]

Sie äußern zudem im Szenario D die Befürchtung, dass die meisten anderen Gemeinden in der Region Lübecks dem Beispiel Lübecks nicht folgen, was zu Lasten der Lebensqualität in Lübeck zu gehen scheint. Ein Argument, das seit Jahrzehnten z.B. bei Ausweisung von Gewerbegebieten wiederholt wird.
Dieser Kausalkette mögen wir nicht folgen. Wenn Deutschland die Klimaschutzziele einhalten will (und muss), können sich Gemeinden dem Thema langfristig nicht entziehen. Es geht eher darum, ob Lübeck selbstbewusst und mutig ist, hier voranzugehen – um sich sogar Wettbewerbsvorteile zu sichern. Andere Städte machen es vor. Das übergeordnete Ziel des „*Entwicklungsplans Kopenhagen 2025*“ ist es zu zeigen, wie Lebensqualität *durch* Klimaschutz erreicht werden kann. Lübeck sollte also Vorbild sein für Lebensqualität *und* Umweltschutz. Anders als Ihre vier Szenarien es suggerieren, halten wir das für keinen Widerspruch.

In dem von der Verwaltung ausdrücklich favorisierten Szenario C, „Beidrehen“, irritiert uns die hinterlegte Grafik, bei der die Fläche der Roddenkoppel von allen historischen Hallen, u.a. auch der Kulturwerft Gollan, entledigt ist und bis zum Traveufer gewohnt wird – offenbar sogar ausdrücklich in Einfamilienhäusern, wie der erläuternde Text beschreibt („Neue Bauflächen für Einfamilienhäuser und Wirtschaftsunternehmen entstehen verstärkt auf ungenutzten Grundstücken in der Stadt.“) Dieses, wenn auch nur skizzenhafte Bild, können wir nicht teilen.

Wir erwarten grundsätzlich eine schlüssige Verknüpfung der Themen Grünraumentwicklung (Monheim: „Planen Sie Baumschulen ein!“), Verkehrsentwicklung (auch ÖPNV, Rad und Bahn) und Flächenverbrauch (Wohnen, Arbeit, Gewerbe, Industrie).

Die „doppelte Innenentwicklung“ halten wir für grundsätzlich notwendig. "Innenentwicklung muss stets doppelt gedacht werden – im Sinne einer baulichen und zugleich einer grünen Entwicklung." (Difu). Dies sollte schon jetzt beachtet werden. Für Lübeck gilt neben der grünen Entwicklung auch noch die „blaue Entwicklung“, die Einbindung der Wasserflächen.

Wir wünschen uns einen weitergehenden Dialog, in dem Sie die Zusammenhänge vertiefen. Grundlage erster Planskizzen kann aus unserer Sicht nur das Szenario D sein. Die von Ihnen dargestellten negativen Rückschlüsse auf die Lebensqualität Lübecks müssten dann genauer beleuchtet und erläutert werden.

Wir begrüßen es sehr, dass die Hansestadt Lübeck seit einiger Zeit ihre Bürgerinnen und Bürger befragt und beteiligt, wenn es um die Entwicklung der Stadt und ihrer Zukunft geht. Die Komplexität der Themen kann und muss man den Beteiligten, Bürger:innen wie „der Politik“, zumuten.

Für einen Dialog mit Verwaltung und Politik stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

für den Vorstand

[redacted]

Hansestadt LÜBECK

Aktive Baulandentwicklung

Durch die Hansestadt Lübeck

Anlage C

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
rasmus.vonzamory@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 1. Oktober 2021

Aktive Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck

Die im Rahmen der Vorlage angedachte aktive Baulandentwicklung soll in Ergänzung zum Beschluss der Bürgerschaft VO/2020/09014 vom 27.08.2020 nach folgenden Maßgaben erfolgen:

1. Die Hansestadt Lübeck wird - unter Beachtung des §1 Abs. 3 BauGB (kommunales Planungserfordernis) und des §1 Abs. 7 BauGB (Abwägungsgebot) bevorzugt Wohnbau- und Gewerbeflächen in den Flächennutzungsplan aufnehmen, die im städtischen Eigentum stehen.
2. Die Hansestadt Lübeck und die KWL GmbH erwerben aktiv Flächen, um diese entsprechend den ermittelten Bedarfen einer gewerblichen, wohnbaulichen oder sonstigen baulichen Nutzung zuzuführen, als Kompensationsfläche zu entwickeln oder als Tauschfläche einzusetzen. Die für die Baulandentwicklung erforderlichen Kompensationsflächen nach BauGB oder Tauschflächen können auch außerhalb des Stadtgebietes liegen (sowie im Fall von Kompensationsflächen innerhalb desselben Naturraums). Die strategische Bodenbevorratung orientiert sich konsequent an den Zielsetzungen des neuen Flächennutzungsplanes.
3. Bebauungsplanverfahren auf Flächen im Außenbereich (§35 BauGB), die im zukünftigen Flächennutzungsplan als zusätzliche Wohnbau- oder Gewerbefläche dargestellt werden, werden ausschließlich eingeleitet, wenn die Flächen im Eigentum bzw. in der Verfügungsgewalt der Hansestadt Lübeck stehen oder im Wege des kommunalen Zwischenerwerbs vor Schaffung des Planungsrechtes mindestens ein Anteil von 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wird (liegenschaftliche Partizipation) und sich die Planungsbegünstigten verbindlich dazu verpflichten die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten und Folgekosten, die mit der Schaffung von Bauland verbunden sind bzw. entstehen, zu übernehmen. Dieser Beschlusspunkt wird nicht auf Bebauungsplanverfahren angewendet, die bereits eingeleitet wurden oder auf geplante Baugebiete, für die aufgrund von bestehenden politischen Beschlüssen konkrete Zielvorstellungen bestehen.
4. Die Ankaufspreise im Rahmen des Zwischenerwerbs nach Beschlusspunkt 3 orientieren sich im Regelfall am Preis für Bauerwartungsland. Grundsätzlich müssen die Ankaufspreise wirtschaftlich tragfähig sein und sämtliche Kosten, die vom Bauvorhaben hervorgerufen werden oder Voraussetzung für die Bauverwirklichung sind, berücksichtigen.

5. Die Verwaltung wird beauftragt Richtlinien zur Vergabe von städtischen Grundstücken zu erarbeiten. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielsetzungen sind zu berücksichtigen (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019).
6. Die erforderlichen finanziellen Mittel sind in den Haushalt einzustellen.

Begründung:
Aktuell wird der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck neu aufgestellt. Der Flächennutzungsplan wird die erforderlichen Wohnbau- und Gewerbeflächen bis in das Jahr 2040 darstellen. Die Hansestadt Lübeck soll in die Lage versetzt werden die Umsetzung des Flächennutzungsplanes aktiv zu steuern, um Bodenspekulationen entgegen zu wirken und die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen abzusichern. Die Grundsatzbeschlüsse sollen sowohl Gleichbehandlung als auch Transparenz für alle beteiligten Akteure gewährleisten.

Im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens orientiert sich die Auswahl von geeigneten Gewerbe- und Wohnbauflächen ausschließlich an städtebaulichen Kriterien (§1 Abs.6 BauGB). Im Einzelfall, bspw. wenn vergleichbare städtebauliche Voraussetzungen vorliegen, soll dem Belang „städtisches Eigentum“ das ausschlaggebende Gewicht für die Auswahl einer Fläche zukommen.

Die bereits bestehenden Ansätze der strategischen Bodenbevorratung der Hansestadt Lübeck und der KWL GmbH (bspw. Gewerbegebiet Kronsforder Landstraße) sind weiter auszubauen. Der Flächenerwerb ist dabei konsequent auf die Umsetzung des neuen Flächennutzungsplanes auszurichten. Aufgrund der vielen Nutzungskonkurrenzen und des hohen Flächendrucks innerhalb des Stadtgebietes sind Tauschflächen und Kompensationsflächen auch außerhalb der Hansestadt Lübeck zu erwerben. Insbesondere Landwirte sind eher an einem Tausch als an einer Veräußerung ihrer Flächen interessiert, da die Flächen im Regelfall ihre Existenzgrundlage bilden.

Durch die strategische Bodenbevorratung kann nur ein Teil der im zukünftigen Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen durch die Hansestadt Lübeck gesichert werden, weshalb durch einen Grundsatzbeschluss der anlassbezogene Zwischenerwerb im Außenbereich eingeführt werden soll. Bebauungspläne sind nach §8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Voraussetzung für die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Außenbereich (§35 BauGB) ist, dass neben der Einhaltung des Entwicklungsgebotes die Flächen entweder im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Stadt stehen oder im Wege des Zwischenerwerbs min. 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wurden. Die Hansestadt Lübeck erwirbt die zu entwickelnden Grundstücke und refinanziert die Kosten der Baulandentwicklung aus der Differenz zwischen Ankaufs- und Verkaufspreis. Die wirtschaftlich tragfähigen Ankaufspreise müssen im Rahmen einer transparenten (Vor-)Kalkulation ermittelt werden. Zielsetzung ist ein ausreichendes Angebot an baureifen Wohn- und Gewerbeflächen, die zur richtigen Zeit in der richtigen Lage und vor allem zu einem angemessenen Preis auch tatsächlich zur Verfügung stehen. Nur bei angemessenen An- und Verkaufspreisen können die

städtebaulichen Zielsetzungen abgesichert und der Bodenspekulation entgegengewirkt werden. Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren auf Flächen im privaten Eigentum sind weiterhin entsprechend der gängigen Praxis die erforderlichen Maßnahmen sowie Kosten- und Folgekosten auf die Planungsbegünstigten zu übertragen und die weiteren städtebaulichen Zielsetzungen über städtebauliche Verträge abzusichern.

Vergaberichtlinien für Flächen im städtischen Eigentum sollen transparente und einheitliche Regeln, insbesondere zur Vergabe für Einfamilienhaus- und Geschosswohnungsbaugrundstücke, schaffen. Über die Vergabekriterien sollen zudem die sozial- und wohnungspolitische Zielvorstellungen abgesichert werden (bspw. bei Einfamilienhäusern: Förderung des Ersterwerbs von Eigentum für Familien mit Kindern). In diesem Zusammenhang muss die Einführung einheitlicher Regeln zur grundsätzlichen Entscheidung zwischen Vergabe von Erbbaurechten oder Verkauf des jeweiligen Grundstücks geprüft werden. Die bestehenden wohnungspolitischen Zielvorgaben, bspw. die Quoten zum geförderten Wohnungsbau (BÜ-Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019) sind zu berücksichtigen und ggfs. für Flächen im städtischen Eigentum entsprechend der neuen Grundsätze anzupassen.

Hansestadt LÜBECK



Grundsatzbeschluss Verkehrswendeorientierter ÖPNV

Anlage D

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
michael.stoedter@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 28. Oktober 2021

Verkehrswendeorientierter ÖPNV in Lübeck

1. Wo steht der ÖPNV in Lübeck aktuell?

In der Vergangenheit wurde der kommunale ÖPNV vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck stetigen Einsparbemühungen unterzogen. Die Diskussion zur Entwicklung des Linienverkehrs von SL und LVG wurde vor allem mit Fokus auf einer Verringerung des Defizits geführt. Größere Einsparungen im Netz erfolgten 2009/2010. Im Anschluss daran wurde eine gutachterlich begleitete sog. „Liniennetzoptimierung“ gestartet, die weitere Einsparpotentiale, jedoch auch Verbesserungspotentiale identifizieren sollte. Die Maßnahmen der Liniennetzoptimierung wurden 2012/2013 umgesetzt - zusammen mit den Kürzungen von 2009/2010 sollte das politisch von der Bürgerschaft beschlossene Ziel verfolgt werden, das jährliche Defizit des Busverkehrs in Lübeck um weitere 2,5 Mio. Euro zu reduzieren.
Hierbei wurden die Taktstrukturen des sog. „Travetakt“, der auf den Hauptachsen 10-Minutentakte durch die minutengenaue Überlagerung von jeweils zwei 20-Minutententakt-Linien vorsah, aufgegeben. Erste Ansätze für das in puncto Marktdurchdringung (200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr im Jahr 2000) und Modal Split-Anteil (16 % ÖPNV-Anteil im Jahr 2000) erfolgreiche Netz wurden mit dem sog. “Busdemonstrationsvorhaben“ bereits ab Ende der 1980er Jahre entwickelt. Hierbei ging man strategisch mit einem guten Fahrplanangebot in Vorleistung, um sog. wahlfreie Fahrgäste anzusprechen. Also Fahrgäste, die andernfalls beispielsweise mit ihrem Auto fahren würden.
Bei der Liniennetzoptimierung erfolgte dagegen gutachterlicherseits eine linienhafte Optimierung mit der Frage, welche Einsparpotentiale einzelne Linien haben – ohne dies immer im systematischen Netzzusammenhang zu sehen. Beispielsweise überlagern sich im heutigen Netz nicht automatisch zwei 30-Minutentakte zu einem 15-Minutentakt oder zwei 15-Minutentakte zu einem 7,5-Minutentakt. Vielmehr kommt es vielfach zu Pulkbildungen und Doppelverkehren, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf einer Relation verkehren. Dies ist beispielsweise bei den Linien 1 und 9, 4 und 11, 11 und 21 sowie 30 und 40 der Fall. Dennoch ist zu konstatieren, dass es insgesamt gelungen ist, keine größeren flächenhaften Erschließungsdefizite im Haltestellennetz zu erzeugen und sogar neue Angebote, wie den Schnellbus vom Hbf zum Hochschulstadtteil und zur Universität (Linie 32) zu implementieren.
Insgesamt folgte die Planungsphilosophie in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des politischen Einsparziels einer nachfrageorientierten Strategie, d. h. einer maßgeschneiderten Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzer:innengruppen, also einem Angebot im Sinne einer Daseinsvorsorge vor allem für Schüler:innen, Student:innen, Senior:innen und alle weiteren Nutzer:innengruppen,die nicht Auto fahren wollen oder können. Folglich weist die Hansestadt Lübeck derzeit nur ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in). Durch dieses vergleichsweise dünn ausgeprägte Angebot teilt sich Lübeck

zusammen mit Koblenz in einer Studie der Agora Verkehrswende (laut Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten) den drittletzten Platz bei der Beliebtheit des ÖPNV in allen untersuchten Großstädten: Nur 39 % der Befragten nutzen in Lübeck gerne oder sehr gerne den ÖPNV. Bei der Zeitkartennutzung erreichte Lübeck folglich den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen.
Lag der ÖPNV in Lübeck im Jahr des letzten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2000 noch mit einer Marktdurchdringung i. H. v. 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr in der Spitzengruppe der ÖPNV-Akzeptanz mit vergleichbaren Städten, ist diese derzeit (Datenstand: 2019) mit nur noch 94 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr unterdurchschnittlich (im bundesweiten Mittel: 157 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr).
Dies schlägt sich auch im Modal Split-Anteil des ÖPNV wieder. Dieser ist in den vergangenen Jahren von 16 % (2000) auf nur noch 12 % (2017) gesunken (vgl. Tabelle 1). Das Ziel des letzten VEP, den Modal Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu heben, wurde somit ins Gegenteil verkehrt. Laut den Werten der Agora Verkehrswende hat Lübeck im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe beim Modal-Split den niedrigsten ÖPNV-Anteil. Die Modal-Split-Werte aller anderen Verkehrsmittel bewegen sich in Lübeck im Durchschnitt.

Tab. 1: Modal Split in Lübeck im Vergleich

Modal Split im Jahr 2000 (= Veröffentlichungsjahr des letzten VEP)	**Modal Split gemäß Ziel-Szenario des letzten VEP**	**Modal-Split 2017 gemäß MiD-Erhebung**
15 % zu Fuß	14 % zu Fuß	25 % zu Fuß
11 % Fahrrad	15 % Fahrrad	20 % Fahrrad
16 % ÖPNV	22 % ÖPNV	12 % ÖPNV
58 % MIV	49 % MIV	44 % MIV

Die Tatsache, dass der Modal Split-Anteil insgesamt nicht noch stärker geschrumpft ist, ist dem Umstand zuzuschreiben, dass im gleichen Zeitraum die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der ebenfalls als Teil des ÖPNV in Lübeck zu sehen ist, gestiegen ist. Schlaglichtartig sei hier verwiesen auf die fünf neuen Stationen im Stadtgebiet seit 2000 (Lübeck Flughafen, Lübeck Hochschulstadtteil, Lübeck St. Jürgen, Lübeck-Dänischburg IKEA, Lübeck-Kücknitz), das Wachstum von etwa 1.700 Fahrgästen pro Tag im Schnitt auf der Strecke Lübeck Hbf - Lübeck-Travemünde Strand (im Jahr 2010) auf 2.400 Fahrgäste pro Tag (im Jahr 2019) sowie die insgesamt wachsende Zahl von Fahrgästen am Hauptbahnhof von 20.000 Ein-/Umsteigern pro Tag (im Jahr 2010) auf 24.000 (im Jahr 2019).
Die geringe Nutzung der Busse bringt auch hohe Mobilitätskosten mit sich. Diese sind, gemessen in Defizit pro Personenkilometer, mit 15,9 ct/Personenkm bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV relativ hoch (bundesweiter Median bei 10,32 ct/Personenkm). Die Ursache hierfür liegt in einer sehr niedrigen Auslastung der Busse von lediglich 14,52%. Das bundesweite Mittel bei reinen Busunternehmen liegt eigentlich bei rund 25 %. Dies ist bei der Frage nach dem Nutzen-Kosten Verhältnis der Einsparungen von 2009/2010 sowie der Umsetzung der Liniennetzoptimierung zu berücksichtigen.
Angesichts der geringen Marktdurchdringung und der geringen Auslastung stellt sich auch die Frage, inwieweit der Busverkehr in Lübeck in seiner heutigen Form einen sinnvollen ökologischen Beitrag leistet. So liegt der „Break-Even-Verbrauch“, bei dem die Busflotte genauso viel Treibstoff pro Fahrgast benötigt wie der PKW pro Insasse, derzeit bei einer durchschnittlichen Auslastung

von etwa 10 % (laut „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“). In Anbetracht weiterer Effizienzgewinne im Automobilsektor wird dieser Wert in der Zukunft vermutlich noch höher liegen.
Insgesamt kann damit das Fazit gezogen werden, dass der ÖSPV in Lübeck mittels einer nachfrageorientierten Strategie konsequenten Einsparungen unterzogen wurde, hierbei jedoch gleichzeitig an die Grenzen dessen gekommen ist, was ökologisch (Auslastung) und wirtschaftlich (Mobilitätskosten) noch sinnvoll erscheint.

2. Welche Chancen und Risiken bietet ein Festhalten an einer nachfrageorientierten ÖPNV-Strategie?

Ein Festhalten an der nachfrageorientierten Ausgestaltung bietet vor allem den Vorteil, keine zu hohe Belastung des kommunalen Haushalts hervorzurufen. Für eine verkehrswendeorientierte Strategie müssten dagegen - nach Ausschöpfen der Potentiale zur Optimierung des vorhandenen Netzes - finanzielle Mittel neugeordnet werden, um erstmal mit einem guten Angebot an Stellen mit hohem Potential gezielt in Vorleistung zu gehen. Dieses in Vorleistung gehen müsste ggf. erstmal über mehrere Jahre durchgezogen werden, bevor es strategisch in einem potentiellen Mehr an Fahrgästen verfängt. Dies birgt natürlich Risiken, auch vor dem Hintergrund, dass noch gar nicht gesagt werden kann, wie nachhaltig sich das Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie zuungunsten des ÖPNV verändert hat.
Eine nachfrageorientierte Strategie bietet hier den Vorteil, nicht zu große Risiken und Wagnisse einzugehen. Vielmehr ließen sich maßgeschneiderte Angebote für heutige Haupt-Nutzer:innengruppen nach wie vor gut auf diese zuschneiden, z. B. durch eine nachfrageorientierte Ausrichtung an Schulzeiten oder Schichtwechselzeiten großer Arbeitgeber:innen.
Gleichzeitig birgt die nachfrageorientierte Strategie die Gefahr der weiteren Marginalisierung des ÖPNV; dieser könnte weiterhin für viele Bürger:innen als keine ernstzunehmende Alternative zum Auto wahrgenommen werden. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass Bürger:innen, die den ÖPNV zur Zeit durchaus aus idealistischen Motiven nutzen, durch mögliche Versprechen der Automobilindustrie zu Null-Emissionen-Fahrzeugen irgendwann auch dauerhaft dem ÖPNV als Kund:innen verloren gehen (z. B. Effekt des sog. Mental Rebound bei E-Autos).
Bei steigender Effizienzoptimierung der Kfz-Verbräuche insgesamt könnte der ÖPNV zudem den ökologischen Vorteil irgendwann vollends einbüßen. Der ÖPNV hätte dann nur noch eine soziale Funktion und Bedeutung (Daseinsvorsorge).
Eine alleinige Fokussierung auf Nachfrageorientierung und Kostenoptimierung birgt zudem das Risiko, aus dem Blick zu verlieren, dass eine Angebotsoptimierung nicht automatisch eine Defizitsteigerung bedingt, sondern auch die Erträge steigern und die Mobilitätskosten senken kann.

3. Welche Chancen und Risiken bietet eine verkehrswendeorientierte ÖPNV-Strategie?

Die Hansestadt Lübeck bietet aufgrund ihrer Größe sowie ihrer Stadtstruktur mit historischer Altstadt und umgebenen Stadtquartieren mit z.T. gründerzeitlicher, dichter Bebauung sowie kompakter Siedlungsstrukturen umliegender Stadtteile theoretisch ideale Voraussetzungen für ein

gutes ÖPNV-Angebot. Ausnahme bildet hier allein der z.T. ländlich prägte Süden des Stadtgebiets. Mit einer verkehrswendeorientierten Strategie, einem neuen Netz, welches nach dem Prinzip eines Integralen Taktfahrplans (ITF)[1] aufgebaut ist, mehr Tangentialverbindungen- und Schnellbusverbindungen sowie insgesamt dichtere Takte und eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln bietet, ließen sich in den letzten Jahren verloren gegangene Kund:innengruppen zurück bzw. neue hinzugewinnen. Dies kann in einem ersten Schritt über eine Optimierung des vorhandenen Netzes (z. B. dichtere Takte durch den Abbau von Doppelverkehren) und im zweiten Schritt durch eine Ausweitung des Leistungsangebotes erfolgen.
In zahlreichen Kommunen wird der Weg einer Verkehrswendeorientierung beschritten, wie auch die Vergleichszahlen aus dem „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“ zeigen. Allerdings ist kontrastierend zu Lübeck herauszustellen, dass andernorts das Handeln hin zu einem stärkeren Angebot von Kontinuität von teilweise den 1990er Jahren bis heute geprägt war. Lübeck beschritt diesen Weg auch im Wesentlichen bis Anfang der 2000er, stagnierte dann und nahm letztlich ab 2009/2010 im Wesentlichen nur noch Einsparungen am Netz vor.
Vor diesem Hintergrund ist ein Paradigmenwechsel hin zu verkehrswendeorientierten Fahrplänen mit diversen Herausforderungen – sowohl an die Politik, als auch den Aufgabenträger wie auch dem Verkehrsunternehmen – verknüpft. Auch der Herausforderung, nicht die Bürger:innen zum Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV zu bewegen, sondern primär wahlfreie Fahrgäste anzusprechen, die bislang dem Auto den Vorzug geben.
Grundsätzlich verspricht sich der Aufgabenträger von einer Strategie im Sinne der Verkehrswende eine bessere Marktdurchdringung mit höheren Fahrgastzahlen für den ÖPNV. Hierfür spricht auch der angedachte Ausbau des Angebots auf der Schiene (Regio-S-Bahn Lübeck): Ein qualitativ hochwertiges, nachgeordnetes ÖPNV-Netz zur Feinverteilung kann mit als Erfolgsfaktor zum nachhaltigen Erfolg dieses Systems beitragen und die Argumentationsgrundlage der HL gegenüber dem Land zur Verbesserung der Takte im SPNV verbessern. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass in Lübeck angesichts der guten Nutzer:innenzahlen der Vergangenheit noch ein großes Potential für Fahrgastzuwächse gegeben ist – ggf. ist dieses Potenzial mit fortschreitendem demografischem Wandel mittlerweile sogar noch höher.

4. Welche Chancen und Risiken bieten moderne Möbilitätsangebote?

Unabhängig von der Frage nach einem nachfrageorientierten oder verkehrswendeorientierten System macht es Sinn, moderne Mobilitätsangebote zu integrieren. Diese sind beispielsweise in der Form von Rufbussen (ASTi und On-Demand-Systeme, wie LÜMO) oder anderen Sharing-Systemen (z.B. Fahrradverleihsystem) dazu geeignet, ein zunehmend multimodal denkendes Zielpublikum anzusprechen und die Flexibilität in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu verbessern, hin zu einem 24/7-Angebot. Bei allen Chancen, die dies zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

[1] Grundsatz eines sog. Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, nicht jede Linie einzeln zu betrachten, sondern die Fahrpläne verschiedener Buslinien und Bahnlinien mit Augenmerk auf Abstimmung integriert zu betrachten. Beim ITF werden Fahrpläne so konstruiert, dass sie immer an der gleichen Symmetrieminute gespiegelt sind - die Umsteigezeiten sind dadurch bei der Hinfahrt und der Rückfahrt identisch. Man spricht dann auch von einem symmetrischen Fahrplan. Im Ergebnis führt dieses Fahrplanmodell zu besseren Anschlüssen. Sowohl zwischen Bus und Bus - als auch zwischen Bus und Zug.

des ÖPNV bietet, ist jedoch gleichzeitig zu konstatieren, dass diese Systeme rein quantitativ nicht das nötige Volumen für die Verkehrswende mit sich bringen.
Im Rahmen einer nachfrageorientierten Strategie bieten beispielsweise On-Demand-Systeme die Möglichkeit, für ökologische Optimierung zu sorgen, indem schwach ausgelastete Fahrten im Linienverkehr ersetzt werden – hierbei steht jedoch die Frage im Raum, wie bei zwangsläufig limitierten Kapazitäten in Bezug auf die eingesetzten On-Demand-Fahrzeuge und das Fahrpersonal tatsächlich verlässliche und verbindliche Angebote kreiert werden können, die in puncto Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit bei den Fahrgästen erfolgreich verfangen.
Im Rahmen einer verkehrswendeorientierten Strategie bieten On-Demand-Systeme die Möglichkeit eines Angebotsausbaus in Teilen der Stadt, in denen es bislang aufgrund der Straßenverhältnisse nicht möglich war, ÖPNV anzubieten. So besteht die Chance, mit derlei Systemen neue Angebote auf Relationen, die bislang nicht bedient wurden, auf Quartiersebene oder in der Nacht zu etablieren. Im Sinne einer Ausweitungsstrategie besteht so die Möglichkeit, neues Fahrgastpotential zu erschließen. Auch in diesem Anwendungsfall ist jedoch die Frage zu klären, wie ein plausibles Konzept erstellt werden kann, damit Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit gewährleistet werden können.
So sehr solche Systeme in bestimmten Nischen wertvolle und sinnvolle Ergänzungen darstellen können, bleiben sie in Bezug auf die beförderten Mengen limitiert - allein aufgrund der Tatsache, dass aus wirtschaftlichen Gründen die Menge an Fahrzeugen und Faher:innen gewissen Grenzen unterliegt und damit limitiert bleibt.

5. Auf welche Strategien setzten das Land, Nachbarkommunen und benachbarte Landkreise?

Schleswig-Holstein blickt inzwischen auf eine lange Tradition des Angebotsausbaus der NAH.SH und deren Vorgänger LVS und auch auf die Zeit davor zurück: Bereits lange vor der Regionalisierung, also der offiziellen Übertragung der Verantwortung für den SPNV in die Zuständigkeit der Bundesländer, wurde in Schleswig-Holstein 1986 Dank damals avantgardistischen Engagements des Landes in Kooperation mit der damaligen Bundesbahn mit Einführung des Regionalschnellbahn-Konzeptes ein bundesweit beachteter Maßstab gesetzt. Vorher folgte das Angebot auf der Schiene einer strikt nachfrageorientierten Strategie mit einer Orientierung auf Schul- und Pendlerzeiten. Bahnstrecken, wie beispielsweise Kiel - Eckernförde - Flensburg und Husum - Tönning - Bad St. Peter-Ording waren in den 1980er Jahren noch akut von Einstellung und Stilllegung bedroht. Es gab keinen Taktverkehr, die letzten Züge fuhren am frühen Abend und an den Wochenenden war das Angebot noch einmal mehr ausgedünnter. Der neue Ansatz bestand dann ab 1986 aus Takt und Tempo; verlässliche Verbindungen wurden über den kompletten Tag hinweg geschaffen, rund um die Uhr und mit guten Anschlüssen. Letztlich wurde mit einem gutem Angebot in Vorleistung gegangen, um einen breiteren Kundenkreis anzusprechen. Infolge war eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf zuvor tot geglaubten Strecken möglich. Im weiteren Verlauf wurden mit großem Erfolg dann auch die Bahnstrecken Bad Segeberg - Neumünster, Barmstedt - Henstedt-Ulzburg, Tondern - Niebüll und Burg West - Burg auf Fehmarn reaktiviert.

Zunehmend ist zudem zu konstatieren, dass selbst sehr ländlich geprägte Regionen innerhalb von Schleswig-Holstein, wie die Kreise Rendsburg-Eckernförde (+45% Fahrplan-km) und Schleswig-Flensburg (+40% Fahrplan-km) diesen Weg beschreiten und ihre Angebote im Busverkehr massiv ausweiten und im Sinne eines ITF vertakten.

Ein anschauliches Beispiel für einen seit vielen Jahren erfolgreich betriebenen Verkehrswendeorientierten ÖPNV im städtischen Kontext bietet die Stadt **Flensburg** (95.000 Einwohner:innen) mit ihren 10-Minuten-Taktachsen: So wird auf den Hauptachsen tagsüber gut merkbar alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit geboten. Dies ist möglich durch die Überlagerung von zwei Linien, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren. Eine umfassende Busbeschleunigung dient dort der Unterfütterung des Erfolgs, steigert die Zuverlässigkeit und sorgt für psychologische Vorteile beim Fahrgast. Flensburg hatte trotz der im Vergleich zu Lübeck geringen Stadtgröße dadurch 2019 eine Marktdurchdringung von etwa 172 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Im September 2021 wurde in Flensburg montags bis freitags die Hauptverkehrszeit auf einigen Linien (1, 3 und 7) bis 22 Uhr verlängert, sodass seitdem auf zwei Hauptachsen (Am Lachsbach – Innenstadt und Twedter Plack – Innenstadt) auch nach 20 Uhr noch ein 10-Minutentakt angeboten werden kann (bislang: um diese Uhrzeit 30-Minutentakt). Ein Ausbau auf weiteren Relationen und eine Ausweitung der Hauptverkehrszeit bis 22:30 Uhr sind bis 2024 geplant. Nachdem 2020 mit der Linie 5 die zweite Ringlinie in Betrieb genommen werden konnte, soll bis 2027 eine dritte Ringlinie entstehen. Zudem steht im Raum, die bisherigen 10-/20-Minutentakte zu 7,5-/15-Minutentakten weiter zu verdichten. Eine Grundsatzentscheidung hierzu soll mit dem neuen RNVP im Jahr 2022 getroffen werden,
Auch in der **Landeshauptstadt Kiel** findet seit einiger Zeit ein stetiger Ausbau des ÖPNV statt. So wurde beispielsweise bei der Schnellbuslinie 60S der Takt von einem 30-Minutentakt im Jahr 2016 zu einem durchgehenden 15-Minutentakt im Jahr 2021 verdichtet. Auch auf der Stammlinie 11 konnte der Takt verdichtet werden: Diese verkehrt nun teilweise alle 7,5 Minuten. Mitte 2020 wurde zudem ein neues Nachtbusnetz eingeführt, dass in der ganzen Woche verkehrt und Verbindungen im 30- oder 60-Minutentakt vorsieht. Insgesamt wurde das Leistungsangebot der KVG in Kiel 2011 bis 2021 um 23,5 % ausgebaut. Die Marktdurchdringung des Kieler Busangebots betrug 2019 136 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Darüber hinaus soll in mehreren Schritten in den kommenden Jahren eine Attraktivierung der Fördeschifffahrt, die in den lokalen ÖPNV eingebunden ist, stattfinden. Die Linie F 2 (West-Ost-Linie) wurde beispielsweise von einem 30-Minutentakt stellenweise auf einen 15-Minutentakt verdichtet, eine Ausweitung auf weitere Tageszeiten sowie eine Verbesserung der Linie F1 (Nord-Süd-Linie) stehen in weiteren Schritten in den nächsten Jahren an.
In der **Hansestadt Rostock**, die in puncto Stadtstruktur und Einwohnerzahl am besten mit Lübeck vergleichbar ist, sorgte der dort gut ausgebaute kommunale ÖPNV mit Bus und Straßenbahn 2019 für eine Marktdurchdringung von 200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Ein Ausbau des Angebots erfolgte dort in den vergangenen Jahren dergestalt, dass eine Taktverdichtung auf nachfragestarken Relationen mit der Reduktion des Angebots in Bereichen des Netzes mit schwächerer Nachfrage einher ging – und so die Fahrgastzahlen insgesamt gesteigert werden konnten. Durch diese Strategie konnte in den vergangenen Jahren ein 10-Minuten-Takt auf allen wichtigen Hauptstrecken im Stadtgebiet eingeführt werden, der sich stellenweise auf einigen Relationen zu einem 5-Minuten-Takt überlagert. Weitere Angebotsmaßnahmen waren ein Ausbau des Abend- und Nachtverkehrs, die Einführung einer Expressbuslinie durch den Warnowtunnel sowie eine Verbesserung der Quartierserschließung.

Nachdem alle Potentiale der o. g. Strategie ausgeschöpft waren, beschloss die Bürgerschaft eine Angebotsoffensive mit 10% mehr Fahrleistung im Busbereich, um ab Sommer 2022 in einer Reihe von Großwohnsiedlungen 10-Minuten-Takte einführen zu können. Ebenso wurde durch die Bürgerschaft der Auftrag zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für drei weitere Straßenbahnneubaustrecken erteilt.

Ein Blick in weitere Oberzentren in Norddeutschland zeigt, wie groß in Lübeck das Potential für eine Ausweitung des ÖPNV sein kann (vgl. Tab. 2).

