Hansestadt LÜBECK

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

67. Sitzung des Hauptausschusses

Termin: **Dienstag, 28.06.2022, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.06.2022	
	Anlage wird nachgereicht	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Aktuelle Lage Coronavirus (Sen. Steinrücke)	
3.2.	Aktuelle Lage Ukraine (Bgm)	
4.	Berichte	
4.1.	Über- und außerplanmäßige Bewilligungen und Verpflichtungsermächtigungen für das Haushaltsjahr 2021 - 1.+2. Halbjahr	**VO/2022/11158**
4.2.	1. Zwischenbericht zum Produkthaushaltsplan 2022	
	Anlage wird nachgereicht	
4.3.	Bericht zu Antrag BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, SPD, CDU, FDP, Die LINKE, Freie Wähler & GAL Fraktion, Fraktion Die Unabhängigen: AT zu VO/2021/10227 Kinderbetreuung im Rathaus	**VO/2021/10227-01-01**
4.4.	Bericht i. S. Antrag BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Vermittlungsbörse für Wohnraum	**VO/2018/05640-01**

1 von 615 in Zusammenstellung

4.5.	Änderung der Stadtverordnung über das Landschaftssschutzgebiet "Travemünder Winkel" in der Hansestadt Lübeck	**VO/2022/11039**
	Zurückgestellt am 17.05.22	
4.6.	Bericht zum Antrag der FDP-Fraktion zur Erstellung eines Aktionsplans zur Bekämpfung des Antisemitismus (VO/2020/08734)	**VO/2020/08734-01**
	Zurückgestellt am 17.05.22	
4.7.	Bericht zur Weiterentwicklung offener Ganztag - Ganztag an Schule	**VO/2022/11056**
4.8.	Kerndaten zu Bildung in Lübeck	**VO/2022/11032**
4.9.	Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	**VO/2022/10980**
	Zurückgestellt am 17.05.22	
4.9.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10980 Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	**VO/2022/10980-04**
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Überplanmäßige Bewilligung von Haushaltmitteln gem § 82 Abs 1 GO für das Haushaltsjahr 2022 zur Umsetzung des Konzept zur Beschleunigung des Glasfaserausbaus	**VO/2022/11104**
5.2.	Aussetzen des Beschlusses der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 22.03.2018 (VO/2018/05751) zur "Wohnperspektive für Geflüchtete"	**VO/2022/11043**
5.3.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Kalkhorster Weg	**VO/2022/11066**
5.4.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Zeppelinstraße	**VO/2022/11089**
5.5.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Falkenhusener Weg	**VO/2022/11092**
5.6.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Travemünder Allee	**VO/2022/11093**
5.7.	Außerplanmäßige Bewilligung gem. § 82 GO	**VO/2022/11147**

5.8.	Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck	**VO/2022/10755**
	Zurückgestellt am 14.06.22	
5.8.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10755 Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck	**VO/2022/10755-03**
5.9.	Änderung der Elternbeitragssatzung für die Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck	**VO/2022/10758**
	Zurückgestellt am 14.06.22	
5.10.	Fortführung der Maßnahme Umgestaltung Hafenzone im Fischereihafen Lübeck-Travemünde, 1. Bauabschnitt und Bericht 2. Bauabschnitt	**VO/2022/11139**
5.11.	BW 100 Treidelwegbrücke Pfeilerinstandsetzung - Projektfreigabe	**VO/2022/11141**
5.12.	Ausweitung des Busverkehrs im Rahmen des Stationsneubaus Lübeck-Moisling an der Bahnstrecke Lübeck - Hamburg	**VO/2022/11145**
5.13.	Austauschvorlage zur VO/2020/09090: 2. Satzung zur Änderung der Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, Umbau und die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen in der Hansestadt Lübeck vom 09.12.2014	**VO/2020/09090-02**
5.14.	Masterplanmaßnahme Rathenaustraße: Möglichkeit der geänderten Bauweise	**VO/2022/11153**
5.15.	Projektfreigabe: Beteiligung beim Breitbandausbau - Erneuerung technisch abgängiger Beleuchtung und desolaten Gehwegflächen in St. Jürgen im Zuge des Breitbandausbaus	**VO/2022/11154**
5.16.	Ausweitung des Angebots der Linie 40 im Kontext des Projektes "unbeschwert unterwegs"	**VO/2022/11156**
5.17.	Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde	**VO/2022/11168**
5.18.	Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**VO/2021/10558**

	Zurückgestellt am 14.06.22	
5.18.1.	Änderungsantrag des AM David Jenniches (AfD): Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**VO/2021/10558-10**
	Zurückgestellt am 14.06.22	
5.18.2.	Christopher Lötsch (CDU) + Sabine Haltern (SPD): Änderungsantrag zur Anlage C - Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**2021/10558-06-01**
	Zurückgestellt am 14.06.22	
5.18.3.	Christopher Lötsch (CDU) + Sabine Haltern (SPD): Änderungsantrag Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan	**2021/10558-11-01**
	Zurückgestellt am 14.06.22	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

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

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 17.05.2022	
	Zurückgestellt am 13.06.22	
11.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.06.2022	

	Anlage wird nachgereicht	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
12.1.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Stand der IT-Sicherheit in der Hansestadt Lübeck	**VO/2022/11074**
	Zurückgestellt am 03.05.22	
12.1.1.	Antwort: Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Stand der IT-Sicherheit in der Hansestadt Lübeck	**VO/2022/11074-01**
12.2.	Anfrage des AM Thomas Rathcke (FDP) zum Herrentunnel	**VO/2022/10994**
	Zurückgestellt am 15.03.22	
12.2.1.	Antwort auf die Anfrage des AM Thomas Rathcke (FDP) zum Herrentunnel	**VO/2022/11205**
13.	Berichte	
13.1.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000,- Euro netto	**VO/2022/11169**
13.2.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge mit Architekten, Ingenieuren und Sachverständigen im Wert ab 5.000,- Euro netto	**VO/2022/11170**
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Beamtenangelegenheiten, soweit der Hauptausschuss die Entscheidung trifft; Beförderung einer Bereichsleitung	**VO/2022/11186**
14.2.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Wesleystraße	**VO/2022/11065**
14.3.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Bunsenweg	**VO/2022/11067**
14.4.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Kiebitzgasse	**VO/2022/11068**
14.5.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Prassekstraße	**VO/2022/11069**
14.6.	Verkauf eines Baugrundstückes in der Falkenstraße	**VO/2022/11073**
14.6.1.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):	**VO/2022/11073-02**

	ÄA zu VO/2022/11073 Verkauf eines Baugrundstückes in der Falkenstraße	
14.7.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Tilgenkrug	**VO/2022/11090**
14.8.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Zeppelinstraße	**VO/2022/11091**
14.9.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Borstelweg	**VO/2022/11094**
14.10.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Neuer Faulenhoop	**VO/2022/11095**
14.11.	Annahme einer Erbschaft an die Hansestadt Lübeck für die Stadtbibliothek	**VO/2022/11124**
14.12.	Ausschreibung von Energielieferungen über 175.000,00 EUR: Erdgaslieferung ab 2023	**VO/2022/11138**
14.13.	Mietvertragsverlängerung: Restaurant Ratskeller Lübeck	**VO/2022/11140**
14.14.	Vergabe einer gutachterlichen Tätigkeit zur Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP)	**VO/2022/11185**
14.15.	Anmietung Herrendamm 42-50 – Gemeinschafts-unterkunft für Geflüchtete	
	Anlage wird nachgereicht	
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	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

67. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 28.06.2022, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

3.3.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Finanzierung des Stadtverkehrs Lübeck	**VO/2022/11251**
4.2.	1. Zwischenbericht zum Produkthaushaltsplan 2022	**VO/2022/11190**
	Der Bericht liegt nun vor und wird nachgereicht	

► Nr. VO/2022/11251
öffentlich

Lübeck, 22.06.2022

Anfrage

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Finanzierung des Stadtverkehrs Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
In den Vorlagen “Ausweitung des Angebots der Linie 40 im Kontext des Projektes ‘unbeschwert unterwegs’” (VO/2022/11156) und “Ausweitung des Busverkehrs im Rahmen des Stationsneubaus Lübeck-Moisling an der Bahnstrecke Lübeck - Hamburg” (VO/2022/11145) hat der Bürgermeister der Bürgerschaft Vorlagen zur Entscheidung zugeleitet, mit denen eine Ausweitung des Angebots des Stadtverkehrs aus finanziellen Eigenmitteln der Stadt finanziert werden soll. Auch die Abschaffung der Preisstufe 3 soll aus dem Haushalt finanziert werden (VO/2022/10905).

1) Welche Entscheidungen wurden seit dem 1. Januar 2010 getroffen, die zur Gewährung von Haushaltsmitteln an den Stadtverkehr geführt haben?

2) Wie hat sich die Höhe der Haushaltsmittel an den Stadtverkehr seit dem Haushaltsjahr 2010 entwickelt (bitte Aufschlüsselung nach Jahren)?

3) Mit welcher Entwicklung der Haushaltszuschüsse an den Stadtverkehr rechnet der Bürgermeister in der Zeit bis 2027?

4) Stellt die zunehmende Finanzierung von Leistungen des Stadtverkehrs eine Abkehr von der bisher verfolgten Strategie dar, das Defizit in der Aufgabenwahrnehmung des Stadtverkehrs über die Stadtwerke Lübeck Holding mit Gewinnen der Stadtwerke Lübeck GmbH zu finanzieren?

Wenn ja: Welche Gründe sind für die Abkehr von der Strategie maßgeblich?

5) Wie hat sich der Kostendeckungsgrad des Stadtverkehrs (ohne Berücksichtigung von Zuwendungen der öffentlichen Hand oder der Stadtwerke Lübeck Holding) seit dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2021 entwickelt?

6) Rechnet der Bürgermeister damit, dass die Entscheidungen der Bürgerschaft in den Jahren 2021 und 2022 negative Auswirkungen auf den Kostendeckungsgrad in den Jahren bis 2027 haben wird?

7) Welches Ziel bzw. welche Strategie verfolgt der Bürgermeister im Hinblick auf den künftigen Kostendeckungsgrad des Stadtverkehrs?

Begründung:
Es wird um schriftliche Antwort gebeten, nach Möglichkeit bis spätestens zur Sitzung der Bürgerschaft im August 2022.

Anlagen:

► **Nr. VO/2022/11258**
öffentlich

Lübeck, 27.06.2022

Anfrage

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

AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Daten und Fakten zum Thema private Unterkünfte für geflüchtete Menschen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Die Verwaltung wird aufgefordert zum oben genannten Thema einmal für den Zeitraum seit Kriegsbeginn in der Ukraine folgende Daten und Fakten zu sammeln und schriftlich zu beantworten:

1. Wie viele Anfragen / Anträge sind bei der sozialen Sicherung eingegangen, die eine private Unterbringung mit und ohne Mietverträge zum Ziel hatten?
    1. Wie lange hat die Bearbeitung der Anträge gedauert?
        1. Längste Bearbeitungsdauer?
        2. Kürzeste Bearbeitungsdauer?
        3. Durchschnittliche Bearbeitungsdauer?
    2. Wie viele davon wurden positiv beschieden?
    3. Gab es bei den positiven Fällen auch Kostenübernahmen durch die soziale Sicherung, wenn ja wie hoch war hier der prozentuale Anteil?
    4. Was waren die Gründe, wenn die Anträge negativ beschieden worden sind?

2. Welche Qualifikation ist für die Prüfung der Anträge / Anfragen notwendig, die eine private Unterbringung mit und ohne Mietvertrag zum Ziel hatten?

3. Welche Maßnahmen wurden seitens der Verwaltung erhoben, um im Zuge der krankheitsbedingten Ausfälle im Team der sozialen Sicherung dieser hier beschriebenen Aufgaben gerecht werden zu können?

Begründung:
Erfolgt mündlich.
Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11158
öffentlich

Lübeck, 25.05.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Dennis Bössow (E-Mail: dennis.boessow@luebeck.de Telefon: 122-2051)

Über- und außerplanmäßige Bewilligungen und Verpflichtungsermächtigungen für das Haushaltsjahr 2021 - 1.+2. Halbjahr

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Berichterstattung gem. § 4 der Haushaltssatzung 2021

Bericht:
Der Höchstbetrag für unerhebliche über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen und Verpflichtungsermächtigungen, für deren Leistung oder Eingehung der Bürgermeister seine Zustimmung nach § 82 Abs. 1 oder § 84 Abs. 1 GO erteilen kann, beträgt **250.000 EUR**. Die Genehmigung der Bürgerschaft gilt in diesen Fällen als erteilt. Der Bürgermeister ist verpflichtet, der Bürgerschaft mindestens halbjährlich über die geleisteten über- und außerplanmäßigen Ausgaben und die über- und außerplanmäßig eingegangenen Verpflichtungen für Folgejahre (VE) zu berichten.

Im Haushaltsjahr 2021 wurden **gesamtstädtisch**

im konsumtiven Teil (Ergebnisplan) über- und außerplanmäßiger Aufwendungen von insgesamt	1.476.473,87 EUR,
im investiven Teil (Finanzplan) über- und außerplanmäßigen Auszahlungen von insgesamt	5.879.055,21 EUR,
in den Haushalten der Stiftungen über- und außerplanmäßigen Auszahlungen von insgesamt	10.700,00 EUR

zugestimmt.

Die sich für die Fachbereiche ergebenden über- und außerplanmäßigen Bewilligungen sind nebst Begründungen der beigefügten Anlage zu entnehmen. Ab einer Einzelfallsumme von 5.000 EUR wird detailliert berichtet. Für alle diese Grenze unterschreitenden Fälle wird eine Gesamtsumme mit den dazugehörigen Fallzahlen abgebildet

.

Anlagen:

Über- und außerplanmäßige Bewilligungen

1 – Übersicht

2 - Einzelaufstellung **Investiver** Haushalt nebst Begründung

3 - Einzelaufstellung **Konsumtiver** Haushalt nebst Begründung

4 – Einzelaufstellung Haushalte der Stiftungen

5 – Geringbeträge **Konsumtiver** Haushalt (<5.000 EUR)

6 – Geringbeträge **Investiver** Haushalt (<5.000 EUR))

Bürgermeister Jan Lindenau

Gesamtergebnis der über- und außerplanmäßigen Bewilligungen 2021

Konsumtiver Haushalt		
		Euro
Fachbereich 1		1.098.415,94
Fachbereich 2		0,00
Fachbereich 3		10.000,00
Fachbereich 4		24.000,00
Fachbereich 5		332.519,93
Allgemeine Deckungsmittel		
Geringbeträge		11.538,00
Gesamt		**1.476.473,87**
Investiver Haushalt		
Fachbereich 1		588.447,50
Fachbereich 2		155.286,73
Fachbereich 3		224.447,25
Fachbereich 4		938.324,00
Fachbereich 5		3.927.124,29
Allgemeine Deckungsmittel		
Geringbeträge		45.425,44
Gesamt		**5.879.055,21**
Haushalt der Stiftungen		**10.700,00**

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 1 - Bürgermeister

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			1.102 - Logistik,Statistik und Wahlen							
			Produktnr. 111005 Logistik							
	1/101 01.11.2021	111005 999.7831000 40.000,00	Logistik Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	72.000,00	ü		111016 999.7832000 43.400,00	Buchhaltung und Finanzen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	10.000,00	Für den Bürgerschaftssaal wurde digitale Medien- und Konferenztechnik angeschafft, um zukünftig den Anforderungen für die digitale Medienarbeit entsprechen zu können. Aufgrund der bestehenden Teuerungen reichten die Bereichsmittel dafür nicht aus. Demzufolge besteht ein Sofortbedarf von 72.000,- EUR.
							111040 999.7831000R 3.000,00	Strategie und Innovation Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	5.000,00	
							111003 999.7832000 10.000,00	Management pol. Gremien Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	5.000,00	
							111008 999.7831000 41.500,00	Zentrale Personalarbeit Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	20.000,00	
							111009 999.7831000 28.500,00	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	7.000,00	
							612003 000.7852000 3.000.000,00	Grundstücksan- und verkäufe Tiefbaumaßnahmen	25.000,00	
	1/104 10.11.2021	111005 999.7831000 40.000,00	Logistik Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	35.000,00	ü		612003 000.7852000 3.000.000,00	Grundstücksan- u. verkäufe Tiefbaumaßnahmen	35.000,00	Aufgrund einer Nachbeauftragung wurden für die digitale Medien- und Konferenztechnik im Bürgerschaftssaal nochmals zusätzliche Mittel benötigt. Für eine bessere Erreichbarkeit des Publikums auf den Emporen des Bürgerschaftssaales sollen die Sitzungen in Bild und Ton zukünftig an Bildschirme übertragen werden.
			1.105 - Informationstechnik							
			Produktnr. 111007 Informationstechnik							
	1/90 27.08.2021	111007 999.7853000 250.000,00	Informationstechnik sonstige Baumaßnahmen	30.000,00	ü		573004 001.7851000 500.000,00	Werbeeinrichtungen, Parkplätze Parkpalette Travemünde Fahrenberg Hochbaumaßnahmen	30.000,00	Die Schrankenanlage im Hochschulstadtteil wird derzeit noch über Funk angesteuert. Es ist jedoch notwendig, dass diese einen LWL-Anschluss nachgerüstet bekommt. Hierzu muss ein Kabel eingezogen werden. Die Maßnahme wird von der IT durchegführt, die Mittel stellt der Bereich zur Verfügung.
	1/92 06.10.2021	111007 999.7831000 1.330.000,00	Informationstechnik Erwerb bew. AV ü. 1.000 EUR	101.447,50	ü		111029 552.7851000R 145.000,00	Gebäudemanagement Schule Tremser Teich, Erw. Ganztag Hochbaumaßnahmen	101.447,50	Die Mittelaufstockung ist aufgrund der Konsolidierung der GIS-Landschaft (Lizenzwechsel) notwendig. Ziel ist der Aufbau eines zentralen Lizenzmanagement.
	1/137 10.02.2022	111007 999.7831000 1.330.000,00	Informationstechnik Erwerb bew. AV ü. 1000 EUR	250.000,00	ü		612003 000.7852000 3.000.000,00	Grundstücksan- und -verkäufe Tiefbaumaßnahmen	250.000,00	In 2022 werden die Festwerte für Hardware aufgelöst. Ca. 250T an Warenwert aus Bestellungen 2021 werden in 2022 geliefert (aufgrund der Coronakrise). Daher ist eine Erhöhung der investiven Mittel notwendig. Die im Produkt 612003 geordnete Erschließungsmaßnahme Schlutuper Straße verzögert sich, sodass die Mittelbereitstellung von dort erfolgen kann.

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 1 - Bürgermeister

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
			1.201 - Haushalt und Steuerung							
			Produktnr. 111012 Haushalt und Steuerung							
	1/96 12.10.2021	111012 999.7833000 0,00	Haushalt und Steuerung Erwerb bewegl. AV	90.000,00	ü		612003 000.7852000R 750.000,00	Grundstücksan- und verkäufe Tiefbaumaßnahmen	90.000,00	Notwendige Systemaktualisierungen sowie Anpasssungen der Finanzsoftware MACH an die geänderte Rechtslage (Rechtsprechung zur Verzinsung) erfordern diese übreplanmäßige Nachordnung. Die für 2021 geplante Erschließung der Schlutuper Straße verzögert sich, sodass diese Mittel zur Deckung verwendet werden können.
			1.300 - Recht							
			Produktnr. 111017 Rechtsangelegenheiten							
	1/117 29.11.2021	111017 999.7832000 1.800,00	Rechtsangelegenheiten Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	10.000,00	ü		612003 000.7852000 3.000.000,00	Grundstücksan- u. verkäufe Tiefbaumaßnahmen	10.000,00	Die abgängigen teilweise noch aus der Erstausstattung stammenden Büroleuchten sind gegen aktuelle Tagesdeckenfluter aus dem Warenkatalog auszutauschen.
			Gesamt 588.447,50					Gesamt 588.447,50		

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 2 - Wirtschaft und Soziales

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			2.280 - Fachbereich Wirtschaft und Liegenschaften							
			Produktnr. 612003 Grundstücksan- u. verkäufe							
	6/1 15.04.2021	612003.000.7821000 400.000,00	Grundstücksan- und -verkäufe Erwerb von Grundstücken/Gebäuden	15.305,73	ü		543001.004 7852000 6.000.000,00	Landesstraße Neubau Bahnhofsbrücke Tiefbaumaßnahmen	15.305,73	Der Bereich Stadtgrün und Verkehr hat einen Betrag von 15.305,73 EUR bis zum 01.03.2021 zu erstatten, für Grundwerbskosten Flurstück 378, Flur 8 St. Lorenz. Grundstückskaufvertrag vom 19.08.2020, UR.-Nr. 422/2020 Lübeck - KWL GmbH / Hansestadt Lübeck.
				1. Halbjahr: 15.305,73					1. Halbjahr: 15.305,73	
			2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften							
			Produktnr. 612003 Grundstücksan- u. verkäufe							
	6/6 16.07.2021	612003 000.7821000 400.000,00	Grundstücksan- u. verkäufe Erwerb Grundstücke und Gebäude	30.448,00	ü		542001 995.7852000 100,00	Kreisstraße Schlussverwendungsnachweis Tiefbaumaßnahmen	30.448,00	Erstatung der verauslagten Grunderwerbskosten für das Bauvorhaben "Lohmühle/Mercedes Geh- u. radwegausbau". Ankauf der Flurstücke 533,532, Flur 6, sowie Flurstücke 1830 und 1832, Flur 7, Gemerkung St. Lorenz.
	6/7 11.11.2021	612003 001.7821000 0,00	Grundstücksan- und verkäufe Grundstücksänderungen Innerstädtisch Erwerb Grundstücke und Gebäude	46.533,00	a		612003 000.7821000 400.000,00	Grundstücksan- und verkäufe Erwerb Grundstücke und Gebäude	46.533,00	Die Grundstücksfläche (siehe LT 3015) wurde unentgeltlich aus der Zuständigkeit des Bereiches Schule und Sport vom Bereich Wirtschaft und Liegenschaften zurückgenommen und an den Kurbetrieb Travemünde übertragen. Der angegebene Geldbetrag wird tatsächlich nicht verausgabt, sondern dient lediglich der korrekten haushaltstechnischen Darstellung des Vorganges im Rahmen der Doppik.
	6/8 07.12.2021	612003 000.7821000 400.000,00	Grundstücksan- und verkäufe Erwerb Grundstücke und Gebäude	63.000,00	ü		561001 999.7831000 85.000,00	Umweltschutzmaßnahmen Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 Eur	63.000,00	Für den Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz werden Grundstücksflächen für eine Klimaschutzmaßnahme angekauft. Der Kaufpreis hierfür wird aus dem Konto für Grundstücksankäufe gezahlt und ist zu einem Teil in Höhe von 63.000 EUR vom Bereich UNV aus dem dafür vorgesehenen Klimaschutzetat zu erstatten.
				2. Halbjahr: 139.981,00					2. Halbjahr:139.981,00	
				Gesamt 155.286,73					Gesamt 155.286,73	

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 3 - Umwelt, Sicherheit und Ordnung

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
			3.320 - Ordnungsamt							
			Produktnr. 122003 Ordnungsamt							
	1/103 08.11.2021	122003 999.7831000 401.000,00	Ordnungsamt Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 Eur	180.000,00	ü		126001 999.7831000 3.381.400,00	Gefahrenabwehr Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 Eur	180.000,00	Um die Blitzeranlage an der B75 (Kücknitz), welche abgängig ist, noch in diesem Jahr austauschen zu können, wird um überplanmäßige Bewilligung der Mittel gebeten.
			3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz							
			Produktnr. 122004 Gesundheits-, Umwelt und Verbraucherschutz							
	1/106 10.11.2021	122004 999.7818000 0,00	Gesundheits-, Umwelt- und Verbraucherschutz Investitionszuw. Übrige Bereiche	30.847,25	a		612003 000.7852000 3.000.000,00	Grundstücksan- und verkäufe Tiefbaumaßnahmen	30.847,25	Infolge des illegalen Welpenhandels, was die vermehrte Quarantäneanordnungen von Hunden erforderlich macht, hat das Tierheim Lübeck erhöhte finanziellle Belastungen. Für die Anschaffung von Käfigen für die Quarantäne machte der Bürgermeister gegenüber dem Tierschutzverein die Zusage der Kostenerstattung. Die beantragten Mittel werden nun für die Auszahlung im Rahmen eines Zuwendungsbescheides benötigt.
			Produktnr. 554001 Naturschutz und Landschaftspflege							
	5/207 03.01.2022	554001 999.7852000 0,00	Naturschutz und Landschaftspflege Tiefbaumaßnahmen	13.600,00	a		561001 999.7831000 85.000,00	Umweltschutzmaßnahmen Erwerb bewegl. Av ü. 1000 EUR	13.600,00	Im Rahmen der Umsetzung der von der Bürgerschaft beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen der HL wird zur Wiedervernässung des Krummesser Moores ein Stauwerk errichtet. Die Kosten hierfür und somit die investive Anlage sind dem Produkt 554001-Naturschutz und Landschaftspflege zuzuordnen. Die Budgetmittel wurden bei der Haushaltsaufstellung zunächst im Produkt 561001-Umweltschutzmaßnahmen veranschlagt und sind mit diesem Antrag zu ordnen.
				Gesamt 224.447,25					Gesamt 224.447,25	

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 4 - Kultur und Bildung

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			4.401 - Fachbereich Schule und Sport							
			Produkrnr. 211001 Grundschulen							
	2/37 21.06.2021	211001 149.7831000 0,00	Grundschulen Kalandschule/ Modul/ Ausstattung Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	150.460,33	a		111029 349.7851000 2.280.000,00	Gebäudemanagement Kalandschule/ Sanierung Hochbaumaßnahmen	150.460,33	Die im Verlauf der Maßnahme beim GMHL geordneten 600er Kosten für Ausstattung müssen nunmehr dem Bereich 4.401 zur Verfügung gestellt werden um Aufträge zu erteilen und Rechnungen zu begleichen.
			Produkrnr. 218201 Gemeinschaftsschulen							
	2/27 09.03.2021	218201 269.7832000 40.000,00	Gemeinschaftsschulen Albert-Schweitzer-Schule Umbau und Erweiterung Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	250.000,00	ü		111029 269.7851000 1.750.184,00	Gebäudemanagement Albert-Schweitzer-Schule Umbau und Erweiterung Hochbaumaßnahmen	250.000,00	Im Zuge der Sanierung und des Neubaus der GGS Albert-Schweitzer-Schule sollen Ausstattungsgegenstände angeschafft werden. Hierzu zählen u. a. Möbel für die Verwaltung, Gruppen- und Mehrzweckräume, Lehrerzimmer und Mensamobiliar etc. Die Mittel für die Ausstattung -loses Mobiliar- sind über die EW-Bau beim GMHL geordnet. Um eine verursachungsgerechte Kostenverteilung zu ermöglichen, müssen diese Einrichtungsgegenstände aus dem Produkt des tangierten Bereichs bezahlt werden.
			Produktnr. 424001 Sportstätten							
	4/9 15.06.2021	424001 999.7853000 0,00	Sportstätten sonstige Baumaßnahmen	26.000,00	ü		424001 039.781000 180.000,00	Sportstätten Umrüstung Sportplätze LED-Flutlicht Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	26.000,00	Für die Zaunanlage Gästeblock Stadion Buniamshof wurden zusätzliche Auflagen erlassen (Brandschutz, zusätzliches Tor, Abgrenzung Tribühne und Stehplatzbereich), die das derzeit verfügbare Budget um ca. 26.000 EUR überschreiten. Als Deckung bieten wir Mittel aus der Maßnahme Umrüstung Sportplätze LED-Flutlicht an, da dieses Projekt sich durch die Auslastung beim GmHL verschiebt.
			1. Halbjahr: 426.460,33					1. Halbjahr: 426.460,33		
			4.040 - Fachbereichscontrolling							
			Produktnr. 573003 Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH							
	5/180 16.11.2021	573003 999.7831000 825.000,00	Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH Erwerb bewegl. AV. ü. 1.000 EUR	35.000,00	ü		218201 999.7831000 285.000,00	Gemeinschaftsschulen Erwerb bewegl. AV. ü. 1.000 EUR	35.000,00	Bei den derzeitigen Arbeiten in der MuK (Bauabschnitt Küchenwürfel, UG, EG und 1. OG) wurde aktuell ein Wasserschaden unter dem Estrich im Untergeschoss festgestellt. Dieser Schaden ist vollflächig, sodass der gesamte Estrich aufgenommen und ausgetauscht werden muss. Betroffen ist auch der Raum mit der Kühlzelle, sodass sie zwingend ausgebaut werden muss. Aus bautechnischen Gründen geht dies nur, indem die Küchenzelle zerstört und entsorgt wird. Aus dem Grund wird eine neue Küchenzeile benötigt. Die Kosten inkl. Einbau liegen bei schätzungsweise 35.000,00 Euro netto.

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 4 - Kultur und Bildung

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		573003 999.7831000 825.000,00	Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	145.000,00			111029 564.7851000R 717.500,00	Gebäudemanagement Vorwerker Friedhof, Werkplatz Hochbaumaßnahmen	50.000,00	Aufgrund der aktuellen Baumaßnahmen in der MuK können die folgenden Maßnahmen unter wirtschaftlichen Aspekten noch in 2021 durchgeführt werden: LED-Scheinwerfer Rotunde, Netzwerk- und Stromtechnische ÜA, Mobile Stromkabel/ Verkabelung, Kassensystem. Dies ermöglicht weitere notwendige Ersatzinvestitionen von Betriebsvorrichtungen in 2022.
							111029 558.7851000R 1.517.300,00	Gebäudemanagement Hansehalle, Ertüchtigung Bundesliga Hochbaumaßnahmen	2.000,00	
	5/193 23.11.2021				ü		111029 569.7851000R 0,00	Gebäudemanagement Johanneum, Umbau Feuerwache Hochbaumaßnahmen	23.000,00	
							111029 341.7851000 0,00	Gebäudemanagement Standesamt Sanierung Hochbaumaßnahmen	70.000,00	

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 4 - Kultur und Bildung

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			4.047 - Die Lübecker Museen							
			Produktnr. 251001 Die Lübecker Museen							
	2/43 23.08.2021	251001 999.7831000 34.500,00	Die Lübecker Museen Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	14.000,00	ü		3630003 999.7833000 15.000,00	Jugendberufsagentur Erwerb immat. Verm.	14.000,00	Für die Erstellung des Portraits vom Bürgermsiter a. d. Bernd Saxe. Kurzfristiges Projekt, das bei der Haushaltsplanung 2021 nicht bekannt war und wie Vorgängerportraits im Produkt der Lübecker Museen inventarisiert werden soll.
	2/49 09.11.2021	251001 999.7831000 34.500,00	Die Lübecker Museen Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	55.000,00	ü		211001 999.7831000R 192.780,00 341001 999.7832000 135.800,00	Grundschulen Erwerb. Bewegl. AV ü. 1000 EUR Unterhaltsvorschuss Erwerb bewegl. AV ü. 150-1000 EUR	18.000,00 37.000,00	Für die Machbarkeitsstudie Umweltbedingungszentrum. Kosten des Projekts waren bei der haushaltsplanung 2021 nicht einschätzbar.
			4.401 - Schule und Sport							
			Produktnr.21101 Grundschulen							
	2/64 21.12.2021	211001 600.7832000 0,00	Grundschulen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	62.289,73	a		218201 600.7832000	Gemeinschaftsschulen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	62.289,73	mobile Endgeräte, Digipakt 2 Mittelordnung an anderer Stelle aufgrund unvorhergesehener Planänderungen
			Produktnr. 217001 Gymnasien							
	2/64 21.12.2021	217001 600.7832000 0,00	Gymnasien Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	121.342,72	a		233001 600.7832000 0,00	Berufsschulen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	121.342,72	mobile Endgeräte, Digipakt 2 Mittelordnung an anderer Stelle aufgrund unvorhergesehener Planänderungen
			Produktnr. 221001 Förderzentren							
	2/64 21.12.2021	221001 600.7832000 0,00	Förderzentren Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	41.425,35	a		233001 600.7832000 0,00 218201 600.7832000 0,00	Berufsschulen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur Gemeinschaftsschulen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	11.462,02 29.963,33	mobile Endgeräte, Digipakt 2 Mittelordnung an anderer Stelle aufgrund unvorhergesehener Planänderungen
			Produktnr. 243001 Allgemine Schulträgerschaften							
	2/64 21.12.2021	243001 600.7832000 0,00	Allg. Schulträgerschaften Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	16.731,40	a		233001 600.7832000 0,00	Berufsschulen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 Eur	16.731,40	mobile Endgeräte, Digipakt 2 Mittelordnung an anderer Stelle aufgrunf unvorhergesehener Planänderungen
			Produktnr. 424003 Passathafen							

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 4 - Kultur und Bildung

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	4/15 06.12.2021	424003 999.7852000 0,00	Bark Passat/ Passathafen Tiefbaumaßnahmen	11.074,47	a		424003 999.7831000R 10.000,00 424003 999.7832000R 10.000,00 424003 999.7832000 10.000,00	Bark Passat/Passathafen Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR Bark Passat/Passathafen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1000 EUR Bark Passat/Passathafen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1000 EUR	1.974,64 6.418,00 2.681,83	Für die Oberflächenentwässerung bei Hochwasser an der Priwallpromenade musste ein Schacht mit einem Lamellenklärer errichtet werden. Da diese Kosten nicht aus dem Inventaransatz beglichen werden können, bitten wir um außerplanmäßige Ordnung der Mittel auf dem Konto 7852. Als Deckung bieten wir Mittel aus den Inventaransätzen Konto 7831/7832 an.
			2. Halbjahr: 501.863,67					2.Halbjahr: 501.863,67		
			Gesamt 938.324,00					Gesamt 938.324,00		

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10,00	11
			5.060 - Fachbereichs-Controlling							
			Produktnr. 511004 Verkehrsflussmanagement und Geo-Services							
	5/25 10.02.2021	511004 999.7832000 0,00	Verkehrsflussmanagement und Geo-Services Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	45.000,00	a		541001 999.7831000R 310.000,00	Gemeindestraßen Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	45.000,00	Für die Abteilung Geo- u. Vermessung wird ein Messgerät beschafft. Die Ausschreibung läuft. Der Bereich 5.660 stellt die Mittel zur Verfügung. Daher wird um Mittelübertragung gebeten.
	5/26 10.02.2021	511004 999.7832000 0,00	Verkehrsflussmanagement und Geo-Services Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	20.000,00	a		541001 999.7832000R 50.594,00 R	Gemeindestraßen Erwerb bewegl. AV ü. 150 - 1.000 EUR	20.000,00	Für die Abteilung Geo- u. Vermessung wird ein Messgerät beschafft. Die Ausschreibung läuft. Der Bereich 5.660 stellt die Mittel zur Verfügung. Daher wird um Mittelübertragung gebeten.
	5/111 15.06.2021	511004 999.7831000 0,00	Verkehrsflussmanagement und Geo-Services Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	8.584,00	a		541001 999.7831000R 310.000,00	Gemeindestraßen Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	8.584,00	Für die Abteilung Geo- u. Vermessung wurde ein Update für eine Fachsoftware beschafft. Die Mittel wurden in 2020 von 111007 auf unser Produkt 541001 per üpl. Bewilligung zur Verfügung gestellt. Dieses Update wurde in 2021 durchgeführt. Daher wird um Mittelübertragung gebeten.
	5/117 23.06.2021	511004 999.7831000 0,00	Verkehrsflussmanagement und Geo-Service Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	11.781,00	a		111007 999.7831000 1.330.000,00	Informationstechnik Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	11.781,00	Anschaffungskosten für Fachsoftware (hier: CAD) sind im Rahmen der doppischen Haushaltsbewirtschaftung verursachungsgerecht den Bereichen zuzuordnen. Die Mittel werden aus dem Zentralansatz von 1.105 Informationstechnik bereitgestellt.
			5.651 - Gebäudemanagement		ü					
			Produktnr. 111029 Gebäuemanagement							
	1/13 09.03.2021	111029 318.7831000 0,00	Gebäudemanagement VZM/Brandschutz u. Raumplanung Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	58.804,57	a		111029 318.7851000R 903.725,00	Gebäudemanagament VZM/Brandschutz u. Raumplanung Hochbaumaßnahmen	58.804,57	Im Projekt "Verwaltungszentrum Mühlentor Brandschutz und Raumplanung" werden die Flächen der Kantine zu Büroräumen umgebaut. Der Umbau dient der Schaffung von Interimsflächen für die Brandschutzmaßnahme. Die einzelnen VzM ansässigen Fachbereiche werden bei der geschossweisen Sanierung ihrer Büroräume auf diese Fläche ausweichen. Die Ausstattung wird aus der Maßnahme gezahlt, da sie keinem Fachbereich zu zuordnen ist.
	1/14 09.03.2021	111029 318.7832000 0,00	Gebäudemanagement VZM/Brandschutz u. Raumplanung Erwerb bewegl. AV ü. 150-1000 EUR	110.000,00	a		111029 318.7851000R 903.725,00	Gebäudemanagement VZM/Brandschutz u. Raumplanung Hochbaumaßnahmen	110.000,00	Im Projekt "Verwaltungszentrum Mühlentor Brandschutz und Raumplanung" werden die Flächen der Kantine zu Büroräumen umgebaut. Der Umbau dient der Schaffung von Interimsflächen für die Brandschutzmaßnahme. Die einzelnen VzM ansäßigen Fachbereiche werden bei der geschossweisen Sanierung ihrer Büroräume auf diese Fläche ausweichen. Die Ausstattung wird aus der Maßnahme gezahlt, da sie keinem Fachbereich zu zuordnen ist.
	1/15 09.03.2021	111029 573.7831000 0,00	Gebäudemanagement Gebäudemessinfrastruktur Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	250.000,00	a		221001 056.7831000 95.000,00 221001 056.7832000 95.000,00 221001 056.7851000 60.000,00	Förderzentren Mathi-Leithoff-Sch/ nawi Raum Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR Förderzentren Mathi-Leithoff-Sch/ nawi Raum Erwerb bewegl. AV ü. 150-1000 EUR Förderzentren Mathi-Leithoff-Sch/ nawi Raum Hochbaumaßnahmen	95.000,00 95.000,00 60.000,00	Die Hansestadt Lübeck wird die Lübecker Schulen mit Messgeräten ausstatten, die u. a. helfen sollen, die Raumluftqualität zu verbessern. Diese Geräte in LoRaWAN-Technik gehen über das messen des reinen CO2-Gehalts hinaus und können neben den CO2-Werten auch andere Parameter, wie Raumlufttemperatur, Luftfeuchte, etc. messen, speichern und auswerten. Aufgrund der umfangreichen Messdaten, die dem GMHL im Bereich Energiemanagement und Bauunterhaltung einen weiteren Nutzen bieten, hat man sich darauf verständigt, dass die technische(n) Anlagen(n) beim Produkt 111029 zu aktivieren ist/sind. Diese Maßnahme ist neu und noch nicht im Haushalt enthalten, aufgrund der Corona-Pandemie aber besonders eilbedürftig.
	1/30 08.04.2021	111029 354.7851000 0,00	Gebäuemanagement Bugenhagen-Schule Moislinger Allee 32 Grundinstandsetzung Hochbaumaßnahmen	211.000,00	a		111029 271 7851000 525.000,00 111029 556.7851000 120.000,00	Gebäudemanagement FA 27-29 Umbau u. Sanierungsm. Hochbaumaßnahmen Gebäudemanagement Schulpsychologie/ Umbau Aula Hochbaumaßnahmen	146.000,00 65.000,00	Die Maßnahme Grundinstandsetzung Bugenhagen-Schule ist im Haushaltsjahr 2021 aufgrund von Einsparungen nicht vorgesehen gewesen. Es soll nun jedoch - nicht zuletzt aufgrund des Neubaugebietes "Am Güterbahnhof" - zeitnah eine EW-Bau erstellt werden. Ein VgV Verfahren unter Leitung des GMSH wurde bereits durchgeführt-die Beauftragungen von Architekt und TGA Fachplaner stehen kurz bevor-die Fachplanerleistungen Tragwerksplaner, Bauphysik und Brandschutz sollen in Kürze ebenfalls ausgeschrieben werden. Um die Fachplanerleistungen auszuschreiben und im Anschluss die Leistungsstufe 1 (LPH 2+3) zu beauftargen, sind neben den aus 2020 übertragenen Resten in Höhe von 70.000 EUR zusätzliche Mittel in Höhe von 211.000 EUR erforderlich.
	1/31 08.04.2021	111029 276.7851000 0,00	Gebäudemanagement Baltic GMS, Umbau betr.GS/GebMod Hochbaumaßnahmen	250.000,00	a		111029 566.7851000 1.500.000,00	Gebäudemanagement Feuerwache 2, Neubau / kopperative Leitstelle Hochbaumaßnahmen	250.000,00	Die Verschiebung der finanziellen Mittel ist erforderlich, um die Sanierung der Baltic Grund- und Gemeinschaftsschule fertigzustellen. Die Fachplaner werden in diesem Jahr ihre Schlussrechnung stellen. Zudem werden einige Restarbeiten im Bereich Elektro und HLS ausgeführt.

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10,00	11
	1/40 15.04.2021	111029 062.7851000 0,00	Gebäudemanagement Schule Falkenfeld/ GTB/ GebMod Hochbaumaßnahmen	160.000,00	a		111029 311.7851000R 691.723,00	Gebäudemanagement BSZ, FLS Brandschutz u. LED Hochbaumaßnahmen	160.000,00	Bedingt durch noch laufende Verfahren zur Mängelbeseitigung, rechtliche Streitigkeiten und nachträgliche Zusatzforderungen der Lübecker Feuerwehr konnten die noch offenen Leistungen der Fachplaner nicht, sowie geplant, in 2020 schlussgerechnet werden. Da davon ausgegangen wurde mit dem Haushaltsjahr 2020 zu enden, wurden hier auch keine weiteren Finanzmittel als Urbudget in den Haushalt 2021 eingestellt. Die Übertragung des HAR war ebenfalls nicht möglich, da das Haushaltsjahr 2020 schon mit Restmitteln des Jahres 2019 in Deckung gebracht wurde.
	1/55 01.06.2021	111029 548.7851000 0,00	Gebäudemanagement Paul-Klee-Schule/ Umbau 1.OG WC Anlage Hochbaumaßnahmen	150.000,00	a		111029 219.7851000 500.000,00	Gebäudemanagement Rathaus diverse Maßnahmen Hochbaumaßnahmen	150.000,00	Die Maßnahme "Rathaus diverse Maßnahmen" kann aufgrund einer fehlenden Förderzusage in 2021 nicht komplett umgesetzt werden, daher werden die Mittel nicht in vollem Umfang benötigt und wurden für 2022 neu angemeldet. Für die Maßnahme "Paul-Klee-Schule, Umbau 1.OG WC Anlage" wurden für 2021 nicht ausreichend Mittel angemeldet. Da die Maßnahme auf Wunsch des Nutzers unbedingt in 2021 erfolgen muss, da die zu erstellenden Räume für den Schulbetreib dringend benötigt werden, wird darum gebeten, die Mittel wie oben dargestellt zu übertragen.
	1/56 01.06.2021	111029 286.7851000 0,00	Gebäudemanagement A.-Schw.-Schule/ TH/ Ersatzm./ Hochbaumaßnahmen	110.000,00	a		111029 558.7851000R 2.031.700,00	Gebäudemanagement Hansehalle/ Ertüchtigung Bundesliga Hchbaumaßnahmen	110.000,00	Die Maßnahme "Hansehalle, Ertüchtigung Bundesliga" kann in 2021 nicht komplett umgesetzt werden, daher werden die Mittel nicht in vollem Umfang benötigt und wurden für 2022 neu angemeldet. Die Mittel der Restehaushaltsstelle würden in 2022 komplett verfallen. Für die Maßnahme "ASS Turnhalle Ersatzmaßnahme" muss dieses Jahr zur Weiterführung und Einhaltung der Bauablaufplanung des Gesamtstandortes die EW-Bau fertiggestellt und die Planerleistungen hierfür beglichen werden. Die bereitgestellten Mittel sind dafür nicht ausreichend. Es wird darum gebeten, den oben genannten Betrag auf das PSK "ASS Turnhalle Ersatzmaßnahme" zu übertragen.

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10,00	11
			5.660 - Stadtgrün und Verkehr							
			Produktnr. 541001 Gemeindestraße							
	5/59 17.03.2021	541001 729.7852000 0,00	Gemeindestraße/ Untertrave/ Drehbrückenplatz/ Tiefbaumaßnahmen	23.280,00	a		541001 772.7852000 613.000,00	Gemeindestraße/ Lauerhofstr./ Schönkampf/ Lützowstr. Tiefbaumaßnahmen	23.280,00	Für das Bauvorhaben Untertrave/ Drehbrückenplatz werden die Mittel für die Teilschlußrechnung 1407/019/21 über 23.279,10 EUR benötigt.
			Produktnr. 542001 Kreisstraßen							
	5/84 22.04.2021	542001 501.7853000 8.000,00	Kreisstraßen Neuanlagen Sicherung Verkehr sonstige Baumaßnahmen	13.894,00	ü		126001 999.7831000 3.381.4000,00	Gefahrenabwehr Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	13.894,00	Ausgleich der Kosten für den Austausch der Signalanlage an der Alarmausfahrt der Feuerwache 1. Die Haushaltsmittel wurden irrtümlich beim Produkt 126001 geplant. Die Signalanlage ist als Anlage beim Produkt 542001 erfasst.
			Produktnr. 544001 Bundesstraßen							
	5/40 25.02.2021	544001 049.7852000 0,00	Bundesstraßen Possehlbrücke Ersatzneubau Tiefbaumaßnahmen	5.700,00	a		541001 724.7852000 515.000,00	Gemeindestraßen Hüxtertorbrücke Tiefbaumaßnahmen	5.700,00	Für die Endabrechnung mit Netz Lübeck werden Mittel benötigt. Die Rechnung liegt zur Auszahlung vor.
	5/50 01.03.2021	544001 049.7852000 0,00	Bundesstraßen Possehlbrücke Ersatzneubau Tiefbaumaßnahmen	25.671,00	a		541001 724.7852000 515.000,00	Gemeindestraßen Hüxtertorbrücke Tiefbaumaßnahmen	25.671,00	Für die Endabrechnung mit Netz Lübeck werden Mittel benötigt. Die Rechnung liegt zur Auszahlung vor.
	5/63 23.03.2021	544001 049.7852000 0,00	Bundesstraße Possehlbrücke Ersatzneubau Tiefbaumaßnahmen	85.000,00	a		541001 724.7852000 515.000,00	Gemeindestraße Hüxtertorbrücke Tiefbaumaßnahmen	85.000,00	Für die Endabrechnung mit dem Ingenieurbüro, Rechnungen vom Rechtsanwalt und Miete für den Schrankenzaun werden die Mittel benötigt. Die Rechnungen liegen zur Auszahlung vor. Des Weiteren werden Mittel für die Ausschreibung der Grünbepflazung benötigt.
	5/71 08.04.2021	544001 036.7852000 0,00	Bundesstraße Kreuzung Gnerversdorfer Weg/ Travemünder Lst. Tiefbaumaßnahmen	74.000,00	a		541001 772.7852000 613.000,00 542001 143.7852000R 211.450,00	Gemeindestraße Lauerhofstr./Schönkamp/Lützowstr. Tiefbaumaßnahmen Kreisstraße Ziegelstraße Tiefbaumaßnahmen	54.000,00 20.000,00	Die Mittel werden für den Bushaltestellenneubau im Zuge der geänderten Verkehrsführungen Travemünde/Gneversdorfer Weg benötigt.
			Produktnr. 553001 Friedhofs- u. Bestattungswesen							
	5/65 26.03.2021	553001 999.7831000 100.000,00	Friedhofs- u. Bestattungswesen Erwerb bewegl. AV ü. 1.000,00 EUR	10.000,00	ü		111029 564.7851000R 1.201.400,00	Gebäudemanagement Vorwerker Friedhof, Werkplatz Hochbaumaßnahmen	10.000,00	Im Projekt "Betriebshof Vorwerk, Ersatzneubau" wird zur Zeit für den Bereich 5.660 Stadtgrün+Verkehr am Ratekauer Weg ein Neubau erstellt. Für die Anschaffung der Pantryküche im Aufenthaltsraum benötigt der Bereich S+V zur Beauftragung dieser Pantry entsprechende Finanzmittel, die aus dem Hochbaukonto zur Verfügung gestellt wertden können, da entsprechende Einrichtungen nicht aus dem Hochbaukonto investiv zu buchen sind.
			5.691 - Lübeck Port Authority (LPA)							
			Produktnr. 552001 Wasser und Hafen							
	5/28 15.02.2021	552001 065.7852000 0,00	Wasser und Hafen Stege / Bohlwerk Gothmund Tiefbaumaßnahmen	128.550,00	a		552001 075.7831000R 510.000,00	Wasser und Hafen Ersatz Schute T 11 Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	128.550,00	Da der Rest der beim PSK 552001 065.7852000 in 2020 zur Verfügung stand nicht mehr übertragbar war, die Arbeiten und Materialbeschaffungen aufgrund von Verzögerungen im Bauablauf sich nach 2021 verschoben haben, ist es erforderlich, zum Fortsetzen der Arbeiten, Mittel aus dem PSK zur Verfügung zu stellen. Die Mittel, die auf dem PSK 552001 075.7831000 nach der Restübertragung zur Verfügung stehen, werden in 2021 zusammen mit dem Urbudget nicht vollumfänglich zur Auszahlung gebracht werden können. Die durch die Mittelbereitstellung an anderer Stelle zur Verfügung gestellten Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022ff eingeplant. In 2021 kann somit eine Deckung anderer Mittelbedarfe erfolgen.