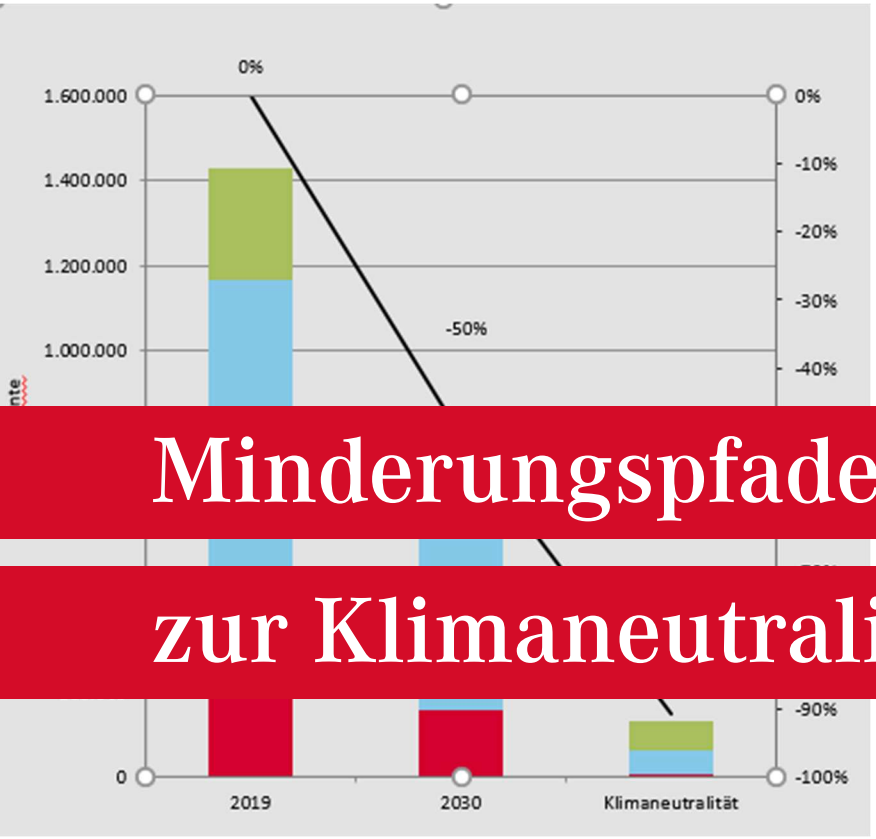
Tab. 2.: Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

Kommune	**Marktdruchdringung des Angebots der kommunalen Verkehrsunternehmen (in ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr)**
Flensburg	172
Kiel	136 (nur KVG, ohne Förderschifffahrt)
Neumünster	34
Lübeck	94
Schwerin	175
Rostock	200

6. Mit welcher Strategie kann der ÖPNV einen wertvollen Beitrag zur gewünschten Verkehrswende liefern?

Mit dem bestehenden Angebot kann der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende in Lübeck leisten. Um den Busverkehr zu einem der Träger der Verkehrswende zu machen, muss ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen werden und ein Prozess zur Entwicklung von verschiedenen Konzepten und Ideen hin zur weiteren Ausweitung des Angebots gestartet werden. Hierzu soll der Auftakt des neuen VEP den Startschuss geben.
Hiermit sind keine Angebotserweiterungen nach dem „Gießkannenprinzip“ gemeint. Vielmehr strebt der Aufgabenträger an, die Marktdurchdringung und damit auch den Modal-Split-Anteil des ÖPNV über eine gezielte Angebotsoptimierung zu erhöhen, um so den ÖPNV zu einer Säule der Verkehrswende machen zu können.

Hansestadt LÜBECK



Minderungspfade zur Klimaneutralität in Lübeck

Anlage E

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Klimaleitstelle
(0451) 112 3919
birte.froehlich@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 13. Oktober 2021

Minderungspfade zur Klimaneutralität in Lübeck

Die Verwaltung kommt mit der Aufstellung des Masterplans Klimaschutz dem Auftrag aus dem Klimanotstandsbeschluss (VO/2019/07738) nach, die Treibhausgas (THG)-Emissionen drastischer zu senken, um den Beitrag Lübecks zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C zu erfüllen. Ziel auf lokaler Ebene ist die Halbierung der THG-Emissionen bis 2030 (Referenzjahr 2019) und mittelfristig das Erreichen der Klimaneutralität (bis 2040). Mit Klimaneutralität wird das Gleichgewicht zwischen dem Ausstoß von Treibhausgasen und deren Aufnahme aus der Atmosphäre bezeichnet.

Ein Vergleich der gesetzten Ziele in Lübeck mit den Zielen der Bundes- und der EU und dem Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) sind in Abbildung 1 dargestellt. Der SRU hat das 1,5 Grad Ziel auf Deutschland übersetzt und dabei eine lineare Abnahme angenommen. Mit dem Ziel, die Klimaneutralität 2040 zu erreichen, verfehlt Lübeck gemäß dieser Grafik knapp das 1,5 Grad Ziel. Da sich die Erreichung der Klimaneutralität jedoch immer auf ein „Treibhausgas Budget" bezieht und nicht linear erfolgt, kann Lübeck auch mit einem späteren Zeitpunkt der Klimaneutralität das 1,5 Grad Ziel noch einhalten. Voraussetzung dafür ist jedoch jetzt zu handeln, um frühzeitig eine große Menge an Treibhausgasen einzusparen.

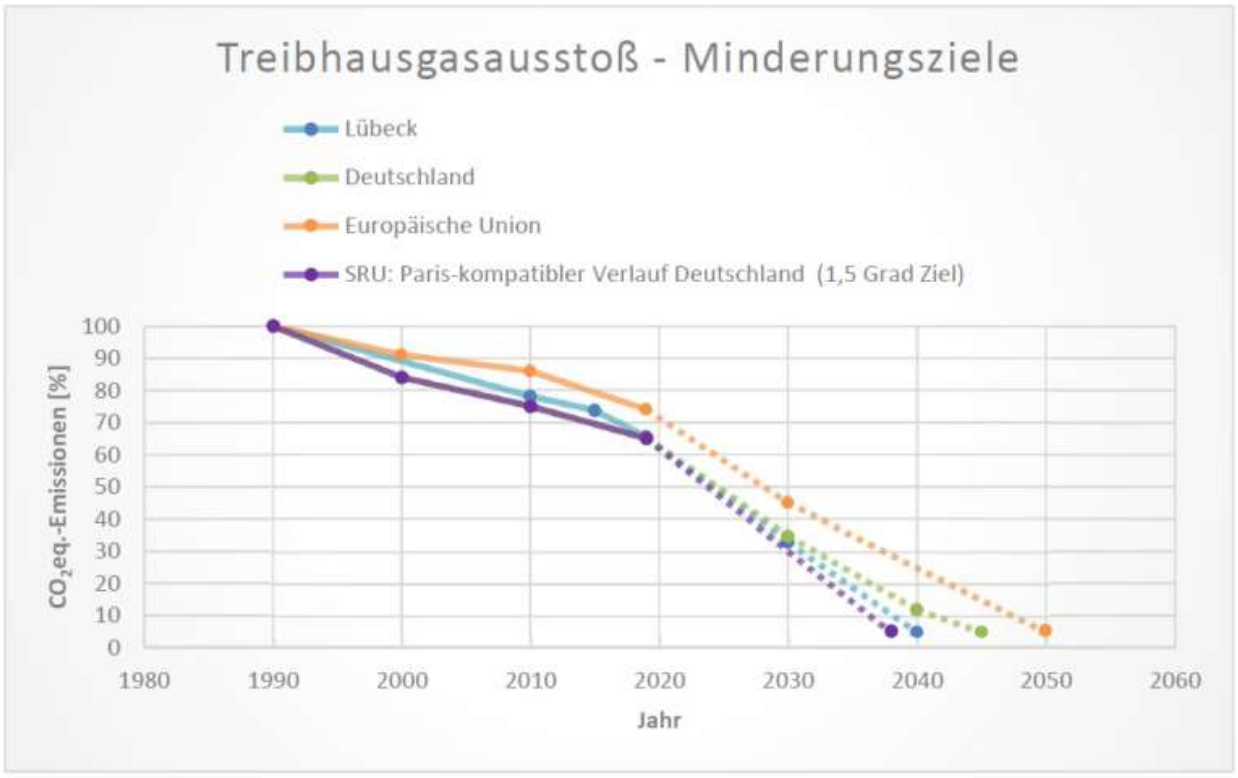


Abbildung 1: Darstellung der Minderungsziele im Vergleich: SRU 1,5 Grad Ziel (lila), Lübeck klimaneutral 2040 (blau), Deutschland klimaneutral (grün), Europäische Union (orange)

Der Masterplan Klimaschutz wird derzeit in einem großen Beteiligungsprozess erarbeitet, um das vorhandene Potenzial zur Einsparung von THG-Emissionen und zur Senkung des Endenergiebedarfs mit realistischen und umsetzbaren Maßnahmen zu hinterlegen. Die Minderungspfade für Treibhausgase stellen dar welche Menge an Treibhausgasen, aufgeteilt nach Verursachern, eingespart werden muss, um Klimaneutralität zu erreichen.

Die Senkung des Energiebedarfs und somit auch der Treibhausgasemissionen erfolgt unter Berücksichtigung der drei E´s: Einsparung, Effizienzsteigerung, Erneuerbare Energien. Zunächst muss die Menge benötigter Energie durch Sparmaßnahmen gesenkt werden. Dies können bauliche Maßnahmen wie z.B. energetische Sanierungen oder anwendungsbezogene Maßnahmen sein. Durch die Erhöhung der Energieeffizienz kann bei weniger benötigter Energie der gleiche Nutzen erzielt werden. Hierfür werden meist neue Technologien verwendet. Durch dieses Vorgehen sinkt die Menge an benötigter Energie stark, sodass die restliche Energie durch Erneuerbare Energieproduktion gedeckt werden kann.

Minderungspfade für Treibhausgasemissionen für Lübeck

Die Minderungspfade für die Hansestadt Lübeck wurden auf der Basis eines Gutachtens „Potentialanalyse und Szenarien der Hansestadt Lübeck“ (*link folgt*), der aktuellen Treibhausgasbilanz 2019 (*https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/treibhausgasbilanz.html*) , der Beratung und dem Sachstandsbericht des European Energy Awards (VO/2021/09802) und der Fachkräfte der Klimaleitstelle erstellt. Aus dem Gutachten wurden die Zielpfade übernommen. Die im Gutachten ebenfalls vorgeschlagenen operativen Ziele sind teilweise nicht auf die Lübecker Verhältnisse

anwendbar oder die kommunale Verwaltung hat keinen Einfluss, daher können sie erst nach Einordnung und Bewertung im Masterplanprozess einbezogen werden.

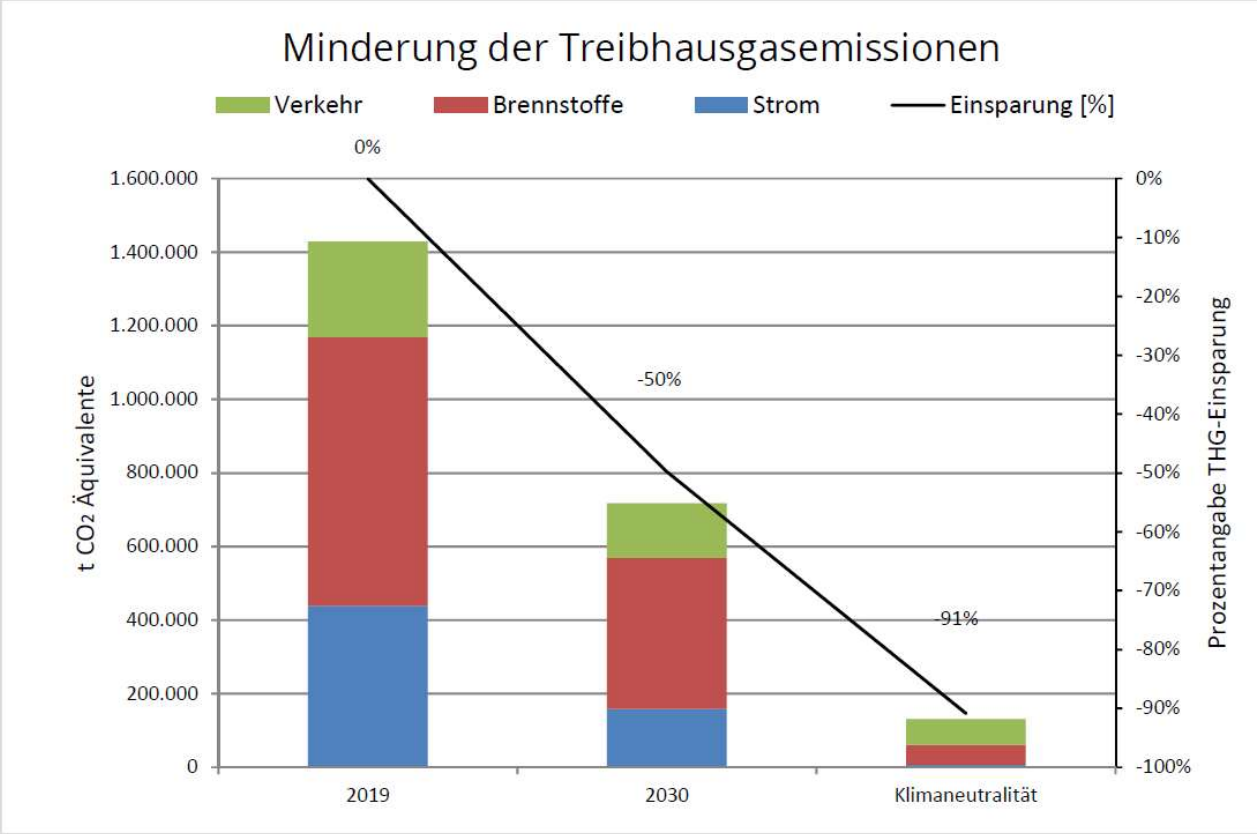


Abbildung 2: Minderung der Treibhausgasemissionen vom Startwert 2019 auf 50% bis 2030 und Klimaneutralität bis 2040 (Quelle: Gutachten energielenker 2021)

In der THG-Bilanzierung wird unterschieden zwischen den Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr durch Kraftstoffverbrauch, aus der Strom- und Wärmeproduktion. Nur die energetischen Emissionen auf dem Stadtgebiet Lübeck werden erfasst.

Abgeleitet auf den Energiebedarf ergibt sich bis 2030 damit eine:

- Einsparung von Gas und Öl um 45%
- Einsparung von fossilen Kraftstoffen um 40%
- Einsparung von Treibhausgasen aus der Landnutzung um X %
- Verdreifachung der erneuerbaren Wärme
- Verdopplung des erneuerbaren Stroms
- Erhöhung der Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet um X Tonnen/Jahr

Die nicht-energetischen Ziele (Landnutzung und Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet) werden im Verlauf des Masterplanprozesses weiter präzisiert.

Das Ziel der Klimaneutralität bedingt, dass im Jahr 2040 fast der gesamte Wärme-, Strom- und Kraftstoffbedarf in Lübeck aus erneuerbaren Quellen gedeckt wird.

Um bis 2030 die Hälfte der THG-Emissionen einzusparen und bis spätestens 2040 die Klimaneutralität zu erreichen, wird der Masterplan Klimaschutz geeignete Maßnahmen aufzeigen. Wichtig ist die konsequente Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen in allen Verwaltungsbereichen und der Politik. In allen strategischen, insbesondere langfristigen Planungen müssen die Minderungspfade als verbindliches Ziel mit aufgenommen werden (z.B. in der Wärme- und Verkehrsplanung).

Zur Erstellung des Masterplans Klimaschutz werden in internen und externen Beteiligungsrunden Maßnahmen und Aktivitäten zu den Themenfeldern Mobilität, Energie & Bau, Ressourcenschutz, Wirtschaft und Landnutzung & Boden für die kommunale Ebene erarbeitet. Auch die Querschnittsfelder Digitalisierung, Öffentlichkeitsarbeit und Umweltbildung werden mit betrachtet, um die Klimaschutzmaßnahmen effektiv auszugestalten.

Die gesetzten Klimaziele in Lübeck sind auch abhängig von der Bundes- und Landesgesetzgebung, dem Ausbau und der Nutzung geeigneter Fördermittelprogramme sowie dem Handeln der Gesamtgesellschaft. Die Verwaltung muss ihrer Vorbildwirkung in der Gesellschaft gerecht werden.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10105
öffentlich

Lübeck, 11.05.2021

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Piroska Csösz (E-Mail: piroska.csoesz@luebeck.de Telefon: 122-2300)

AUSTAUSCHVORLAGE zu VO/2020/08956: Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.10.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.11.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
23.11.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Das beiliegende Konzept wird als Grundlage für die Modernisierung und künftige Entwicklung des Wochenmarktwesens in städtischer Hand beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Bereich Recht	Keine rechtlichen Bedenken
Bereich Haushalt und Steuerung	Zustimmung
Bereich Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung
Bereich Melde-und Gewerbeangelegenheiten	Zustimmung

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Eine Betroffenheit von Kindern und Jugendlichen ist nicht gegeben.

Die Maßnahme ist:	x	neu
	x	freiwillig
		vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	x	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	x	Ja – Begründung:

Die Versorgung mit regional produzierten Lebensmitteln kann aufgrund des kürzeren Weges zum Kunden zu CO2-Einsparungen führen.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

In den vergangenen Jahren konnte in der Hansestadt Lübeck ein Rückgang des Marktgeschehens beobachtet werden. Der allgemeine Trend des sich verändernden Kaufverhaltens hat im Ergebnis auch vor dem Lübecker Wochenmarkt und seinen unterschiedlichen Standorten nicht Halt gemacht. Immer weniger Menschen kaufen regelmäßig auf dem Wochenmarkt ein. Zudem hat die flächendeckende Entwicklung von Vollsortimentern und Discount-Märkten mit Frischeangebot im gesamten Stadtgebiet, auch die zuletzt entstandenen vier größeren Lebensmittelversorger im Altstadtkern, zu einem weiteren Abfluss von Kaufkraft an einzelnen Standorten des Wochenmarktes geführt. Verbunden mit dauerhaft hohen Verwaltungskosten und einer seit Jahren stagnierenden Marktgebühr führte dies in der Folge beim BgA Märkte zu erheblichen Defiziten, die sich in den vergangenen drei Jahren auf rd. 520.000 Euro summieren. Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften hält daher eine Neubetrachtung des Lübecker Wochenmarktwesens für zwingend geboten.

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Steigerung der Attraktivität und eine Modernisierung des Lübecker Wochenmarktwesens und seiner Standorte mit Verbleib in städtischer Hand
- Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Lübecker Wochenmarktes durch u.a. angepasste Angebote
- Sicherstellung eines dauerhaft ausgeglichenen Haushalts

Ein finanziell auskömmlicher, zukunftsfähiger Betrieb des Marktwesens in städtischer Hand mit einem attraktiven Angebot an Waren ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Im beiliegenden Konzept, welches hier in überarbeiteter Fassung vorgelegt wird, soll im Einzelnen dargestellt werden, welche Maßnahmen zu treffen sind, um dieses Ziel zu erreichen. Die daraus folgenden notwendigen Änderungen der Marktfestsetzung, der Wochenmarktsatzung sowie der Marktgebührensatzung stellen dafür eine zwingende Voraussetzung dar und werden durch die Verwaltung über separate Beschlussvorlagen der Bürgerschaft vorgelegt.

Anlagen:

Konzeptpapier „Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck“

Senator Sven Schindler

Wirtschaft und Soziales
2.280 – Wirtschaft und Liegenschaften
Bereichsleitung

Lübeck, 19.04.2021
Auskunft: Piroska Csösz
Telefon: 122-2300
e-mail: piroska.csoesz@luebeck.de

Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung

II. Ausgangslage

1. **Marktstandorte**
2. **Personelle Ausstattung und Personalkosten**
3. **Finanzielle Rahmenbedingungen**

III. Neuorganisation des Wochenmarktwesens mit Verbleib in städtischer Hand

IV. Ergebnis /Zusammenfassung

Anhänge

I. Einleitung

Das Lübecker Wochenmarktgeschehen ist zuletzt vermehrt ins öffentliche Bewusstsein gekommen. Zum einen wurde Kritik laut, die sich im Wesentlichen auf Rahmenbedingungen an einzelnen Standorten bezog, zum anderen wurde mit Fortschreiten der Covid-Pandemie eine deutlich erhöhte Kundenfrequenz auf einzelnen Marktstandorten sichtbar, die sich – nach nunmehr über einem Jahr Dauer der Pandemie, zu verfestigen scheint.

Gleichwohl ist in Bezug auf das Lübecker Wochenmarktwesen insgesamt in den letzten Jahren ein allgemeiner Niedergang sichtbar geworden, der sich sowohl an den Kundenzahlen als auch in Anzahl und Vielfalt der Markthändler ablesen lässt. Darüber hinaus stehen an einigen Standorten die örtlichen Rahmenbedingungen, Parkplatzmangel, Fehlen öffentlicher Toiletten etc. in der Kritik. Sichtbares Zeichen für diese Entwicklung sind der Meesenplatz, aber auch der Brolingplatz. Sie waren bis in die 1990er Jahre gut besetzte, stark frequentierte und beliebte Wochenmarktplätze.

Bereits in der Vergangenheit wurde vereinzelt versucht, das Wochenmarktwesen der Hansestadt wieder zu stärken. Den Forderungen nach einer Verbesserung der baulichen Situation wurde in den letzten Jahren z.B. am Brolingplatz durch eine neue Platzgestaltung nachgekommen, bei der rund 800.000 Euro in Tiefbaumaßnahmen und das WC-Gebäude investiert wurden. Zu einer signifikanten Zunahme an Marktbesuchern hat dies dort jedoch zunächst nicht geführt, statt dessen ist die Zahl der Händler:innen weiter zurückgegangen. Die flächendeckende Entwicklung von Vollsortimentern und Discount-Märkten mit Frischeangebot im gesamten Stadtgebiet, auch die zuletzt entstandenen vier größeren Lebensmittelversorger im Altstadtkern, hat zu einem weiteren Abfluss von Kaufkraft an einzelnen Standorten des Wochenmarktes geführt. Um frisch und preisgünstig einzukaufen ist heutzutage der Gang zum Wochenmarkt längst nicht mehr erforderlich.
Dem entgegen steht die Entwicklung z.B. auf dem Brink, der sich in den letzten Jahren steigender Besucherzahlen und einer deutlichen Zunahme neuer Händler erfreut, obwohl sich die örtlichen Rahmenbedingungen nicht verändert haben. Stabil zeigt sich die Situation in Travemünde oder Schlutup, wo sich auch bedingt durch den Tourismus in den Sommermonaten ein reges Markttreiben beobachten lässt.

Der aus den o.g. Gründen sichtbare Rückgang des Marktgeschehens in den letzten Jahren, verbunden mit dauerhaft hohen Verwaltungskosten und einer seit Jahren stagnierenden Marktgebühr führte in der Folge beim BgA Märkte (Betrieb gewerblicher Art) zu erheblichen Defiziten, die sich allein in den vergangenen drei Jahren auf über 522.000 Euro summierten.

Folgende Ziele sollen mit dem neuen Marktkonzept erreicht werden:

- Steigerung der Attraktivität und eine Modernisierung des Lübecker Wochenmarktwesens
- Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Lübecker Wochenmarktes und seiner Standorte
- Sicherstellung eines dauerhaft ausgeglichenen Haushalts
- Erhebung einer differenzierten Marktgebühr auf m²-Basis (gem. gesonderter Vorlage)

Mit dem vorliegenden Papier sollen Vorschläge für Maßnahmen vorgestellt werden, die zur Erreichung der o.g. Ziele führen können. Die Änderung der aktuellen Wochenmarktsatzung sowie der Gebührensatzung für Wochenmärkte zum 4. Quartal 2021 sind hierfür notwendige Voraussetzung.

Das Papier gliedert sich in zwei Teile: Im ersten Teil wird die Ausgangslage durch einen Überblick über die Marktstandorte in den einzelnen Stadtteilen aufgezeigt sowie die aktuelle Ertragslage der einzelnen Standorte (s. Anhang 1) dargestellt. Ferner werden die personelle Ausstattung und die Personalkosten dargestellt und die finanziellen Rahmenbedingungen nebst einer Darstellung der aufgelaufenen Defizite erläutert. Im zweiten Teil werden schließlich inhaltlich-organisatorische Vorschläge unterbreitet, die einen Weiterbetrieb in

städtischer Hand ermöglichen und umzusetzende Maßnahmen für die einzelnen Wochenmarktstandorte beschrieben.

Im Herbst 2019 hat sich eine Arbeitsgruppe aus neun Lübecker Markthändler:innen („AG Markt“) gebildet, die sich in mehreren Treffen, zuletzt im März 2021, mit der Verwaltung über Ziele ausgetauscht und Ideen und Vorschläge zur Verbesserung des Lübecker Wochenmarktes entwickelt hat. Dabei wurden konkrete Themen und Lösungen diskutiert, und die Wünsche und Anregungen der AG für bestimmte Standorte aufgenommen. Maßnahmen und Vorschläge, die kurzfristig umsetzbar sind, wurden z.T. sofort realisiert. Eine Übersicht der Vorschläge mit Bewertung und aktuellem Sachstand ist beigefügt (s. Anhang 3, S. 27).

Das vorliegende Konzept enthält Ergebnisse und Überarbeitungsvorschläge aus den diversen Treffen der „AG Markt“ und liefert Antworten zu Fragen aus der ersten Gremienrunde. Die Entwicklung des Konzeptes im Zeitablauf:

- Ende 2018 erste Überlegungen zum neuen Marktkonzept
- Einbindung der Marktbeschicker:innen zur Ideenfindung: Treffen mit der „AG Markt“ in 2019, 2020, 2021
- Parallele Aufstellung des Konzeptes und Umsetzung erster Ideen (Entwurf neuer Schilder, Sanierung Gebäude Brink)
- Veröffentlichung Marktkonzept Ende 2020
- Erste Gremienrunde Frühjahr 2021 mit Verbesserungswünschen aus der Politik
- März 2021 letztes Treffen der „AG Markt“ mit Abstimmung weiterer Hinweise

II. Ausgangslage

1. Die Marktstandorte

Der Lübecker Wochenmarkt findet wöchentlich Montag bis Samstag an elf Standorten statt. An einigen Standorten (u.a. Markt a. d. Markt, Travemünde, Brolingplatz) finden 2x wöchentlich und an einem Standort (Brink) 3x wöchentlich Markttage jeweils ganz- oder halbtags statt. Zudem gibt es Standorte (u.a. Hasenweg, Moisling, Schlutup) an denen nur einmal wöchentlich Markttag ist. Insgesamt gibt es wöchentlich in Lübecks Stadtgebiet 17 Gelegenheiten für einen Wochenmarktbesuch. Die Marktstandorte befinden sich zum Teil auf Grundstücken, die dem Verwaltungsvermögen des BgA Märkte zugehörig sind, aber auch auf öffentlichen Verkehrsflächen und auf privaten Grundstücksflächen.
(siehe dazu Anhang 1. Tabelle der Marktstandorte S. 28)

2. Personelle Ausstattung und Personalkosten des Wochenmarktbetriebes

Die Wochenmärkte binden Personalkapazitäten von 2,75 VZÄ: eine Teilzeitkraft (Sachbearbeitung Debitorenmanagement im Innendienst (EG 08) sowie zwei Ganztagskräfte im Außendienst (EG 04), zuzüglich anteilig die Sachgebietsleitung Wirtschaft und Märkte (A12, mit 10 %).
Die Aufgaben im Innendienst bestehen im Wesentlichen in der Bearbeitung von Händler-Bewerbungen, dem Erstellen von Zulassungs- und Änderungsbescheiden und die dadurch ausgelösten Aufgaben der Buchhaltung, das Weiterleiten von Schadensmeldungen, die Einleitung/Beauftragung, Kontrolle, Abnahme und Abrechnung von Beschaffungen, Reinigungs- und Reparaturaufträgen. Ferner gehört die Bearbeitung von Widersprüchen und die Mitarbeit bei Klageverfahren sowie die Kalkulation der Wochenmarktgebühren zum Aufgabengebiet. Für das Debitorenmanagement werden neben der Überwachung und Verfolgung säumiger Zahler, sämtliche kassierte Barbeträge der Außendienstmitarbeiter kontrolliert, gebucht und für das Rechnungsprüfungsamt prüffähig aufbereitet. Außerdem liegen hier die Kontrolle der Strommünzen und die Entleerung der Münzautomaten an den

einzelnen Standorten. Generell ist die Tätigkeit durch eine ständige Präsenz und Ansprechbarkeit sowohl für den Außendienst, die Wochenmarkthändler:innen, andere städtische Bereiche, Behörden und nicht zuletzt die Bürger:innen geprägt.
Die Aufgaben im Außendienst umfassen neben dem Öffnen und Schließen der Märkte die Bereitstellung von Strom, die Einweisung von Tageshändler:innen, das derzeit teils noch praktizierte Abkassieren vor Ort, die Ausgabe von Strommünzen, die Sicherstellung der Verkehrssicherheit und das Einhalten der Marktsatzung. Dienstbeginn auf vormittags stattfindenden Märkten ist 05:45 Uhr, bei dem ganztägigen Markt in der Innenstadt ist abends eine Anwesenheit bis ca. 19:30 Uhr notwendig.

3. Finanzielle Rahmenbedingungen

Wie bereits oben erwähnt, ist ein auskömmlicher Betrieb des Wochenmarktes seit Jahren nicht gegeben. Da jedoch (gem. §§75 ff. Gemeindeordnung in Verbindung mit § 6 Kommunalabgabengesetz) ein ausgeglichener Haushalt des Lübecker Marktwesens als Betrieb gewerblicher Art (BgA) anzustreben ist, ist eine Neubetrachtung zwingend geboten. Benutzungsgebühren sollen dabei so bemessen werden, dass sie die erforderlichen Kosten der laufenden Verwaltung und Unterhaltung der öffentlichen Einrichtung decken. Die Kosten sind nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu ermitteln.
Eine dauerhaft nicht kostendeckende Gebühr ist gleichzusetzten mit einer freiwilligen Leistung. Für freiwillige, das heißt nicht auf Gesetz oder Verordnung beruhende Aufwendungen und Auszahlungen ist unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit grundsätzlich ein strenger Maßstab anzulegen. Durch die Übernahme oder die Ausweitung bestehender freiwilliger Aufgaben darf das Ziel, zum nächst möglichen Zeitpunkt wieder aus eigener Kraft dauerhaft einen strukturell ausgeglichenen Haushalt zu erreichen und die aufgelaufenen Jahresfehlbeträge zurückzuführen, nicht gefährdet werden. Entsprechende finanzielle Mehrbelastungen sind daher durch zusätzliche Konsolidierungsmaßnahmen in gleicher Höhe an anderer Stelle zu kompensieren. Die Hansestadt Lübeck hat sich auf Basis des Finanz-ausgleichsgesetzes (FAG) § 11 mittels öffentlich-rechtlichem Vertrag über Konsolidierungs-hilfen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein vertraglich gebunden.

Grundlage der Standgebühr ist die gültige Marktgebührensatzung. Auf Grundlage der Jahresergebnisse und unter Berücksichtigung der zukünftigen Personal- und Sachkosten sind die Gebühren zu kalkulieren.

Die Gebühr wird nach laufenden Frontmetern (bei max. 3m Tiefe) berechnet und beträgt derzeit 2,26 EUR/Meter zuzüglich Umsatzsteuer. Seit 2010 wurden durch den BgA Märkte aktualisierte Gebührenkalkulationen vorgenommen, jedoch nicht umgesetzt. Eine Gebührenanpassung ist zuletzt zum 01.01.2011 erfolgt. Infolge stetig gestiegener Kosten, insbesondere der Personalkosten, Unterhalt und interne Leistungsabrechnungen ist jährlich ein steigendes Defizit aufgelaufen. Die Fehlbeträge der vergangenen drei Jahre belaufen sich (gerundet) p.a. auf:
2018 -157.410,00 Euro,
2019 -187.042,00 Euro,
2020 -177.906,00 Euro.
Bei gleichbleibender Gebühr ergibt sich für das Jahr **2021** ein weiterer Unterschuss.

Mit einer kalkulierten Gebühr i.H.v. 4,46 Euro/laufendem Meter, bei gleichbleibender Kostenstruktur, wäre eine Kostendeckung von 100% in 2021 erreichbar gewesen. Da eine Gebührenanhebung in 2021 nicht mehr für das gesamte Jahr erfolgen dürfte, muss die Kalkulation für 2021 bzw. 2022 entsprechend angepasst werden.

Die Versorgungskosten (Strom) für die Marktteilnehmer werden einzeln nach Marktgebührensatzung erhoben und inkl. Umsatzsteuer abgerechnet. Die Kosten für Wasser

sind in den Standgebühren enthalten.
Die Sachkosten, welche direkt einzelnen Standorten zugerechnet werden können, sind Kosten für Bereitstellung von Toilettenanlagen bzw. Mobiltoiletten sowie die Wegestrecken-entschädigung und Mautgebühren des Außendienstes.

Nachfolgend wird dargestellt, wie sich die Gebührenkalkulation des Wochenmarktes auf Basis der Kosten von 2020 (unter Berücksichtigung der Personalkosten von 2021) auswirkt. Da das Jahr 2021 noch nicht abgeschlossen ist, wird mit einer prognostizierten Einnahme i.H.v. rd. 187.000 Euro gerechnet. Die angegebenen Werte stellen eine formale beispielhafte Berechnungsgrundlage dar; hinsichtlich der tatsächlichen Gebühr können sich geringfügige Änderungen ergeben. Es wird auf die separate Vorlage zur Gebührensatzung verwiesen. Zum Vergleich die aktuellen Wochenmarktgebühren in der Region s. Anlage 2, Seite 25.

Die Kostenaufteilung im Einzelnen:

Kalkulation Gebühr 2021	**Wochenmarkt**	**Stromverkauf**	**Kontrolle**
Schlüssel Verteilung VW	**95%**	**5%**	**100%**
ILA und Infrastrukturkosten (VKSt.)	108.794,10 €	5.726,01 €	**114.520,10 €**
Leitung (VKSt.)	4.879,54 €	256,82 €	**5.136,36 €**
Interner Service (VKSt.)	11.852,98 €	623,84 €	**12.476,82 €**
SGL Wirtschaft und Märkte	10.133,74 €	533,35 €	**10.667,10 €**
Marktaufsicht	64.822,35 €	3.411,70 €	**68.234,06 €**
Marktaufsicht	64.822,35 €	3.411,70 €	**68.234,06 €**
Debitorenmanagement	51.552,08 €	2.713,27 €	**54.265,35 €**
Sach- und Bewirtschaftungskosten	35.418,41 €	1.864,13 €	**37.282,54 €**
Personal- und Sachkosten	**352.275,56 €**	**18.540,82 €**	**370.816,38 €**
Kalkulatorische Kosten	**18.105,10 €**	**952,90 €**	**19.058,00 €**
Summe der Einzelkosten	**370.380,66 €**	**19.493,72 €**	**389.874,38 €**
Gebührenfähige Kosten	**370.380,66 €**	**19.493,72 €**	**389.874,38 €**
Einkaufkosten Strom		**0,25 € / kwh**	
Gesamtkosten	**370.380,66 €**	**59.971,97 €**	
Gebührenleistung	**83.000 lfd. Meter**	**161.913 kw/h**	
gültiger Gebührensatz (netto)	**2,26 € / lfd. Meter**	**0,25 € / kwh**	Kosten kwh Netto
Solleinnahmen	**187.580,00 €**	0,12 €	Kosten Vertrieb
Jahresüber- / -unterschuss	**-182.800,66 €**		
neuer Gebührenvorschlag (netto)	**4,46 €**	**0,37 €**	

***** ILA und Infrastrukturkosten (wie z.B. Miete Flächen/Gebäude etc.)

Wie oben ausgeführt, ist ein weiterhin defizitärer Betrieb nicht zulässig. Folgerichtig sind Maßnahmen umzusetzen, die die Kosten des Betriebs nachhaltig senken können, ohne zu qualitativen Einbußen zu führen.
Um dauerhaft eine möglichst niedrige Gebühr zu erheben und gleichzeitig das vorhandene hohe Defizit zu vermeiden, sind neben organisatorischen auch umfangreiche technische Modernisierungen in die Infrastruktur und die Digitalisierung zur Umstellung der Verwaltungsprozesse erforderlich. Durch die Bewirtschaftung einiger Standorte außerhalb der Marktzeiten (Parkraumbewirtschaftung; Nutzung als Veranstaltungsfläche usw.) können weitere Einnahmen erzielt werden.
Zusätzliche Einsparpotenziale sind durch organisatorische Umgestaltungen (Aufbau- und Ablauforganisation) sowie einer verbesserten technischen Ausstattung zu erzielen.
Sponsoring des Marktgeschehens über Zuwendungen z.B. in Baumaßnahmen ist aus Sicht der Verwaltung als Lösung für das Defizit dauerhaft nicht geeignet.