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10,00	11
	5/39 01.03.2021	552001 084.7852000 0,00	Wasser und Hafen Stege / Verlagerung Lagerplatz Trave Tiefbaumaßnahmen	16.800,00	a		552001 075.7831000R 510.000,00	Wasser und Hafen Ersatz Schute T 11 Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	16.800,00	Die auf dem PSK 552001 084.7852000 in 2020 noch zur Verfügung standenen Mittel waren nicht nach 2021 übertragbar. Da noch einige Schlussrechnungen ausstehen, ist die Bereitstellung von insgesamt rund 16.800 EUR zur Begleichung dieser Rechnungen erforderlich. Die Mittel, die auf dem PSK 552001 075.7831000 nach der Restübertragung zur Verfügung stehen, werden in 2021 zusammen mit dem Urbudget nich vollumfänglich zur Auszahlung gebracht werden können. Die durch die Mittelbereitstellung an anderer Stelle zur Verfügung gestellten Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2022ff eingeplant. In 2021 kann somit eine Deckung anderer Mittelbedarfe erfolgen.
	5/51 01.03.2021	552001 085.7852000 0,00	Wasser und Hafen Priwall WF, TB 1 Wasserbau Tiefbaumaßnahmen	150.000,00	a		552001 083.7852000 995.000,00	Wasser und Hafen Fi. Hfn., Umgestaltung Hafenzone Tiefbaumaßnahmen	150.000,00	Zur Maßnahme 085 stehen noch Kostenbeteiligungen an der Umrüstung einer nicht funktionstüchtigen Beleuchtung der Promenade im Bereich des Passathafens aus. Diese Kostenbeteiligung ist kürzlich im Rahmen eines Vergleichs der Höhe nach festgestellt worden. Die erforderlichen Mittel sollen im Rahmen dieser Mittelübertragung bereit gestellt werden. Die Maßnahme 083 - Fischerreihafen Travemünde, Umgestaltung Hafenzone wird sich aufgrund verzögerter Hochbaumaßnahmen privater Beteiligter verzögern. Die zur Auszahlung in 2021 benötigten Mittel können aus dem übertragenen Rest geleistet werden. Damit kann das dort geplante Urbudget 2021 zur Deckung anderer Bedarfe herangezogen werden.
	5/52 01.03.2021	552001 053.7853000 0,00	Wasser und Hafen Ersatz Transportponton Trave sonst. Baumaßnahmen	70.000,00	a		552001 064.7853000 70.000,00	Wasser und Hafen Ersatz Transportponton Weberkoppel sonst. Baumaßnahmen	70.000,00	Die Arbeiten zur Maßnahmen 053 schreiten voran und es liegen Rechnungen vor. Wie im Resteantrag angegeben, ist entschieden worden, auf eine erneute Anmeldung von Mitteln für 2021 zu verzichten und die Mittel durch Übertragung bereit zu stellen. Die Maßnahme 064 konnte in 2020 durch den günstigen Kauf gebrauchter Portons abgeschlossen werden. Die für 2021 vorgesehene Mitttel sind damit nicht mehr für die Maßnahme 064 erforderlich und können zur Deckung anderer Bedarfe herangezogen werden.
	5/80 16.04.2021	552001 084.7852000 0,00	Wasser und Hafen Verlagerung LP TRAVE Tiefbaumaßnahmen	30.000,00	a		552001 319.7821000 15.000,00 552001 054.7852000 30.000,00	Wasser und Hafen Konstinkai, ern Kaimauer K4/K5 Erwerb Grundstücke und Gebäude Wasser und Hafen LP Baggers. Multifunktionsgebäude Tiefbaumaßnahmen	15.000,00 15.000,00	Für die Errichtung der Slipanlage auf dem neuen Bauhof TRAVE stehen noch Rechnungen aus, die in Kürze eingehen werden. Um diese begleichen zu können, ist die apl. Bereitstellung von Mitteln erforderlich. Der Grundwerb am Konstinkai wird nicht in 2021 erfolgen. Die dort bereitgestellten Mittel können anderen Bedarfen zur Verfügung gestellt werden. Die vorgesehenen Mittel für die Erneuerung der Oberflächenentwässerung im Zuge des Baus eines Multifunktionsgebäudes im Fischereihafen Travemünde wird nicht in 2021 erfolgen. Da die Planung zum Gebäude sich verzögern, können die Mittel anderen Bedarfen zur Verfügung gestellt werden.
	5/81 15.04.2021	552001 999.7832000 23.000	Wasser und Hafen Erwerb bewegl. AV ü. 150-1.000 EUR	61.500,00	ü		552001 087.7831000R 161.500,00	Wasser und Hafen Erneuerung Antreib Bark Büffel Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	61.500,00	Im Zuge des Umzugs der LPA in das Dienstgebäude Einsiedelstr. 6 wird dort eine einheitliche Büromöbelausstattung aufgrund des offenen Bürokonzeptes erforderlich. Um den Bedarf hierfür deckern zu können ist die Bereitstellung der üpl. Bentragten Mittel erforderlich. Im Rahmen der bisherigen Untersuchungen und Planungen zur Erneuerung des Antriebs des Büffels auf dem PSK 552001 087.7831000 hat sich geziegt, dass die bislang verfolgte Erneuerung so kostenintensiv wird, dass sie insgesamt unwirtschaftlich wird. Derzeit werden Alternativen (Kauf bzw. Bau neues Schiff, Umbau anders Bestandschiff) gesucht. Die als Rest aus 2020 übertragenen Mittel werden nach derzeitigen Kenntnisstand nicht mehr in 2020 zur Auszahlung kommen. Deshalb können sie zur Deckung anderer Bedarfe herangezogen werden.
	5/82 16.04.2021	552001 106.7852000 0,00	Wasser und Hafen Kaimauer Kohlenhofkai Tiefbaumaßnahmen	100.000,00	a		552001 083.7852000R 1.000.000,00	Wasser und Hafen Travemünde Umgestaltung Hafenzone Tiefbaumaßnahmen	100.000,00	Für die Maßnahme 106 - Kaimauer Kohlenhofkai werden kurzfristig vorlaufende Variantenuntersuchungen erforderlich, um die Maßnahme in ein gesamtstädtisches Nutzungskonzept des betreffenden Bereichs in Travemünde integrieren zu können. Dies war zum Zeitpunkt der Haushaltsanmeldungen 2021 nicht erkennbar. Aus diesem Grund ist die Bereitstellung apl. Mittel in der beantragten Höhe erforderlich. Die Maßnahme 083 - Fischereihafen Travemünde, Umgestaltung Hafenzone wird sich aufgrund verzögerter Hochbaumaßnahmen privater Beteiligter verzögern. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden in 2021 nicht in voller Höhe zur Auszahlung kommen. Eine Deckung anderer Bedarfe kann erfolgen.
	5/83 16.04.2021	552001 999.7831000 155.000	Wasser und Hafen Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	100.000,00	ü		552001 087.7831000R 161.500,00	Wasser und Hafen Erneuerung Antrieb Bark Büffel Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	100.000,00	Im Zuge des Umzugs der LPA in das Dienstgebäude Einsiedelstr.6 wird dort eine Registratur / Archivfläche mit einer Rollregalanlage ausgestattet um die derzeit an verschiedenen Standorten untergebrachten Akten an zentraler Stelle zu lagern. Außerdem wird im Rahmen der Strandreinigung eine Kippmulde benötigt, deren Refinanzierung durch Stundenabrechnung mit den Kurbetrieben erfolgt. Hierfür sind die üpl. beantragten Mittel erforderlich. Im Rahmen der bisherigen Untersuchungen und Planungen zur Erneuerung des Antriebs des Büffels auf dem PSK 552001 087.7831000 hat sich gezeigt, dass die bislang verfolgte Erneuerung so kostenintensiv wird, dass sie insgesamt unwirtschaftlich wird. Derzeit werden Alternativen (Kauf bzw. BAu neues Schiff, Umbau anders Bestandsschiff) gesucht. Die als Rest aus 2020 übertragenen Mittel werden nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr in 2020 zur Auszahlung kommen. Deshalb können sie zur Deckung anderer Bedarfe herangezogen werden.
	5/106 08.06.2021	552001 053.7853000 0,00	Wasser und Hafen Ersatz Transportponton Trave sonst. Baumaßnahmen	50.000,00	a		552001 054.7851000 500.000,00	Wasser und Hafen Multifunktionsgebäude Hochbaumaßnahmen	50.000,00	Die Arbeiten zur Maßnahmen 053 schreiten voran und es liegen Rechnungen vor. Wie im Resteantrag angegeben, ist entschieden worden, auf eine erneute Anmeldung von Mitteln für 2021 zu verzichten und die Mittel durch Übertragung bereit zu stellen. Die Maßnahme 054 - Multifunktionsgebäude wird nicht wie geplant in 2021 beginnen. Im Rahmen der Investplanung 2022ff sind ab 2022 Mittel für die Maßnahme 054 eingeplant worden. Die in 2021 Verfügung stehenden Mittel können teilweise zur Deckung anderer Bedarfe herangezogen werden.
				2.329.564,57					2.329.564,57	

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10,00	11
			5.060 - Leitung, Controlling, Dienste FB5							
			Produktnr. 511004 Verkehrsflussmanagement und Geo-Services							
	5/173 09.11.2021	511004 999.7831000 1.000,00	Verkehrsflussmanagement und Geo-Services Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	20.000,00	ü		551001 999.7831000 300.000,00	Grün- u. Landschaftsbau Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	20.000,00	Die Stabstelle Verkehrsflussmanagement und Geo-Services benötigt eine Totalstation. Hierbei handelt es sich um ein Gerät zur Durchführung von Vermessungsleistungen. Der Bedarf war zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung nicht absehbar. Die Mittel zur Deckkung stehen im Bereich 5.660 zur Verfügung.
			5.610 - Stadtplanung u. Bauordnung							
			Produktnr. 511003 Stadtplanung u. - entwicklung							
	5/130 19.07.2021	511003 999.7832000 0,00	Stadtplanung u. -entwicklung Erwerb bewegl. AV ü. 150-1000 EUR	6.000,00	a		511003 022.7818000 1.000.000,00	Stadtplanung u. -entwicklung Sanierungsmaßn Innenstadt Investitionszuw. übrige Bereiche	6.000,00	Die Mittel werden für nicht geplante Möbelbeschaffungen für nicht vorhersehbare Umzüge und andere ungeplante Beschaffungen benötigt.
			5.651 - Gebäudemanagement							
			Produktnr. 111029 Gebäudemanagement							
	1/68 01.07.2021	111029 063.7851000 1.640.000,00	Gebäudemanagement GGemS St.Jürgen/Umstruk/GebMod Hochbaumaßnahmen	200.000,00	ü		218201 063.7831000R 161.000,00	Gemeinschaftsschulen GGemS St.Jürgen/Ersatzneubau (Ausstattung) Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	161.000,00	Da die Küchenaustattung beim Bereich 4.401 geordnet ist und nun über das GmHL abgerechnet wird bitten wir um außerplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln in Höhe von 200.000,00 EUR.
							218201 063.7831000 60.000,00	Gemeinschaftsschulen GGemS St.Jürgen/Ersatzneubau (Ausstattung) Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	39.000,00	
	1/74 22.07.2021	111029 341.7851000 0,00	Gebäudemanagement Standesamt Sanierung Hochbaumaßnahmen	248.000,00	a		111029 271.7851000 525.000,00	Gebäudemanagement FA 27-29 Umbau u. Sanierungsmaßn. Hochbaumaßnahmen	13.000,00	Die EW-Bau sollte schon in 2020 fertiggestellt werden. Durch die Beteiligung des Gestaltungsberates verzögerte sich jedoch der Planungsablauf. Für die Deckung der bereits erteilten Planerbeauftragungen und die gemäß Senatsbeschluss vom 18.01.2021 zugesagte Fertigstellung der EW-Bau bis Ende 2021 werden aus aktueller Sicht Planungsmittel in Höhe von 248.000 EUR benötigt. Ein Teil der Leistungen kann vorraussichtlich bis zum Ende des Jahres kassenwirksam abgerechnet werden. Durch die weitere Beteiligung des Gestaltungsbeirates (Sitzung im November 2021) kann die vollständige Fertigstellung und Abrechnung der Planerleistungen bis zum Ende des Jahres jedoch nicht sicher zugesagt werden.
							111029 277.7851000 410.000,00	Gebäudemanagement Behrend-Sch. Umstruk. Geb.Mod. Hochbaumaßnahmen	60.000,00	
							111029 568.7851000 100.000,00	Gebäudemangament Sporthalle für den Turnsport Hochbaumaßnahmen	100.000,00	
							111029 369.7851000 75.000,00	Gebäudemanagement Fleischhauerstr. Brandschutzsanierung Hochbaumaßnahmen	75.000,00	
	1/79 05.08.2021	111029 572.7831000 0,00	Gebäudemanagement Notstrom RZ FA 27 Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	20.000,00	a		111029 550.7851000 400.000,00	Gebäudemanagement OzD Grundinstandsetzung Dachausbau Hochbaumaßnahmen	20.000,00	Bei der investiven Maßnahme IT Notstrom RZ FA 27, PSK 111029 572 7831000, liegen die Ausschreibungsergebnisse in Summe um 8% über den Ansätzen der Kostenberechnung. Vor Erteilung des Auftrags für das Gewerk Tiefbau ist daher eine Aufstockung im Budget um 20.000 EUR erforderlich.
	1/91 23.09.2021	111029 063.785100 1.640.000,00	Gebäudemanagement GGemS St. Jürgen/ Umstrukturierung Geb. Mod. Hochbaumaßnahmen	18.137,72	ü		218201 063.7831000 60.000,00	Gemeinschaftsschulen GGemS St. Jürgen/Ersatzneubau (Ausstattung) Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	18.137,72	Das GmHL benötigt zum Begleichen bereits vorliegender Rechnungen für die Küchenausstattung weitere Mittel, welche beim Bereich 4.401 geordnet sind nun über das GmHL abgerechnet werden. Wir bitten um überplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln in Höhe von 18.137,72 EUR.
	1/108 24.11.2021	111029 272.7851000 400.000,00	Gebäudemanagement Marienschule/Umstruk/GebMod Hochbaumaßnahmen	25.000,00	ü		111029 356.7851000R 125.000,00	Gebäudemanagement Domschule, Grundinstandsetzung Hochbaumaßnahmen	25.000,00	Im Rahmen der Sanierungsarbeiten in der Marienschule, Langer Lohberg 6-8 in 23552 Lübeck ist es durch den brandschutzrelevanten Rückbau von Deckendurchdringungen zu Fehlstellen im historischen Parkettboden gekommen. Ferner wurde für den verkehrssicheren Betrieb des Serverraumes eine Belüftungsanlage erforderlich. Das hierfür notwendige Klimnaaußengeät bedarf der witterungs- und vandalismussicheren Einhausung.Sowohl die Preise für Holz, als auch für Metallverbundstoffe sind im Zuge der Corona-Pandemie erheblich gestiegen. Eine entsprechende Deckung der über das Budget hinausgehenden Kosten wird hiermit erbeten.

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10,00	11
	1/122 09.12.2021	111029 276.7851000 0,00	Gebäudemanagement Baltic GMS, Umbau betr. GS/GebMod Hochbaumaßnahmen	73.000,00	a		111029 310.7851000 4.000.000,00	Gebäudemanagement MuK, Sanierung Hochbaumaßnahmen	73.000,00	Die Verschiebung der finanziellen Mittel ist erforderlich, um die Sanierung der Baltic Grund- und Gemeinschaftsschule fertigzustellen. Das Architekturbüro muss schlussgerechnet werden. Und es sind einige Elektroarbeiten nach der Sachverständingenprüfung erforderlich.
	1/123 03.01.2022	111029 269.7851000 4.500.000,00	Gebäudemanagement Albert-Schweitzer-Schule Umbau und Erweiterung Hochbaumaßnahmen	250.000,00	ü		218201 269.7832000R 250.000,00 per apl.	Gemeinschaftschulen Albert-Schweitzer-Schule Umbau und Erweiterung Erwerb bewegl. AV ü. 150-1000 EUR	250.000,00	Wir bitten um Rückabwicklung für die mit ÜPL vom 19.02.2021 übertragenen Gelder von Ausstattungsgegenständen an der Albert-Schweitzer-Schule, da diese Mittel in ausreichender Menge im Bereich 4.401 auf dem Inventaransatz geplant sind und dringend auf dem Hochbaukonto des Bereiches 5.651 benötigt werden. Wir bitten um Mittelübertragung in Höhe von 250.000 EUR.
	1/130 12.01.2022	111029 549.7851000 300.000,00	Gebäudemanagement Johanneum, Ern. Hallenfußboden Hochbaumaßnahmen	113.500,00	ü		111029 341.7851000 178.000,00 per apl.	Gebäudemanagement Standesamt, Sanierung Hochbaumaßnahmen	113.500,00	Der Planungsablauf der EW-Bau im Standesamt verzögerte sich maßgeblich durch die Beteiligung des Gestaltungsbeirates. Für die Deckung der bereits erteilten Planerbeauftragungen wurden in 2021 Planungsmittel in Höhe von 250.000 EUR zur Verfügung gestellt. Ein Teil der Leistungen konnte bis zum Ende des Jahres kassenwirksam abgerechnet und der andere Teil mittels VE zu Lasten 2022 beauftragt werden. Die überschüssigen Mittel wurden bereits in andere Maßnahmen verschoben bzw. die Reste können in der Maßnahme Johanneum Alte Turnhalle bis zum Jahresende 2021 kassenwirksam verausgabt werden und den gekürzten Haushaltsansatz 2022 d. Maßn. ausgleichen.
	1/132 17.01.2022	111029 069.7851000 0,00	Gebäudemanagement Wärmeerzeugeranlage Forstarbeiterhaus Hochbaumaßnahmen	50.000,00	a		111029 552.7851000R 145.000,00 111029 995.7851000 50.000,00 111029 536.7851000R 286.000,00	Gebäudemanagement Schule Tremser Teich, Erw. Ganztag Hochbaumaßnahmen Gebäudemanagement Sammelkonto Leistungsphase 9 Hochbaumaßnahmen Gebäudemanagement Feuerwache 3, Neubau Hochbaumaßnahmen	19.905,94 29.100,00 994,06	Im Forstarbeiterwohnhaus Waldhusen wurde die noch vorhandene Ölheizung ausgetauscht. Der Rechnungsausgleich erfolgte seinerzeit konsumtiv. Nach Abrechnung der Maßnahme stellte sich nun heraus, dass es einen Zuschuss des Bundes zur Erneuerung der Wärmeerzeugeranlege gegeben hat (Förderprogramm zur Nutzung neuerbarer Energien). Durch diese Förderung wird diese Maßnahme investiv und ist daher zu korrigieren. Es wurde ein neues Abr. Objekt 069 eingerichtet. Dieses muss nun noch mit finanziellen Mitteln 2021 bestückt werden. Die zur Deckung benannten Mittel würden ansonsten verfallen, da eine Übertragung ausgeschlossen ist.
	1/133 27.01.2022	111029 002.7831000 0,00	Gebäudemanagement Instandsetzung VW Gebäude MD 1.BA, Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR	75.000,00	a		111029 002.7851000 75.000,00	Gebäudemanagement Instandsetzung VW Geb. MD 1. BA Hochbaumaßnahmen	75.000,00	Am Verwaltungsstandort Mühlendamm/ Kleiner Bauhof werden derzeit vorgezogen zum 2.BA Pantryküchen eingebaut. In Abstimmung mit den Nutzern sollen diese aus dem Budget des GMHL finanziert werden, da es sich um einen zur Haushaltsanmeldung ungeplanten Umzug der Nutzer und keine Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Zur Zahlung der vorliegenden Rechnung bitten wir um Übertragung vom Hochbaukonto 7851000 auf das Konto 7831000 Erwerb bewegl. AV ü. 1000 EUR
	1/134 26.01.2022	111029 058.7851000 0,00	Gebäudemanagement Johanneum BHKW Hochbaumaßnahmen	38.432,00	a		111029 356.7851000R 125.000,00	Gebäudemanagement Domschule Grundinstandsetzung Hochbaumaßnahmen	38.432,00	Im Johanneum wurde eine BHKW Anlage eingebaut. Die Bezahlung muss investiv erfolgen. Wir bitten daher um Übertragung auf das PSK 111029 058 7851000, damit die Rechnung angewiesen werden kann.
	1/135 26.01.2022	111029 272.7851000 400.000,00	Gebäudemanagment Marienschule/ Umstruk/GebMod Hochbaumaßnahmen	69.892,00	ü		111029 286.7851000R 25.000,00 111029 067.7851000R 75.000,00	Gebäudemanagment A.-Schw- Schule/ TH/Ersatzm. Hochbaumaßnahmen Gebäudemangament St.-Jürgen Gemeinsch./ Sanierung u. Umstukt.Altbau Hochbaumaßnahmen	10.376,00 59.516,00	Für die Marienschule haben sich in Folge der umfangreichen Sanierungsmaßnahmen und Zusatzarbeiten sowohl die Kosten für die auszuführende Arbeiten als auch die Honorare der Fachplaner erhöht. Mit Abschluss des Haushaltsjahres 2021 sind die zur Verfügung stehenden Finanzmittel erschöpft. Dennoch bestehen gerechtfertigte Zahlungsforderungen seitens der Gewerke und Fachplaner für das Haushaltsjahr 2021. Um eine Deckung der noch ausstehenden Zahlungsforderungen herbeizuführen dind die hier beantragten Finanzmittel erforderlich.

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Investiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10,00	11
			5.660 - Stadtgrün und Verkehr							
			Produktnr. 541001 Gemeindestraßen							
	5/159 10.09.2021	541001 614.7816000 0,00	Gemeindestraße Kanalbrücke Oberbüssau Investitionszuw. Sonst. Öff. SR	184.350,00	a		573004 001.7851000 500.000,00	Werbeeinrichtungen, Parkplätze Parkpalette Travemünde Fahrenberg Hochbaumaßnahmen	184.350,00	Für die "Beteiligung Kanalbrücke Oberbüssau" liegen zwei Rechnungen mit sofortigem Zahlungsziel vor. Daher wird um Mittelübertragung gebeten.
			Produktnr.542001 Kreisstraßen							
	5/128 14.07.2021	542001 995.7852000 100,00	Kreisstraßen Schlussverwendungsnachweis Tiefbaumaßnahmen	30.448,00	ü		542001 143.782000R 211.450,00	Kreisstraße K14 Ziegelstraße Tiefbaumaßnahmen	30.448,00	Für das Bauvorhaben "Lohmühle/Mercedes Geh- u. Radwegausbau" werden die Mittel benötigt. Die Grunderwerbskosten liegen zur Auszahlung vor. Daher wird um Mittelübertragung gebeten.
	5/150 31.08.2021	542001 501.7853000 8.000,00	Kreisstraßen Neuanlagen Sicherung Verkehr sonstige Baumaßanhmen	5.200,00	ü		542001 143.7852000R 211.450,00	Kreisstraße K14 Ziegelstraße Tiefbaumaßnahmen	5.200,00	Es wurden Anträge für die Einrichtung von Blindensignaleinrichtungen an vorhandene Lichtsignalanlagen gestellt. Dazu werden zusätzliche Mittel benötigt. Daher wird um Mittelübertragung gebeten.
	5/178 16.11.2021	542001 104.7852000 1.230.000,00	Kreisstraßen Neubau Schießt / Kirschen. Tiefbaumaßnahmen	2.900,00	ü		542001 143.7852000R 211.450,00	Kreisstraßen K 14 Ziegelstraße Tiefbaumaßnahmen	2.900,00	Für das Bauvorhaben "An den Schießständen" werden Mittel für einen Nachtrag an TSS Ingenieurbüro benötigt. Daher wird um Mittelübertragung gebeten.
			5.691 - Lübeck Port Authority							
			Produktnr. 552001 Wasser und Hafen							
	5/152 01.09.2021	552001 091.7831000 180.000,00	Wasser und Hafen Ersatz Mobilbagger TW 190 Erwerb bewegl. AV ü. 1.000 EUR	25.000,00	ü		552001 144.7852000R 184.541,00	Wasser und Hafen Vor. H, Anleg. 4, Ern. Spundw. Tiefbaumaßnahmen	25.000,00	Die Submission zur Maßnahme 091 - Mobilbagger hat ergeben, dass die ursprünglich eingeplanten Mittel nicht ausreichen, um den vorgesehenen Bagger zu beschaffen. Die Maßnahmen 144 ist soweit voran geschritten, dasss absehbar ist, dass die dort zur Verfügung stehenden Mittel nicht vollumfänglich verausgabt werden, da die Submission schon etwas günstiger ausgefallen ist, als in der Planung veranschlagt und der weitere Bauablauf ebenfalls ohne Komplikationen verlaufen ist. Die benötigten Mittel für die Baggerbeschaffung können aus dieser Maßnahme zur Verfügung gestellt werden.
	5/187 23.11.2021	552001 084.7852000 0,00	Wasser und Hafen Neubau LP Trave Tiefbaumaßnahmen	120.000,00	a		552001 054.7851000 500.000,00	Wasser und Hafen Multifunktionsgebäude Hochbaumaßnahmen	120.000,00	Im Rahmen des Neubaus des Betreibshofes Trave sind mehrere Ausgleichsmaßnahmen Bestandteil der Genehmigung gewesen. Die letzte maßnahme (Entrohrung der Dummersdorfer Bäk) soll jetzt umgesetzt werden. Die dafür erforderlichen Mittel sollen mit diesem Antrag bereit gestellt werden. Die Maßnahme 054 - Multifunktionsgebäude wird nicht wie ursprünglich geplant 2021 umgesetzt werden. Die dort geplanten Mittel, können zur Deckung anderer Bedarfe herangezogen werden.
	5/211 12.01.2021	552001 065.7852000 128.550,00	Wasser und Hafen Stege / Bohlwerk Gothmund Tiefbaumaßnahmen	11.500,00	ü		552001 830.7852000 30.000,00	Wasser und Hafen Bhf Vorwerk, Erneuerung Weiche 92 Tiefbaumaßnahmen	11.500,00	Im Rahmen der Maßnahme 065 liegt eine Rechnung vor. Die Maßnahme 830 kann die Deckung anbieten, da die Maßnahme abgeschlossen ist und die vorhandenen Mittel nicht mehr für die Maßnahme benötigt werden.
	5/214 18.01.2022	552001 999.7851000 0,00	Wasser und Hafen Hochbaumaßnahmen	7.100,00	a		552001 054.7852000 70.000,00	Wasser und Hafen Multifunktionsgebäude Tiefbaumaßnahmen	7.100,00	Die Mittel werden für vorliegende Rechnungen im Zusammenhang mit Schrankenanlagen für zwei Parkplätze im LPA im Bereich Schuppen 9 benötigt. Die Deckung kann aus 054 erfolgen, da die Maßnahme in 2021 nicht begonnen wurde.
				1.593.459,72				2. Halbjahr: 1.593.459,72		
				Gesamt 3.927.124,29					Gesamt 3.927.124,29	

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Konsumtiver Haushalt / Fachbereich 1 - Bürgermeister

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			1.101 - Bürgermeisterkanzlei							
			Produktnr. 111009 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit							
	1/1 15.02.2021	111009 000.5431006 50.000,00	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Öffentliche Bekanntmachung	26.474,54	ü		111018 000.5431009 100.000,00	Leitung, Controlling, Dienste FB 2 Gutachten	26.474,54	Bildung eines zentralen Budgets bei Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für die lokalen Veröffentlichungen von Print -Stellenanzeigen als Sammelanzeige in den Lübecker Nachrichten.
	1/2 15.02.2021	111009 000.5431006 50.000,00	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Öffentliche Bekanntmachung	41.602,84	ü		122003 000.5431003 1.388.000,00	Ordnungsamt Bürobedarf	41.602,84	Bildung eines zentralen Budgets bei Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für die lokalen Veröffentlichungen von Print -Stellenanzeigen als Sammelanzeige in den Lübecker Nachrichten.
	1/3 15.02.2021	111009 000.5431006 50.000,00	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Öffentliche Bekanntmachung	60.365,87	ü		111029 000.5431006 85.000,00 122002 000.5431006 2.500,00 511003 000.5431006 10.000,00 521002 000.5431006 5.000,00 541001 000.5431006 14.900,00 551001 000.5431006 20.000,00 552001 000.5431006 6.000,00 553001 000.5431006 1.000,00	Gebäudemanagement Öffentliche Bekanntmachung Hafen- und Seemannsamt Öffentliche Bekanntmachung Stadtpl. u. -entwicklung Öffentliche Bekanntmachung Bauaufsicht Öffentliche Bekanntmachung Gemeindestraßen Öffentliche Bekanntmachung Grün- und Landschaftsbau Öffentliche Bekanntmachung Wasser und Hafen Friedh.- und Best.wesen Öffentliche Bekanntmachung	35.500,00 1.100,00 4.200,00 2.000,00 6.300,00 8.400,00 2.500,00 365,87	Bildung eines zentralen Budgets bei Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für die lokalen Veröffentlichungen von Print -Stellenanzeigen als Sammelanzeige in den Lübecker Nachrichten.
	1/4 15.02.2021	111009 000.5431006 50.000,00	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Öffentliche Bekanntmachungen	56.976,74	ü		111023 000.5291000 25.000,00 111024 000.5431008 1.500,00 251001 000.5271000 387.900,00 243001 000.5291000 540.000,00	Leitung, Controlling, Dienste FB 4 Aufw. f. sonst.Dienstleistung Personalrat FB 4 Sontige Geschäftsaufwendungen Die Lübecker Museen Besondere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen Allgemeine Schulträgeraufgaben Aufwendungen für sonst. Dienstleistungen	2.013,83 294,71 2.210,30 12.033,88	Bildung eines zentralen Budgets bei Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für die lokalen Veröffentlichungen von Print -Stellenanzeigen als Sammelanzeige in den Lübecker Nachrichten.

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Konsumtiver Haushalt / Fachbereich 1 - Bürgermeister

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
							271001 000.5431006 500,00	VHS Lübeck Öffentliche Bekanntmachung	1.522,65	
							111025 000.5291003 1.000,00	Archiv Aufwendungen für Empfänge, Ehrungen, Repräsentation	687,65	
							272001 000.5271000 23.700,00	Stadtbibliothek Besondere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen	3.045,31	
							523001 000.5431006 1.100,00	Archäologie und Denkmalpflege Öffentliche Bekanntmachung	1.100,00	
							523001 000.5271000 121.900,00	Archäologie und Denkmalpflege Besondere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen	471,77	
							363002 000.5431006 15.000,00	Jugendhilfe Öffentliche Bekanntmachung	7.367,68	
							365002 000.5431009 218.000,00	Betr. in Kindertageseinr. Gutachten	23.576,60	
							362002 000.5431006 3.350,00	Jugendarbeit Öffentliche Bekanntmachung	2.652,36	

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Konsumtiver Haushalt / Fachbereich 1 - Bürgermeister

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			1.105 - Informationstechnik							
			Produktnr. 111007 Informationstechnik							
	1/15 29.06.2021	111007 000.5431009 150.000,00	Informationstechnik Gutachten	90.000,00	ü		611001 000.4131000 4.463.600,00	Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen; Allgemeine Zuweisungen Land	90.000,00	Um den Weggang eines Datenbank-Spezialisten zu kompensieren wurden zusätzliche Consultingleistungen erforderlich.
	1/16 29.06.2021	111007 000.5262000 100.000,00	Informationstechnik, Aus-Fortbildung, Umschulung	75.237,75	ü		611001 000.4131000 4.463.600,00	Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen; Allgemeine Zuweisungen Land	75.237,75	Durch die Einführung des neuen Intranets 2.0 besteht ein erhöhter Schulungsbedarf der Mitarbeiter:innen.
	1/19 14.07.2021	111007 000.5271004 2.480.000,00	Informationstechnik, Auf. f. Datenverarbeitung	187.758,20	ü		111029 000.5211001 15.540.000,00 611001 000.4131000 4.463.6000,00	Gebäudemanagement Unterhaltung der Hochbauten Steuern allgemeine Zuweisungen, allgmeine Umlagen Allgmeine Zuweisungen Land	100.000,00 87.758,20	Zentralisierung von CAD Lizenzen. Umstellung auf Mietmodell.
				1. Halbjahr: 538.415,94				**1. Halbjahr: 538.415,94**		
			1.00 - Verwaltungsführung							
			Produktnr. 111006 Stabstelle Arbeitsschutz							
	1/24 08.09.2021	111006 000.5431007 0,00	Stabsstelle Arbeitsschutz Sachverst.-, Gerichts- u.ä. Kosten	155.000,00	a		611001 000.4121000 0,00	Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen Fehlbetragszuweisungen	155.000,00	Durch die fehlende Besetzung der geplanten Vollzeitarztstelle und dem Weggang von einem weiteren Mitarbeiter musste die fehlende betriebsärztliche Versorgung durch die Beschäftigung externer Betriebsärzte:innen sichergestellt werden.
			1.102 - Logistik, Statistik und Wahlen							
			Produktnr. 111005 Logistik							
	1/30 16.12.2021	111005 000.5431008 120.000,00	Logistik sonstige Geschäftsaufwendungen	70.000,00	ü		611001 000.4121000 0,00	Steuern allg. Zuweisungen, allgemeine Umlagen Fehlbetragszuweisung	70.000,00	Zusätzlicher Mehrbedarf für die Abwicklung der Bundestagswahl, für Umzugskosten in der Fackenburger Allee und für diverse Sondertouren von Firmen für den Transport von Wahlurnen und Briefwahlbehältnissen.
	1/31 22.12.2021	111005 000.5231006 350.000,00	Logistik Mieten Kopiergeräte	110.000,00	ü		611001 000.4121000 0,00	Steuern allg. Zuweisungen, allg Umlagen Fehlbetragszuweisung	110.000,00	Mehrbedarf durch Inbetriebnahme zusätzlicher Kopierer und Multifunktionsgeräte inclusive Verbrauchskosten.

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z = zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Konsumtiver Haushalt / Fachbereich 1 - Bürgermeister										
lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	1/32 03.01.2022	111005 000.5431005 720.000,00	Logistik Post- und Fernmeldegebühren	180.000,00	ü		611001 000.4121000 0,00	Steuern allg. Zuweisungen, allg. Umlagen Fehlbetragszuweisung	180.000,00	Durch den ungewöhnlich hohen Anteil von Briefwahlen bei der Bundestagswahl 2021 sind zusätzliche Kosten für Versandvorgänge entstanden.
			1.105 - Informationstechnik							
			Produktnr. 111007 Informationstechnik							
	1/21 20.07.2021	111007 000.5271004 2.480.000,00	Informationstechnik Aufwendungen f. Datenverarbeitung	13.500,00	ü		511004 000.5271004 133.000,00	Verkehrsflussmanagement und Geo-Services Aufwendungen f. Datenverarbeitung	13.500,00	Für die Ausstattung der Stabsstelle Verkehrsflussmanagement und Geo-Services mit neuen Monitoren.
			1.300 - Recht							
			Produktnr. 111017 Rechtsangelegenheiten							
	1/27 12.11.2021	111017 000.5431007 85.000,00	Rechtsangelegenheiten Sachverst. Gerichts- u.ä. Kosten	31.500,00	ü		111009 000.5291002 350.000,00	Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit Aufwendungen für Werbung Information, Dokumentation	31.500,00	Für das Widerspruchs- und Klageverfahren über die Ablehnung der Ablagerung von Bauschutt des AKW Brunsbüttel auf der städtischen Deponie Niemark.
				2. Halbjahr: 560.000,00 Gesamt 1.098.415,94				**2. Halbjahr: 560.000,00** Gesamt 1.098.415,94		

Konsumtiver Haushalt / Fachbereich 3 - Umwelt, Sicherheit und Ordnung										
lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			3.030 - Fachbereichscontrolling							
			Produktnr. 111021 Leitung, Controlling, Dienste FB3							
	1/6 19.03.2021	111021 000.5431009 100,00	111021-Leitung, Controlling, Dienste FB3 Gutachten	10.000,00	ü		126001 000.4542000 20.000,00	126001- Gefahrenabwehr Erträge Veräußerung bew. Anlagevermögen ü. 1.000 EUR	10.000,00	Gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 11.02.2021 (VO/2021/09628) soll eine repräsentative Meinungsumfrage in Zusammenarbeit mit einem Meinungsforschungsinstitut zur beabsichtigten Entsorgung von freigemessenen Abfällen aus dem Kernkraftwerk Brunsbüttel auf der Deponie Niemark durchgeführt werden.
				Gesamt 10.000,00					esamt 10.000,00	

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Konsumtiver Haushalt / Fachbereich 4 - Kultur und Bildung

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/Euro	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			4.415 - Archiv							
			Produktnr. 111025 Archiv							
	1/12 26.05.2021	111025 000.5431007 12.000,00	Archiv Sachverständigen-, Gerichts- u.ä. Kosten	10.000,00	ü		211001 000.5271011 165.000,00	Grundschulen Unterhaltung Schulausstattung	10.000,00	Der Kulturausschuss hat die Verwaltung in einer Sitzung vom 19.08.2019 beauftragt, ein Konzept für "Wege der Diktatur" (Arbeitstitel) in Lübeck zu erarbeiten. Der Auftrag umfasst weiterhin, Erinnerungsorte etc. aufzulisten und eine "Strategie zu möglichst breitangelegter Vermittlungsarbeit" zu entwickeln. Außerdem soll "eine Liste möglicher Orte des Gedenkens" erstellt werden. Mit dieser Vorlage werden Vorüberlegungen für ein fundiertes Konzept, ein Weg für die Erarbeitung eines solchen (Kosten- und Finanzierungsplan) sowie die beauftragte Auflistung vorgelegt.
			1.Halbjahr: 10.000,00					1. Halbjahr: 10.000,00		
			4.416 - Stadtbibliothek							
			Produktnr. 272001 Stadtbibliothek							
	2/3 21.12.2021	272001 000.5271000 23.700,00	Stadtbibliothek Beson. Verwaltungs- und Betriebsaufw.	14.000,00	ü		111023 000.5431001 7.000,00	FBL, FB-Contr., Dienste FB 4 Reisekostenvergütung	5.700,00	Für die Beschaffung neuer Lesekarten im Zusammenhang mit der Migration auf WIN10.
							111023 000.5431003 5.000,00	FBL, FB-Contr., Dienste FB 4 Bürobedarf	300,00	
							111023 000.5431006 4.000,00	FBL, FB-Contr., Dienste FB 4 Öff. Bekanntmachung	4.000,00	
							111023 000.5271004 4.000,00	FBLFB-Contr., Dienste FB 4 Aufwendungen f. Datenverarbeitung	4.000,00	
			2. Halbjahr: 14.000,00 Gesamt: 24.000,00					2. Halbjahr: 14.000,00 Gesamt: 24.000,00		

a= außerplanmäßig, ü= überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R= Rest aus Vorjahr

Konsumtiver Haushalt / Fachbereich 5 - Planen und Bauen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/€	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/Euro	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			5.060 - Fachbereichscontrolling							
			Produktnr. 511004 Verkehrsflussmanagement und Geo-Services							
	5/1 09.03.2021	511004 000.5251000 0,00	Verkehrsfluss und Geo-Services Haltung von Fahrzeugen	6.000,00	a		541001 000.5251000 220.000,00	Gemeindestraßen Haltung von Fahrzeugen	6.000,00	Der Bereich unterstützt die Stabstelle Verkehrsfluss und Geo-Services, welche in 2020 unter anderem auch aus dem Sachgebiet vom Bereich Stadtgrün und Verkehr entstanden ist, mit Haushaltsgeldern. Erst ab 2022 wird die Stabstelle eigene Mittel besitzen. In diesem Fall werden die MIttel für die Unterhaltung der Vermessungsfahrzeuge benötigt.
			5.651 - Gebäudemangement							
			Produktnr. 111029 Gebäudemangement							
	1/10 03.05.2021	111029 000.5455000 0,00	Gebäudemanagement EK Erstattung an verb. Unternehmen	100.000,00	a		111020 000.5455000 100.000,00	Grundstücksmanagement Erstattung an verb. Unternehmen	100.000,00	Nach der Übertragung der Verwaltung von Geschäftsbesorgungsverträgen (KWL und Trave) vom Bereich Wirtschaft und Liegenschaften an den Bereich GMHL werden auch die Bewirtschaftungsmittel hierfür übertragen.
			1. Halbjahr: 106.000,00					**1. Halbjahr: 106.000,00**		
			5.610 - Stadtplanung u. Bauordnung							
			Produktnr. 547001 Aufgabenträgerschaft ÖPNV							
	5/4C 14.10.2021	547001 000.5315000 2.950.000,00	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuschüsse an verb. Untern.	176.519,93	ü		611001 000.4121000 0,00	Steuer, allg. Zuweisungen, allg. Umlagen Fehlbetragszuwesiungen	176.519,93	Als Bestandteil des Corona-Perspektivplans Tourismus wurde die Beauftragung der kostenlosen Personenpriwallfähre für Juli/August 2021 beschlossen. Es handelt sich hier um eine Maßnahme im Rahmen des Infektionsschutzgesetztes. Um andere Projekte des ÖPNV nicht zu gefährden, wurde sich auf eine Mittelverstärkung aus dem Corona-Budget verständigt.
			5.651 - Gebäudemangement							
			Produktnr. 111029 Gebäudemangement							
	1/17 08.07.2021	111029 000.5271000 514.500,00	Gebäudemanagement Beson. Vwaltungs- u. Betriebsaufw.	50.000,00	ü		561001 000.5271005 526.400,00	Umweltschutzmaßnahmen Immissionsschutz und Umwelthygiene	50.000,00	Abruf der ersten Tranche des im Rahmen des GMHL-Klimaschutzbudget zur Erstellung von energetischen Sanierungsfahrplänen für städtische Gebäude.
			2. Halbjahr:226.519,93					**2.Halbjahr:226.519,93**		
			Gesamt 332.519,93					Gesamt 332.519,93		

a = außerplanmäßig, ü = überplanmäßig,
z= zweckgebunden, R = Rest aus Vorjahr

Haushalt der Stiftungen

lfd. Nr.	Vfg. vom	Konto Urbudget/€	Bewilligung zum Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro			Konto Urbudget/€	Deckung aus dem Produktsachkonto Bezeichnung	Betrag Euro	unabweisbare Maßnahme Anlass, Begründung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	LW6 04.08.2021	573009 000.5318000 0,00	Zuweisungen und Zuschüsse f. lfd. Zwecke üb. Bereiche	10.700,00	a		573009 000.5211001 85.000,00	Uinterhaltung der Hochbauten	10.700,00	Für die buchungstechnische Abwicklung einer Sachspende an die Stiftung Vereinigte Testamente.
			Gesamt	**10.700,00**					**10.700,00**	

Geringbeträge konsumtiv (< 5.000 EUR) üpl. / apl. Bewilligungen 2021

Lfd. Nr.	Vfg.-Nr. vom	Fachbereich	kon. / inv.	Summe Euro
1	2/2 25.05.2021	2	k	1.360,00
2	HGH1 02.06.2021	2	k	2.500,00
3	JJK2 02.06.2021	2	k	200,00
4	KOD3 02.06.2021	2	k	500,00
5	LW4 02.06.2021	2	k	2.000,00
6	VT5 02.06.2021	2	k	2.000,00
7	3/2 14.07.2021	4	k	1.830,00
8	5/2 14.07.2021	3	k	169,00
9	1/18 14.07.2021	3	k	235,00
10	4/4 14.07.2021	2	k	410,00
11	3/1 15.07.2021	2	k	334,00
Gesamt				11.538,00

Geringbeträge Investiv (< 5.000 EUR) üpl. / apl. Bewilligungen 2021

Lfd. Nr.	Vfg.-Nr. vom	Fachbereich	kon. / inv.	Summe Euro
1	4/5 25.03.2021	4	i	1.381,39
2	2/28 01.04.2021	4	i	4.534,00
3	6/4 20.05.2021	2	i	2.985,00
4	5/103 02.06.2021	5	i	4.150,00
5	5/112 15.06.2021	5	i	3.976,62
6	1/71 14.07.2021	1	i	1.799,90
7	5/148 31.08.2021	5	i	1.800,00
8	5/149 31.08.2021	5	i	4.600,00
9	5/151 31.08.2021	5	i	1.900,00
10	1/85 09.09.2021	1	i	2.560,17
11	1/105 08.11.2021	1	i	198,98
12	3/12 09.11.2021	4	i	500,00
13	2/50 15.11.2021	4	i	4.341,12
14	1/116 29.11.2021	1	i	2.000,00
15	2/63 10.12.2021	4	i	1.584,24
16	1/118 16.12.2021	1	i	4.000,00
17	1/125 03.01.2022	1	i	313,00
18	5/212 12.01.2022	5	i	3.000,00
	Gesamt			45.425,44

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11190
öffentlich

Lübeck, 07.06.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Thomas Manke (E-Mail: thomas.manke@luebeck.de Telefon: 122 - 1510)

1. Zwischenbericht zum Produkthaushaltsplan 2022

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anlass:
Turnusmäßige Berichterstattung für das Haushaltsjahr 2022

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil:
(nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

Bericht:
Als Anlage wird der 1. Zwischenbericht 2022 zu den Veränderungen in den Produkthaushaltsseiten und dem Ergebnisplan, die zum Stichtag 31.03.2022 prognostiziert worden sind, vorgelegt. Der Bericht enthält als Summary-Fassung nur die wesentlichen Zusammenfassungen. Alle weiteren Informationen zu Entwicklungen und Einzelprognosen sind **im IKVS-Verfahren** interaktiv abrufbar und können dort näher erschlossen und weiter vertieft werden. Alle Informationen sind unter dem Link „1. Zwischenbericht 2022“ bequem zugänglich. Darüber hinaus werden mit dem 1. Zwischenbericht auch wieder aktualisierte Stände und Prognosen zu den wesentlichen **investiven Maßnahmen** (ab 500 TEUR) vorgelegt. Die jeweiligen Einzelinformationen sind maßnahmenbezogen dem Bericht unter der Ziffer 6 beigefügt.

Anlagen:
1. Zwischenbericht 2022 - Kurzfassung

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK



1. Zwischenbericht 2022

Wesentliche Zahlen und Prognosen zum Haushalt 2022

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/haushalt

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Strategie und Innovation/Bereich Haushalt und Steuerung
Dr.-Julius-Leber-Straße 50-52 | 23539 Lübeck
(0451) 115
sui@luebeck.de
www.luebeck.de

Inhaltsverzeichnis

1 Grundlegende Hinweise 3

2 Kurzüberblick 4

3 Wesentliche Finanzdaten 5

- Gesamtergebnis
- Allgemeine Deckungsmittel
- Budgetübersicht
- Personalaufwand

4 Budgetprognosen Fachbereiche 6

- Fachbereich 1 – Bürgermeister
- Fachbereich 2 – Wirtschaft und Soziales
- Fachbereich 3 – Umwelt, Sicherheit und Ordnung
- Fachbereich 4 – Kultur und Bildung
- Fachbereich 5 – Planen und Bauen

5 Prognose Allgemeine Deckungsmittel 12

6 Entwicklung der Investitionen 2020-2022 13

41 von 615 in Zusammenstellung

1 Grundlegende Hinweise

Die Verwaltung überprüft unterjährig im Frühjahr und Spätsommer die Entwicklung des Ergebnishaushalts sowie die Entwicklung der Leistungen auf den Produkthaushaltsseiten und prognostiziert etwaige Veränderungen zum Ende des Haushaltsjahres. Grundsätzlich wird nur über die ergebnis- und steuerungsrelevanten Abweichungen berichtet.

Mit definierten Schwellenwerten wird die Grenze festgelegt, ab der über finanzielle Abweichungen zu berichten ist, i. d. R. 10 % bzw. 120 T€ vom Produktbudget. Über die Leistungen und damit über die Zielvereinbarungen, Kennzahlen und Strukturdaten wird bei wesentlichen Veränderungen berichtet.

Die Ergebnisse werden gegenüber dem Hauptausschuss in einem 1. und 2. Zwischenbericht kommuniziert. Der **1. Zwischenbericht 2022** wird hiermit vorgelegt.

Dabei wird - wie gewohnt - der Schwerpunkt auf den **interaktiven Bericht** in IKVS gelegt. Hier können auf allen Ebenen der Verwaltung bis hin zur Produktebene die Begründungen und Erläuterungen zu den eingetretenen Entwicklungen abgerufen werden. Integriert sind dort auch die **Veränderungen zu den Produktkontrakten**. Die wesentlichen Abweichungen bei den Zielen, Kennzahlen und Strukturdaten sind jeweils Bestandteil des interaktiven Berichtes und können auf der Ebene der Produkte ebenfalls eingesehen und nachvollzogen werden.

Die weitergehenden Informationen sind unter dem Link „1. Zwischenbericht 2022“ bequem zugänglich.

Dieses Dokument gibt als **Summary-Fassung** einen Überblick zu den **wesentlichen Finanzdaten auf Gesamt- und Fachbereichsebene** und möchte einstimmen und dazu einladen, alles Weitere dann zu Entwicklungen und Einzelergebnissen im IKVS-Verfahren näher zu erschließen und weiter zu vertiefen.

Darüber hinaus werden mit dem 1. Zwischenbericht auch wieder aktualisierte Stände und Prognosen zu den wesentlichen **investiven Maßnahmen** (ab 500.000 EUR) vorgelegt. Die tabellarische Zusammenstellung fachbereichsbezogen ist diesem Bericht unter der Ziffer 6 beigefügt. Perspektivisch ist vorgesehen, auch die Informationen zu den wesentlichen Investitionen in den interaktiven IKVS-Bericht mit aufzunehmen.

2 KURZÜBERBLICK

Für 2022 zeichnet sich bereits mit der ersten Bestandsaufnahme eine **Verbesserung von 21,7 Mio. EUR** ab.

- Somit kann mit Stand 31.03. mindestens ein **Haushaltsausgleich** für 2022 prognostiziert werden.
- Kommend von einem geplanten Defizit von 8,8 Mio. EUR liegt die **Prognose** für den Gesamthaushalt aktuell bei einem **leichten Überschuss** von knapp **12,9 Mio. EUR**.
- Bei weiterhin günstigem Verlauf kann auch für das laufende Jahr wiederum ein **Haushaltsüberschuss** erwartet werden.

Die **Steigerungen** bei den **Allgemeinen Deckungsmitteln** liegen bei knapp **40 Mio. EUR**, was allerdings maßgeblich der frühen Planung im letzten Jahr geschuldet ist.

- Es geht hier im Kern um **Planungsanpassungen**, die gleichwohl erfreulicherweise zu Verbesserungen im Ertragsbereich führen. Basis ist insbesondere der erst nach Abschluss der Planung eingegangene **Haushaltserlass** mit aktualisierten Prognosen zu den zu erwartenden Zuflüssen seitens des Landes.
- Größte Posten sind hier die **Schlüsselzuweisungen** mit plus **15,3 Mio. EUR** sowie die **Zuweisungen an zentrale Orte** mit einem Mehrertrag von **6,3 Mio EUR**.
- Dazu kommt die im Plan nicht enthaltene **Kondihilfe** von **17 Mio. EUR** als weiterer größerer Zufluss im Ertragsbereich.

Die **Fachbereichsbudgets** bleiben zu diesem frühen Zeitpunkt im Jahr noch **weitgehend unauffällig**.

- Bis auf einen höheren Ertragsausfall bei den Rettungsdienstentgelten im FB 3 werden unterm Strich weder größere Verbesserungen noch signifikante Mehrbelastungen für 2022 prognostiziert, so dass bis auf FB 3 zumindest von einer **Einhaltung der Budgets** ausgegangen wird.
- FB 3 prognostiziert eine **Budgetverschlechterung** von **17,4 Mio. EUR** aufgrund von **Rückständen** bei der Abrechnung der **Rettungsdienstentgelte**. Bestehende Personalengpässe führen zu Verzögerungen bei der Inrechnungstellung.
- Es handelt sich dabei **nicht** um **echte Ertragsausfälle**. Die Entgelte können auch noch in den **kommenden Haushaltsjahren** geltend gemacht werden und für entsprechende Zuflüsse im Haushalt sorgen.

3 WESENTLICHE FINANZDATEN

	Prognose 2022 (Stichtag 31.03.)	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
AD	Allgemeine Deckungsmittel	479.418.700	518.489.596	39.070.896 ↗	8 ↗
FBe	Summe aller Zuschussbudgets	-488.222.700	-505.577.832	-17.355.132 →	4 →
	Jahresergebnis	***-8.804.000***	***12.911.764***	***21.715.764*** ↗	***6*** ↗

	Allgemeine Deckungsmittel	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
611001	Steuern, allg. Zuweisungen, allg. Umlagen	12.600.000	12.510.000	-90.000 →	-1 →
612001	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft	490.345.000	529.505.896	39.160.896 ↗	8 ↗
535002	Konzessionsabgaben	-5.888.000	-5.888.000	0 →	0 →
612002	Pauschalierter nicht zahlungswirksamer Aufwand	-39.000.000	-39.000.000	0 →	0 →
612003	Grundstücksan- u. -verkäufe	21.361.700	21.361.700	0 →	0 →
AD	***Allgemeine Deckungsmittel Gesamt***	***479.418.700***	***518.489.596***	***39.070.896,05*** ↗	***8*** ↗

	Zuschussbudgets Fachbereiche	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
FB 1	Bürgermeister	-43.131.100	-43.366.365	-235.265 →	-1 →
FB 2	Wirtschaft und Soziales	-109.766.200	-109.284.945	481.255 →	0 →
FB 3	Umwelt, Sicherheit und Ordnung	-39.552.300	-57.036.140	-17.483.840 ↘	-44 ↘
FB 4	Kultur und Bildung	-169.081.000	-169.176.704	-95.704 →	0 →
FB 5	Planen und Bauen	-126.692.100	-126.713.678	-21.578 →	0 →
FBe	***Summe aller Zuschussbudgets***	***-488.222.700***	***-505.577.831***	***-17.355.132*** →	***4*** →

	Personalaufwand	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
FB 1	Bürgermeister	31.530.000	30.567.893	-962.107 ↘	-3,05 ↘
FB 2	Wirtschaft und Soziales	29.454.300	30.075.500	621.200 ↗	2,11 ↗
FB 3	Umwelt, Sicherheit und Ordnung	50.699.200	50.743.345	44.145 →	0,09 →
FB 4	Kultur und Bildung	58.113.400	58.277.605	164.205 →	0,28 →
FB 5	Planen und Bauen	52.284.100	52.129.503	-154.597 →	-0,30 →
AD	Allgemeine Finanzwirtschaft	39.000.000	39.000.000	0 →	0,00 →
	Summe: Gesamthaushalt	***261.081.000***	***260.793.845***	***-287.155*** →	***-0,11*** →

4 Budgetprognosen 2022 – Fachbereiche

FACHBEREICH 1 - BÜRGERMEISTER

	Zuschussbudgets 2022	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
111001	Verwaltungsleitung	-306.500	-306.500	0,00 →	0 →
111006	Stabsstelle Arbeitsschutz	-982.100	-998.521	-16.421,23 ↘	-2 ↘
111032	Stabsstelle DOS	-3.836.900	-3.836.900	0,00 →	0 →
111036	Stabsstelle Datenschutzbeauftragter	-272.100	-272.100	0,00 →	0 →
111002	Leitung, Controlling, Dienste FB 1	-237.900	-238.527	-627,39 →	0 →
111003	Management Politische Gremien	-1.534.900	-1.763.523	-228.623,39 ↘	-15 ↘
111004	Geschäftsführung für die Verwaltungsleitung	-951.000	-951.000	0,00 →	0 →
111009	Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit	-1.793.100	-1.793.100	0,00 →	0 →
111040	Strategie und Innovation	-391.900	-391.900	0,00 →	0 →
111005	Logistik	-2.375.700	-2.842.187	-466.487,38 ↘	-20 ↘
121001	Statistik und Wahlen	-349.800	-372.216	-22.416,23 ↘	-6 ↘
111007	Informationstechnik	-10.194.100	-9.904.340	289.760,43 ↗	3 ↗
111008	Zentrale Personalarbeit	-7.687.600	-8.085.116	-397.516,42 ↘	-5 ↘
111098	Entgelte und Bezüge	-744.800	-190.000	554.800,00 ↗	74 ↗
111099	Versorgung	655.300	655.300	0,00 →	0 →
111010	Prüfungen, Gutachten, Stellungnahmen	-1.344.100	-1.322.349	21.751,30 ↗	2 ↗
111011	Frauenemanzipatorische Gleichstellungsarbeit	-360.900	-396.255	-35.354,83 ↘	-10 ↘
111034	Gesamtpersonalrat	-160.300	-160.300	0,00 →	0 →
111035	Personalrat FB 1	-135.700	-135.700	0,00 →	0 →
111012	Haushalt und Steuerung	-3.951.200	-3.951.200	0,00 →	0 →
111014	Beteiligungscontrolling	-710.800	-641.331	69.469,10 ↗	10 ↗
573001	GG Metallhüttengelände mbH	-380.100	-380.098	1,60 →	0 →
111016	Buchhaltung & Finanzen	-3.361.000	-3.361.200	-200,00 →	0 →
111017	Rechtsangelegenheiten	-1.339.800	-1.340.300	-500,00 →	0 →
111030	Passivbesteuerung	-384.100	-387.000	-2.900,00 →	-1 →
FB 1	***Bürgermeister***	***-43.131.100***	***-43.366.364***	***-235.264,44*** →	***-1*** →

Derzeit geht der Fachbereich 1 von einem nahezu ausgeglichenen Gesamtergebnis aus. Ergebnisbelastend wirken weiterhin Mehraufwendungen für Corona-Schutzmaßnahmen und die Preissteigerungen durch die Corona-Pandemie und den Krieg in der Ukraine. Die Entwicklung bei den Personalaufwendungen wird stark beeinflusst durch eine hohe Fluktuation (u.a. durch die demographische Entwicklung und den Fachkräftemangel) und Verzögerungen bei Stellenbesetzungen.

FACHBEREICH 2 – WIRTSCHAFT UND SOZIALES

	Zuschussbudgets 2022	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
111018	Leitung, Controlling, Dienste FB 2	-1.308.700	-1.329.000	-20.300,00 ↘	-2 ↘
111031	Behindertenbeirat	-27.400	-27.400	0,00 →	0 →
111037	Ehrenamtskoordination	0	-107.000	-107.000,00 ↘	-- ↘
312101	SGB II	-24.661.600	-24.661.600	0,00 →	0 →
312901	Verwaltung SGB II	-4.067.200	-4.073.700	-6.500,00 →	0 →
315002	Integration in der Hansestadt Lübeck	-335.300	-335.300	0,00 →	0 →
315201	SeniorInneneinrichtungen	-1.860.900	-1.894.900	-34.000,00 ↘	-2 ↘
411001	Krankenhausinvestitionsbeitrag	-3.500.900	-3.500.900	0,00 →	0 →
418001	Kurbetrieb Travemünde (KBT)	-1.355.300	-1.355.300	0,00 →	0 →
535001	Stadtwerke	-162.200	-162.200	0,00 →	0 →
575001	Lübeck u. Travemünde Marketing GmbH (LTM)	-3.128.400	-3.269.400	-141.000,00 ↘	-5 ↘
575002	Hamburg Marketing GmbH	-10.000	-10.000	0,00 →	0 →
111019	Personalrat FB 2	-114.600	-114.600	0,00 →	0 →
111020	Grundstücksmanagement	665.400	664.200	-1.200,00 →	0 →
511001	Betreuung Gutachterausschuss	-339.700	-339.700	0,00 →	0 →
548001	Bewirtschaftung Flughafen	-956.900	-853.359	103.541,27 ↗	11 ↗
571001	Wirtschaftsförderung	-1.109.500	-1.109.500	0,00 →	0 →
573002	Wochen- und Jahrmärkte	154.900	154.900	0,00 →	0 →
311001	Grundversorgung u. Hilfen SGB XII	-20.066.400	-18.822.100	1.244.300,00 ↗	6 ↗
313001	Hilfen für Asylbewerber	-4.226.700	-4.373.200	-146.500,00 ↘	-3 ↘
314001	Teilhabe nach BTHG	-21.117.900	-19.784.086	1.333.814,08 ↗	6 ↗
315001	Soziale Einrichtungen und Angebote	-6.747.700	-7.983.500	-1.235.800,00 ↘	-18 ↘
321001	Leistungen nach dem BundesversorgungsG	-78.400	-78.400	0,00 →	0 →
331001	Förderung von Trägern der Wohlfahrtspflege	-4.672.500	-4.672.500	0,00 →	0 →
343001	Betreuungsangelegenheiten	-613.000	-613.300	-300,00 →	0 →
351001	Sonstige soziale Hilfen und Leistungen	-4.518.700	-4.515.300	3.400,00 →	0 →
522002	Öffentlich geförderter Wohnungsbau	-148.300	-148.300	0,00 →	0 →
414001	Gesundheitsamt	-5.458.300	-5.969.500	-511.200,00 ↘	-9 ↘
FB 2	***Wirtschaft und Soziales***	***-109.766.200***	***-109.284.945***	***481.255,35 →***	***0 →***

Die Auswirkungen der Corona- und Ukraine-Krise werden die Entwicklung der Haushaltszahlen in 2022 beeinflussen. Bedingt durch die Corona-Pandemie wird u.a. im Bereich der Leistungen nach dem BTHG mit geringeren Aufwendungen gerechnet (+1.331 T€). Im Gesundheitsamt ergeben sich in Folge der Corona-Pandemie und des Ukraine-Konfliktes höhere Aufwendungen (-511 T€). Im Zuge des Ukraine-Konfliktes werden Aufwandssteigerungen im Bereich der Leistungen nach dem AsylbLG (-150 T€), der Flüchtlingsunterbringung (-1.235 T€) und der Stabsstelle Ehrenamtskoordination (-110 T€) erwartet. Im Bereich der Hilfe zur Pflege werden u.a. durch die Pflegereform geringere Aufwendungen (+1.124 T€) prognostiziert.