III. Neuorganisation des Wochenmarktwesens mit Verbleib in städtischer Hand

Ein finanziell auskömmlicher, zukunftsfähiger Weiterbetrieb des Marktwesens in städtischer Hand mit einem attraktiven Angebot an Waren ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Nachfolgend soll im Einzelnen dargestellt werden, welche Maßnahmen zu treffen sind, um dieses Ziel zu erreichen. Die entsprechende Änderung der Wochenmarktsatzung sowie der Marktgebührenordnung ist dafür eine zwingende Voraussetzung und muss zeitnah erfolgen. Wie oben bereits ausgeführt, ist die Deckung des Defizits handlungsleitend. Um nicht weiterhin defizitär handeln zu müssen, sind umfangreiche organisatorische, personelle und strukturelle Veränderungen umzusetzen.

Aus den unter II. gemachten Ausführungen und der beschriebenen personellen Ausstattung wird deutlich, dass ein dauerhaft auskömmliches Wochenmarktwesen nicht durch personelle Einsparungen (selbst bei einer Reduzierung von Wochenmarkttagen) zu erreichen sein wird. Berücksichtigt man Urlaubs- und Krankheitstage wäre selbst bei einer Halbierung der Flächen bei gleichbleibender Zahl der Markttage (Montag-Samstag) ein Unterschreiten der Personalausstattung im Innendienst von einer halben Stelle und im Außendienst von zwei Stellen nicht durchführbar. Die große räumliche Distanz zwischen den einzelnen Standorten mit z.T. längeren Anfahrtswegen sowie die hohe zeitliche Belastung durch Ganztags- bzw. Nachmittagsmärkte erfordern den Einsatz von zwei Außendienstkräften.

Investitionsbedarf - technische Modernisierung /Digitalisierung

Neben der technischen Modernisierung der Marktstandorte (Stromzähler, Wasserzufuhr) sowie der baulichen und optischen Erneuerungen (Beschilderung, Fahrradstellplätze, Toiletten) zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist die umfängliche Digitalisierung sämtlicher Verwaltungsvorgänge vorgesehen. Dies betrifft insbesondere die Abrechnungs-, Reservierungs- und Zahlungsmodalitäten. Damit soll eine deutliche Verbesserung und Verschlankung der internen Verwaltungsanteile erreicht werden. Der Umgang mit Bargeld und handgeschriebenen Quittungen vor Ort am Markttag soll aufgegeben werden. Sämtliche Buchungsvorgänge von Dauer- und Tageshändler:innen, das Abrechnen der Stromverbräuche bis hin Aufstellen der Verkaufswagen an den jeweiligen Standorten werden digital umgesetzt und sollen möglichst automatisiert werden. Hierfür sind allerdings erhebliche Investitionen in die Strominfrastruktur der einzelnen Plätze notwendig. Hier werden insbesondere mit den bereits laufenden Digitalisierungsprojekten der Hansestadt mögliche Synergiepotenziale gesehen, u.a. soll der Einsatz von LAN und webbasierten Lösungen für die Marktverwaltung umgesetzt werden.
Für die technische Aufrüstung und Umrüstung der verwaltungsseitigen Aufgaben wird mit Investitionen i.H.v. rd 40.000 Euro kalkuliert. Für Investitionen in die Infrastruktur (hier insbesondere die grundhafte Oberflächensanierung am Brink) wird mit ca. 1.400.000 Euro gerechnet (Stand 2020).

Einsatz von Marketingmaßnahmen

In Zusammenarbeit mit der Lübeck Travemünde Marketing (LTM) wurden Ideen zur Konzeption von Marketingmaßnahmen entwickelt, die nachfolgend vorgestellt werden:
Ziel ist es, die einzelnen Standorte und ihr Angebot bekannt zu machen und eine deutliche bessere Kundenansprache zu erreichen. Wochenmärkte nehmen in erster Linie eine Funktion als Nahversorger wahr und richten sich entsprechend an die Zielgruppe der Bewohner:innen des jeweiligen Stadtteils. Ausgewählte Standorte (Brink aufgrund des Angebots, Travemünde aufgrund der Lage) können darüber hinaus auch aus touristischem Blickwinkel heraus in den Fokus rücken. Sowohl bei Bürger:innen als auch Gästen lässt sich

als Zielgruppe der Wochenmärkte das liberal-Intellektuelle Milieu und insbesondere das sozial-ökologische Milieu benennen. Beide Gruppen sind sehr qualitätsbewusst. Ein optimales Produkt überzeugt diese Zielgruppen und lässt sie zu guten Kund:innen werden; auf das reine Marketing ist dabei weit weniger zu fokussieren als auf das Thema Qualitäts- und Produktentwicklung. Frische, Regionalität und umfängliche Sortierung des Warenangebotes wird von diesen Zielgruppen vorausgesetzt.
Das Einkaufen auf dem Wochenmarkt ist als Gesamterlebnis zu inszenieren, die Steigerung der Aufenthaltsqualität (Sitzmöglichkeiten, Verkostungsmöglichkeiten und kleine Gastronomiekonzepte) sind dabei entscheidend ebenso das Anliegen, mit dem Einkauf etwas Gutes zu tun und regionale Händler:innen und Produzierende zu unterstützen.
Werden oben genannte Maßnahmen der Qualitätssicherung und -steigerung konsequent verfolgt, „bewirbt“ der Markt sich „quasi selbst“. Die Kund:innen werden zu Botschaftern des Wochenmarktes. Ein vertrauensvolles Empfehlungsmarketing wird somit mittelfristig zu einer wahrnehmbaren Frequenzsteigerung führen.

Flankierend hierzu soll ein klassischer Marketingmix unterstützend wirken, bestehend aus Medienangeboten, die über die einzelnen Marktstandorte zu informieren:
Regelmäßige, dauerhafte Anzeigen/Advertorials in örtlichen Medien (Print und Digital), Auslage von Infoflyern und Aushang von Plakaten mit Terminen und Öffnungszeiten in Bürgerbüros, Büchereien, Stadtteiltreffs etc. sowie einer Infoseite auf der Homepage der Hansestadt.

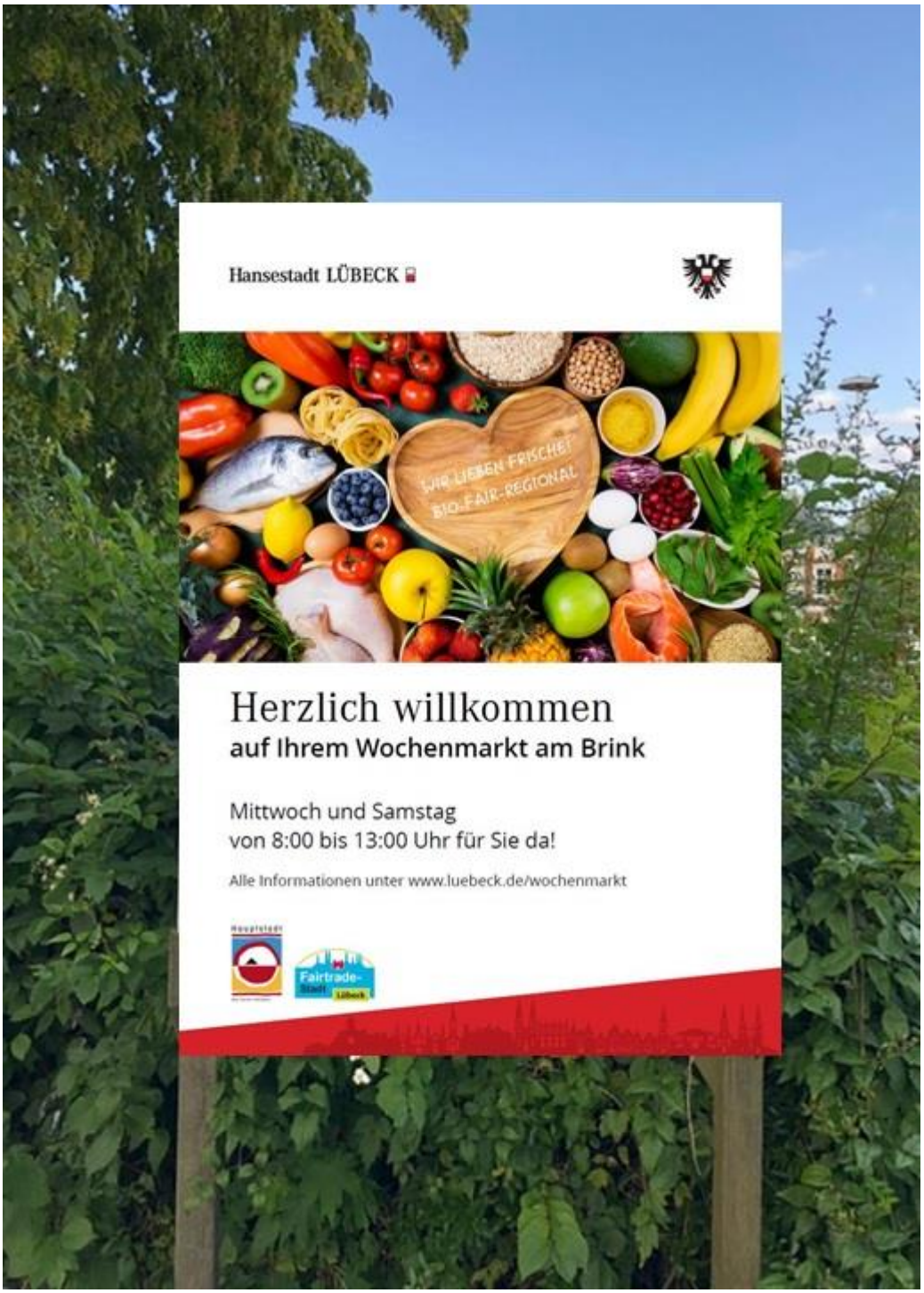
Mittels eines gezielten Medienangebotes sollen Gäste/Touristen auf die Marktstandorte aufmerksam gemacht und regionale Spezialitäten beworben werden; insbesondere gilt dies mit Blick auf die Standorte Travemünde (für Sommergäste) und Brink (ganzjährig für Gäste der Hansestadt).

Im Einzelnen können dies durch persönliche Beratung Callcenter/Counter speziell für Gäste in Ferienwohnungen umgesetzt werden, die Auslage von Infoflyern in der TouristInformation Hansestadt Lübeck und Travemünde, auf einer Microsite auf www.luebeck-tourismus.de sowie Bewerbung über social media Kanäle des Lübeck Travemünde Marketings.

Eine Aufmerksamkeitssteigerung der Wochenmärkte kann ergänzend dazu durch punktuelle Aktionsinhalte erreicht werden, die, neben der Information zu Termin, Ort und Öffnungszeiten, intensiv über social media und Pressearbeit kommuniziert werden. Folgende Aktionen sind hierfür für die einzelnen Standorte zu entwickeln:
• „Motto-Tage“ zu saisonalen Produkten (Frühlingsblumen, Spargel, Erdbeeren, Hering, Rhabarber, Äpfel, Kartoffeln, Kürbis, Weihnachtsbäume etc.)
• (Kinder-)aktionen zu Festtagen (Ostern, Pfingsten, Advent/Weihnachten)
• Info-Aktionstage: Infos über social media und vor Ort. Infos zu Anbaubedingungen und Tierhaltung, Infos zu Blumen und Pflanzen bei Gärtnereien, Rezepte zu saisonalen Artikeln, Kinderführung über den Wochenmarkt mit Infos zu einzelnen Produkten.
• Vorstellung einzelner Händler:innen/ Produzierender und ihrer Geschichten
Als erste Maßnahmen können kostenarm im Rahmen der städtischen Dienstleistungen folgende Leistungen kurzfristig umgesetzt werden bzw. sind bereits in Umsetzung:
Homepage: www.luebeck.de/wochenmarkt
Neue attraktivere Ausschilderung der Wochenmarktstandorte
Schaltung von Hinweisen auf den digitalen Hinweistafeln der Bürgerservice-Büros.

Je nach Intensivität des Umsetzungswillens sind nach Schätzungen der LTM hierfür ca. 0,7 VZÄ Personalstellen einzuplanen. Die Aufgabe kann sowohl in der Kernverwaltung angesiedelt, an stadtnahe Gesellschaften oder auch an Drittanbieter/Dienstleister abgegeben werden. Für operative Marketingmittel wird eine Basisausstattung von 18.000 Euro per anno als valide Größe angenommen.

Da diese Kosten aus gebührenrechtlicher Sicht nicht zum Betrieb des Wochenmarktes zu zählen sind, sind sie nicht gebührenrelevant. In eine Gebührenkalkulation dürfen nur die zur Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Ausgaben einbezogen werden (§6 Abs. 2 KAG). Ausgaben für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sind nicht zwingend erforderlich zum Betrieb des Wochenmarktes, sie haben allenfalls fördernden Charakter. Die Öffentlichkeitsarbeit kommt vielmehr direkt den Markthändlern zugute, nicht der öffentlichen Einrichtung „Wochenmarkt“ als solcher. Dies bedeutet, dass die Marketingkosten durch die Markthändler:innen bzw. Dritte direkt aufgewendet werden müssten. Eine Einschätzung, in welcher Höhe die Umsetzung von Marketingmaßnahmen mit dem Ziel einer möglichst niedrigen finanziellen Belastung der Markthändler:innen in Einklang zu bringen sein wird, kann an dieser Stelle nicht abgegeben werden.



Konzentration der Wochenmarktstandorte

Mit elf Wochenmarktstandorten ist die Hansestadt Lübeck, auch unter Berücksichtigung des vorhandenen sehr gut ausgebauten Angebots an Nahversorgern und Discount-Märkten, deutlich überversorgt. Ein Indiz dafür ist der Rückgang der Frequenzen auf Standorten, an denen sich in den letzten Jahrzehnten noch ein lebhaftes Marktgeschehen abgespielt hat. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass sich Standorte dauerhafter Beliebtheit erfreuen, obwohl dort in den letzten Jahren keinerlei aktive Unterstützung oder Steuerung des Marktgeschehens durch die Hansestadt stattgefunden hat.

Ein wesentlicher Ansatz zur Verbesserung der Situation des Lübecker Wochenmarktwesens ist die Konzentration auf einzelne Standorte, die aufgrund ihrer Lage und Qualität überhaupt geeignet erscheinen, in positiver Weise von den o.g. Maßnahmen zu profitieren und die entsprechend Entwicklungspotenziale vorweisen. Festzustellen ist, dass ein Standort, wie z.B. der Markt auf dem Markt vergleichsweise geringe Entwicklungsperspektiven bietet, da bspw. eine Ausweitung des Sortimentes an der starken Konkurrenz des Innenstadt Einzelhandels (Lebensmittel-Nahversorger) scheitern dürfte. Zudem fehlt außerhalb der touristischen Saison die nötige Kundenfrequenz, um ausreichenden Umsatz sicherzustellen.

Angesichts der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen der Hansestadt Lübeck und des Ziels, die Marktgebühren in einem wirtschaftlich verträglichen Rahmen zu halten, wird der Unterhalt von finanziell nicht tragfähigen Wochenmarktstandorten nicht länger realisierbar sein.

Die Zulassung des Lübecker Wochenmarktes erfolgt über einen Festsetzungsbescheid des Ministeriums für Wirtschaft des Landes SH. Zur Abänderungen dieses Bescheids müssen die Voraussetzungen nach der Gewerbeordnung gegeben sein. So kann (nach § 69b, Abs. 3 S.2 GewO) auf Antrag des Veranstalters die zuständige Behörde die Festsetzung des Marktes aufheben, jedoch nur, wenn die Durchführung der Veranstaltung dem Veranstalter nicht zugemutet werden kann. Die strengen gesetzlichen Regelungen schützen im Kern die wirtschaftlichen Interessen der Marktbeschicker:innen. Ob die Aufgabe einzelner Standorte wegen Unzumutbarkeit der Durchführung von der zuständigen Behörde anerkannt wird, kann derzeit nicht mit Sicherheit vorausgesetzt werden. Die Hansestadt Lübeck wird jedenfalls mit den hier genannten Argumenten dahingehend hinwirken.
Bei einer Reduzierung der Standorte wäre es jedoch möglich, mehr Beschicker:innen auf einzelnen Standorten zu konzentrieren, um so zu einer Belebung beizutragen. Insgesamt soll der Fokus auf einer Verbesserung des Angebotes liegen, flankiert von Maßnahmen zur Modernisierung und Aufwertung einzelner Standorte, die teilweise bereits umgesetzt worden sind.
Umfangreichere bauliche Maßnahmen, wie z.B. die Erneuerung von Oberflächen auf Marktstandorten, müssen in die Gebührenkalkulation einbezogen werden. Damit wäre die Maßgabe einer möglichst gering zu haltende Gebühr infrage gestellt.

Nachfolgend werden für jeden der elf derzeit bestehenden Standorte Maßnahmen vorgestellt, die zu einer Verbesserung beitragen können. In diesem Zuge wird vorgeschlagen, einzelne Marktstandorte nicht weiter als (öffentlich-rechtlicher) Wochenmarkt zu betreiben, bzw. durch den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zu betreuen, oder an einzelnen Standorten Markttage zu streichen.

IV Übersicht der Maßnahmen für einzelne Wochenmarktstandorte:

Brink (Markttage Di + Do + Sa)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

- Weiterbetrieb des Wochenmarktstandortes
- Veränderung im Aufbau der Marktstände mit dem Ziel einer besseren Kundenführung (ist derzeit in Umsetzung)
- Optische Verbesserungen und Erneuerung der Beschilderung, Fahrradständer, Müllbehälter (z.T. in Umsetzung)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität / Anordnung von Imbisswagen; Café-Angebot
- Sanierung des Markthäuschens, Öffnen der Toilette für Kund:innen (bereits erfolgt)
- Erhöhung der Auslastung, Sortimentserweiterung insbesondere am Samstag (derzeit Vollauslastung)
- Ggf. Ausweitung der Marktzeiten am Donnerstag
- Konzeption und Organisation von Sonderveranstaltungen
- Nutzung des Platzes außerhalb der Marktzeiten als bewirtschafteter Parkplatz für ca. 40 Stellplätze; zuzüglich kostenpflichtiger Stellplätze für ca. 15 Marktfahrzeuge

Begründung:

Die steigende Nachfrage nach Standplätzen sowie die anhaltend hohe Qualität des Angebotes führen bereits jetzt zu einer sehr hohen Kundenfrequenz insbesondere an Samstagen. Mit Fertigstellung des Baugebietes an der Wasserkunst ist weiterhin eine deutlich höhere Kundenfrequenz zu erwarten. Eine Erweiterung der Sortimente ist angesichts der Größe des Standortes und seines Besatzes auf hohem Niveau angesichts derzeitiger Vollauslastung nur noch begrenzt möglich. Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurden bereits umgesetzt oder sind derzeit in Arbeit.





Brolingplatz (Markttage Mi + Sa)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

- Weiterbetrieb des Wochenmarktstandortes
- Erhöhen der Auslastung am Samstag durch Akquisition neuer Beschicker:innen
- Sortimentserweiterung
- Gezielte Akquisition von Imbissangeboten, insbesondere für Mittwoch

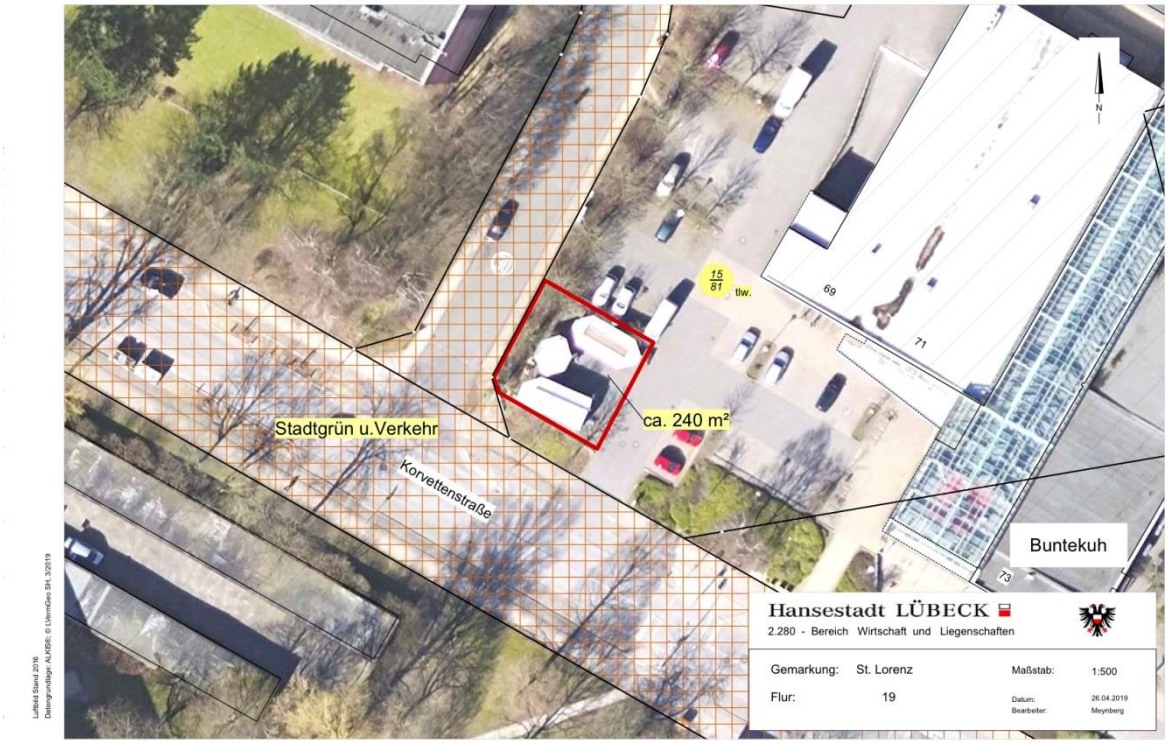
Begründung:

Der Brolingplatz wurde vor einigen Jahren grundhaft instandgesetzt, ein WC Gebäude mit öffentlich zugänglichen Toiletten wurde ergänzend neu errichtet (Kosten rd. 800.000 EUR). Der Platz verfügt über eine hohe Aufenthaltsqualität.



Buntekuh (Markttag Fr)

13:00 Uhr – 17:00 Uhr



Vorschlag:

- Erhalt des Standplatzes für Verkaufswagen auf Mietbasis
- Jedoch keine Betreuung durch Bereich Wirtschaft und Liegenschaften/Markt am Standort

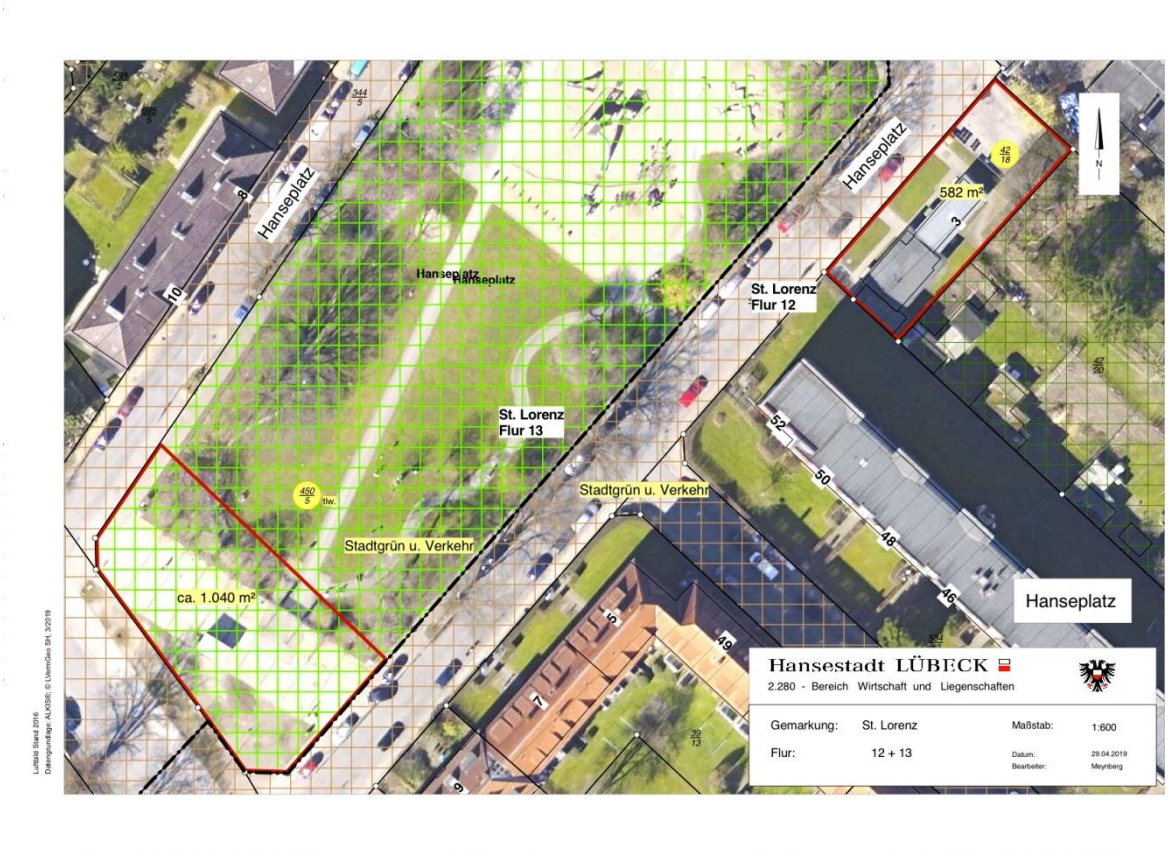
- Weiterführung über direkte Anmietung beim Eigentümer EKZ

Begründung:

Eine finanziell auskömmliche Betreuung ist angesichts des geringen Besatzes von derzeit drei Beschicker:innen nicht möglich. Mit Schließung des EKZ sind keine Toiletten für die Händler:innen vorhanden, diese müssten für jeden Markttag extra bereitgestellt werden. Die Fläche befindet sich auf dem Parkplatz des EKZ und ist nicht im Eigentum der HL. Sobald das EKZ umgebaut werden sollte, entfällt die Aufstellfläche. Der Eigentümer des EKZ hat sich bereit erklärt, die Standflächen zunächst weiterhin zur Verfügung zu stellen.

Hanseplatz (Markttag Fr)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

- Weiterbetrieb des Wochenmarktstandortes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität, Erneuerung der Beschilderung (erfolgt)
- Akquirierung zusätzlicher Beschicker:innen / Sortimentsausweitung (umgesetzt)
- Akquirierung von Imbiss-Angeboten (erfolgt)

Begründung:

Der Standort erfreut sich im Quartier dauerhafter Beliebtheit, eine gezielte Sortiments-erweiterung erscheint möglich. Da sich in der Nachbarschaft zunehmend kleine Büro-/ Dienstleistungsunternehmen angesiedelt haben, soll das Imbiss-Angebot ausgeweitet werden, um den Markt insbesondere in der Mittagszeit attraktiv zu machen.

Hasenweg (Markttag Mi)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

- Weiterbetrieb des Wochenmarktstandortes
- Sortimentsausweitung durch Akquirierung zusätzlicher Beschicker:innen ist erfolgt
- Ggf. Prüfung der Vermietung der freibleibenden Restfläche für Dauerparkierung

Begründung:

Eine finanziell auskömmliche Betreuung ist angesichts der erfolgreichen Akquisitionstätigkeit in den vergangenen Monaten und des deutlich angestiegenen Besatzes wieder möglich geworden. Derzeit läuft der Standort unter Vollauslastung. Daher soll der Standort nicht aufgegeben werden, insbesondere, da sich in unmittelbarer Nachbarschaft neues Wohnen entwickelt.

Kücknitz (Markttag Fr)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

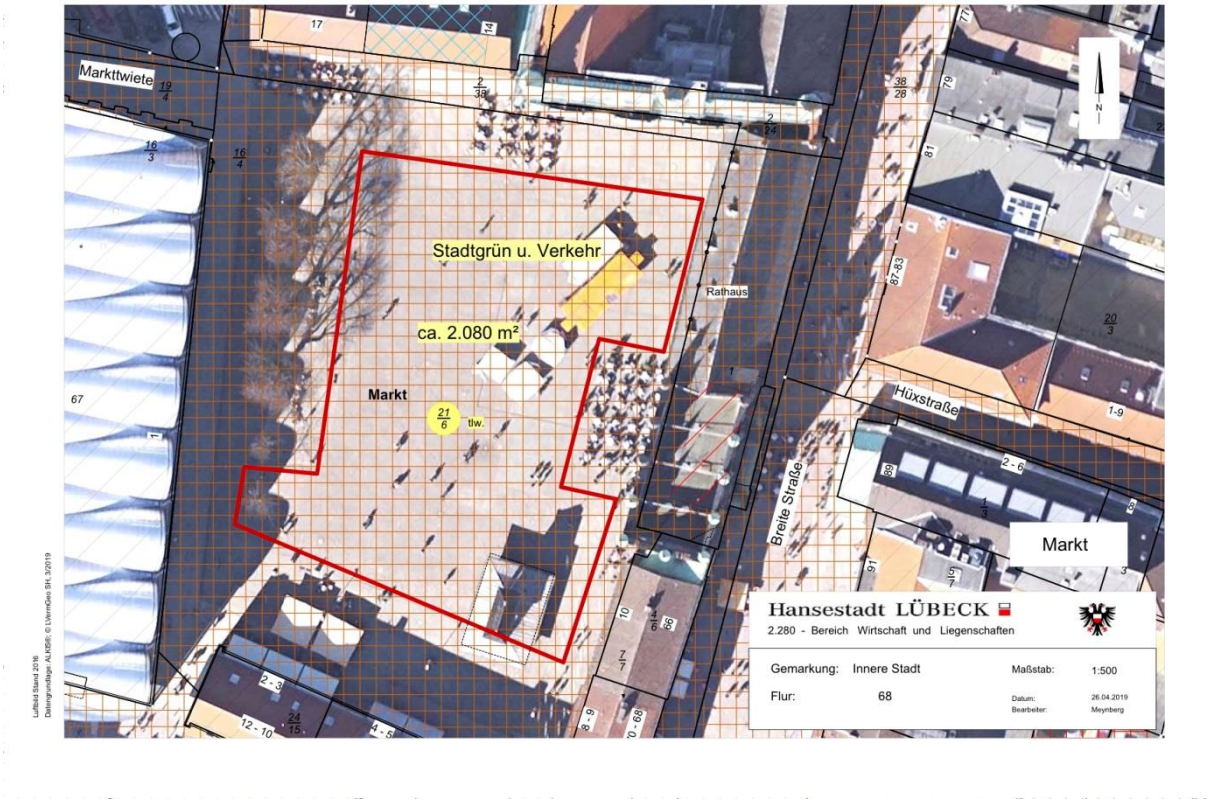
- Weiterbetrieb des Wochenmarktstandortes
- Ggf. Akquisition weiterer Händler
- Technische Umrüstung von Strom- und Wasseranschlusszählern

Begründung:

Eine finanziell auskömmliche Betreuung ist angesichts des geringen Besatzes sowie der dezentralen Stadtrandlage derzeit nicht gegeben. Da sich der Markt einer gewissen Beliebtheit erfreut, und zur Belebung des Stadtteils beiträgt, soll versucht werden, mittels gezielter Ansprache zusätzliche Beschicker:innen für den Standort anzuwerben.

Markt auf dem Markt (Markttage Mo + Do)

10:30 Uhr – 19:00 Uhr



Vorschlag:

- Neuorganisation der Platzgestaltung (ist erfolgt)
- Änderung der Marktzeiten 10 -18 Uhr
- Steigerung der optischen Qualität auf dem Platz (Vorgaben hinsichtlich Gestaltung, Farbgebung etc. der Verkaufsstände)
- Veränderung im Aufbau der Marktstände mit dem Ziel einer besseren Kundenführung (ist bereits erfolgt)
- Sortimentsbereinigung; nur Lebensmittel, begrenztes non-food-Angebot
- Verstärkte Nutzung für touristische Zwecke und Sonderveranstaltungen durch LTM

Begründung:

Der Platz ist aufgrund seiner Lage und baulichen Voraussetzungen (faktisch nicht barrierefrei) für einen Wochenmarkt im Grunde ungeeignet. Die derzeitige Gestaltung des Marktes mit den Marktständen und -wagen ist mit Blick auf die städtebauliche und touristische Bedeutung des Platzes zudem wenig attraktiv.

Zu- und Abfahrtszeiten der Marktfahrzeuge liegen aus Gründen der Verkehrssicherheit vor 9 Uhr und somit Stunden vor dem Beginn des Marktgeschehens und führen, da dieses sich erst ab ca. 10 Uhr mit Öffnung der Ladengeschäfte in der Innenstadt langsam entwickelt, zu langen Leerlaufzeiten insbesondere die Imbiss-Anbieter. Lange Markttage und der entsprechend späte Abbau des Marktes in den Abendstunden erfordern zusätzlichen Personaleinsatz der Marktverwaltung. Ein auskömmlich großer und attraktiver Besatz mit Wochenmarktsortimenten im Non-Food-Segment ist aufgrund der Konkurrenzsituation mit dem stationären Handel in der Innenstadt sehr schwierig; gleichwohl profitiert auch dieser Standort von dem zunehmenden Interesse auswärtiger Beschicker:innen, so dass eine deutliche Erhöhung des Besatzes ab dem Frühjahr 2021 möglich wurde.
Die Fläche sollte auf Vorschlag der LTM künftig verstärkt für touristische Zwecke genutzt werden. Der Marktplatz am Rathaus liegt im Herzen der Altstadtinsel und ist als „die gute Stube“ Kernmoment touristischer Attraktivität. Veranstaltungen, die auf dieser Fläche stattfinden, sind von großer Aufmerksamkeit und markenrelevant. Vor diesem Hintergrund sollte der Qualitätsanspruch besonders hoch sein.
Das Stattfinden des Wochenmarkts montags und donnerstags und die Einschränkungen durch die Lieferverkehrszeiten beeinträchtigen die Umsetzung von qualitativ hochwertigen Veranstaltungen enorm, da Auf- und Abbauzeiten massiv eingeschränkt sind und dauerhafte Konzepte nicht umgesetzt werden können. Die Anordnung der Marktstände soll daher möglichst platzsparend organisiert sein.