FACHBEREICH 3 - UMWELT, SICHERHEIT UND ORDNUNG

	Zuschussbudgets 2022	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
111021	Leitung, Controlling, Dienste FB 3	-618.300	-618.300	0,00 →	0 →
537001	EBL (Abfallwirtschaft)	-100.200	-100.200	0,00 →	0 →
538001	EBL (Abwasserbeseitigung)	-414.100	-414.100	0,00 →	0 →
545001	EBL (Straßenreinigung)	-3.670.200	-3.670.200	0,00 →	0 →
111022	Personalrat FB 3	-145.100	-145.100	0,00 →	0 →
122003	Ordnungsamt	-6.706.500	-6.706.500	0,00 →	0 →
122005	Verkehrsangelegenheiten ab 2020 bei 3.320	--	122	121,80 ↗	-- ↗
122006	Standesamt	-911.000	-877.548	33.452,31 ↗	4 ↗
126001	Gefahrenabwehr	-21.098.400	-21.025.603	72.797,24 →	0 →
127001	Rettungsdienst	2.499.400	-15.069.653	-17.569.053,10 ↘	-703 ↘
128001	Katastrophenschutz	-631.500	-663.711	-32.211,46 ↘	-5 ↘
521001	Baulicher Brandschutz	-508.800	-479.982	28.817,59 ↗	6 ↗
122004	Gesundheits-, Umwelt- und Verbraucherschutz	-3.868.600	-3.868.600	0,00 →	0 →
554001	Naturschutz und Landschaftspflege	-1.452.600	-1.452.600	0,00 →	0 →
561001	Umweltschutzmaßnahmen	-1.411.000	-1.411.000	0,00 →	0 →
555001	Land- und Forstwirtschaft	-515.400	-533.164	-17.764,39 ↘	-3 ↘
FB 3	***Umwelt, Sicherheit und Ordnung***	***-39.552.300***	***-57.036.140***	***-17.483.840,01 ↘***	***-44 ↘***

Aufgrund der aktuellen Rückstände bei der Buchung der Rettungsdienstentgelte werden sich die noch nicht realisierbaren Erträge auf die folgenden Haushaltsjahre verschieben.

FACHBEREICH 4 - KULTUR UND BILDUNG

	Zuschussbudgets 2022	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
111023	Leitung, Controlling, Dienste FB 4	-793.200	-793.200	0,00 →	0 →
261001	Theater Lübeck gGmbH	-11.775.500	-11.775.500	0,00 →	0 →
281001	Kulturangebote	-1.201.500	-1.201.500	0,00 →	0 →
281002	Nordische Filmtage	-324.900	-382.200	-57.300,00 ↘	-18 ↘
361001	Entgeltermäßigung Kindertagesbetreuung	-7.917.400	-8.292.895	-375.494,78 ↘	-5 ↘
361003	Tagespflege	-6.907.200	-6.965.726	-58.526,24 →	-1 →
363003	Jugendberufsagentur Lübeck	-13.900	-13.900	0,00 →	0 →
365001	Planung und Bezuschussung KiTa	-23.480.200	-23.090.459	389.740,52 ↗	2 ↗
367001	Abwicklung Wakenitzhof	0	0	0,00 →	-- →
424002	Lübecker Schwimmbäder	-4.075.700	-4.075.700	0,00 →	0 →
573003	Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH	-1.649.100	-1.649.100	0,00 →	0 →
251001	Die Lübecker Museen	-3.629.600	-3.635.000	-5.400,00 →	0 →
111024	Personalrat FB 4	-378.800	-366.581	12.218,74 ↗	3 ↗
211001	Grundschulen	-4.557.900	-4.572.900	-15.000,00 →	0 →
216101	Grund- und Regionalschulen	-20.500	-20.500	0,00 →	0 →
217001	Gymnasien	-2.320.300	-2.320.300	0,00 →	0 →
218201	Gemeinschaftsschulen	-6.015.700	-6.009.050	6.650,00 →	0 →
221001	Förderzentren	-1.893.300	-1.893.401	-101,15 →	0 →
233001	Berufsschulen	-3.019.400	-3.012.900	6.500,00 →	0 →
241001	Schülerbeförderung	-450.600	-500.514	-49.914,20 ↘	-11 ↘
242001	Schneiderei BALI/JAW	-137.400	-137.400	0,00 →	0 →
243001	Allgemeine Schulträgeraufgaben	-3.058.300	-3.054.287	4.013,47 →	0 →
243002	Angebote der Ganztagsbetreuung	-7.084.900	-7.284.700	-199.800,00 ↘	-3 ↘
243003	Bildungsfonds	104.700	388.258	283.557,69 ↗	271 ↗
421001	Förderung des Sports	-695.900	-695.900	0,00 →	0 →
424001	Sportstätten	-911.700	-911.700	0,00 →	0 →
424003	Passathafen	-545.300	-528.277	17.023,26 ↗	3 ↗
424004	Bark Passat	-435.900	-435.488	412,00 →	0 →
271001	VHS Lübeck	-380.600	-380.600	0,00 →	0 →
111025	Archiv	-894.000	-898.727	-4.727,01 →	-1 →
272001	Stadtbibliothek	-3.214.600	-3.212.620	1.980,12 →	0 →
523001	Archäologie und Denkmalpflege	-2.171.800	-2.222.595	-50.794,68 ↘	-2 ↘
341001	Unterhaltsvorschuss	-1.258.900	-1.258.900	0,00 →	0 →
363002	Jugendhilfe	-42.062.600	-42.062.600	0,00 →	0 →
365002	Betreuung in Kindertageseinrichtungen	-19.519.000	-19.519.742	-742,09 →	0 →
362002	Jugendarbeit	-5.826.200	-5.826.200	0,00 →	0 →
366001	Gemeinwesenarbeit	-509.700	-509.700	0,00 →	0 →

	Zuschussbudgets 2022	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
367002	Kriminalprävention	-54.200	0,00 →	0 →	0 →
FB 4	***Kultur und Bildung***	***-169.081.000***	***-169.176.704***	***-95.704,36 →***	***0 →***

FACHBEREICH 5 - PLANEN UND BAUEN

	Zuschussbudgets 2022	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
111026	Leitung, Controlling, Dienste FB 5	-776.600	-776.600	0,00 →	0 →
511004	VerkehrsflussM und Geo-Services ab 2021	-1.047.600	-1.047.600	0,00 →	0 →
522003	Grundstücksgesellschaft Trave mbH	621.400	621.400	0,00 →	0 →
111027	Personalrat FB 5	-314.500	-314.500	0,00 →	0 →
511003	Stadtplanung u. -entwicklung	-4.728.500	-4.723.155	5.345,32 →	0 →
521002	Bauaufsicht	720.300	717.300	-3.000,00 →	0 →
547001	Aufgabenträgerschaft ÖPNV	-3.652.700	-3.638.709	13.991,44 →	0 →
111029	Gebäudemanagement	-61.033.300	-61.162.799	-129.498,66 →	0 →
122007	Straßenverkehrsbehörde	-184.700	-193.200	-8.500,00 ↘	-5 ↘
541001	Gemeindestraßen	-24.976.500	-25.019.600	-43.100,00 →	0 →
542001	Kreisstraßen	-5.393.000	-5.393.000	0,00 →	0 →
543001	Landesstraßen	-728.900	-728.900	0,00 →	0 →
544001	Bundesstraßen	-7.221.400	-7.221.400	0,00 →	0 →
551001	Grün- u. Landschaftsbau	-13.439.300	-13.482.710	-43.410,00 →	0 →
553001	Friedhofs- u. Bestattungswesen	-1.470.200	-1.470.200	0,00 →	0 →
573004	Werbeeinrichtungen, Parkplätze	2.917.800	2.951.016	33.216,21 ↗	1 ↗
122002	Hafen- und Seemannsamt	-414.700	-261.323	153.377,33 ↗	37 ↗
552001	Wasser und Hafen	-5.569.700	-5.569.700	0,00 →	0 →
FB 5	***Planen und Bauen***	***-126.692.100***	***-126.713.678***	***-21.578,36 →***	***0 →***

Die generelle Entwicklung der Erträge und Aufwendungen im Fachbereich 5 liegt bisher im Rahmen der Planungen. Bei den berichtenswerten Abweichungen in den Erträgen handelt es sich um den Rettungsschirm ÖPNV 2021, welcher erst in 2022 ausgezahlt wurde. Da es sich um einen durchlaufenden Posten handelt und die Gelder weitergeleitet werden müssen, wurde auf die Möglichkeit verzichtet, die Einzahlung Ende Januar 2022 abzugrenzen, damit das Jahresergebnis nicht signifikant beeinträchtigt wird.

5 Prognose Allgemeine Deckungsmittel

	Allgemeine Finanzwirtschaft	Urbudget 2022	Prognose 2022	Abweichung	%
535002	Konzessionsabgaben	12.600.000	12.510.000	-90.000,00 →	-1 →
611001	Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen	490.345.000	529.505.896	39.160.896,05 ↗	8 ↗
612001	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft	-5.888.000	-5.888.000	0,00 →	0 →
612002	Pauschalierter nicht zahlungswirksamer Aufwand zur Vervollständigung des doppischen Haushalts	-39.000.000	-39.000.000	0,00 →	0 →
612003	Grundstücksan- u. -verkäufe (2.280)	21.361.700	21.361.700	0,00 →	0 →
	Gesamt	***479.418.700***	***518.489.596***	***39.070.896,05 ↗***	***8 ↗***

Es wird mit Konsolidierungshilfen i. H. v. 17 Mio.€ gerechnet. 1 Mio. € Mindererträge bei der Grundsteuer B, da die Bewertungen von Neubaugebieten durch das Finanzamt voraussichtlich erst 2023 erfolgen werden. Ca. 130 T€ Mehrerträge bei der Zweitwohnungssteuer durch die Aufarbeitung von Rückständen aufgrund der Umstellung der Bemessungsgrundlage.

Die Beträge für die Schlüsselzuweisungen (15,3 Mio. € Mehrerträge), die Zuweisungen an zentrale Orte (6,3 Mio. € Mehrerträge) und die Familienausgleichsleistungen (1,6 Mio. € Mehrerträge) sind dem Haushaltserlass vom 19.01.2022 zu entnehmen. Die Abweichungen sind durch das frühe Haushaltsaufstellungsverfahren begründet. Durch das vorgezogene Aufstellungsverfahren erfolgte die Planung auf Grundlage der Erkenntnisse der Maisteuerschätzung und unter Einhaltung des Vorsichtigkeitsprinzips insbesondere in Hinblick auf die Entwicklung durch die Pandemie. Weder die Erkenntnisse aus dem Haushaltserlass 2022 vom 21.09.2021 noch die der Novembersteuerschätzung, welche bereits eine positive Entwicklung anzeigten, konnten in die Haushaltsplanung für 2022 einfließen.

Aufgrund der geplanten gesetzlichen Neuregelung wird der Zinssatz rückwirkend ab 2019 von 6 % p.a. auf 1,8 % p.a. gesenkt, dadurch entstehen 750 T€ Mindererträge bei den Nachzahlungszinsen Gewerbesteuer und 550 T€ Minderaufwand bei den Erstattungszinsen Gewerbesteuer.

6 ENTWICKLUNG DER INVESTITIONEN 2020-2022

AB 500 TEUR

(Neumaßnahmen 2022 gelb markiert)

52 von 615 in Zusammenstellung

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2020 T€	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Ansatz 2022 T€	Umsetzungs-stand 31.03.2022 T€	Zeitplan eingehal-ten?	Begründung für Abweichungen Stand 31.03.2022 (1. Zwischenbericht)
1	105	111007	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit		1.330,0		1.560,0	184,0	1	
2	280	612003	000	7852000	Tiefbaumaßnahmen	3.825,0	3.000,0	2.000,0	6.915,0	0,0	-1	Das B-Plan-Verfahren für das Baugebiet Schlutuper Straße wird voraussichtlich im Sommer von der Bürgerschaft beschlossen.
6	280	612003	000	7821000	Erwerb von Grundstücken und Gebäuden		400,0		36.652,1	11,0	1	Im I. Qu. 2022 sind Kosten für den Wiederkauf von Elsterweide 23 sowie Vermessungskosten entstanden.
3	320	122003	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit		401,0	244,4	754,0	5,3	1	Z.Zt. keine Abweichungen ersichtlich.
3	370	126001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	4.759,7				-	1	Auslieferung des Löschbootes voraussichtlich in 2022, ein Termin lässt sich derzeit noch nicht konkret bestimmen (Restzahlung von 1.150 T€ nach Auslieferung).
3	370	126001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit		3.381,4	3.462,5	2.946,2	0,0	1	Das Konto beinhaltet diverse Einzelmaßnahmen, von denen lediglich die Beschaffungen von 4 Tanklöschfahrzeugen (1.500 T€) oberhalb von 500 T€ liegen. Beschaffungsfreigaben hierfür wurden vom HA am 29.03.2022 erteilt.
3	370	126001	999	7832000	Allgemeine Investitionstätigkeit		656,5	427,8	418,6	0,0	1	Das Konto beinhaltet diverse Einzelmaßnahmen, von denen keine oberhalb von 500 T€ liegt.
3	370	127001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit		3.148,8	2.550,0	3.933,4	0,0	1	Das Konto beinhaltet diverse Einzelmaßnahmen. Beschaffungsfreigaben für Einzelmaßnahmen oberhalb von 500 T€ für 4 Rettungswagen (640 T€), 4 Kranken-Transportwagen (560 T€), 2 Infektions-Krankentransportwagen (280 T€) und 58 Beatmungsgeräte (1.325 T€) wurden vom HA am 29.03.2022 erteilt.
4	040	573003	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit		825,0	652,1	525,0	90,5	0	Die für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen verantwortliche technische Leitung der MuK GmbH wird alle geplanten Maßnahmen in 2022 beauftragen. Hinsichtlich der Umsetzung bei den ausführenden Firmen kann es jedoch zum Teil zu Liefer- und Einbau-verzögerungen kommen. Mögliche Kostensteigerungen können derzeit noch nicht abgeschätzt werden.
4	401	211001	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	576,3	600,0	100,0	645,0	645,0	1	
4	401	217001	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	458,2	650,0	650,0	700,0	700,0	1	
4	401	218201	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	822,0	1,386,5		1.700,0	1.700,0	1	
4	401	233001	700	7831000	Projekt "Schulen ans Netz"	173,4	1.300,0	1.120,7	1.400,0	1.400,0	1	
4	401	421001	999	7818000	Allgemeine Investitionstätigkeit		730,0	600,0	245,0	845,0	1	
4	401	424003	098	7853000	Erneuerung Steg E				500,0	500,0	1	Die Stegsanierung wird planmäßig im Winter 2022/2023 erfolgen.
5	610	511003	022	7818000	Sanierungsmaßn./Innenstadt	1.260,0	1.000,0	949,8	230,0	0,0	1	Es fehlen noch die letzten Rechnungen des Sanierungsträgers für das städtebauliche Sondervermögen "Soziale Stadt Moisling". Diese werden im Laufe 2022 vorliegen und ausgeglichen. Das Programm "Sanierung und Entwicklung" wurde inzwischen beendet. Die Schlussrechnung für den kommunalen Eigenanteil wird in diesem Jahr abgewickelt, sobald die Zahlungsaufforderung der Investitionsbank vorliegt.
5	610	511003	023	7851000	Mikrodepot				753,0	0,0	0	Der Projektbeginn ist für 2023 vorgesehen. Die Mittel wurden im Haushalt im Budget des GMHL angemeldet. Die Vorabstimmung zwischen Stadtplanung, GMHL und KWL haben stattgefunden.
5	651	233001	057	7851000	GeNuG/Erneuerung Bistro	874,5				3,5	-1	Bedingt durch Planungserkenntnisse und Baupreisindexsteigerungen der letzten Monate bzw. Jahre entstehen Mehrkosten im Projekt. Es wird zurzeit eine Mehrkostenvorlage erarbeitet, die die notwendigen Finanzmittel zur Fortsetzung der Baumaßnahme erläutert und somit die finanzielle Deckung des Projektes herstellt.
5	651	111029	063	7851000	St.Jürgen Gemsch./Umstruk/GebMod	4.000,0	1.640,0	23,2		35,1	1	Die Außenanlagen wurden ausgeschrieben und beauftragt. Die Umsetzung ist in Vorbereitung und wird in 2022 abgeschlossen.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2020 T€	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Ansatz 2022 T€	Umsetzungs-stand 31.03.2022 T€	Zeitplan eingehal-ten?	Begründung für Abweichungen Stand 31.03.2022 (1. Zwischenbericht)
5	651	111029	269	7851000	Albert-Schweitzer-Schule / Umbau / Erweiterung	3.000,0	4.500,0	2.667,8	216,0	824,8	1	Das Projekt befindet sich in der baulichen Umsetzung des BA 02. Coronabedingt und aufgrund von Materiallieferschwierigkeiten kam es zu einem Verzug und Mehrkosten. Diesen wurde mit einer Mehrkostenvorlage (Beschluss HA 29.03.2022) begegnet. Es ist geplant den BA 02 bis Mitte 2023 fertigzu-stellen. Der Förderzeitraum wurde vom För-dermittelgeber für das gesamte Förderpro-gramm um ein Jahr verlängert, sodass der HL diesbezüglich kein finanzieller Nachteil entsteht.
5	651	111029	278	7851000	E-Geibel-Schule/Umstruk/Geb-Mod	650,0	500,0	113,1	173,0	79,5	1	Es mussten alternative Leitungsführungen gefunden werden, da die ursprüngliche Pla-nung gebäudebedingt nicht umsetzbar war. Zusätzlich gibt es auch in diesem Projekt Ma-teriallieferschwierigkeiten. Die zeitliche Ver-zögerung hierdurch ist jedoch unerheblich.
5	651	111029	289	7851000	Behn-/Drägerh. Sanierungs-maßn.	750,0	1.045,0	1,106,8	108,0	98,1	1	Durch den Wechsel der PL des Architekten sowie die Erweiterung des Planungsauftra-ges um die ganzheitliche Betrachtung der Gebäudesubstanz kam es Ende 2021 zu leichten Verzögerungen im Projektablauf. Ferner gründet die Verschiebung des Aus-führungs-beginns des 1.BA Behnhaus um ca. 6 Monate auch in der Abhängigkeit der Um-schlussarbeiten der Heizungsanlage zur Wit-terung/Jahreszeit, welche nur außerhalb der Heizperiode erfolgen können. Die Beauftra-gung der Gewerke der Hauptmaßnahme / 1.BA Behnhaus erfolgt Anfang 4. Quartal 2022. Um weitere Verzögerungen vorzubeu-gen und einen Mittelabfluss in Höhe der Reste aus 2021 zu gewährleisten, werden die Archäologischen Grabungen im Innenhof Behnhaus schon in 2022 durchgeführt, wo-durch die Verzögerung in der Gesamtmaß-nahme vermutlich kompensiert werden kön-nen.
5	651	111029	307	7851000	C.J.Burckh.-Gym./Sanierung	2.000,0	1.610,0	1.551,8	345,0	161,1	0	Für den 4.Bauabschnitt wird die Projektfrei-gabe im Mai 2022 den politischen Gremien zur Freigabe vorgelegt. Das Baugenehmi-gungsverfahren ist noch nicht abgeschlos-sen. Nach erteilter Projektfreigabe und Bau-genehmigung kann umgehend die Ausfüh-rungsplanung und Erstellung der Leistungs-verzeichnisse finalisiert werden. Nach Vorlie-gen der Baugenehmigung kann voraussicht-lich nach dem Ausschreibungsverfahren (Dauer 4-6 Monate) mit der Bautätigkeit be-gonnen werden.
5	651	111029	310	7851000	MUK/Sanierungsmaßnahme	1.900,0	4.000,0	1.686,8	1.296,0	778,1	1	Trotz der Nutzung der Rotunde als Impfzent-rum in 2021 konnten die Baumaßnahmen im Küchenwürfel mit leichten Zeitverzögerun-gen umgesetzt werden. Die Fertigstellung der Baumaßnahme verschiebt sich daher in den Juli 2022. Derzeit ist der Abschluss der Maßnahme im September 2022 vorgesehen.
5	651	111029	311	7851000	BSZ,FLS/Brandschutz u. LED	950,0	800,0	183,2		331,5	1	Nach Fertigstellungsmeldung im November 2021 sind noch wenige Restarbeiten verteilt auf verschiedene Gewerke offen, welche ak-tuell abgearbeitet werden. Nach Fertigstel-lung der Gewerke erfolgt die Schlussrech-nung.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2020 T€	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Ansatz 2022 T€	Umsetzungsstand 31.03.2022 T€	Zeitplan eingehalten?	Begründung für Abweichungen Stand 31.03.2022 (1. Zwischenbericht)
5	651	111029	318	7851000	VZM/Brandschutz u.Raumplanung	1.650,0	1.870,0	1.000,0	432,0	23,5	0	Die Vergabe der Fachplaner-Aufträge ist erfolgt. Gemäß den einzelnen Bauabschnitten wird die EW Bau geprüft und für die zusätzlichen Maßnahmen erstellt. Ein Rahmenterminplan liegt im Entwurf vor. Der Umbau des Trafos wird vorgezogen in 2022 beauftragt, da lange Lieferzeiten zu erwarten sind.
5	651	111029	340	7851000	Julius-Leber-Schule, Sanierung	1.750,0	3.750,0	1.265,8	1.561,0	705,3	0	Aufgrund von Schadstofffunden und der Pandemiesituation hat sich das Projekt um ca. 6 Monate nach hinten verschoben. Die Schule wird im Herbst 2022 übergeben.
5	651	111029	349	7851000	Kalandschule, Sanierung und Dachgeschosserweiterung	7.000,0	2.280,0	758,0	324,0	50,3	1	Die Planungen für die Sanierungsarbeiten am Bestandsgebäude verlaufen gemäß Zeitplan der EW-Bau. Die Modulschule Hochbau ist schlussgerechnet; die Außenanlagen werden im April abgenommen.
5	651	111029	429	7851000	BuddenbHaus/Erw./Umb./Sanierg.	1.000,0	900,0	313,8	648,0	22,7	1	Die EW-Bau für das Projekt wurde abgegeben. Die Leistungsphase 3 / Entwurf ist abgeschlossen. Die Leistungsphasen 4 und 5 wurden beauftragt. Ein Fördermittelantrag wurde abgegeben.
5	651	111029	564	7851000	Vorwerker Friedhof/Werkplatz	1.232,5	717,5	562,6		99,0	1	Das Gebäude wurde im März 2022 durch Mitarbeitende des Bereichs Stadtgrün und Verkehr bezogen. Es sind nur noch kleinere Restarbeiten und Abrechnungen zu erledigen.
5	651	111029	219	7851000	Rathaus diverse Maßnahmen	100,0	500,0	315,3	65,0	32,4	1	Eine Unterlage zur Beantragung von Fördermitteln wird bis Ende 2.Quartal 2022 erstellt und eingereicht. Im Zuge der Erarbeitung wurde ein umfangreiches Gebäudeaufmaß notwendig, das im Dezember 2021 aufgenommen wurde und dessen Ergebnis seit 03.2022 vorliegt. Es kann erst nach einer Förderzusage, erwartet Mitte/Ende 2022, mit dem VgV Verfahren zur Auswahl der Planer begonnen werden.
5	651	111029	348	7851000	Julius-Leber-Schule, Brockesstrasse, Sanierung	150,0	500,0	472,1	216,0	10,4	0	Da sich die Ausrichtungen der einzelnen Standorte der Julius-Leber Schulen und somit das benötigte Raumprogramm zukünftig ändern sollen, gab es 2021 HL- Interne Abstimmungen, die den Planungsprozess verlängert haben. Die Planung der Außenanlagen muss noch finalisiert werden. Da diese in die zu erstellende EW Bau einfließen sollen, wird sich hierdurch die Bearbeitung des Projektes verzögern. Nach jetzigem Stand ist für Ende 2022 die Ausführung des EW Bau und Anfang 2023 Beginn der Bauantrags- und Ausführungsplanung angesetzt.
5	651	111029	543	7851000	Sch.a.Koggenweg/Ganztagsräume	136,0	630,0	492,5	432,0	14,0	1	Die Maßnahme befindet sich im Zeit- und Kostenplan.
5	651	111029	558	7851000	Hansehalle/Ertüchtigung Bundesliga	744,7	1.517,3	3.049,4	515,0	2,0	1	Die Baugenehmigung wurde im Februar 2022 erteilt. Hierauf folgen die Leistungsphasen 5-7, welche jetzt durch die Fachplaner umgesetzt werden können. Der Baubeginn ist für Sommer 2022 geplant. Aufgrund der aktuellen Baupreisentwicklung werden die veranschlagten Kosten sich erhöhen. Dieses ist unter anderem mit dem Fördergeldgeber, dem Land SH, nochmals abzustimmen.
5	651	111029	566	7851000	Feuerw.2 Neub./koop.Leitstelle		1.500,0	1.073,4	345,0	14,5	0	Das Ergebnis der zweiten Machbarkeitsstudie ist mit Blick auf die Abweichungen vom B-Plan zu überprüfen und zu bewerten. Alternative Stellplatz-möglichkeiten sind zu evaluieren.
5	651	111029	360	7851000	Meesenring 8, Brandschutzsanierung		200,0		648,0	0,0	0	Die Aufstellung der EW-Bau ist nochmals verschoben worden, da die Fragen zu dem Schutz der Kulturgüter, zu den endgültigen Bedarfen und zum Energiemanagement noch in Klärung sind.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2020 T€	Ansatz 2021 T€	übertragene Reste nach 2022 T€	Ansatz 2022 T€	Umsetzungsstand 31.03.2022 T€	Zeitplan eingehalten?	Begründung für Abweichungen Stand 31.03.2022 (1. Zwischenbericht)
5	660	541001	625	7852000	Um- und Ausbau von Radwegen	1.900,0	2.300,0	873,7	2.600,0	152,7	1	Diverse Maßnahmen des Sammelkontos konnten bereits 2021 fertiggestellt werden. Aktuell wurden die Maßnahmen Moislinger Mühlenweg, Radweg St. Jürgen Ring fortgesetzt und befinden sich in der Bauausführung. Die Asphaltierung der letzten Radwegerampe an der Possehlbrücke soll nach Ostern 2022 erfolgen. Mit Ausgaben von fast 2,9 Mio. € konnten die Investitionen in den Geh- und Radwegeausbau weiter gesteigert werden.
5	660	542001	104	7852000	Neubau an den Schießständen	595,0	1.230,0	10,0	310,0	3,9	1	Die Maßnahme wurde fristgerecht im September 2021 fertiggestellt und muss nur noch schlussgerechnet werden.
5	660	543001	044	7852000	Neubau Bahnhofsbrücke	3.145,0	6.000,0	96,2	10.400,0	1.245,8	1	Die Maßnahme läuft wie geplant weiter. Auch für 2022 ist ein hoher Mittelabfluss eingeplant und die Maßnahme wird die geplanten HH- Mittel vollständig aufbrauchen.
5	660	544001	043	7852000	Moislinger Allee, 2.BA	2.380,0	1.200,0	733,4		813,1	1	Die Maßnahme ist bereits seit 2021 fertiggestellt und soll zeitnah schlussgerechnet werden.
5	660	541001	616	7816000	Kostenbeitrag DB/Bahnübergänge	188,7	500,0		150,0	65,0	0	Die Abrechnungen mit der DB dauern oft Jahre und werden oft auch mit einer starken Verzögerung von der Bahn durchgeführt. Es lässt sich daher nur sehr schwer planen, wann die Mittel tatsächlich abfließen. In diesem Jahr konnten keine Mittel mehr umgesetzt.
5	660	541001	631	7852000	Maria-Goeppert-Str./Bu Hochschulstadtteil		550,0	524,2	30,0	0,0	0	Die Entwurfsplanung zur Umverlegung der M.-Göppert-Str. ist fertiggestellt. Die Ausführungsplanung wird ebenfalls in diesem Jahr abgeschlossen, so dass die Realisierung der Maßnahme in 2023 erfolgt. Die Maßnahme dient zur Freistellung einer Fläche, die die Universität zum Bau eines Gebäudes erwerben will. Wann dies erfolgt, steht lt. Auskunft der Uni noch nicht fest.
5	660	541001	674	7852000	Stadtgrabenbrücke	127,5	500,0		200,0	27,1	1	Die Planung wird in 2022 weiter vorangetrieben. Derzeit ist ein konkreter Verlauf der Maßnahme schwer vorherzusehen. Der neue Entwurf befindet sich in der Bearbeitung.
5	660	541001	720	7852000	Beteiligung an Maßnahmen Dritter		500,0	239,4	500,0	35,2	1	Es konnten nicht alle Maßnahmen in 2021 abgerechnet werden. Die Mittel wurden nach 2022 übertragen und die Abrechnungen durchgeführt.
5	660	541001	724	7852000	Hüxtertorbrücke	85,0	515,0				1	2021 nur konsumtive Maßnahme für die Erneuerung der Kragarme zur Wiederbereitstellung der gesamten Brücke.
5	660	541001	763	7852000	Brücke Gut Mönkhof	35,0	500,0	388,2	100,0	258,5	1	Die Maßnahme wird in diesem Jahr fertiggestellt und die Mittel ausgegeben.
5	660	541001	764	7852000	Sanierung Breite Straße		550,0		700,0	1,4	0	Derzeit befindet sich eine Projektfreigabe auf dem Weg in die Gremien. Der Baubeginn soll weiter in 2023 liegen. Für 2022 werden voraussichtlich ausschließlich Planungskosten fällig.
5	660	541001	767	7852000	Ersatzneubau Brücke Brandenmühle		500,0		500,0	4,6	-1	Durch den großen Abstimmungsbedarf ist es erwartungsgemäß zu Verzögerungen in der Planung und Umsetzung gekommen. Für 2021 konnte nur ein unbedeutender Teil der Mittel abgerufen werden.
5	660	541001	772	7852000	Lauerhofstr/Schönkamp/Lützowstr.		613,0				0	Die Maßnahmen wurden nach erneuter Prüfung in den konsumtiven Teil der Straßenerhaltungsstrategie verschoben.
5	660	541001	775	7852000	Friedenstraße		506,0	276,3		6,1	1	Die Schlussrechnung liegt vor und wird nach der Prüfung angewiesen.
5	660	542001	077	7852000	Mühlentorbrücke	425,0	1.875,0	2.492,0		254,5	1	Die Ausschreibung wurde in 2 Lose getrennt. Bei Los 1 erfolgte kürzlich die Submission, es liegt derzeit ein Angebot vor, welches geprüft wird. Los 2 soll im Anschluss ausgeschrieben werden. Geplant ist die Fertigstellung der Behelfsbrücke bis 12/22.
5	660	544001	066	7852000	B75 Wallbrechtstraße		2.500,0	164,0		113,7	0	Die Maßnahme muss nur noch schlussgerechnet werden. Die Schlussrechnung befindet sich derzeit in der Prüfung.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2020 T€	Ansatz 2021 T€	Übertragene Reste nach 2022 T€	Ansatz 2022 T€	Umsetzungsstand 31.03.2022 T€	Zeitplan eingehalten?	Begründung für Abweichungen Stand 31.03.2022 (1. Zwischenbericht)
5	660	544001	067	7852000	B207 Berliner Straße		655,0				0	Fertiggestellt und abgerechnet.
5	660	573004	001	7851000	Parkpalette Travemünde Fahrenberg	150,0	500,0				0	Laut KWL erfolgte die fristgerechte Vergabe der Projektsteuerungsleistungen an das beauftragte Planungsbüro. Derzeit wird die funktionale Leistungsbeschreibung erstellt mit sämtlichen Anlagen für das VgV Verfahren. Eine Beauftragung ist für Ende 2022 vorgesehen. Mit Baubeginn wird im Ende des 3. Anfang des 4.Quartals 2023 mit Fertigstellung im 3.Quartal 2024 geplant.
5	660	541001	783	7852000	Sanierung Prassekstr.				700,0	5,9	1	Maßnahme aus dem Masterplan für 2022, Maßnahme wird derzeit ausgeschrieben und beauftragt.
5	660	541001	787	7852000	Sanierung Kruppstr.				500,0	9,1	1	Maßnahme aus dem Masterplan für 2022, Maßnahme wird derzeit ausgeschrieben und beauftragt.
5	660	542001	093	7852000	K15 Geniner Str.				1.270,0	0,0	1	Maßnahme aus dem Masterplan für 2022, Maßnahme wird ausgeschrieben und im laufenden Jahr beauftragt.
5	660	542001	148	7852000	Sanierung Moltkeplatz				574,9	1,6	1	Maßnahme aus dem Masterplan für 2022, Maßnahme wird ausgeschrieben und im laufenden Jahr beauftragt.
5	660	542001	145	7852000	Ersatzneubau Sandbergbrücke		50,0		500,0	0,0	0	Die Planung wurde an ein Ing. Büro vergeben. Derzeit laufen die Voruntersuchungen um über die künftige Planung entscheiden zu können. Der Baubeginn ist für Ende 2023, die Fertigstellung im Laufe des Jahres 2025 geplant.
5	660	544001	038	7852000	St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg Querung		55,0		550,0	550,0	0	Die Planungsleistung wurde im Januar 2022 vergeben. Abschluss ist ebenfalls in 2022 geplant.
5	660	541001	632	7852000	Jürgen-Wullenwever-Straße		100,0		1.200,0	1,2	1	Am 21.3.2022 erfolgte die Projektfreigabe durch den Bauausschuss. Die Planung kann fortgeführt werden. Die Umsetzung ist für 2023 vorgesehen.
5	660	542001	071	7852000	Baltische Allee/Umbau Kreisverkehr		180,0		800,0	0,0	1	Die Umplanung des Knotenpunkts muss noch verwaltungsintern abgestimmt werden. Dabei müssen zwischenzeitlich neu hinzugekommene Erschließungsprojekte bei der Dimensionierung des Knotens verkehrstechnisch berücksichtigt werden. Die Realisierung erfolgt frühestens in 2023. Die Fahrbahnsanierung im Rahmen des Masterplans wird jedoch in 2022 umgesetzt.
5	660	541001	999	7831000	Allgemeine Investitionstätigkeit		350,0		500,0	82,7	0	Es handelt sich hierbei um das Sammelkonto für Anschaffungen über 1.000 Euro, die Mittel werden in der Regel vollständig benötigt. Durch die langen Lieferzeiten bei Fahrzeugen kann jedoch nicht abgeschätzt werden, wie sich die Ausgaben in diesem Jahr entwickeln.
5	691	552001	075	7831000	Ersatz Schute T 11	510,0	490,0	436,3		56,7	-1	Nach Prüfung der Ausführungsplanung durch die Schiffbau- Klassifizierungsgesellschaft sind für Umplanungen und Planänderungen Neuberechnungen erforderlich die zu einer zeitlichen Verzögerung beim Baubeginn führen. Eine Mehrkostenvorlage ist in der Vorbereitung.
5	691	552001	083	7852000	Fi.-hfn Trave./Umgest. Hafenzone	1.300,0	995,0	76,5	1.500,0	69,0	0	Derzeit werden ein Bericht sowie eine Mehrkostenvorlage für die politischen Gremien erarbeitet.
5	691	552001	319	7852000	Konstink. Ern. Kaimauer K4/K5	500,0	1.322,5		577,0	0,0	0	Im Rahmen einer Instandhaltungsmaßnahme konnte die Befahrbarkeit der Gleise wiederhergestellt werden und kann für einen befristeten Zeitraum sichergestellt werden. Nach endgültiger Klärung u.a. der Eigentumsverhältnisse am Konstinkai erfolgt eine Planung für den Gesamtbereich von K4 bis K6.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	Bezeichnung	Ansatz 2020 T€	Ansatz 2021 T€	Übertragene Reste nach 2022 T€	Ansatz 2022 T€	Umsetzungsstand 31.03.2022 T€	Zeitplan eingehalten?		Begründung für Abweichungen Stand 31.03.2022 (1. Zwischenbericht)
5	691	552001	531	7852000	Skandinavienkai/Flächenausbau 2. BA	11.742,0	1.441,4	1.441,4		462,8	→	0	Aufgrund eines geringeren umzusetzenden Leistungsumfangs durch den Betreiber, werden die Mittel nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Die Maßnahme muss noch schlussgerechnet werden.
5	691	552001	552	7853000	Skandinavienkai/LED-Beleucht.	595,0	105,0			47,0	↑	1	Die letzten Schlussrechnungen sind beglichen worden.
5	691	552001	820	7852000	Hafenbahn, BÜ Mecklenb. Straße	1.220,0	183,0	490,6		389,4	→	0	Baulich ist die Maßnahme abgeschlossen, jedoch ist noch keine Freigabe erfolgt. Im Laufe der Umsetzung wurden mehr Leitungen, welche umgelegt werden mussten, vorgefunden, als dies selbst durch Probebohrungen absehbar war. Hierdurch sind Mehrkosten entstanden, welche durch die ausführende Firma erst später kommuniziert wurden, obwohl diese mehrfach durch die HL angefordert wurden. Derzeit wird eine entsprechende Mehrkostenvorlage erstellt.
5	691	552001	054	7851000	LP Baggers. Multifunktionsgeb.	85,0	500,0			0,0	→	0	Eine eventuelle Umsetzung eines Multifunktionsgebäudes wird im Rahmen der Planungen zur Maßnahme 083 - Fischereihafen Travemünde / Umgestaltung Hafenzone geprüft.
5	691	552001	509	7852000	Dalbensteg Anleger 5a		2.500,0			0,0	↑	1	Die Maßnahme wird im Rahmen der Maßnahme 543 Skandinavienkai Anleger 5PLUS umgesetzt. Die Mittel sind entsprechend dorthin verschoben.
5	691	552001	510	7852000	Dalbensteg Anleger 7		2.500,0			0,0	↑	1	Die Maßnahme wird im Rahmen der Maßnahme 543 Skandinavienkai Anleger 5PLUS umgesetzt. Die Mittel sind entsprechend dorthin verschoben.
5	691	552001	541	7852000	Skandinavienkai, Flächenausbau Südgate	10,0	715,0			0,0	→	0	Bis Ende 2021 lag der LPA keine Investitionsbestätigung des Betreibers vor.
5	691	552001	543	7852000	Skandinavienkai / Anleger 5	425,0	2.075,0	5.409,8	12.000,0	2.927,3	↑	1	Die Maßnahme liegt im Zeit- und Kostenplan.
5	691	552001	833	7852000	BHF Lsk, Ern. W50, W51, W52		520,0	841,3		2,4	→	0	Verzögerung bei Ausschreibung der Planungsleistungen im Umfang von ca. sechs Monaten durch komplexen Abstimmungsbedarf im Rahmen des Gesamtprojektes "Umgestaltung Kohlenhofkai".
5	691	552001	106	7852000	Kaimauer Kohlenhofkai				800,0	31,5	→	0	Der Ersatzneubau ist für 2023 geplant und die Mittel werden im Haushalt angemeldet. Aufgrund von Korrosionsschäden an der Spundwand und Versackungen wurden kurzfristige Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit durchgeführt.
5	691	552001	803	7852000	Bhf. Skandikai/Erw.3 Gleise				500,0	0,0	→	0	Verzögerung bei Ausschreibung der Planungsleistung zur Machbarkeitsstudie aufgrund Vorrang anderer Projekte
5	691	552001	834	7852000	Konstbhf Ern. W201, W202, W204		7,5		520,0	0,0	→	0	Aufgrund Änderungen im Förderrecht muss ein neuer Förderantrag gestellt werden. Dadurch Verzögerung bei der Planung und Verschiebung der Umsetzung.
5	691	552001	557	7852000	Skandikai, Landstrom		50,0		3.500,0	417,6	↑	1	Das Projekt liegt im Zeitplan. Voraussichtlich wird es günstiger ausfallen, als in der Planung angenommen.
5	691	552001	537	7852000	Skandikai/Bahnhof Gewerbegebiet Nord		100,0		1.000,0	5,2	↑	1	Die ersten Planungen sind angelaufen. Nachdem die Problematik 2. Zufahrt Travemünde dieses Projekt nicht mehr betrifft, werden die weiteren Planungen zügig vorangetrieben.
5	691	552001	551	7852000	Skandinavienkai/Pregate		400,0		2.000,0	15,4	↑	1	Im Rahmen dieser Maßnahmen laufen zwei Teilmaßnahmen (Railgate und Truckgate). Beide Maßnahmen liegen im Zeit- und Kostenplan.
						65.180,50	82.015,90	42.779,40	111.683,20	17.422,95			

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2021/10227-01-01
öffentlich

Lübeck, 21.04.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.100 - Büro der Bürgerschaft

Bearbeitung: Inga Thedens (E-Mail: inga.thedens@luebeck.de Telefon: 122-1012)

Bericht zu Antrag BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, SPD, CDU, FDP, Die LINKE, Freie Wähler & GAL Fraktion, Fraktion Die Unabhängigen: AT zu VO/2021/10227 Kinderbetreuung im Rathaus

Beratungsfolge:

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

Anlass:

Die Bürgerschaft hat dem Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, SPD, CDU, FDP, Die LINKE, Freie Wähler & GAL Fraktion und Fraktion Die Unabhängigen zur Kinderbetreuung im Rathaus am 17.06.2021 zugestimmt und den Bürgermeister damit beauftragt, einen Vorschlag für eine „Kinderbetreuung vor Ort“, d.h. in der Nähe des Sitzungsortes, für Kinder der Mitglieder der Bürgerschaft und der Ausschüsse zu entwickeln und dem Hauptausschuss zur Entscheidung vorzulegen.
Dabei sollten folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- die Zeiten der Bürgerschafts- und Ausschusssitzungen und die dazugehörigen Zeiten für Vorbesprechungen sollen berücksichtigt sein
- für Kinder bis zum Alter von 14 Jahren
- das Angebot soll bedarfsorientiert erfolgen
- es soll geprüft werden, wenn ein Kinderbetreuungsangebot stattfindet, wie „Gäste“ (Kinder von Zuschauer:innen)dieses ebenfalls in Anspruch nehmen können.

Bericht:

Das Büro der Bürgerschaft (BdB) wurde beauftragt, einen entsprechenden Vorschlag zu erarbeiten.

Die Mitglieder der Bürgerschaft sowie die bürgerlichen Mitglieder der kommunalpolitischen Gremien der Hansestadt Lübeck können für die Teilnahme an Gremien – und/oder Fraktionssitzungen gem. § 24 Abs. 1 Nr. 5 GO SH i.V.m. § 14 EntschVO eine entgeltliche Betreuung von Kindern in Anspruch nehmen und bekommen die entstandenen Kosten auf Antrag erstattet. Dieser Anspruch besteht per Gesetz.

Das BdB hat in den Jahren 2017-2021 auf Antrag insgesamt EUR 624, -- Kosten für Kinderbetreuung an ehrenamtlich Tätige erstattet.

Andere Personen, die nicht gewähltes Mitglied eines kommunalpolitischen Gremiums sind, können bei Teilnahme als Gast oder Zuschauer:in an einer Sitzung eines kommunalpolitischen Gremiums keinen Anspruch auf Erstattung von Kinderbetreuungskosten geltend machen oder ein Angebot zur Kinderbetreuung unentgeltlich in Anspruch nehmen, da hierfür die gesetzliche Grundlage fehlt.

Um die ehrenamtlich Tätigen dabei zu unterstützen, ihr politisches Engagement noch besser mit familiären Verpflichtungen in Einklang zu bringen, wird zu den schon vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten auf Inanspruchnahme einer entgeltlichen Kinderbetreuung das folgende ergänzende Unterstützungsangebot vorgeschlagen.

Sofern Unterstützung bei der Kinderbetreuung für die Teilnahme an einer Sitzung benötigt wird, kann sich der oder die anspruchsberechtigte ehrenamtlich Tätige mit einem Vorlauf von mind. 24 Stunden direkt an die für den jeweiligen Ausschuss zuständige Geschäftsführung, bzw. für die Sitzung der Bürgerschaft an das BdB wenden.

Das BdB sowie die Geschäftsführungen der Ausschüsse halten eine Liste mit qualifizierten Kindertagespflegepersonen vor, die sich bereiterklärt haben, für eine Kinderbetreuung – auch kurzfristig – zur Verfügung zu stehen.

Die Vor-Ort-Betreuung erfolgt in städtischen Räumlichkeiten in der Nähe des Sitzungsortes (voraussichtlich Rathaus oder VZM). Es wird für die Zeit der Betreuung ein ausreichend großer Raum – je nach Verfügbarkeit – bei der raumvergebenden Stelle reserviert und mit kindgerechtem Material (Spielzeugkiste, Malutensilien etc.) ausgestattet.

Für die Beauftragung der Kindertagespflegeperson nach Anmeldung eines Bedarfs sowie die Bereitstellung des Raumes inkl. Material für die Betreuung ist die jeweilige Geschäftsführung des betreffenden Ausschusses, bzw. für die Bürgerschaft das BdB verantwortlich.

Die angemessenen Kosten pro betreutem Kind werden von der Pflegeperson der Verwaltung direkt in Rechnung gestellt. Die Kosten werden aus dem Haushalt des BdB getragen.

Die Inanspruchnahme des Angebots ist freiwillig, den ehrenamtlich Tätigen steht es frei, eigenständig eine Kinderbetreuung im eigenen Haushalt zu organisieren und sich die entstandenen angemessenen Kosten vom BdB erstatten zu lassen.

Sofern es gewünscht wird, dass auch die Kinder noch nicht anspruchsberechtigten, aber an Kommunalpolitik interessierten Personen während der Teilnahme an einer Sitzung eines kommunalpolitischen Gremiums entsprechend des oben beschriebenen Vorschlags betreut werden sollen, ist dies möglich, wenn ein entsprechender Beschluss der Bürgerschaft gefasst wird und die Verwaltung mit der Umsetzung beauftragt wird.

Es handelt sich in diesem Fall um eine freiwillige Aufgabe, für die Mittel in den städtischen Haushalt eingestellt werden müssen, deren Höhe derzeit noch nicht beziffert werden kann, da noch keine Erkenntnisse zu einem möglichen Bedarf vorliegen.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2018/05640-01
öffentlich

Lübeck, 25.03.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Katja Elstner (E-Mail: katja.elstner@luebeck.de Telefon: 122-6428)

Bericht i. S. Antrag BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Vermittlungsbörse für Wohnraum

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.06.2022	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Im Januar 2018 wurde folgender Antrag VO/2018/05640 Vermittlungsbörse für Wohnraum von Bündnis 90/Die Grünen in der Bürgerschaft gestellt:

Der Bürgermeister möge die Einrichtung einer Beratungs- und Vermittlungsstelle für Wohnraum prüfen, wie sie bereits in anderen Städten eingerichtet ist, und bis Ostern berichten,

- wie bestehende Angebote der Wohnberatung, z.B. von Verbänden, eingebunden werden können,
- wann, wie und mit welchen Kosten eine solche Börse arbeiten kann.

Begründung:
In Lübeck besteht ein wachsender Bedarf an Ein- und Zwei-Zimmerwohnungen, viele Studierende oder Alleinstehende suchen eine kleine, günstige Wohnung. Durch Neubau allein kann der Bedarf nicht zeitnah gedeckt werden.

Gleichzeitig wird ein zunehmender Anteil von Einfamilienhäusern nur noch von ein oder zwei älteren Menschen bewohnt.

Diese Personen würden finanziell und ggf. auch bei der Pflege von Haus und Garten entlastet, wenn Wohnraum im Hause an Wohnungssuchende vermietet werden könnte.

Um beide Interessengruppen zusammenzubringen, soll eine Vermittlungsbörse für Wohnraum auf freiwilliger Basis mit Beratung hinsichtlich der Fördermöglichkeiten und der Art und Weise für ggf. notwendige entsprechende Umbauten eingerichtet werden.

Fördergelder des Landes können für diesen Zweck beantragt werden. Nach dem Mietgesetz gelten für Vermieter erleichterte Bedingungen. Mieterbund Lübeck, Haus & Grund Lübeck, der Seniorenbeirat sowie die Investitionsbank S-H können unterstützend beraten.

Bericht:

Einleitung

Die Situation auf dem Wohnungsmarkt ist, wie auch im Wohnungsmartktbericht 2021 dargestellt, angespannt. Es fehlen vor allem kleine Wohnungen und Wohnraum für große Familien. Dies spüren natürlich auch Studierende und Auszubildende, was auch das Studentenwerk Schleswig-Holstein bestätigt. Nachfolgend stellen wir die kommunalen Angebote und Handlungsfelder in diesem Kontext dar, werfen einen Blick auf die Möglichkeiten, durch Umbau oder Umzug Wohnraum zu schaffen, und beschreiben die Angebote für Student:innen mit besonderem Fokus auf „Wohnen für Hilfe“ des Studentenwerks Schleswig-Holstein.

Das kommunale Angebot „Wohnungsvermittlung“ und weitere kommunale Handlungsfelder

Der Bereich Soziale Sicherung kümmert sich bereits in vielfältiger Weise um die Belange von Menschen, die geeigneten bezahlbaren Wohnraum suchen:

Die Hansestadt Lübeck gehört zu den Städten, die eine Wohnungsvermittlung für geförderte Wohnungen vorhält. Eine Internetrecherche hat ergeben, dass die meisten Städte und Gemeinden keine eigene Wohnungsvermittlung haben, einige verlinken - u.a. unter dem Begriff „Wohnungsbörse“ - auf kommerzielle Angebote. Es gibt wenige Kommunen, die selbst eine Wohnraumbörse anbieten, bei der Privatvermieter freie Wohnungen melden können, teilweise begrenzt auf Geflüchtete. Diese Kommunen haben aber keine eigene Wohnungsvermittlung aufgrund von Benennungsrechten wie die Hansestadt Lübeck oder auch die Landeshauptstadt Kiel.

Im Rahmen der Wohnungsvermittlung der Hansestadt Lübeck werden geförderte Wohnungen, für die die Stadt ein Benennungsrecht hat, durch das Team Wohnraumförderung / Wohnungsvermittlung an wohnberechtigte wohnungssuchende Haushalte vermittelt. Derzeit sind ca. 1330 wohnungssuchende Haushalte in der Wohnungsvermittlung der HL gemeldet. Darunter sind auch viele Student:innen (4,9% der wohnungssuchenden Haushalte sind Auszubildende oder Studierende) und viele ältere Menschen (in 16,6% der wohnungssuchenden Haushalte ist mindestens ein Haushaltsmitglied 60 Jahre oder älter), die eine seniorengerechte Wohnung suchen.
Senior:innenhaushalte und Studierendenhaushalte bestehen überwiegend aus Einzelpersonen. Insgesamt sind ca. 53% der wohnungssuchenden Haushalte in der Wohnungsvermittlung Singlehaushalte.

Der Bereich Soziale Sicherung ist zudem im Rahmen des kommunalen Förderbudgets für die Schaffung von Wohnraum in Rahmen des SHWoFG (Gesetz über Wohnraumförderung in Schleswig-Holstein) steuernd tätig. Bei der Planung von gefördertem Wohnraum im Rahmen des Budgets wird nachdrücklich darauf hingewirkt, dass für die Personen bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird, die diese besonders benötigen. Das sind vor allem Wohnungen für einzelne Personen und Wohnraum für große Familien.

In den letzten Jahren hat sich der Bereich Soziale Sicherung aufgrund der aktuellen Erfordernisse und des oben aufgeführten bereits vorhandenen Angebots zudem stärker auf die Problemstellung Wohnraum für „Menschen mit besonderen Bedarfslagen“ insgesamt fokussiert und eine Vielzahl von Gesprächen mit dem Innenministerium, Verbänden und Trägern geführt.

Unter anderem ist Lübeck seit 3 Jahren Kooperationspartner im Projekt Frauen_Wohnen des Innenministeriums, bei dem es um die Vermittlung von Wohnraum an Frauen aus Frauenhäusern geht. In diesem Zusammenhang ist aufgrund des erfolgreichen Verlaufs des Projektes auch eine Koordinierungsstelle für die *Vermittlung von Wohnraum* für andere Personengruppen mit besonderen Bedarfslagen ins Gespräch gebracht worden.

Das Innenministerium hat zudem mittlerweile ein Förderprogramm für „Menschen mit besonderen Bedarfslagen“ im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus auf den Weg gebracht, dass gezielt die Versorgung dieser Zielgruppen mit Wohnraum voranbringen soll.

Eine Förderung für den Aufbau einer Wohnraumbörse ist nach Auskunft des Innenministeriums nicht vorgesehen.

Einfamilienhäuser: Schaffung von Wohnraum durch Umbau und Anreize für Umzug

Ein zunehmender Anteil von Einfamilienhäusern wird nur noch von ein oder zwei älteren Menschen bewohnt. Gleichzeitig suchen Studierende günstigen Wohnraum. Zielführend wäre es, beide Interessengruppen zusammenzubringen.

Durch den Umbau beispielsweise in Einfamilienhäusern könnte neuer Wohnraum z.B. für Untervermietung an Student:innen geschaffen werden. Wie in der Begründung des o.g. Antrags bereits angeführt, können Fördermittel für die zur Anpassung des Wohnraums erforderlichen Umbaumaßnahmen beantragt werden, hierfür stehen Landesmittel bei der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) zur Verfügung.

Haus und Grund bietet Beratungen zur Wohnraumanpassung und Fragen der Fördermöglichkeiten an. Das Thema spielt in den Beratungen bisher aber nur eine sehr untergeordnete Rolle. Zu Möglichkeiten der Wohnraumanpassung wird auch auf die bestehende Wohnberatung durch Wohnen im Alter e.V. hingewiesen, zu den Fördermöglichkeiten entsprechend auf das Angebot der IB.SH.

Anreize zum Umzug in kleinere Wohnungen, wenn der vorhandene Wohnraum zu groß geworden ist, sind verschiedentlich erprobt worden. In verschiedenen Kommunen wurden dabei Umzugshilfen, Organisation des kompletten Umzugs, Umzugsprämien etc. angeboten. Im Austausch mit anderen Kommunen und Wohnungsunternehmen aus verschiedenen Bundesländern wurde jedoch deutlich, dass diese Versuche gescheitert sind. Zum einen tun sich die vornehmlich älteren Bewohner:innen schwer, den vertrauten Wohnraum zu verlassen. Zum anderen ist es aufgrund der Situation auf dem Wohnungsmarkt schwer adäquaten neuen Wohnraum zu finden, der zudem noch mit erheblich höheren monatlichen (Miet-)Belastungen verbunden wäre.

Bestehende Wohnungsangebote für Student:innen

Es wurden in den zurückliegenden Jahren verschiedene Neubauten von Studentenwohnungen in Lübeck mit Wohnraumfördermitteln aus dem kommunalen Förderbudget gefördert. Neue Projekte können weiterhin gefördert werden.

Vorhandene Angebote für Studierende in Lübeck sind z.B.:

- 547 Studentenwohnheimplätze des Studentenwerks SH in 4 Wohnheimen, diese sind z. T. öffentlich gefördert
- StudentenWG, vermietet durch Lübecker Bauverein (11 4er WGen = 44 Plätze, öffentlich gefördert) und TRAVE (1 WG in der Innenstadt)
- Kommerzielle Angebote, wie z. B. Alte-Schule (ehemals Friedrich-List)
- Private Vermieter:innen

In Umsetzung befindliche bzw. geplante Angebote z.B.

- Kahlhorstraße, privater Anbieter
- Kastanienallee, privater Anbieter, öffentlich gefördert, 10 WE
- Studentenwohnheim am Bornkamp

Studentenwerk Schleswig-Holstein: Das Angebot „Wohnen für Hilfe“

Die in der Begründung des Antrags genannte Aspekt, wie man Studierende und Menschen mit freistehendem Wohnraum zusammenbringen kann, wird im Angebot „Wohnen für Hilfe“ vom Studentenwerk Schleswig-Holstein in Kiel umgesetzt:

Das Studentenwerk Schleswig-Holstein bietet das Programm „Wohnen für Hilfe“ an, dass Menschen, die Wohnraum zur Verfügung stellen möchten und Studierende zusammenbringt. Hierbei vermittelt das Studentenwerk SH, ist aber nicht selbst Vertragspartner.

Es werden Wohnpartnerschaftsabkommen zwischen Anbieter:innen und Wohnungssuchenden abgeschlossen. In Kiel gibt es eine Mitarbeiterin mit einer halben Stelle, die vom Studentenwerk, der Stadt Kiel und dem Bildungsministerium gemeinsam finanziert wird. Sie sieht sich die Unterkünfte an, lernt die Partner:innen persönlich kennen und vermittelt die Studierenden an die Wohnraumanbieter:innen. Das Projekt wird insbesondere von vielen internationalen Studierenden nachgefragt, die auf diesem Weg Sprache und Kultur lernen möchten. Die genaue Anzahl sowie die Dauer der entstehenden Wohnpartnerschaften sind nicht bekannt, da keine Weiterbetreuung durch das Studentenwerk erfolgt.

Derzeit werden Wohnungsangebote aus Lübeck aufgenommen und Interessierte für eine Wohnung in Lübeck können den Bewerberbogen ausfüllen. Die Mitarbeiterin in Kiel stellt dann telefonischen Kontakt zwischen diesen her. Eine persönliche Betreuung wie in Kiel erfolgt derzeit nicht.

Das Projekt wird in Kiel umfangreich beworben, u. a. in den Stadtteilanzeigern und auf der Homepage, mit Plakaten usw. mit entsprechenden Kosten.

Es werden max. ca. 40 bis 50 Partnerschaften im Jahr vermittelt, größere Zahlen an Vermittlungen sind laut Studentenwerk nicht realistisch, da weder so ein hohes Angebot an Wohnraum generiert werden kann noch eine so hohe Nachfrage besteht und die Vermittlung sehr zeitintensiv ist. Zudem ist ein längerer Vorlauf von ein bis zwei Jahren nötig, bis das Projekt gut läuft. In Kiel läuft „Wohnen für Hilfe“ jetzt seit 8 Jahren, Ziel in Kiel ist, dass das Projekt gut aufrechterhalten werden kann.

Um eine entsprechende Betreuung auch in Lübeck anbieten zu können, bräuchte es aus Sicht des Studentenwerks eine/n Mitarbeiter:in in Lübeck, der diese Arbeit vor Ort im Umfang von ca. einer halben Vollzeitstelle übernimmt. Bedarf wäre nach dortiger Einschätzung aufgrund der Wohnungsmarktsituation in der Hansestadt Lübeck vorhanden. Das Studentenwerk Schleswig-Holstein hat seine Bereitschaft signalisiert, das Projekt „Wohnen für Hilfe“ auch auf die Hansestadt Lübeck auszudehnen, wenn die Finanzierung der für diese Aufgabe erforderlichen halben Stelle sichergestellt wird.

Allerdings weist das Studentenwerk auch darauf hin, dass es sich um ein Zusatzangebot zu den bestehenden und neu zu bauenden Wohnheimplätzen handelt.

Seit Dezember 2020 gibt es eine gemeinsame Absichtserklärung der Hochschulen, des Studentenwerks und der Hansestadt Lübeck, dass zur Deckung der Bedarfslücke bei Wohnungen für Studierende weitere Flächen geprüft werden sollen, inwieweit diese für studentisches Wohnen zur Verfügung gestellt werden können, zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Studierendenwohnungen, die im Bornkamp/Schärenweg entstehen werden.

Abschließende Bemerkung und weiteres Vorgehen

Der Bereich Soziale Sicherung bietet mit der Wohnungsvermittlung wie oben beschrieben ein klar umrissenes Angebot für geförderten Wohnraum an, das deutlich von kommerziellen Angeboten der Wohnungsvermittlung abgegrenzt ist. Grundlage hierfür ist das SHWoFG. Ein Förderprogramm des Landes zum Aufbau einer Wohnraumbörse durch Kommune oder freie Träger gibt es daher folgerichtig nicht.

So hat die Recherche in anderen Städten und Kreisen auch ergeben, dass es nur wenige Wohnraumbörsen gibt, die bei genauerem Hinschauen häufig nur eine Verlinkung auf kommerzielle Angebote sind. Wenige kommunale Wohnraumbörsen sind begrenzt auf Geflüchtete. Die Landeshauptstadt Kiel hat wie Lübeck ausschließlich eine kommunale Wohnungsvermittlung.

Aus Sicht des Bereichs Soziale Sicherung erscheint es sinnvoll, Angebote für verschiedene Personengruppen mit besonderen Bedarfslagen zu koordinieren und sich nicht auf einzelne Gruppen wie z. B. Student:innen oder ältere Menschen in zu großen Häusern zu fokussieren. Diese fachliche Einschätzung wird auch weiterhin in Richtung Innenministerium deutlich gemacht.

Das Innenministerium hat zudem wie oben dargestellt ein Förderprogramm im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus auf den Weg gebracht, dass gezielt die Versorgung von Personengruppen mit besonderen Bedarfslagen mit Wohnraum voranbringen soll. In Gesprächen mit dem Land werden wir auch weiterhin darauf hinweisen, dass eine mögliche Koordinierungsstelle für die Vermittlung von Wohnraum für „Personengruppen mit besonderen Bedarfslagen“ zielführend sein könnte.

Beim Projekt „Wohnen für Hilfe“ des Studentenwerks Schleswig-Holstein handelt es sich um ein mögliches Zusatzangebot, das sich konzeptionell ebenfalls deutlich von einer kommerziellen Wohnraumbörse unterscheidet und für Anbieter von Wohnraum und Studierende gleichermaßen positive Auswirkungen hätte. Hierfür wäre eine halbe Planstelle für den Aufbau dieser Arbeit in Lübeck erforderlich. Sofern dies durch die Hansestadt Lübeck sichergestellt würde, stünde das Studentenwerk Schleswig-Holstein als möglicher Partner für Verhandlungen zur Verfügung.

Wenn diese Option weiterverfolgt werden soll, wären in einem nächsten Schritt die konkreten qualitativen und quantitativen Erfahrungen mit dem Projekt in Kiel vertieft zu betrachten. Mit Blick auf die prozesshafte Umsetzung des Gesamtkonzeptes *Leben und Wohnen im Alter - Älterwerden in Lübeck* wäre „Wohnen mit Hilfe“ als generationsübergreifendes und - verbindendes Angebot sinnvoll.

Anlagen:

./.

Senator Sven Schindler

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11039
öffentlich

Lübeck, 05.04.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Mandy Möller (E-Mail: mandy.moeller@luebeck.de Telefon: 122-3917)

Änderung der Stadtverordnung über das Landschaftssschutzgebiet "Travemünder Winkel" in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Durch die vorstehend genannte Änderungsverordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ wird ein Teilbereich mit einer Größe von ca. 67,06 ha aus dem bestehenden Landschaftssschutzgebiet entlassen.
Die Entlassung der Fläche dient der Ermöglichung der Wohnbebauung im Zuge der Realisierung des Bebauungsplanes „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ Am Dreilingsberg“ mit der dazugehörigen 134. Änderung des Flächennutzungsplanes.

Bericht:
Ausgangssituation:
Das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ wurde durch die Stadtverordnung vom 21.06.1996 unter Schutz gestellt. Diese Stadtverordnung soll aufgrund von Bebauungsabsichten (Bebauungsplan „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ AmDreilingsberg“) geändert werden.

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ Am Dreilingsberg“ mit der dazugehörigen 134. Änderung des Flächennutzungsplanes ein Wohngebiet zu entwickeln, was jedoch Flächen in die Planung aufnimmt, die Bestandteil des Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ sind.

Daher sollen ca. 67,06 ha aus dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) entlassen werden (Gemarkung Gneversdorf, Flur 1, Flurstücke 54/9 (tlw.); Gemarkung Travemünde, Flur 2, Flurstück 4/10 tlw.; Gemarkung Teutendorf, Flur 3, Flurstücke 23/2, 23/6, 23/8, 27/1, 27/2, 27/4, 27/5, 27/6, 27/14, 27/15, 27/21, 39/5, 39/6 tlw., 44/23, 44/24 tlw., 46/39 tlw., 49/3, 49/6 tlw., 49/7, 57/8, 57/11, 57/16, 158/33 tlw., 161tlw. und Gemarkung Teutendorf, Flur 4, Flurstück 27/9 tlw. und 20/142tlw).

Die Entlassungsfläche ist in der anliegenden Karte mit einer karierten Schraffur,

gekennzeichnet (vgl. Anlage 2).
Die neue Größe des LSG beträgt danach 1.282,94 ha.

Bewertung der Entlassungsflächen:
Der Hauptgrund für die geplante Entlassung aus dem Landschaftsschutz ist der dringende Wohnbauflächenbedarf der Hansestadt Lübeck. Dieser wurde in mehreren Konzepten dargelegt und quantifiziert.

Darauf aufbauend erfolgten Flächenpriorisierungen für die Baulandentwicklung in den nächsten Jahren:

- Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030: In dem 2015 von der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“, das 2016 überarbeitet wurde, wurden Suchräume für die Wohnbauflächenentwicklung identifiziert und bewertet. Im Anhang III des Stadtentwicklungskonzepts ist der südliche Teil der geplanten Entlassungsflächen unter der Bezeichnung W 20 „Neue Teutendorfer Siedlung“ als prioritär umzusetzende Wohnbaufläche aufgeführt.

- Wohnungsmarktbericht 2020:
  Gemäß dem letzten Wohnungsmarktbericht 2020 (Stand: November 2020) besteht in Lübeck ein zusätzlicher Bedarf von min. 5.300 Wohneinheiten bis in das Jahr 2040. Die in den nächsten Jahren voraussichtlich anhaltenden Zuzüge lassen eine kontinuierlich ansteigende Bevölkerungsentwicklung erwarten.

  Der Wohnungsmarktbericht geht aufgrund der demographischen Struktur der Bevölkerung und der zu erwartenden Singularisierungseffekte von einem Bedarfsschwerpunkt im Bereich des Geschosswohnungsbaus aus. Gleichwohl wird auch für die nächsten Jahre ein Bedarf an Einfamilienhausgrundstücken gesehen, um insbesondere junge Familien am Ort halten bzw. entsprechende Zuzüge generieren zu können. Das im Plangebiet für die Neue Teutendorfer Siedlung vorgesehene breite Spektrum an Wohnformen (ca. 560 Wohneinheiten, davon ca. 250 WE im Geschosswohnungsbau) trägt wesentlich zur Deckung des dringenden Wohnungsbedarfs bis 2040 bei. Dementsprechend wird der Standort im Wohnungsmarktbericht als mittelfristig für eine Bebauung zur Verfügung stehende Wohnbaufläche berücksichtigt.

Die nördlich an das geplante Baugebiet „Neue Teutendorfer Siedlung“ angrenzenden Flächen sind noch nicht Gegenstand des Wohnungsmarktberichtes, da es sich um langfristige Potenzialflächen handelt, welche im Rahmen der Flächennutzungsplanung geprüft werden. Bei den im Wohnungsmarktbericht aufgezeigten Potentialflächen handelt es sich sowohl um Maßnahmenflächen der Innenentwicklung wie auch um Flächen an den äußeren Siedlungsrändern. Da in Travemünde die Flächenpotenziale im Innenbereich nicht ausreichen, den Wohnflächenbedarf zu decken, wird die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich notwendig. Das geplante Wohngebiet ist (trotz der derzeitigen Lage im Landschaftsschutzgebiet) gut für eine Siedlungsflächenerweiterung geeignet, da es über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügt und den bisherigen Siedlungsbereich sinnvoll arrondieren kann. Daher wird die Entwicklung von Wohnbauflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans insbesondere zur Deckung des Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck für dringend erforderlich erachtet. Die nördlich an das geplante Baugebiet angrenzenden Flächen haben langfristig betrachtet ebenfalls das Potential für eine bauliche Entwicklung, da sie gleichfalls infrastrukturell günstig liegen.

Aus Perspektive des Landschaftsschutzes bilden die ehemalig intensiv genutzten Ackerflächen zwischen geplanter nördlicher Siedlungskante der Neuen Teutendorfer Siedlung und den Straßenverkehrsflächen der B 75 keine zwingend schutzbedürftigen Landschaftselemente, die einer Aufrechterhaltung der Unterschutzstellung dringend bedürfen (hierzu wird insbesondere auf die Ausführungen des Gutachtens der Landschaftsarchitekten Andresen Stand: 12.05.2021 S. 11-13 in der Anlage 2 verwiesen).

Vor diesem Hintergrund kann die UNB die Entlassung eines Teilbereiches (ca. 67,06 ha) aus dem Landschaftsschutz als vertretbar bewerten.

Sonstige Änderungen/Aktualisierungen
Zu § 2 Abs. 1 Nr. 1: Diese Änderung ist notwendig, da sich durch die Entlassung eine Änderung der Flächengröße ergibt.

Zu § 2 Abs. 1 Nr. 2, 3: Diese Änderungen sind notwendig, da sich durch die Entlassung von Flächen eine Änderung des Grenzverlaufes ergibt. Damit diese auf der Karte klar erkennbar ist, wird die bestehende Karte gegen eine neue Karte mit einem neuen Maßstab1: 25.000 mit dem aktuellen Grenzverlauf ausgetauscht.

Zu § 2 Abs. 1 Nr. 4: Diese Änderung ist notwendig, da im Rahmen dieses Verfahrens festgestellt wurde, dass die richtige Abgrenzungskartennummer nicht in der damaligen Verordnung veröffentlicht wurde.

Zu § 2 Abs. 1 Nr. 5 Diese Änderungen sind notwendig, da sich durch die Entlassung von Flächen eine Änderung des Grenzverlaufes ergibt. Damit diese auf den Abgrenzungskarten klar erkennbar ist, werden die entfallenden Flächen schwarz durchgekreuzt.

Zu § 2 Abs. 2 - 5:
Im Rahmen des Entlassungsverfahrens wurde die Chance genutzt, die in der Verordnung erwähnten gesetzlichen Grundlagen an die aktuelle Gesetzeslage und Währung anzupassen.

Änderungsverfahren:
Die untere Naturschutzbehörde (UNB) führt dieses Änderungsverfahren auf der Grundlage der §§ 22 und 26 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. §§ 15, 19 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) durch.

Aufgrund der Feststellung, dass im Jahr 1996 eine falsche Abgrenzungskartennummer im Verordnungstext genannt wurde, ist eine öffentliche Auslegung gem. § 19 Abs. 2 LNatSchG durchgeführt worden. Diese Auslegung fand zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung im Rahmen des Bebauungsplanes „32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung/ Am Dreilingsberg“ und in den Räumen der Stadtplanung statt.

Die öffentliche Auslegung für den Zeitraum (28.07.-27.08.2021) wurde am 26.07.2021 öffentlich bekanntgegeben. Jedermann hatte bis zu zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungszeit die Möglichkeit, bei der unteren Naturschutzbehörde eine Stellungnahme schriftlich oder zur Niederschrift abzugeben.

Darüber hinaus hat die UNB vor Erlass der Verordnung die anerkannten Naturschutzvereinigungen gem. § 63 Abs. 2 BNatschG angehört. Diese Beteiligung erfolgte mit Schreiben vom 19.11.2021. Es wurde eine Frist zur Stellungnahme bis 17.12.2021 eingeräumt.
Im Rahmen der Auslegung gem. § 19 Abs. 2 LNatSchG und der Beteiligung gem. § 63 Abs. 2 BNatSchG wurden keine Einwendungen oder Anregungen vorgebracht. Stellungnahmen sind keine eingegangen.

Ergebnis
Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass die UNB nach den vorgenommenen Prüfungen die Verordnung (s. Anlage 4) zur Änderung der Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ erlassen kann.

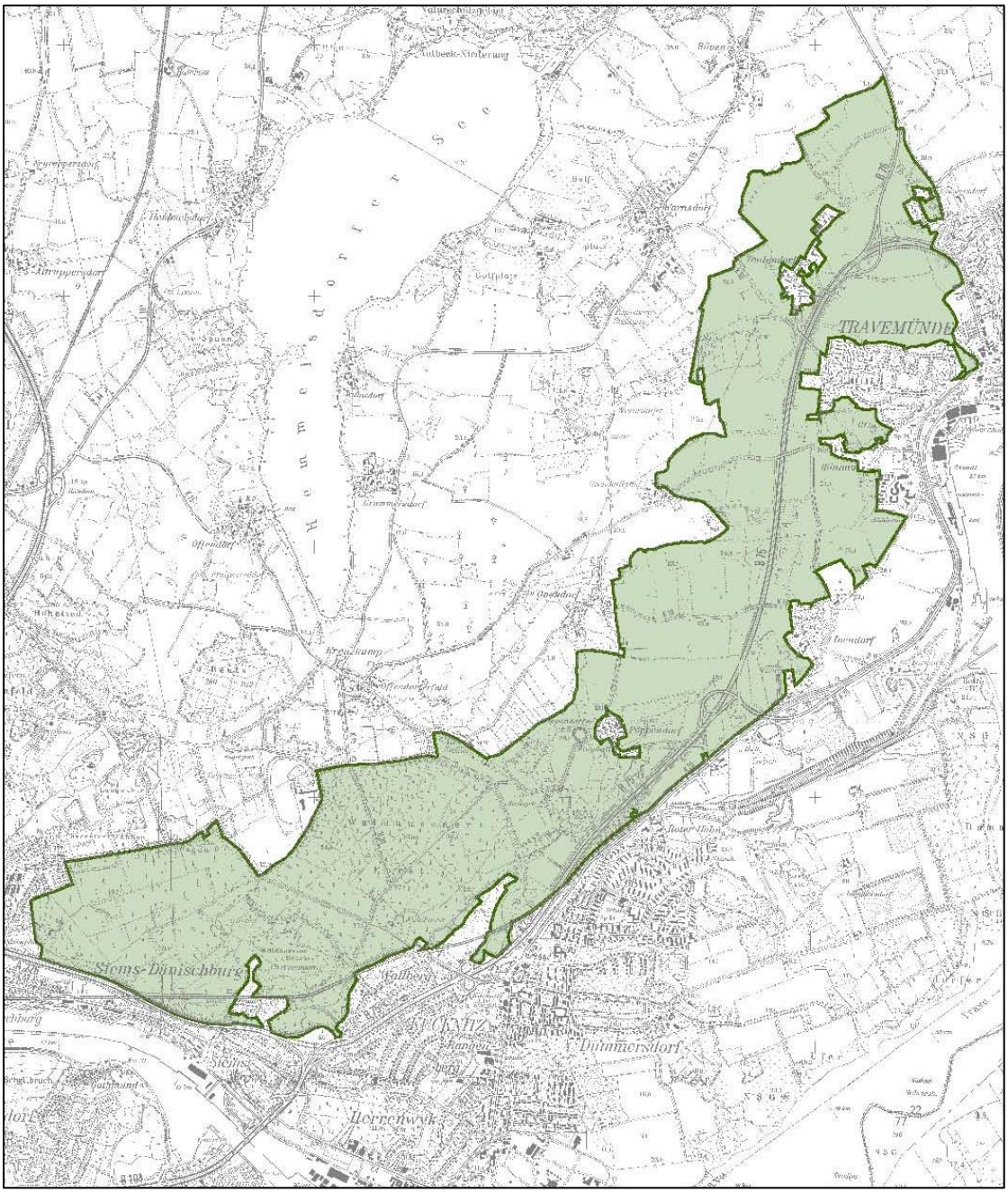
Anlagen:
Anlage 1 – Gutachten Planungsbüro Andresen
Anlage 2 – Karte Entlassungsfläche
Anlage 3 - Verordnungstext

Anlage 4 - Verordnungskarte

Senator Ludger Hinsen

Landschaftsschutzgebiet LSG
„Travemünder Winkel“

Entlassung einer Teilfläche im Zuge der 134. Änderung des Flächennutzungsplanes und des B-Planes 32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg



Stand: 12.05.2021

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Aufgabenstellung	1
2.	Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“	1
2.1	Schutzgebiet	1
2.2	Schutzzweck des LSG	3
2.3	Zulässige und unzulässige Handlungen im LSG	3
3.	Geplante Entlassung von Teilflächen aus dem LSG	4
3.1	Begründung für die Entlassung von Flächen aus dem LSG	4
3.2	Geplantes Wohnbauvorhaben „Neue Teutendorfer Siedlung“ (B-Plan 32.61.00)	5
3.3	Geplante Änderung des Flächennutzungsplanes	8
3.4	Lage und Größe der zu entlassenden LSG-Fläche	10
3.5	Bestand und Bewertung der zu entlassenden LSG-Fläche	11
3.5.1	Boden/Wasser	11
3.5.2	Klima/Luft	11
3.5.3	Pflanzen/Tiere	11
3.5.4	Landschafts- und Ortsbild, Erholungseignung	12
3.6	Auswirkungen	13
3.6.1	Auswirkungen durch die Baulandentwicklung	13
3.6.2	Auswirkungen auf Schutzzwecke des (verbleibenden) LSG	13
4.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich B-Plan 32.61.00	14
4.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung	14
4.2	Maßnahmen zum Ausgleich	15
5.	Literatur und Quellen	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: LSG „Travemünder Winkel“ und Lage des geplanten Wohngebietes Neue Teutendorfer Siedlung 2
Abbildung 2: B-Plan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung (Stand: Mai 2021) 5
Abbildung 3: Städtebaulicher Entwurf zum B-Plan 32.61.00 (Stand: Nov. 2019) 7
Abbildung 4: Geltender Flächennutzungsplan (Ausschnitt mit Geltungsbereich B-Plan 32.61.00) 8
Abbildung 5: Geplante 134. Änderung des Flächennutzungsplans 9
Abbildung 6: Lageplan LSG-Entlassungsflächen 10

Anhang

Anlage 1: Lageplan LSG Travemünder Winkel mit geplanten Entlassungsflächen

1. Anlass und Aufgabenstellung

Mit dem aktuell laufenden Planverfahren zum Bebauungsplan 32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg sowie der zugehörigen 134. Änderung des Flächennutzungsplanes soll Planungsrecht für eine bauliche Erweiterung am nordwestlichen Ortsrand von Travemünde geschaffen werden. Geplant sind ca. 560 Wohneinheiten, die von der Straße „Am Dreilingsberg“ erschlossen werden.

Darüber hinaus soll im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanverfahrens geprüft werden, ob in dem Bereich zwischen dem geplanten Baugebiet und der B 75 langfristig weitere bauliche Entwicklungen ermöglicht werden können.

Da das geplante Wohngebiet Neue Teutendorfer Siedlung sowie die nördlich angrenzenden Flächen in Gänze im Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Travemünder Winkel“ liegen, müssen diese aus dem LSG entlassen werden. Zu diesem Zweck ist eine Änderung der Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck vom 21.06.1996 erforderlich.

Das dafür erforderliche förmliche Verfahren nach § 19 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) i.V.m. § 22 Abs. 2 Satz 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) wird parallel zum o.g. Bauleitplanverfahren durchgeführt. Das LSG-Änderungsverfahren muss vor dem abschließenden Beschluss über die FNP-Änderung und vor dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan abgeschlossen sein, damit die 134. Änderung des Flächennutzungsplanes genehmigt werden und der parallel aufgestellte Bebauungsplan 32.61.00 rechtskräftig werden kann.

2. Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“

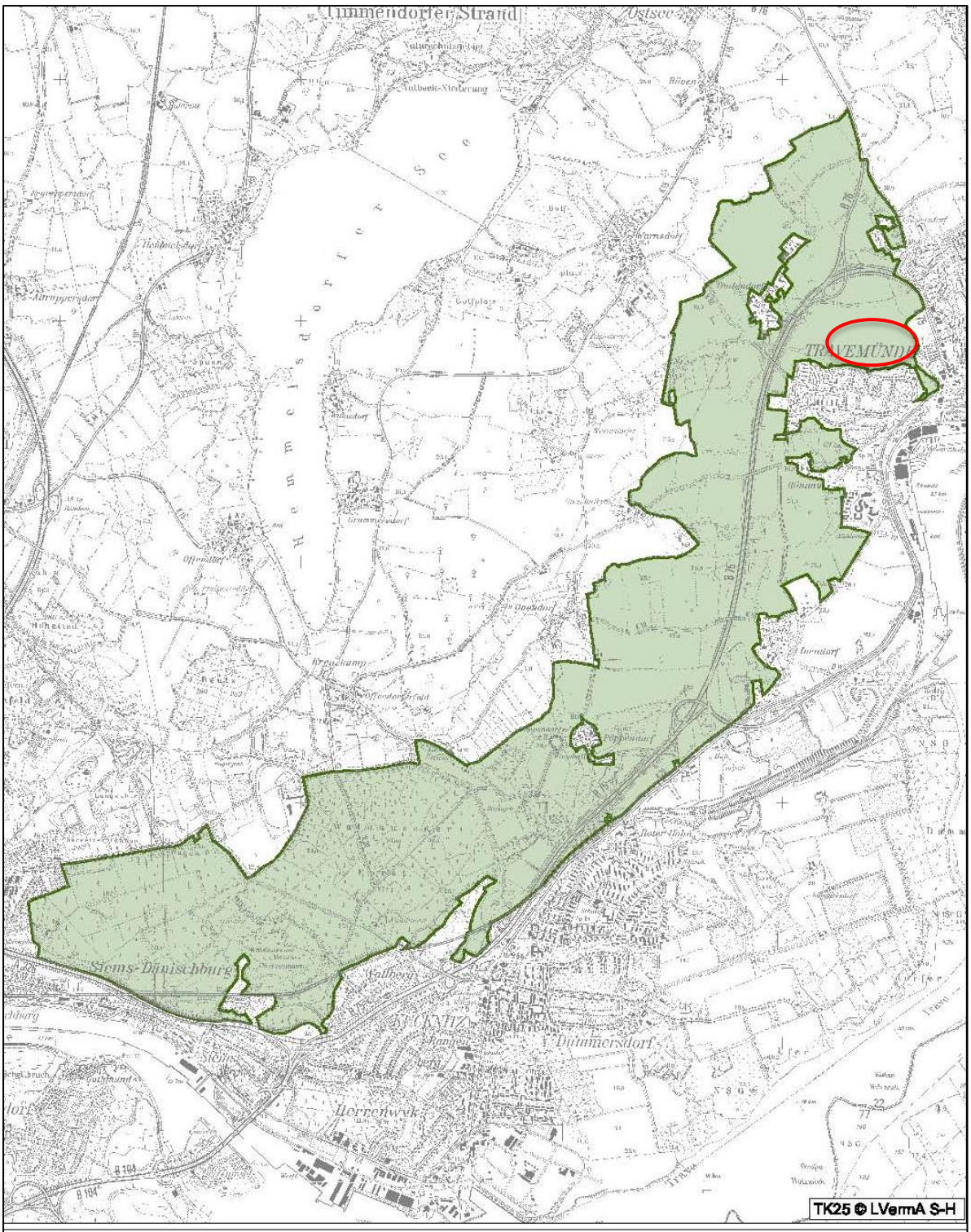
2.1 Schutzgebiet

Das Landschaftsschutzgebiet wurde mit der Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck vom 21.06.1996 formal zum Schutzgebiet erklärt. Es liegt im Nordosten der Hansestadt Lübeck und umfasst eine Fläche von ca. 1.350 ha.

Das LSG erstreckt sich über die Waldgebiete Dänischburg-Koppeln und Waldhusener Forst sowie die östlich daran angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen bis zur westlichen Grenze des LSG „Brodtener Winkel“ (s. Abb. 1).

Im Bereich der geplanten Entlassungsflächen verläuft die derzeitige LSG-Grenze unmittelbar am Ortsrand der bestehenden Teutendorfer Siedlung – hier verläuft auch die Moorbek - bzw. weiter nach Norden entlang der westlichen Bebauungskante der Siedlung „Am Dreilingsberg“ bzw. des gleichnamigen Gewerbegebietes bis zur B 75.

Die sog. Mönchswiese, ein naturnaher Niederungsbereich am Unterlauf der Moorbek, ist Bestandteil des LSG.



Abgrenzung des Landschaftschutzgebietes "Travemünder Winkel"

0.5 0 0.5 1 Kilometer

N

Hansestadt Lübeck
Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Verordnung vom 21.06.1996

Abbildung 1: LSG „Travemünder Winkel“ und Lage des geplanten Wohngebietes Neue Teutendorfer Siedlung

2.2 Schutzzweck des LSG

In der o.g. Stadtverordnung ist in § 3 der Schutzzweck genannt.

„(1) Die Unterschutzstellung dient:

1. der Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Regenerationsfähigkeit der Naturgüter durch Sicherung der vorhandenen naturnahen Landschaftselemente. Die zahlreichen schutzwürdigen Biotope wie Niedermoore, Feuchtbereiche, Feldgehölze, Knicks, Still- und Fließgewässer, aber auch die zusammenhängenden, überwiegend naturnah forstwirtschaftlich genutzten Flächen sind prägende Bestandteile dieser Landschaft und bedürfen eines besonderen Schutzes. Feuchtgebiete wie der Waldhusener Moorsee und eine Reihe von Bruchwäldern, sind von großer Bedeutung als Laich- und Lebensraum für Amphibien und der sonstigen wassergebundenen Fauna. Der Wechsel zwischen offenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen mit gehölzbestimmten Biotopen und geschlossenen Waldflächen soll als Lebensgrundlage für an die reich strukturierte Kulturlandschaft angepasste Tierarten dauerhaft gesichert werden. Hierfür sollen Nutzungen extensiviert und das Biotopverbundsystem verbessert werden.

2. der Sicherung der Vielfalt und Eigenart des Bildes der hügeligen, eiszeitlich geprägten Landschaft einschließlich der vor- und frühgeschichtlichen Stätten. Die naturnahen Waldbestände des Waldhusener Forstes, die bewaldeten Flächen um den Waldhusener Moorsee und nordöstlich von Dänischburg sowie die offene, landwirtschaftliche Kulturlandschaft mit ihren zahlreichen naturnahen Landschaftselementen sind bestimmend für das Bild dieses Landschaftsraumes, der insgesamt eine typische Schleswig-Holsteinische Knicklandschaft darstellt. Die hügelige, kleingewässerreiche Moränenlandschaft im Randbereich des Naturraumes "Lübecker Becken" besitzt historisch und geomorphologisch wertvolle Landschaftselemente wie das Gelände des Waldhusener Forsthauses oder das Groß-Steingrab Waldhusen, den Os von Pöppendorf und den Waldhusener Moorsee, die im Verbund mit ihrem landschaftlichen Umfeld erhalten bleiben sollen. Die forst- und landwirtschaftliche Bodennutzung war prägend für den Charakter dieser Landschaft und soll erhalten bleiben. Verbesserungen des Landschaftsbildes werden durch Nutzungsextensivierungen, die Förderung des Grünlandanteils, durch naturnahe Aufforstungen mit heimischen, standortgerechten Baumarten, natürliche Bewaldung und Maßnahmen zur Regeneration der ehemaligen Niedermoore angestrebt.

3. dem Erhalt der Landschaft für eine naturverträgliche Erholung. Das Landschaftsschutzgebiet ist durch seinen Waldreichtum, durch seine strukturreiche, offene Landschaft und seine in großen Teilen moorigen Areale gekennzeichnet. Es besitzt durch seinen Strukturreichtum ein bedeutendes Potential für die naturnahe Freizeitgestaltung und bietet eine hohe Erholungsqualität für die Bevölkerung der nahen Siedlungs- und Fremdenverkehrsregionen. Diese Funktion gilt es zu sichern und weiterzuentwickeln.

(2) Das Landschaftsschutzgebiet ist unter Würdigung des Absatzes 1 zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln.“

2.3 Zulässige und unzulässige Handlungen im LSG

In § 4 der LSG-Verordnung sind verbotene Handlungen, in § 5 Voraussetzungen für Ausnahmen sowie in § 6 zulässige Handlungen definiert. Die geplanten Baulandausweisungen sind mit den Inhalten dieser Paragraphen nicht vereinbar, so dass nur eine Entlassung aus dem Landschaftsschutz die rechtliche Voraussetzung für die geplante bauliche Entwicklung schaffen kann.

3. Geplante Entlassung von Teilflächen aus dem LSG

3.1 Begründung für die Entlassung von Flächen aus dem LSG

Der Hauptgrund für die geplante Entlassung aus dem Landschaftsschutz ist der dringende Wohnbauflächenbedarf der Hansestadt Lübeck. Dieser wurde in mehreren Konzepten dargelegt und quantifiziert. Darauf aufbauend erfolgten Flächenpriorisierungen für die Baulandentwicklung in den nächsten Jahren:

Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030:

In dem 2015 von der Hansestadt Lübeck erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“, das 2016 überarbeitet wurde, wurden Suchräume für die Wohnbauflächenentwicklung identifiziert und bewertet.

Im Anhang III des Stadtentwicklungskonzepts ist der südliche Teil der geplanten Entlassungsflächen unter der Bezeichnung W 20 „Neue Teutendorfer Siedlung“ als prioritär umzusetzende Wohnbaufläche aufgeführt.

Wohnungsmarktbericht 2020:

Gemäß des aktuellen Wohnungsmarktberichts 2020 (Stand: November 2020) besteht in Lübeck ein zusätzlicher Bedarf von min. 5.300 Wohneinheiten bis in das Jahr 2040. Die in den nächsten Jahren voraussichtlich anhaltenden Zuzüge lassen eine kontinuierlich ansteigende Bevölkerungsentwicklung erwarten. Der Wohnungsmarktbericht geht aufgrund der demographischen Struktur der Bevölkerung und den zu erwartenden Singularisierungseffekten von einem Bedarfsschwerpunkt im Bereich des Geschosswohnungsbaus aus. Gleichwohl wird auch für die nächsten Jahre ein Bedarf an Einfamilienhausgrundstücken gesehen, um insbesondere junge Familien am Ort zu halten bzw. entsprechende Zuzüge zu generieren.

Das im Plangebiet für die Neue Teutendorfer Siedlung vorgesehene breite Spektrum an Wohnformen (ca. 560 Wohneinheiten, davon ca. 250 WE im Geschosswohnungsbau) trägt wesentlich zur Deckung des dringenden Wohnungsbedarfs bis 2040 bei. Dementsprechend wird der Standort im aktuellen Wohnungsmarktbericht als mittelfristig für eine Bebauung zur Verfügung stehende Wohnbaufläche berücksichtigt.

Die nördlich an das geplante Baugebiet „Neue Teutendorfer Siedlung“ angrenzenden Flächen sind noch nicht Gegenstand des Wohnungsmarktberichtes, da es sich um langfristige Potenzialflächen handelt, welche im Rahmen der Flächennutzungsplanung geprüft werden.

Bei den im Wohnungsmarktbericht aufgezeigten Potentialflächen handelt es sich sowohl um Maßnahmenflächen der Innenentwicklung wie auch um Flächen an den äußeren Siedlungsrändern. Da in Travemünde die Flächenpotenziale im Innenbereich nicht ausreichen, den Wohnflächenbedarf zu decken, wird die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich notwendig. Das geplante Wohngebiet ist trotz der Lage im Landschaftsschutzgebiet gut für eine Siedlungsflächenerweiterung geeignet, da es über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügt und den bisherigen Siedlungsbereich sinnvoll arrondieren kann. Daher wird die Entwicklung von Wohnbauflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans insbesondere zur Deckung des Wohnbedarfs der Hansestadt Lübeck für dringend erforderlich erachtet.

Die nördlich an das geplante Baugebiet angrenzenden Flächen haben langfristig betrachtet ebenfalls das Potential für eine bauliche Entwicklung, da sie gleichfalls infrastrukturell günstig liegen.

Aus Perspektive des Landschaftsschutzes bilden die ausgeräumten Ackerflächen zwischen geplanter nördlicher Siedlungskante der Neuen Teutendorfer Siedlung und den Straßenverkehrsflächen der B 75 keine zwingend schutzbedürftigen Landschaftselemente, die einer Aufrechterhaltung der Unterschutzstellung dringend bedürfen.

3.2 Geplantes Wohnbauvorhaben „Neue Teutendorfer Siedlung“ (B-Plan 32.61.00)

Verfahrensstand:

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 32.61.00 – Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg – wurde im Mai 2018 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst. Gegenstand der Vorlage waren Zielkennziffern zur Anzahl der Wohneinheiten und zum Wohnungsmix und der Auftrag an die Verwaltung, auf dieser Grundlage ein städtebauliches Gutachterverfahren durchzuführen. Zur Ermittlung des städtebaulichen Entwurfs wurde im Sommer 2018 ein städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt.

Mit diesem Entwurf wurde im Juli 2019 die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Im November und Dezember 2019 erfolgte die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. In diesem Rahmen fand am 27.11.2019 eine öffentliche Veranstaltung zur Information und zur Erörterung der Ziele des Bebauungsplanentwurfs im Gesellschaftshaus in Travemünde statt.

Nach Prüfung und Auswertung der Stellungnahmen aus den bisherigen Beteiligungsverfahren wurden der Entwurf des Bebauungsplanes und der des Flächennutzungsplanes überarbeitet. Der überarbeitete Bebauungsplanentwurf ist Grundlage für die derzeit stattfindende Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren erfolgt die 134. Änderung des Flächennutzungsplanes (s. Kap. 3.3).

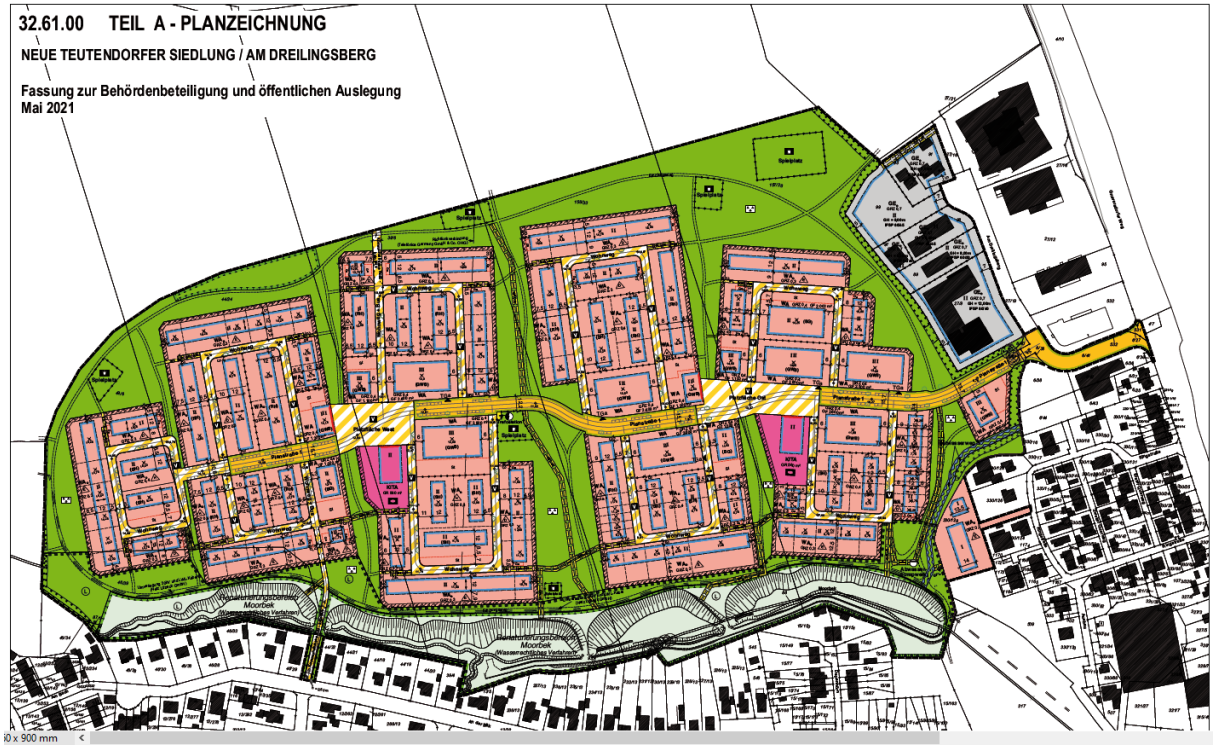


Abbildung 2: B-Plan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung (Stand: Mai 2021)

Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept (s. auch Abbildung 3):

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung von Planungsrecht zur Realisierung von ca. 560 Wohneinheiten in Form von Einzel-, Doppel-, Stadt- und Reihenhäusern sowie Geschosswohnungsbauten.

Der städtebauliche Entwurf sieht eine zentrale Erschließung mit neun angrenzenden Nachbarschaften vor. An zwei Stellen weitet sich der öffentliche Verkehrsraum auf, sodass hier im Zusammenspiel mit den angrenzenden Gebäuden und zwei geplanten Kindertagesstätten städtebaulich gefasste Quartiersplätze gebildet werden.

In den Nachbarschaften, die verkehrsberuhigt gestaltet werden sollen, werden unterschiedliche Wohnformen gemischt. Tendenziell nimmt die Dichte der Bebauung zu den Rändern des Plangebiets, d.h. zur offenen Landschaft und zum Grünzug der Moorbek ab. So finden sich entlang der zentralen Erschließungsstraße überwiegend Geschosswohnungsbauten. Dahinter schließen sich die Bereiche an, die für Einfamilienhäuser entwickelt werden sollen.

Die verschiedenen Nachbarschaften werden durch öffentliche Grünzüge miteinander vernetzt und zugleich voneinander abgegrenzt. Für die Naherholung wird das neue Baugebiet von einer großzügigen öffentlichen Grünanlage umgeben, die eine landschaftsgerechte Gestaltung des neuen Ortsrandes sichern soll. In den Grünzügen und der umgebenden Grünanlage sollen öffentliche Wegeverbindungen angelegt werden, um Spazieren und Radfahren sowie eine von den Straßen unabhängige Vernetzung der Siedlung zu ermöglichen. Außerdem sollen Kinderspielflächen sowie Aufenthalts- und Naherholungsangebote für Jugendliche und Erwachsene geschaffen werden.

Die zwischen der bestehenden Teutendorfer Siedlung und der Neuen Teutendorfer Siedlung gelegene Moorbek-Niederung soll durch die Renaturierung der Moorbek naturnah gestaltet werden und weitläufige Retentionsmulden für die Ableitung des Oberflächenwassers bereitstellen. Für die geplante Umgestaltung und Entrohrung wird parallel zum Bebauungsplanverfahren ein wasserrechtliches Verfahren durchgeführt.



Abbildung 3: Städtebaulicher Entwurf zum B-Plan 32.61.00 (Stand: Nov. 2019)

3.3 Geplante Änderung des Flächennutzungsplanes

Im geltenden Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck sind die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes nachrichtlich dargestellt (s. Abbildung 4). Für das Gebiet der geplanten LSG-Entlassung sind überwiegend Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Am östlichen Rand liegen die LSG-Grenzen teilweise in gewerblichen Bauflächen (Gewerbegebiet Am Dreilingsberg). Die Flächen der B 75 sind als Verkehrsflächen bzw. im Bereich der Abfahrten als Wald dargestellt.



Abbildung 4: Geltender Flächennutzungsplan (Ausschnitt mit Geltungsbereich B-Plan 32.61.00)

Geplante Darstellungen des Flächennutzungsplans

Da der Bebauungsplan 32.61.00 nicht aus dem geltenden Flächennutzungsplan entwickelbar ist, verläuft parallel zum Bebauungsplanverfahren das Verfahren zur 134. Änderung des Flächennutzungsplans. Beabsichtigt ist eine Änderung der Darstellung „Flächen für die Landwirtschaft“ in „Wohnbauflächen“, „Grünflächen“ sowie „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“.



Abbildung 5: Geplante 134. Änderung des Flächennutzungsplans

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 02.07.2018 die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes beschlossen. Planungshorizont für den neuen Flächennutzungsplan ist das Jahr 2040. Im Rahmen des Verfahrens soll für die nördlich an den Geltungsbereich der 134. F-Plan-Änderung angrenzenden Flächen eine langfristige bauliche Entwicklung geprüft werden.

3.4 Lage und Größe der zu entlassenden LSG-Fläche

Die geplanten Entlassungsflächen erstrecken sich zwischen dem geplanten Wanderweg am südlichen Rand der geplanten Neuen Teutendorfer Siedlung und dem Straßenverlauf der B 75. Sie umfassen eine Fläche von ca. 67 ha (s. Flächen mit Kreuzschraffur in Abbildung 6). Der geplante Grünzug „Moorbek“ zwischen bestehender und neuer Teutendorfer Siedlung sowie der Niederungsbereich der Moorwiese bleiben weiterhin Bestandteil des LSG.

Westlich des geplanten Wohngebietes orientiert sich die neue LSG-Grenze am Verlauf eines vorhandenen Knicks und folgt dann dem Verlauf der B 75 bis zur Einmündung der Straße Howingsbrook. Dort stößt sie auf den alten Verlauf der LSG-Grenze.



Abbildung 6: Lageplan LSG-Entlassungsflächen

3.5 Bestand und Bewertung der zu entlassenden LSG-Fläche

3.5.1 Boden/Wasser

Boden: Eine im Rahmen der Bebauungsplanung erarbeitete geotechnische Untersuchung (Büro Lehners Wittorf 10/2017) erbrachte folgende Erkenntnisse zu den anstehenden Bodenverhältnissen: Unter einer oberflächennahen Mutterbodenschicht steht überwiegend Geschiebeboden an. Der obere Horizont besteht teilweise aus verwittertem Geschiebelehm und nachfolgend aus Geschiebemergel. Der Geschiebeboden wird durch Sande in unterschiedlichen Tiefen zwischen-, unter- und überlagert. Im südwestlichen Planbereich des Bebauungsplanes wurden in einer kleinen Teilfläche oberflächig bzw. unterhalb des Mutterbodens Torf und Torf-Mudden erkundet (die moorigen Flächen verbleiben im LSG).

Für die nördlich an den Bebauungsplan angrenzenden Flächen werden ähnliche Bodenverhältnisse vermutet.

Altlasten: Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Altlasten bekannt.

Grundwasser: Das Grundwasser steht wie die Wechsellagerung der verschiedenen Böden in unterschiedlichen Formen an. Es treten sowohl Stau- und Schichtenwasser als auch gespannte Grundwasserformen auf. Das Grundwasser fließt in Richtung Südosten.

Oberflächengewässer: Am West- und Südrand des Bebauungsplangebietes verläuft die Moorbek, die als überwiegend naturfern ausgebauter Graben mit einem Regelprofil versehen ist. Durch Eigendynamik und aufgrund guter Strömungs- und Gefälleverhältnisse hat sich ein strukturreicherer Abschnitt mit kiesiger Sohle entwickelt. Die Moorbek wird in einem Teilabschnitt unter der Straße An der Bäk verrohrt geführt.

Im weiteren Verlauf nach Südosten quert die Moorbek den Niederungsbereich der Mönchswiese, um vor dem Bahndamm der Bahnstrecke Lübeck-Travemünde wieder verrohrt zu verlaufen und im Bereich des Fischereihafens in die Trave zu münden. Im Bereich der Mönchswiese, einem naturnahen Biotopkomplex aus artenreichem Feucht- und Nassgrünland sowie binsen- und seggenreichen Nasswiesen, wurde ein ca. 150 m langer Teilabschnitt der Moorbek bereits renaturiert. Für den Abschnitt der Moorbek südlich des geplanten Wohngebietes ist ebenfalls eine Renaturierung geplant.

Der zukünftige Grünzug entlang der renaturierten Moorbek sowie die Mönchswiese sollen im Landschaftsschutzgebiet verbleiben.

3.5.2 Klima/Luft

Klima: Die geplanten LSG-Entlassungsflächen haben eine hohe bioklimatische Bedeutung und liegen in der zweithöchsten Wertstufe der Grün- und Freiflächen, die eine klimatische Ausgleichsfunktion mit „hoher Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“ besitzen (Planungshinweiskarte der Klimaanalyse Lübeck). Die Hauptströmungsrichtungen der Flurwinde kommen von Westen und Nordwesten.

Luft: Die geplanten Entlassungsflächen liegen in einem Gebiet von mittlerer Luftqualität (Luftgüte-Index 1,3-1,5) im Übergang zu einem Gebiet mit hoher Luftqualität (Luftgüte-Index 1,6-1,8).

3.5.3 Pflanzen/Tiere

Pflanzen: Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgte im Herbst 2017 eine Biotop- und Nutzungstypenkartierung. Demnach kommen im Bereich der geplanten LSG-

Entlassungsflächen überwiegend intensiv genutzte Ackerflächen ohne besonderen Biotopwert und ohne nennenswerte Gliederung durch Knicks oder Baumreihen vor. Eine Ausnahme bildet ein Knick an einem landwirtschaftlichen Weg, der die Fläche im nördlichen oberen Drittel in Ost-West-Richtung quert.

Die Übergänge zu den Ortsrändern der Teutendorfer Siedlung im Westen sowie des Gewerbegebietes Am Dreilingsberg und des Wohnquartiers an der Ringstraße im Osten werden durchgängig durch Knicks bestimmt. Diese werden auch bei der geplanten Wohnbaulandentwicklung in Gänze erhalten.

Die Moorbek am Südrand sowie der naturnahe Niederungsbereich der Mönchswiese bleiben Bestandteil des LSG

Am Nord- und Nordwestrand der geplanten LSG-Entlassungsflächen erstrecken sich parallel zur B 75 teilweise gesetzlich geschützte Biotope bzw. Flächen mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese bleiben trotz der LSG-Entlassung erhalten und verlieren nicht ihren gesetzlichen Schutzstatus.

Tiere: Die artenschutzfachlichen Untersuchungen zur Wohngebietsentwicklung und zur Umgestaltung der Moorbek haben gezeigt, dass zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte Maßnahmen notwendig sind. Dazu gehören verschiedene Bauzeitenregelungen und ggf. Vergrämungsmaßnahmen.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen werden für Fledermäuse mit Ersatzquartieren nötig. Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich für die Bodenbrüter erfolgt am Nordrand des Wohngebietes durch die Anlage von extensiv gepflegten Wiesenbereiche (Offenland).

Kartierungen der Haselmaus in den betroffenen Knickabschnitten (Zuwegungen) mit sog. Nesttubes zeigten keinen Nachweis der streng geschützten Art in den seitlichen Knicks.

Für die Rastvögel auf der Ackerfläche ist ein Verlust an Nahrungsfläche gegeben. Die Bewertung der Bedeutung der Fläche und der Erheblichkeit des Fortfalls einer von mehreren Nahrungsflächen zeigt, dass eine Erheblichkeit i.S. der FFH-Verträglichkeit (§ 34 BNatSchG), des Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) oder der Beeinträchtigung von Lebensgemeinschaften (§§ 14/15 BNatSchG) nicht gegeben ist. Die Suche nach einer Kompensationsfläche führte nicht zu einer verfügbaren Fläche. Es ist daher damit zu rechnen, dass v.a. die zahlenmäßig am umfangreichsten vorkommenden Gänse andere Flächen zwischen Hemmelsdorfer See und Traveförde verstärkt nutzen werden. Ebenfalls geeignete größere Offenlandflächen sind in größerer Zahl vorhanden.

3.5.4 Landschafts- und Ortsbild, Erholungseignung

Das Landschaftsbild im Bereich der geplanten LSG-Entlassungsflächen wird überwiegend durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägt. So umfasst das B-Plangebiet einen einzigen großen Ackerschlag ohne weitere Untergliederung durch Knicks oder Baumreihen. Die Übergänge zum Ortsrand der Teutendorfer Siedlung im Süden sowie zum Gewerbegebiet Am Dreilingsberg werden durchgängig durch Knicks oder Baum- und Strauchgruppen auf den Privatgrundstücken bestimmt.

Auch die nördlich an das geplante Wohngebiet angrenzenden Flächen bestehen überwiegend aus Intensiväckern. Ein landwirtschaftlicher Weg, der über eine Brücke über die B 75 mit der Ortslage Teutendorf verbindet, wird auf der Nordseite von einem Knick flankiert. Die

naturbezogene Erholungseignung der landwirtschaftlichen Flächen ist durch die geringe Erreichbarkeit derzeit gering.

Am südlichen Rand des geplanten Wohngebietes verläuft das Gewässer Moorbek, das überwiegend als Bach mit Regelprofil ausgebaut und abschnittsweise im westlichen Teil der Straße An der Bäk verrohrt ist. Die Moorbek geht am südöstlichen Plangebietsrand in einen kürzlich renaturierten Gewässerabschnitt im Bereich Mönchswiese über. Die Mönchswiese bildet mit den angrenzenden Grün- und Spielflächen einen wichtigen Raum für die Naherholung und ist durch ein Wegesystem mit der angrenzenden Wohnbebauung gut vernetzt. Hier verläuft auch ein ausgeschilderter Radweg zwischen Gneversdorf und Pöppendorf.

Die Topographie im Plangebiet ist für örtliche Verhältnisse relativ bewegt. Vom oben beschriebenen landwirtschaftlichen Weg bestehen weite Sichtbezüge zur Trave, zum Skandinavienkai und zur Altstadt von Travemünde.

3.6 Auswirkungen

3.6.1 Auswirkungen durch die Baulandentwicklung

Die zu entlassende Teilfläche ist von der geplanten baulichen Entwicklung des Areals wie folgt betroffen:

- Neuversiegelung von Boden durch Wohnbauflächen und Erschließungsflächen,
- Verlust von überwiegend artenarmen Intensiväckern,
- Verlust von Rastvogelnahrungsräumen,
- Erhöhte Geräuschwirkungen durch neue Wohngebiete mit entsprechendem Verkehrsaufkommen,
- Veränderung des Landschaftsbildes durch großräumige Wohnbaulandentwicklung in Form von neuen Ortsteilen,
- Verbesserungen der naturbezogenen Erholungsmöglichkeiten durch neue wohnungsnahe Grün- und Freiflächen mit neuen vernetzenden Wegesystemen,
- Verbesserung der Biodiversität durch Gestaltung naturnaher Freiflächen (Extensivwiesen, Bäume, naturnahe Gehölzgruppen, Gärten, Obstwiesen).

Der im LSG verbleibende Bereich der Moorbek wird durch die geplante Renaturierung und naturnahe Gestaltung des Gewässers sowie des gesamten Niederungsbereichs sowohl gewässerökologisch als auch naturräumlich deutlich aufgewertet. Die Erholungsfunktion wird durch die Erreichbarkeit und die Erlebbarkeit und Vielfalt von naturnahen Landschaftselementen ebenfalls deutlich gesteigert.