Meesenplatz (Markttage Mo + Do)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

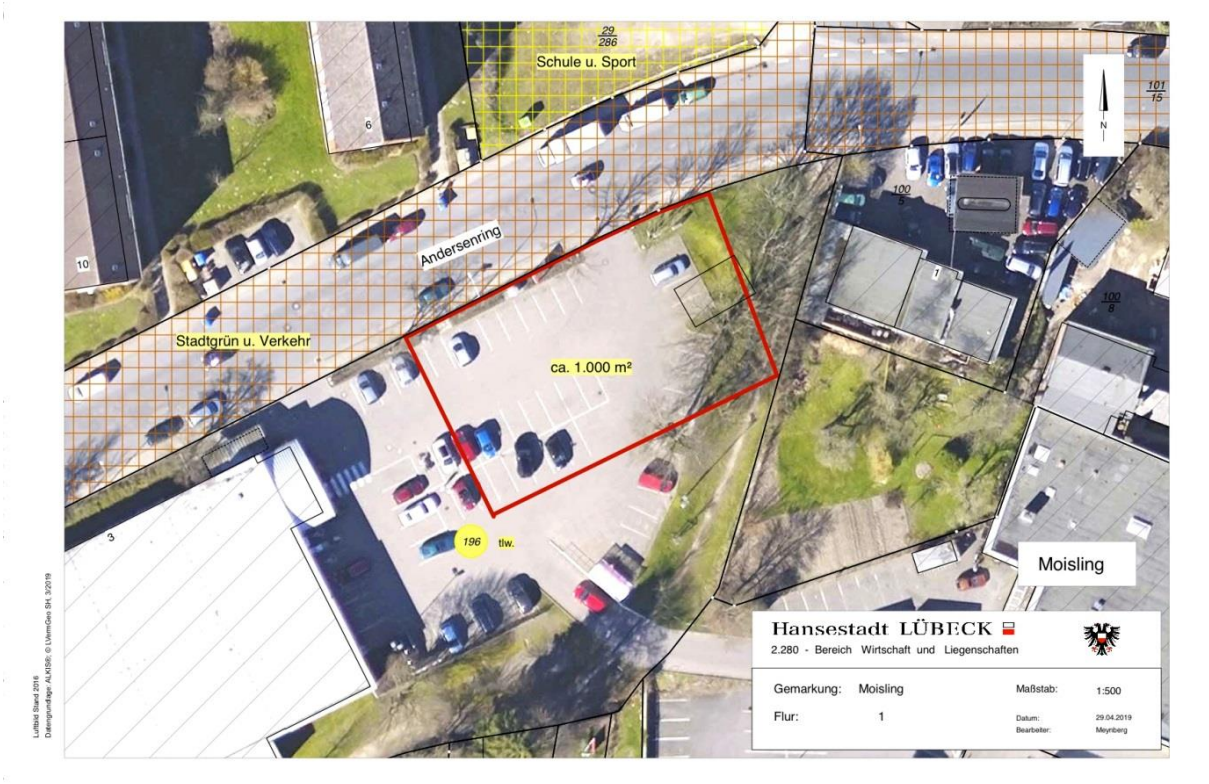
- Einstellen des Wochenmarktbetriebs am Montag
- Weiterbetrieb des Wochenmarktes nur am Donnerstag

Begründung:

Eine finanziell auskömmliche Betreuung ist angesichts des geringen Besatzes nicht möglich. Aufgrund der starken Konkurrenzsituation mit dem vor Ort befindlichen Einzelhandel/ Discountern wird eine deutliche Ertüchtigung / Ausweitung der Sortimente des Marktes als wenig realisierbar gesehen.

Moisling (Markttag Fr)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

- Erhalt des Standplatzes für Verkaufswagen auf Mietbasis
- Jedoch keine weitere Betreuung des Standortes durch Bereich Wirtschaft und Liegenschaften/Markt

- Weiterbetrieb / Vermietung der Stellplatzfläche durch Eigentümer/ REWE

- Ersatz des Standortes durch Neufestsetzung einer Wochenmarktfläche in der „Neuen Mitte Moisling“

Begründung:

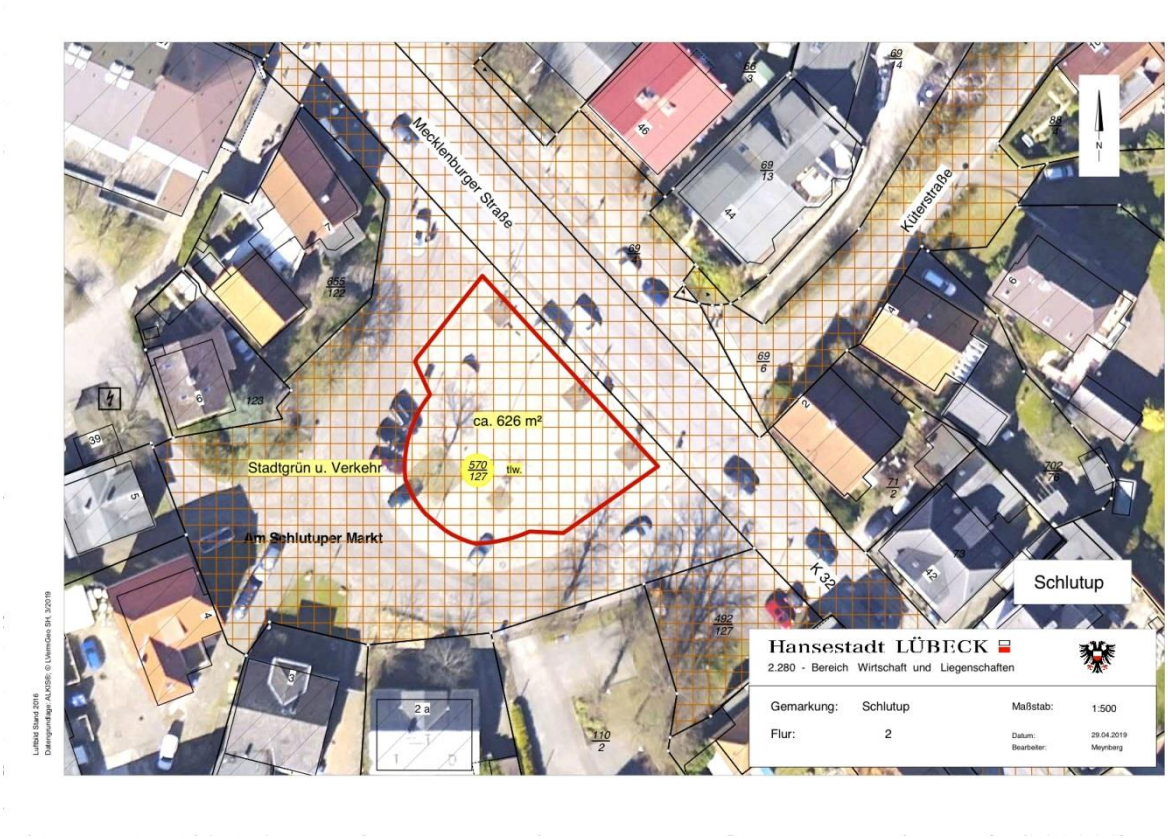
Die Fläche befindet sich nicht im Eigentum der HL.

Eine finanziell auskömmliche Betreuung ist angesichts des geringen Besatzes nicht gegeben.

Da sich absehbar nach der städtebaulichen Entwicklung und Neuordnung im Kernbereich von Moisling mit dem Bahnhaltepunkt zusätzliche Besucherfrequenzen ergeben, ist die Festsetzung einer zukunftsfähigen Marktfläche im Bereich der „neuen Mitte Moisling“ in Planung.

Schlutup (Markttag Mi)

08:00 Uhr – 13:00 Uhr



Vorschlag:

- Weiterbetrieb des Wochenmarktstandortes

Begründung:

Aufgrund der dezentralen Lage und des geringen Besatzes ist eine finanziell auskömmliche Betreuung des Standortes nicht gegeben. Gleichwohl erfreut sich der Standort stetiger Beliebtheit und soll daher erhalten bleiben.

Travemünde (Markttage Mo + Do)

08:00 Uhr – 14:00 Uhr



Vorschlag:

- Weiterbetrieb des Wochenmarktstandortes
- Gezielte Marketingmaßnahmen zur touristischen Ansprache
- Geringfügig Sortimentserweiterung, Akquisition weiterer Beschicker:innen

Begründung:

Aufgrund der dezentralen Lage ist eine finanziell auskömmliche Betreuung des Standortes, trotz des guten Besatzes, kaum möglich. Mangels ausreichender Fläche ist zudem eine Ausweitung des Marktes nicht realisierbar. Gleichwohl erfreut sich der Standort großer Beliebtheit und soll daher erhalten bleiben.

V. Ergebnis / Zusammenfassung

Folgende Maßnahmen werden zur Umsetzung der Ziele vorgeschlagen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf einzelnen Standorten, Erneuerung und Vereinheitlichung der Beschilderung, Fahrradständer, Müllbehälter etc.
- Konzentration auf 9 Wochenmarktstandorte (unter Beibehaltung von zwei Standorten auf Mietbasis)
- Reduzierung der wöchentlichen Marktveranstaltungen von derzeit 17 auf 14 bzw.15 nach Fertigstellung einer Wochenmarktfläche in der „Neuen Mitte Moisling“
- Digitalisierung und technische Modernisierung u.a. der Bezahlsysteme (Karten, Terminals) für Gebühren- und Stromabrechnung
- Digitalisierung und technische Modernisierung u.a. für Verwaltungsaufgaben Händleranmeldungen (z.B. online-Buchung für Tageshändler)
- Umstellung auf bargeldlose Zahlungsmittel auf den Marktplätzen mit Quittungsausgabe und Schnittstelle zu MACH
- Punktueller Einsatz vorhandener Kräfte des Verkehrs- und Ordnungsdienstes im Rahmen allgemeiner Streifengänge zur Vermeidung von Ausfällen (Urlaub und/oder Krankheit des Außendienstes), hier insbesondere Prüfung eines Einsatzes am Abend in der Innenstadt, ggf. Travemünde
- Erhebung einer differenzierten Marktgebühr auf m²-Basis gem. neuer Gebührensatzung für Wochenmärkte (mit gesonderter Vorlage)
- Anpassung der Wochenmarktsatzung und der Gebührensatzung für Wochenmärkte mit gesonderter Vorlage; Gültigkeit der überarbeiten Satzung nach Beschlusslage
- Anhebung der Gebühr bis zur Kostendeckung

Anhang 1
Darstellung der einzelnen Standorte (exemplarisch, gemittelt Juni und November) mit durchschnittlichem Ertrag pro Woche
(Stand Durchschnitt 2020)

Markt	Gesamtfläche/ Eigentum/Verwaltung	Max. lfd. Meter	Auslastung Händler	Auslastung lfd. Meter	Gebühr zzgl. USt.
Brink	5.260 m² BgA Märkte	385 m	- Dienstag = 23 (davon 12 TH*) - Donnerstag = 28 (davon 15 TH) - Samstag = 46 (davon 18 TH)	195 m 221 m 345 m	440,70 € 501,72 € 779,70 €
Brolingplatz	1.293 m² Bereich Stadtgrün und Verkehr	125 m	- Mittwoch = 4 (davon 2 TH) - Samstag = 15 (davon 8 TH)	22 m 93 m	49,72 € 210,18 €
Buntekuh	240 m² Fremdeigentum (EKZ Buntekuh)	27 m	- Freitag = 3 (keine TH)	24 m	54,24 €
Hanseplatz	1.040 m² Bereich Stadtgrün und Verkehr	94 m	- Freitag = 12 (davon 5 TH)	81 m	183,06 €
Hasenweg	911 m² BgA Märkte	82 m	- Mittwoch = 1 (kein TH)	12 m	27,12 €
Kücknitz	757 m² Bereich Stadtgrün und Verkehr	109 m	- Freitag = 13 (davon 4 TH)	87 m	196,62 €
Rathausmarkt	2.080 m² Bereich Stadtgrün und Verkehr	175 m	- Montag = 19 (davon 10 TH) - Donnerstag = 21 (davon 10 TH)	115 m 141 m	259,90 € 318,66 €
Meesenplatz	2.920 m² Bereich Stadtgrün und Verkehr	260 m	- Montag = 5 (davon 3 TH) -Donnerstag = 12 (davon 6 TH)	44 m 90 m	99,44 € 203,40 €
Moisling	1.000 m² Fremdeigentum (Fa. Rewe)	100 m	- Freitag = 2 (davon 1 TH)	13 m	29,38 €
Schlutup	626 m² Bereich Stadtgrün und Verkehr	52 m	- Mittwoch = 7 (davon 4 TH)	42 m	94,92 €
Travemünde	1.728 m² BgA Märkte	142 m	- Montag = 13 (davon 7 TH) - Donnerstag = 16 (davon 9 TH)	86 m 99 m	194,36 € 223,74 €
			*) TH = Tageshändler		**3.862,34 € zzgl. USt.**

Anhang 2
Vergleich der Wochenmarktgebühren in der Region (Stand 2020)

Ein echter Vergleich der Wochenmarktgebühren ist nicht seriös herzustellen. Die Rahmenbedingungen der einzelnen Märkte sind dafür zu unterschiedlich, zum Beispiel berechnen einige Kommunen die Gebühr auf Basis der laufenden Meter mit unterschiedlicher Tiefe oder pro m². So findet in Husum der Wochenmarkt auf nur einer Fläche statt, in Lübeck auf 11 Standorten. In Kiel besteht der größte Wochenmarktstandort mit ca.100 Marktständen, wohingegen der Markt in Rostock durch einen Dienstleister durchgeführt wird.

Stadt	**Abrechnung lfd. Meter**	**Abrechnung m²**	**letzte Anpassung**
Kiel		0,53 EUR	2016
Flensburg		0,46 EUR	2006
Neumünster		0,50 EUR	2012
Husum		0,71 EUR	2019
Rostock		1,22 EUR	2019
Wismar	5,00 EUR		2018
Lübeck	2,26 EUR (aktuell)		2011

Anhang 3

Ideensammlung der AG Wochenmarkt

1. Standort

Vorschlag der AG	Anmerkung der Verwaltung
Beschaffenheit der Plätze	Einige Plätze sind frisch saniert (Meesenplatz, Broling) andere Plätze werden geprüft (Brink)
Pflege der Grünanlagen	Die Pflege der Grünanlagen hat Priorität. Ein Gespräch mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr erfolgt, um diese Angelegenheit grundsätzlich zu besprechen
Schrangen als Marktplatz	Der Schrangen steht als Marktfläche nicht mehr zur Verfügung. Eine entsprechende Abfrage ist intern erfolgt und eine Sondernutzung nicht möglich
Keine Autos und geschlossene Verkaufswagen auf dem Platz	Beides wird seit einigen Monaten verfolgt und mit Bußgeldern beschieden. In die neuen Satzungen muss entweder ein Verbot oder eine Gebühr für diese Tatbestände aufgeführt werden.
Bänke und Spielgeräte am Rand	Auf einigen Plätzen schon gegeben, sollte aber am Brink geprüft werden.
Parkplatz Brink neu strukturieren (Linien nachzeichnen, andere Verkehrsführung, mehr Fahrradständer	Diese Idee sollte verfolgt und muss dem Bereich Verkehr umgesetzt werden. Keine Zuständigkeit bei 2.280
Parkplatzeinweiser und Reinigungskraft WC samstags am Brink	Zumindest die Reinigungskraft am Samstag ist sinnvoll. Dazu müsste eine Arbeitskraft auf 450-Euro-Basis eingestellt werden. 2.280 hatte über GMHL versucht, eine Reinigungskraft extern über deren Dienstleister zu engagieren; es sind derzeit in der HL keine freien Reinigungskräfte zu bekommen.
Beschilderung über den Eingängen am Brink	An den Zugängen vom Parkplatz und der Ratzeburger Allee denkbar, aber: neue Schilder sind angebracht
Neue Stromkästen und Mülleimer am Brink	Eine Erneuerung der Stromversorgung ist Teil des Marktkonzeptes. Es stehen im Haushalt 2021 Mittel bereit.
Markthalle	Eine Markthalle ist stationärer Handel, hat nichts mit dem Thema WoMa zu tun und muss an anderer Stelle geprüft werden.
Marktaufbau ohne Lücken	Ein Marktaufbau ohne Lücken ist der HL ebenfalls ein Anliegen. Die hohe Quote an Tageshändlern soll reduziert werden; nur noch echte saisonale Tageshändler sind zuzulassen. Die neuen Satzungen sollen dementsprechend Quartalshändler bevorteilen, um die Platzorganisation besser steuern zu können. Einen angestammten Platz auf einer Fläche kann es dann nicht geben, den viele Händler fordern.
Mehr Parkplätze für Kunden und Händerler:innen	Die meisten Wochenmarktflächen liegen an oder in Wohngebieten, es ist kein zusätzlicher Platz vorhanden. Zeitlich befristete, räumlich eingeschränkte Parkverbote während der Marktzeiten lehnt der Bereich Verkehr ab.

Sanitäranlagen	Die Sanitäranlagen sind im Blick der Verwaltung und werden laufend saniert (Brolingplatz, Brink). Mobile Toiletten auf anderen Plätzen werden bereitgestellt.

2. Organisation

Vorschlag der AG	Anmerkung der Verwaltung
Anpassung der Marktsatzung	Eine Anpassung der Marktsatzung wurde auf den Weg gebracht.
Verzicht der Marktaufsicht	Ein Verzicht auf die Marktaufsicht ist nicht vorgesehen und nicht möglich. Das Hausrecht liegt bei 2.280 und kann nicht delegiert werden.
Keine Bußgeldbescheide bei Verstößen gegen die Satzung	Sowohl die Marktaufsicht, als auch das Ordnungsamt, versuchen immer zuerst den Weg der Kommunikation. Beim Scheitern der Kommunikation wird es auch in Zukunft Ordnungsgelder geben.
LTM soll Bindeglied zwischen Verwaltung und Händler:innen sein	Die Einbindung der LTM würde zusätzliche Kosten für die Händler:innen verursachen. Eine Anfrage zur Unterstützung in Sachen Marketing hat die LTM beantwortet und mit Kosten hinterlegt.
Öffnungszeiten ändern (später)	Eine Änderung der Öffnungszeiten kann sich die Verwaltung vorstellen. Hierüber muss aber für jeden Platz/Tag Konsens zwischen Verwaltung und Händler:innen bestehen. Bei den bisherigen AG-Treffen zeichnete sich keine Einigung der Händler:innen ab.
Minimierung der Standgebühren	Eine aktuelle Kalkulation liegt vor. Die Marktgebühr deckt die Kosten bei Weitem nicht. Eine Verringerung der Marktgebühr ist nicht möglich.

3. Marketing

Vorschlag der AG	Anmerkung der Verwaltung
Händler:innenakquise	Eine Händler:innenakquise findet seit einiger Zeit vor allem für die nicht ausgelasteten Plätze aktiv durch 2.280 statt.
Werbung	Die Wochenmärkte werden auf der Homepage der HL sowie in der Mein-Lübeck-App beworben. Werbung in den sozialen Medien ist bei der HL nicht gestattet. LTM nimmt sie in den Veranstaltungskalender auf.
Aktionen/Events	Der Wunsch nach Aktionen und Events deckt sich mit Vorstellungen der Verwaltung. Nach der Coronapandemie sollen erste Ideen samstags auf dem Brink umgesetzt werden.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/09427-02
öffentlich

Lübeck, 07.09.2021

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Björn Bär (E-Mail: bjoern.baer@luebeck.de Telefon: 122-2320)

Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.10.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.11.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
23.11.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die in der Anlage 1 beigefügte Wochenmarktsatzung für die Hansestadt Lübeck wird beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 – Bereich Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
Es handelt sich um eine Satzung, die Kinder und Jugendliche nur im Fall als Marktbesuchende betrifft.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[x] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Eine Neufassung der Wochenmarktsatzung erfolgt aus Gründen der Anpassung an geänderte gesetzliche Bestimmungen und geltende Rechtsprechung bzw. tatsächliche Gegebenheiten sowie zur sprachlichen Klarstellung.

Anlagen:

Wochenmarktsatzung 2021
Synopse Wochenmarktsatzung 2021 und alt

Senator Sven Schindler

Wochenmarktsatzung für die Hansestadt Lübeck vom xx.xx.xxxx

Aufgrund des § 4 Abs. 1 Satz 1, § 17 Abs. 1 und 18 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. 2003, S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.September 2020 (GVOBl. Schl.-H. S.514), sowie der Stadtverordnung über Gegenstände des Wochenmarktverkehrs in der Hansestadt Lübeck vom 22.11.1977 wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom XX.XX.XXXX für die Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck folgende Satzung erlassen:

§ 1
Öffentliche Einrichtung

Die Hansestadt Lübeck betreibt die Wochenmärkte als öffentliche Einrichtung.

§ 2
Marktflächen, Wochentage und Öffnungszeiten der Wochenmärkte

(1) Die Flächen, Wochentage sowie Öffnungszeiten sind in der Anlage aufgeführt.

(2) Soweit in dringenden Fällen vorübergehend die Marktflächen, der Wochentag oder die Öffnungszeiten von der Marktaufsicht abweichend festgesetzt werden, wird dies öffentlich bekanntgemacht.

§ 3
Gegenstände des Wochenmarktverkehrs

(1) Zu den Gegenständen des Wochenmarktverkehrs gehören über die Regelung des § 67 Abs. 1 GewO hinaus

- Kurzwaren,
- Textilien,
- Leder- und Gummiwaren,
- Haushaltswaren,
- Putz-, Wasch- und Pflegemittel,
- Holz-, Korb- und Bürstenwaren,
- kunstgewerbliche Artikel.

(2) Der Handel mit lebenden Tieren ist verboten, ausgenommen sind Fische und wirbellose Meerestiere.

(3) Pilze dürfen nur angeboten werden, wenn den einzelnen Gebinden entweder ein Zeugnis über den Bezug der Pilze oder eine Tagesbescheinigung über die Pilzbeschau beigefügt ist.

§ 4
Teilnahme und Zulassung

(1) Die Teilnahme am Wochenmarkt steht grundsätzlich jeder Person frei. Die Marktaufsicht kann aus sachlich gerechtfertigtem Grund im Einzelfall den Zutritt je nach den Umständen befristet oder unbefristet untersagen.

(2) Ein sachlich gerechtfertigter Grund liegt insbesondere vor, wenn gegen diese Satzung oder gegen eine aufgrund dieser Satzung ergangene Anordnung gröblich oder wiederholt verstoßen wird.

(3) Die Zulassung erlischt,
- wenn der Inhaber der Zulassung, falls es sich um einen Einzelhandelskaufmann handelt, stirbt, seinen Betrieb in eine Gesellschaft umwandelt oder aus dem Geschäft ausscheidet, oder

- wenn der Inhaber der Zulassung, falls es sich um eine juristische Person, eine Handelsgesellschaft oder eine sonstige Personenvereinigung handelt, sich auflöst, seine Rechtsform oder seine personelle Zusammensetzung ändert. Grundsätzlich ausgenommen ist die Übergabe des Betriebes an Ehepartner/eingetragene Lebenspartner, Kinder, Enkel, oder die Aufnahme von eben diesen in den Betrieb, vorausgesetzt es bestehen gegen die persönliche Zuverlässigkeit keine Bedenken. Eine Übertragung bzw. Aufnahme ist der Hansestadt Lübeck innerhalb eines Monats schriftlich anzuzeigen.

§ 5
Standgebühren

Es werden Standgebühren nach Maßgabe der Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck in ihrer jeweils gültigen Fassung erhoben.
Die Standgebühr ist für die gesamte, vom Standinhabenden genutzte Verkaufsfläche zu entrichten.

§ 6
Standplätze

(1) Auf der Marktfläche dürfen Waren nur von einem zugewiesenen Standplatz aus angeboten und verkauft werden.

(2) Die Zuweisung eines Standplatzes erfolgt auf Antrag durch die Marktaufsicht für einen bestimmten Zeitraum (Dauererlaubnis) oder für einzelne Tage (Tageserlaubnis).

(3) Die Marktaufsicht weist die Standplätze nach den marktbetrieblichen Erfordernissen zu. Es besteht kein Anspruch auf Zuweisung oder Behalten eines bestimmten Standplatzes.

(4) Kennzeichnungen der Marktaufsicht, durch die der Standplatz abgegrenzt wird, dürfen nicht verändert, beschädigt, versetzt oder entfernt werden.

(5) Die Dauererlaubnis ist schriftlich zu beantragen.

(6) Soweit eine Erlaubnis nicht erteilt, der Standplatz abgesagt wurde, oder bis eine halbe Stunde vor Öffnung des jeweiligen Marktes nicht ausgenutzt wurde, kann die Marktaufsicht Tageserlaubnisse für den betreffenden Markttag erteilen.

(7) Die Nichtbenutzung eines Standplatzes begründet keinen Anspruch auf Ermäßigung oder Rückzahlung der Gebühr.

(8) Im Interesse eines attraktiven Erscheinungsbildes des Wochenmarktes behält sich die Marktaufsicht vor, Standplätze jederzeit zu ändern oder neu zuzuweisen. Entschädigungsansprüche der Standinhabenden sind ausgeschlossen.

(9) Die Erlaubnis ist nicht übertragbar. Sie kann mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

§ 7
Versagung und Aufhebung der Zulassung

(1) Die Erlaubnis kann von der Marktaufsicht versagt werden, wenn ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt. Ein sachlich gerechtfertigter Grund für die Versagung liegt insbesondere vor, wenn

a) Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der/die Standinhabende die für die Teilnahme am Wochenmarkt erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzt;

b) der zur Verfügung stehende Platz nicht ausreicht.

(2) Die Erlaubnis kann von der Marktaufsicht nach Maßgabe der §§ 116, 117 des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein zurückgenommen oder widerrufen werden. Sie kann insbesondere von der Marktaufsicht zurückgenommen oder widerrufen werden, wenn ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt. Ein sachlich gerechtfertigter Grund liegt insbesondere vor, wenn

a) der Standplatz wiederholt (länger als 4 Wochen) nicht benutzt wird oder der Standplatz während der ——Marktöffnungszeit wiederholt (länger als 4 Wochen) nicht geöffnet ist

b) der Platz des Wochenmarktes ganz oder teilweise für bauliche Änderungen oder andere öffentliche Zwecke benötigt wird

c) der/die Standinhabende oder dessen Mitarbeitende oder Beauftragte erheblich oder trotz Mahnung wiederholt gegen die Bestimmungen dieser Marktsatzung verstoßen haben

d) der/die Standinhabende die nach der Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen der Hansestadt Lübeck in der jeweils gültigen Fassung fälligen Gebühren, trotz Aufforderung, nicht bezahlt

Wird die Erlaubnis widerrufen, kann die Marktverwaltung die sofortige Räumung des Standplatzes verlangen.

§ 8
Auf- und Abbau

(1) Waren dürfen frühestens vier Stunden vor Beginn der Marktöffnungszeiten angefahren und ausgepackt werden.

(2) Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände dürfen frühestens vier Stunden vor Beginn der Marktzeit aufgebaut werden. Das Abstellen der Verkaufseinrichtungen und der sonstigen Betriebsgegenstände auf der Marktfläche darf am Vorabend des Wochenmarktes ab 18:00 Uhr erfolgen. Das Abstellen von Verkaufseinrichtungen und sonstigen Betriebsgegenständen am Vorabend ist auf dem Rathausmarkt untersagt.

(3) Der Aufbau muss spätestens 15 Minuten vor der in der Anlage aufgeführten Öffnungszeit abgeschlossen sein.

(4) Mit dem Abbau der Verkaufseinrichtungen und sonstigen Betriebsgegenstände darf erst nach Ende der Öffnungszeit begonnen werden. Die Verkaufseinrichtungen und sonstigen Betriebsgegenstände müssen spätestens 1,5 Stunden nach Beendigung

der Marktzeit vom Marktplatz entfernt sein und können widrigenfalls auf Kosten des Standinhabenden zwangsweise entfernt werden.

§9
Verkaufseinrichtungen

(1) Als Verkaufseinrichtungen auf dem Marktplatz sind nur Verkaufswagen, -anhänger, und -stände zugelassen. Sonstige Fahrzeuge dürfen während der Marktzeit auf der Marktfläche nicht abgestellt werden. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall durch die Marktaufsicht erteilt werden.

(2) Verkaufseinrichtungen dürfen nicht höher als 3 m sein. Kisten und ähnliche Gegenstände nicht höher als 1,50 m gestapelt werden. Verkaufseinrichtungen dürfen eine Tiefe von 4 m nicht überschreiten. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall durch die Marktaufsicht erteilt werden.

(3) Vordächer von Verkaufseinrichtungen dürfen die zugewiesene Grundfläche nur nach der Verkaufsseite und nur höchstens 1,50 m überragen. Sie müssen mindestens eine lichte Höhe von 2,10 m, gemessen ab Straßenoberfläche, haben.

(4) Verkaufseinrichtungen müssen standfest sein und dürfen nur in der Weise aufgestellt werden, dass die Marktoberfläche nicht beschädigt wird. Sie dürfen ohne Erlaubnis der Marktaufsicht weder an Bäumen und deren Schutzvorrichtungen, noch an Verkehrs-, Energie-, Fernsprech- oder ähnlichen Einrichtungen befestigt werden.

(5) An den Verkaufseinrichtungen ist an gut sichtbarer Stelle der Firmenname sowie Vor- und Zunamen der/des Standinhabenden in deutlich lesbarer Schrift anzubringen. Die Firmenanschrift ist schriftlich bei der Hansestadt Lübeck zu hinterlegen und Änderungen unverzüglich mitzuteilen.

(6) Das Anbringen von anderen als in Abs. 5 genannten Schildern, Anschriften und Plakaten sowie jede sonstige Reklame ist nur innerhalb der Verkaufseinrichtungen in angemessenem, üblichen Rahmen gestattet und nur soweit es mit dem Geschäftsbetrieb des Standinhabenden in Verbindung steht.

(7) In den Gängen und Durchfahrten darf nichts abgestellt werden.

(8) Auf dem Markt auf dem Rathausmarkt dürfen nur Verkaufseinrichtungen aufgestellt werden, die zuvor mit der Hansestadt Lübeck abgestimmt wurden. Die Hansestadt Lübeck behält sich vor, Auflagen hinsichtlich der Gestaltung von Verkaufseinrichtungen zu erteilen.

§10
Verhalten auf dem Wochenmarkt

(1) Alle Teilnehmenden auf dem Wochenmarkt haben mit dem Betreten einer Wochenmarktfläche die Bestimmungen dieser Wochenmarktsatzung sowie die Anordnungen der Marktaufsicht zu beachten und Folge zu leisten. Die allgemein geltenden Vorschriften, insbesondere die Gewerbeordnung, die Preisauszeichnungsverordnung, das Lebensmittel-, Hygiene- und Baurecht sind zu beachten.

(2) Alle Teilnehmenden auf dem Wochenmarkt haben Ihr Verhalten auf der Wochenmarktfläche und den Zustand seiner Sachen so einzurichten, dass keine

Person oder Sache geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

(3) Es ist insbesondere unzulässig

a) Waren im Umhergehen anzubieten,

b) Werbematerial aller Art oder sonstige Gegenstände zu verteilen,

c) Tiere auf den Marktplatz zu verbringen, ausgenommen Assistenzhunde sowie Tiere, die zum Verkauf auf dem Wochenmarkt bestimmt sind,

d) Motorräder, Fahrräder, Mopeds, E-Roller oder ähnliche Fahrzeuge mitzuführen, ausgenommen sind Kinderwagen und Rollstühle

e) Tiere zu schlachten, abzuhäuten, auszunehmen oder zu rupfen. Ausgenommen von diesem Verbot sind Fische und andere wirbellose Meerestiere. Die lebenden Meerestiere dürfen nur in Behältnissen bzw. Transportmitteln befördert und angeboten werden, die den gesetzlichen Tierschutzbestimmungen entsprechen.

(4) Den Marktaufsichten sowie den zuständigen amtlichen Stellen ist jederzeit Zutritt zu den Standplätzen und Verkaufseinrichtungen zu gestatten. Das Betreten der Verkaufseinrichtungen darf nur unter Einhaltung der HACCP-Richtlinien erfolgen. Alle im Marktverkehr tätigen Personen haben sich ihnen gegenüber auf Verlangen auszuweisen.

§ 11
Sauberhaltung des Wochenmarktes

(1) Die Marktfläche darf nicht verunreinigt werden. Abfälle dürfen nicht auf die Wochenmärkte eingebracht werden.

(2) Die Standinhabenden sind verpflichtet,

a) ihre Standplätze sowie die angrenzenden Gangflächen, die sich durch und um den Verkaufsstand bilden, während der Benutzungszeit von Schnee und Eis freizuhalten,

b) dafür zu sorgen, dass Papier und anderes leichtes Material nicht verweht werden,

c) Verpackungsmaterial, Marktabfälle und marktbedingten Kehricht (ausgenommen Grobmüll wie Kartonagen, Kisten, Stiegen, Gebinde usw.) von ihren Standplätzen, den angrenzenden Gangflächen und nicht belegten unmittelbar benachbarten Ständen insoweit vorhandene Gefäße oder Geräte einzufüllen und die bezeichneten Flächen vor Verlassen des Marktes der Marktaufsicht gereinigt zu übergeben.

d) Fischabwässer in wasserundurchlässigen Gefäßen aufzufangen und fachgerecht zu entsorgen.

(3) Die Hansestadt Lübeck kann sich zur Beseitigung der Abfälle Dritter bedienen.

§ 12
Haftung

(1) Das Betreten der Marktfläche geschieht auf eigene Gefahr. Die Hansestadt Lübeck haftet für Schäden auf den Wochenmärkten nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ihrer Bediensteten oder Beauftragten.

(2) Der/Die Standinhabende hat die Verkehrssicherungspflicht für ihren/seinen Verkaufsstand und auf ihrem/seinem Standplatz. Er/Sie haftet der Hansestadt Lübeck für alle Schäden, die ihr/ihm im Zusammenhang mit ihrem/seinem Verkaufstand entstehen.

(3) Der/Die Standinhabende stellt die Hansestadt Lübeck von etwaigen Haftungsansprüchen seiner Bediensteten, Beauftragten, Kunden oder sonstiger Dritter frei, die im Zusammenhang mit ihrem/seinem Verkaufstand entstehen. Der/Die Standinhabende verzichtet auf eigene Haftungsansprüche und auf die Geltendmachung von Regressansprüchen gegen die Hansestadt Lübeck und deren Bedienstete oder Beauftragte.