3.6.2 Auswirkungen auf Schutzzwecke des (verbleibenden) LSG

Das LSG Travemünde Winkel verkleinert sich um ca. 67 ha auf ca. 1.283 ha. Die Schutzzwecke des verbleibenden Landschaftsschutzgebietes sind von den oben aufgeführten Auswirkungen durch die geplanten baulichen Entwicklungen wie folgt betroffen:

Schutzzwecke	Einschätzung der Auswirkungen
• Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Regenerationsfähigkeit der Naturgüter durch Sicherung der	• Geringe nachteilige Auswirkungen, da die vorkommenden naturnahen Landschaftselemente (Knicks, Gewässer) zu einem sehr großen Teil erhalten bleiben bzw. durch

vorhandenen naturnahen Landschaftselemente (z.B. Niedermoore, Feuchtbereiche, Feldgehölze, Knicks, Still- und Fließgewässer, naturnahe forstwirtschaftlich genutzte Flächen)	Neuanlage von flächigen Gehölzen, naturnahen Wiesen und insbesondere durch die Renaturierungsmaßnahmen an der Moorbek (Feuchtwiesen, Röhrichte, Auenbereiche) ergänzt werden.
• Dauerhafte Sicherung des Wechsels zwischen offenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen mit gehölzbestimmten Biotopen und geschlossenen Waldflächen als Lebensgrundlage für an die reich strukturierte Kulturlandschaft angepasste Tierarten. Hierfür sollen Nutzungen extensiviert und das Biotopverbundsystem verbessert werden.	• Großflächiger Verlust von offenen landwirtschaftlichen Flächen. • Kompensation durch Neuanlage von großflächigen öffentlichen Grünanlagen (ca. 10 ha) mit einem hohen Anteil an naturnah gestalteten Freiflächen (z.B. Extensivwiesen, Obstwiesen). • Stärkung des Biotopverbundsystems durch Grünzüge und Moorbek-Renaturierung
• Sicherung der Vielfalt und Eigenart des Bildes der hügeligen, eiszeitlich geprägten Landschaft, z.B. durch Erhalt der naturnahen Waldbestände sowie Erhalt der offenen, landwirtschaftlichen Kulturlandschaft mit ihren zahlreichen naturnahen Landschaftselementen (typische Schleswig-Holsteinische Knicklandschaft).	• Kein Verlust von naturnahem Wald, da in den geplanten Entlassungsflächen nicht vorhanden. • Großflächiger Verlust von offenen landwirtschaftlichen Flächen, jedoch kein Verlust von typischer historischer Knicklandschaft, da nicht vorhanden (großer Ackerschlag ohne Knicksystem). • Erhalt aller Knicks an den Rändern • Ergänzung von naturnahen Landschaftselementen (Feuchtwiesen, Röhrichte, Auenbereiche, Obstwiesen, naturnahe Gehölzgruppen, Extensiwiesen)
• Verbesserungen des Landschaftsbildes durch Nutzungsextensivierungen, die Förderung des Grünlandanteils, durch naturnahe Aufforstungen mit heimischen, standortgerechten Baumarten, natürliche Bewaldung und Maßnahmen zur Regeneration der ehemaligen Niedermoore.	• Geplante Anreicherung des Landschaftsbildes mit naturnahen Landschaftselementen, z.B. durch Anlage von Extensivwiesen, flächigen naturnahen Gehölzpflanzungen, Auwaldentwicklung an der Moorbek, Pflanzung von heimischen Baumarten in den öffentlichen Freiflächen und in den Straßenräumen.
• Erhalt und Weiterentwicklung der Landschaft für eine naturverträgliche Erholung sowie für die naturnahe Freizeitgestaltung.	• Keine nachteiligen Auswirkungen, da der Erholungswert der landwirtschaftlichen Flächen derzeit gering ist. • Großes Aufwertungspotenzial durch die geplante Anlage von naturnahen Naherholungsflächen sowie durch die Neuanlage eines gut vernetzten Wegesystems, das an das vorhandene Wegesystem angebunden wird

4. Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich B-Plan 32.61.00

4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

Zur Vermeidung und Verringerung von negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Wege in Grünflächen, Zuwegungen, private Stellplätze u.ä.

- Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung für Flachdächer von Wohngebäuden, Garagen, überdachte Stellplätze (Carports) sowie Nebenanlagen.

  Mit dieser Festsetzung kann eine Rückhaltung, Versickerung und Verdunstung von Oberflächenwasser sowie eine verzögerte Ableitung erreicht werden, die das insgesamt zu bewirtschaftende Oberflächenwasser rein quantitativ reduziert. Durch die Verdunstungskühlung wird eine positive klimatische Wirkung erreicht.

- Festsetzungen von Speichereinrichtungen für das Oberflächenwasser auf den privaten Grundstücken, z.B. Zisternen, Rigolen o.ä.

- Festsetzung einer überwiegend geringen baulichen Dichte (GRZ 0,3 bis 0,4).

- Einhaltung der obligatorischen Bauzeitenregelungen bei ggf. durchzuführenden Gehölzbeseitigungen oder Baufeldfreimachungen (Schutz von Brutzeiten für Vögel und Fledermäuse etc.).

- Ggf. Vergrämungsmaßnahmen während der sich erwartungsgemäß länger hinziehenden Bauphase. Hiermit soll die Ansiedlung von im Offenland brütenden Vogelarten (z.B. Feldlerche) unterbunden werden.

- Erhalt der vorhandenen gliedernden und raumbildenden Vegetationsstrukturen (insbesondere der Knicks) an den Rändern zur An- und Einbindung des neuen Wohnquartiers in die vorhandenen Siedlungsstrukturen.

- Schaffung neuer Grünzüge und Grünverbindungen zur landschaftlichen Einbindung der geplanten Bebauung in die vorhandenen Strukturen; Gestaltung eines neuen landschaftlich geprägten Ortsrands nach Norden.

- Herstellung eines hohen Durchgrünungsgrads des neuen Wohngebietes durch Baumpflanzungen auf Straßen und Plätzen, Dachbegrünungen auf Flachdächern sowie naturnahen Bepflanzungen der öffentlichen Grünflächen zur Erhöhung der Verdunstungskühlung und Verbesserung des Mikroklimas.

- Schaffung eines gut verflochtenen Wegenetzes innerhalb der neuen Wohnquartiere, mit dem ein fußläufiges Queren in alle Richtungen ermöglicht wird (Stärkung der Nachbarschaften), u.a. durch einen umlaufenden Erholungsweg für Fußgänger und Radfahrer.

- Anbindung des geplanten neuen Wegenetzes an das vorhandene Wegesystem zur Verbesserung der Wegeführung im gesamten Stadtteil.

- Schaffung von naturnahen Spielmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen.

4.2 Maßnahmen zum Ausgleich

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

<u>im Geltungsbereich:</u>

- Öffnung und Renaturierung der teilweise verrohrten Moorbek, Gestaltung eines naturnahen Niederungs- und Retentionsbereichs in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt.

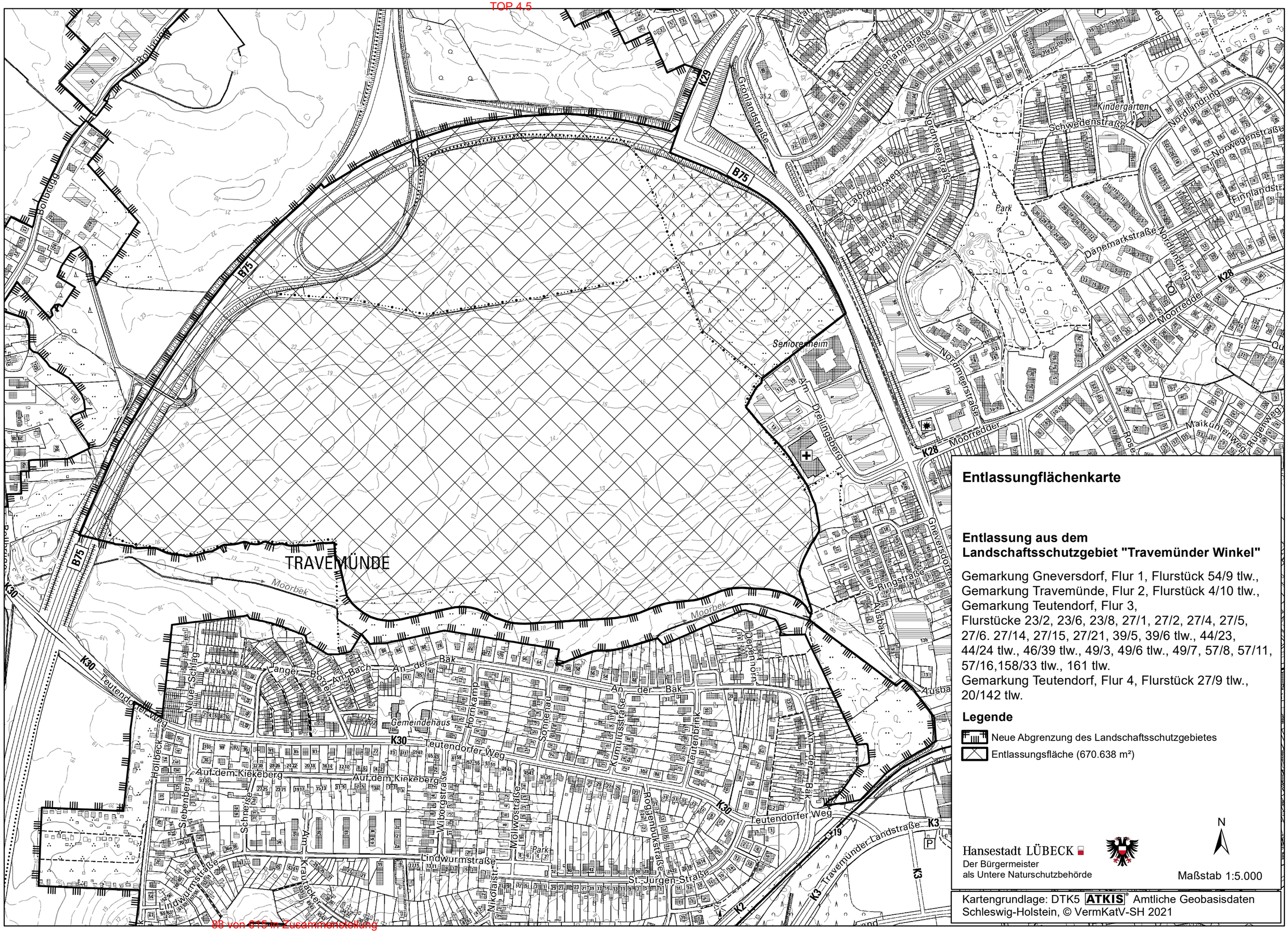
- Herausnahme von Flächen aus der intensiven landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und Überführung in eine extensive Nutzung (Grünzug Moorbek, extensiv genutzte Bereiche der öffentlichen Freiflächen).

- Anlage von Fledermausersatzquartieren.

- Anlage von Extensivwiesen am nördlichen Siedlungsrand für Bodenbrüter.

5. Literatur und Quellen

- Städtebaulicher Entwurf zum B-Plan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung, Fassung zur frühzeitigen Beteiligung, Nov. 2019;
- Bebauungsplan 32.61.00 Neue Teutendorfer Siedlung, Planzeichnung und Begründung inkl. Umweltbericht, Stand: Mai 2021;
- Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck von 2008;
- Thematischer Landschaftsplan „Klimawandel in Lübeck – Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen für die Landnutzungen“ der Hansestadt Lübeck von 2013;
- Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept LEK der Hansestadt Lübeck von 2010;
- Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, Phase 3: Planungshinweiskarte, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover 05/16;
- Sichtachsenstudie Welterbe „Lübecker Altstadt“, Fachbereich Planen und Bauen, Welterbekoordination, Lübeck 11/2011;
- Geotechnischer Untersuchungsbericht Lübeck-Travemünde, Neue Teutendorfer Siedlung, Dr. Lehners + Wittorf Beratende Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft mbB, Oktober 2017;
- Hansestadt Lübeck, Teutendorfer Siedlung, Prüfung Natura-2000, BBS Greuner-Pönicke, 30.06.2016;
- Bestandsplan Biotop- und Nutzungstypen zum B-Plan 32.61.00, Büro Andresen Landschaftsarchitekten, Lübeck 11.07.2019;



Entlassungflächenkarte

Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet "Travemünder Winkel"

Gemarkung Gneversdorf, Flur 1, Flurstück 54/9 tlw.,
Gemarkung Travemünde, Flur 2, Flurstück 4/10 tlw.,
Gemarkung Teutendorf, Flur 3,
Flurstücke 23/2, 23/6, 23/8, 27/1, 27/2, 27/4, 27/5, 27/6. 27/14, 27/15, 27/21, 39/5, 39/6 tlw., 44/23, 44/24 tlw., 46/39 tlw., 49/3, 49/6 tlw., 49/7, 57/8, 57/11, 57/16,158/33 tlw., 161 tlw.
Gemarkung Teutendorf, Flur 4, Flurstück 27/9 tlw., 20/142 tlw.

Legende

Neue Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes

Entlassungsfläche (670.638 m²)

N

Hansestadt LÜBECK
Der Bürgermeister
als Untere Naturschutzbehörde

Maßstab 1:5.000

Kartengrundlage: DTK5 ATKIS® Amtliche Geobasisdaten Schleswig-Holstein, © VermKatV-SH 2021

T:\FB313.390\00-Allgemeines\Geodaten\ARC-MAPS\Schutzgebiete\Abgrenzungsänderungen\LSG_Entlassung_Teutendorf.mxd

Stadtverordnung vom …
zur Änderung der Stadtverordnung
über das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ in der Hansestadt Lübeck
vom 21. Juni 1996

Aufgrund der §§ 22 Abs. 1 und Abs. 2 sowie 26 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I. S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I, S. 3908) i.V.m. §§ 15, 19, 59 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 02. Februar 2022 (GVOBl. S. 91) wird durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde verordnet:

§ 1

Änderungen des Geltungsbereichs

Aus dem Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel““ wird ein Teilbereich von circa 67,06 ha entlassen.

Dies betrifft die Flächen in der Gemarkung Gneversdorf, Flur 1, Flurstücke 54/9 (tlw.); Gemarkung Travemünde, Flur 2, Flurstück 4/10 tlw.; Gemarkung Teutendorf, Flur 3, Flurstücke 23/2, 23/6, 23/8, 27/1, 27/2, 27/4, 27/5, 27/6, 27/14, 27/15, 27/21, 39/5, 39/6 tlw., 44/23, 44/24 tlw., 46/39 tlw., 49/3, 49/6 tlw., 49/7, 57/8, 57/11, 57/16, 158/33 tlw., 161tlw. und Gemarkung Teutendorf, Flur 4, Flurstück 27/9 tlw. und 20/142tlw.

§ 2

Änderungen und Aktualisierungen

(1) § 2 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 erhält folgenden Wortlaut:
   „Das Landschaftsschutzgebiet liegt im Nordosten des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck und umfasst eine Fläche von 1.282,94 ha.“

2. Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:
   „Die Stadtgrenze der Hansestadt Lübeck zwischen Dänischburg und der B 76 stellt die nördliche Gebietsgrenze dar. Weiter verläuft die Grenze entlang der B 76, dem Timmendorfer Weg, der Straße „Howingsbrook“ und dem „Gneversdorfer Weg“ bis zur nördlichen Seite der B 75. Die Ortslage Gneversdorf wird dabei an den äußeren Einfriedungen der bebauten Grundstücke umgangen. Die östlich von Gneversdorf gelegene Parkanlage wird in das Schutzgebiet einbezogen. Die Grenze verläuft weiter entlang der B 75 Richtung Dänischburg bis zum Knick auf der östlichen Grenze der B 75 kurz vor der Brücke Teutendorfer Weg, in östlicher Richtung dem Knick folgend bis zum Wanderweg der Teutendorfer Siedlung und dann weiter der südlichen Grenze des Wanderweges folgend bis an die westlichen Grundstücksgrenzen der Bebauung der Straßen „Ausbau“ und „Ringstraße“ entlang bis zur Eisenbahnstrecke Lübeck-Travemünde. Von dort aus folgt die Grenze den rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Siedlung Teutendorfer Weg und verläuft unter Aussparung der Ortslage Rönnau in südlicher Richtung bis zur Ivendorfer Landstraße. Sie folgt dieser bis zum Ortseingang von Ivendorf, umgeht die Ortschaft bis zur Ovendorfer Straße und trifft im weiteren Verlauf wieder auf die Eisenbahnstrecke. Entlang der Bahnlinie verläuft die Grenze bis zur B-75-Anschlußstelle Lübeck-Siems, wobei bebaute Grundstücke und der östliche

Teil des Waldhusener Friedhofes ausgegrenzt bleiben. Die im westlichen Friedhofbereich gelegenen Teiche werden in das Schutzgebiet einbezogen. Die Grenze folgt westlich des Waldhusener Weges weiter der Eisenbahnstrecke, quert den Gleiskörper am Bahnübergang Am Moor/Forstweg und verläuft dann parallel eines Fußweges entlang der rückwärtigen Einfriedungen der Grundstücke der Straße "Am langen Berg". Bis zur Stadtgrenze bei Dänischburg stellt die A 226 die weitere Schutzgebietsgrenze dar.
Die Ortslagen Pöppendorf und Teutendorf sowie die Kleingartenanlage und die Siedlung am Waldhusener Moorsee sind vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen.“

3. Die in Absatz 3 genannte Anlage wird ersetzt durch die beigefügte Übersichtskarte. (Stand: 16.07.2021, Anlage)

4. Absatz 4 S.1 erhält folgenden Wortlaut: „Die Grenze des Landschaftsschutzgebietes ist in den 11 Abgrenzungskarten 1676, 1876, 2076, 2078, 2276, 2278, 2280, 2282, 2478, 2480 und 2482 (Deutsche Grundkarten) im Maßstab 1: 5.000 als schwarze Linie eingetragen.

5. Die in Absatz 4 aufgeführten allein von der Flächenentlassung betroffenen Abgrenzungskarten 2280, 2480 und 2482 werden dadurch aktualisiert, dass auf diesen Abgrenzungskarten im Maßstab 1: 5.000 die entfallende Landschaftsschutzgebietsgrenze mit einer schwarz durchkreuzten Markierung und die neue Landschaftsschutzgebietsgrenze als durchgezogene schwarze Linie dargestellt wird.

(2) § 4 wird wie folgt geändert: Die in § 4 Abs. 1 Nr. 4 genannte Vorschrift „§ 33 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 46 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“.

(3) § 6 wird wie folgt geändert:

1. Die in § 6 Nr. 2 genannte Vorschrift „§ 7 Abs. 3 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 5 Bundesnaturschutzgesetz“.

2. Die in § 6 Nr. 5 genannte Vorschrift „§ 12 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 18 a Straßen- und Wegegesetz“.

3. Die in § 6 Nr. 6 genannte Vorschrift „§ 38 Landeswassergesetz“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 25 Landeswassergesetz“.

4. Die in § 6 Nr. 8 genannte Vorschrift „§ 8 Abs. 2 und 3 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 15 Bundesnaturschutzgesetz i.V.m. § 9 Landesnaturschutzgesetz“.

(4) § 7 wird wie folgt geändert:

Die in § 7 Abs. 1 genannte Vorschrift „§ 21b des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 27 Landesnaturschutzgesetz“.

(5) § 9 wird wie folgt geändert:

1. Die in der Regelung in § 9 Abs. 1 genannte Vorschrift „§ 57 Abs. 1 Nr. 1 des Landesnaturschutzgesetzes“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 57 Abs. 2 Nr. 2 Landesnaturschutzgesetz“.

2. Die in § 9 Abs. 1 Nr. 3 genannte Vorschrift „§ 33 Abs.1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“ wird ersetzt durch die Vorschrift „§ 46 Abs.1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz“
3. Der in § 9 Abs. 2 erhält folgenden Wortlaut: „Die Ordnungswidrigkeiten können gemäß § 57 Abs. 5 Landesnaturschutzgesetz mit einer Geldbuße bis zu 50.000 Euro geahndet werden.“
4. § 9 Abs. 3 wird gestrichen.

§ 3
Inkrafttreten der Stadtverordnung

Diese Stadtverordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Anlage (Übersichtskarte Stand 16.07.2021)

Lübeck, den

Jan Lindenau
Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
als untere Naturschutzbehörde

Übersichtskarte

Anlage zur Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Travemünder Winkel"

Grenze des Schutzgebietes

Naturdenkmal Teutendorfer Moorteich und geschützte Umgebung

Lübeck, den

Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
als untere Naturschutzbehörde

_____

Kartengrundlage: Deutsche Topographische Karte 1:25.000: © GeoBasis-DE (ALK) / VermKatV-SH

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/08734-01
öffentlich

Lübeck, 28.02.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport
2.000.2 - Stabsstelle Integration
4.041.7 - Lübecker Museen
4.415 - Archiv
4.513 - Jugendarbeit

Bearbeitung: Nicole Maas (E-Mail: nicole.maas@luebeck.de Telefon: 122-4071)

Bericht zum Antrag der FDP-Fraktion zur Erstellung eines Aktionsplans zur Bekämpfung des Antisemitismus (VO/2020/08734)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.04.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.05.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
07.06.2022	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Bericht zum Antrag der FDP-Fraktion zur Erstellung eines Aktionsplans zur Bekämpfung des Antisemitismus (VO/2020/08734)

Bericht:

In einer Epoche der Zunahme politisch motivierter Gewalttaten und antisemitischer Haltungen ist die Positionierung der Kommune für eine lebendige Erinnerungskultur und die Verantwortung für schulische und außerschulische Bildungsarbeit gegen gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit unabdingbar.

Auftrag der Bürgerschaft war es, einen Aktionsplan zu erstellen, mit dem Antisemitismus in Lübeck in all seinen Erscheinungsformen noch entschiedener bekämpft werden kann. Der Fokus sollte dabei auf Lübecker Schüler:innen gerichtet sein. Dazu sollte ein Präventions-, Interventions- und Beratungsprogramm an Lübecker Schulen und Jugendzentren sicherstellen, dass Jugendliche für die Gefahren von Antisemitismus sensibilisiert, bei Konfliktfällen mit antisemitischem Hintergrund Hilfe erhalten und Lehrkräfte sowie Betreuer:innen bei der Antisemitismus-Prävention unterstützt werden. Der Vernetzung der schulpsychologischen Dienste mit örtlichen Einrichtungen der Jugendhilfe und Jugendarbeit, der Polizei sowie mit Einrichtungen zur Prävention und Intervention bei Antisemitismus sollte dabei verstärkt Rechnung getragen werden.

Ebenfalls sollte mit Blick auf die Museen an der Schnittstelle von Schule und Gesellschaft die Stärkung der historisch-politischen Bildungsarbeit erreicht werden. In den Lübecker Museen sollte eine Präsentation zur Geschichte und Gegenwart des Judentums und ein begleitendes

digitales Angebot eingerichtet werden. Des Weiteren sollte die Carlebach-Sammlung zeitnah der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Mit diesem Bericht werden Schwerpunkte und die entsprechenden Maßnahmen zur Bekämpfung des Antisemitismus im Speziellen, als auch der gruppenbezogenen Menschenfeindlichkeit im Allgemeinen, aufgezeigt.

Die Betrachtung erfolgt aus Sicht des Bereichs Schule und Sport mit Einbindung der betroffenen Bereiche der Fachbereiche 2 und 4.

1. Gemeinsam gegen Rassismus

Am 19.06.2020 ist die Hansestadt Lübeck der Europäischen **Städtekoalition gegen Rassismus** e.V. beigetreten. In der Aufnahmekonferenz hat sich die Hansestadt Lübeck zu einem 10-Punkte-Aktions-Plan mit regelmäßiger Fortschreibung und Berichterstattung verpflichtet, basierend auf der eingereichten Konzeption (siehe Anlage 1).[1]

In Abstimmungsgesprächen zwischen den Fachbereichen 2 und 4 wurde sich mit der Stabsstelle Integration darauf verständigt, dass das Thema Antisemitismus aufgrund der Synergieeffekte in den 10-Punkte-Aktions-Plan der Hansestadt Lübeck aufgegriffen wird.

2. Integration fördern

Ein wichtiger Baustein im 10-Punkte-Aktionsplan ist das 2021 aktualisierte und von der Bürgerschaft verabschiedete **Integrationskonzept (VO/2021/09701)**. In einem mehrstufigen Beteiligungsverfahren hat die Stabsstelle Integration priorisierte Leit- und Teilziele für die kommunalen Handlungsfelder entwickelt, welche in das Integrationskonzept aufgenommen wurden. Es wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der in Abhängigkeit der Priorisierungen ab 2022 umgesetzt wird.

3. Extremismusprävention und Demokratieförderung

Der Bereich Jugendarbeit der Hansestadt Lübeck hat sich 2021 erfolgreich beim Bundesprogramm „**Demokratie leben** - Vielfalt gestalten- Extremismus verhindern!“ beworben. Das Programm beinhaltet eine mehrjährige, umfangreich durch Bund und Land geförderte Projektpartnerschaft, die auf vielfältige Weise für demokratisches Denken und Handeln wirbt, gegen Ausgrenzung und Feindseligkeit aufsteht und für ein tolerantes Miteinander in der Gesellschaft wirbt. Ein sogenannter „Begleitausschuss“, der sich mehrheitlich aus Vereinen, Verbänden und Initiativen zusammensetzt, in dem aber auch städtische Verwaltungsbereiche, u.a. die Bereiche Schule und Sport sowie Stabsstelle Integration, mitwirken, ist für die strategische Planung der Programminhalte sowie die Entscheidung über die Verwendung eines Etats aus Bundesmitteln verantwortlich. Er ist am 18.08.2021 erstmalig zusammengetreten. Das Jugendforum wurde im Oktober gegründet und ist im Begleitausschuss mit zwei Stimmen vertreten. Eine erste Demokratiekonferenz mit vielen Mitwirkenden wurde am 17.09.2021 durchgeführt.
Projektpartner:innen sind die Hansestadt Lübeck, Fachbereich Kultur und Bildung, Bereich Jugendarbeit/Jugendamt und der freie Träger der Jugendhilfe Sprungtuch e.V., der sich auf eine entsprechende Interessensbekundung mit einem umfangreichen Konzept beworben hatte. Gemeinsam werden die Partner:innen für die nächsten Jahre Strukturen in Lübeck entwickeln, die den Dialog einschlägiger Vereine, Initiativen und Verbände mit der Kommunalverwaltung pflegen, über ein Jugendforum eine Plattform für direkte Kommunikation mit jungen Menschen herstellen und kleine und große Projekte in der Stadt fördern, die dem

[1] https://www.luebeck.de/files/rathaus/verwaltung/antidiskriminierung/10-Punkte-Aktions-Plan-der-Hansestadt-Luebeck.pdf

Programmzweck entsprechen. Antisemitische Stereotypen werden von Generation zu Generation weitergetragen. Diese Stereotypen durch Dialog aufzubrechen, ist Ziel des Programms Demokratie leben“.

Mit dem Landesdemokratiezentrum Schleswig-Holstein (https://www.landesdemokratiezentrum-sh.de/) besteht seit mehreren Jahren über **PROvention** (Präventions- und Beratungsstelle gegen religiös begründeten Extremismus) und RBT-Regionale Beratungsteams gegen Rechtsextremismus eine Zusammenarbeit mit den Bereichen Jugendarbeit, Schule und Sport sowie der Stabsstelle Integration der Hansestadt Lübeck. Auch führt PROvention seit 2021 in Zusammenarbeite mit dem Bereich Jugendarbeit und der Stabsstelle Integration regelmäßig den Runden Tisch „Religiös begründeter Extremismus in Lübeck“ durch. Zuletzt hat PROvention im Gesamtteam Schulsozialarbeit im September 2021 sein aktuelles Beratungsangebot präsentiert.
Zudem besteht ein Austausch mit dem Bundesprogramm **Respekt Coaches**, das in Lübeck beim Jugendmigrationsdienst der Gemeindediakonie angesiedelt ist.
Weiterhin erfolgt ggf. die Hinzuziehung der Jugendsachbearbeiter von **AGGAS** (Arbeitsgemeinschaft gegen Gewalt an Schulen) der Lübecker Polizei.

4. Demokratiebildung in der Schule

Schule ist ein zentraler Ort für Demokratiebildung (https://www.demokratie-leben.de/neue-entwicklungen-in-der-antisemitismuspraevention) und bietet sich durch die Erreichbarkeit aller Schüler:innen für verschiedene Projekte an.

Der Bereich Schule und Sport hat die Umsetzung eines Geschichtsprojektes an den Lübecker Schulen mit Unterstützung durch die Possehl-Stiftung begleitet. Das **Unterrichtsprojekt** „**Vergessene jüdische Kinder und Jugendliche in Lübeck**“ wurde konzipiert vom ehemaligen Geschichtslehrer Günter Knebel auf der Basis eines pädagogischen Konzeptes der Holocaust-Gedenkstätte Yad Vashem und unterstützt durch die Recherchearbeit von Fr. Kugler-Weiemann von der Initiative „Stolpersteine für Lübeck“. Es beschäftigt sich mit den Schicksalen von Kindern und Jugendlichen aus fünf jüdischen Lübecker Familien: Rosi Daicz, Josef und Berthold Katz, Peter Mansbacher, Hanna und Hermann Mecklenburg und die Geschwister Prenski.
Das Geschichtsprojekt verfolgt einen regionalen und altersgemäßen Ansatz in der Vermittlung des Holocaust im 21. Jahrhundert und kann sowohl im regulären Unterricht wie auch an Projekttagen in den Jahrgängen 9 bis 13 durchgeführt werden. Es ermöglicht einer Schulklasse, aufgeteilt in fünf Gruppen, die Gestaltung einer Ausstellung zu jeweils einer Familiengeschichte durch vielfältige Materialien wie ein Lehrer- und Glossarheft, fünf Geschichtsalben mit Fotos und Objektkarten sowie weiteren zeitgeschichtlichen Dokumenten aus der Zeit vor 1933 bis in die Gegenwart.
Im Rahmen der Internationalen Wochen gegen Rassismus wurde das Material der Öffentlichkeit am 14.03.2022 in der Carlebach-Synagoge erstmalig präsentiert. Am 15. und 23.03.2022 fanden Fortbildungen durch Hr. Knebel zu den Materialien statt, so dass ein Einsatz in den Schulen nach den Osterferien erfolgen kann.

5. An der Seite von Opfern gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit stehen

Der Bereich Schule und Sport verantwortet die **Schulsozialarbeit** an den Lübecker Schulen. Aufgabe von Schulsozialarbeit ist die Stärkung und Entwicklung von persönlichen und sozialen Kompetenzen, u.a. über die Durchführung von Sozialkompetenztrainings. Ein positives Selbstbild und ein gutes Selbstwertgefühl der Schüler:innen verbunden mit Wertschätzung und einem respektvollen Umgang mit Mitschüler:innen und Lehrkräften sind wichtig, um die Entwicklung von extremistischen Ansichten zu verhindern.
Toleranz im Umgang miteinander wird durch weitere schulische Angebote wie Klassenrat, Schülerparlament sowie die Ausbildung von Klassensprecher:innen gestärkt. Auch hier wird die Schulsozialarbeit einbezogen.

Neben der präventiven Arbeit der Schulsozialarbeiter:innen ist es auch Aufgabe, interventiv bei Mobbing und grenzverletzendem Verhalten zu agieren. Hierzu setzen die Schulsozialarbeiter:innen u.a. die Methode des No-blame-approach ein, die mit der Gruppe der beteiligten Schüler:innen arbeitet. Dies beinhaltet auch das Einschreiten bei antisemitischen Äußerungen und Handlungen. Hierbei erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit der Schulleitung, die für Ordnungsmaßnahmen etc. zuständig ist.
In regelmäßigen Konferenzen und Gesprächen zwischen den Schulleitungen, dem Schulamt und dem Bereich Schule und Sport wird die Tätigkeit der Schulsozialarbeit im Hinblick auf aktuelle Entwicklungen überprüft. Thematisiert wurden hierbei auch extremistische Entwicklungen.

Darüber hinaus beteiligen sich sieben Lübecker Schulen am bundesweiten Schulnetzwerk „**Schule ohne Rassismus – Schule mit Courage“,** das sich über vielfältige Veranstaltungen bewusst gegen jede Form von Diskriminierung, Mobbing und Gewalt wendet.

Das Thema Antisemitismus ist zudem regelhaft **Unterrichtsinhalt** in den Fächern Weltkunde und Geschichte. Das Bildungsministerium hat eine Handlungsleitlinie „Religion, Islamismus, Salafismus in Schulen“ für Schulleitungen und Lehrkräfte herausgegeben: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/III/Service/Broschueren/Bildung/salafismus.html .

Durch den Bereich Schule und Sport wurde ein **Rundschreiben** an die allgemein- und berufsbildenden **Schulen** sowie an die **Sportvereine** verschickt, in dem auf das Recht zur diskriminierungsfreien Teilhabe auf Basis des Grundgesetzes verwiesen wird und auf die gemeinsame Verantwortung Antisemitismus, Antirassismus und Antidiskriminierung entgegenzuwirken. Hierzu gehört eine Übersicht mit Materialien und Links zum Thema Antisemitismus.

6. Stärkung der historisch-politischen Bildungsarbeit

Im **Museumsentwicklungsplan** der LÜBECKER MUSEEN (VO/2020/09097) ist auf S. 20 dargelegt, dass das **St. Annen-Museum** beabsichtigt, mit der benachbarten Synagoge zu kooperieren. In der **Carlebach-Synagoge** wird eine kleine Präsentation zum Gebäude, zur Rabbinerfamilie Carlebach sowie zur Geschichte der jüdischen Gemeinde in Lübeck entstehen. Die Ausstellung wird von einer wissenschaftlichen Kuratorin und dem Leiter der Völkerkundesammlung gemeinsam mit der jüdischen Gemeinde erarbeitet und wird einige Objekte aus dem Bestand der Völkerkundesammlung dauerhaft präsentieren. Im St. Annen-Museum könnte eine vergleichende Ausstellung über das Christentum und das Judentum diese Präsentation ergänzen und durch begleitende Bildungsangebote einen Beitrag zur Bekämpfung des Antisemitismus in Lübeck leisten. Ein solches Projekt kann jedoch nur als extern kuratierte Sonderausstellung realisiert werden, da die Expertise zu diesem Thema im Museum nicht vorhanden ist. Die dauerhafte Bespielung des Themas erforderte die Einrichtung einer fachwissenschaftlichen Stelle.

Die **Völkerkundesammlung** bietet eine weitere Möglichkeit zur Beschäftigung mit der jüdischen Kultur. Im November 2018 hat die Bürgerschaft mit der VO/2018/06754 entschieden, ihren Beschluss von 2002 über die Schließung des musealen Betriebs aufzuheben und die Eröffnung eines Museums zuVeranlassen. Unter dem Leitmotiv »Lübeck und die Welt« soll die zukünftige Ausstellung sich in unterschiedlichen Modulen u.a. mit den Themen »Lübecker entdecken die Welt«, »Handel und Austausch«, »Kolonialismus«, »Zusammenleben und globale Zusammenarbeit« sowie »Fremdsein in Lübeck« befassen. Letztere Sektion würde u.a. die Kultur der Juden in Lübeck thematisieren und hierzu auch die bedeutende Carlebach-Sammlung wieder der Öffentlichkeit zugänglich machen.

7. Neuausrichtung der Erinnerungskultur

Mit der VO/2019/07965-01-01 Konzept "Wege von Verfolgung und Widerstand in Lübeck" Ergänzungsantrag zu "Gedenkort Gestapozellen im Zeughaus" VO/2019/07965 und VO/2019/07965-01 wurde die die Verwaltung beauftragt, ein fundiertes und zeitgemäßes Konzept für eine **Neuausrichtung der Erinnerungskultur** in der Hansestadt zu erarbeiten. Federführend von Verwaltungsseite ist der **Bereich Archiv**. Das Projekt ist institutionell am **Zentrum für Kulturwissenschaftliche Forschung Lübeck (ZKFL)** angebunden. Es geht darum, das Gedenken in Lübeck gegenwartsbezogen und zukunftsorientiert zu gestalten. Das Konzept befindet sich derzeit in der fachlichen und verwaltungsseitigen Endabstimmung. Es soll eine Strategie zu möglichst breitangelegter Vermittlungsarbeit durch didaktisch aufbereitete Demokratiebildung unter Berücksichtigung der Themen Antisemitismus und Migrationsgesellschaft mit Gegenwartsbezug beinhalten. Das Konzept wird im Verlauf des Jahres 2022 den kommunalpolitischen Gremien und der Öffentlichkeit vorgestellt.
Im Rahmen seiner historischen Bildungsarbeit informiert das Archiv die Öffentlichkeit seit längerem auch über die Geschichte der jüdischen Gemeinde in Lübeck. In der **Veröffentlichungsreihe** des Archivs werden auch Themen der jüngeren deutsch-jüdischen Geschichte aufgegriffen. Zudem befasst sich der vom Archiv initiierte, für alle offene **Arbeitskreis „Lübeck im 20. Jahrhundert“** mit Themen wie Antisemitismus und Rassismus in der jüngeren Geschichte der Stadt.

Des Weiteren sei auch auf die erfolgten Maßnahmen und Ausführungen im Zusammenhang mit dem Festjahr 2021 – JÜDISCHES LEBEN IN DEUTSCHLAND hingewiesen. (VO/2021/09985-01).

Die Hansestadt Lübeck wird weiterhin an der Umsetzung und Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Bekämpfung von gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit sowie zur Stärkung der Demokratie arbeiten.

Anlagen:
1. 10-Punkte-Aktions-Plan der Hansestadt Lübeck im Rahmen der Europäischen Städtekoalition gegen Rassismus

Senatorin Monika Frank

Verpflichtung	Aktivitäten / Maßnahmen
1. Verstärkte Wachsamkeit gegenüber Rassismus Aufbau eines Überwachungs- und Solidaritäts-Netzwerkes Bsp.: - Einrichtung eines Beratungsgremiums, in dem verschiedene gesellschaftliche Akteure vertreten sind (Jugendliche, Künstler, Repräsentanten von Nichtregierungs-organisationen, der Polizei, der Justiz, der Stadtverwaltung etc.), um die örtliche Situation einschätzen zu können. - Entwicklung eines Systems in Zusammen-arbeit mit Organisationen der Zivilgesellschaft, um rasch auf rassistische Handlungen reagieren und die zuständigen Behörden informieren zu können. - Thematisierung von Rassismus und Diskriminierung in möglichst vielen Institutionen und Organisationen in der Stadt.	**Laufend:** - Regelmäßige Organisation von Gedenktagen, Informationsveran-staltungen, Diskussionsrunden sowie ‚Antirassistischen Kulturtagen' seitens der Migrant:innenselbstorganisationen (MSO's) in der Hansestadt Lübeck. - Die im ‚Kriminalpräventiven Rat' der Hansestadt Lübeck vertretenen Institutionen thematisieren das Thema Rassismus anlassbezogen. **Geplant:** - Einbindung des Themas in bestehende Vernetzungsrunden (z.B. AK Migration) sowie regelmäßige Reflexion und Sensibilisierung. - Kommunaler Präventionsrat – mit der Arbeitsgemeinschaft ‚Demokratie leben – Vielfalt gestalten', mit ständigem TOP ‚Wachsamkeit gegenüber Rassismus'.
2. Bewertung der örtlichen Situation und der lokalen Maßnahmen Aufbau einer Datensammlung, Formulierung erreichbarer Ziele und Entwicklung von Indikatoren, um die Wirkung der kommu-nalen Maßnahmen bewerten zu können Bsp.: - Zusammenarbeit mit Forschungsein-richtungen, um die Daten und Informationen regelmäßig analysieren und Studien zur örtlichen Situation erstellen zu können. - Entwicklung konkreter, stadtspezifischer Empfehlungen auf der Grundlage der Datenanalyse.	**Laufend:** - Es bestehen verschiedene Datenbanken, u.a. über landesweite Einrichtungen, die der Aufklärung, Prävention und Beratung i.S. Antirassismus dienen. **Geplant:** - Analyse der IST-Situation bezüglich Rassismus / Diskriminierung in der Hansestadt Lübeck, u.a. auf Basis vorhandener landesweiter Daten sowie der Daten der Zentralen Beschwerdestelle der Hansestadt Lübeck.

3. Bessere Unterstützung für die Opfer von Rassismus und Diskriminierung Unterstützung für die Opfer, damit sie sich künftig besser gegen Rassismus und Diskriminierung wehren können. Bsp.: - Einrichtung der Stelle einer Ombudsperson oder einer Anti-Diskriminierungs-Abteilung in der Stadtverwaltung, die sich mit entsprechenden Beschwerden befasst. - Förderung örtlicher Einrichtungen, die Opfern rechtlichen und psychologischen Beistand leisten. - Entwicklung vorbeugender Maßnahmen im Kampf gegen Rassismus und Diskriminierung. - Einführung von Disziplinarmaßnahmen gegen Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung, die sich rassistischen Verhaltens schuldig gemacht haben.	**Laufend:** - Zentrale Beschwerdestelle beim Bürgermeister der Hansestadt Lübeck. - Regeldienste und Projekte im gesamten Stadtgebiet, wie z. B. Migrations-beratungsstellen (JMD, MBE, MBSH), frauenspezifische Beratungsstellen, Schulsozialarbeiter:innen etc. sind für das Thema sensibilisiert. - Beratung von Betroffenen, Angehörigen und Zeug:innen nach rassistischen, antisemitischen und anderen rechtsmotivierten Angriffen durch landesweite Einrichtungen. **Geplant:** - Die Zentrale Beschwerdestelle der Hansestadt Lübeck soll ausgebaut und professionalisiert werden; ein niedrigschwelliger Zugang wird sichergestellt. - Stärkere Bewerbung der bereits existierenden landesweiten Einrichtungen, die der Aufklärung, Prävention und Beratung dienen.
4. Bessere Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten für die Bürger:innen Bessere Information der Bürger/innen über ihre Rechte und Pflichten, über Schutzmaßnahmen, rechtliche Möglichkeiten und Sanktionen für rassistisches Verhalten. Bsp.: - Verbreitung von Publikationen, die über die Rechte und Pflichten der Bürger/innen in einer multikulturellen Gesellschaft, über die Anti-Rassismus-Politik der Stadtverwaltung, über Sanktionen für rassistisches Verhalten und über Kontaktadressen informieren, an die sich	**Laufend:** - Das Forum für Migrant:innen in der Hansestadt Lübeck vertritt die Interessen von Menschen mit Migrationshintergrund. - Seitens der MSO's in der Hansestadt Lübeck werden regelmäßig Veranstal-tungen zu den ‚Internationalen Wochen gegen Rassismus', zum ‚Internationalen Tag gegen Rassismus und Diskriminierung', zu den ‚Interkulturellen Wochen' uvm. durchgeführt. - Ein aus Bundes- und Landesprogrammen gefördertes Büro der ‚regionalen

Opfer oder Zeugen gegebenenfalls wenden können. - Regelmäßige Durchführung eines vielfältigen Veranstaltungsprogramms zum "Internationalen Tag gegen Rassismus und Diskriminierung" am 21. März, um die Öffentlichkeit zu informieren und zu sensibilisieren. - Unterstützung der Nichtregierungsorganisationen in ihren Bemühungen, über Rassismus und Diskriminierung aufzuklären und Aktionen gegen diese Phänomene zu entwickeln.	Beratungsteams gegen Rechtsextremismus (RBT)‘ ist in der Hansestadt Lübeck ansässig. **Geplant:** - Bewerbung der Hansestadt Lübeck auf das Programm „Demokratie leben“. - Erstellung eines Wegweisers zu Angeboten und Ansprechpartner:innen der Themenbereiche Zivilcourage, Fremdenfeindlichkeit, Rechtsextremismus inkl. einer sozialraumorientierten Kartierung sowie verstärkte Bewerbung vorhandener Publikationen des Landesdemokratiezentrums Schleswig-Holstein oder des Landespräventionsrats Schleswig-Holstein.
5. Die Stadt als aktive Förderin gleicher Chancen Förderung gleicher Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Bsp.: - Aufnahme von Anti-Diskriminierungs-Bestimmungen in städtische Verträge und bei der Vergabe von Lizenzen (z. B. Gaststätten, Diskotheken etc.). - Öffentliche Auszeichnung von örtlichen Unternehmen, die den Kampf gegen Rassismus und Diskriminierung aktiv unterstützen. - Wirtschaftliche Förderung diskriminierter Gruppen. - Förderung von interkulturellen Fortbildungsangeboten für Firmenangestellte in Kooperation mit Gewerkschaften, Berufs-, Handels- und Industrievereinigungen.	**Laufend:** - Die MSO’s in der Hansestadt Lübeck führen regelmäßig öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen / Aktionen zum ‚Deutschen Diversity Tag - für mehr Vielfalt in der Arbeitswelt‘ durch. - Die Stabsstelle Integration der Hansestadt Lübeck fördert aktiv Chancengleichheit und Teilhabe. **Geplant:** - Aufnahme von Zielvereinbarungen - zur interkulturellen Öffnung - in die Budgetverträge der Zuschussempfänger:innen der Hansestadt Lübeck. - Antirassistische Leitbilder werden als Standard in den Schulen der Hansestadt Lübeck verankert.

6. Die Stadt als Arbeitgeberin und Dienstleisterin, die gleiche Chancen nachhaltig fördert Die Stadt verpflichtet sich, als Arbeitgeberin und Dienstleisterin Chancengleichheit und Gleichberechtigung zu gewährleisten. Bsp.: - Einführung von Maßnahmen zur Förderung der interkulturellen Kompetenz innerhalb der Stadtverwaltung. - Förderung der Beschäftigung von Personen mit Migrationshintergrund und aus diskriminierten Gruppen in der Stadtverwaltung.	**Laufend:** - Die Hansestadt Lübeck ist Unterzeichner:in der ‚Charta der Vielfalt'. - Die Hansestadt Lübeck ist Unterzeichner:in der ‚Europäischen Charta der Gleichstellung von Frauen und Männern'. - Regelmäßiges Angebot von Seminaren zum Thema ‚Interkulturelle Kompetenz' im Rahmen des Fortbildungsprogrammes der Hansestadt Lübeck. - Ausarbeitung einer Kampagne für mehr Vielfalt in der Kommunalverwaltung. **Geplant:** - Verbindung des Themas ‚Antirassismus/Antidiskriminierung' mit den bereits laufenden Seminaren im Fortbildungsprogramm der Hansestadt Lübeck. - Im Rahmen der Fortschreibung des kommunalen Integrationskonzeptes der Hansestadt Lübeck werden weitere Maßnahmen zur interkulturellen Öffnung entwickelt.
7. Chancengleichheit auf dem Wohnungsmarkt Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Bekämpfung von Diskriminierung bei Vermittlung und Verkauf von Wohnungen. Bsp.: - Entwicklung von Leitlinien oder Verhaltens-kodices für städtische und private Unter-nehmen, die auf dem Immobilienmarkt tätig sind, um Diskriminierungen bei Vermietung und Verkauf von Wohnraum zu bekämpfen.	**Laufend:** - Die kommunale Wohnungsbaugesell-schaft verfügt über interne Leitlinien, die einen diskriminierungsfreien Zugang zu Wohnraum ermöglichen sollen. - Es besteht ein Wohnungsvermittlungs-konzept ‚Probewohnen für Geflüchtete' in der Hansestadt Lübeck.

- Gewährung von Anreizen für Hauseigentümer und Immobilienmakler, die sich zur Einhaltung des städtischen Verhaltenskodex' gegen Diskriminierung verpflichten. - Unterstützung von Personen, die von Diskriminierung betroffen sind, bei der Suche nach Wohnraum.	**Geplant:** - Auch Wohnungsbaugenossenschaften und private Mietervereine sollen für einen diskriminierungsfreien Zugang zu Wohnraum sensibilisiert werden.
8. Bekämpfung von Rassismus und Diskriminierung durch Bildung und Erziehung Entwicklung von Maßnahmen gegen ungleiche Bildungs- und Erziehungs-chancen; Förderung von Toleranz und interkultureller Verständigung durch Bildung und Erziehung. Bsp.: - Entwicklung von Maßnahmen, um Chancengleichheit beim Zugang zu Bildung und Erziehung sicherzustellen. - Einführung einer Anti-Diskriminierungs-Charta für städtische Bildungseinrichtungen. - Verleihung des Titels "Schule ohne Rassismus" als Auszeichnung für vorbildliche anti-rassistische Aktivitäten und Stiftung eines Preises, der regelmäßig für die besten schulischen Initiativen gegen Rassismus und Diskriminierung vergeben wird. - Entwicklung von Lehrmaterial zur Förderung von Toleranz, Menschenrechten und interkultureller Verständigung.	**Laufend:** - Im Stadtgebiet haben 5 Schulen den Titel ‚Schule ohne Rassismus'. - Das aus Bundesmitteln geförderte und trägeransässige Projekt ‚Respekt Coach' wird an 2 Schulen der Hansestadt Lübeck durchgeführt. - Aus dem ‚Integrationsfonds' der Hansestadt Lübeck wird aktuell das Projekt ‚Erinnerungskultur - Vorträge von Schüler:innen für Schüler:innen zum Brandanschlag auf eine Asylbewerber-unterkunft in Lübeck', gefördert. **Geplant:** - Antirassistische Leitbilder werden Standard in den Bildungseinrichtungen der Hansestadt Lübeck. - Das aus Bundesmitteln geförderte und trägeransässige Projekt ‚samo.fa', dessen Ziele u.a. die Abwehr von Rassismus und Diskriminierung sind, soll um ein Projekt ergänzt werden, welches eine Brücken-funktion zu bestehenden Angeboten der Rassismusprävention einnehmen soll.

9. Förderung der kulturellen Vielfalt Förderung der kulturellen Vielfalt in den Kulturprogrammen, im öffentlichen Raum und im städtischen Leben. Bsp.: - Förderung der Herstellung von Filmmaterial, Dokumentationen etc., die es den von Rassismus und Diskriminierung betroffenen Bevölkerungsgruppen und Personenkreisen ermöglichen, ihre Anliegen und Erfahrungen einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen. - Regelmäßige finanzielle Förderung von kulturellen Projekten und Begegnungsstätten, die die kulturelle Vielfalt der städtischen Bevölkerung repräsentieren. Integration dieser Programme in die offiziellen Kulturangebote der Stadt. - Benennung öffentlicher Bereiche (Straßen, Plätze, etc.) zur Erinnerung an diskriminierte Personen oder Gruppen, bzw. entsprechende Ereignisse.	**Laufend:** - Jährliche Vergabe von Fördermitteln für verschiedene Projekte aus dem ‚Integrationsfonds' der Hansestadt Lübeck, u.a. auch zur Förderung der kulturellen Vielfalt. - Die Stabsstelle Integration der Hansestadt Lübeck unterstützt und berät bei der Beantragung von Landes- und Bundesmitteln zur Förderung der kulturellen Vielfalt. **Geplant:** - Die Stabsstelle Integration wird eine Schwerpunktsetzung bei der Vergabe des ‚Integrationsfonds' im Jahr 2021 anregen, so dass ein Teil der Mittel ausschließlich an Antirassismus-Projekte sowie Projekte zur Förderung der kulturellen Vielfalt in den Kulturprogrammen vergeben wird.
10. Rassistische Gewalttaten und Konfliktmanagement Entwicklung oder Unterstützung von Maßnahmen zum Umgang mit rassistischen Gewalttaten und Förderung des Konfliktmanagements. Bsp.: - Einsetzung eines Expertengremiums (Wissenschaftler, Praktiker, Betroffene), das die Stadtverwaltung und die Bevölkerung berät, Konfliktsituationen analysiert und vor übereilten Reaktionen warnt. - Entwicklung eines Angebots an Konfliktmanagement- und Mediationsprogrammen für relevante Institutionen wie Polizei, Schulen, Jugendzentren, Integrationseinrichtungen etc.	**Laufend:** - Das Projekt ‚Soziales Lernen in Lübecker Schulen' bietet eine Datenbank mit empfehlenswerten Präventionsprogrammen zur Förderung persönlicher und sozialer Kompetenz, z.B. Programme zur Konfliktlösung, Streitschlichtung und Gewaltprävention. **Geplant:** - Kommunaler Präventionsrat, mit den Arbeitsgemeinschaften: ‚Sicherheit im öffentlichen Raum', ‚Häusliche Gewalt', ‚Deliktbezogene Prävention'.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11056
öffentlich

Lübeck, 13.04.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Sonja Rieper (E-Mail: sonja.rieper@luebeck.de Telefon: 122-4014)

Bericht zur Weiterentwicklung offener Ganztag - Ganztag an Schule

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.06.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Die Verwaltung wurde gebeten aufgrund des Antrags VO/2021/10482-01 vom 23.09.2021 einen Bericht zur Weiterentwicklung Offener Ganztag vorzulegen.

Bericht:
Der anliegende Bericht stellt die Entwicklungen der schulischen Ganztagsbetreuung mit Stand zum Schuljahr 2021/22 dar, zeigt Ausbaustufen auf dem Weg zum kommenden Rechtsanspruch auf und gibt einen Ausblick zu den nächsten Planungsschritten. In die Berichterstattung wurde die Expertise eines Gremiums der Ganztagsträger:innen eingebunden.

Anlagen:
Bericht zur Weiterentwicklung der offenen Ganztagsschule

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK



Bericht zur Weiterentwicklung der offenen Ganztagsschule

Ganztag an Schule

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/schulkindbetreuung

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 4 – Kultur und Bildung
Schule und Sport
Abteilung Bildungsmanagement
Kronsforder Allee 2-6 | 23560 Lübeck
(0451) 115
sonja.rieper@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 13. April 2022

Inhaltsverzeichnis

1. Ganztag an Schule – Stand im Schuljahr 2021/22 3

2. Entwicklungsstufen auf dem Weg zum Rechtsanspruch 5

2.1 Leitungsanteile **5**

2.2 Overhead **6**

2.3 Personalschlüssel **6**

2.4 Fachkraftquote **7**

2.5 Inklusion/ Integration **7**

3. Ausblick 8

Anhang 9

106 von 615 in Zusammenstellung

Bericht zur Weiterentwicklung Offener Ganztag - Ganztag an Schule

Auftrag VO/2021/10482-01

1. Ganztag an Schule – Stand im Schuljahr 2021/22

In der Hansestadt Lübeck halten alle Grundschulstandorte eine verlässliche Ganztagsbetreuung für die Kinder der ersten bis vierten Klassen vor. Alle Standorte arbeiten nach dem 2015/16 beschlossenen Konzept Ganztag in Schule. Im Schuljahr 2021/22 werden 4.800 Betreuungsplätze in 38 Schulstandorten gefördert. Für Lübeck ist damit eine Versorgungsquote an Ganztagsplätzen von insgesamt 65% erreicht.

In der Ganztagsbetreuung haben die Kinder die Möglichkeit, ein warmes Mittagessen einzunehmen, die Hausaufgaben zu erledigen oder verschiedene Spiel- und Bewegungsangebote drinnen und draußen wahrzunehmen. Vielfältige AG-Angebote aus dem sportlichen, musisch-kreativen und lebenspraktischen Bereich ergänzen die Betreuung.

Der Betreuungsumfang wird in allen Grundschulen täglich von Unterrichtsende bis 16:00 Uhr vorgehalten. 29 Einrichtungen bieten auch eine Betreuung vor dem Unterricht an. In fünf Einrichtungen können Kinder auch nach 16:00 Uhr betreut werden (s. Liste im Anhang).

In den Ferien findet anteilig eine Ferienbetreuung statt. Zusätzliche Ferienbetreuungsgruppen werden bedarfsorientiert eingerichtet, so dass sich die Schließzeiten standortabhängig auf bis zu 20 Tage im Jahr reduzieren können. Die Ferienangebote werden nach den altersspezifischen Bedürfnissen ausgerichtet und berücksichtigen die individuellen Interessen und Fähigkeiten der Kinder.

Die Regelbetreuung im schulischen Nachmittagsangebot wird mit dem Modul Ganztag plus personell verstärkt, um vorrangig Kinder mit besonderem Förderbedarf zu unterstützen. Ganztag plus ist ein Finanzierungsbaustein im pädagogischen Konzept von Ganztag an Schule und ermöglicht eine intensivere Betreuung einzelner Kinder. Es werden Schonräume innerhalb der Regelbetreuung geschaffen, die eine engere Begleitung der Kinder ermöglicht. Ein flexibler Wechsel zwischen den einzelnen Angeboten und Gruppen in der Ganztagsbetreuung ist im Sinne der Integration zu fördern und Ziel der Maßnahme. Im Schuljahr 2021/22 werden 33 Module Ganztag plus ergänzend umgesetzt.

Mit Einführung fachlicher Standards durch das Lübecker Konzept Ganztag an Schule wurde die pädagogische Qualität in der Ganztagsbetreuung ausgebaut. Jede Einrichtung verfügt über ausgebildetes Fachpersonal in Verbindung mit weiteren Kräften, die sich aufgrund besonderer Erfahrungen in der sozialen Arbeit für den Arbeitsbereich entsprechend qualifiziert haben (z.B. Fachkräfte für Schulkindbetreuung o.ä.). Eine Dienst– und Fachaufsicht wird durch den Ganztagsträger gewährleistet sowie die regelmäßige Weiterbildung des Personals.

Grundlage der Zusammenarbeit von Schule und Ganztagsträger ist ein gemeinsam entwickeltes pädagogisches Konzept. Es beinhaltet gemeinsame pädagogische Leitgedanken, Lern- und

Erziehungsziele. Die Verzahnung von Vor- und Nachmittag ist ein weiteres Qualitätsmerkmal, um die individuelle Förderung der Kinder mit einem ganzheitlichen Blick betrachten zu können.

Parallel stehen Schule und Ganztagsträger in gemeinsamer Verantwortung, die Inhalte der offenen Ganztagsschule fortlaufend qualitativ weiterzuentwickeln, auch unter Beteiligung von Eltern und Kindern.

Über die Entwicklungen in den Lübecker Ganztagsschulen wird dem Bereich Schule und Sport jährlich berichtet. Der Jahresbericht enthält Ausführungen zu den Schwerpunkten der pädagogischen Arbeit, übergreifenden Projekten und Maßnahmen zur Beteiligung von Schüler:innen bzw. Eltern. Im Berichtsabschnitt zur Qualitätsentwicklung werden die zwischen Schule und Ganztagsträger abgestimmten Ziele für das nächste Schuljahr festgelegt sowie die Fortschreibung des Ganztagskonzepts dargelegt.

Inhaltliche Weiterentwicklungen des Ganztags haben in den letzten Jahren vor allem im Bereich der multiprofessionellen Zusammenarbeit, Beteiligung der Kinder und Ausbau von Projekten wie zum Beispiel im Rahmen von Natur- oder Nachhaltigkeitsprojekten (grünes Klassenzimmer) o.ä. stattgefunden. Auch im Bereich des sozialen Lernens, Integration von Kindern mit Deutsch als Zweitsprache und Einbindung von außerschulischen Kooperationspartnern haben sich Entwicklungsschritte gezeigt. Diese konnten in den vergangenen zwei Jahren der Pandemie nur eingeschränkt fortgeführt werden. Im Vordergrund stand im Wesentlichen die Aufrechterhaltung der Betreuung unter den Kohortenregelungen.

Als Problemlagen wurden in den letzten Jahren hauptsächlich die räumlichen Situationen an den Schulstandorten benannt. Dieses Thema wurde durch den Schulträger aufgegriffen. Es wurde ein Raumprogramm für den Ganztag aufgelegt und entsprechende Baumaßnahmen angestoßen. Seit 2019 werden parallel nach dem Konzept zur Doppelraumnutzung Klassenräume nach vereinbarten Kriterien für eine ganztägige Nutzung umgewandelt (vgl. VO/2021/10708 – Bericht zu den Erfahrungen mit der Doppelraumnutzung in Schulen).

Zwischen der Fachstelle des Bereichs Schule und Sport und den Ganztagsträgern findet ein regelmäßiger Austausch im Rahmen der UAG Schulkindbetreuung, einer Unter-AG der AG § 78, zu aktuellen Themen statt. Anlassbezogen werden Expert:innen wie z.B. die Beauftragte für Kinder und Jugendbeteiligung eingeladen oder es werden best-practise-Beispiele vorgestellt.

Aus dem Kreis der UAG Schulkindbetreuung hat sich gemeinsam mit der Verwaltung ein Expertengremium Ganztag mit sieben Trägervertreter:innen gebildet: Kinderschutzbund Lübeck, KinderWege gGmbH, Kinder- und Jugendhilfeverbund, IBGS Grönauer Baum, Sprungtuch e.V. , Kinderhafen gUG sowie die Betreute Grundschule am Klosterhof e.V.. Auftrag des Gremiums ist im Hinblick auf den kommenden Rechtsanspruch und den vom Gesetzgeber noch zu definierenden Vorgaben einen gemeinsamen Prozess zur Ganztagsfinanzierung vorzubereiten (sogenannter Konvergenzkorridor – s. VO/2021/10338). Die Expertise des Gremiums wurde in diese Berichtserstellung einbezogen.

2. Entwicklungsstufen auf dem Weg zum Rechtsanspruch

2.1 Leitungsanteile

Durch die hohe Nachfrage an schulischen Ganztagsplätzen hat sich der Charakter der Einrichtungen in den letzten Jahren gewandelt. Die Personalstärke ist stark angewachsen, so dass die Ganztagsträger zunehmend den Bedarf eines zusätzlichen Leitungsanteils zur Sicherung der pädagogischen Qualität aufgezeigt haben.

Leitungskräfte haben die Aufgabe der Personalorganisation vor Ort, die fachliche und persönliche Führung des Mitarbeitendenteams, aber auch die Wahrnehmung der Kooperation mit der Schulleitung, den Lehrkräften und Schulsozialarbeiter:innen oder weiteren außerschulischen Kooperationspartner:innen. Zentrale Aufgaben sind auch die Konzept- und Qualitätsentwicklung sowie die begleitende Elternarbeit.

Für diese Aufgaben ist bisher kein Anteil im Budget der Schulkindbetreuung berücksichtigt. Das Expertengremium Ganztag empfiehlt daher, Leitungsanteile bemessen nach Einrichtungsgrößen zu fördern:

Bemessung von Leitungsanteilen nach Einrichtungsgrößen

Gruppenanzahl	**Stellenanteil Leitung**	**Vergütung**
bis 2,5	0,25	S 11b
3 bis 5,5	0,5	S 11b
6 bis 8,5	0,75	S 11b
9 bis 10,5	1,0	S 11b
ab 11	1,0	S 12

Bemessung einer Stellvertretung ab 6 Gruppen in der Einrichtung

Gruppenanzahl	**Stellenanteil Vertretung (Wochenstunden)**	**Vergütung**
6	0,1 (2 Wo/Std.)	S 9
7	0,2 (4 Wo/Std.)	S 9
8	0,3 (6 Wo/Std.)	S 9
9	0,4 (8 Wo/Std.)	S 9
10 oder mehr	0,5 (10 Wo/Std.)	S 11 b

Zusätzliche finanzielle Auswirkungen:

rund 1,8 Mio. EURO (berechnet auf 4.800 Betreuungsplätze im Schuljahr 2021/22).

2.2 Overhead

Neben dem pädagogischen Auftrag sind im Rahmen der Schulkindbetreuung die Aufgaben von Verwaltung angestiegen. Für die Ganztagsträger fallen Overhead-Aufwendungen in Form von Kosten für Mitarbeitende, beispielsweise im Personalwesen/ Lohnbuchhaltung an. Größerer Aufwand entsteht auch durch die Verwaltung der Elternverträge, Buchung der Beitragskosten und die Bearbeitung der Sozialstaffel bzw. Geschwisterermäßigung. Einige Ganztagsträger halten Personalanteile für Fachberatung, Bereichsleitung bzw. Geschäftsführung vor.

In der gegenwärtigen Finanzierung der Schulkindbetreuung werden keine Overheadkosten gefördert. Das Anliegen der Ganztagsträger, die Förderung von Overheadkosten ist gerechtfertigt, um die professionelle Organisation und auskömmliche Finanzierung des Ganztagbetriebs sicherzustellen.

Für eine Finanzierung der Overheadkosten wird als erster Schritt ein Budgetaufschlag von 12% für angemessen erachtet. Im Rahmen des vereinbarten Konvergenzkorridors zu den Budgetverträgen ist eine stufenweise Erhöhung noch zu prüfen. Nach Einschätzung der Ganztagsträger liegt der finanzielle Bedarf bei 15%.

Zusätzliche finanzielle Auswirkungen:

rund 1,2 Mio. EURO (berechnet mit 12% Aufschlag auf das Jahresbudget).

2.3 Personalschlüssel

Der Personalschlüssel liegt seit Einführung des Konzepts Ganztag an Schule im Schuljahr 2015/16 in der Regelbetreuung bei einer Fachkraft für 20 Kinder (20:1). Das Modul Ganztag plus ist mit zwei Fachkräften für 15 Kinder bemessen. Zusätzlich ergänzen Honorarkräfte oder Anbieter:innen von Arbeitsgemeinschaften das Betreuungsangebot. Damit finden Gruppenkonstellationen in einem offenen System und wechselnden Größen statt.

Im Rahmen der Trägergespräche wird der Personalschlüssel regelmäßig in Frage gestellt, da er nach Einschätzung der Träger dem Auftrag des Ganztagsangebotes nicht ausreichend gerecht wird. Es entstehen schnell Engpässe, wenn beispielsweise herausfordernde Situationen im Gruppenkontext zu klären sind oder durch Krankheit Personalausfälle aufgefangen werden müssen. Das System kommt dann an seine Grenzen.
Hier empfiehlt das Expertengremium, den Personalschlüssel perspektivisch anzupassen und als Berechnungsgrundlage eine Regelgruppe mit 15 Kindern auszulegen.

Eine Anpassung im Bereich der Gruppengrößen zöge für die Hansestadt Lübeck einen hohen finanziellen Mehraufwand nach sich (zusätzlich rund 3 Mio. EURO). Derzeit liegen für die Gestaltung eines Personalschlüssels in der schulischen Ganztagsbetreuung keine verbindlichen Kriterien vor. Dies wird erst mit der Umsetzung des Rechtsanspruchs ab 2026 mit Vorlage landesrechtlicher Bestimmungen erwartet. Aus Sicht der Verwaltung werden die geäußerten Bedarfe zu fachlichen Qualitätsstandards in die laufenden Verhandlungen zur Ausgestaltung der

landesgesetzlichen Vorgaben einfließen müssen. Die Hansestadt Lübeck ist hierzu in einer AG Ganztagsbetreuung des Städteverbands vertreten.

2.4 Fachkraftquote

Grundsätzlich wurde im Rahmen des Ausbaus der Ganztagsbetreuung festgelegt, eine Fachkraftquote von 100% in der Regelbetreuung anzustreben. Für die Übergangsphase wurde ein Bestandsschutz für bereits beschäftigte nichtqualifizierte Mitarbeiter:innen vereinbart. Einzelfallentscheidungen in Absprache zwischen dem Träger und dem Bereich Schule und Sport zur Anerkennung als Fachkraft sowie Nachqualifizierungen wurden ermöglicht. So arbeiten im Schuljahr 2021/ 22 die Einrichtungen weiterhin in multiprofessionellen Teams aus Pädagog:innen, weitergebildeten Fachkräften, sogenannten sozial erfahrenen Personen und Honorarkräften. Aus heutiger Sicht bestätigen die Ganztagsträger, dass sich dieses System bewährt hat. Es ist in jedem Fall gewährleistet, dass pro Standort eine Mindestquote an Fachkräften vorgehalten wird. Der Ganztagsträger verantwortet die Personalausstattung und Qualifizierung der Teamstruktur. Er verpflichtet sich, nur Personen zu beschäftigen, die sich für die jeweilige Aufgabe persönlich eignen und eine der Aufgabe entsprechende Ausbildung haben oder sich aufgrund besonderer Erfahrungen in der sozialen Arbeit für den Arbeitsbereich entsprechend qualifiziert haben.
Das Expertengremium spricht sich dafür aus, grundlegend zwar an einer Fachkraftquote von 100% in der Regelbetreuung festzuhalten, aber parallel die Möglichkeit zur Arbeit der multiprofessionellen Teams aufrechtzuerhalten.
Der Fachkräftemangel macht sich auch im Ganztag an Schule deutlich bemerkbar. Im Fachbereich Kultur und Bildung werden in einer AG Strategien erarbeitet und Ideen zusammengetragen, mit denen dem Fachkräftemangel und seinen Auswirkungen in den kommenden Jahren entgegengetreten werden kann.
Im Ganztag sollten geeignete Alternativen zur Personalqualifikation in Betracht gezogen werden, um die Verlässlichkeit der Betreuung in guter Qualität leisten zu können. Dazu können die multiprofessionellen Teams beitragen. Denkbar wären hier beispielsweise Maßnahmen zur Festlegung einer Fachkräfte-Mindestquote pro Einrichtung, Anerkennungen von Weiterbildungen oder auch die weitere Qualifizierung der Bestandsmitarbeiter:innen bzw. Quereinsteiger:innen. Vorgeschlagen wird, einen Orientierungskatalog zur Anerkennung weiterer Personalqualifikationen für den Ganztag zu entwickeln und mit einem Prüfverfahren durch den Bereich Schule und Sport zu verbinden. Damit wird die Einhaltung von Qualitätsstandards in der Ganztagsbetreuung gesichert.

2.5 Inklusion/ Integration

Das Thema Inklusion von Kindern im Regelsystem der Ganztagsbetreuung ist erkannt und erste Schritte im Bereich der Teilhabe sind in der Hansestadt Lübeck erfolgt.
Wenn bei Kindern eine Behinderung bzw. ein sonderpädagogischer Förderbedarf vorliegen, reichen in der Regel die personellen Ressourcen nicht aus, um den individuellen Unterstützungsbedarf leisten zu können. Um diese Barriere abzubauen, konnte in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich 2 – Soziale Sicherung ein Modell an der Schule Lauerholz entwickelt und umgesetzt werden. Mit den sogenannten Mittagsbändern werden zusätzliche personelle Ressourcen eingesetzt, um eine Betreuung behinderter Kinder im Regelsystem zu

ermöglichen (vgl. VO/2021/10267). Es ist vorgesehen, zum nächsten Schuljahr weitere Mittagsbänder an Schulstandorten mit besonderem Förderbedarf auszubauen.
Aus dem Expertengremium Ganztag wird darauf verwiesen, dass grundsätzlich beim derzeitigem Betreuungsschlüssel zusätzliche Verstärkermodule auch für die Aufnahme der sogenannten Inklusionskinder nach dem SGB VIII, vor allem mit dem Förderbedarf Lernen, sozial-emotionale Entwicklung erforderlich sind. Kinder, die am Vormittag durch eine Schulbegleitung betreut werden, benötigen häufig auch am Nachmittag zusätzliche Unterstützung. Als mögliche Maßnahmen sind für das Gremium ein weiterer Ausbau der Mittagsbänder zur Teilhabe oder auch der Ausbau zusätzlicher Module Ganztag plus vorstellbar.

Nach Einschätzung der Verwaltung sind die Anforderungen für eine inklusive Ganztagsbetreuung gesondert zu betrachten. Erforderliche personelle Ressourcen, Bemessung und Prüfung von Förderbedarfen o.ä. gehören mit Blick auf den Rechtsanspruch in eine Fachdiskussion auf Landesebene. Das Thema Inklusion muss in Vorbereitung eines landesweiten Qualitätsrahmens zur Ganztagsbetreuung von Beginn an berücksichtigt werden.

3. Ausblick

Mit dem Konzept Ganztag an Schule hat sich die Hansestadt Lübeck bereits gut aufgestellt, die Grundlagen für eine qualitative, verlässliche Ganztagsbetreuung – auch im Hinblick auf den kommenden Rechtsanspruch ab 2026 - zu schaffen. Es gibt einheitliche Rahmenbedingungen zu Betreuungszeiten (tägl. bis 16:00 Uhr) und eine zusätzliche Frühbetreuung ist möglich. In den Ferien wird bedarfsorientiert bis auf 20 Tage Schließzeit Betreuung angeboten. Regelungen zur Sozialstaffel und zur Geschwisterermäßigung liegen vor. Das Modul Ganztag plus wurde nahezu flächendeckend umgesetzt sowie erste Modelle zur Teilhabe für Kinder mit besonderem Förderbedarf auf den Weg gebracht.

Bis auf die mit der Einführung des Rechtsanspruchs bisher benannten Kriterien zur Zielgruppe und den Betreuungszeiten sind noch keine weiteren landesrechtlichen Ausführungen bekannt. Ein Orientierungsrahmen des Landes zur Einführung von fachlichen Qualitätsstandards bleibt abzuwarten.
Die Hansestadt Lübeck wird daher bis zur Vorlage weiterer Vorgaben des Landes die schulischen Ganztagsplätze nach dem Konzept Ganztag an Schule bedarfsorientiert ausbauen. Der wachsende Platzbedarf - erwartet wird eine Versorgungsquote bis zu 80% - wird durch den Schulträger eng begleitet. Es ist beabsichtigt, im Rahmen einer aktualisierten Schulentwicklungsplanung auch die entstehenden Raumbedarfe abzugleichen und ggf. weitere Maßnahmen zu konkretisieren. Zur Nachfrage nach Betreuungsplätzen findet regelmäßig ein Austausch mit den Trägern statt. Sollte sich an einzelnen Schulstandorten ein höherer Platzbedarf abzeichnen, der zu einer Warteliste führt, wird in Zusammenarbeit mit Ganztagsträger und Schule auf Lösungsmöglichkeiten hingewirkt.

Die Beteiligung von Eltern ist auch im Ganztag wichtig, hier sollen künftig verbindliche Regelungen vereinbart werden, um die Elternvertretung abzusichern. Für das nächste Jahr ist eine stadtweite Befragung zur Zufriedenheit der Eltern geplant.

Anhang

Tabelle 1: Ganztagsangebote an Lübecker Grundschulen differenziert nach Stadtteilen - Schuljahr 21/22

Kenn-ziffer	Stadtteil	Schule	Träger	Tel.-Nr. Schul-sekretariat	Anzahl der Plätze 2020/21	2021/22	Anteil betreuter Grundschul-kinder	Öffnungs-zeiten	Ganztags-gruppe plus
01	Innenstadt	Marien-Schule	KinderWege gGmbH	12281411	135	144	61%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00	G+
01	Innenstadt	Dom-Schule	KinderWege gGmbH	12280211	132	114	66%	Frühbetreuung ab 7.15 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr, Spätbetreuung - 16.30 Uhr	G+
		Summe Innenstadt			**267**	**258**	63%		
02	St. Jürgen	Kaland-Schule	Betreuungsband Kaland gGmbH	12280911	234	237	71%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00Uhr	G+
02	St. Jürgen	Schule Grönauer Baum	Integrierte Betreute Grundschule Grönauer Baum e. V.	12280511	175	208	84%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr, Spätbetreuung - 17.00 Uhr	G+
02	St. Jürgen	Paul-Klee-Schule/ Außenstelle Wulfsdorf	Elterninitiative Betreute Grundschulzeiten i. d. Grundschule Wulfsdorf e. V.	12282011	28	29	81%	von Unterrichtsende bis 16 Uhr	

Kenn-ziffer	Stadtteil	Schule	Träger	Tel.-Nr. Schulsekretariat	Anzahl der Plätze 2020/21	2021/22	Anteil betreuter Grundschul-kinder	Öffnungs-zeiten	Ganztags-gruppe plus
02	St. Jürgen	Kahlhorst-Schule	KinderWege gGmbH	12280711	229	226	62%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr, Spätbetreuung - 17.00 Uhr	G+
02	St. Jürgen	Kahlhorst-Schule / Außenstelle Niederbüssau	Schul- u. Förderverein Betreute Gundschule Niederbüssau e.V.	12280811	56	64	69%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	
02	St. Jürgen	GGmS St. Jürgen	Betreute Grundschule am Klosterhof e.V.	12284011	139	149	75%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr, Spätbetreuung - 17.00 Uhr	
02	St. Jürgen	Paul-Klee-Schule	CVJM Lübeck e.V.	12281911	175	187	58%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr, Spätbetreuung - 17.00 Uhr	G+
		Summe St. Jürgen			**1036**	**1100**	69%		
03	Moisling	Heinrich-Mann-Schule	VSE Lübeck e.V.	12283611	68	74	44%	Frühbetreuung ab 7.15 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
03	Moisling	Mühlenweg-Schule	In Via e.V.	12281611	65	70	38%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
03	Moisling	Schule Niendorf	In Via e.V.	12281711	48	55	69%	Frühbetreuung ab 7.45 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
		Summe Moisling			**181**	**199**	46%		
04	Buntekuh	Schule am Koggenweg	Schulverein der Schule am Koggenweg e.V.	12281011	197	205	82%	Frühbetreuung ab 7.45 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+

Kenn-ziffer	Stadtteil	Schule	Träger	Tel.-Nr. Schulsekretariat	Anzahl der Plätze 2020/21	2021/22	Anteil betreuter Grundschul-kinder	Öffnungs-zeiten	Ganztags-gruppe plus
04	Buntekuh	Baltic-Schule	KinderWege gGmbH	12283311	118	131	56%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
		Summe Buntekuh			**315**	**336**	69%		
05	St. Lorenz-Süd	Bugenhagen-Schule	KinderWege gGmbH	12280111	118	136	77%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00Uhr	G+
05	St. Lorenz-Süd	Johannes-Prassek-Schule	KinderWege gGmbH		48	57	60%	Frühbetreuung ab 7.30 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00	
05	St. Lorenz-Süd	Luther-Schule	In Via e.V.	12281311	114	128	57%	Frühbetreuung ab 7.30 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
		Summe St.Lorenz Süd			**280**	**321**	65%		
06	St. Lorenz-Nord	Julius-Leber-Schule	Verbund In Via e.V. und AWO Südholstein	12283811	55	68	52%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
06	St. Lorenz-Nord	Schule Falkenfeld	Deutscher Kinderschutzbund Lübeck e.V.	12280411	85	105	74%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
06	St. Lorenz-Nord	Pestalozzi-Schule/ Außenstelle Dornbreite	KinderWege gGmbH	12282111	196	211	67%	Frühbetreuung ab 7.15 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
06	St. Lorenz-Nord	Schule Groß Steinrade	KinderWege gGmbH	12280611	68	80	86%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
06	St. Lorenz-Nord	Paul-Gerhardt-Schule	Deutscher Kinderschutzbund Lübeck e.V.	12281811	190	205	76%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
06	St. Lorenz-Nord	Gotthard-Kühl-Schule	Malteser Hilfsdienst gGmbH	12283511	130	132	61%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+

Kenn-ziffer	Stadtteil	Schule	Träger	Tel.-Nr. Schulsekretariat	Anzahl der Plätze 2020/21	2021/22	Anteil betreuter Grundschul-kinder	Öffnungs-zeiten	Ganztags-gruppe plus
06	St. Lorenz-Nord	Schule Schönböcken	KinderWege gGmbH	12282511	95	94	81%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
06	St. Lorenz-Nord	Schule Tremser Teich	Malteser Hilfsdienst gGmbH	12284311	129	130	53%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
		Summe St.Lorenz Nord			**948**	**1025**	67%		
07	St. Gertrud	Schule am Stadtpark	KinderWege gGmbH	12282611	176	168	73%	Frühbetreuung ab 7.30 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
07	St. Gertrud	Schule Lauerholz/ inkl. Aussenstelle Israelsdorf	Sprungtuch e.V.	12281111	221	242	71%	Frühbetreuung ab 7.15 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
07	St. Gertrud	Schule Marli	Kinder- und Jugendhilfeverbund Lübeck	12281511	119	125	65%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
07	St. Gertrud	Albert-Schweitzer-Schule	KinderWege gGmbH	12282911	83	94	65%	Frühbetreuung ab 7.15 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
07	St. Gertrud	Schule an der Wakenitz	Kinder- und Jugendhilfeverbund Lübeck	12283111	98	97	52%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
07	St. Gertrud	Schule Eichholz	KinderWege gGmbH	12280311	124	144	80%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
		Summe St.Gertrud			**821**	**870**	68%		
08	Schlutup	Willy-Brandt-GGmS	Kinder-Hafen gUG	12284511	110	108	59%	Frühbetreuung ab 7.30 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
		Summe Schlutup			**110**	**108**	59%		

Kenn-ziffer	Stadtteil	Schule	Träger	Tel.-Nr. Schulsekretariat	Anzahl der Plätze 2020/21	2021/22	Anteil betreuter Grundschul-kinder	Öffnungs-zeiten	Ganztags-gruppe plus
09	Kücknitz	Rangenberg-Schule	SchulKind-Betreuung Rangenberg e.V.	12282311	79	81	69%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
09	Kücknitz	Trave-GGmS	Kids.Corner gUG	12284211	82	82	52%	Frühbetreuung ab 7.15 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
09	Kücknitz	Schule Utkiek	Vorwerker Diakonie e.V.	12282811	75	85	61%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
09	Kücknitz	Schule Roter Hahn	Vorwerker Diakonie e.V.	12282411	135	139	59%	Frühbetreuung ab 7.00 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
		Summe Kücknitz			**371**	**387**	60%		
10	Travemünde	Schule am Meer	Deutscher Kinderschutzbund Kreisverband OH e.V.	12283011	72	70	74%	von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	G+
10	Travemünde	Stadtschule Travemünde	Verein Haus der Jugend Travemünde e. V.	12282711	98	126	63%	Frühbetreuung ab 7.30 Uhr, von Unterrichtsende bis 16.00 Uhr	
		Summe Travemünde			**170**	**196**	66%		
				Gesamt-kinderzahl	**4499**	**4800**	65%		

Quelle: Bereich Schule und Sport, Dezember 2021

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11032
öffentlich

Lübeck, 29.03.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

Bearbeitung: Christiane Alvarez Fischer (E-Mail: christiane.alvarez@luebeck.de Telefon: 122-4284)

Kerndaten zu Bildung in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.06.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.06.2022	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Der Bericht umfasst die jährliche Aktualisierung des Monitorings zentraler Bildungsdaten. Die Kerndaten zu Bildung in Lübeck erfassen relevante Lübecker Bildungsdaten aller Altersgruppen über den Zeitraum 2013 bis heute und dienen der systematischen Darstellung und Beobachtung.
In einer jährlich aktualisierten Übersicht werden zentrale Lübecker Zahlen zu Bildung im Lebenslauf auf einen Blick dargestellt. Die Kerndaten sollen es allen Interessierten ermöglichen, wichtige Eckdaten zu Bildung nachzuschlagen und zu nutzen.

Bericht:
Die Kerndaten zu Bildung in Lübeck wurden vom Bildungsmonitoring und der Jugendhilfeplanung in Ergänzung der in größeren Abständen erscheinenden Lübecker Bildungsberichte entwickelt und 2016 erstmals vorgelegt.

Anlagen:
Bericht Kerndaten zu Bildung in Lübeck

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK



Kerndaten Bildung in Lübeck

Zentrale Zahlen zu Bildung im Lebenslauf „auf einen Blick“

April 2022

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/bildungsmonitoring

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Schule & Sport
Bildungsmonitoring
Kronsforder Allee 2-6 | 23539 Lübeck
(0451) 115
bildungsbericht@luebeck.de
www.luebeck.de/bildungsmonitoring

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung 4
Zeichenerklärung 3
1. Rahmenbedingungen 6
1.1 Bevölkerung 6
Abb. 1.1.1: Bevölkerungsentwicklung 7
Abb. 1.1.2: Deutsche mit und ohne Migrationshintergrund sowie Ausländer:innen 7
Abb. 1.1.3: Anteil Einwohner:innen mit Migrationshintergrund an Altersgruppe 8
1.2 Wirtschaftliche Lage 9
1.3 Leistungen der Jugendhilfe 9
Abb. 1.3.1: Anteile Leistungen der Jugendhilfe 2021 9
2. Frühe Bildung 10
2.1 Willkommensbesuche 10
2.2 Kindertagesbetreuung 10
Abb. 2.2.1: Betreute Kinder unter 3 Jahren und zwischen 3 und 6,5 Jahren 10
2.3 Kooperation am Übergang Kita-Schule 11
Abb. 2.3.1: Teilnahmezahlen der Kooperation am Übergang Kita-Schule 11
3. Allgemeinbildende Schulen 12
3.1 Schulen 12
3.1.1 Gesamtzahl und Grundschulen 12
Abb. 3.1.1.1: Betreute Kinder in der Ganztagsbetreuung an Grundschulen 12
3.1.2 Weiterführende Schulen 13
3.1.3 Unterstützungsbedarf 14
Abb. 3.1.3.1: DaZ-Schüler:innen in der Basisstufe 15
3.2 Abschlüsse 15
Abb. 3.2.1: Abschlüsse an allgemeinbildenden Schulen 16
Abb. 3.2.2: Abschlüsse an Förderzentren 17
4. Außerschulische Jugendbildung 18
4.1 Angebote 18
5. Berufsbildung 19
5.1 Berufsbildende Schulen 19
Abb. 5.1.1: Schüler:innen an berufsbildenden Schulen 20

120 von 615 in Zusammenstellung

5.2 Abschlüsse 21
Abb. 5.2.1: Anzahl Abgänger:innen mit Abgangs- und mit Abschlusszeugnis an Schulen der HL 22
6. Hochschulen 22
Abb. 6.1.1: Verteilung der Studierenden auf die Hochschulen im WS 2021/22 23
7. Weiterbildung 24
Abb. 7.1.1: Kursbelegungen 2021 an der VHS nach Geschlecht 24
Abb. 7.1.2: Unterrichtseinheiten an der VHS 25
8. Familien- und Bildungsportal 26
Abb. 8.1.1: Besuche Familien- und Bildungsportal 26

Zeichenerklärung

-	keine Daten vorhanden oder Berechnung nicht sinnvoll
*	Anmerkung (s. unter der Tabelle/Abbildung)
⇨	gleichbleibende (oder nur leicht schwankende) Werte (der absoluten Zahlen oder/und Anteile) seit 2013 oder über 5 Jahre
⇗	insgesamt steigende Tendenz (der absoluten Zahlen oder/und Anteile)
⇘	insgesamt sinkende Tendenz (der absoluten Zahlen oder/und Anteile)
x	keine eindeutige Tendenz, starke Schwankungen

Vorbemerkung

Die Kerndaten zu Bildung in Lübeck wurden vom Bildungsmonitoring und der Jugendhilfeplanung in Ergänzung der Lübecker Bildungsberichte entwickelt und 2016 erstmals vorgestellt. In einer jährlich aktualisierten Übersicht werden zentrale Lübecker Zahlen zu Bildung im Lebenslauf „auf einen Blick“ dargestellt. Die Kerndaten sollen es allen Interessierten ermöglichen, wichtige Eckdaten zu Bildung nachzuschlagen und zu nutzen. Aufgeführt sind Daten ab 2013 bzw. Schuljahr 2013/14. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden in den Tabellen jeweils die **Daten für 2013** bzw. das Schuljahr 2013/14 **sowie die letzten 5 Jahre** dargestellt.

Im Jahr 2020 und 2021 wurden **neue Kennzahlen** aufgenommen. Für die berufsbildenden Schulen wurden Zahlen zu den Abgängen und eine Aufschlüsselung in Schüler:innen mit Abschluss- und mit Abgangszeugnis hinzugefügt. Außerdem wurde die Zahl der Schüler:innen mit Förderbedarf ergänzt. Abb. 5.2.1 wurde angepasst und nach Daten des Schulträgers statt nach Landesdaten erstellt, da inzwischen die Abgänger:innen mit Abgangs- und mit Abschlusszeugnis in der Berufsschulstatistik erfasst werden.

Die Daten der **Aufteilung der Schüler:innen auf die Sektoren des Berufsbildungssystems** (s. 5.1) werden nun nicht nur für alle öffentlichen Schulen angegeben, sondern auch rein für die Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck. Diese Zahlen sind aktueller, enthalten jedoch beispielsweise nicht die Schulen des Gesundheitssystems, die rein schulische Ausbildungen anbieten, oder die Berufsschule der Handwerkskammer, die Duale Ausbildungen anbietet, was zu einer Verschiebung der Anteile bei den Sektoren führt.

Im Jahr 2022 wurde die Darstellung der in größerem Umfang fehlenden Schüler:innen geändert („**Schulabsentismus**“). Ab sofort wird nur noch die Zahl der mehr als 20 Tage unentschuldigt Fehlenden veröffentlicht („**Schulschwänzen**“). Die Zahl der entschuldigt dem Unterricht Fernbleibenden umfasst neben **Kindern mit Beurlaubung bzw. längerer/chronischer Erkrankung**, bei denen in der Regel keine Schulverweigerung vorliegt, auch **mit Billigung oder Einverständnis der Eltern fehlende Kinder** aus Gründen wie Leistungsangst, Mobbing, Trennungsangst oder fehlender Unterstützung/Ablehnung des Schulbesuchs durch die Eltern o.ä. („**Schulverweigerung**“ oder „**Zurückhalten**“; vgl. Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein, Konzept zum Schulabsentismus, 2022; s.a. Schulamt in der Hansestadt Lübeck, Handreichung zum Umgang mit Schulverweigerung und Absentismus an Lübecker Schulen, 3. Auflage 2020).

Die Erhebung der schulischen Daten erfolgte im Herbst 2021 und spiegelt (z.B. in der DaZ-Basisstufe) die Situation vor der Aufnahme der Geflüchteten aus der Ukraine wieder.

Die Pfeile in den Tabellen zeigen grobe Entwicklungstendenzen der absoluten Zahlen oder der Anteile über die Jahre an. Waagerechte Pfeile stehen für gleichbleibende (oder nur leicht schwankende) Werte. Ist die Festlegung einer Tendenz (z.B. wegen starker Schwankungen) nicht möglich, wird die Zeile mit einem X gekennzeichnet.

Besondere Entwicklungen

1. Im Bericht spiegeln sich in den Zahlen wie im Vorjahr **Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie** wider.

Durch Willkommensbesuche wurden in diesem Jahr weniger Familien mit Neugeborenen erreicht als im Vorjahr.

VHS-Kurse konnten nur eingeschränkt stattfinden, so dass noch einmal deutlich weniger Kurse und Unterrichtseinheiten als im Vorjahr erfolgten. Von den erteilten VHS-Unterrichtsstunden waren 73% Deutsch-als-Fremdsprache-Kurse und damit erneut ein höherer Anteil als im Vorjahr, auch wenn es auch hier einen Abfall gab. Landesweit konnten die Volkshochschulen ihr Angebot nicht in allen Bereichen durch digitale Kurse ersetzen, so dass einige Kurse nicht oder nur eingeschränkt stattfinden konnten.

Gleichzeitig blieben Angebote trotz der Einschränkungen in vergleichbarem Umfang bestehen. So ist die Zahl der am Projekt Übergang Kita-Schule teilnehmenden Einrichtungen stabil.

Der Anteil der Abgänger:innen von allgemeinbildenden Schulen ohne Abschluss war in 2021 geringer als in den Vorjahren. Grund könnte die Möglichkeit sein, aufgrund einer Sonderregelung wegen der Coronavirus-Pandemie eine Klasse ohne Anrechnung zu wiederholen. Auch in den berufsbildenden Schulen sank die Zahl der Abgänger:innen ohne Abschlusszeugnis während die Zahl derjenigen mit Abschlusszeugnis fast identisch zum Vorjahr war.

2. In vielen Bereichen ist eine **Veränderung** zu beobachten:

Die Zahl der Arbeitslosen blieb mit 8,1% auf dem Niveau des Vorjahres. Im Gegensatz zum Vorjahr erhöhte sich aber der Anteil an Leistungen nach SGB II.

Die Zahl der Grundschüler:innen ist über die Jahre gewachsen. Der Anteil der Kinder in der Ganztagsbetreuung an Schulen steigt weiterhin. Gleiches gilt über die Jahre ebenfalls für die Betreuung in Kindertagesstätten, vor allem bei den Drei- bis Sechsjährigen.

Die berufsbildenden Schulen verzeichnen dagegen sinkende Zahlen. Die Zahl der Studierenden wiederum ist kontinuierlich wachsend.

Nach einem Maximum im Schuljahr 2016/17 und dem Absinken in den letzten Jahren gibt es 2021 in den allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen wieder mehr DaZ-Schüler:innen.
Der (im Vergleich zu anderen Schulformen geringe) Anteil der Schüler:innen ohne deutsche Staatsangehörigkeit an Gymnasien steigt.

Das Familien- und Bildungsportal weist weiterhin ansteigende Nutzungszahlen auf.

3. Veränderungen gab es bei den **Schüler:innen mit Unterstützungsbedarf**:

In den letzten Jahren ist der Anteil der Schüler:innen, bei denen ein Förderbedarf diagnostiziert wurde, gewachsen. Zunehmend mehr Kinder und Jugendliche besuchen ein Förderzentrum und weniger werden integrativ beschult.

Unterstützungsangebote wurden ausgebaut: Die Zahl der Planstellen in der Schulsozialarbeit ist gewachsen. Die Wochenstunden der Integrationshilfe sind insgesamt gestiegen.

1. Rahmenbedingungen

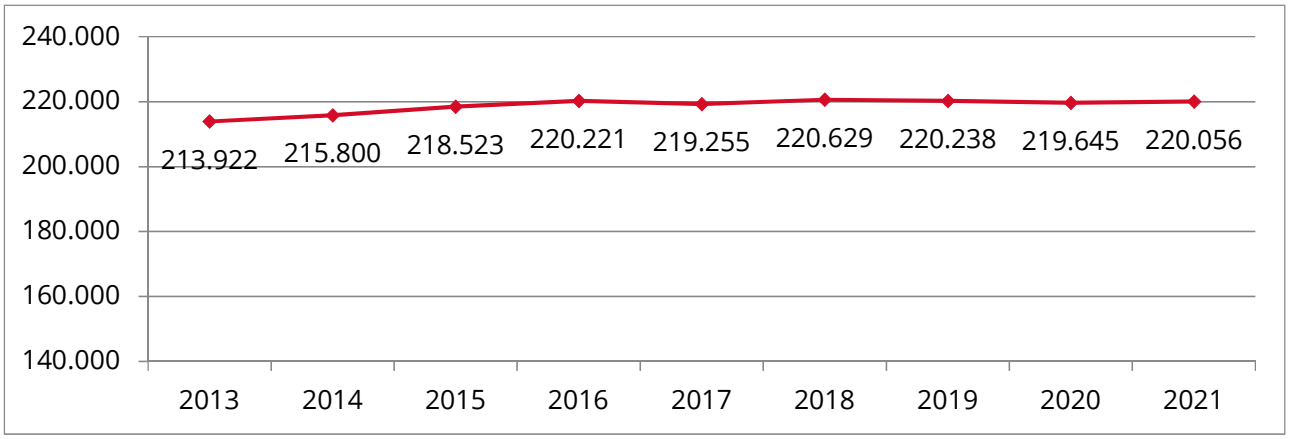
1.1 Bevölkerung

1.1 Bevölkerung	2013		2017*		2018		2019		2020		2021		Tendenz
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Gesamt	213.922	100,0%	219.255	100,0%	220.629	100,0%	220.238	100,0%	219.645	100,0%	220.056	100,0%	x
nach Alter (Jahre)...													
0-2	5.113	2,4%	5.751	2,6%	5.788	2,6%	5.666	2,6%	5.449	2,5%	5.281	2,4%	x
3-5	5.245	2,5%	5.491	2,5%	5.571	2,5%	5.681	2,6%	5.709	2,6%	5.706	2,6%	⇨
6-9	6.955	3,3%	7.143	3,3%	7.129	3,2%	7.148	3,2%	7.223	3,3%	7.313	3,3%	x
10-14	9.008	4,2%	9.190	4,2%	9.230	4,2%	9.220	4,2%	9.201	4,2%	9.161	4,2%	⇨
15-17	5.882	2,7%	5.835	2,7%	5.582	2,5%	5.599	2,5%	5.551	2,5%	5.649	2,6%	⇘
18-29	32.729	15,3%	33.770	15,4%	34.392	15,6%	33.999	15,4%	33.200	15,1%	33.094	15,0%	x
30-64	99.837	46,7%	101.836	46,4%	102.480	46,4%	102.382	46,5%	102.547	46,7%	102.861	46,7%	x
65+	49.153	23,0%	50.239	22,9%	50.457	22,9%	50.543	22,9%	50.765	23,1%	50.991	23,2%	⇗
nach Geschlecht...													
männlich	102.270	48%	105.922	48%	106.593	48%	106.402	48%	106.082	48%	106.471	48%	⇨
weiblich	111.652	52%	113.333	52%	114.036	52%	113.836	52%	113.563	52%	113.585	52%	⇨
Ausländer:innen, Deutsche ohne und mit Migrations-hintergrund...													
Ausländer:innen	16.276	7,6%	23.328	10,6%	24.349	11,0%	25.407	11,5%	25.824	11,8%	26.666	12,1%	⇗
Deutsche *ohne* Migrationshinter grund	171.031	80,0%	161.988	73,9%	167.227	75,8%	160.647	72,9%	159.899	72,8%	162.447	73,8%	x
Deutsche *mit* Migrationshinter grund	26.615	12,4%	33.939 *	15,5%	29.053	13,2%	34.184	15,5%	33.922	15,4%	30.943	14,1%	x
Einwohner:innen mit Migrationshinter-grund an Altersgruppe (Jahre) ...													
0-17	9.838	30,5%	12.785 *	38,3%	12.720	38,2%	13.258	39,8%	13.360	40,3%	10.099	30,5%	x
18-64	25.650	19,3%	33.018 *	24,3%	32.940	24,1%	34.649	25,4%	34.858	25,7%	35.983	26,5%	⇗
65+	7.405	15,1%	11.464 *	22,8%	7.742	15,3%	11.684	23,1%	11.528	22,7%	11.527	22,6%	x

Quelle: 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

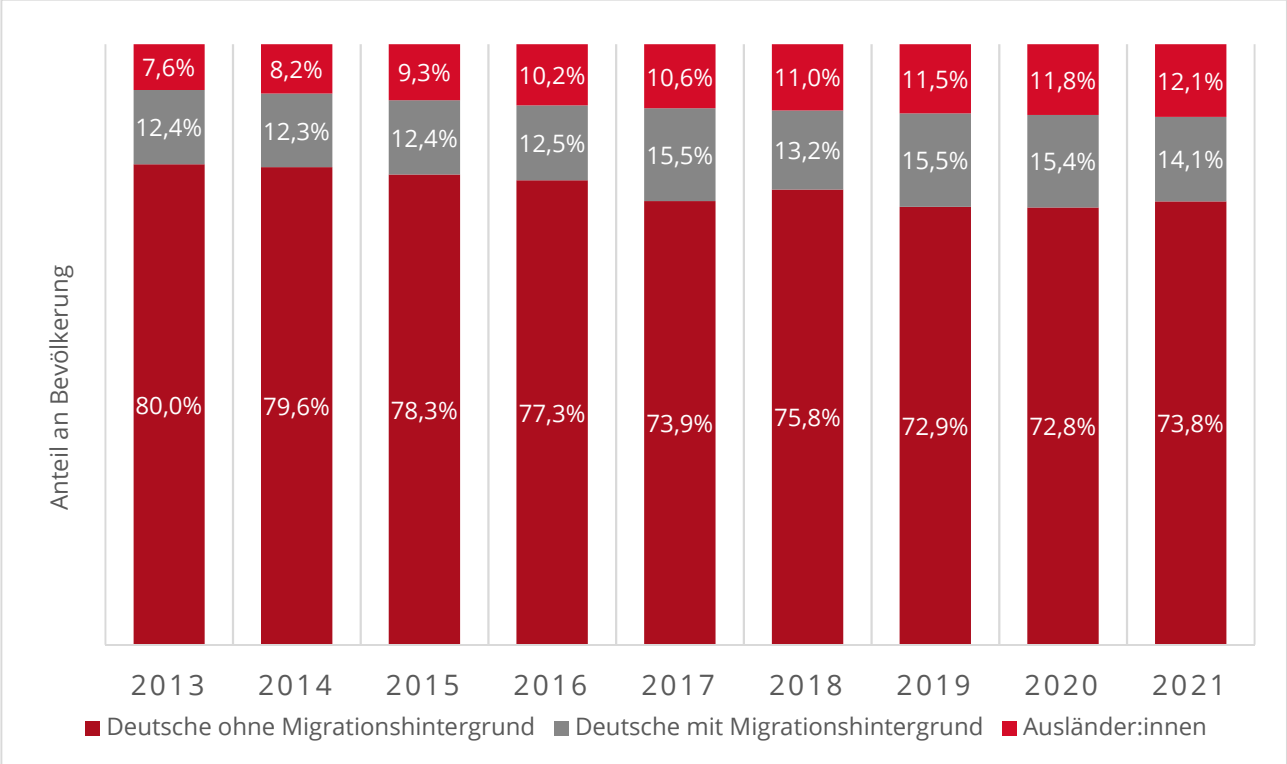
*In 2017 und 2021 veränderte sich die Anzahl der Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit sowie Deutscher mit/ohne Migrationshintergrund aufgrund einer Einwohner:innenmelderegister-bereinigung.

Abb. 1.1.1: Bevölkerungsentwicklung



Die Bevölkerungszahlen haben sich seit 2013 positiv entwickelt. Vor allem im Jahr 2015 gab es einen deutlichen Zuwachs.

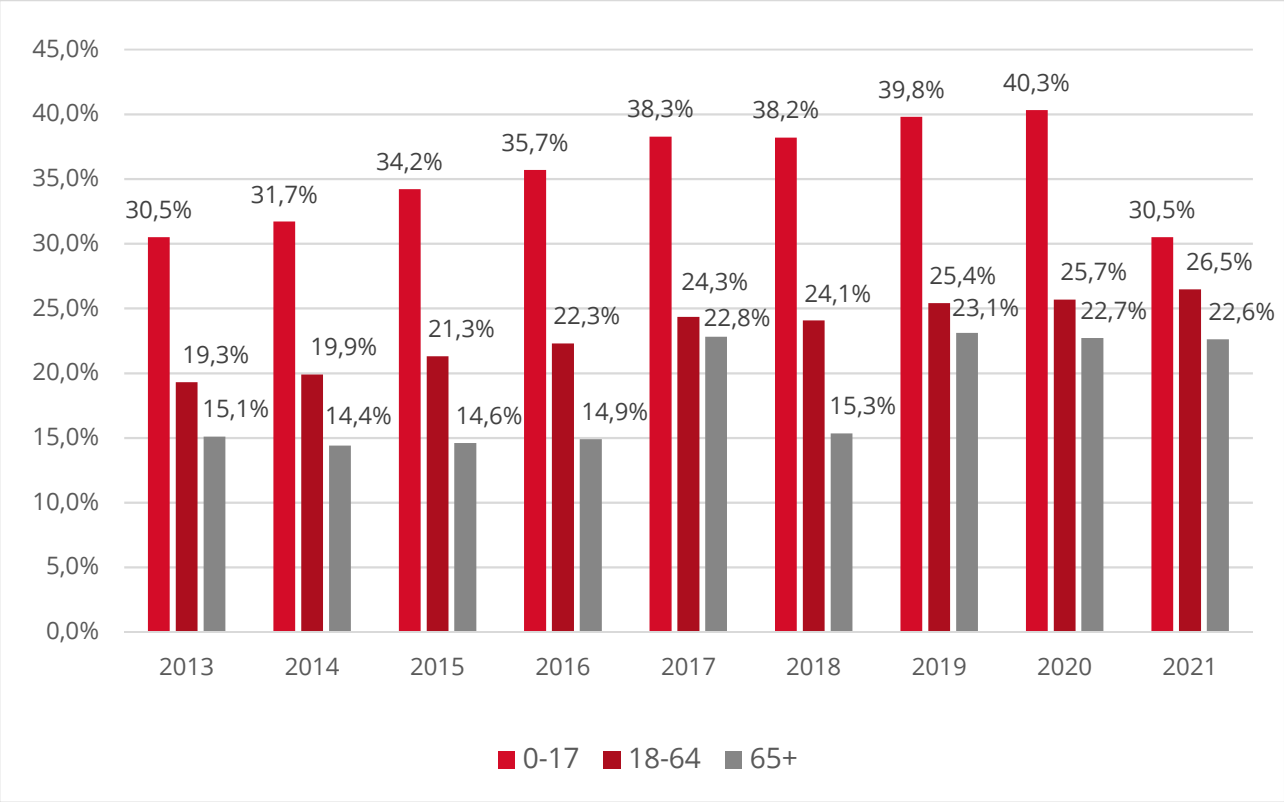
Abb. 1.1.2: Deutsche mit und ohne Migrationshintergrund sowie Ausländer:innen



*Anmerkung: Höherer Anteil Deutsche mit Migrationshintergrund im Jahr 2017 durch Einwohner:innenmelderegisterbereinigung. Summe teilweise > 100% durch Rundung der Einzelwerte.

Seit 2013 leben zunehmend mehr Deutsche mit Migrationshintergrund und Menschen ohne deutsche Staatsangehörigkeit in Lübeck.

Abb. 1.1.3: Anteil der Einwohner:innen mit Migrationshintergrund an Altersgruppe



*Anmerkung: Geringerer Anteil in der Altersgruppe 0 bis 17 Jahre im Jahr 2021 durch Einwohnermelderegisterbereinigung. Summe teilweise > 100% durch Rundung der Einzelwerte.

Kinder und Jugendliche haben häufiger einen Migrationshintergrund als Erwachsene. Der Anteil der unter Achtzehnjährigen mit Migrationshintergrund ist über die Jahre gestiegen. Der geringere Anteil in der Altersgruppe 0 bis 17 Jahre im Jahr 2021 ist durch Einwohnermelderegisterbereinigung begründet.

1.2 Wirtschaftliche Lage

1.2 Wirtschaftliche Lage		2013		2017		2018		2019		2020		2021		Tendenz
		Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Jahresdurchschnitt Arbeitslose an zivilen Erwerbspersonen		11.109	10,4%	9.692	8,6%	8.908	7,8%	8.400	7,3%	9.404	8,1%	9.347	8,1%	x
davon	SGB III	2.379	21,4%	2.429	25,1%	2.367	26,6%	2.394	28,5%	3.009	32,0%	2.721	29,1%	x
	SGB II	8.730	78,6%	7.263	74,9%	6.541	73,4%	6.006	71,5%	6.395	68,0%	6.626	70,9%	x
darunter < 25 J.		1.212	10,9%	836	8,6%	771	8,7%	763	9,1%	922	9,8%	800	8,6%	x
davon	SGB III	333	27,5%	291	34,8%	278	36,1%	293	38,4%	369	40,0%	292	36,5%	x
	SGB II	879	72,5%	545	65,2%	493	63,9%	470	61,6%	553	60,0%	509	63,6%	x
nach Geschlecht...														
SGB III	männlich	1.334	56,1%	1.337	55,0%	1.307	55,2%	1.385	57,9%	1.763	58,6%	1.540	56,6%	x
	weiblich	1.045	43,9%	1.092	45,0%	1.059	44,8%	1.009	42,1%	1.245	41,4%	1.181	43,4%	x
SGB II	männlich	4.889	56,0%	4.137	57,0%	3.757	57,4%	3.444	57,3%	3.621	56,6%	3.756	56,7%	x
	weiblich	3.841	44,0%	3.127	43,0%	2.783	42,6%	2.562	42,7%	2.776	43,4%	2.870	43,3%	x
Asylbewerber-leistungs-empfänger:innen		576	100,0%	1.370	100,0%	1.367	100,0%	1.307	100,0%	1.336	100,0%	1.357	100,0%	x
nach Alter (Jahre)...														
	< 25	280	48,6%	712	52,0%	695	50,8%	646	49,4%	*	*	*	*	x
	25 +	296	51,4%	658	48,0%	672	49,2%	661	50,6%	*	*	*	*	x
darunter weiblich		253	43,9%	549	40,1%	556	40,7%	526	40,2%	547	40,9%	583	43,0%	x

Quelle: Bundesagentur für Arbeit; 1.102.2, Kommunale Statistikstelle; 2.500.1/2.530.22 Sozial- und Gesundheitsberichterstattung

*Keine Daten vorliegend.

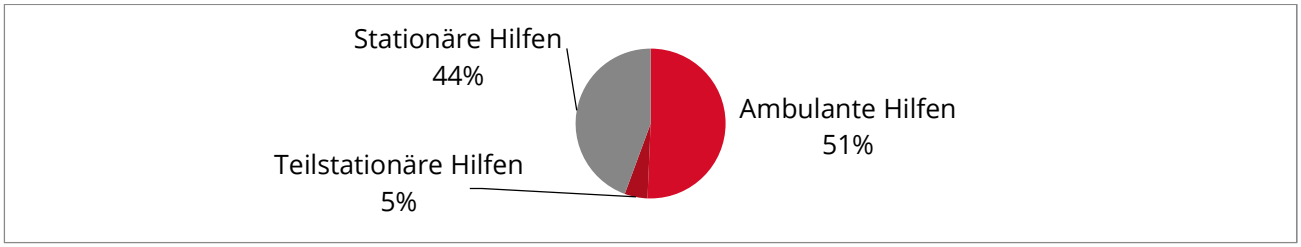
1.3 Leistungen der Jugendhilfe

1.3 Leistungen der Jugendhilfe (durchschnittl. Fallzahl/Monat)	2013		2017		2018		2019		2020		2021*	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Gesamt	1.394	100,0%	1.420	100,0%	1.478	100%	1.467	100%	1.446	100%	1.445	100%
Ambulante Hilfen	584	41,9%	728	51,3%	773	52,3%	741	50,5%	743	51,4%	732	50,7%
Teilstationäre Hilfen	112	8,0%	97	6,8%	92	6,2%	98	6,7%	96	6,6%	71	4,9%
Stationäre Hilfen	698	50,1%	595	41,9%	613	41,5%	628	42,8%	607	42,0%	642	44,4%

Quelle: 4.510.01 Jugendhilfesteuerung

*Veränderte Anteile durch geänderte Zuordnung von Leistungen.

Abb. 1.3.1: Anteile Leistungen der Jugendhilfe 2021



Bei mehr als der Hälfte der Leistungen der Jugendhilfe handelt es sich um ambulante Hilfen.

2. Frühe Bildung

2.1 Willkommensbesuche

2.1 Willkommens-besuche	2013		2017		2018		2019		2020		2021		Ten-denz
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Besuche / Anteil Besuche an Geburten	1.015	56%	1.099	55%	1.025	52%	913	48%	876	48%	791	44%	↘

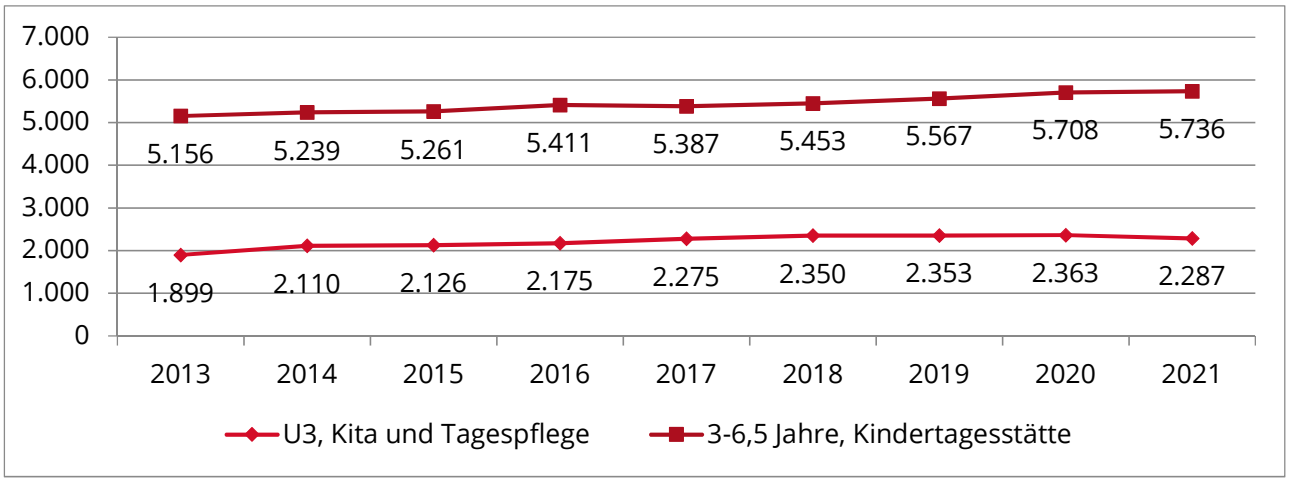
Quelle: Träger-Verbund Willkommensbesuche; Kita-Bedarfs

2.2 Kindertagesbetreuung

2.2 Kinder-tagesbetreuung	2013		2017		2018		2019		2020		2021		Ten-denz
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
U3 Betreute Kinder	1.899	38%	2.275	40%	2.350	40%	2.353	41%	2.363	44%	2.287	43%	x
davon Kindertages-stätte / Krippe	1.249	25%	1.540	27%	1.577	27%	1.590	28%	1.597	29%	1.578	30%	⇗
Tagespflege	650	13%	735	13%	773	13%	763	13%	766	14%	709	13%	⇨
Kita: Kinder mit Migrations-hintergrund	216	17%	382	25%	412	26%	382	24%	384	24%	392	25%	x
3-6,5 Jahre, Kindertagesstätte Betreute Kinder	5.156	84%	5.387	85%	5.453	85%	5.567	86%	5.708	86%	5.736	87%	⇗
mit Migrations-hintergrund	1.413	27%	1.736	32%	1.811	33%	1.773	32%	1.883	33%	1.936	34%	⇗
Eingliederungsshilfe	258	5%	267	5%	290	5%	303	5%	335	6%	349	6%	⇗

Quelle: 4.041.2, Jugendhilfeplanung; Kita-Bedarfsplanung

Abb. 2.2.1: Betreute Kinder unter 3 Jahren und zwischen 3 und 6,5 Jahren

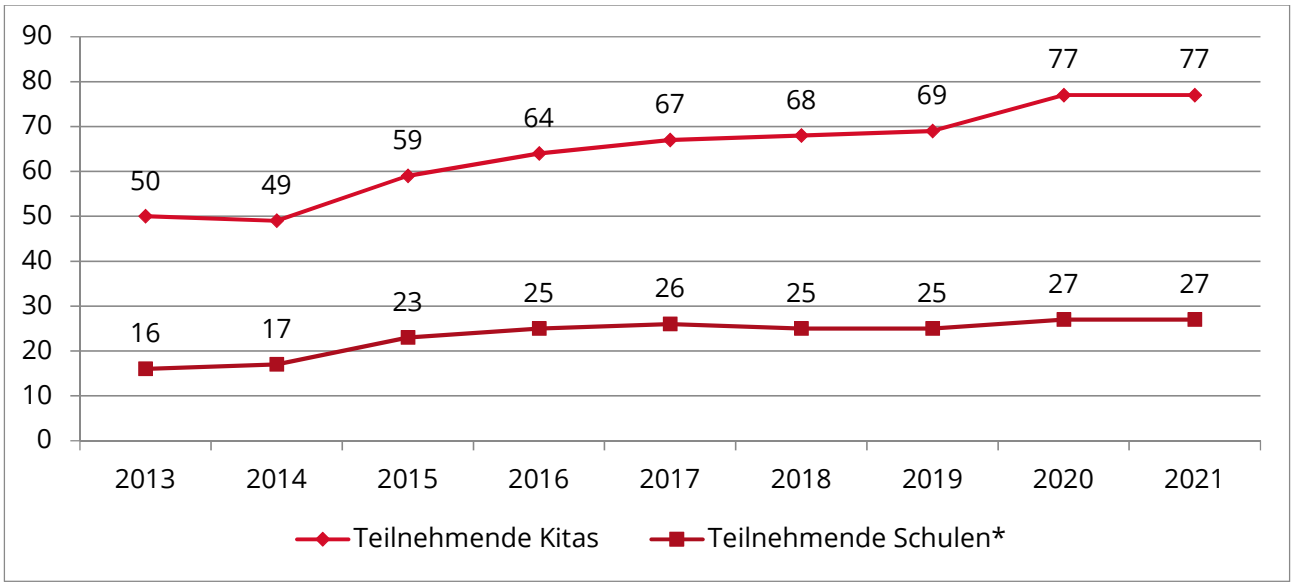


Seit 2013 ist die Zahl der betreuten Kinder in Tagespflege und Kindertagesstätten gestiegen.