§ 13
Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig nach § 134 Abs. 5 - 7 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der jeweils geltenden Fassung handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

a) die Marktfläche betritt, obwohl ihm der Zutritt untersagt ist (§ 4);

b) Waren von einem anderen als dem zugelassenen Standplatz aus anbietet oder verkauft (§ 6 Abs. 1);

c) Kennzeichnungen, die den Standplatz abgrenzen, verändert, beschädigt, versetzt oder entfernt (§ 6 Abs. 5);

d) ohne Erlaubnis seine Zuweisung einem Dritten überträgt (§ 6 Abs. 10);

e) auf Verlangen der Marktaufsicht nach Widerruf der Erlaubnis den Standplatz nicht sofort räumt (§ 7 Abs. 2);

f) Waren früher als vier Stunden vor Beginn der Marktzeit anfährt oder auspackt (§ 8 Abs. 1);

g) Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände am Tag vor dem Markttag oder am Markttag früher als vier Stunden vor Beginn der Marktzeit aufbaut (§ 8 Abs. 2) oder spätestens 1,5 Stunden nach Beendigung der Marktzeit nicht von der Marktfläche entfernt hat (§ 8 Abs. 4);

h) die Firmierung sowie den vollständigen Namen des Standinhabenden und die Anschrift nicht ausreichend kenntlich macht bzw. hinterlegt (§ 9 Abs. 5);

i) Plakate oder sonstige Reklame außerhalb der Verkaufseinrichtungen oder in unangemessenem Rahmen innerhalb der Verkaufseinrichtungen anbringt (§ 9 Abs. 6);

j) in Gängen und Durchfahrten etwas abstellt (§ 9 Abs. 7);

k) die Bestimmungen der Wochenmarktsatzung sowie die Anordnungen der Marktaufsicht nicht beachtet (§ 10 Abs. 1);

l) sein Verhalten auf der Marktfläche und den Zustand seiner Sachen nicht so einrichtet, dass keine Person oder Sache geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (§ 10 Abs. 2);

m) Waren im Umhergehen anbietet (§ 10 Abs. 3 Nr. 1);

n) Tiere (ausgenommen Assistenzhunde) auf die Marktfläche verbringt oder Motorräder, Fahrräder, Mopeds, E-Roller oder ähnliche Fahrzeuge mitführt (§ 10 Abs. 3 Nr. 3 und 4);

o) Tiere mit Ausnahme von Fischen oder wirbellose Meerestiere schlachtet, abhäutet, ausnimmt oder rupft (§ 10 Abs. 3 Nr. 5);

p) Beauftragten zuständiger amtlicher Stellen nicht den Zutritt zu Standplätzen und Verkaufseinrichtungen gestattet (§ 10 Abs. 4);

q) die Marktfläche verunreinigt oder Abfälle auf den Wochenmarkt einbringt (§ 11 Abs. 1);

r) den Standplatz sowie die angrenzenden Gangflächen während der Benutzungszeit nicht von Schnee und Eis freihält (§ 11 Abs. 2);

s) die Marktfläche durch verwehtes Papier und anderes leichtes Material verunreinigt oder Abfälle vom Standplatz, den angrenzenden Gangflächen und nicht belegten unmittelbar benachbarten Ständen nicht in die bereitgestellten Gefäße oder Geräte einfüllt sowie diese Flächen vor Verlassen des Marktes nicht gereinigt übergibt (§ 11 Abs. 2 Nr. 2 und 3).

(2) Ebenfalls ordnungswidrig gem. § 146 Abs. 2 Nr. 5 Gewerbeordnung handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Wochenmarktverkehr andere als die nach § 67 Abs. 1 Gewerbeordnung oder nach der Stadtverordnung über Gegenstände des Wochenmarktverkehrs in der Hansestadt Lübeck vom 22.11.1977 zugelassene Waren feilhält.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis 1.000,00 € geahndet werden.

§ 14
Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Wochenmarktsatzung vom 13.12.1977 zuletzt geändert durch Satzung vom 07.12.2009 außer Kraft.

Lübeck,

Der Bürgermeister

Anlage zu § 2 Abs. 1

der Wochenmarktsatzung für die Hansestadt Lübeck

vom xx.xx.xxxx

Wochenmarktplatz:	Wochentage:	Öffnungszeiten:
Brolingplatz	mittwochs, samstags	08.00 – 13.00 Uhr
Hanseplatz	freitags	08.00 – 13.00 Uhr
Meesenplatz	donnerstags	08.00 – 13.00 Uhr
Am Brink	dienstags, donnerstags, sonnabends	08.00 – 13.00 Uhr
Markt auf dem Rathausmarkt Klingenberg (während des Weihnachtsmarktes)	montags, donnerstags montags, donnerstags	10.30 – 19.00 Uhr 10.30 – 19.00 Uhr
Vorderreihe	montags, donnerstags	08.00 – 13.00 Uhr
Hasenweg	mittwochs	08.00 – 13.00 Uhr
Kirchplatz, Kücknitz	freitags	08.00 – 13.00 Uhr
Am Schlutuper Markt	mittwochs	08.00 – 13.00 Uhr

Fallen Markttage auf einen gesetzlichen Feiertag, werden die Märkte am Vortag abgehalten; ist auch dieser ein gesetzlicher Feiertag, fallen die Märkte aus.

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

§ 2
Platz, Zeit und Öffnungszeiten der Wochenmärkte

(1) Die Wochenmärkte finden auf den von der Festsetzungsbehörde bestimmten Flächen zu den von ihr festgesetzten Öffnungszeiten statt.

Die Flächen sowie Öffnungszeiten sind in der Anlage aufgeführt.

(2) Soweit in dringenden Fällen vorübergehend Zeit, Öffnungszeit und Platz von dem Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften abweichend festgesetzt werden, wird dies in den Lübecker Nachrichten bekannt gemacht.

§ 3
Gegenstände des Wochenmarktverkehrs

(1) Zu den Gegenständen des Wochenmarktverkehrs gehören über die Regelung des § 67 Abs. 1 GewO hinaus

Kurzwaren,
Textilien,
Leder- und Gummiwaren,
Haushaltswaren,
Kunststoffartikel,
Putz-, Wasch- und Pflegemittel,
Holz-, Korb- und Bürstenwaren,
Papier- und Schreibwaren,
Spielwaren,
kunstgewerbliche Artikel.

(2) Der Handel mit lebenden Kleintieren ist spätestens eine Woche im voraus bei der Marktverwaltung schriftlich anzumelden.

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

§ 2
Marktflächen, Wochentage und Öffnungszeiten der Wochenmärkte

(1) Die Flächen, Wochentage sowie Öffnungszeiten sind in der Anlage aufgeführt.

(2) Soweit in dringenden Fällen vorübergehend die Marktflächen, der Wochentag oder die Öffnungszeiten von der Marktaufsicht abweichend festgesetzt werden, wird dies öffentlich bekanntgemacht.

§ 3
Gegenstände des Wochenmarktverkehrs

(1) Zu den Gegenständen des Wochenmarktverkehrs gehören über die Regelung des § 67 Abs. 1 GewO hinaus

- Kurzwaren,
- Textilien,
- Leder- und Gummiwaren,
- Haushaltswaren,
- Putz-, Wasch- und Pflegemittel,
- Holz-, Korb- und Bürstenwaren,
- kunstgewerbliche Artikel.

(2) Der Handel mit lebenden Tieren ist verboten, ausgenommen sind Fische und wirbellose Meerestiere.

(3) Pilze dürfen nur angeboten werden, wenn den einzelnen Gebinden entweder ein Zeugnis über den Bezug der Pilze oder eine Tagesbescheinigung über die Pilzbeschau beigefügt ist.

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

§ 4
Zutritt

Die Marktverwaltung kann aus sachlich gerechtfertigtem Grund im Einzelfall den Zutritt je nach den Umständen befristet oder nicht befristet oder räumlich begrenzt untersagen.

Ein sachlich gerechtfertigter Grund liegt insbesondere vor, wenn gegen diese Satzung oder gegen eine aufgrund dieser Satzung ergangene Anordnung gröblich oder wiederholt verstoßen wird.

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

§ 4
Teilnahme und Zulassung

(1) Die Teilnahme am Wochenmarkt steht grundsätzlich jeder Person frei. Die Marktaufsicht kann aus sachlich gerechtfertigtem Grund im Einzelfall den Zutritt je nach den Umständen befristet oder unbefristet untersagen.

(2) Ein sachlich gerechtfertigter Grund liegt insbesondere vor, wenn gegen diese Satzung oder gegen eine aufgrund dieser Satzung ergangene Anordnung gröblich oder wiederholt verstoßen wird.

(3) Die Zulassung erlischt,
- wenn der Inhaber der Zulassung, falls es sich um einen Einzelhandelskaufmann handelt, stirbt, seinen Betrieb in eine Gesellschaft umwandelt oder aus dem Geschäft ausscheidet, oder

- wenn der Inhaber der Zulassung, falls es sich um eine juristische Person, eine Handelsgesellschaft oder eine sonstige Personenvereinigung handelt, sich auflöst, seine Rechtsform oder seine personelle Zusammensetzung ändert. Grundsätzlich ausgenommen ist die Übergabe des Betriebes an Ehepartner/eingetragene Lebenspartner, Kinder, Enkel, oder die Aufnahme von eben diesen in den Betrieb, vorausgesetzt es bestehen gegen die persönliche Zuverlässigkeit keine Bedenken. Eine Übertragung bzw. Aufnahme ist der Hansestadt Lübeck innerhalb eines Monats schriftlich anzuzeigen.

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

§ 5
Standplätze

(2) Die Zuweisung eines Standplatzes erfolgt auf Antrag durch die Marktverwaltung für einen bestimmten Zeitraum (Dauererlaubnis) oder für einzelne Tage (Tageserlaubnis). Die Marktverwaltung weist die Standplätze nach den marktbetrieblichen Erfordernissen zu.. Es besteht kein Anspruch auf Zuweisung oder Behalten eines bestimmten Standplatzes.

(3) Die Dauererlaubnis ist schriftlich zu beantragen.

(4) Soweit eine Erlaubnis nicht erteilt oder bis 7.30 Uhr nicht ausgenutzt oder der Standplatz vor Ablauf der Marktzeit abgegeben ist, kann der Marktaufseher Tageserlaubnisse für den betreffenden Markttag erteilen.

(5) Die Erlaubnis ist nicht übertragbar. Sie kann mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

Die Erlaubnis kann von der Marktverwaltung versagt werden, wenn ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt. Ein sachlich

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

(neu)§ 5
Standgebühren

Es werden Standgebühren nach Maßgabe der Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen der Hansestadt Lübeck in ihrer jeweils gültigen Fassung erhoben.
Die Standgebühr ist für die gesamte, vom Standinhabenden genutzte Verkaufsfläche zu entrichten.

§ 6
Standplätze

(2) Die Zuweisung eines Standplatzes erfolgt auf Antrag durch die Marktaufsicht für einen bestimmten Zeitraum (Dauererlaubnis) oder für einzelne Tage (Tageserlaubnis).

(3) Die Marktaufsicht weist die Standplätze nach den marktbetrieblichen Erfordernissen zu. Es besteht kein Anspruch auf Zuweisung oder Behalten eines bestimmten Standplatzes.

(4) Kennzeichnungen der Marktaufsicht, durch die der Standplatz abgegrenzt wird, dürfen nicht verändert, beschädigt, versetzt oder entfernt werden.

(5) Die Dauererlaubnis ist schriftlich zu beantragen.

(6) Soweit eine Erlaubnis nicht erteilt, der Standplatz abgesagt wurde, oder bis eine halbe Stunde vor Öffnung des jeweiligen Marktes nicht ausgenutzt wurde, kann die Marktaufsicht Tageserlaubnisse für den betreffenden Markttag erteilen.

(7) Die Nichtbenutzung eines Standplatzes begründet keinen Anspruch auf Ermäßigung oder Rückzahlung der Gebühr.

gerechtfertigter Grund für die Versagung liegt insbesondere vor, wenn

1. Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Benutzer die für die Teilnahme am Wochenmarkt erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzt.

2. Der zur Verfügung stehende Platz nicht ausreicht.

(7) Die Erlaubnis kann von dem Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften widerrufen werden, wenn ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt. Ein sachlich gerechtfertigter Grund für den Widerruf liegt insbesondere vor, wenn

1. der Standplatz wiederholt nicht benutzt wird,

2. der Platz des Wochenmarktes ganz oder teilweise für bauliche Änderungen oder andere öffentliche Zwecke benötigt wird.

3. der Inhaber der Erlaubnis oder dessen Mitarbeiter oder Beauftragte erheblich oder trotz Mahnung wiederholt gegen die Bestimmungen dieser Marktsatzung verstoßen haben,

4. ein Standinhaber die nach der Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen in der jeweils gültigen Fassung fälligen Gebühren trotz Aufforderung nicht bezahlt.

Wird die Erlaubnis widerrufen, kann die Marktverwaltung die sofortige Räumung des Standplatzes verlangen.

(8) Im Interesse eines attraktiven Erscheinungsbildes des Wochenmarktes behält sich die Marktaufsicht vor, Standplätze jederzeit zu ändern oder neu zuzuweisen. Entschädigungsansprüche der Standinhabenden sind ausgeschlossen.

(9) Die Erlaubnis ist nicht übertragbar. Sie kann mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

(neu)§ 7
Versagung und Aufhebung der Zulassung

(1) Die Erlaubnis kann von der Marktaufsicht versagt werden, wenn ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt. Ein sachlich gerechtfertigter Grund für die Versagung liegt insbesondere vor, wenn

a) Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der/die Standinhabende die für die Teilnahme am Wochenmarkt erforderliche Zuverlässigkeit nicht besitzt;

b) der zur Verfügung stehende Platz nicht ausreicht.

(2) Die Erlaubnis kann von der Marktaufsicht nach Maßgabe der §§ 116, 117 des Allgemeinen Verwaltungsgesetzes für das Land Schleswig-Holstein zurückgenommen oder widerrufen werden. Sie kann insbesondere von der Marktaufsicht zurückgenommen oder widerrufen werden, wenn ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt. Ein sachlich gerechtfertigter Grund liegt insbesondere vor, wenn

a) der Standplatz wiederholt (länger als 4 Wochen) nicht benutzt wird oder der Standplatz während der Marktöffnungszeit wiederholt (länger als 4 Wochen) nicht geöffnet ist

b) der Platz des Wochenmarktes ganz oder teilweise für bauliche Änderungen oder andere öffentliche Zwecke benötigt wird

c) der/die Standinhabende oder dessen Mitarbeitende oder Beauftragte erheblich oder trotz Mahnung wiederholt gegen die Bestimmungen dieser Marktsatzung verstoßen haben

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

§ 6
Auf- und Abbau

(1) Waren dürfen frühestens zwei Stunden vor Beginn der Marktzeit angefahren und ausgepackt werden.

(2) Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände dürfen am Tag vor dem Markttag in der Zeit von 18.00 bis 20.00 Uhr und am Markttag frühestens zwei Stunden vor Beginn der Marktzeit aufgebaut werden. Auf dem Markt a. d. Markt dürfen Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände am Tag vor dem Markttag in der Zeit von 20.00 bis 22.00 Uhr und am Markttag frühestens zwei Stunden vor Beginn der Marktzeit aufgebaut werden.

(4) Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände müssen spätestens eine Stunde nach Beendigung der Marktzeit vom Marktplatz entfernt sein und können widrigenfalls auf Kosten des Standinhabers zwangsweise entfernt werden.

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

d) der/die Standinhabende die nach der Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen der Hansestadt Lübeck in der jeweils gültigen Fassung fälligen Gebühren, trotz Aufforderung, nicht bezahlt

Wird die Erlaubnis widerrufen, kann die Marktverwaltung die sofortige Räumung des Standplatzes verlangen.

§ 8
Auf- und Abbau

(1) Waren dürfen frühestens vier Stunden vor Beginn der Marktöffnungszeiten angefahren und ausgepackt werden.

(2) Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände dürfen frühestens zwei Stunden vor Beginn der Marktzeit aufgebaut werden. Das Abstellen der Verkaufseinrichtungen und der sonstigen Betriebsgegenstände auf der Marktfläche darf am Vorabend des Wochenmarktes ab 18:00 Uhr erfolgen. Das Abstellen von Verkaufseinrichtungen und sonstigen Betriebsgegenständen am Vorabend ist auf dem Rathausmarkt untersagt.

(4) Mit dem Abbau der Verkaufseinrichtungen und sonstigen Betriebsgegenstände darf erst nach Ende der Öffnungszeit begonnen werden. Die Verkaufseinrichtungen und sonstigen Betriebsgegenstände müssen spätestens 1,5 Stunden nach Beendigung der Marktzeit vom Marktplatz entfernt sein und können widrigenfalls auf Kosten des Standinhabenden zwangsweise entfernt werden.

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

§ 7
Verkaufseinrichtungen

(2) Verkaufseinrichtungen dürfen nicht höher als 3 m sein. Kisten und ähnliche Gegenstände nicht höher als 1,40 m gestapelt werden. Verkaufseinrichtungen dürfen eine Tiefe von 3 m nicht überschreiten.

(3) Vordächer von Verkaufseinrichtungen dürfen die zugewiesene Grundfläche nur nach der Verkaufsseite und nur höchstens 1 m überragen. Sie müssen mindestens eine lichte Höhe von 2,10 m, gemessen ab Straßenoberfläche, haben.

(4) Verkaufseinrichtungen müssen standfrei sein und dürfen nur in der Weise aufgestellt werden, dass die Marktoberfläche nicht beschädigt wird. Sie dürfen ohne Erlaubnis der Marktverwaltung weder an Bäumen und deren Schutzvorrichtungen noch an Verkehrs-, Energie-, Fernsprech- oder ähnlichen Einrichtungen befestigt werden.

(5) (gestrichen)

(6) Das Anbringen von anderen als in Abs. 5 genannten Schildern, Anschriften und Plakaten sowie jede sonstige Reklame ist nur innerhalb der Verkaufseinrichtungen in angemessenem, üblichen Rahmen gestattet und nur soweit es mit dem Geschäftsbetrieb des Standinhabers in Verbindung steht.

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

§9
Verkaufseinrichtungen

(2) Verkaufseinrichtungen dürfen nicht höher als 3 m sein. Kisten und ähnliche Gegenstände nicht höher als 1,50 m gestapelt werden. Verkaufseinrichtungen dürfen eine Tiefe von 4 m nicht überschreiten. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall durch die Marktaufsicht erteilt werden.

(3) Vordächer von Verkaufseinrichtungen dürfen die zugewiesene Grundfläche nur nach der Verkaufsseite und nur höchstens 1,50 m überragen. Sie müssen mindestens eine lichte Höhe von 2,10 m, gemessen ab Straßenoberfläche, haben.

(4) Verkaufseinrichtungen müssen standfest sein und dürfen nur in der Weise aufgestellt werden, dass die Marktoberfläche nicht beschädigt wird. Sie dürfen ohne Erlaubnis der Marktaufsicht weder an Bäumen und deren Schutzvorrichtungen, noch an Verkehrs-, Energie-, Fernsprech- oder ähnlichen Einrichtungen befestigt werden.

(5) An den Verkaufseinrichtungen ist an gut sichtbarer Stelle der Firmenname sowie Vor- und Zunamen der/des Standinhabenden in deutlich lesbarer Schrift anzubringen. Die Firmenanschrift ist schriftlich bei der Hansestadt Lübeck zu hinterlegen und Änderungen unverzüglich mitzuteilen.

(6) Das Anbringen von anderen als in Abs. 5 genannten Schildern, Anschriften und Plakaten sowie jede sonstige Reklame ist nur innerhalb der Verkaufseinrichtungen in angemessenem, üblichen Rahmen gestattet und nur soweit es mit dem Geschäftsbetrieb des Standinhabenden in Verbindung steht.

(7) In den Gängen und Durchfahrten darf nichts abgestellt werden.

(8) Auf dem Markt auf dem Rathausmarkt dürfen nur Verkaufseinrichtungen aufgestellt werden, die zuvor mit der Hansestadt Lübeck abgestimmt wurden. Die Hansestadt Lübeck behält sich vor, Auflagen hinsichtlich der Gestaltung von Verkaufseinrichtungen zu erteilen.

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

§ 8
Verhalten auf dem Wochenmarkt

(1) Alle Teilnehmer am Marktverkehr haben mit dem Betreten der Wochenmärkte die Bestimmungen dieser Wochenmarktsatzung sowie die Anordnungen der Marktverwaltung zu beachten. Die allgemein geltenden Vorschriften, insbesondere die Gewerbeordnung, die Preisauszeichnungsverordnung, das Lebensmittel-, Hygiene- und Baurecht sind zu beachten.

(2) Jeder hat sein Verhalten auf der Marktfläche und den Zustand seiner Sachen so einzurichten, dass keine Person oder Sache geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

(3) Es ist insbesondere unzulässig:

1. Waren im Umhergehen anzubieten,

2. Werbematerial aller Art oder sonstige Gegenstände zu verteilen,

3. Tiere auf den Marktplatz zu verbringen, ausgenommen Blindenhunde sowie Tiere, die gem. § 66 Abs. 1 GewO zugelassen und zum Verkauf auf dem Wochenmarkt bestimmt sind,

4. Motorräder, Fahrräder, Mopeds oder ähnliche Fahrzeuge mitzuführen,

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

§10
Verhalten auf dem Wochenmarkt

(1) Alle Teilnehmenden auf dem Wochenmarkt haben mit dem Betreten einer Wochenmarktfläche die Bestimmungen dieser Wochenmarktsatzung sowie die Anordnungen der Marktaufsicht zu beachten und Folge zu leisten. Die allgemein geltenden Vorschriften, insbesondere die Gewerbeordnung, die Preisauszeichnungsverordnung, das Lebensmittel-, Hygiene- und Baurecht sind zu beachten.

(2) Alle Teilnehmenden auf dem Wochenmarkt haben Ihr Verhalten auf der Wochenmarktfläche und den Zustand seiner Sachen so einzurichten, dass keine Person oder Sache geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

(3) Es ist insbesondere unzulässig

a) Waren im Umhergehen anzubieten,

b) Werbematerial aller Art oder sonstige Gegenstände zu verteilen,

c) Tiere auf den Marktplatz zu verbringen, ausgenommen Assistenzhunde sowie Tiere, die zum Verkauf auf dem Wochenmarkt bestimmt sind,

d) Motorräder, Fahrräder, Mopeds, E-Roller oder ähnliche Fahrzeuge mitzuführen, ausgenommen sind Kinderwagen und Rollstühle

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)	Wochenmarktsatzung (neue Fassung)
5. warmblütige Kleintiere zu schlachten, abzuhäuten oder zu rupfen.	**e)** Tiere zu schlachten, abzuhäuten, auszunehmen oder zu rupfen. Ausgenommen von diesem Verbot sind Fische und andere wirbellose Meerestiere. Die lebenden Meerestiere dürfen nur in Behältnissen bzw. Transportmitteln befördert und angeboten werden, die den gesetzlichen Tierschutzbestimmungen entsprechen.
(4) Den Beauftragten der zuständigen amtlichen Stellen ist jederzeit Zutritt zu den Standplätzen und Verkaufseinrichtungen zu gestatten. Alle im Marktverkehr tätigen Personen haben sich ihnen gegenüber auf Verlangen auszuweisen.	(4) Den Marktaufsichten sowie den zuständigen amtlichen Stellen ist jederzeit Zutritt zu den Standplätzen und Verkaufseinrichtungen zu gestatten. Das Betreten der Verkaufseinrichtungen darf nur unter Einhaltung der HACCP-Richtlinien erfolgen. Alle im Marktverkehr tätigen Personen haben sich ihnen gegenüber auf Verlangen auszuweisen.
§ 9 **Sauberhaltung des Wochenmarktes**	**§ 11** **Sauberhaltung des Wochenmarktes**
(2) Die Standinhaber sind verpflichtet,	(2) Die Standinhabenden sind verpflichtet,
1. ihre Standplätze sowie die angrenzenden Gangflächen während der Benutzungszeit von Schnee und Eis freizuhalten,	**a)** ihre Standplätze sowie die angrenzenden Gangflächen, die sich durch und um den Verkaufsstand bilden, während der Benutzungszeit von Schnee und Eis freizuhalten,
2. dafür zu sorgen, dass Papier und anderes leichtes Material nicht verweht werden,	**b)** dafür zu sorgen, dass Papier und anderes leichtes Material nicht verweht werden,
3. Verpackungsmaterial, Marktabfälle und marktbedingten Kehricht (ausgenommen Grobmüll wie Kartonagen, Kisten, Stiegen, Gebinde usw.) von ihren Standplätzen, den angrenzenden Gangflächen und nicht belegten unmittelbar benachbarten Ständen in soweit vorhandene Gefäße oder Geräte einzufüllen und die bezeichneten Flächen vor Verlassen des Marktes dem Beauftragten der Marktverwaltung gereinigt zu übergeben.	**c)** Verpackungsmaterial, Marktabfälle und marktbedingten Kehricht (ausgenommen Grobmüll wie Kartonagen, Kisten, Stiegen, Gebinde usw.) von ihren Standplätzen, den angrenzenden Gangflächen und nicht belegten unmittelbar benachbarten Ständen insoweit vorhandene Gefäße oder Geräte einzufüllen und die bezeichneten Flächen vor Verlassen des Marktes der Marktaufsicht gereinigt zu übergeben.

d) Fischabwässer in wasserundurchlässigen Gefäßen aufzufangen und fachgerecht zu entsorgen.

§ 10
Haftung

Die Hansestadt Lübeck haftet für Schäden auf den Wochenmärkten nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ihrer Mitarbeiter.

§ 12
Haftung

(1) Das Betreten der Marktfläche geschieht auf eigene Gefahr. Die Hansestadt Lübeck haftet für Schäden auf den Wochenmärkten nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ihrer Bediensteten oder Beauftragten.

(2) Der/Die Standinhabende hat die Verkehrssicherungspflicht für ihren/seinen Verkaufsstand und auf ihrem/seinem Standplatz. Er/Sie haftet der Hansestadt Lübeck für alle Schäden, die ihr/ihm im Zusammenhang mit ihrem/seinem Verkaufstand entstehen. Der/Die Standinhabende stellt die Hansestadt Lübeck von etwaigen Haftungsansprüchen seiner Bediensteten, Beauftragten, Kunden oder sonstiger Dritter frei, die im Zusammenhang mit ihrem/seinem Verkaufstand entstehen. Der/Die Standinhabende verzichtet auf eigene Haftungsansprüche und auf die Geltendmachung von Regressansprüchen gegen die Hansestadt Lübeck und deren Bedienstete oder Beauftragte.

§ 10 a
Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

§ 13
Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig nach § 134 Abs. 5 - 7 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der jeweils geltenden Fassung handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)	Wochenmarktsatzung (neue Fassung)
b) Waren von einem anderen als dem zugelassenen Sandplatz aus anbietet oder verkauft (§ 5 Abs. 1);	**b)**. Waren von einem anderen als dem zugelassenen Standplatz aus anbietet oder verkauft (§ 6 Abs. 1);
	c) Kennzeichnungen, die den Standplatz abgrenzen, verändert, beschädigt, versetzt oder entfernt (§ 6 Abs. 5);
c) ohne Erlaubnis seine Zuweisung einem Dritten überträgt (§ 5 Abs. 5);	**d)** ohne Erlaubnis seine Zuweisung einem Dritten überträgt (§ 6 Abs. 10);
d) auf Verlangen des Bereiches Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften nach Widerruf der Erlaubnis den Standplatz nicht sofort räumt (§5 Abs. 7);	**e)** auf Verlangen der Marktaufsicht nach Widerruf der Erlaubnis den Standplatz nicht sofort räumt (§ 7 Abs. 2);
e) Waren früher als 2 Stunden vor Beginn der Marktzeit anfährt oder auspackt (§ 6 Abs. 1);	**f)** Waren früher als vier Stunden vor Beginn der Marktzeit anfährt oder auspackt (§ 8 Abs. 1);
f) Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände am Tag vor dem Markttag außerhalb der Zeit von 18.00 bis 20.00 Uhr oder am Markttag früher als 2 Stunden vor Beginn der Marktzeit aufbaut oder spätestens 1 Stunde nach Beendigung der Marktzeit nicht von der Marktfläche entfernt hat (§ 6 Abs. 2);	**g)** Verkaufseinrichtungen und sonstige Betriebsgegenstände am Tag vor dem Markttag oder am Markttag früher als vier Stunden vor Beginn der Marktzeit aufbaut (§ 8 Abs. 2) oder spätestens 1,5 Stunden nach Beendigung der Marktzeit nicht von der Marktfläche entfernt hat (§ 8 Abs. 4);
g) (gestrichen)	
h) Plakate oder sonstige Reklame außerhalb der Verkaufseinrichtungen oder in unangemessenem Rahmen innerhalb der Verkaufseinrichtungen anbringt (§ 7 Abs. 6);	**h)** die Firmierung sowie den vollständigen Namen des Standinhabenden und die Anschrift nicht ausreichend kenntlich macht bzw. hinterlegt (§ 9 Abs. 5);
i) in Gängen und Durchfahrten etwas abstellt (§ 7 Abs. 7);	**i)** Plakate oder sonstige Reklame außerhalb der Verkaufseinrichtungen oder in unangemessenem Rahmen innerhalb der Verkaufseinrichtungen anbringt (§ 9 Abs. 6);
	j) in Gängen und Durchfahrten etwas abstellt (§ 9 Abs. 7);

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

j) die Bestimmungen der Wochenmarktsatzung sowie die Anordnungen des Bereiches Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften nicht beachtet (§ 8 Abs. 1);

k) sein Verhalten auf der Marktfläche und den Zustand seiner geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (§ 8 Abs. 2);

l) Waren im Umhergehen anbietet (§ 8 Abs. 3 Nr. 1);

m) Werbematerial oder sonstige Gegenstände verteilt (§ 8 Abs. 3 Nr. 2);

n) Tiere (ausgenommen Blindenhunde sowie zum Verkauf bestimmte Tiere) auf die Marktfläche verbringt oder Motorräder, Fahrräder, Mopeds oder ähnliche Fahrzeuge mitführt (§ 8 Abs. 3 Nr. 3 und 4);

o) warmblütige Kleintiere schlachtet, abhäutet oder rupft (§ 8 Abs. 3 Nr. 5);

p) Beauftragten zuständiger amtlicher Stellen nicht den Zutritt zu Standplätzen und Verkaufseinrichtungen gestattet (§ 8 Abs. 4);

q) die Marktfläche verunreinigt oder Abfälle auf den Wochenmarkt einbringt
(§ 9 Abs. 1);

r) den Standplatz sowie die angrenzenden Gangflächen während der Benutzungszeit nicht von Schnee und Eis freihält (§ 9 Abs. 2);

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

k) die Bestimmungen der Wochenmarktsatzung sowie die Anordnungen der Marktaufsicht nicht beachtet (§ 10 Abs. 1);

l) sein Verhalten auf der Marktfläche und den Zustand seiner Sachen nicht so einrichtet, dass keine Person oder Sache geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (§ 10 Abs. 2);

m) Waren im Umhergehen anbietet (§ 10 Abs. 3 Nr. 1);

n) Tiere (ausgenommen Assistenzhunde) auf die Marktfläche verbringt oder Motorräder, Fahrräder, Mopeds, E-Roller oder ähnliche Fahrzeuge mitführt (§ 10 Abs. 3 Nr. 3 und 4);

o) Tiere mit Ausnahme von Fischen oder wirbellose Meerestiere schlachtet, abhäutet, ausnimmt oder rupft (§ 10 Abs. 3 Nr. 5);

p) Beauftragten zuständiger amtlicher Stellen nicht den Zutritt zu Standplätzen und Verkaufseinrichtungen gestattet (§ 10 Abs. 4);

q) die Marktfläche verunreinigt oder Abfälle auf den Wochenmarkt einbringt (§ 11 Abs. 1);

r) den Standplatz sowie die angrenzenden Gangflächen während der Benutzungszeit nicht von Schnee und Eis freihält (§ 11 Abs. 2);

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

s) die Marktfläche durch verwehtes Papier und anderes leichtes Material verunreinigt oder Abfälle vom Standplatz, den angrenzenden Gangflächen und nicht belegten unmittelbar benachbarten Ständen nicht in die bereitgestellten Gefäße oder Geräte einfüllt sowie diese Flächen vor Verlassen des Marktes

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von EUR 2,56 bis EUR 511,29 geahndet werden.

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

s) die Marktfläche durch verwehtes Papier und anderes leichtes Material verunreinigt oder Abfälle vom Standplatz, den angrenzenden Gangflächen und nicht belegten unmittelbar benachbarten Ständen nicht in die bereitgestellten Gefäße oder Geräte einfüllt sowie diese Flächen vor Verlassen des Marktes nicht gereinigt übergibt (§ 11 Abs. 2 Nr. 2 und 3).

(2) Ebenfalls ordnungswidrig gem. § 146 Abs. 2 Nr. 5 Gewerbeordnung handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Wochenmarktverkehr andere als die nach § 67 Abs. 1 Gewerbeordnung oder nach der Stadtverordnung über Gegenstände des Wochenmarktverkehrs in der Hansestadt Lübeck vom 22.11.1977 zugelassene Waren feilhält.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis 1.000,00 € geahndet werden.

Wochenmarktsatzung (alte Fassung)

Anlage zu § 2 Abs. 1

der Wochenmarktsatzung für die Hansestadt Lübeck vom 13. Dezember 1977 in der Fassung vom 07.12.2009

Wochenmarktplatz:	Wochentage:	Öffnungszeiten:
Brolingplatz	mittwochs, samstags	08.00 – 13.00 Uhr
Hanseplatz	freitags	08.00 – 13.00 Uhr
Meesenkaserne	montags, donnerstags	08.00 – 13.00 Uhr
Moisling	freitags	08.00 – 13.00 Uhr
Brink	dienstags, donnerstags, sonnabends	08.00 – 13.00 Uhr
Markt a.d. Markt	montags, donnerstags	10.30 – 19.00 Uhr
Schrangen (während des Weihnachtsmarktes)	montags, donnerstags	10.30 – 19.00 Uhr
Auf Teilstücken der Breiten Straße und des Marktes	dienstags, mittwochs, freitags, sonnabends	09.00 – 18.00 Uhr
Travemünde (Oktober – April)	montags, donnerstags	08.00 – 13.00 Uhr
Travemünde (Mai – September)	montags, donnerstags	08.00 – 14.00 Uhr
Hasenweg	mittwochs	08.00 – 13.00 Uhr
Buntekuh	freitags	14.00 – 17.00 Uhr
Kücknitz	freitags	08.00 – 13.00 Uhr
Schlutup	Mittwochs	08.00 – 13.00 Uhr

Wochenmarktsatzung (neue Fassung)

Anlage zu § 2 Abs. 1

der Wochenmarktsatzung für die Hansestadt Lübeck vom xx.xx.xxxx

Wochenmarktplatz:	Wochentage:	Öffnungszeiten:
Brolingplatz	mittwochs, samstags	08.00 – 13.00 Uhr
Hanseplatz	freitags	08.00 – 13.00 Uhr
Meesenplatz	donnerstags	08.00 – 13.00 Uhr
Am Brink	dienstags, donnerstags, sonnabends	08.00 – 13.00 Uhr
Markt auf dem Rathausmarkt	montags, donnerstags	10.30 – 19.00 Uhr
Klingenberg (während des Weihnachtsmarktes)	montags, donnerstags	10.30 – 19.00 Uhr
Vorderreihe	montags, donnerstags	08.00 – 13.00 Uhr
Hasenweg	mittwochs	08.00 – 13.00 Uhr
Kücknitz	freitags	08.00 – 13.00 Uhr
Am Schlutuper Markt	mittwochs	08.00 – 13.00 Uhr

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2021/10209
öffentlich

Lübeck, 04.06.2021

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Piroska Csösz (E-Mail: piroska.csoesz@luebeck.de Telefon: 122-2300)

Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.10.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.11.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
23.11.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.11.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die als Anlage 2 beigefügte Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck wird beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

	Ja
x	Nein- Begründung:

Eine Betroffenheit von Kindern und Jugendlichen ist nicht gegeben.