2.3 Kooperation am Übergang Kita-Schule

2.3 Kooperation am Übergang Kita-Schule	2013		2017		2018		2019		2020		2021		Tendenz
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Teilnehmende Schulen*	16	45,7%	26	74,3%	25	71,4%	25	71,4%	27	77,1%	27	77,1%	⇗
Teilnehmende Kitas	50	40,0%	67	51,5%	68	52,3%	69	53,1%	77	59,2%	77	59,2%	⇗
Quelle: 4.041, Jugendhilfeplanung													

Abb. 2.3.1: Teilnahmezahlen der Kooperation am Übergang Kita-Schule



*Der Anteil der teilnehmenden Schulen bezieht sich auf die Grundschulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck inklusive Außenstellen.

Die Zahl der am Projekt Übergang Kita-Schule teilnehmenden Einrichtungen ist über die Jahre gewachsen und blieb zuletzt trotz der Coronavirus-Pandemie stabil.

3. Allgemeinbildende Schulen

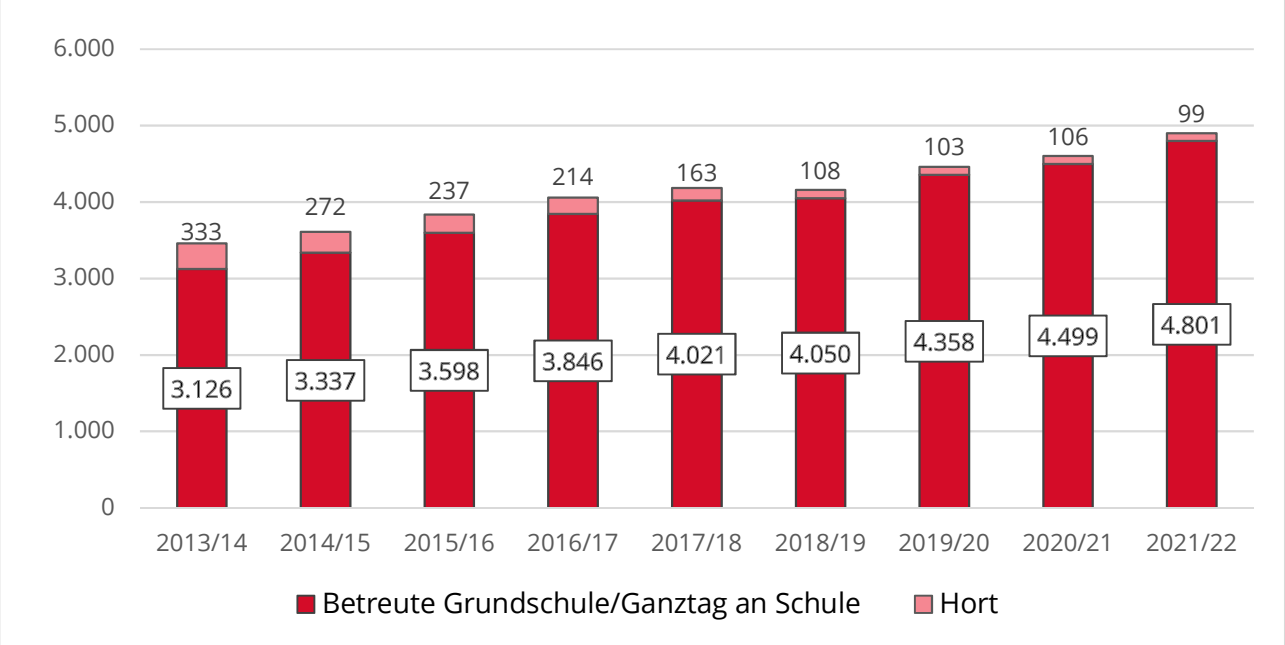
3.1 Schulen

3.1.1 Gesamtzahl und Grundschulen

3.1 Schulen	2013/14		2017/18		2018/19		2019/20		2020/21		2021/22		
3.1.1 Gesamtzahl und Grundschulen	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Tendenz
Gesamtzahl Schüler:innen (ab 2014 mit DaZ-Basisstufe)	19.867	-	19.812	-	19.664	-	19.586	-	19.698	-	19.839	-	x
Grundschulen													
Schüler:innen	6.740	33,9%	7.214	36,4%	7.154	36,4%	7.135	36,4%	7.142	36,3%	7.257	36,6%	⇗
darunter													
weiblich	3.317	49,2%	3.568	49,5%	3.524	49,3%	3.535	49,5%	3.497	49,0%	3.455	47,6%	x
Schüler:innen ohne deutsche Staatsangehörigkeit	467	6,9%	828	11,5%	805	11,3%	928	13,0%	961	13,5%	908	12,5%	x
Schüler:innen 1. Klasse (ohne Stecknitz u. priv.)	1.740	25,8%	1.763	24,4%	1.767	24,7%	1.759	24,7%	1.840	25,8%	1.842	25,4%	x
Plätze in 7 Sozialen Gruppen	52	-	70	-	70	-	70	-	70	-	70	-	x
Ganztagsbetreuung	3.459	51%	4.184	58%	4.158	58%	4.461	63%	4.605	64%	4.900	68%	⇗
davon Betreute Grundschule/ Ganztag an Schule	3.126	46%	4.021	56%	4.050	57%	4.358	61%	4.499	63%	4.801	66%	⇗
Hort	333	5%	163	2%	108	2%	103	1%	106	1%	99	1%	⇘

Quelle: 4.401.4; Schulamt; 4.401 Fachstelle schulische Ganztags- und Betreuungsangebote; 4.041, Jugendhilfeplanung

Abb. 3.1.1.1: Betreute Kinder in der Ganztagsbetreuung an Grundschulen



Die Zahl der Grundschüler:innen in der Ganztagsbetreuung an Schulen steigt weiterhin. Gleichzeitig besuchen weniger Kinder einen Hort.

130 von 615 in Zusammenstellung

3.1.2 Weiterführende Schulen

3.1 Schulen (Fortsetzung)	2013/14		2017/18		2018/19		2019/20		2020/21		2021/22		
3.1.2 Weiterführende Schulen	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Tendenz
Weiterführende Schulen (ab 2015/16 mit DaZ-Basisstufe)													
Schüler:innen	13.127	100,0%	12.598	100,0%	12.510	100,0%	12.451	100,0%	12.556	100,0%	12.582	100,0%	x
Gemeinschaftsschule	5.720	43,6%	6.727	53,4%	6.731	53,8%	6.624	53,2%	6.613	52,7%	6.607	52,5%	x
Gymnasium	5.690	43,3%	5.281	41,9%	5.254	42,0%	5.277	42,4%	5.377	42,8%	5.380	42,8%	x
Förderzentrum	464	3,5%	415	3,3%	437	3,5%	462	3,7%	497	4,0%	527	4,2%	⬀
Abendgymnasium	102	0,8%	86	0,7%	88	0,7%	88	0,7%	69	0,5%	68	0,5%	⬂
Regionalschule/ Regionalschulklassen	742	5,7%	89	0,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Realschule	325	2,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Hauptschule	84	0,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
darunter weiblich													
Gemeinschaftsschule	2.837	49,6%	3.258	48,4%	3.221	47,9%	3.153	47,6%	3.183	48,1%	3.212	48,6%	x
Gymnasium	3.104	54,6%	2.835	53,7%	2.844	54,1%	2.850	54,0%	2.879	53,5%	2.869	53,3%	x
Förderzentrum	179	38,6%	127	30,6%	130	29,7%	124	26,8%	148	29,8%	153	29,0%	x
Abendgymnasium	56	54,9%	50	58,1%	44	50,0%	34	38,6%	35	50,7%	37	54,4%	x
Regionalschule/ Regionalschulklassen	338	45,6%	45	50,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Realschule	160	49,2%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Hauptschule	39	46,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Schüler:innen ohne deutsche Staatsangehörigkeit													
Gemeinschaftsschule (2015/16 bis 2017/18 mit Regionalschulkl.)	464	8,1%	828	12,1%	719	10,7%	852	12,9%	823	12,4%	837	12,7%	x
Gymnasium	188	3,3%	168	3,2%	197	3,7%	218	4,1%	226	4,2%	247	4,6%	⬀
Förderzentrum	49	10,6%	31	7,5%	57	13,0%	65	14,1%	44	8,9%	55	10,4%	x
Abendgymnasium	14	13,7%	10	11,6%	6	6,8%	6	6,8%	2	2,9%	5	7,4%	x
Regionalschule/ Regionalschulklassen	171	23,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Realschule	26	8,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Hauptschule	16	19,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	*
Quelle: 4.401.4													

*Diese Schulformen sind ausgelaufen.

3.1.3 Unterstützungsbedarf

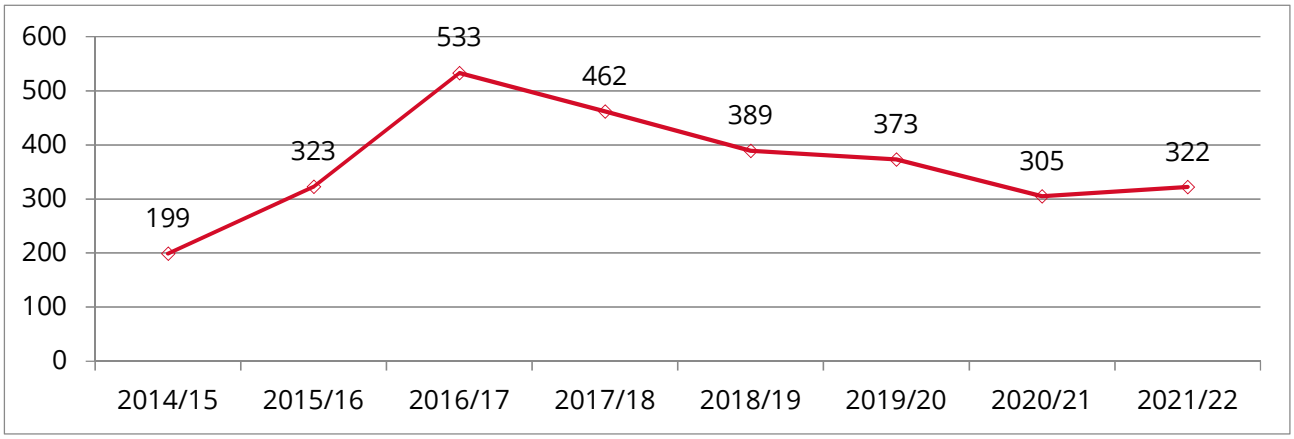
3.1 Schulen (Fortsetzung)	2013/14		2017/18		2018/19		2019/20		2020/21		2021/22		Ten-
3.1.3 Unterstützungsbedarf	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	denz
Kinder mit sonderpädagogischem Förderbedarf	1.323	6,7%	1.493	7,5%	1.533	7,8%	1.530	7,8%	1.545	7,9%	1.572	7,9%	⇗
Integrativ beschulte Kinder	859	64,9%	1.078	72,2%	1.096	71,5%	1.068	69,8%	1.048	67,8%	1.045	66,5%	⇘
Integrationshilfe (inkl. Schulassistenz ab 2015/16; WStdn.)	2.953	-	3.875	-	ca. 4.000**	-	4.490**	-	4.627**	-	4.825**	-	⇗
Schüler:innen, die 20 Tage oder mehr im 1. Halbjahr fehlten (nur schulamtsgebundene Schulen; **entschuldigtes u. unentschuldigtes** Fernbleiben)	477	3,5%	354	2,7%	405	3,0%	526	3,9%	508	3,7%	*		x
Schüler:innen, die mehr als 20 Tage **unentschuldigt** im 1. Halbjahr fehlten (nur schulamtsgebundene Schulen)	*		*		*		*		*		135	1,1%	x
Schulsozialarbeit (inkl. KEH)													
Planstellen (Vollzeitäquivalente)	20,5	1 : 969 Schüler:innen	30	1 : 660 Schüler:innen	30	1 : 656 Schüler:innen	32,5	1 : 603 Schüler:innen	35,0	1 : 563 Schüler:innen	38,2	1 : 519 Schüler:innen	⇗
DaZ-Schüler:innen Basisstufe	x	x	462	2,3%	389	2,0%	373	1,9%	305	1,5%	322	1,6%	x

Quelle: Schulamt; 4.401.4; 4.401.2; 4.401 Fachstelle schulische Ganztags- und Betreuungsangebote; 4.510 Familienhilfen

* Keine Daten vorliegend.

** Die Gymnasien und berufsbildenden Schulen erhalten die Integrationshilfen mittlerweile nicht mehr aus dem I-Pool. Neben den genannten 3.875 Poolstunden werden folglich weitere Stunden an den Schulen geleistet. Die Zahl enthält die Wochenstunden des I-Pools inkl. Nachsteuerungen und Wochenstunden an den Gymnasien. I-Hilfe-Einzelfälle auf dem Lübecker Stadtgebiet sind nicht in der entsprechenden Stundensumme enthalten.

Abb. 3.1.3.1: DaZ-Schüler:innen in der Basisstufe



Nach einem Maximum im Schuljahr 2016/17 und dem Absinken in den letzten Jahren gibt es im Herbst 2021 in den allgemeinbildenden Schulen wieder mehr DaZ-Schüler:innen. Die Zahl wurde vor Ausbruch des Ukraine-Krieges erhoben und spiegelt daher nicht die DaZ-Zahlen in 2022 wider.

3.2 Abschlüsse

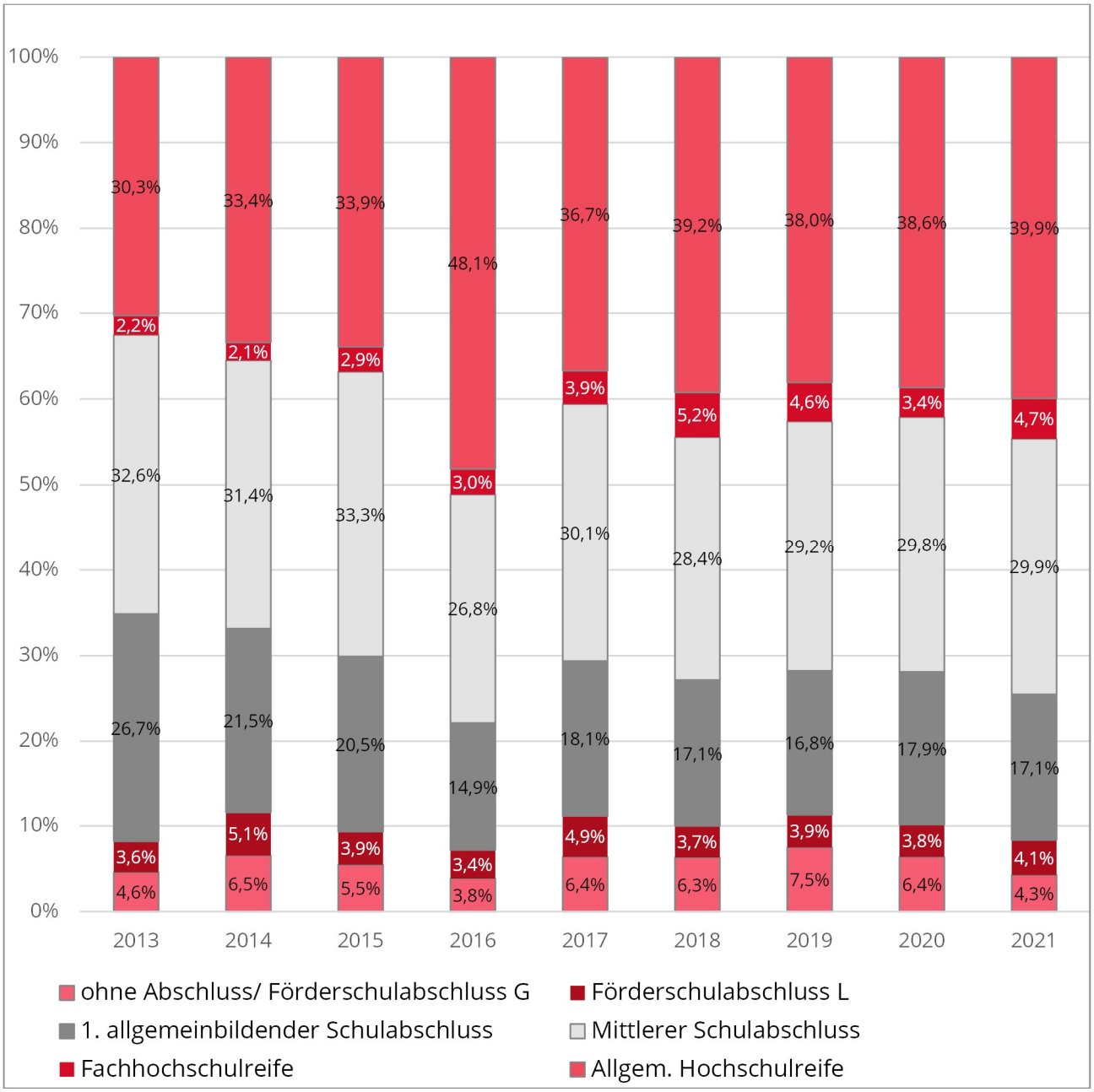
3.2 Abschlüsse (ohne Abendgym.)	Sommer 2013		Sommer 2017		Sommer 2018		Sommer 2019		Sommer 2020		Sommer 2021		Tendenz
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Abschlüsse	2.011	100,0%	2.028	100,0%	1.920	100,0%	1.911	100,0%	1.770	100,0%	1.784	100,0%	↘
ohne Abschluss/ Förderschulabschluss G	92	4,6%	129	6,4%	121	6,3%	143	7,5%	113	6,4%	76	4,3%	x
Förderschulabschluss L	73	3,6%	99	4,9%	71	3,7%	75	3,9%	67	3,8%	73	4,1%	x
1. allgemeinbildender Schulabschluss	536	26,7%	367	18,1%	329	17,1%	321	16,8%	317	17,9%	305	17,1%	x
Mittlerer Schulabschluss	656	32,6%	610	30,1%	546	28,4%	558	29,2%	528	29,8%	534	29,9%	x
Fachhochschulreife	45	2,2%	79	3,9%	100	5,2%	87	4,6%	61	3,4%	84	4,7%	x
Allgem. Hochschulreife	609	30,3%	744	36,7%	753	39,2%	727	38,0%	684	38,6%	712	39,9%	x
darunter weiblich	957	47,6%	926	45,7%	955	49,7%	968	50,7%	850	48,0%	884	49,6%	x
ohne Abschluss/ Förderschulabschluss G	46	50,0%	43	33,3%	48	39,7%	62	43,4%	43	38,1%	26	34,2%	x
Förderschulabschluss L	31	42,5%	32	32,3%	26	36,6%	20	26,7%	26	38,8%	34	46,6%	x
1. allgemeinbildender Schulabschluss	220	41,0%	159	43,3%	125	38,0%	121	37,7%	113	35,6%	134	43,9%	x
Mittlerer Schulabschluss	329	50,2%	268	43,9%	256	46,9%	286	51,3%	262	49,6%	252	47,2%	x
Fachhochschulreife	23	51,1%	34	43,0%	55	55,0%	48	55,2%	27	44,3%	44	52,4%	x
Allgem. Hochschulreife	308	50,6%	390	52,4%	445	59,1%	431	59,3%	379	55,4%	394	55,3%	x
darunter Abschlüsse an Förderzentren													
ohne Abschluss / Förderschulabschluss G	17	22,7%	24	40,7%	29	44,6%	24	48,0%	19	38,0%	24	51,1%	x
Förderschulabschluss L	53	70,7%	29	49,2%	31	47,7%	23	46,0%	22	33,8%	23	34,3%	↘
1. allgemeinbildender Schulabschluss	5	6,7%	6	10,2%	5	7,7%	3	6,0%	9	13,8%	0	0,0%	x

Quelle: 4.401, Schulstatistik

*Anmerkung: Veränderte Anteile im Sommer 2016 durch doppelten Abiturjahrgang; G = Geistige Entwicklung, L = Lernen

133 von 615 in Zusammenstellung

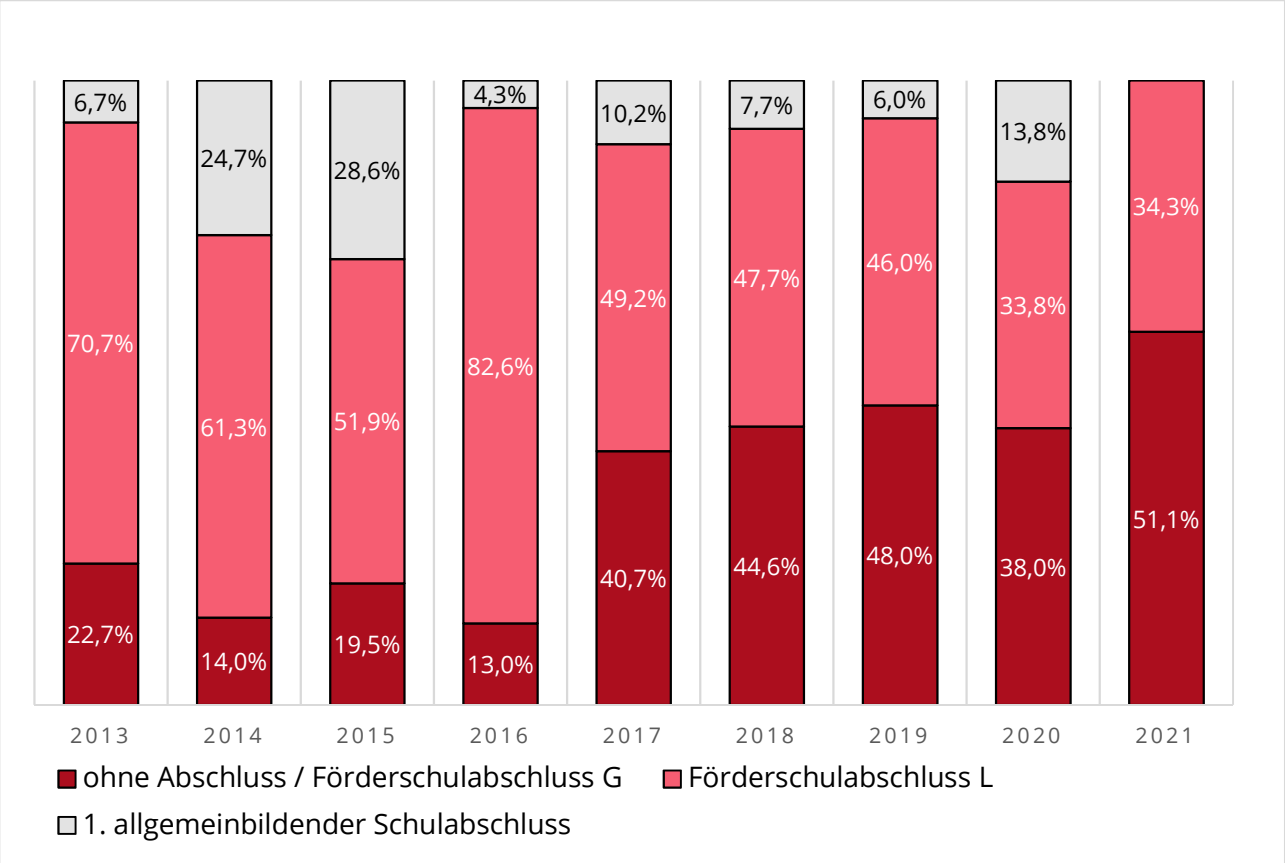
Abb. 3.2.1: Abschlüsse an allgemeinbildenden Schulen



*Anmerkung: Veränderte Anteile im Sommer 2016 durch doppelten Abiturjahrgang; G = Geistige Entwicklung, L = Lernen; Summe teilweise > 100% durch Rundung der Einzelwerte.

Der Anteil der Abgänger:innen von allgemeinbildenden Schulen ohne Abschluss war in 2021 geringer als in den Vorjahren. Ein Grund könnte die Möglichkeit sein, aufgrund einer Sonderregelung wegen der Coronavirus-Pandemie eine Klasse ohne Anrechnung zu wiederholen.

Abb. 3.2.2: Abschlüsse an Förderzentren



*Anmerkung: G = Geistige Entwicklung, L = Lernen; Summe teilweise > 100% durch Rundung der Einzelwerte.

Im Sommer 2021 verließ kein Jugendlicher das Förderzentrum mit dem Ersten allgemeinbildenden Abschluss (ESA) . Dadurch verschieben sich die Anteile der anderen Abschlüsse. Von den 24 Schüler:innen ohne Abschluss erreichten 21 den ihrem Förderschwerpunkt entsprechenden Abschluss „geistige Entwicklung“.

4. Außerschulische Jugendbildung

4.1 Angebote

4.1 Angebote	2013 Anzahl	2017 Anzahl	2018 Anzahl	2019 Anzahl	2020 Anzahl	2021 Anzahl	Tendenz
Städtische Jugendzentren	7	7	7	7	7	7	⇨
Jugendzentren freier Träger	10	9	9	9	9	10	⇗
Jugendverbandsarbeit	1	1	1	1	1	1	⇨
Träger Straßensozialarbeit (flexibler Einsatz der Mitarbeiter:innen an versch. Standorten)	1	1	1	1	1	1	⇨

Quelle: 4.513 Jugendarbeit

5. Berufsbildung

5.1 Berufsbildende Schulen

5.1 Berufsbildende Schulen	2013/14		2017/18		2018/19		2019/20		2020/21		2021/22		Tendenz
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Schüler:innen an berufsbildenden Schulen der HL**	11.342	100,0%	10.552	100,0%	10.342	100,0%	9.994	100,0%	9.664	100,0%	9.389	100,0%	↘
darunter weiblich	4.851	42,8%	4.419	41,9%	4.223	40,8%	4.117	41,2%	3.978	41,2%	3.900	41,5%	x
Schüler:innen DaZ (nur AVSH/BIK-DAZ)	38	-	224	-	193	-	160	-	133	-	167	-	x
Schüler:innen aus Förderzentren im Einstiegsjahrgang (Anteil an Herkunft allgemeinb. Sch.), ab 2017/18 SuS mit Förderschul-abschluss	57	1,8%	73	2,5%	51	1,1%	44	0,9%	47	1,1%	75	1,6%	x
Schüler:innen mit Förderbedarf (ab SJ 21/22 nur mit Nachweis)	*	*	*	*	*	*	> 202	> 2,0 %	158	1,6%	63	0,7%	x
Sektoren des Berufsbildungs-bereichs (**Schulen der HL**)***													
Duales System	*	*	6.394	73,9%	6.436	74,8%	6.379	76,1%	6.131	75,5%	5.989	75,3%	x
Schulberufs-system	*	*	664	7,7%	703	8,2%	720	8,6%	744	9,2%	723	9,1%	x
Übergangs-system	*	*	1.596	18,4%	1.464	17,0%	1.286	15,3%	1.246	15,3%	1.238	15,6%	x
Sektoren des Berufsbildungs-bereichs (**öffentl. Schulen**)***													
Duales System	10.111	77,8%	10.776	78,5%	10.784	78,2%	*	*	*	*	*	*	x
Schulberufs-system	1.213	9,3%	1.316	9,6%	1.505	10,9%	*	*	*	*	*	*	x
Übergangs-system	1.669	12,8%	1.636	11,9%	1.500	10,9%	*	*	*	*	*	*	x
darunter weiblich													
Duales System	4.491	44,4%	4.695	43,6%	4.590	42,6%	*	*	*	*	*	*	x
Schulberufs-system	801	66,0%	849	64,5%	1.002	66,6%	*	*	*	*	*	*	x
Übergangs-system	704	42,2%	646	39,5%	613	40,9%	*	*	*	*	*	*	x
darunter Aus-länder:innen													
Duales System	259	2,6%	474	4,4%	639	5,9%	*	*	*	*	*	*	x
Schulberufs-system	94	7,7%	85	6,5%	93	6,2%	*	*	*	*	*	*	x
Übergangs-system	164	9,8%	357	21,8%	319	21,3%	*	*	*	*	*	*	x

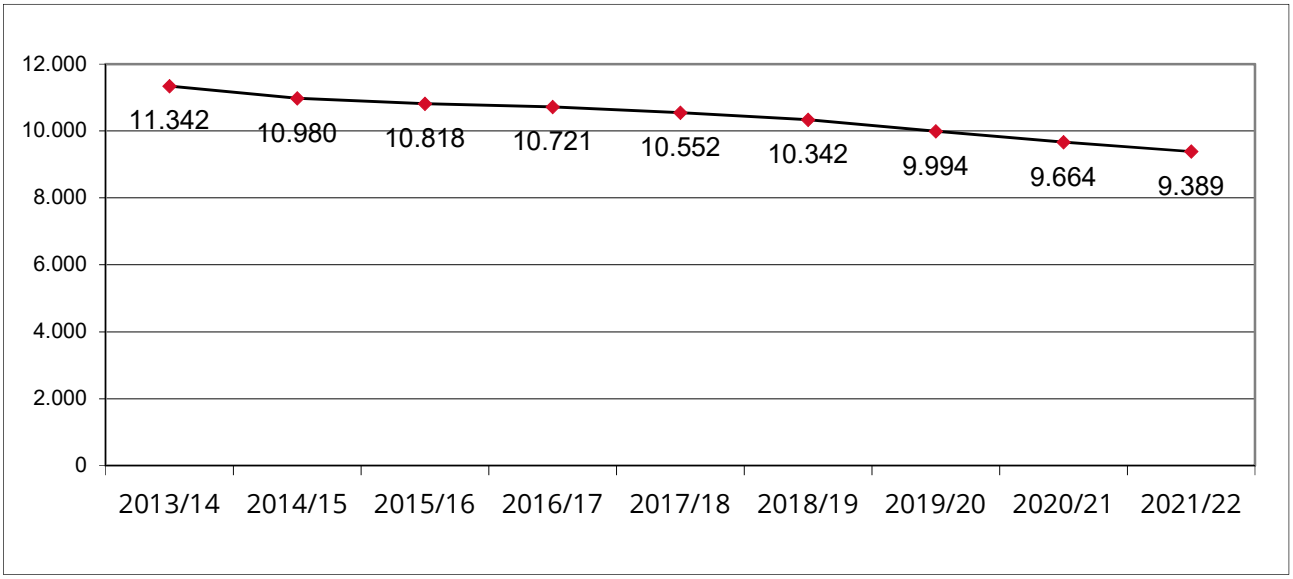
Quelle: 4.401, Berufsschulstatistik; Kommunale Bildungsdatenbank

*Daten lagen im April 2022 (noch) nicht vor.

**Alle Schulformen der berufsbildenden Schulen in Trägerschaft der HL (ohne Schulen des Gesundheitswesens)

***Die Daten der öffentlichen Schulen sind der Landesstatistik entnommen, inkl. Schulen des Gesundheitswesens; ohne Fachoberschule, Berufsoberschule, Berufliches Gymnasium, Fachschule. Die Daten der Schulen in Trägerschaft der HL sind der Berufsschulstatistik entnommen. Unterschiedliche Anteile entstehen durch Unterschiede im Angebot der Schulen.

Abb. 5.1.1: Schüler:innen an berufsbildenden Schulen



Die berufsbildenden Schulen verzeichnen sinkende Zahlen. Da die Bevölkerungsgruppe der jungen Lübecker:innen in diesem Zeitraum in etwa konstant geblieben, lässt sich der Schüler:innenrückgang nicht durch eine Bevölkerungsabnahme erklären. Dieser Trend ist auch an den berufsbildenden Schulen auf Landes- und Bundesebene zu beobachten. Als Ursache können neben dem anhaltenden Trend zu schulischer Ausbildung oder Studium in den letzten beiden Jahren die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Ausbildungsstellenmarkt angenommen werden.

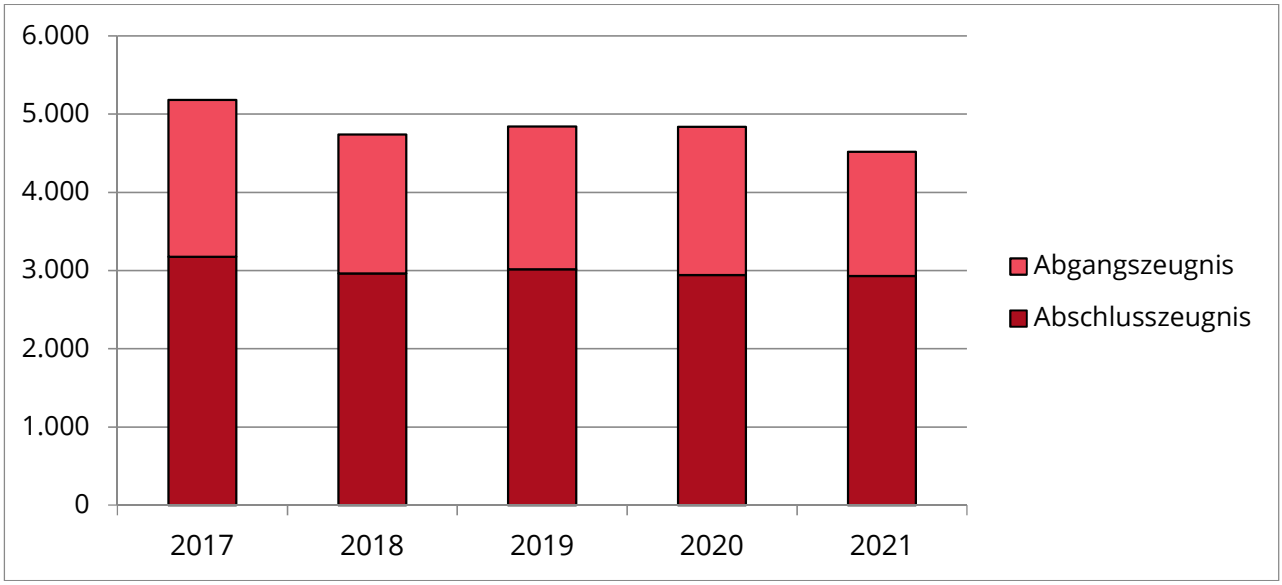
5.2 Abschlüsse

5.2 Abgänge im Sommer des Jahres	Sommer 2013			2017		2018		2019		2020		2021		Tendenz
	Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Abgänger:innen der Berufsbildenden Schulen der HL insgesamt	7.386	100,0%		5.181	100,0%	4.739	100,0%	4.840	100,0%	4.838	100,0%	4.518	100,0%	x
davon mit Abgangszeugnis	2.539	34,4%		2.006	38,7%	1.774	37,4%	1.822	37,6%	1.895	39,2%	1.588	35,1%	x
davon mit Abschlusszeugnis	4.847	65,6%		3.176	61,3%	2.965	62,6%	3.018	62,4%	2.943	60,8%	2.930	64,9%	x
davon														
Berufsschüler:innen mit Ausbildungsverhältnis	2.944	60,7%		1.695	53,4%	1.635	55,1%	1.600	53,0%	1.583	53,8%	1.534	52,4%	⇘
Berufsschüler:innen ohne Ausbildungsverh.	124	2,6%	Berufsschüler:innen ohne Ausbildungsverh.**	356	11,2%	389	13,1%	379	12,6%	417	14,2%	381	13,0%	x
Ausbildungsvorbereitendes Jahr	128	2,6%	*davon AVSH*	*294*	*82,6%*	*343*	*88,2%*	*338*	*89,2%*	*388*	*93,0%*	*343*	*90,0%*	x
Berufsvorbereitende Maßnahmen	62	1,3%	*davon BIK-DaZ*	*62*	*21,1%*	*46*	*13,4%*	*41*	*12,1%*	*29*	*7,5%*	*38*	*11,1%*	x
Berufsgrundbildungsjahr	21	0,4%		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x
Berufsfachschule I + III	690	14,2%		503	15,8%	384	13,0%	495	16,4%	468	15,9%	512	17,5%	x
Berufsoberschule (Abitur)	147	3,0%		83	2,6%	76	2,6%	52	1,7%	39	1,3%	54	1,8%	x
Fachoberschule (FHR)	117	2,4%		73	2,3%	70	2,4%	56	1,9%	45	1,5%	45	1,5%	⇘
Berufl. Gymnasium	224	4,6%		235	7,4%	195	6,6%	213	7,1%	197	6,7%	172	5,9%	x
Fachschule (FHR)	390	8,0%		231	7,3%	216	7,3%	223	7,4%	194	6,6%	232	7,9%	x
Abgänger:innen														
Abgänger:innen (alle Träger)	7.411	100,0%		7.378	100,0%	4.720	100,0%	5.293	100,0%	*	*	*	*	x
Berufsschule	4.675	63,1%		4.861	65,9%	3.457	73,2%	3.719	70,3%	*	*	*	*	x
Berufsfachschule	1.336	18,0%		997	13,5%	726	15,4%	653	12,3%	*	*	*	*	x
Berufl. Gymnasium	399	5,4%		449	6,1%	-	-	199	3,8%	*	*	*	*	x
Fachoberschule	177	2,4%		127	1,7%	45	1,0%	74	1,4%	*	*	*	*	x
Berufsoberschule	204	2,8%		221	3,0%	122	2,6%	99	1,9%	*	*	*	*	x
Fachschule	384	5,2%		456	6,2%	147	3,1%	274	5,2%	*	*	*	*	x
Schule des Gesundheitswesens	236	3,2%		267	3,6%	223	4,7%	275	5,2%	*	*	*	*	⇗
Abgänger:innen mit Abschlusszeugnis (alle Träger)	5.064	68,3%		4.737	64,2%	4.206	89,1%	4.741	89,6%	*	*	*	*	⇗
Berufsschule	3.253	69,6%		3.061	63,0%	3.093	89,5%	3.314	89,1%	*	*	*	*	x
Berufsfachschule	817	61,2%		573	57,5%	622	85,7%	268	41,0%	*	*	*	*	x
Berufl. Gymnasium	233	58,4%		252	56,1%	-	-	199	100,0%	*	*	*	*	x
Fachoberschule	128	72,3%		92	72,4%	43	95,6%	70	94,6%	*	*	*	*	x
Berufsoberschule	141	69,1%		154	69,7%	110	90,2%	93	93,9%	*	*	*	*	⇗
Fachschule	280	72,9%		362	79,4%	145	98,6%	263	96,0%	*	*	*	*	x
Schule des Gesundheitswesens	212	89,8%		243	91,0%	193	86,5%	252	91,6%	*	*	*	*	x
Quelle: 4.401, Berufsschulstatistik; Kommunale Bildungsdatenbank														

*Daten lagen im April 2022 nicht vor.

**Anmerkung: Ab Sommer 2017 wurde die Systematik der Erfassung der Berufsschüler:innen ohne Ausbildung verändert. Die Zahl der Berufsschüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis verteilt sich auf Schüler:innen in der Ausbildungsvorbereitung AVSH sowie in spezielle Berufsintegrationsklassen für Schüler:innen mit Bedarf an Deutsch-als-Zweitsprache BIK-DaZ.

Abb. 5.2.1: Anzahl der Abgänger:innen mit Abgangs- und mit Abschlusszeugnis an berufsbildenden Schulen der HL



*Anmerkung: Abschlusszeugnis = erfolgreicher Abschluss (des schulischen Teils) des Bildungsganges; Abgangszeugnis = Nicht-Bestehen oder vorzeitiges Verlassen des Bildungsganges (Wechsel des Bildungsganges, Schulwechsel, Wegzug, Abbruch, ...).

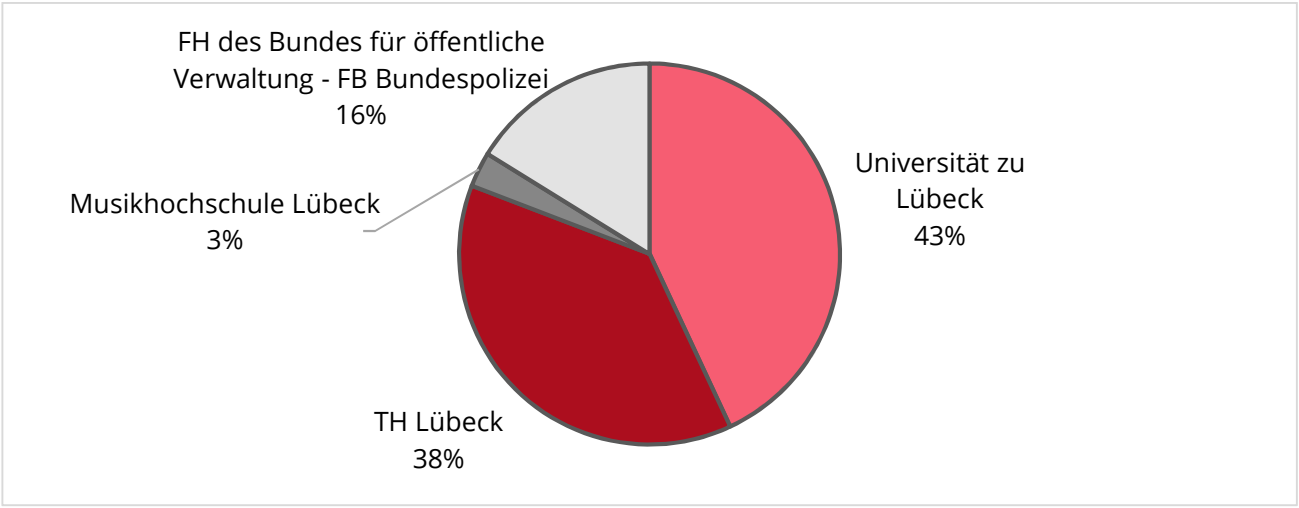
Im Jahr 2021verließen mehr Jugendliche die berufsbildende Schule mit Abschlusszeugnis und weniger mit Abgangszeugnis. Der Anteil der Jugendlichen, die den Bildungsgang erfolgreich abschlossen, war folglich höher als in den Vorjahren, während weniger nicht bestanden oder den Bildungsgang vorzeitig verließen.

6. Hochschulen

6.1 Studierende	WS 2013/14		WS 2017/18		WS 2018/19		WS 2019/20		WS 2020/21		WS 2021/22		Ten-
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	denz
Studierende WS	8.915	100%	10.651	100,0%	11.077	100,0%	11.973	100,0%	12.618	100,0%	13.949	100,0%	⇗
darunter weiblich	3.514	39,4%	4.534	42,6%	4.861	43,9%	5.226	43,6%	5.665	44,9%	6.161	44,2%	⇗
davon Studierende an													
Universität zu Lübeck	3.471	100%	4.604	100%	4.905	100%	5.335	100%	5.647	100%	6.004	100%	⇗
darunter weiblich	1.893	54,5%	2.645	57,5%	2.869	58,5%	3.138	58,8%	3.435	60,8%	3.691	61,5%	⇗
TH Lübeck	4.303	100%	4.905	100%	5.027	100%	5.030	100%	5.157	100%	5.271	100%	⇗
darunter weiblich	1.252	29,1%	1.513	30,8%	1.604	31,9%	1.595	31,7%	1.650	32,0%	1.669	31,7%	⇗
Musikhochschule Lübeck	411	100%	410	100%	413	100%	377	100%	397	100%	417	100%	x
darunter weiblich	219	53,3%	220	53,7%	232	56,2%	216	57,3%	229	57,7%	228	54,7%	x
FH des Bundes für öffentliche Verwaltung - FB Bundespolizei	730	100%	732	100%	732	100%	1.231	100%	1.417	100%	2.257	100%	⇗
darunter weiblich	150	20,5%	156	21,3%	156	21,3%	277	22,5%	351	24,8%	573	25,4%	⇗

Quelle: Statistisches Bundesamt: Studierende an Hochschulen (für das letzte Semester vorläufige Daten)

Abb. 6.1.1: Verteilung der Studierenden auf die Hochschulen im WS 2021/22



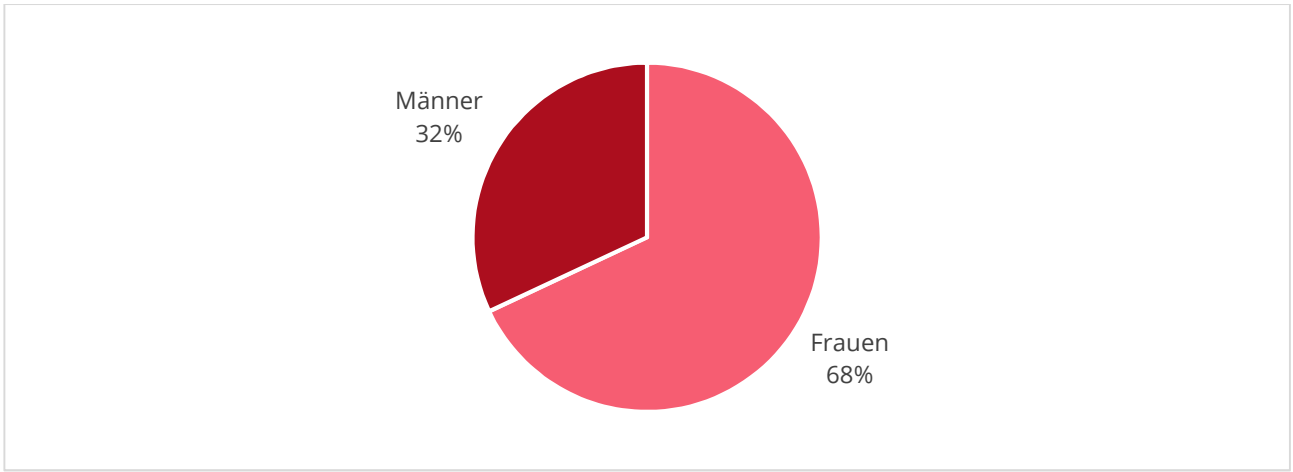
Lübeck weist seit Jahren steigende Studierendenzahlen auf. Diese besuchen vor allem die Universität oder die Technische Hochschule.

7. Weiterbildung

7.1 VHS		2013 Anzahl	2013 Anteil	2017 Anzahl	2017 Anteil	2018 Anzahl	2018 Anteil	2019 Anzahl	2019 Anteil	2020 Anzahl	2020 Anteil	2021 Anzahl	2021 Anteil	Tendenz
Kursbelegungen		10.100	100,0%	12.921	100,0%	11.369	100,0%	10.605	100,0%	6.182	100,0%	3.006	100,0%	↘
Kursbelegungen	Frauen	6.926	72,5%	7.724	61,7%	7.474	67,0%	7.305	70,7%	4.276	71,5%	1.975	68,0%	x
	Männer	2.631	27,5%	4.798	38,3%	3.684	33,0%	3.023	29,3%	1.707	28,5%	928	32,0%	x
Kursbelegungen Deutsch als Fremdsprache		1.625	16%	2.763	21%	3.250	29%	2.780	26%	1.451	23%	1.139	38%	↘
Unterrichtseinheiten Kurse Gesamt, inkl. Auftragskurse		25.688	100%	49.302	100%	40.785	100%	36.622	100%	20.044	100%	16.918	100%	↘
darunter Unterrichtseinheiten Deutsch als Fremdsprache, inkl. Auftragskurse		10.544	41%	33.376	68%	24.855	61%	22.455	61%	12.684	63%	12.298	73%	x

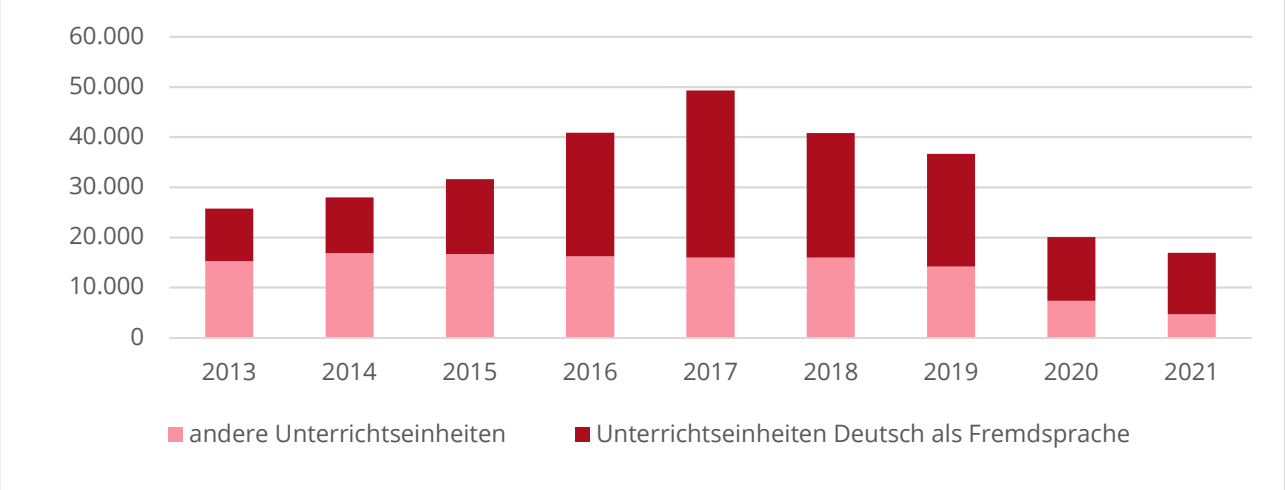
Quelle: VHS-Statistik

Abb. 7.1.1: Kursbelegungen 2021 an der VHS nach Geschlecht



Mehr als zwei Drittel der Kurse an der Volkshochschule werden von Frauen belegt.

Abb. 7.1.2: Unterrichtseinheiten an der VHS



VHS-Kurse konnten durch die Coronavirus-Pandemie nur eingeschränkt stattfinden, so dass in 2021 noch einmal deutlich weniger Unterrichtseinheiten als im Vorjahr erteilt wurden. Landesweit konnten die Volkshochschulen ihr Angebot nicht in allen Bereichen durch digitale Kurse ersetzen, so dass einige Kurse nicht oder nur eingeschränkt stattfinden konnten.

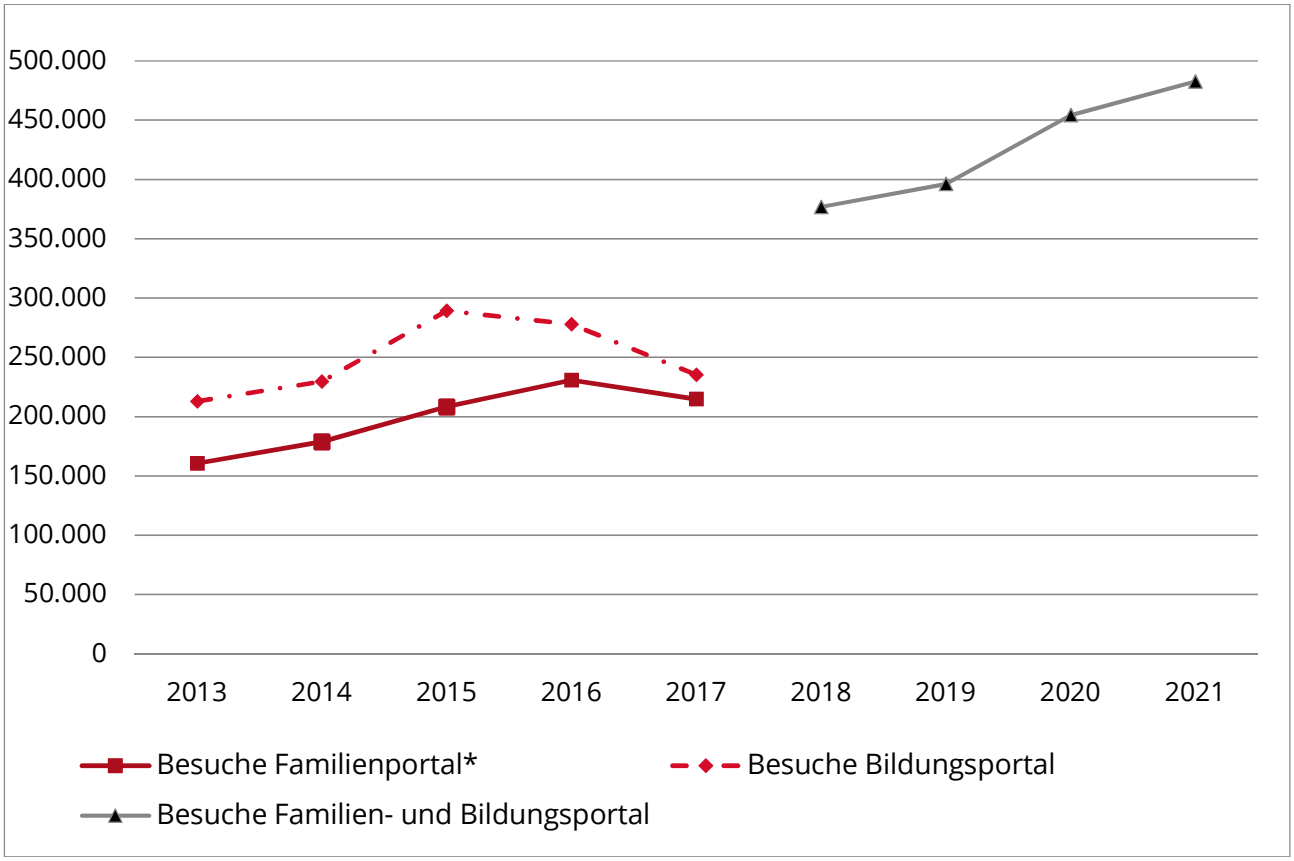
Von den erteilten VHS-Unterrichtsstunden in 2021 waren 73% Deutsch-als-Fremdsprache-Kurse und damit erneut ein höherer Anteil als im Vorjahr, auch wenn es in diesem Bereich ebenso einen Abfall gab. Die Grafik verdeutlich den starken Anstieg der Unterrichtsstunden in Deutsch als Fremdsprache, der mit der Ausweitung des Angebots bedingt durch den Zuzug von Geflüchteten zusammenhängt.