Die Maßnahme ist:

	neu
	freiwillig
x	vorgeschrieben durch:

Kommunalabgabengesetz

Finanzielle Auswirkungen:	x	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Siehe Anlage 1

Anlagen:

Anlage 1 - Begründung /finanz. Auswirkungen
Anlage 2 - Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck
Anlage 3 - Gebührensatzung – Synopse

Senator Sven Schindler

Anlage 1

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck erhebt für die Durchführung der Wochenmärkte Benutzungsgebühren nach der Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen der Hansestadt Lübeck (Wochenmarktgebührensatzung). Rechtsgrundlage für die Zulässigkeit der Erhebung dieser Gebühren und ihre Kalkulation ist das Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG). Nach dem KAG sind Gebühren regelmäßig auf ihre Angemessenheit zu überprüfen und neu zu kalkulieren. Die aktuellen Gebührensätze wurden zuletzt im Jahr 2011 angepasst.

Der Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften ist für den Betrieb der Lübecker Wochenmärkte zuständig. Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen werden durch die Lübeck Travemünde Marketing GmbH organisiert und durchgeführt. Daher wird sich die neue Gebührensatzung lediglich auf Wochenmärkte beziehen.

Die Hansestadt Lübeck wird durch das KAG i.V.m. der Gemeindeordnung verpflichtet kostendeckende Gebühren zu kalkulieren. Der bewusste Verzicht auf Gebühreneinnahmen ist aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu decken und geht somit zu Lasten aller Bürger:innen. Darüber hinaus führt der Verzicht von Gebühreneinnahmen zu weiteren wirtschaftlichen Risiken für die Hansestadt Lübeck.

In § 8 KStG Abs. 7 ist die verdeckte Gewinnausschüttung bei dauerdefizitären Betrieben der öffentlichen Hand geregelt. Der Absatz 7 des § 8 KStG lauten wie folgt:
Satz 1:
„Die Rechtsfolgen einer verdeckten Gewinnausschüttung im Sinne des Absatzes 3 Satz 2 sind

1. *bei Betrieben gewerblicher Art im Sinne des § 4 KStG nicht bereits deshalb zu ziehen, weil sie ein Dauerverlustgeschäft ausüben;*
2. *(…).“*

Der § 4 KStG definiert die Betriebe gewerblicher Art (BgA).

Aus § 8 KStG Abs. 7 Satz 2:
Ein Dauerverlustgeschäft liegt vor, soweit aus verkehrs-, umwelt-, sozial-, kultur-, bildungs- oder gesundheitspolitischen Gründen eine wirtschaftliche Betätigung ohne kostendeckendes Entgelt unterhalten wird (…).

D.h. übt ein BgA, wie er im Satz 2 des § 8 Abs. 7 KStG beschrieben ist, ein Dauerverlustgeschäft aus liegt keine verdeckte Gewinnausschüttung vor (§ 8 Abs. 7 S. 1 Nr. 1 KStG). Da jedoch Wochenmärkte unter keine der in Satz 2 genannten Fallgruppen fallen, ist steuerrechtlich sehr wohl von einer verdeckten Gewinnausschüttung auszugehen und diese wäre voll umfänglich ertragssteuerpflichtig.

Die verdeckte Gewinnausschüttung kann durch die Nutzung des steuerlichen Einlagekontos nach § 27 KStG vermieden werden. Aus diesem Grunde wurde eine verdeckte Gewinnausschüttung bislang durch Nutzung des steuerlichen Einlagekontos gemäß § 27 KStG vermieden.

Das steuerliche Einlagekonto des BgA Märkte wird jedes Jahr fortgeschrieben und überprüft

Für die Festlegung der Wochenmarktgebühren bedeutet dies, dass eine nicht kostendeckende Gebühr zu einer verdeckten Gewinnausschüttung führen kann, die automatisch eine Steuerpflicht auslösen würde.

Gebührenrechtlich wird die Gebührenhöhe durch Gegenüberstellung der Ist-Aufwendungen aus dem Vorjahr beim Sachaufwand bzw. den kalkulierten Personalaufwand des Gebührenjahres und den verkauften Frontmetern (Durchschnitt aus Vorjahren) ermittelt.

Neben der Anpassung des Gebührentarifes erfolgt eine grundlegende Änderung hinsichtlich der Systematik der Gebührenberechnung nach Quadratmeter anstatt laufenden Frontmetern.

Die Neukalkulation der Wochenmarktgebühr für das Jahr 2022 hat eine kostendeckende Gebühr von 4,52 € pro laufenden Frontmeter ergeben. Da sich die Stände auf dem Wochenmarkt in der Hansestadt Lübeck von den genutzten Tiefen deutlich voneinander unterscheiden, soll in Zukunft nicht mehr der laufende Frontmeter sondern die genutzten Quadratmeter als Bemessungsgrundlage der Gebühr dienen.
Nach § 9 Abs. 2 der Wochenmarktsatzung für die Hansestadt Lübeck ist eine maximale Tiefe von 4 m pro Marktstand erlaubt. Da sich aber die neue Gebühr aus den bisher verkauften Frontmetern berechnet, wurde eine Durchschnittstiefe der Stände auf den Lübecker Wochenmärkten ermittelt. Aus diesem Grund wurde die neukalkulierte kostendeckende Gebühr durch 3,5 geteilt und im Ergebnis eine Gebühr von 1,34 € pro Quadratmeter errechnet.
Da sich der Aufwand für Dauerhändler (geben für einen gewissen Zeitraum eine Zusage) und Tageshändler (entscheiden spontan über das Erscheinen auf dem Wochenmarkt) unterscheidet wurden die Kosten entsprechend des Arbeitsaufwandes aufgeteilt.
Die Dauerhändler bekommen im Vorwege einen Gebührenbescheid mit den angemeldeten Quadratmetern und bezahlen die Leistung zur Mitte des entsprechenden Leistungszeitraumes. Die Anwesenheit wird statistisch festgehalten und eventuelle mehr in Anspruch genommene Flächen erfasst und zusätzlich abgerechnet.
Bei den Tageshändlern ist die Verfahrensweise eine andere. Die Marktaufsichten müssen am jeweiligen Markttag den Tageshändlern entsprechende Plätze zuweisen und die Händler einweisen und Ihnen den Strom auf der Fläche zur Verfügung stellen. Außerdem müssen die Verkaufsstände nach dem Aufbau vermessen und in einer Liste erfasst werden. Sodann werden alle Tageshändler in eine Abrechnungsliste übertragen und erhalten einen Gebührenbescheid am Ende des Quartals. Sowohl bei den Marktaufsichten als auch beim Debitorenmanagement ist der Aufwand für Tageshändler größer als der für die Dauerhändler, so dass sich für Dauerhändler eine Gebühr von 1,27 € pro Quadratmeter und für Tageshändler eine Gebühr von 1,44 € pro Quadratmeter ergibt.

Die Wochenmarktgebühr und auch der Strompreis werden als Nettobetrag ausgewiesen, damit zukünftige Änderungen des Umsatzsteuersatzes automatisch berücksichtigt werden können. Diese Verfahrensweise hat sich im Jahr 2020 (Wechsel der Umsatzsteuer am 01.07.2020 und 01.01.2021) als sehr nützlich erwiesen.

Anlage 2

Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 57) zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.09.2020 (GVOBl. Schl.-H. S. 514) und der §§ 1, 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 27) zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.11.2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 425) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom 26.08.2021 folgende Satzung erlassen:

§ 1
Gebührenpflicht und Gebührentarif

(1) Für die Benutzung der städtischen Wochenmärkte sind Gebühren zu zahlen.

(2) Eine Gebührenerhebung nach anderen Vorschriften wird von dieser Gebührensatzung nicht berührt.

§ 2
Gebührenschuldner

(1) Schuldner:in der Gebühr ist der Benutzer oder die Benutzerin der jeweiligen Marktfläche. Neben diesem oder dieser schuldet die Gebühr auch jeder Mitbenutzer oder jede Mitbenutzerin.

(2) Schulden mehrere Benutzer:innen oder Mitbenutzer:innen die Gebühr, sind sie Gesamtschuldner:in.

(3) Dauerhändler:innen nach dieser Satzung sind Benutzer:innen, die einen Standplatz für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal oder Jahr) fest buchen.

(4) Sofern Dauerhändler:innen zusätzliche Flächen in Anspruch nehmen, die über die bereits zugelassenen Flächen hinausgehen, gelten sie bezüglich dieser zusätzlichen Flächen als Tageshändler:innen.

(5) Tageshändler:innen nach dieser Satzung sind Benutzer:innen, die einen Standplatz am jeweiligen Markttag buchen und im Nachhinein abgerechnet werden.

§ 3
Bemessungsgrundlage der Gebühren

(1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Quadratmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 1,27 Euro netto für Dauerhändler:innen und 1,44 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Flächen werden auf volle Quadratmeter aufgerundet.

(2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,42 Euro netto.

(3) Zu den genannten Gebühren wird zusätzlich Umsatzsteuer in gesetzlicher Höhe erhoben.

(4) Bei einer regelmäßigen und längerfristigen Teilnahme an Wochenmärkten können Marktbeschicker:innen das Lastschriftverfahren wählen.

(5) Ein Anspruch auf Erstattung der im Lastschriftverfahren erhobenen Marktgebühren bei Fernbleiben vom Wochenmarkt ist grundsätzlich ausgeschlossen Bei längeren Fehlzeiten können für den Gebührenabzug auf Antrag im Einzelfall zusätzliche Zeiten berücksichtigt werden, wenn eine Nichtberücksichtigung unbillig wäre.

§ 4
Entstehung der Gebühr

(1) Die Gebührenpflicht für längerfristig genutzte Standplätze entsteht mit dem Zugang der Platzzusage (unbeschadet späterer Zuweisung eines bestimmten Platzes).

(2) Die Gebührenpflicht für tageweise überlassene Standflächen entsteht mit der Bereitstellung (Zuweisung) der Flächen durch die Hansestadt Lübeck. Die Bereitstellung kann in schriftlicher oder in mündlicher Form erfolgen.

(3) Für bereitgehaltene Flächen (Platzzusage), die nicht oder nur teilweise in Anspruch genommen werden, besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Ermäßigung oder Rückzahlung der Gebühren. Bei Verbleib von nicht geöffneten Verkaufswagen oder Verkaufsständen auf den Wochenmarktflächen entsteht die Gebührenpflicht mit Öffnung des Wochenmarktes.

(4) Für die Versorgung mit Elektrizität entsteht die Gebühr mit Bereitstellung der Anschlussvorrichtung.

§ 5
Fälligkeit und Festsetzung der Gebühren

(1) Die Gebühren für die Standflächen nach dieser Satzung sind grundsätzlich mit der Bereitstellung fällig. Abweichende Fälligkeiten werden bei einer schriftlichen Bereitstellung durch Bescheid festgesetzt.

(2) Werden Wochenmarktflächen für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal, Jahr) bereitgestellt, so sind die Gebühren zur Mitte des Quartals in einer Summe zu entrichten, sofern durch Bescheid keine andere Fälligkeit vorgegeben wird.

(3) Die Gebühren für die Versorgung mit Elektrizität sind fällig mit Beendigung der Abnahme vom Netz, soweit keine Wertmünzen verwendet werden oder keine andere Fälligkeit durch die Hansestadt Lübeck festgesetzt wird.

(4) Die Gebühren für die Tageshändler:innen werden gegenüber der/dem Gebührenschuldenden am Ende des Quartals durch Bescheid festgesetzt.

§ 6
Beendigung der Gebührenpflicht

(1) Die Gebührenpflicht endet grundsätzlich mit dem Ende der Nutzung durch den Gebührenschuldner oder die Gebührenschuldnerin.

(2) Ist eine Bereitstellung der Flächen für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal oder Jahr) erfolgt, endet die Gebührenpflicht mit dem Ablauf des Bereitstellungszeitraumes. Will

der/die Gebührenschuldende nach Bereitstellung der Flächen seinen oder ihren für einen längeren Zeitraum zugeteilten Standplatz vorzeitig aufgeben, ist dies schriftlich bis spätestens 14 Tage vor Ablauf eines Monats der Hansestadt Lübeck bekannt zu geben. Die Gebührenpflicht endet in diesem Fall mit Ende des betreffenden Monats.

§ 7
Auskunftspflicht

Die Gebührenpflichtigen haben der Hansestadt Lübeck richtige und vollständige Angaben zu machen und die zur Veranlagung der Gebühren erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

§ 8
Inkrafttreten

Diese Satzung einschließlich des anliegenden Gebührentarifs tritt am XX.XX.XXX in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen der Hansestadt Lübeck vom 05.09.2002 zuletzt geändert durch Satzung vom 06.12.2010 außer Kraft.

Lübeck, den XX.XX.XXXX
gez. Jan Lindenau
Der Bürgermeister

Gebührensatzung (alte Fassung)

Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen der Hansestadt Lübeck vom 05.09.2002 i.d.F. vom 06.12.2010

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein und der §§ 1,2 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 27), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.07.2007 (GVOBl. Schl.-H. S. 362) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom 25.11.2010 (Stadtzeitung vom 28.12.2010) die Gebührensatzung für Märkte, Volksfest und ähnliche Veranstaltungen der Hansestadt Lübeck vom 05.09.2002 (Stadtzeitung v. 10.09.2002) folgende Gebührensatzung erlassen:

§ 1
Gebührenpflicht und Gebührentarif

(1) Für die Benutzung der städtischen Märkte und der sonstigen im anliegenden Gebührentarif bezeichneten Einrichtungen der Hansestadt Lübeck sind Gebühren zu entrichten. Die Höhe der Gebühren ergibt sich aus dem Gebührentarif, der Bestandteil dieser Gebührensatzung ist.

(2) Eine Gebührenerhebung nach anderen Vorschriften wird von dieser Gebührensatzung nicht berührt.

§ 2
Gebührenschuldner

(1) Schuldner der Gebühr ist der Benutzer oder die Benutzerin der jeweiligen Einrichtung. Neben diesem oder dieser schuldet die Gebühr auch jeder Mitbenutzer oder jede Mitbenutzerin.

(2) Schulden mehrere Benutzer oder Benutzerinnen/Mitbenutzer oder Mitbenutzerinnen die Gebühr, sind sie Gesamtschuldner oder Gesamtschuldnerin.

Gebührensatzung (neue Fassung)

Gebührensatzung für Wochenmärkte der Hansestadt Lübeck vom .....

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 57) zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.09.2020 (GVOBl. Schl.-H. S. 514) und der §§ 1, 2, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 27) zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.11.2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 425) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom 26.08.2021 folgende Satzung erlassen:

§ 1
Gebührenpflicht und Gebührentarif

(1) Für die Benutzung der städtischen Wochenmärkte sind Gebühren zu zahlen.

(2) Eine Gebührenerhebung nach anderen Vorschriften wird von dieser Gebührensatzung nicht berührt.

§ 2
Gebührenschuldner

(1) Schuldner:in der Gebühr ist der Benutzer oder die Benutzerin der jeweiligen Marktfläche. Neben diesem oder dieser schuldet die Gebühr auch jeder Mitbenutzer oder jede Mitbenutzerin.

(2) Schulden mehrere Benutzer:innen oder Mitbenutzer:innen die Gebühr, sind sie Gesamtschuldner:in.

(3) Dauerhändler:innen nach dieser Satzung sind Benutzer:innen, die einen Standplatz für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal oder Jahr) fest buchen.

Gebührensatzung (alte Fassung)

§ 3
Gebührenmaßstab

Die Gebühr bemisst sich für die Tarifnummern 1 und 2 des Gebührentarifs als Tagesgebühr je lfd. Frontmeter (Rundfahrgeschäfte je lfd. Meter Durchmesser) für jeden angefangenen Tag. Restflächen von weniger als einem lfd. Frontmeter werden auf volle Meter aufgerundet. Für die Versorgung der BenutzerInnen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach Tarifnummer 3 des Gebührentarifs nach kw/h.

Gebührensatzung (neue Fassung)

(4) Sofern Dauerhändler:innen zusätzliche Flächen in Anspruch nehmen, die über die bereits zugelassenen Flächen hinausgehen, gelten sie bezüglich dieser zusätzlichen Flächen als Tageshändler:innen.

(5) Tageshändler:innen nach dieser Satzung sind Benutzer:innen, die einen Standplatz am jeweiligen Markttag buchen und im Nachhinein abgerechnet werden.

§ 3
Bemessungsgrundlage der Gebühren

(1) Die Gebühr bemisst sich als Tagesgebühr je angefangenen Quadratmeter für jeden angefangenen Tag und beträgt 1,27 Euro netto für Dauerhändler:innen und 1,44 Euro netto für Tageshändler:innen. Die Flächen werden auf volle Quadratmeter aufgerundet.

(2) Für die Versorgung der Benutzer:innen mit Elektrizität bemisst sich die Gebühr nach angefangenen kw/h und beträgt 0,42 Euro netto.

(3) Zu den genannten Gebühren wird zusätzlich Umsatzsteuer in gesetzlicher Höhe erhoben.

(4) Bei einer regelmäßigen und längerfristigen Teilnahme an Wochenmärkten können Marktbeschicker:innen das Lastschriftverfahren wählen.

(5) Ein Anspruch auf Erstattung der im Lastschriftverfahren erhobenen Marktgebühren bei Fernbleiben vom Wochenmarkt ist grundsätzlich ausgeschlossen Bei längeren Fehlzeiten können für den Gebührenabzug auf Antrag im Einzelfall zusätzliche Zeiten berücksichtigt werden, wenn eine Nichtberücksichtigung unbillig wäre.

Gebührensatzung (alte Fassung)

§ 4
Entstehung der Gebühr

Die Gebührenpflicht entsteht für die Standflächen mit der Bereitstellung (Zuteilung) der Flächen durch den Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften der Hansestadt Lübeck. Die Bereitstellung kann in schriftlicher oder in mündlicher Form erfolgen. Für die Versorgung mit Elektrizität entsteht die Gebühr mit Bereitstellung der Anschlussvorrichtung.

§ 5
Beendigung der Gebührenpflicht

(1) Die Gebührenpflicht endet grundsätzlich mit dem Ende der Nutzung der Einrichtung durch den Gebührenschuldner oder die Gebührenschuldnerin.

(2) Bei mehrtägigen Marktveranstaltungen (z.B. Jahrmärkte, Volksfeste) endet die Gebührenpflicht frühestens mit dem Ende der Veranstaltung.

(3) Ist eine Bereitstellung der Flächen bei Wochenmärkten für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal oder Jahr) erfolgt, endet die Gebührenpflicht mit dem Ablauf des Bereitstellungszeitraumes.

Gebührensatzung (neue Fassung)

§ 4
Entstehung der Gebühr

(1) Die Gebührenpflicht für längerfristig genutzte Standplätze entsteht mit dem Zugang der Platzzusage (unbeschadet späterer Zuweisung eines bestimmten Platzes).

(2) Die Gebührenpflicht für tageweise überlassene Standflächen entsteht mit der Bereitstellung (Zuweisung) der Flächen durch die Hansestadt Lübeck. Die Bereitstellung kann in schriftlicher oder in mündlicher Form erfolgen.

(3) Für bereitgehaltene Flächen (Platzzusage), die nicht oder nur teilweise in Anspruch genommen werden, besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Ermäßigung oder Rückzahlung der Gebühren. Bei Verbleib von nicht geöffneten Verkaufswagen oder Verkaufsständen auf den Wochenmarktflächen entsteht die Gebührenpflicht mit Öffnung des Wochenmarktes.

(4) Für die Versorgung mit Elektrizität entsteht die Gebühr mit Bereitstellung der Anschlussvorrichtung.

§ 5
Fälligkeit und Festsetzung der Gebühren

(1) Die Gebühren für die Standflächen nach dieser Satzung sind grundsätzlich mit der Bereitstellung fällig. Abweichende Fälligkeiten werden bei einer schriftlichen Bereitstellung durch Bescheid festgesetzt.

(2) Werden Wochenmarktflächen für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal, Jahr) bereitgestellt, so sind die Gebühren zur Mitte des Quartals in einer Summe zu entrichten, sofern durch Bescheid keine andere Fälligkeit vorgegeben wird.

Gebührensatzung (alte Fassung)

(4) Will der Gebührenschuldner oder die Gebührenschuldnerin nach Bereitstellung der Flächen seinen oder ihren für einen längeren Zeitraum zugeteilten Standplatz vorzeitig aufgeben, ist dies schriftlich bis spätestens 14 Tage vor Ablauf eines Monats dem Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften bekannt zu geben. Die Gebührenpflicht endet in diesem Fall mit Ende des betreffenden Monats.

§ 6
Fälligkeit der Gebühren

(1) Die Gebühren für die Standflächen nach dieser Satzung sind grundsätzlich mit der Bereitstellung fällig. Abweichende Fälligkeiten werden bei einer schriftlichen Bereitstellung durch Bescheid festgesetzt.

(2) Werden Standflächen für Wochenmärkte für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal, Jahr) bereitgestellt, so sind die Gebühren in monatlichen Teilbeträgen jeweils zum Ende des jeweiligen Monats zu entrichten, sofern durch Bescheid keine andere Fälligkeit vorgegeben wird.

(3) Die Gebühren für die Versorgung mit Elektrizität sind fällig mit Beendigung der Abnahme vom Netz, soweit keine Wertmünzen verwendet werden oder keine andere Fälligkeit durch den Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften festgesetzt wird.

(4) Tagesgebühren sind an die mit der Erhebung der Gebühren beauftragten Mitarbeiter oder Mitarbeiterin des Bereiches Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften bar gegen Empfangsbescheinigung zu entrichten. Die Empfangsbescheinigung ist bis zum Ablauf der Benutzung der Einrichtung aufzubewahren und dem Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften auf Verlangen vorzuzeigen.

Gebührensatzung (neue Fassung)

(3) Die Gebühren für die Versorgung mit Elektrizität sind fällig mit Beendigung der Abnahme vom Netz, soweit keine Wertmünzen verwendet werden oder keine andere Fälligkeit durch die Hansestadt Lübeck festgesetzt wird.

(4) Die Gebühr für die Tageshändler:innen werden gegenüber der/dem Gebührenschuldenden am Ende des Quartals durch Bescheid festgesetzt.

§ 6
Beendigung der Gebührenpflicht

(1) Die Gebührenpflicht endet grundsätzlich mit dem Ende der Nutzung durch den Gebührenschuldner oder die Gebührenschuldnerin.

(2) Ist eine Bereitstellung der Flächen für einen längeren Zeitraum (Monat, Quartal oder Jahr) erfolgt, endet die Gebührenpflicht mit dem Ablauf des Bereitstellungszeitraumes. Will der/die Gebührenschuldende nach Bereitstellung der Flächen seinen oder ihren für einen längeren Zeitraum zugeteilten Standplatz vorzeitig aufgeben, ist dies schriftlich bis spätestens 14 Tage vor Ablauf eines Monats der Hansestadt Lübeck bekannt zu geben. Die Gebührenpflicht endet in diesem Fall mit Ende des betreffenden Monats.

Gebührensatzung (alte Fassung)

§ 7
Auskunftspflicht

Die Gebührenpflichtigen haben dem Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften richtige und vollständige Angaben zu machen und die zur Veranlagung der Gebühren erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

§ 8
Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2011 in Kraft.

Lübeck, den 06.12.2010
gez. Bernd Saxe
Der Bürgermeister

Gebührentarif für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen (Anlage zur Gebührensatzung vom 05.02.2002 i.d.F. vom 06.12.2010):

Tarif-Nr.	Leistung	Gebühr
1	Jahrmärkte und Volksfeste	EUR 3,54
2	Wochenmärkte	EUR 2,26
3	Bereitstellung von Elektrizität (incl. Umsatzsteuer in gesetzlicher Höhe)	EUR 0,22

Zu den in diesem Gebührentarif genannten Gebühren, die der Umsatzsteuer unterliegen, wird Umsatzsteuer in gesetzlicher Höhe erhoben, soweit sich aus dem Gebührentarif nicht anderes ergibt.

Gebührensatzung (neue Fassung)

§ 7
Auskunftspflicht

Die Gebührenpflichtigen haben der Hansestadt Lübeck richtige und vollständige Angaben zu machen und die zur Veranlagung der Gebühren erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

§ 8
Inkrafttreten

Diese Satzung einschließlich des anliegenden Gebührentarifs tritt am XX.XX.XXX in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen der
Hansestadt Lübeck vom 05.09.2002 zuletzt geändert durch Satzung vom 06.12.2010 außer Kraft.

Lübeck, den XX.XX.XXXX
gez. Jan Lindenau
Der Bürgermeister

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/10819
öffentlich

Lübeck, 27.01.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.040 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Aiko Wagner (E-Mail: aiko.wagner@luebeck.de Telefon: 122-5740)

Travemünder Woche 2022

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.02.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.02.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
17.02.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
22.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
24.02.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Hansestadt Lübeck gewährt der Travemünder Woche gGmbH einen Fehlbetragsausgleich in Höhe von bis zu 450.000 EUR zur Durchführung der 133. Travemünder Woche 2022.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Es bestehen keine rechtlichen Bedenken
4.401 Schule und Sport	Zustimmung
Lübeck und Travemünde Marketing GmbH	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Für den Fehlbetragsausgleich ist keine Betroffenheit gegeben.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)

	☐	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	☒	Nein
	☐	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: Entfällt

Begründung:

1. Einleitung

Die Geschichte des Segelsports in Nordeuropa wäre ohne die Geschichte der Travemünder Woche unvollständig.

Die Travemünder Woche (TW) ist neben der Kieler und Warnemünder Woche eine der weltweit größten Segelsportgroßveranstaltungen. Jährlich nehmen bis zu 1.200 Boote mit 2.300 Sportler:innen an den Segelwettbewerben teil und sind zusammen mit dem Landprogramm Anziehungspunkt für knapp 850.000 – 1 Mio. Gäste. Die Travemünder Woche ist der jährliche Höhepunkt der touristischen Saison in Travemünde mit einer großen nationalen und internationalen Ausstrahlungskraft.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Travemünder Woche zu einer unverzichtbaren und nicht mehr wegzudenkenden Marke für die Anziehungskraft des Sport- und Tourismusstandortes Lübeck. Neben der Kieler Woche und dem Schleswig-Holstein Musik Festival ist auch die Travemünder Woche ein Botschafter für die Attraktivität des Landes und der Region für Gastfreundschaft und Leistungssport.

Das bestätigt auch der Landessportverband Schleswig-Holstein (LSV), wonach die Travemünder Woche eine sportliche Großveranstaltung und ein überregionaler Werbeträger für die Hansestadt Lübeck ist. Der LSV hat im Jahr 2017 im Rahmen einer Studie den „Wert“ der Schleswig-Holsteinischen Großsportveranstaltungen bewertet. Dabei belegte die Travemünder Woche den 2. Platz hinter der Kieler Woche, sowohl bei der Anzahl der Besucher:innen (Kieler Woche: 3 Mio. Gäste; TW 1 Mio. Gäste), als auch beim besuchergenerierten Umsatz (Kieler Woche: 61 Mio. EUR; TW: 20,3 Mio. EUR). Diese Zahlen belegen laut LSV die wirtschaftliche Bedeutung der Travemünder Woche für die Region Lübeck.

Darüber hinaus hat der Sport im Allgemeinen in Deutschland einen hohen Stellenwert und stellt somit einen zentralen Bestandteil unseres gesellschaftlichen Zusammenlebens dar, da er über kulturelle, soziale und sprachliche Grenzen hinweg verbindet. Die Internationalen Wettbewerbe fördern zudem die Weltoffenheit und Toleranz anderer Kulturen. Ebenso leistet der Sport auch einen bedeutsamen Beitrag für die gesamtgesellschaftliche Inklusionsdebatte.
Dabei vermittelt er weit über den Sport hinausgehende Werte unseres Gemeinwesens wie z.B. die Akzeptanz von Regeln, Fair Play, Respekt und Teamfähigkeit. In diesem Sinne erfüllt der Sport auf allen Ebenen auch eine wichtige Vorbildfunktion, insbesondere für Kinder und Jugendliche.

Traditionsgemäß ist die Hansestadt Lübeck eng mit der Travemünder Woche verbunden. Entweder bei der Ausrichtung von Empfängen, bei der Mitwirkung des medienwirksamen

Rotsponcups oder des Einsatzes von städtischem Personal, das für diese Zeit Urlaub nimmt, um die Travemünder Woche ehrenamtlich zu unterstützen.

Veranstalter der Travemünder Woche ist der Lübecker Yacht-Club e.V. (LYC), der die Travemünder Woche gemeinnützige GmbH (TW gGmbH) mit der Organisation und Ausrichtung der Travemünder Woche beauftragt hat. Alleingesellschafter der TW gGmbH ist der LYC. Das finanzielle Risiko bei der Austragung Travemünder Woche liegt bei der TW gGmbH.

2. Ausgangslage

2.1. Vorjahre

Die TW hat sich vor 2020 mit Ausnahme der Sportfördermittel (seit 2013 eine Steigerung auf 31.000 EUR) der Hansestadt Lübeck im weitesten über Spenden, sonstige Fördermittel (u.a. Possehl-Stiftung), Sponsorenbeiträge, Meldegelder der Teilnehmer und zu einem Großteil über den Finanzierungbeitrag aus dem Landprogramm (jährlich zwischen 100.000 EUR und 140.000 EUR) getragen. Um diese Finanzierungsbeiträge aus dem Landprogramm zu erhalten, war der bis zum Jahr 2019 bekannte Umfang erforderlich.
Das wirtschaftliche Risiko für eine der größten Sport- und Tourismusveranstaltungen des Landes lag somit stets beim Veranstalter, der TW gGmbH bzw. ihrem Alleingesellschafter dem LYC. Erst mit den durch die Corona-Pandemie entstandenen Sonderbedingungen, der Absage in 2020 und den im Folgenden erforderlichen besonderen Infektionsschutzaufwendungen war eine Finanzierung aus den vorgenannten Komponenten nicht mehr sicherzustellen.

2.2. Travemünder Woche 2020

Die TW war, wie andere Großveranstaltungen auch, stark geprägt von den Auswirkungen der Corona-Pandemie.

Im Jahr 2020 musste die TW aufgrund des Verbotes von Großveranstaltungen über 1.000 Teilnehmenden bis zum 31.08.2020 auf der Grundlage der Landesverordnung zur Bekämpfung des Coronavirus am 22.04.2020 abgesagt werden, da die Durchführung faktisch nicht mehr möglich war. Ein damals im Raum stehender Ersatztermin Anfang Oktober, wurde als nicht realisierbar verworfen.

Trotz der vom Veranstalter unverschuldeten Absage der TW waren bereits Kosten angefallen. Ebenso fiel der Part der Fixkosten weiter an (u.a. Personal, Versicherungen, Mieten). Für diese Kosten gab es zu dem Zeitpunkt keine auskömmliche Gegenfinanzierung.

Obwohl sofort Gegenmaßnahmen eingeleitet wurden, verblieb eine Finanzierungslücke für die TW gGmbH. Vor diesem Hintergrund wurde ein Antrag auf Soforthilfe bei der Hansestadt Lübeck gestellt, da die Finanzierungslücke das Ende der TW bedeutet hätte. Aus den bereits oben genannten sport- und standortpolitischen Gründen war der Eintritt dieser Folge zu verhindern. Alternativ hätte sonst die Hansestadt Lübeck als Veranstalter auftreten und das volle Austragungsrisiko übernehmen müssen, welches bislang beim LYC bzw. der TW gGmbH lag.

Da der finanzielle Schaden bei der TW gGmbH ursächlich verbunden ist mit der Corona-Pandemie, hat die Bürgerschaft am 25.06.2020 der TW eine Corona-Soforthilfe von bis zu 133.000 EUR gewährt (VO/2020/09024). Dieser Betrag wurde im Rahmen der Sportförderung ausgezahlt.

2.3. Travemünder Woche 2021

Eine Absage zum zweiten Mal in Folge hätte nach Aussage des Veranstalters das Fortbestehen der TW in ihrer Existenz endgültig in Frage gestellt.

Es bestand Einigkeit zwischen der Verwaltung und dem Veranstalter der TW, diese unter Beachtung des Corona-Geschehens durchzuführen. Die Segelwettbewerbe sollten wie geplant stattfinden. Das Landprogramm sollte sich auf wenige Standeinheiten beschränken. Dies führte zu einer Lücke in der Finanzierung, da ein Großteil der Infrastrukturkosten, sonst kostenseitig durch das Landprogramm mit abgedeckt wurde.

Mit Schreiben vom 03.03.2021 trat die TW gGmbH an die Hansestadt Lübeck mit einem Konzept zur Durchführung der TW 2021 unter Corona-Bedingungen heran und bat um eine finanzielle Unterstützung in Höhe von bis zu 526.665 EUR. Die Bürgerschaft beschloss diese am 25.03.2021 (VO/2021/09842).

Durch gezielte Maßnahmen bei der Durchführung des Segelsportprogramms sowie durch geänderte Rahmenbedingungen, welche sich auf die Höhe der Infrastrukturkosten auswirkten, konnte der Finanzierungsbedarf erfolgreich auf 450.000 EUR reduziert werden. Der genehmigte Restbetrag von 76.665 EUR wurde daher nicht in Anspruch genommen. (Anlage 5)

Somit konnte die TW, nachdem sie im Jahre 2020 pausieren musste, als Segelveranstaltung mit stark reduziertem Landprogramm, daraus resultierenden deutlich geringeren Einnahmen zur Finanzierung des Sportprogramms und unter den geltenden Corona-Regelungen fortgeführt werden.

3. Planung 2022

Die Auswirkungen von Corona auf das Landprogramm in den Jahren 2020 und 2021 machten noch einmal deutlich, dass die Segelveranstaltung unter den pandemiebedingten Einschränkungen nicht kostendeckend durchgeführt werden kann und in einem hohen Maße von der Gegenfinanzierung aus den Einnahmen des Landprogrammes abhängig ist.

Die daraus verbundene politische Diskussion führte zu dem Auftrag, zusammen mit dem LYC ein Konzept zu entwickeln, in dem die Weiterführung der internationalen Segelveranstaltung „Travemünder Woche“ langfristig gesichert wird. In diesem Konzept soll zusätzlich enthalten sein, in welcher Form das Landprogramm der „Travemünder Woche“ qualitativ an das „Touristische Entwicklungskonzept Travemünde 2030“ (TEK 2030) angepasst werden kann (VO/2021/09842-02).

Die Diskussion um die TW weckt Emotionen. Sie ranken sich um die zentrale Frage, unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen das Segelevent sowie das Landprogramm erbracht werden können. Daher muss es objektiv nachvollziehbar werden, dass sich die Förderung einer Großveranstaltung, wie der TW durch die volkswirtschaftlichen Effekte in der Gesamtbetrachtung über die jährlichen Ausgaben hinaus, auch positiv auf den kommunalen Haushalt auswirkt.

Basis des oben genannten Konzeptes soll das Aufzeigen und die Bewertung von unterschiedlichen Handlungsfeldern sein, um die TW in der Verantwortlichkeit des LYC langfristig zu sichern. Im Fokus steht hierbei die Segelveranstaltung und somit der Sport. Die Einbeziehung des Landprogrammes trägt jedoch der Tatsache Rechnung, dass dort vorgenommene Anpassungen in unmittelbarem Bezug zur Höhe der Gegenfinanzierung der Segelveranstaltung stehen. In diesem Sinne ist es ein grundlegendes Ziel des Konzeptes, den sportlichen Teil der TW finanziell unabhängiger vom Landprogramm aufzustellen. Dazu gilt es Erfolgspotentiale zu erkennen und gezielter zu fördern sowie ein grundlegendes Finanzierungssystem zur Absicherung der Segelveranstaltung zu etablieren.

Des Weiteren wird das Landprogramm der TW oft als das letzte große Veranstaltungsevent von Lübeck gesehen. Dementsprechend handelt es sich um ein emotional beladenes Thema. Das TEK 2030 wird den Fokus bei der Weiterentwicklung der TW auf die Qualitätssteigerung beim Landprogramm legen. Dieses besitzt das Potenzial, bei entsprechend zielgruppenorientierter Gestaltung, zeitlich begrenzt „zur größten Beach Lounge“ der Ostsee für die Hauptgästegruppe zu werden. Mit einem Qualitätsansatz können auch wiederkehrende Konflikte zwischen Übernachtungsgästen und Tagesbesucher:innen sowie Einwohner:innen positiv beeinflusst werden (vgl. VO/2020/08959).

Diese beiden Themenfelder bedürfen daher der größtmöglichen breit aufgestellten Expertise. Vor diesem Hintergrund fanden bereits immer wieder Abstimmungsgespräche unter den Beteiligten statt. Beteiligte in diesem Prozess sind:

Extern	Hansestadt Lübeck
• Travemünder Woche gGmbH • Lübecker Yacht-Club e.V. • Bergmanngruppe	• Der Bürgermeister • Fachbereich 4 Kultur und Bildung (Federführung) • Bereich Schule und Sport • Lübeck und Travemünde Marketing GmbH • Kurbetrieb Travemünde

Auch im Nachgang zur TW 2021 wurde sich mit allen Beteiligten zum Konzept der Travemünder Woche 2022 sowie den Folgejahren ausgetauscht. Dabei wurde festgehalten, dass es sich um einen umfänglichen Prozess für die Folgejahre handelt. 2022 wird daher ein Übergangsjahr in der Planung der TW darstellen, in das bereits erste Ansätze und umsetzungsreife Maßnahmen in die Planung einfließen werden, um den Zuschussbedarf im Vergleich zum Vorjahr zu verringern. Diese Reduzierung wird sich in den Folgejahren weiter fortsetzen, so dass die TW wieder auf das Niveau vor Corona kommen wird.

Für den Sommer 2022 ist derzeit noch von pandemiebedingten Einschränkungen auf das Veranstaltungsgeschehen auszugehen. Es besteht Einigkeit zwischen der Verwaltung und dem Veranstalter der TW, diese unter Beachtung des Corona-Geschehens durchzuführen. Die Segelwettbewerbe sollen dabei auf jeden Fall stattfinden und soweit möglich ein Landprogramm, wenn auch in deutlich dezimierter Form.

Somit wird auch deutlich, dass die Jahre 2021 und 2022 noch eine Übergangszeit darstellen und von einer ansatzweisen Normalisierung, erst ab dem Jahr 2023 ff zu rechnen ist.

Segelveranstaltung:

Im Vordergrund der TW steht die Durchführung der Segelveranstaltung und somit der Sport.

Nirgendwo kommen Menschen aus unterschiedlichen sozialen Gruppen und Schichten so einfach zusammen wie es im Sport der Fall ist. Sport und Bewegung stiften Identität und festigen den sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft, denn sie vermitteln die drei wesentliche Elemente des freiheitlichen Gemeinwesens:

- die freiwillige Einordnung in eine Gemeinschaft,
- die Einhaltung von Regeln und
- die Einübung von Mechanismen zur kontrollierten Konfliktlösung.

Dazu gehört auch die soziale Integration unterschiedlicher Gruppen und Schichten. Auf sportliche Veranstaltungen wie der TW geht es auch um die Einübung sozialen Verhaltens, denn durch die Organisation im Verein und durch die Begegnung im Wettkampf entstehen eben jene sozialen Kontakte.

Sport und Bewegung sowie die Mitgliedschaft in einem Sportverein leisten darüber hinaus einen unverzichtbaren Beitrag zur Lebensqualität der Menschen, zur Selbstfindung und

Selbstverwirklichung, besonders auch für Kinder und Jugendliche, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung.

Für die Jugend handelt es sich um ein wichtiges Entwicklungsfeld für die Persönlichkeit, die Identitätsfindung und das Selbstwertgefühl. So weisen im Verein integrierte Jugendliche deutlich geringere jugendtypische Belastungen und Überforderungen auf. Auch hier leistet die TW durch die vielen Jugendklassen im Regattafeld einen wichtigen Beitrag, denn diese dort erbrachten sportlichen Leistungen ermöglichen eine Identifikation für junge Menschen und rufen Begeisterung hervor.

Die soziale Integration zeigt sich nicht nur in der Zusammenarbeit der über 300 ehrenamtlichen Helfer:innen, sondern auch auf den Booten auf dem Wasser, in denen sich Teams aus verschiedensten Gruppen bilden. Dies zeigt sich gerade in den inklusiven Klassen, in denen sich Teams aus Menschen mit und ohne Behinderung zusammenfinden. Hier ermöglicht die TW einen gleichberechtigten Zugang zum Sport, der so auch in das Bewusstsein der Besucher:innen gerufen wird. Dadurch findet sowohl auf dem Land, als auch auf dem Wasser eine Begegnung auf Augenhöhe statt.

Neben den genannten gesellschaftlichen Funktionen unterhält der Sport die Menschen auch in angenehmer Weise. Bei der TW werden Besucher:innen im Gegensatz zur Kieler Woche direkt miteingebunden, da die Segelveranstaltungen nicht fernab der breiten Masse stattfinden. Dies geschieht vor allem durch Formate wie die Trave Races oder die Übertragung der Segelbundesliga direkt am Strand. Ebenso prägend ist es für die TW, dass die Segler:innen in direkter Nähe zu den Veranstaltungsorten untergerbacht sind und sich hierdurch die Akteur:innen und Besucher:innen ohne Hürden und Berührungsängste begegnen.

So leistet auch das Segelprogramm der TW 2022 einen erheblichen Anteil an der Gemeinnützigkeit und am sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft.

Für die Durchführung der Segelveranstaltung mit momentan 1.100 Booten mit rund 2.000 Segler:innen werden weiterhin Corona-Auflagen zu erfüllen sein. Die Durchführung und Unterbringung der Segler:innen erfordert weiterhin erhebliche zusätzliche Schutz- und Hygienemaßnahmen. Dazu zählen u.a. zusätzliche Sanitäranlagen, ein Testzentrum, Absperrungen und Sicherheitskräfte zur Kontrolle des Zugangs.

Auch bezogen auf die Teilnehmer:innen besteht ein gewisses Restrisiko, unter welchen Bedingungen ausländische Segler:innen anreisen können, wovon wiederum die Größe der Startfelder und davon wiederum die Einnahmen aus den Meldegeldern abhängt. Bei einem Wegfall von Segelwettbewerben aufgrund der Corona-Bedingungen, würden die Kosten entsprechend angepasst werden. Die Höhe der Meldegelder ist abhängig von der Größe des Regattafeldes sowie der Anzahl der Meisterschaften. Da die genaue Teilnehmer:innenzahl immer erst ca. Ende Juni feststeht, kann es hier noch zu einer weiteren Verbesserung auf der Ertragsseite kommen.

Dies bezüglich konnte u.a. mit den iQFOiLs als zukünftige Olympia-Klasse ein Event nach Deutschland geholt werden, welches weltweite Aufmerksamkeit auf die TW als Segelveranstaltung lenken wird. Dies soll eine Auftaktveranstaltung für eine langfristige Kooperation werden, welche auch für künftige Sponsoren die Attraktivität der TW steigert.

Dies ist auch ein Zeichen für den Stellenwert der TW im weltweiten Vergleich.

Weiterhin konnten für 2022 schon Welt- und Europameisterschaften sowie diverse Deutsche Meisterschaften gesichert werden. Diese internationalen Segelwettbewerbe der TW wirken zudem völkerverbindend, denn sie überwinden politische Grenzen und helfen Vorurteile abzubauen.

Im Bereich der Meldegelder hatte die TW bereits im letzten Jahr eine moderate Erhöhung der Startgebühren um bis zu 10% vorgenommen. Eine weitere Erhöhung der Meldegelder in signifikanten Umfang wird schwer realisierbar sein, da diese mit Hinblick auf die vergleichbaren Veranstaltungen in Kiel und Warnemünde wettbewerbsfähig bleiben müssen.

Erste Ansätze zur Qualitätssteigerung des Landprogrammes:

Wie oben bereits erwähnt, konnten die Überschüsse aus dem Landprogramm das Defizit der Segelveranstaltung vor Corona regelmäßig ausgleichen. Dadurch wird deutlich, dass das Landprogramm die Basis in der Finanzierungsplanung der TW gGmbH darstellt. Zukünftige qualitative Anpassungen im Landprogramm, stehen somit in einem unmittelbaren Bezug zur Höhe der Gegenfinanzierung der Segelveranstaltung.

Grundsätzlich werden hier die Potentiale erkannt, welche sich zum einen durch die Belebung des Priwalls (u.a. durch die Entwicklung des Ferienresort BeachBay) ergeben und zum anderen auch hinsichtlich des generellen Nachholbedarfes von Urlaub der Bevölkerung. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Auslandsurlaub weiter verhalten sein und der Inlandstourismus weiter stark sein wird. Dementsprechend wird der Tourismus in Travemünde sich weiter ausbauen und die die Reichweite für etwaige Sponsoren größer.

Für die Planung des Landprogramms 2022, befindet sich die TW gGmbH im Austausch mit der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) und der Bergmanngruppe, um auch in 2022 bereits erste Ansätze hinsichtlich der geplanten Qualitätssteigerung umzusetzen, welche ab 2023 dann schrittweise optimiert werden soll (siehe TEK 2030).

Bereits in 2022 soll die Festmeile in den Szenarien 2 und 3 hinsichtlich der Anzahl von Standbetreibern reduziert werden. Es finden erste Überlegungen statt, das Angebot der Standbetreiber dem maritimen Umfeld anzupassen, z.B. durch Segel- oder Surfschulen.

Des Weiteren soll versucht werden, Veranstaltungen des Bereiches Kunst und Kultur stärker mit der TW zu verbinden, um somit andere Zielgruppen zu erreichen und die Vielfältigkeit des Programmes zu erhöhen.
So fand im vergangenen Jahr vom 24. bis 31. Juli bereits das CLASSICAL BEAT Festival mit vielen Konzerten im »Atlantic Grand Hotel Travemünde« statt. Für 2022 ist eine Intensivierung dieser Partnerschaft angestrebt.

Um das Landprogramm unter der Bedingung der Qualitätsanpassung weiterhin wirtschaftlich veranstalten zu können, werden auch Überlegungen mit einbezogen, geschlossene Bereiche einzurichten. Hierbei würden z.B. Bereiche für Konzerte oder andere Zusatzangebote eingerichtet werden, welche durch ein Eintrittsgeld betreten werden können.

Entscheidend bleibt jedoch, dass für die genaue Planung des Landprogrammes die dann geltende Landesverordnung zur Bekämpfung des Coronavirus zu beachten ist. Erst ab dem Folgejahr 2023 startet im Schulterschluss die Umplanung der TW nach den Anforderungen des TEK 2030. In einer Abstimmungsrunde im Dezember verständigten sich die Beteiligten daher analog zum Vorjahr auf eine Planung mit drei Szenarien. Die Planungen im Segelsportbereich bleiben gleich, weil sich die Szenarien jeweils nur auf veränderte Bedingungen hinsichtlich des Landprogrammes beziehen. Der Infrastrukturaufwand hinsichtlich der durch Corona bedingten Sondermaßnahmen auf Grundlage eine Hygiene- bzw. Infektionsschutzkonzeptes entspricht den Planungen aus 2021 und ist weiterhin der maßgebliche Kostentreiber.

Szenarien:

Szenario 1 orientiert sich grundlegend an der TW 2021. Die Szenarien 2 und 3 enthalten die Planungen für ein größeres Landprogramm mit ausgeweiterter Flächennutzung, davon ausgehend, dass die Corona-Regelungen dies im Sommer zulassen. (Anlage 2)

3.1. Szenario 1: Worst-Case

- Es liegen die gleichen externen Bedingungen wie in 2021 vor und das Landprogramm wird keinen Beitrag zur Gegenfinanzierung der Sportveranstaltung leisten können, da nur ein stark reduziertes Landprogramm auf wenigen Einzelflächen stattfinden könnte.
- Es gibt keine zusammenhängende Veranstaltungsfläche oder Festmeile.
- Der max. finanzielle Rahmen des Fehlbetragsausgleiches durch die Hansestadt Lübeck zur Durchführung der TW wird auf 450.000 EUR festgesetzt.

3.2. Szenario 2: Bayrisches Dorf

- Es liegen geänderte Bedingungen für die Durchführung des Landprogrammes vor, so dass ein höherer Beitrag zur Gegenfinanzierung geleistet werden kann.
- Neben den Einzelflächen aus Szenario 1 wird es weitere Standbelegungen geben, sowie einen Biergarten auf der Wiese des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA-Wiese).
- Insgesamt 71 Anbieterstände
- Entlastung der Segelveranstaltung hinsichtlich der Infrastrukturkosten durch anteilige Mitfinanzierung über das Landprogramm von ca. 200.000 EUR, wodurch sich der Zuschuss der Hansestadt Lübeck auf 250.000 EUR reduzieren würde.
- Ein geplanter Überschuss durch das Landprogramm von ca. 20.000 EUR würde die Summe weiter reduzieren.

3.3. Szenario 3: Hansedorf

- Folgt bereits der Zielsetzung, das Landprogramm gem. TEK 2030 neu auszurichten.
- Flächen gem. Szenario 1 und 2 sowie weitere Angebote, u.a. Beach-Club Area am Strand und Familienangebote im Brügmanngarten.
- Ein Hansedorf Konzept statt eines Biergartens auf der WSA-Wiese.
- Insgesamt 80 Anbieterstände
- Analog zu Szenario 2 könnte die Segelveranstaltung hinsichtlich der Infrastrukturkosten durch anteilige Mitfinanzierung über das Landprogramm von ca. 200.000 EUR entlastet werden.
- Szenario 3 stellt jedoch keine wirtschaftliche Option für die Bergmanngruppe dar, da die hohen Investitionskosten in die allgemeine Qualitätssteigerung nicht annähernd von den zu erwartenden Standeinnahmen gedeckt werden können. Dementsprechend würde auch kein Überschuss zur Gegenfinanzierung der Segelveranstaltung generieren werden können.

3.4. Finanzierung

Mit Schreiben vom 21.01.2022 ist die TW gGmbH an die Hansestadt Lübeck mit einem Konzept zur Durchführung der TW 2022 unter Corona-Bedingungen herangetreten und bittet um eine Unterstützungshilfe in Höhe von bis zu 450.000 EUR (Anlage 2). Mit dieser Zusicherung soll zum jetzigen Zeitpunkt bereits eine Planungssicherheit gewährleistet werden.

Der Zuschuss der Hansestadt Lübeck ist ausschließlich der Ausgleich für die Unterdeckung im Segelsportbereich. Wie auch im Jahre 2021 gilt, dass das Landprogramm sich selber tragen muss. Es ist also zwischen der reinen Segelveranstaltung und dem Landprogramm zu differenzieren.

Die TW finanziert sich wie 2021 aus den Meldegeldern der Segler:innen, Sponsoring, Sportförderung der Hansestadt Lübeck, Förderung der Possehl-Stiftung und dem Finanzierungsüberschuss aus dem Landprogramm.

Nach derzeitigem Stand liegt die folgende Planung zur Finanzierung vor.

Planrechnung TW 2022 gem. Szenarien 1-3:

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Infrastrukturkosten	355.000 EUR	155.000 EUR	155.000 EUR
Planergebnis Segelveranstaltung	95.000 EUR	95.000 EUR	95.000 EUR
Unterdeckung TW Gesamt / Zuschussbedarf	**450.000 EUR**	**250.000 EUR**	**250.000 EUR**
Saldo Landprogramm	-6.800 EUR	20.600 EUR	-190.000 EUR

Die detaillierte Planrechnung ist dem anliegenden Konzept der TW gGmbH zu entnehmen (siehe Anlage 4).

In der Entwicklung kann festgehalten werden, dass durch die gemeinsamen Bemühungen der Beteiligten die Fördersumme für 2022 bereits um 76.000 TEUR auf 450.000 EUR reduziert werden konnte. Wenn die Veranstaltung unter dem Szenario 2 stattfinden kann, verringert sich der Zuschuss nochmals um 200.000 EUR, so dass im Vergleich zur ursprünglichen Planung der TW 2021 der Zuschuss sich für 2022 schon mehr als halbiert hätte.

	2021	2022 Szenario 2
Planungskosten	526.665 EUR	250.000 EUR

Das klare Ziel für 2022 ist es somit, den Zuschuss auf 250.000 EUR zu reduzieren.

Um die Ertragsseite für 2022 noch weiter zu verbessern, wird die TW gGmbH Gespräche mit den Lübecker Stiftungen aufnehmen.

Es ist die einhellige Auffassung, durch eine Professionalisierung des Marketings, hier zu einer Steigerung der Einnahmen aus dem Sponsoring zu kommen. Dazu soll eine Sportmarketing-Agentur eingeschaltet werden, um die Sponsorenansprache und –akquisition zu professionalisieren. In diesem Zusammenhang soll dann auch die regionalökonomische Bedeutung sowie der Sponsoringwert der Segelveranstaltung ermittelt werden. Ebenfalls soll es zu einem Ausbau des Angebotes der Social-Media-Kanäle der TW kommen, so dass die Reichweite der Veranstaltung gesteigert werden kann, um so auch attraktiver für etwaige Sponsoren zu werden.

Für die Akquirierung neuer Sponsoren ist die oben genannte Planungssicherheit zur TW ebenfalls ausschlaggebend, da hiermit ein deutliches Signal zur generellen Durchführung gegeben wird.

Die finanzielle Unterstützung zur Ausrichtung der TW 2022 ist aus den folgenden Gründen gerechtfertigt:

- Den Wert von Sportveranstaltungen im Allgemeinen sowie der TW an sich stellt der Abschlussbericht zur Sportentwicklung (VO/2021/10424) dar, in dem es heißt:
  Sportveranstaltungen in den verschiedenen Sportarten und mit unterschiedlicher Reichweite tragen zu einer lebendigen und lebenswerten Stadt bei. Die Hansestadt Lübeck fördert sowohl örtliche kleinere Sportveranstaltungen im Breitensport, den Leistungs- und Spitzensport als auch größere Sportveranstaltungen, die eine überregionale, nationale oder internationale Strahlkraft haben (z.B. Travemünder Woche, Handball Days Lübeck, 7 Türme Triathlon, Lübeck Marathon).

- Die TW ist seit Jahrzehnten eine der größten Sportveranstaltungen in der Hansestadt Lübeck mit überregionaler Ausstrahlungskraft, wovon insbesondere die Tourismusdestination Travemünde profitiert. Der Segelsport und demgemäß die TW ist ein wichtiger Baustein der Sportstadt Lübeck.

- Je länger Sportveranstaltungen ausfallen und somit Sportvereine ihrem Zweck nicht nachkommen können, desto schwächer wirken sie als stabilisierendes Element der Gesellschaft, was wiederum gerade in einer individualisierten Zuwanderungsgesellschaft von Bedeutung ist. Damit träfen die Folgen nicht nur die in Vereinen organisierten Segler:innen, sondern langfristig die gesamte Gesellschaft.

- In diesem Sinne ist die Veranstaltung wie oben beschrieben von einer großen sport- und standortpolitischen Bedeutung. Der regionalpolitische Schaden dürfte höher ausfallen als die in Rede stehende finanzielle Unterstützung. Zumal sich eine Unterstützung in der beabsichtigen Höhe unter Berücksichtigung der zu erhebenden Umsatzsteuer bereits bei vorsichtiger Berechnung nach spätestens drei Veranstaltungen in der Post-Coronazeit amortisieren würde; davon ausgehend, dass ca. 15% der Umsatzsteuer regelmäßig bei den Kommunen ankommt.

- Ohne eine finanzielle Unterstützung durch die Hansestadt Lübeck wäre die TW 2022 in diesem Jahr nicht durchführbar. Weder die TW gGmbH noch der LYC verfügt über entsprechende Rücklagen. Eine Übernahme der Ausrichtung der TW durch die Hansestadt Lübeck ist ausgeschlossen, da hierdurch das volle Betriebs- und Investitionsrisiko auf sie übergehen würde.

- Eine Absage der Segelwettbewerbe würde zu einem Imageverlust der TW und deren internationaler Wahrnehmung führen. Dies würde sich negativ auf die zukünftige Akquise großer Segelmeisterschaften und neuer Sponsoren auswirken. Damit würde das geforderte Ziel, die Finanzierung der TW zu verbessern und somit langfristig zu sichern, massiv konterkariert.

Die Mittel für den Fehlbetragsausleich werden aus dem von der Bürgerschaft mit Vorlage VO/2022/10744 voraussichtlich am 24.02.2022 beschlossenen Finanzmitteln für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie geleistet und aus dem Produktsachkonto 421001 000.5318001 (Förderung des Sports, Zusch.f.lfd.Zw.soz.o.ähnl. Einr.) zur Verfügung gestellt. Die Deckung erfolgt aus dem Produktsachkonto 611001 000.4121000 (Steuer, allg. Zuweisungen, allg. Umlagen / Fehlbetragszuweisungen).

Auf den maximalen Fehlbedarfsausgleich von 450.000 EUR werden etwaige zusätzliche Drittmittel angerechnet. Die tatsächlich angefallenen Ausgaben und Einnahmen sind nachzuweisen.

4. Ausblick und nächste Schritte

Was die oben genannten ersten Maßnahmen für die TW 2022 betrifft, so wird deren finanzielle Auswirkung erst in der Nachbetrachtung deutlich. Ziel ist und bleibt es, den Zuschuss wieder auf das Maß vor Corona zurückzuführen.

Nach der Durchführung der TW 2022 wird es daher die Aufgabe der Beteiligten sein, den Prozess zu evaluieren und dabei insbesondere auf die Effekte durch bereits geänderten Maßnahmen zu schauen. Dieser zeitintensive Arbeitsprozess wird dann möglicherweise im 4. Quartal 2022 in die laufende Planung einfließen können.

Da der Umsetzungsprozess der Maßnahmen zur Neustrukturierung langwierig wird und nicht „auf Knopfdruck“ erfolgen kann, wird eine von Beginn an vollständige Umsetzung des neuen Systems jedoch aus heutiger Sicht erst zur TW 2025 möglich sein. Die strategische Planung bezieht sich daher im Rahmen eines Dreijahresplanes auf die Jahre 2023-2025, da sie künftige und nachhaltige Erfolgspotentiale aufbauen, erhalten und langfristig sichern soll.

Im 1. Quartal 2022 wird es deshalb einen Workshop in Präsenz mit allen Beteiligten geben, um die bisher im Prozess gesammelten Informationen (u.a. zur Aufgabenkritik, Benchmar-

king mit anderen Segelveranstaltungen) zusammenzutragen und den Rahmen für die weiteren Schritte abzustecken. Darauf aufbauend werden verschiedene Szenarien entwickelt, um ein zielführendes Format zu erarbeiten, das für alle tragfähig sein wird.

Über den Stand der Diskussion, wird die Bürgerschaft im Rahmen eines Zwischenberichtes vor der Sommerpause informiert.

Anlagen:
1. Finanzielle Auswirkungen
2. Antrag TW auf finanzielle Unterstützung
3. Aufwands-Ertragsplanung TW 2022
4. Übersicht Ermittlung Zuschussbedarf TW 2022
5. Abrechnung 2021

Senatorin Monika Frank

Bereich: Schule und Sport **Anlage zur Vorlage vom 27.01.2022**
Produkt: 421001 - Förderung des Sports **VO-Nr.: VO/2022/10819**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge				
Aufwendungen	-450.000,00	0,00	0,00	0,00
Saldo Ergebnisplan	-450.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-450.000,00	0,00	0,00	0,00
Saldo Finanzplan	-450.000,00	0,00	0,00	0,00

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x		
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	421001 000.5318001	Förderung des Sports, Zusch.f.lfd.Zw.soz.o.ähnl.Einr.	-450.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-450.000,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	421001 000.7318001	Förderung des Sports, Zusch.f.lfd.Zw.soz.o.ähnl.E	-450.000,00
		Saldo Finanzplan	-450.000,00

Travemünder Woche, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Bereich 4.401.1 Schule und Sport
Herrn Dr. Hans- Joachim Friedemann
Kronsforder Allee 2-6 (VZ Mühlentor)
23560 Lübeck

Lübeck, den 21.01.22
FS

Finanzielle Unterstützung für die Durchführung der Travemünder Woche 2022, Planrechnungen

Sehr geehrter Herr Dr. Friedemann,

wir nehmen Bezug auf die Mail des Bereichscontrollings/Herrn Aiko Wagner vom 17.01.2022 bezüglich der Antragsvorbereitung für den Zuschuss der Hansestadt Lübeck zur Durchführungsfinanzierung der Segelwettbewerbe der „Travemünder Woche 2022".

Wie in der ersten Abstimmungsrunde im Rathaus am 08.12.2021 vereinbart, gehen wir hinsichtlich der TW 2022 zunächst von einem ähnlichen Szenario wie im Vorjahr aus. Insofern lehnt sich der erste Planansatz („**Szenario 1**") an die Rahmenbedingungen der TW 2021 an und stellt aus heutiger Sicht ein „worst case- Szenario" da.

Wie schon in 2021, als der Zuschuss der Hansestadt Lübeck ausschließlich zum Ausgleich der im Segelsportbereich entstehenden Unterdeckung gewährt wurde, gilt auch für nachfolgende Planversionen für die TW 2022 die **Prämisse:**

„Das Landprogramm muss sich zumindest selber tragen!"

Szenario 1 / Worst-Case

- es findet ähnlich wie zur TW 2021 nur ein stark reduziertes Landprogrammmit Anbietern auf wenigen Einzelflächen statt
- Keine zusammenhängende Veranstaltungsfläche / Festmeile!
- kein Finanzierungsbeitrag aus dem Landprogramm für den Segelsportbereich der TW!
- Kosten für die Infrastrukturausstattung der TW-Teilnehmerflächen werden nicht durch das Landprogramm mit gedeckt
- Infrastrukturaufwand und Kosten für Corona- bedingte Sondermaßnahmen auf Grundlage eines Hygiene- bzw. Infektionsschutzkonzeptes entsprechend TW 2021

Travemünder Woche, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck

Ermittlung Zuschuss- Bedarf Segelsportbereich TW:

- Infrastrukturausstattung und Corona- bedingte Sondermaßnahmen	€ 355.000
- Unterdeckung aus der Durchführung der Segelsportwettbewerbe	€ 95.000
Zuschussbedarf gesamt	**€ 450.000**

Der Zuschussbedarf für 2022 entspricht mit € 450.000 den in 2021 in Anspruch genommenen Mitteln. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, daß die Höhe der Unterdeckung aus der Durchführung der Segelwettbewerbe und damit der Zuschussbedarf schwanken können! Insbesondere die Einnahmenseite der TW unterliegt zum Planungszeitpunkt folgenden noch nicht bekannten Einfluß- Faktoren:

- Letztendliches Meldeergebnis in den Bootsklassen bzw. Umfang der Meldegelder
- besteht Bereitschaft bei Sponsoren und Partnern, zumindest anteilig Sponsorenbeiträge für eine eingeschränkte TW zu leisten und wenn ja, in welcher Höhe?
- Zusage der Fördermittel und Sportfördermittel seitens der Possehl- Stiftung bzw. der Hansestadt Lübeck in Vorjahreshöhe (T€ 70 + T€ 31)

Zusatzinformation Kalkulation Landprogramm in Szenario 1 (entspricht 2021!)

Einnahmen Standbetreiber:	*€ 44.300*	
Kosten:	*€ 51.100*	***Saldo/Unterdeckung: - € 6.800***

Aufbauend auf dem Worst Case- Szenario 1 enthalten die Alternativansätze 2 und 3 im Landprogramm eine ausgeweitete Flächennutzung. Im Szenario 3 kommen zudem diverse Bausteine im Aktivitäten- und Musikbereich hinzu. Bei beiden Szenarien ist unterstellt, daß ein umfangreicheres Landprogramm durch gelockerte Corona- Regelungen auch zulässig ist und die noch im Vorjahr erforderlichen Schutzvorkehrungen verringert, ggfs. aufgehoben werden können!

Szenario 2

- neben Einzelflächen wie in Szenario 1 zusätzlich: halbseitige (Landseite) Standbelegung der Strandpromenade, Belegung des Rondeels, der Fläche an der Lotsenstation, Biergarten auf der WSA-Wiese, vereinzelte Stände an der Travepromenade
- Insgesamt 71 Anbieterstände (vor 2020: 185!)
- Strandpromenade als Flaniermeile mit ausschließlich Handels- und Kunsthandwerkerständen

Travemünder Woche, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck

- Keine zusätzlichen Programmangebote- und Aktivitätsbereiche
- Partielle Entlastung des Segelsportbereiches durch den Wegfall der meisten Kosten für Infektionsschutz- Sondermaßnahmen / durch Mitübernahme anteiliger Infrastrukturkosten für die Seglerflächen durch das Landprogramm
- Insgesamt Verringerung Kostenblock um voraussichtlich € 200.000 auf € 155.000

Ermittlung Zuschuss- Bedarf Segelsportbereich TW / Szenario 2:

- Infrastrukturausstattung und Corona- bedingte Sondermaßnahmen	€ 155.000
- Unterdeckung aus der Durchführung der Segelsportwettbewerbe	€ 95.000
Zuschussbedarf gesamt	**€ 250.000**

Zusatzinformation Kalkulation Landprogramm in Szenario 2

Einnahmen Standbetreiber: *€ 242.000*
Kosten: *€ 222.000* ***Saldo/Überdeckung:*** ***€ 20.000***

Sollte das Landprogramm letztendlich einen Finanzierungbeitrag zum Segelsportbereich leisten, könnte die Inanspruchnahme des Zuschussbetrages der Hansestadt Lübeck um diesen Betrag reduziert werden!

Szenario 3

- zusätzlich zur Flächenbelegung in Szenario 1 und 2:
  Hansedorf- Konzept auf der WSA-Wiese, Beach-Club- Area am Strand, Musikprogramme, Familien-/Kinder- und Aktivitätsangebote im Brügmanngarten einschl. Bühne
- insgesamt 80 Anbieterstände
- Strandpromenade als Flaniermeile mit ausschließlich Handels- und Kunsthandwerkerständen
- Kein Finanzierungsbeitrag des Landprogramms für den TW- Segelsportbereich!
- Partielle Entlastung des Segelsportbereiches durch den Wegfall der meisten Kosten für Infektionsschutz- Sondermaßnahmen / durch Mitübernahme anteiliger Infrastrukturkosten für die Seglerflächen durch das Landprogramm
- Insgesamt Verringerung Kostenblock um voraussichtlich € 200.000 auf € 155.000

Travemünder Woche, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck

Ermittlung Zuschuss- Bedarf Segelsportbereich TW / Szenario 3:

- Infrastrukturausstattung und Corona- bedingte Sondermaßnahmen	€ 155.000
- Unterdeckung aus der Durchführung der Segelsportwettbewerbe	€ 95.000
Zuschussbedarf gesamt	**€ 250.000**

Zusatzinformation Kalkulation Landprogramm in Szenario 3

Einnahmen Standbetreiber: € 280.000
Kosten: € 470.000 ***Saldo/Unterdeckung: - € 190.000***

Auch in den Szenarien 2 und 3 bleibt der Umfang des Landprogrammes mehr oder minder deutlich unter dem Aufbau vor 2020! Einige der in früheren Jahren genutzten Flächen werden ab 2022 absehbar entweder gar nicht mehr in den Festivalbereich einbezogen (z.B. Trelleborgallee, ggfs. auch Bertlingstrasse) oder, wie die Strandpromenade, nur partiell genutzt. Dies folgt bereits der im Abstimmungsgespräch am 08.12.21 verabredeten Zielsetzung, in ersten Schritten den Umfang des Landprogramms schon mit Hinblick auf 2023 ff. zu verringern und in Anlehnung an das TEK strukturell neu auszurichten.

Während im Szenario 2 mit 71 Anbieterständen i.w. lediglich der Umfang der Veranstaltung verringert wurde, enthält Szenario 3 mit 80 Ständen nur unwesentlich mehr Anbieter, es sind aber bereits Komponenten zur Strukturänderung bzw. zu Programmverbesserungen des Festivalbereichs berücksichtigt. Im Mittelpunkt stehen hierbei der Brügmanngarten mit Bühnenprogramm, Kinderaktivitäten, Aktionsbereich für Erwachsene und Stadtwerke- Parcours sowie die WSA- Wiese mit dem „Hansedorf"- Konzept anstelle des gewohnten Biergartens.

In beiden Szenarien fallen für das ggü. Szenario 1 umfangreichere Landprogramm naturgemäß höhere Kosten an. Neben der erforderlichen aufwändigeren Infrastruktur liegt es natürlich im Interesse der Standbetreiber, wie in Vorjahren mit einer Palette von Werbemaßnahmen auf das Festival regional und überregional aufmerksam zu machen – diese Kosten fielen in 2021 nicht an. Ferner erfordern die Investitionen in die Strukturänderung erhebliche Mittel, die von den zu erwartenden Standeinnahmen nicht annähernd gedeckt werden können. Ohne einen neuen Finanzierungsansatz (beispielsweise Eintrittsgelder für bestimmte Festivalbereiche oder Verzehrpauschale für jeden Gast etc.) oder zusätzliche finanzielle Förderung etwa aus dem Tourismusbereich ist die gewünschte Strukturänderung erkennbar nicht zu realisieren. Unter dem Strich ist somit ein nach dem Szenario 3 gestaltetes Landprogramm in 2022 ohne zusätzliche Finanzierungsmittel keine wirtschaftlich vertretbare Option!

Travemünder Woche, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck

Details der Ertrags- und Aufwandsplanung für den Segelsportbereich sowie der Zusammensetzung und der Veränderung der Infrastrukturkosten unter den 3 Szenarien entnehmen Sie bitte den beiliegenden tabellarischen Übersichten. Sollten Sie dazu Fragen haben oder weitere Informationen benötigen, stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Die in der Abstimmungsrunde am 08.12.21 ebenfalls verabredete Konzepterarbeitung zur Zukunftssicherung der TW sowie die Neuausrichtung des TW- Landprogrammes an Anforderungen des Tourismus-Entwicklungskonzeptes 2030/TEK ab 2023 wird mit dem für Februar vereinbarten Workshop beginnen.

Mit freundlichen Grüßen

Travemünder Woche gGmbH

Frank Schärffe
-Geschäftsführer-

Anlagen: -Übersicht Ermittlung Zuschussbedarf in Szenarien 1 bis 3
-Aufwands- und Ertragsplanung Segelsportbereich 2022

Travemünder Woche gGmbH

Aufwands- und Ertragsplanung für die Zeit vom 01.01.2022 - 31.12.2022
Segelsportbereich

Erträge		Plan 2022
Einnahmen	Sponsoring (anteilig / Annahme!)	30.000,00 €
	Finanzierungsbeitrag TW- Landprogramm	0,00 €
	Sonstige Einnahmen	0,00 €
	Meldegelder + Campinggebühren	135.000,00 €
Zuschüsse / Fördermittel	Hansestadt Lübeck / Sportfördermittel	31.000,00 €
	Possehl- Stiftung	70.000,00 €
Spenden		0,00 €
Gesamtsumme der Erträge		**266.000,00 €**

Aufwendungen	Plan 2022
Gehälter/Personalkosten	106.000,00 €
Mieten/Pachten/Charter Funktionsboote	25.000,00 €
Sicherung der Wettfahrten -wasserseitig -	64.400,00 €
Sicherung -wasserseitig- Treibstoff	20.000,00 €
Miete/Nebenkosten Regattastation (Energie/Wasser/Ents.)	9.400,00 €
Abschreibungen	3.550,00 €
Versicherungen (ohne KFZ)	11.450,00 €
Preise und Give-Aways Teilnehmer	7.600,00 €
Gebühren/Genehmigungen	900,00 €
Messe-/Reise-/Werbekosten/Fahrkostenerst.	8.000,00 €
Reparaturkosten Regattamaterial / Schlauchboote	2.500,00 €
Verpflegungskosten Helfer	16.300,00 €
Kosten Jury / Wettfahrt-Ltg./ Vermessung	29.500,00 €
Kosten Vorbereitung/Technik/Helfer	7.000,00 €
Krankosten	2.400,00 €
Kosten Camping	9.000,00 €
Kosten Rahmenprogr. Regattateilnehmer/Helfer	18.500,00 €
Fähre Stadtverkehr HL	6.200,00 €
Telefon/Internet/Handy/EDV-Hard- u. Software	2.500,00 €
Drucksachen/Portokosten/Buchungskosten	500,00 €
Rechts-/Beratungs-/Abschluss- u. Prüfungskosten	5.000,00 €
allg. Verwaltungskosten	1.500,00 €
KFZ-Kosten (Trailer)	1.500,00 €
sonstige div. Kosten	700,00 €
Sicherung -landseitig- Technische Sperren / Terrorabwehr	1.600,00 €
Gesamtsumme der Aufwendungen (ohne Infrastruktur- und Corona- bedingte Sonderkosten!)	**361.000,00 €**

Planergebnis Segelsportbereich TW 2022	**-95.000,00 €**

Travemünder Woche 2022 Stand: 21.01.22

Übersicht Ermittlung Zuschussbedarf Plan-Szenarien 1 bis 3

Umfang Landprogramm:	***Szenario I stark reduziert wenige Einzelstände***		***Szenario II 71 Anbieterstände keine Bühnenprogramme Biergarten***		***Szenario III 80 Anbieterstände Bühnenprogramme u. Aktionsbereiche im Brügmanngarten / Hansedorf auf WSA-Wiese***	
Infrastrukturkosten	€ brutto		€ brutto		€ brutto	
Wachdienste/Zugangskontrollen	110.000,00 €		30.000,00 €		30.000,00 €	
Personenerfassungssystem	45.000,00 €		-		-	
Umzäunung Veranstaltungsflächen	20.000,00 €		6.000,00 €		6.000,00 €	
Sanitärcontainer/WC-Wagen/Reinigungspers./ DIXI-WCs / Büro-u. Lagercontainer	75.000,00 €		66.000,00 €		66.000,00 €	
Schlauchbrücken/WC-Anschlüsse/Lichtmast	5.000,00 €		3.000,00 €		3.000,00 €	
Flächennutzung Leuchtenfeld	8.000,00 €		8.000,00 €		8.000,00 €	
Hygienebeauftragte/Hygienekonzept/ Desinfektionsmaterial/Masken/Schnelltests	20.000,00 €		5.000,00 €		5.000,00 €	
Flächenplanung/-Organisation / Aufbau / Abbau	35.000,00 €		10.000,00 €		10.000,00 €	
Zeltbauten / Innenwände / Böden	30.000,00 €		20.000,00 €		20.000,00 €	
Müllentsorgung	5.000,00 €		5.000,00 €		5.000,00 €	
div. Technik/IT/Funkgeräte	2.000,00 €	**355.000,00 €**	2.000,00 €	**155.000,00 €**	2.000,00 €	**155.000,00 €**
Unterdeckung Segelsportbereich (siehe Detailliste!)		95.000,00 €		95.000,00 €		95.000,00 €
Unterdeckung TW 2022 Gesamt = Zuschussbedarf		**450.000,00 €**		**250.000,00 €**		**250.000,00 €**
Nachrichtlich:						
Einnahmen Landprogramm		*44.300,00 €*		*242.000,00 €*		*280.000,00 €*
Kosten Landprogramm		*51.100,00 €*		*221.400,00 €*		*470.000,00 €*
Saldo Landprogramm		***-6.800,00 €***		***20.600,00 €***		***-190.000,00 €***



Travemünder Woche, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Bereich 4.401.1 Schule und Sport
Laura Meier
Kronsforder Allee 2-6 (VZ Mühlentor)
23560 Lübeck

HL / Fb 4.401
– Schule und Sport –
Eing.: 29. Nov. 2021

Fbl.	Bl.	I	II	III	IV	V

Lübeck, den 24.11.21
FS

Finanzielle Unterstützung für die Durchführung der Travemünder Woche 2021, Abrechnung des Zuschussbetrages

Sehr geehrte Frau Meier,

wir nehmen Bezug auf Ihre Mail vom 08.11.21, auf unseren Antrag auf Finanzielle Unterstützung an Bürgermeister Lindenau vom 03.03.2021 sowie auf den Beschluß der Bürgerschaft vom 25.03.2021 für die Genehmigung eines Zuschusses für die „Travemünder Woche 2021".

Von dem genehmigten Zuschuss in Höhe von rd. € 526.665 wurden bisher 2 Teilbeträge in Höhe von jeweils € 225.000, insgesamt € 450.000, in Anspruch genommen. Der Restbetrag von höchstens € 76.665 könnte abgerufen werden, sollte die Abrechnung tatsächlich einen entsprechenden Bedarf ergeben.

Beigefügt erhalten Sie eine Abrechnungsübersicht, die die maßgeblichen Infrastruktur- und Sonderkosten durch Corona-Schutzmaßnahmen, aufgeteilt nach Kostenbereichen, enthält. Diese Kosten fielen wegen des in 2021 weitestgehend fehlenden Landprogramms (das diese ansonsten mitgetragen hätte!) bei der TW direkt an und begründeten i.w. die Höhe des Zuschussbetrages.

Die maßgeblichen Aufwendungen entstanden für Wachdienste (T€ 115) für die Bewachung und die Durchführung der Zugangskontrollen für die TW- Flächen im Ortsgebiet Travemünde und auf dem Priwall. Zu diesen Maßnahmen, die Bestandteil des Hygiene-Schutzkonzeptes waren, gehörten ferner die Implementierung eines digitalen Personenkontroll- und Erfassungssystems (T€ 47) sowie Kosten für das Hygienekonzept, einen Hygienebeauftragten und Desinfektions- und Maskenmaterial (insges. T€ 18). Die Infrastruktur- und Sonderkosten beliefen sich auf insgesamt rd. € 362.515.

Die Travemünder Woche gGmbH deckte mit dem Zuschußbetrag in Höhe von € 450.000 neben den aufgeführten Infrastrukturkosten auch die Kosten für den Segelsportbereich und schließt nach aktuellem Stand mit einem Prognoseergebnis von rd. € 8.000 ab.

Travemünder Woche, Roeckstr. 54, 23568 Lübeck

Aus der Gesamtrechnung folgt, daß der übrige Teil des Zuschussbetrages (rd. € 87.485) in die Deckung der Kosten des Segelsportbereiches geflossen sind.

Insgesamt kann die Travemünder Woche gGmbH mit dem bisher abgerufenen Zuschussmitteln in 2021 ein in etwa ausgeglichenes Ergebnis erreichen, die Inanspruchnahme des genehmigten Restbetrages von rd. € 76.665 ist nicht erforderlich.

Sollten Sie Fragen haben oder weitere Informationen benötigen, stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Travemünder Woche gGmbH

Frank Schärffe
-Geschäftsführer-

Anlage: Übersicht Abrechnung TW 2021

Travemünder Woche 2021 Stand: 24.11.21
Übersicht Abrechnung

Zuschuß Hansestadt Lübeck	gesamt:	**526.665,00 €**	Rest:
	davon abgerufen:	**450.000,00 €**	**76.665,00 €**

Infrastrukturkosten lt. Rechnungseingang	€ brutto	
Wachdienste/Zugangskontrollen	114.981,54 €	
Personenerfassungssystem	47.180,88 €	
Umzäunung Veranstaltungsflächen	21.349,55 €	
WC-Wagen/Reinigungspersonal	4.623,15 €	
Sanitärcontainer/Reinigungspers./ DIXI-WCs / Büro-u. Lagercontainer	70.118,07 €	
Schlauchbrücken/WC-Anschlüsse/ Lichtmast	5.450,00 €	
Flächennutzung Leuchtenfeld	7.032,90 €	
Hygienebeauftragte/Hygienekonzept	11.662,00 €	
Desinfektionsmat./Masken	6.833,17 €	
Flächenplanung/-Organisation / Aufbau / Abbau	36.185,52 €	
Zeltbauten / Innenwände	31.079,56 €	
Müllentsorgung	4.613,81 €	
Technik/IT/Funkgeräte	1.404,64 €	**362.514,79 €**
Differenz = in den Segelsportbereich geflossen		87.485,21 €
Vorl. Ergebnis **TW 2021**		**8.042,52 €**
= Deckungsbeitrag für Segelsportbereich		**79.442,69 €**

Die Travemünder Woche
gemeinnützige GmbH
Roeckstraße 54 • 23568 Lübeck

**FDP-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

► Nr. VO/2019/07335
öffentlich

Lübeck, 12.03.2019

Antrag

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

FDP: Anträge zu Lübecks Wochenmärkten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.03.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. Die Lübecker Bürgerschaft bekennt sich zu dem Lübecker Wochenmarkt mit der Vielzahl seiner Marktplätze und setzt sich für dessen Erhalt ein.

2. Neben den gut florierenden Marktplätzen werden auch die Marktplätze mit geringen Händlerzahlen aufrechterhalten, solange es eine Nachfrage der Händler gibt.

3. Die Marktzeit wird auf den städtischen Marktflächen auf ein Zeitfenster von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr ausgeweitet. Innerhalb dieses Zeitfensters können die Marktbeschicker selber frei wählen, wann sie ihre Waren anbieten möchten. In diesem Zuge wird § 6 Abs. 3 der Marktsatzung gestrichen.

4. Die Marktplätze sollen folgende Mindeststandards erfüllen:

   a) eine den Wochenmarktgegebenheiten erforderliche Bodenbeschaffenheit

      Auf den Marktplätzen ist eine den jeweiligen Wochenmarktgegebenheiten erforderliche, barrierefreie Bodenfläche zu schaffen und zu erhalten. Dazu zählen eine von Unebenheiten befreite, schlaglochfreie, leicht zu reinigende Bodenoberfläche des Marktplatzes, ein tragfähiger Untergrund sowie gepflegte Zuwegemöglichkeiten in einem von Unebenheiten und Schlaglöchern befreiten Zustand. Ist die Sanierung des Untergrundes erforderlich, so ist diese vorzunehmen.

   b) eine an der Marktgröße und an der zu erwartenden Besucherstärke ausgerichtete Anzahl kostenfreier Stellplätze
      Es ist eine an der Marktgröße und an der zu erwartenden Besucherstärke ausgerichtete Anzahl kostenfreier Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der Nähe der Marktplätze im Rahmen der räumlichen Begebenheiten vorzuhalten. An Markttagen werden die in unmittelbarer Nähe des Marktplatzes gelegenen öffentlichen Parkplätze auf eine Höchstparkdauer von einer halben Stunde begrenzt und als sol-

che ausgewiesen. Davon abweichend wird bei dem Markt am Brink die Höchstparkdauer an den Markttagen auf eine Stunde begrenzt. Die Verwaltung wird beauftragt, ein kreatives Konzept für die Parksituation im Umkreis der Wochenmarktflächen zu erstellen.

Ebenfalls ist eine an der Marktgröße und an der zu erwartenden Besucherstärke ausgerichtete Anzahl an Fahrradstellplätzen zu gewährleisten, wobei auch ausreichende Abstellmöglichkeiten für breite Fahrradanhänger zu schaffen sind.

c) ganzjährig nutzbare Strom- und Wasseranschlüsse

Es sind ganzjährig nutzbare Strom- und Wasseranschlüsse auf jedem Marktplatz vorzuhalten, die unabhängig von den Witterungsbedingungen zugänglich sind.

d) Toiletten für Händler und Kunden

Es sind sanitäre Einrichtungen in akzeptablem Zustand in unmittelbarer Nähe der Marktplätze vorzuhalten. Diese sollen sowohl für die Händler als auch für die Marktbesucher während der Marktzeiten zugänglich sein.

e) Schaffung eines „Willkommensklimas“ auf den Marktplätzen
Auf den Marktplätzen ist ein „Willkommensklima“ zu schaffen, das die Bürgerinnen und Bürger sowie Touristen einlädt, auf die Wochenmärkte zu kommen und dort zu verweilen. Die Marktplätze werden so gestaltet, dass eine Atmosphäre geschaffen wird, die eine gewisse Aufenthaltsqualität widerspiegelt. Zu einer verbesserten Optik der Wochenmärkte zählen neben einer attraktiven Anordnung der Stände insbesondere auch ein sauberer und gepflegter Marktplatz sowie eine gepflegte Umgebung wie ansprechende Grünflächen. Es ist zu gewährleisten, dass sich die Flächen am Wochenmarkttag in einem gereinigten Zustand befinden und die vorhandenen öffentlichen Abfallbehälter auf den Marktflächen und in deren unmittelbarer Umgebung in den notwendigen Abständen entleert werden sowie dass die Zuwege zum Marktplatz von Schnee und Eis befreit werden.

f) keine Behinderung des Wochenmarktes sowie des Auf- und Abbaus durch geparkte Kraftfahrzeuge

Es ist eine eindeutige Beschilderung zu schaffen, aus der sich das Verbot des Abstellens von Kraftfahrzeugen sowohl während der Marktzeiten als auch während der Aufbauzeiten am Vorabend des Markttages und der Abbauzeiten ergibt. Einzige Ausnahme gilt für die von den Händlern mitgeführten Fahrzeuge. Gegen Fahrzeugführer, die Kraftfahrzeuge auf den Marktflächen während dieses Zeitraumes dennoch entgegen der Beschilderung abstellen, ist konsequent vorzugehen.

5. Die Marktplätze im städtischen Verwaltungsvermögen werden als Multifunktionsflächen ausgewiesen. Die verschiedenen Marktplätze sollen während der Nicht-Marktzeiten anderweitig genutzt werden, um zusätzliche Einnahmen für die Instandhaltung der Marktplätze zu erzielen. Die Marktflächen sollen außerhalb der Marktzeiten z.B. als kostenpflichtige Parkplätze ausgewiesen werden.

6. Die Verwaltung wird beauftragt, die Lübecker Wochenmärkte besser zu vermarkten und die Aufmerksamkeit auf die Wochenmärkte zu erhöhen. Dazu zählt, eine Facebook-Seite zu den Lübecker Wochenmärkten intensiv zu pflegen, auf aktuellem Stand zu halten und die verschiedenen Händler auf dieser Facebook-Seite vorzustellen. Darüber hinaus sind um die einzelnen Marktplätze herum, Hinweisschilder anzubringen, die auf die Wochenmärkte hinweisen. Die Verwaltung wird aufgefordert, mit den einzelnen Händlern auf den verschiedenen Wochenmärkten abzusprechen, inwieweit der Wunsch nach Koordination besonderer werbewirksamer Aktionen gegen Kostentragung durch die Marktbeschicker selbst besteht.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, zur langfristigen Reduzierung der Personalkosten zu prüfen, inwieweit die derzeitigen Aufgaben der Marktaufsicht teils durch die Händler selbst vorgenommen und teils durch die Nutzung technischer Möglichkeiten ersetzt werden können.

Begründung:

Die Wochenmärkte tragen dazu bei, die Nahversorgung in den verschiedenen Stadtteilen zu sichern, und sind daher von zentraler Bedeutung. Sie fördern die Nachfrage nach ökologischen und gesunden Produkten aus der Region Lübeck und bilden daher einen wichtigen Wirtschafts- und Gesellschaftsfaktor.

Das Kostendefizit zwischen den Standgebühren der Martktbeschicker und den städtischen Ausgaben für den Wochenmarkt sind insbesondere auch auf einen Mangel an Attraktivität der Wochenmärkte zurückzuführen. Sowohl die Händler als auch die Kunden wünschen sich attraktivere Wochenmärkte, wozu gewisse Mindeststandards der Marktplätze zählen. Um langfristig eine bessere Kostendeckung der Wochenmärkte zu erhalten, muss im ersten Schritt an die Steigerung der Attraktivität der Wochenmärkte angesetzt werden. Ziel ist es die Attraktivität der Wochenmärkte für die Kunden durch eine erhöhte Aufenthaltsqualität und -atmosphäre, gute Parkmöglichkeiten, Kundentoiletten und einer stolperfreien Bodenbeschaffenheit zu erhöhen. Die Erreichung einer erhöhten Anzahl an Händler durch attraktivere Märkte vergrößert die Vielfalt des Angebots und wirkt sich ebenfalls positiv auf die Attraktivität der Wochenmärkte für die Kunden aus.

Den Händlern muss der zeitliche Gestaltungsspielraum ermöglicht werden, um weitere Zielgruppen wie Arbeitnehmer/innen als Kunden zu gewinnen. Dafür werden die Marktzeiten auf städtischen Marktflächen von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr ausgeweitet. Dadurch werden die Möglichkeiten für längere Öffnungszeiten oder aber auch spätere Öffnungszeiten wie Feierabendmärkte oder einzelne Aktionen wie einen Nachtmarkt geschaffen. In welchem Umfang die Marktbeschicker dieses Zeitfenster nutzen wollen, ist ihnen selbst überlassen.

Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der FDP-Fraktion

► Nr. VO/2020/08956-01
öffentlich

Lübeck, 08.01.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

Bearbeitung: Tim-Alexander Reclam (E-Mail: tim-alexander.reclam@luebeck.de Telefon: 122-1041)

ÄA des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2020/08956 - Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.01.2021	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der Bürgermeister wird aufgefordert, der Bürgerschaft bis Juni 2021 ein überarbeitetes Pricing-Konzept für die Wochenmärkte vorzulegen.

Dabei sind folgende Eckpunkte zu berücksichtigen:

1. Die Preise sind stufenweise anzuheben bis sie nach 5 Jahren die Kosten decken.

2. Die Kosten des Wochenmarktbetriebs werden gesenkt, indem ggf. schrittweise der Aufwand für den Außendienst reduziert wird.

   Für die Reduzierung des Außendienstes ist u.a. zu prüfen und zu quantifizieren:

   a. Reduzierung der Anwesenheitszeiten, insb. bei kleineren Märkten mit teilweiser Übertragung von Aufsichtsaufgaben an Marktbeschicker (auf freiwilliger Basis), KBT und Ordnungsdienst.
   b. Der sofortige Wegfall der Möglichkeit zur Barzahlung von Marktgebühren (Zahlung nur noch auf Rechnung auch für Tageshändler).
   c. Weitere sukzessive Reduzierung des administrativen Aufwands, ggf. nach Verfügbarkeit elektronischer Unterstützung (z.B. Online-Standbuchung).

   3. Es ist zu prüfen, ob juristische Möglichkeiten bestehen, die Preise je m2 nach Attraktivität je Markt und Markttag zu differenzieren (z.B. samstags auf dem Brink höher als mittwochs auf dem Brolingplatz).

Die im “Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck” vorgesehene Preisanpassung wird bis zur Vorlage und Verabschiedung dieses Pricing-Konzeptes ausgesetzt.

Begründung:
Erfolgt mündlich.
Anlagen:

Ausschussmitglied

► ***Nr. VO/2020/09427-01***
öffentlich

Lübeck, 01.02.2021

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der FDP Fraktion

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Änderungsantrag des AM Heike Stegemann (FDP) zu VO/2020/09427 Neufassung der Wochenmarktsatzung der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	***Gremium***	***Status***	***Zuständigkeit***
08.02.2021	*Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:
1. Das Konzept wird unter der Maßgabe der deutlichen Kostensenkung durch Digitalisierung überarbeitet.

2. Die Gebührenerhöhung wird zurückgestellt, bis die Kostensenkungspotenziale (z.B. durch Digitalisierung - siehe Punkt 2.) gehoben sind.

3. Die Gebührenerhebung wird weiterhin nach laufenden Metern erfolgen, anstatt eines qm-Tarifs, wie bisher im Konzept vorgesehen.

4. Der Marktstandort in der Innenstadt wird erhalten und es werden Maßnahmen ergriffen, die Attraktivität für Bewohner und Touristen zu erhöhen und die Vielfalt des Angebots zu steigern.

Begründung:
Erfolgt mündlich

Anlagen:

Ausschussmitglied

► ***Nr. VO/2021/10558-01***
öffentlich

Lübeck, 07.01.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

ÄA des AM Mandy Siegenbrink und Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN) zu VO/2021/10558 Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
10.01.2022	*Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:
Die Punkte 1 und 2 des Beschlussvorschlages werden wie folgt geändert:

1. Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden in Orientierung an das „Szenario C“ 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen)***, davon höchstens 15 ha in der Außenentwicklung,*** und ***125 ha*** Gewerbeflächen (brutto)***, davon höchstens 100 ha in der Außenentwicklung,*** dargestellt.

2. Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte des „Szenario C“ ***modifiziert*** zugrunde gelegt (***22% Kfz***, ***32% Fahrrad***, ***20% ÖPNV***, 26% Fußverkehr). Die Werte ***dienen vorbehaltlich des Abgleichs mit dem Klimaschutzmasterplan als Zielgrößen, an denen sich alle verkehrlichen Maßnahmen in Lübeck zu orientieren haben,*** können ***aber*** variieren, so lange der Zielwert von ***78%*** für den Umweltverbund gewahrt bleibt.

Begründung:
Reduzierung der neuen Gewerbeflächen von 200 ha auf 125 ha

Die Bundesregierung hat beschlossen, den Flächenverbrauch in Deutschland von 67 ha/Tag in 2010-2017 auf 30 ha/Tag bis 2030 zu reduzieren, also um 55%. Ein “Szenario C - “Beidrehen!” sollte sich für Lübeck zumindest der Größenordnung nach an dieser Zielgröße orientieren. Für Gewerbeflächen bedeuten die von der Verwaltung vorgeschlagenen 200 ha (brutto) bis 2040 jedoch lediglich eine Reduzierung des Flächenverbrauches ggü. dem Zeitraum 2010-2020 von 20%. Zudem deuten die freien Gewerbeflächen und Hallen am Vorwerker Hafen (zweistellige Anzahl ha) sowie die aktuellen Schwierigkeiten in den bereits geplanten Gewerbegebieten, Unternehmen aus für die Hansestadt besonders attraktiven Branchen in Lübeck anzusiedeln darauf hin, dass es nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch sinnvoll und vertretbar ist, den Flächenverbrauch für Gewerbeflächen in Zukunft entsprechend den Präferenzen der teilnehmenden Bürger:innen deutlicher zu reduzieren.

Steigerung des Fahrradverkehrsanteils am Modal Split von 27% auf 32%

Der Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split hat sich in den vergangenen 20 Jahren in Lübeck - analog zum Rest von Deutschland insgesamt - stetig erhöht. Während der Anteil des Fahrradverkehrs in Lübeck im Jahr 2000 11% betrug, stieg er bis 2010 auf 17% und bis 2017 auf 20%. In den letzten 17 Jahren hat er sich also um 9 Prozentpunkte erhöht bzw. fast verdoppelt, während sich die Fahrradinfrastruktur in Lübeck in dieser Zeit freundlich formuliert nur in sehr viel geringerem Maße verbessert hat, wie sich an der Umsetzung des letzten Fahrradentwicklungsplans unschwer erkennen lässt. Der Trend zu mehr Fahrrad dürfte also in Lübeck (und anderswo) durch andere Faktoren getrieben zu sein, wie etwa steigendes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein und zunehmende Kostenvorteile. Es scheint bisher in keiner Weise absehbar zu sein, dass sich dieser intakte Trend nicht in der Zukunft fortsetzen und auch ohne Unterstützung einen weiterhin steigenden Anteil des Fahrradverkehrs verursachen würde.

Ein von der Verwaltung vorgeschlagener Anstieg des Fahrradanteils in den 23 Jahren bis 2040 von 20% auf 27% würde jedoch eine Verringerung des bisherigen Trends bedeuten während die hier beantragte Erhöhung von aktuell 20% auf 32% ungefähr einer Fortsetzung des Trends seit 2000 entsprechen würde. Angesichts der Tatsache, dass wir im “Szenario C - Beidrehen!” eine deutliche Veränderung des Status Quo und substantielle Verbesserung der verkehrlichen Situation des Radverkehrs bis 2040 anstreben, ist eine bloße Fortsetzung des bereits bestehenden Trends ein immer noch eher zurückhaltendes Mindestziel.

Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split von 17% auf 20%

Der Anteil des ÖPNVs lag im derzeit gültigen VEP im Ziel bei 22%, wir wollen dieses ambitionierte Ziel zumindest annähernd entsprechen und sehen das Ziel mit 20% als Mindestmaß für die Planungsgrundlagen der Verwaltung und damit für die Entwicklung der zukünftigen Mobilitäten in der Hansestadt Lübeck bis 2040.

Anlagen:

Ausschussmitglied

AfD-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2022/10825
öffentlich

Lübeck, 31.01.2022

Antrag

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: andrea.gaidetzka-luebeck@afd-sh.de Telefon: 122-1056)

Antrag des AM Herwig Alt (AfD): Vollständiger Wegfall der Marktgebühren für alle Lübecker Wochenmärkte

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.02.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der Bürgermeister wird beauftragt, die Gebührenordnung für die Lübecker Wochenmärkte dahingehend zu ändern, dass die Marktgebühren für die Wochenmarkthändler mit Ausnahme der direkten Kosten wie z.B. für Wasser, Strom, etc. ersatzlos entfallen und im Gegenzug den Händlern die Marktverwaltung unter bestimmten Auflagen in Eigenregie übertragen wird.

Begründung:
Der Wegfall der Marktgebühren für die Markthändler und die Übertragung der Eigenverwaltung für das Marktgeschehen hat für alle Beteiligten folgende Vorteile:

- *Für die Markthändler:*
  - *Stärkung der Eigenverantwortung der Händler wodurch diese in die Lage versetzt werden, selbst eigene innovative Ideen und Konzepte für ihren jeweiligen Wochenmarkt zu entwickeln und zu realisieren.*
  - *Entlastung der Kostenrechnung der Händler und Steigerung der Ertragskraft des Wochenmarktgeschäftes. Dadurch wird es für potentielle neue Händler attraktiver, sich an den Lübecker Wochenmärkten zu beteiligen.*
- *Für die Kunden der Wochenmärkte:*
  - *Attraktivere Wochenmarktangebote*
  - *Auf Grund der Kostenentlastung der Händler haben diese die Möglichkeit, ihre Marktpreise für die Kunden attraktiver zu gestalten.*
- *Für die Hansestadt Lübeck:*
  - *Wegfall der Aufwendungen der Stadtverwaltung für die Wochenmärkte und damit verbunden Entfall des daraus resultierenden Defizites für den städtischen Haushalt*
  - *Attraktivere und lebendigere Wochenmärkte*
  - *Beitrag zur Reduzierung der Komplexität der Stadtverwaltung*

Nachteile sind mit dieser Umstellung nicht verbunden.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der AfD-Fraktion

► ***Nr. VO/2021/10105-01***
öffentlich

Lübeck, 14.02.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)

Änderungs- und Ergänzungsantrag von Bernhard Simon (CDU) und Peter Reinhardt (SPD zu den Vorlagen VO/2021/10105, VO/2020/09427-02 und VO/2021/10209 AUSTAUSCHVORLAGE zu VO/2020/08956: Konzept zur Modernisierung des Wochenmarktwesens in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
14.02.2022	*Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die in den genannten Vorlagen beschriebenen Regelungen wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen:

Standort Wochenmärkte
Die Standorte Buntekuh und Moisling werden weiterhin von der Stadt betreut

Markttage
Am Standort Meesenplatz bleibt der Montag als Markttag erhalten

Öffnungszeiten
Als Öffnungszeiten wird einheitlich festgelegt: 07:30 – 13:00 Uhr
Ausnahmen:

- *Die Märkte Am Brink und Brolingplatz öffnen samstags bereits um 07:00 Uhr.*
- *Markt auf dem Markt und Klingenberg (während des Weihnachtsmarktes):*
  Dieser Markt ist von 10:00 – 18:00 Uhr geöffnet. Der Fahrzeugverkehr muss bis 09:00 Uhr abgeschlossen sein. Ein vorzeitiger Verkaufsbeginn im Zeitfenster 09:00 – 10:00 Uhr wird toleriert, da die Fahrzeuge den Markt zu diesem Zeitpunkt bereits verlassen haben müssen. Für die Zufahrt zum Markt (von der Straße Schüsselbuden) ist der Status „Fußgängerzone“ zeitlich so zu ändern, dass diese Straße ab 18 Uhr wieder befahren werden darf (Abbau Marktstände – bisher erst ab 19 Uhr).

Schlüssel für die Berechnung der Standgebühr:
Der bewährte und akzeptierte Verteilschlüssel „laufende Meter der Frontfläche“ eines Standes ist auch künftig anzuwenden. Die ergänzenden Flächenvorgaben gemäß Marktsatzung sind einzuhalten (Tiefe des Standes bis 4 Meter, Vordach max. 1,50 Meter). Markttypische Elemente (z.B. Sonnenschirme) werden toleriert, soweit die Verkehrsflächen nicht vorschriftswidrig eingeschränkt werden. Wird die Standtiefe in Einzelfällen wesentlich über-

schritten (Mehr als 1,00 Meter in der Tiefe und mehr als 1/3 der Standbreite, so wird ein pauschaler Aufschlag auf das Standentgelt erhoben.

Standgebühr je laufenden Meter:
Unsere Wochenmärkte übernehmen eine wichtige Funktion im Rahmen der Nahversorgung: Unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten ist es wünschenswert, die Lübecker Wochenmärkte in den Stadtteilen in ihrem Bestand abzusichern. Aus diesem Grund wird die HL im Jahr 2022 abweichend von der kalkulierten Gebühr für Dauerhändler eine Standgebühr von 3,40 Euro/lfd. Meter in Rechnung stellen (Bisherige Gebühr: 2,26 Euro, d.h. ca. 50% Anhebung). Die kalkulierte Gebühr je lfd. Meter beträgt 4,46 Euro. Der beschriebene Nachlass beträgt somit ca. 90 TE p.a.. Hierfür ist im Haushalt eine entsprechende Gegenfinanzierung sicherzustellen.

Abweichend von der beschriebenen Regelung gilt:
- *Aufschlag bei wesentlichen Überschreitungen der Standtiefe (s.o.): +10% auf die Gebühr je lfd. Meter*
- *Tageshändler: Aufschlag von 15% auf die Standgebühr für Dauerhändler*

Die Standgebühren sind künftig jährlich neu zu kalkulieren. Über evtl. Ermäßigungen entscheidet jeweils die Bürgerschaft.

Im Sinne einer Kostenoptimierung wird die Verwaltung aufgefordert, umgehend die „Digitalisierung des Marktwesens“ in Angriff zu nehmen. Standanmeldung/-Miete, Standplatzzuweisung, Ermittlung, Einzug und Verbuchung der Standgebühren etc. sind künftig so in einer digitalen Anwendung zu bündeln, dass die aktuell anfallenden (Personal-)Kosten deutlich reduziert werden. Über die Fortschritte ist die Bürgerschaft jeweils zusammen mit den neu kalkulierten Standgebühren zu informieren.

Stromkosten:
Auch hier ist dringend eine Digitalisierung umzusetzen, um kostenaufwendige, manuelle Ablesungen des Stromverbrauchs an jedem Markttag künftig zu vermeiden. Über die Fortschritte ist die Bürgerschaft jeweils zusammen mit den neu kalkulierten Standgebühren zu informieren.

Organisation Markt „Am Brink“:
- *Der Parksuchverkehr ist zu optimieren durch die Umkehr der Einfahrtrichtungen auf den Parkplatz*
- *Das knappe Angebot an Parkplätzen ist zu erweitern durch die Verlagerung aller Containerstellplätze auf den Randflächen des Marktareals sowie einer Umwidmung der bisherigen Containerplätze in KfZ-Parkplätze*
- *Antonistraße zwischen „Am Brink“ und „Ratzeburger Allee“: An den Markttagen ist hier zu den Marktzeiten (plus Vorlaufzeit) eine Halteverbotszone einzurichten mit Sondernutzungsrechten durch die Transportfahrzeuge der Markthändler.*

Begründung:

Anlagen:

Ausschussmitglied