8. Familien- und Bildungsportal

8.1 Nutzung	2013		2017		2018		2019		2020		2021		Ten-denz
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	
Besuche Familienportal*	160.646	_	214.768	_	_	_	_	_	_	_	_	_	x
Besuche Bildungsportal	212.926	_	235.376	_	_	_	_	_	_	_	_	_	x
Besuche Familien- und Bildungsportal					376.785	_	396.018	_	454.148	_	482.583	_	⇗
Quelle: 4.401, Bildungsmonitoring, Portalstatistik													

*bis 11.12.2017

Abb. 8.1.1: Besuche Familien- und Bildungsportal



*Anmerkung: Zum 11.12.2017 wurden die beiden Unterportale des Familien- und Bildungsportals zusammengeführt. Bis 2017 wurden unter der Adresse familie.luebeck.de (Familienportal) vor allem Angebote für jüngere Altersgruppen bis zum Vorschulalter und für Familien dargestellt. Unter der Adresse bildung.luebeck.de (Bildungsportal) waren Angebote für Schulkinder, Jugendliche und Erwachsene sowie zu Bildungsthemen aufgeführt.

Das Familien- und Bildungsportal weist über die Jahre ansteigende Nutzungszahlen auf.

144 von 615 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2022/10980**
öffentlich

Lübeck, 09.03.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Felix Schulz (E-Mail: felix.schulz@luebeck.de Telefon: 122-6615)

Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.03.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.05.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
16.05.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.05.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Stadtentwicklung, befasst sich derzeit auf strategisch-konzeptioneller Ebene mit dem Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Lübeck. Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck hat gemäß der Empfehlung des Bauausschusses (VO/2020/09044) den politischen Auftrag, darauf hinzuwirken, dass das Angebot an öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet auf mindestens 300 öffentlich zugängliche Ladepunkte bis Anfang des Jahres 2022 ausgebaut wird. Der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die bestehenden Planungen des Ausbaus der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, das weitere Vorgehen und Kriterien zur Beurteilung geeigneter Standorte für die Errichtung im öffentlichen Raum werden in dem Bericht nachfolgend dargelegt.

Bericht:

Rahmenbedingungen:

Grundsätzlich bedingen und ergänzen sich die private und die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Je mehr private Ladepunkte errichtet werden, desto weniger öffentlich zugänglicher Ladepunkte bedarf es. Aus Prognosen, die dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung (2019) für den Ladeinfrastrukturausbau bis zum Jahr 2030 zugrunde liegen, geht hervor, dass 15 – 40 % der Ladevorgänge an einem öffentlich zugänglichen und 60 – 85 % an einem privaten Aufstellort stattfinden werden.

Nach § 2 Begriffsbestimmungen der Ladesäulenverordnung (LSV) „ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur

nach allgemeinen Merkmalen bestimmbaren Personenkreis tatsächlich befahren werden kann“. Nach allgemeiner Auslegung bedeutet dies, dass ein Ladepunkt, der z. B. nur für Kund:innen eines Einzelhandelsgeschäfts zugänglich ist, als öffentlich zugänglich gilt, da jede Person Kund:in dieses Einzelhandelsgeschäfts werden könnte.

Der Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ist u. a. abhängig davon, wie viel private Ladepunkte verfügbar sind und wie stark ausgelastet die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ist, aber auch vom Ladeverhalten der Nutzenden und der Ladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladepunkte. Typische Anwendungsbereiche von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sind gemäß des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung (2019) zum einen die Schnellladung (direct current (DC) und high power charging (HPC) Ladeinfrastruktur) und zum anderen das Zwischendurchladen (alternating current (AC) und DC Ladeinfrastruktur). Die Ladeleistung von HPC- und DC-Ladeinfrastruktur ist einerseits relativ hoch, wodurch die Dauer des Ladevorgangs relativ kurz ist, andererseits sind die Investitionskosten vergleichsweise hoch (DIN SPEC 91433). Im Gegensatz dazu sind die Investitionskosten von AC-Ladeinfrastruktur relativ gering, allerdings ist die Dauer des Ladevorgangs aufgrund der niedrigeren Ladeleistung vergleichsweise lang. Die AC-Ladeinfrastruktur ist in der Regel ohne Weiteres mit der bereits vor Ort bestehenden Stromnetzinfrastruktur des Niederspannungsnetzes kompatibel.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat kürzlich die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Schnellladenetzes – Deutschlandnetz – ausgeschrieben. Im Mittelpunkt der Vorabbekanntgabe der Ausschreibung standen im August 2021 die Veröffentlichung der deutschlandweit 900 Suchräume, die vorab definiert wurden, und das Preismodell (weiterführende Informationen sind abrufbar unter: https://www.standorttool.de/strom/deutschlandnetz/).

In jedem Suchraum soll ein Schnellladestandort mit mindestens vier und bis zu 16 Schnellladepunkten entstehen. Die Gewinner:innen des Ausschreibungsverfahrens sind zum Aufbau und zur Gewährleistung des Betriebs der Ladepunkte vertraglich verpflichtet. Angesprochen werden mit diesem Verfahren regional tätige Betreiber:innen sowie kleine und mittelständische Unternehmen (KMU). Es befinden sich zwei Suchräume des Deutschlandnetzes im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck (Buntekuh/Moisling/Sankt Lorenz-Süd/Genin; Sereetz/Dänischburg/Siems/Israelsdorf).

Bestand und aktuelle Planung öffentlich zugänglicher Ladepunkte in Lübeck:

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck hat eine quantitative Bestandserhebung der öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Stadtgebiet durchgeführt (Stand vom 15. November 2021). Diese basiert auf Quellen, die für die Allgemeinheit öffentlich zugänglich sind, wie der Bundesnetzagentur, dem Stromtankstellenverzeichnis des Onlineportals GoingElectric sowie einzelnen Abfragen bei Ladeinfrastrukturbetreiber:innen.

Demnach sind in Lübeck bis zu 94 Ladepunkte öffentlich zugänglich. An dieser Stelle sei gleichwohl darauf hingewiesen, dass die Validität der öffentlich zugänglichen Datenbanken teilweise eingeschränkt ist. Bei vereinzelten Stichproben hat sich herausgestellt, dass die öffentliche Zugänglichkeit von Ladepunkten, die von der Bundesnetzagentur in der Ladesäulenkarte[1] (abrufbar unter:

[1] Ladeinfrastrukturbetreiber:innen von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur obliegen grundsätzlich der Einhaltung der technischen Mindestanforderungen gemäß der Ladesäulenverordnung (LSV). Ladeinfrastrukturbetreiber:innen sind zur Anzeige öffentlich zugänglicher Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur verpflichtet, damit diese die Einhaltung der technischen Mindestanforderungen gemäß der LSV überprüfen kann. Die Bundesnetzagentur veröffentlich die gemeldeten Ladepunkte regelmäßig auf der Ladesäulenkarte. Nach Angaben der Bundesnetzagentur sind alle öffentlichen Ladepunkte, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur vollständig abgeschlossen wurde und für die die Ladeinfrastrukturbetreiber:innen einer Veröffentlichung im Internet zugestimmt haben, in der Ladesäulenkarte verzeichnet und als Liste der Ladesäulen (Stand vom 1. November 2021) verfügbar.

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/E-Mobilitaet/start.html) verzeichnet sind, nicht immer gegeben ist.

Die Verwaltung hat bezüglich der Planungen des Ausbaus der öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Stadtgebiet u. a. auf Quellen zurückgegriffen, die für die Allgemeinheit öffentlich zugänglich sind, wie dem StandortTOOL[2] (abrufbar unter: https://www.standorttool.de/strom/gefoerderte-ladestationen/). Die Suchräume des Deutschlandnetzes, die sich im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck befinden, wurden bei der Erhebung der Planung des Ausbaus der öffentlich zugänglichen Ladepunkte ebenfalls berücksichtigt, da die Gewinner:innen des Ausschreibungsverfahrens, wie beschrieben, zum Aufbau und zur Gewährleistung des Betriebs der Ladepunkte vertraglich verpflichtet sind. Darüber hinaus hat die Verwaltung Dritte, wie z. B. Parkhaus- bzw. Parkplatzbetreiber:innen, Einzelhandelsunternehmen und Wohnungsbaugesellschaften, persönlich angeschrieben, um den Planungsstand des Ausbaus öffentlich zugänglicher Ladepunkte abzufragen.

Dem Resultat der Erhebung zufolge ist die Errichtung von 153 öffentlich zugänglichen Ladepunkten auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck geplant (davon werden 52 durch die Hansestadt Lübeck oder Tochtergesellschaften der Stadt geplant). Die überwiegende Mehrzahl soll 2022 errichtet und in den Betrieb gehen.

In Bezugnahme auf die Empfehlungen des Bauausschusses (VO/2020/09044) ist zu konstatieren, dass es weiterer Anstrengungen bedarf, das Angebot an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck kurzfristig auszubauen (Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Bestand ≙ 94 und in Planung ≙ 153, das entspricht gesamt ≙ 247 öffentlich zugänglichen Ladepunkten).

In der Anlage 1 – Ladeinfrastrukturkarte werden der Bestand und die aktuellen Planungen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck räumlich verortet und kartografisch dargestellt, allerdings werden die Standorte nur ungefähr wiedergegeben, d. h., der Aufstellort wird nicht zentriert abgebildet.

Die Bestandserhebung und die Erhebung der geplanten öffentlich zugänglichen Ladepunkte gestaltete sich aufgrund der verfügbaren Daten als schwierig. Dies wird zum Anlass genommen den Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten zukünftig auf der Homepage der Hansestadt Lübeck zu veröffentlichen und fortwährend zu aktualisieren.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck steht in engem Kontakt mit den Eigenbetrieben der Hansestadt Lübeck und den städtischen Gesellschaften, wie der KWL GmbH, der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH und der Stadtwerke Lübeck GmbH, um auf den bedarfsgerechten und städtebaulich verträglichen Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge hinzuwirken. Im öffentlichen Straßenraum und auf Flächen, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden, soll die Mehrzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte bis auf Weiteres vorwiegend auf Parkplatzsammelanlagen und in Parkhäusern sowie Parkpaletten errichtet werden. Infolge der Empfehlungen des Bauausschusses hat die Verwaltung z. B. die Parkplatzsammelanlagen P4, Kanalstraße, und Am Fischereihafen, Travemünder Landstraße, als geeignete Standorte für die Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur identifiziert, um das Angebot an öffentlich zugänglichen Ladepunkten proaktiv auszuweiten. Hier hat die Hansestadt Lübeck in Kooperation mit der KWL und der Stadtwerke Lübeck GmbH in einem ersten Schritt die Errichtung von jeweils 14 öffentlich zugänglichen Ladepunkten zusätzlich zu den oben angeführten öffentlich zugänglichen Lade-

[2] Das StandortTOOL für Infrastrukturen alternativer Kraftstoffe in Deutschland wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der NOW GmbH durch das Konsortium Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (Aachen), ISB GmbH (Aachen), Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen University, Institut für Verkehrsforschung – Personenverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (Berlin) und dem Reiner Lemoine Institut (Berlin) entwickelt.

punkten veranlasst. Die Realisierung erfolgt kurzfristig. Sie folgt damit dem Haushaltsbegleitbeschluss VO/2021/10329-01-01 zur Förderung der E-Mobilität (Punkt 5.7). Es besteht die Möglichkeit, die Anzahl mit vergleichsweise geringem Aufwand zu erweitern, da Leerrohre für eine etwaige Erweiterung verlegt werden.

Zudem wird die Verwaltung der Hansestadt Lübeck nach wie vor die Zusammenarbeit mit Dritten, wie z. B. Parkhaus- bzw. Parkplatzbetreiber:innen, Einzelhandelsunternehmen, der Automobilindustrie bzw. dem angeschlossenen Handel, Tankstellenbetreiber:innen und Wohnungsbaugesellschaften, suchen, um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur voranzutreiben. Es ist davon auszugehen, dass Dritte im privaten Raum weitere öffentlich zugängliche Ladepunkte, die über die Rückmeldungen an die Verwaltung hinausgehen, kurz- und/oder mittelfristig errichten werden, d. h. die Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten sich dementsprechend deutlich erhöhen wird.

Es ist absehbar, dass sich der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten durch die Errichtung der in der Umsetzung befindlichen oder bereits geplanten öffentlich zugänglichen Ladepunkte kurzfristig auf 247 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Lübeck erhöht. Hinzukommen die oben genannten 28 Ladepunkte auf zwei städtischen Parksammelanlagen. Mit somit 275 Ladepunkten wäre die Empfehlung des Bauausschusses, mindestens 300 öffentlich zugängliche Ladepunkte zu schaffen, beinahe erreicht.
Zusätzlich beabsichtigt die Hansestadt Lübeck, bis zu 200 öffentlich zugängliche Ladepunkte im öffentlichen Raum mithilfe der zusätzlich bereitgestellten Haushaltsmittel zu fördern.

Die Hansestadt Lübeck ist sich gleichwohl darüber im Klaren, dass sich nicht in allen Quartieren ausschließlich auf private oder geschäftliche Initiative hin eine bedarfsgerechte öffentlich zugängliche Ladesäuleninfrastruktur realisieren lässt. Dies betrifft beispielsweise Gebiete mit einer Erhaltungssatzung (Baugesetzbuch) und/oder Gestaltungssatzung (Örtliche Bauvorschrift LBO SH) sowie Gebiete, die als Mehrheit baulicher Anlagen im Sinne des Denkmalschutzgesetzes ausgewiesen sind.

Das Teilgutachten Elektromobilitätskonzept, das zum Thema die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Lübeck hat, soll im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans daher u. a. die Fragen beantworten:

- Welcher Bedarf besteht an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und wie wird dieser Bedarf räumlich verortet, z. B. wo besteht Bedarf an Schnellladehubs und welche Standorte sind geeignet?
- Wie kann der Ladevorgang von Elektrofahrzeugen innerhalb und im Umfeld der historischen Altstadt sowie privater Nutzer:innen ohne privaten Stellplatz in verdichteten und straßenräumlich beengten Stadtquartieren (z. B. Quartiere mit einer städtebaulichen Erhaltungs- oder Gestaltungssatzung, Quartiere mit Geschosswohnungsbau oder im Umgebungsschutz von Denkmalen) städtebaulich verträglich gestaltet werden?
- Wie kann der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Lübeck als Oberzentrum vor dem Hintergrund der überregionalen touristischen Bedeutung (z. B. historische Altstadt, Seebad Travemünde) mit saisonaler Fluktuation an Tagesbesucher:innen bedarfsgerecht gestaltet werden?

Der Antrag der Hansestadt Lübeck auf Zuwendung von Fördermitteln für ein Elektromobilitätskonzept wurde vom Projektträger Jülich (Projektträger für das BMVI) vor Kurzem bewilligt.

Es wird davon ausgegangen, dass das Konzept im zweiten Halbjahr 2023 vorliegen wird. Um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur bis dahin weiter voranzutreiben, wird die Verwaltung der Hansestadt Lübeck zeitnah ein öffentliches Ausschreibungsverfahren durchführen, das städtebaulich unkritische Standorte umfasst. Die Lübecker Bürgerschaft hat zu diesem Zweck 200.000 Euro bereitgestellt. Mit den zweckgebundenen Haushaltsmitteln sollen insgesamt 200 öffentlich zugängliche Ladepunkte im öffentlichen Raum

gefördert werden. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, im Rahmen dieser Ausschreibung einen einmaligen Investitionszuschuss für die Errichtung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu gewähren. Bewerben sollen sich ausschließlich Unternehmen, die sich für die Installation und den Betrieb der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum verantwortlich zeigen. Angedacht ist eine Konzessionsvergabe für das gesamte Stadtgebiet. Derzeit wird geprüft, ob die Vergabe auch auf die Ladeinfrastruktur für Taxis gemäß des Haushaltsbegleitbeschlusses VO/2021/10329-01-01 (Austauschantrag CDU und SPD: Haushaltsbegleitbeschluss zu VO/2021/10329 - Haushalt 2022) ausgeweitet werden kann oder ob ein eigenes Verfahren angewendet werden muss. Hierzu wird noch gesondert berichtet.

Auch wenn bezüglich des Markthochlaufes von Elektrofahrzeugen noch systemische Fragen offen sind (z. B. in Bezug auf die Batteriekapazitäten und Reichweite der Elektrofahrzeuge, Weiterentwicklung der Ladetechnologie, Verfügbarkeit von Rohstoffen), ist ein hoher Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur absehbar. Die Hansestadt Lübeck wird daher in den kommenden Monaten und Jahren aktiv den bedarfsgerechten Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur voranbringen.

Auf einen Blick: Schritt für Schritt zur bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur

1.	Bestand öffentlich zugängliche Ladepunkte	94
2.	In Planung befindliche öffentlich zugängliche Ladepunkte	153
3.	Zusätzlich kurzfristig zu errichtende öffentlich zugängliche Ladepunkte (durch HL, KWL und SWL) an den Standorten Kanalstraße und Baggersand	28
4.	Insgesamt in den Jahren 2022/2023 durch die HL auszuschreibende Ladepunkte	200
5.	Ladestationen für Taxis	k. A.
6.	Parallel: Elektromobilitätskonzept zur Gewährleistung einer gesamtstädtischen Versorgung, z. B. in verdichteten Wohnquartieren und bzgl. Schnellladehubs	k. A.

Kriterien zur Beurteilung von geeigneten Standorten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im *öffentlichen Raum*:

Die nachfolgend beschriebenen groben Kriterien sollen von Verwaltung zur allgemeinen Beurteilung von geeigneten Standorten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum herangezogen werden (z. B. bei der Ausschreibung geeigneter Standorte):

Die Ladestation…	Beispiele
…ist infrastrukturell erforderlich und realisierbar.	Points of Interest (POI's), wie z. B. Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, medizinische Einrichtungen, touristische Attraktionen, Freizeitangebote usw., befinden sich in näherer Umgebung.
…ist gut erreichbar und sichtbar.	Parkstand befindet sich im Hauptverkehrsstraßennetz
…ist (städtebaulich) verträglich.	Es gehen keine wesentlichen Beeinträchtigungen von Ladestationen auf Kulturdenkmale oder Schutzzonen nach DSchG SH aus.
…konkurriert nicht mit anderen Nutzungen.	Es werden im Verkehrsstraßennetz keine Planungen des Straßenbaulastträgers bzw. der Hansestadt Lübeck berührt (Verkehrsflächen, die sich in der Planung bzw. Überplanung befinden).
…hält erforderliche Abstände ein.	Mindestabstand zu Radwegen

Anlagen:
Anlage 1 – Ladeinfrastrukturkarte

Senatorin Joanna Hagen

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in der Hansestadt Lübeck – Bestand und aktuelle Planungen

TOP 4.9

Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten

im Bestand

aktuelle Planungen

weitere Planungen

Deutschlandnetz (Suchraum ID12030)

Stand: 15.11.2021

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

► ***Nr. VO/2022/10980-04***
öffentlich

Lübeck, 20.06.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10980 Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
28.06.2022	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:
1. Die Verwaltung wird beauftragt, ab sofort bei einem Verkauf städtischer Grundstücke, auf denen Wohnbauvorhaben mit mehr als 4 Wohneinheiten realisiert werden bzw. bei der Aufstellung von Bauleitplänen für neue Wohnbau-, Mischgebiets- und Gewerbe-/ Industrieflächen eine vertragliche Verpflichtung zur Errichtung von einer Ladesäule mit mindestens zwei Ladepunkten für Elektrofahrzeuge je 4 neue Wohneinheiten bzw. je 10 Betriebsmitarbeiter*innen zu gewährleisten.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans, im Teilgutachten Elektromobilitätskonzept den Bedarf der Ladeinfrastruktur auf den durch den Bund in Aussicht gestellten Ausbauzielen der Elektromobilität auszulegen. Dieses bedeutet für Lübeck ein aufgerundetes Ziel von 2.700 Ladepunkte bis 2030.

3. Auf Basis des beschlossenen Zieles von 300 Ladepunkten bis Anfang 2022 und 2.700 Ladepunkte bis 2030 ergibt sich bei linearem Hochlauf ein Ziel von 600 Ladepunkten bis Anfang 2023 und 900 bis Anfang 2024. Die Verwaltung wird beauftragt sicherzustellen, dass diese Zwischenziele erreicht werden. Dafür sind ggf. die vorhandenen Haushaltsmittel aufzustocken.

Begründung:
Die Verwaltung hat das vom Bauausschuss der Bürgerschaft beschlossene Ziel, 300 öffentlich verfügbare Ladesäulen für E-Mobilität bis Anfang 2022 in Lübeck aufgestellt zu haben, mit nur 94 Ladesäulen deutlich verfehlt. Auch die im o.a. Bericht erwarteten 275 Ladepunkten bis Ende 2023 verfehlen das dann geltende, lineare Zwischenziel von über 500 Ladesäulen auf Basis des beschlossenen Zieles von 2.000 Ladesäulen bis 2030.

Enttäuschend ist vor diesem Hintergrund, dass bisher weder die im Haushalt 2022 bereitgestellten Mittel in Höhe von 200.000 € zumindest in Teilen verausgabt, noch das im Juni 2020 beschlossene Konzept innerhalb von zwei Jahren erstellt werden konnte. Angesichts der für den Hochlauf der E-Mobilität zentralen Verfügbarkeit von öffentlich zugänglichen E-Ladesäu-

len für KfZ-Besitzer ohne eigenen Stellplatz ist ein derartiger Fortschritt in der Hansestadt Lübeck nicht ausreichend.

Wegen der Bedeutung dieses Themas für den Klimaschutz hat sich auch die Ampelkoalition im Bund ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2030 sollen 15 Millionen vollelektrische Pkw auf Deutschlands Straßen fahren. Dafür bedarf es als Mindestziel den 2019 durch die vorhergehende Bundesregierung beschlossenen „Masterplan Ladeinfrastruktur“, ein Ausbauziel bis 2030 von 1 Million Ladepunkten bundesweit, für Lübeck lässt sich hier eine Anzahl von ca. 2.700 öffentlich zugänglichen Ladepunkte ableiten.

Anlagen:

Ausschussmitglied

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11104
öffentlich

Lübeck, 05.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung
5.660 - Stadtgrün und Verkehr
5.000.1 - Verkehrsfluss und Geo-Services

Bearbeitung: Beate Leu (E-Mail: beate.leu@luebeck.de Telefon: 122 - 2032)

Überplanmäßige Bewilligung von Haushaltmitteln gem § 82 Abs 1 GO für das Haushaltsjahr 2022 zur Umsetzung des Konzept zur Beschleunigung des Glasfaserausbaus

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
In den nachfolgenden Produktsachkonten werden gem. § 82 Abs. 1 GO überplanmäßig folgenden Mittel im Haushaltsjahr 2022 bereitgestellt:

Produktsachkonto	Bezeichnung	Haushaltsjahr	Betrag
541001.000.50XX	Gemeindestraßen Personalaufwendungen	2022	150.000,00€
541001.000.5221105	Gemeindestraßen Ersatzbeschaffung Festwert Straßenbeleuchtung	2022	500.000,00€
541001.000.5271004	Gemeindestraßen Aufwendungen für Datenverarbeitung	2022	350.000,00€
			1.000.000,00€

Deckung

Produktsachkonto	Bezeichnung	Haushaltsjahr	Betrag
111032.9995315.000	Zuwendungen und Zuschüsse für laufende Zwecke verbundene Unternehmen	2022	1.000.000.,00€

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis

FBC 1	Zustimmung
1.000.3 Stabstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie	Zustimmung
Stadtwerke Lübeck	Im Verfahren beteiligt

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[x] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Mit Haushaltsbegleitbeschluss wurde in der Bürgerschaft am 24.09.2020 beschlossen, dass der Ausbau des Glasfasernetzes durch die Stadtwerke Lübeck beschleunigt vorangetrieben werden soll: „Der Bürgermeister wird beauftragt, ein geeignetes Umsetzungskonzept in Abstimmung mit den Stadtwerken zu entwickeln. Zur Umsetzung des Konzeptes wird beginnend mit dem Haushaltsjahr 2021 für die nächsten fünf Jahre ein jährlicher Betrag von 1.000 TEUR in den Haushalt eingestellt.“

Mit einem Grundsatzbeschluss im September 2020 hat die Stadtwerke Lübeck GmbH erwirkt, die Breitbandoffensive der Hansestadt Lübeck zu unterstützen und in einem optimierten Fokusgebiet in den nächsten 10 Jahren das Glasfasernetz mit einem Investitionsvolumen von ca. 80 Mio. EUR auszubauen.

Nach dem o.g. Beschluss der Bürgerschaft wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Zahlung der beschlossenen Mittel an die Stadtwerke Lübeck intensiv geprüft. Bei der Ausgestaltung von Konzepten mit einer unmittelbaren Förderung in Form einer Auszahlung an die Stadtwerke Lübeck sind zwingend die Vorschriften des europäischen Beihilfenrechts einzuhalten. Hierbei wurden mehrere Konzeptvarianten untersucht, jedoch ist im Ergebnis eine Zahlung an die Stadtwerke rechtlich nicht zulässig. Die Voraussetzungen des europäischen Beihilfenrechts lassen nur eine Förderung oder Zahlung zu, wenn es sich um soge-

nannte „weißen Flecken“ handelt. Das ist in den vorgesehenen Ausbaugebieten der Stadtwerke Lübeck nicht der Fall.

Eine Verwendung des Betrages im Haushaltsplan für das Jahr 2021 eingestellten Betrages im Produkt 111032 Stabstelle DOS von 1 Mio. EUR konnte daher nicht erfolgen.

Zwischenzeitlich hat die Stadtwerke Lübeck den Ausbau des Hochschulstadtteils und des Born-kamps abgeschlossen und mit den Ausbauaktivitäten in St. Lorenz Süd im Herbst 2021 begonnen. In Marli-Brandbaum wurde der Flächenausbau im April 2022 begonnen. Hüxtertor/Mühlentor/Gärtnergasse sind für Juli 2022 vorgesehen und im September Alt-Moisling /Genin.

Die Stadtwerke Lübeck haben parallel dazu weitere Kooperationsgespräche geführt, um den Ausbau zu beschleunigen. Es wurden außerdem mit der Wohnungswirtschaft Gespräche geführt. Zusätzlich wurden die Umpriorisierung der Ausbaureihenfolge und der beschleunigte Ausbau durch Parallelisierung geprüft.

Im Dezember 2021 erfolgte dann der Beschluss in den Gremien der Stadtwerke Lübeck den Investitionszeitraumes bei gleichbleibendem Investitionsvolumen für den Glasfaserausbau auf 7 Jahre zu verkürzen. Um diese Beschleunigung des Ausbaus in der Praxis erfolgreich zu gestalten, hat die Stadtwerke Lübeck mehrere Maßnahmen umgesetzt:
Es wurde eine Kooperation mit der Vereinigten Stadtwerke Media GmbH geschlossen, die als Generalunternehmer für die Stadtwerke Lübeck auftritt und zur Erhöhung der Baukapazität und Geschwindigkeit beiträgt.
Auf Initiative des Fachbereichs Planen und Bauen wurde eine erste Kooperation „Lübeck – vernetzt unterwegs“ gestartet (VO/2021/10307), wonach der Bereich Stadtgrün und Verkehr den Breitbandausbau nutzt, um in einem großen Umfang die Sanierung von Gehwegen umzusetzen.

Die Leitstelle Verkehrsflussmanagement des Fachbereich Planen und Bauen koordiniert aktuell alle baulichen Entwicklungen im Rahmen des Breitbandausbaus. Ziel ist zum einem die Förderung des Breitbandausbaus in der Hansestadt Lübeck. Zum anderen stellt die Leitstelle sicher, dass Straßenzüge nach Möglichkeit nicht mehrmals von Baumaßnahmen einzelner Anbieter betroffen sind. Dafür bringt die Leitstelle die Akteure zusammen und zeigt Kooperationspotentiale auf. Dadurch wird der zügige Ausbau mehrerer Stadtteile sichergestellt. Die betroffenen Unternehmen teilen sich den Tiefbau-Aufwand und können somit ggf. ihre Ausbauoffensiven noch steigern.
Parallel dazu wurde in der Bürgerschaft am 29.03.2022 beschlossen (VO/2022/10906), dass sich die Hansestadt Lübeck beim Breitbandausbau in den Stadtteilen St. Lorenz Süd und St. Gertrud mit der Sanierung von Gehwegflächen beteiligt. Auch hier werden Baukosten anteilig übernommen, sodass auch die verlegenden Unternehmen profitieren.
Ein weiterer Mehrwert ergibt sich in der Beteiligung der Hansestadt Lübeck durch die Erneuerung technisch abhängiger Beleuchtung (VO/2022/10791).
Hier entstehen folglich zwei Vorteile: die Kosten werden durch alle Beteiligten gemeinsam getragen und neben dem zügigen Breitbandausbau wird die Infrastruktur der HL massiv verbessert.
Die Stadtwerke Lübeck ebenso wie alle anderen Unternehmen, die Breitband ausbauen, ist bei ihren Ausbauaktivitäten unter anderem davon abhängig, dass die Baumaßnahmen durch die Hansestadt Lübeck genehmigt werden. Bereits zum Stellenplan 2022 hat der Bereich Stadtgrün und Verkehr eine zweite Stelle für die Erteilung sogenannter Aufgrabegenehmigungen beantragt und bewilligt bekommen. Die Stelle befindet sich aktuell im Besetzungsverfahren. Damit kann nun auch eine Vertretungsregelung sichergestellt werden bzw. steigende Antragszahlen bewältigt werden.
Mit den Vorlagen VO/2022/10906 und VO/2022/10791 hat die Hansestadt Lübeck auf die enormen Chancen des Breitbandausbaus hingewiesen. Die für das Verlegen der Glasfaserinfrastruktur notwendigen Baumaßnahmen sollten unbedingt zur Sanierung der Gehwege und der Beleuchtung genutzt werden. Diese Kooperationen bedeuten eine enorme, personelle Kraftanstrengung für den Bereich Stadtgrün und Verkehr. Der beschleunigte Ausbau

unter anderem bei der Stadtwerke Lübeck kann wesentlich unterstützt werden, wenn die Verwaltung in die Lage versetzt wird, die erforderlichen Kooperationen auch inhaltlich bedienen zu können. Die zu sanierenden Gehwegflächen bzw. zu erneuernden Leuchten übersteigen ein Vielfaches dessen, was ansonsten pro Jahr bewegt werden kann. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr beabsichtigt daher beide Themenfelder im Stellenplan 2023 jeweils mit einer weiteren Stelle zu verstärken. Die Chance die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden fast flächendeckend deutlich zu erhöhen, sollte nicht ungenutzt bleiben. Mit der aktuellen Personalausstattung kann der Bereich Stadtgrün und Verkehr das hohe Tempo des Breitbandaus-baus nicht mitgehen. Die Folge wäre entweder die Verzögerung der Maßnahmen oder ganze Ausbaugebiete, in denen die Gehwege und Straßenbeleuchtung nicht erneuert bzw. saniert werden. Dies sollte vermieden werden. Die Verstärkung der Verwaltung kommt im Ergebnis auch anderen Anbietern in ihren Aktivitäten beim Glasfaserausbau zu Gute. Das ist unter der Beachtung des europäischen Beihilferechts im Hinblick auf den freien Wettbewerb im Bereich des Glasfaserausbaus auch aus rechtlichen Aspekten unbedingt erforderlich.

Für die zwei Personalstellen (ein:e Elektromeister:in und ein:e Ingenieur:in) sind Personalkosten von circa 150.000 Euro jährlich erforderlich.

Wie bereits oben erläutert koordiniert die Leitstelle für Verkehrsflussmanagement alle Baumaßnahmen im Stadtgebiet mithilfe der Software ROADS. Für ROADS sind Zusatzmodule denkbar, die ein vollständig digitalisiertes Antragsverfahren für Aufbruchgenehmigungen und verkehrs-rechtliche Anordnungen ermöglichen. Hier wird noch ein beachtliches Verbesserungspotential gesehen. Sowohl Verwaltung als auch insbesondere Unternehmen werden von Antragsverfahren in Papierform entlastet. Kürzere Bearbeitungszeiten sind möglich. Zudem können genehmigte Maßnahmen transparent im Smart-City-Portal veröffentlicht werden. Die Kosten hierfür werden auf 350.000 Euro geschätzt.

Die restlichen 500.000 Euro pro Jahr können ebenfalls vom Bereich Stadtgrün und Verkehr verausgabt werden. Wie in Vorlage VO/2022/10791dargestellt, sind die jährlichen Kosten für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung durch die sehr sprunghaft angestiegene Anzahl an Leuchten pro Jahr deutlich höher als noch vor dem Breitbandausbau angenommen. Da die Finanzierung über Festwerte erfolgt, können die konsumtiv bereitgestellten Mittel hier eingesetzt werden.

Der Fachbereich Planen und Bauen kann die zusätzlich bereitgestellten Mittel sinnvoll zur Förderung bzw. zur Nutzung des Breitbandausbaus einsetzen, sodass die fachbereichsübergreifende Verlagerung vorgeschlagen wird.

Die in der Stabstelle DOS für die Förderung des Breitbandausbaus zuordneten 1 Mio. EUR werden bereits im Jahr 2022 dem Bereich Stadtgrün und Verkehr für die o.g. Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Für die Haushaltsjahre 2023 ff. erfolgt die Umsetzung mit der Haushaltsplanung in der jeweils erforderlichen Höhe.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11043
öffentlich

Lübeck, 07.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Heike Koslowski (E-Mail: Heike.Koslowski@luebeck.de Telefon: 122-6463)

Aussetzen des Beschlusses der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 22.03.2018 (VO/2018/05751) zur "Wohnperspektive für Geflüchtete"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.06.2022	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der sogenannte Entzerrungsbeschluss der Bürgerschaft vom 22.03.2018 (VO/2018/05751) wird für die Dauer des erhöhten Zustroms von Geflüchteten aus der Ukraine ausgesetzt, bis ausreichende Kapazitäten in Gemeinschaftsunterkünften geschaffen wurden.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 – Bereich Recht	keine rechtlichen Bedenken
1.201 – Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Belange von Kindern/Jugendlichen werden nicht unmittelbar berührt.

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [x] freiwillig
- [ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:	x	Ja (Mehreinnahmen Benutzungsgebühr – eine Bezifferung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen.)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Mit der räumlichen Entzerrung sollten die Wohnbedingungen der Geflüchteten in den Gemeinschaftsunterkünften verbessert werden.

Angesichts der aktuellen Entwicklung im Ukrainekrieg gibt es einen erhöhten Zustrom von Geflüchteten aus der Ukraine, der voraussichtlich noch längere Zeit anhalten wird. Um die Unterbringung aller ukrainischen Geflüchteten, die keine Unterkunft bei Verwandten, Bekannten oder helfenden Privatpersonen erhalten, zu gewährleisten, mussten Notunterkünfte in einer Schule und Turnhallen ertüchtigt werden. Es fehlen zusätzliche Plätze in Gemeinschaftsunterkünften. Demzufolge ist die aufgrund des Entzerrungsbeschusses bestehende Unterbelegung in einigen Gemeinschaftsunterkünften nicht mehr vertretbar. Es ist weitestgehend zur zumutbaren Maximalbelegung zurückzukehren.
Der Entzerrungsbeschluss ist daher für die Dauer des erhöhten Zustroms von Geflüchteten aus der Ukraine bis zur Schaffung von ausreichenden Gemeinschaftsunterkunftsplätzen auszusetzen.
Sobald es die Situation zulässt, wird die Verwaltung den Entzerrungsbeschluss über ein Gremienverfahren wieder aufleben lassen.

Finanzierung:

Die Finanzierung der von dem Beschluss betroffenen Unterkünfte ist bereits in der Haushaltsplanung berücksichtigt. Insofern entstehen durch das Aussetzen der Entzerrung keine Kosten. Es ist vielmehr mit Mehreinnahmen durch die Benutzungsgebühr (nach der Benutzungs- und Gebührensatzung für Übergangswohneinrichtungen der Hansestadt Lübeck i. V. m. der 1. Satzung zur Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung) zu rechnen, die derzeit nicht beziffert werden können. Momentan ist noch unklar, in welchem Umfang und in welcher Familienkonstellation der Zustrom von Geflüchteten aus der Ukraine erfolgen wird.

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11066
öffentlich

Lübeck, 21.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Kalkhorster Weg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.08.2058 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Petra Weichert und Herrn Jörg Weichert belastete Grundstück in Lübeck, **Kalkhorster Weg 24** zur Größe von 1.073 m² ist an die Kinder der Erbbauberechtigten, Frau Nathalie Weichert und Herrn Thomas Weichert zu einem Kaufpreis in Höhe von **176.408,10 EUR** zu verkaufen.

2. In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherte Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich bei ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden Baurecht, weitere Gebäude realisiert werden sollten.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von den Käufern zu tragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 – Stadtplanung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

		Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche durch den Verkauf des Grundstückes nicht gegeben sind.
Die Maßnahme ist:	X	neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		Die Erbbauberechtigten haben schriftlich erklärt (s. Anlage 3), dass sie eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünschen

Begründung:
Das Grundstück Lübeck, Kalkhorster Weg 24 liegt in dem rechtskräftigen Bebauungsplangebiet 08-53-01 / Tannenkoppel – Huntenhorster Weg.

Für den Fall, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt Baurecht für eine Bebauung in zweiter Reihe auf der rückwärtigen Teilfläche von ca. 604 m² (s. Lageplan, Anlage 4) ermöglicht und realisiert wird, ist ein Betrag in Höhe von EUR 36.045,90 nachzuzahlen. Der Nachzahlungsbetrag wird durch Bindung an den Verbraucherpreisindex wertgesichert. Der Differenzbetrag ergibt sich aus der Differenz des Bodenrichtwertes nach Übergrößenberechnung und dem Bodenrichtwert ohne Übergrößenberechnung. Diese Verpflichtung wird abgesichert durch ein Bebauungsverbot. Die Käuferin ist verpflichtet, diesen Hinweis bei Weiterveräußerung weiterzugeben

Den Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf ihre Nachfrage hin am 02.12.2021 schriftlich mitgeteilt. Die Kinder der Erbbauberechtigte haben am 16.02.2022 schriftlich erklärt, dass sie das Erbbaugrundstück erwerben möchten.

Der Kaufpreis errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertekarte (Stand 31.12.2020) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte zuzüglich 10 % gem. der Geschäftsanweisung über die Transparenz von Grundstücksverkäufen vom 12.08.2015 (Ziffer 5 – Preisbildung) gemäß **Anlage 2**

Gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.1974 (Drs.Nr. 77) werden folgende Eckpunkte im Kaufvertrag zusätzlich vereinbart:

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren.

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 301,44.

Es ist der mit dem Bereich Recht abgestimmte Muster-Kaufvertrag zu verwenden

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisfindung
Anlage 3 – Nichtöffentlichkeit
Anlage 4 – Lageplan

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement

Anlage zur Vorlage vom 21.04.2022
VO-Nr.: 2022/11066

Anlage 1

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge *)	165.556,26	176.106,66	-301,44	-301,44	-301,44
Aufwendungen	-16.051,20	-16.051,20			

davon: ***) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 36 Jahre) = 10.851,84 EUR***
176.408,10 EUR (Kaufpreis) ./. 10.851,84 EUR = 165.556,26 EURO

Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-16.051,20	-16.051,20			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	149.505,06				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	165.556,26	176.106,66	-301,44	-301,44	-301,44
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	165.556,26	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	X	X	X	X
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-301,44
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	176.408,10
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-16.051,20
		Saldo Ergebnisplan	160.055,46

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-301,44
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	176.408,10
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	176.106,66

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Katharina Biermann
App.: 122 - 23 25

Anlage 2
06.05.2022

Allgemeine Angaben zum EB

Aktenzeichen:	**LG 1489**
Grundstück in Lübeck:	**Kalkhorster Weg 24**
Grundstücksgröße	**1.073 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechtes:	**31.08.2058**

1. unbelasteter Bodenwert
(Bodenrichtwertkarte 2020)

Richtwert je m²:	180,00 EUR
Grundstücksgröße:	1.000 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²:	0,88
angepasster Bodenwert je m²:	158,40 EUR
zuzüglich 10%:	15,84 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	174,24 EUR
Kaufpreis für die ersten 1.000 m²:	**174.240,00 EUR**

Richtwert je m²:	180,00 EUR
Grundstücksgröße:	73 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient ab 1.001 m²:	0,15
angepasster Bodenwert je m²:	27,00 EUR
zuzüglich 10%:	2,70 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	29,70 EUR
Kaufpreis für die übrige Fläche:	**2.168,10 EUR**

Gesamtkaufpreis:	**176.408,10 EUR**

2. Rendite
(zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)

zu erwartender Erbbauzins p.a.:	301,44 EUR
Kaufpreis aus Ziffer 1:	176.408,10 EUR
Rendite in %:	0,17%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit p.a.:	10.851,84 EUR

3. Nachzahlungsverpflichtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	176.408,10 EUR
Kaufpreis ohne URF:	212.454,00 EUR
Nachzahlungsbetrag:	**36.045,90 EUR**

4. Gesamtbetrachtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	176.408,10 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	10.851,84 EUR
Bilanzwert:	16.051,20 EUR
Differenz:	**149.505,06 EUR**

Nathalie + Thomas Deichert — Kalkhorster Weg 24, 23564 Lübeck

Name — Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck

Fachbereich 2
Eing.: 25. Feb. 2022
Wirtschaft und Liegenschaften

Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Kalkhorster Weg 24

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über den Verkauf des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie die Namen der Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob der Verkauf Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über unser Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

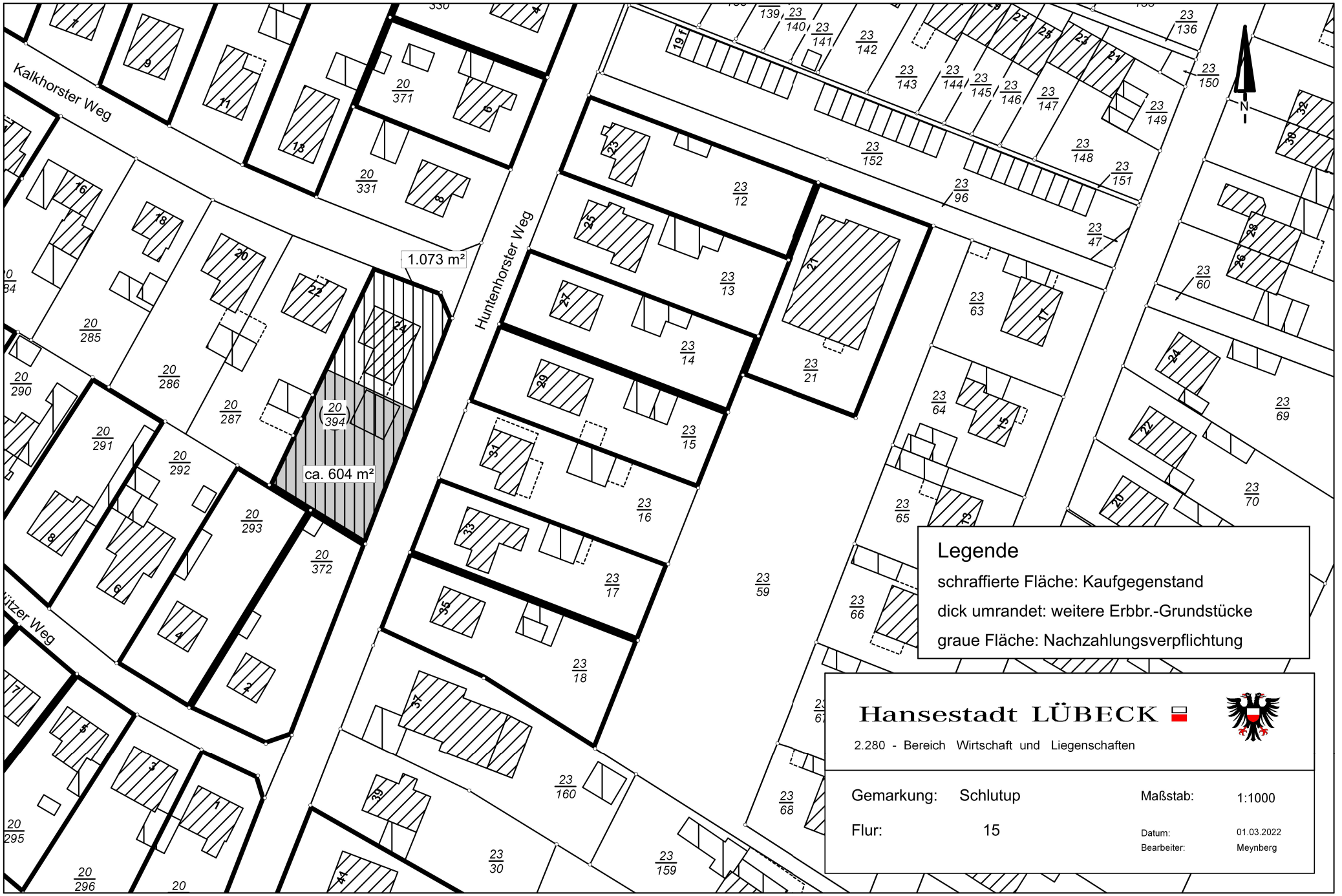
Thomas Deichert

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

22.2.22 — i.V. [illegible]

Datum — Unterschrift der Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



Luftbild Stand 2019
Datengrundlage: ALKIS®: © LVermGeo SH;2/2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11089
öffentlich

Lübeck, 30.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Zeppelinstraße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2029 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Martina Vollmer und Herrn Walter Köhne belastete Grundstück in Lübeck, **Zeppelinstraße 4**, zur Größe von 787 m² ist an die Erbbauberechtigten zu einem Kaufpreis in Höhe von **210.837,30 EUR** zu verkaufen.

2. In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherte Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich bei ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden Baurecht, weitere Gebäude realisiert werden sollten.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von den Käufern zu tragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche durch den Verkauf des Grundstückes nicht gegeben sind.

Die Maßnahme ist:	X	neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Die Erbbauberechtigten haben schriftlich Erklärung (s. Anlage 3), dass sie eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünschen.

Begründung:
Das Grundstück Lübeck, Zeppelinstraße 4 liegt in keinem gültigen Bebauungsplangebiet. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben beurteilt sich hier nach den Maßgaben des § 34 BauGB, wonach zurzeit Baurecht für die Bebauung in zweiter Reihe nicht besteht.
Für den Fall, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt Baurecht für eine Bebauung in zweiter Reihe auf der rückwärtigen Teilfläche von ca. 392 m² (s. Lageplan, Anlage 4) ermöglicht und realisiert wird, ist ein Betrag in Höhe von EUR 13.457,70 nachzuzahlen. Der Nachzahlungsbetrag wird durch Bindung an den Verbraucherpreisindex wertgesichert. Der Differenzbetrag ergibt sich aus der Differenz des Bodenrichtwertes nach Übergrößenberechnung und dem Bodenrichtwert ohne Übergrößenberechnung. Diese Verpflichtung wird abgesichert durch ein Bebauungsverbot. Die Käufer sind verpflichtet, diesen Hinweis bei Weiterveräußerung weiterzugeben

Den Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf ihre Nachfrage hin am 06.08.2021 schriftlich mitgeteilt. Die Erbbauberechtigten haben am 06.12.2021 schriftlich erklärt, dass sie das Erbbaugrundstück erwerben möchten.

Der Verkauf erfolgt auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft vom 28.04.2016 (VO Nr. 2015/03216) zu den auslaufenden Erbbaurechten. Der Kaufpreis errechnet auf der Grundlage der Bodenrichtwertkarte mit Stand vom 31.12.2020 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte und des Beschlusses vom 18.05.2017 (Wegfall des Aufschlages von 10 %) gem. Anlage 2 dieser Vorlage. Aufgrund der direkten Lage am Sportplatz des LB Phönix hat der Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Hansestadt Lübeck mitgeteilt, dass ein Abschlag von 5 % auf den Bodenrichtwert angemessen ist.

Gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.1974 (Drs.Nr. 77) werden folgende Eckpunkte im Kaufvertrag zusätzlich vereinbart:

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 100,60.

Es ist der mit dem Bereich Recht abgestimmte Muster-Kaufvertrag zu verwenden.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisberechnung
Anlage 3 – Nichtöffentlichkeit
Anlage 4 - Lageplan

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement

Anlage zur Vorlage vom 30.04.2022
VO-Nr.: 2022/11089

Anlage 1

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge *)	210.133,10	210.736,70	-100,60	-100,60	-100,60
Aufwendungen	-17.662,18	-17.662,18			

davon: ***) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 7 Jahre) = 704,20 EUR***
210.837,30 EUR (Kaufpreis) ./. 704,20 EUR = 210.133,10 EURO

Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-17.662,18	-17.662,18			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	192.470,92				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	210.133,10	210.736,70	-100,60	-100,60	-100,60
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	210.133,10	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	X	X	X	X
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-100,60
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	210.837,30
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-17.662,18
		Saldo Ergebnisplan	193.074,52

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-100,60
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	210.837,30
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	210.736,70

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Katharina Biermann
App.: 122 - 23 25

Anlage 2

30.04.2022

Allgemeine Angaben zum EB

Aktenzeichen:	**LG 4358**
Grundstück in Lübeck:	**Zeppelinstraße 4**
Grundstücksgröße	**787 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechtes:	**31.12.2029**

1. unbelasteter Bodenwert

(Bodenrichtwertkarte 2018)

Richtwert je m²:	300,00 EUR
abzüglich 5 % Lagenachteilsausgleich (Sportplatz)	15,00 EUR
angepasster Richtwert je m²:	285,00 EUR

Grundstücksgröße:	787 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient:	0,94
angepasster Bodenwert je m²:	267,90 EUR
zuzüglich 10%:	0,00 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	267,90 EUR
angepasster Kaufpreis:	**210.837,30 EUR**

2. Rendite
(zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)

zu erwartender Erbbauzins p.a.:	100,60 EUR
angepasster Bodenwert (Kaufpreis):	210.837,30 EUR
Rendite in %:	0,05%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit p.a.:	704,20 EUR

3. Differenzbetrag aus Nachzahlungsverpflichtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	210.837,30 EUR
Kaufpreis ohne URF	224.295,00 EUR
Nachzahlungsbetrag	**13.457,70 EUR**

4. Gesamtbetrachtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	210.837,30 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	704,20 EUR
Bilanzwert:	17.662,18 EUR
Differenz:	**192.470,92 EUR**

Martina Vollmer, Walter Vöhse — Zeppelinstraße 4, 23568 Lübeck

Name — Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck

Fachbereich 2
Eing.: 04. März 2022
Wirtschaft und Liegenschaften

Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Zeppelinstraße 4 – LG 4358

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über den Verkauf des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie die Namen der Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob der Verkauf Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

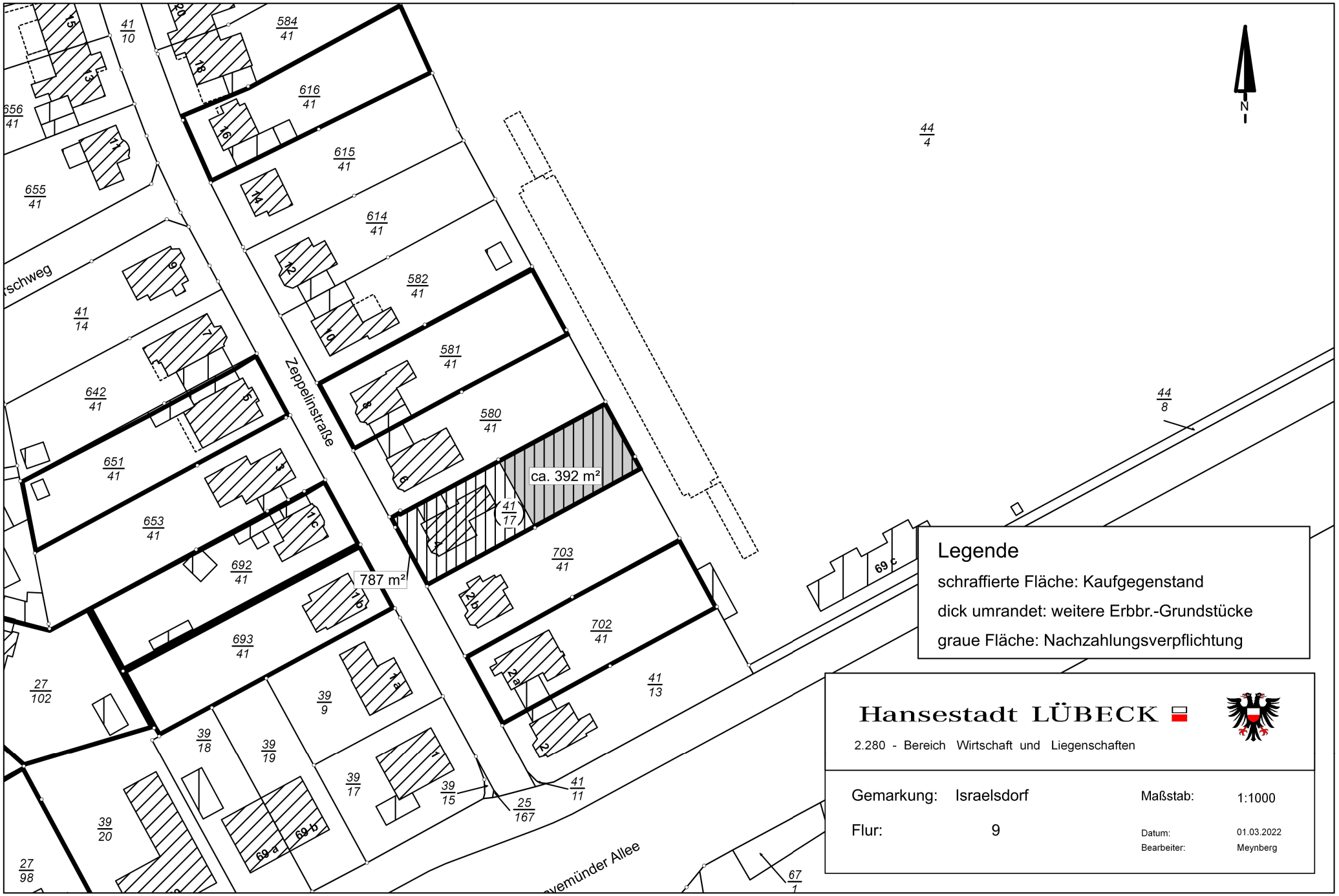
☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

28.02.2022 — Walter Vöhse

Datum — Unterschrift der Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



Luftbild Stand 2019
Datengrundlage: ALKIS®; © LVermGeo SH,2/2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11092
öffentlich

Lübeck, 30.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Falkenhusener Weg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2038 befristeten Erbbaurecht zugunsten Aranka Schäfer belastete Grundstück in Lübeck, **Falkenhusener Weg 78**, zur Größe von 663 m² ist an die Erbbauberechtigte zu einem Kaufpreis in Höhe von **184.590,00 EUR** zu verkaufen.

2. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von den Käuferin zu tragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche durch den Verkauf des Grundstückes nicht gegeben sind.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Die Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 3), dass sie eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

Begründung:
Das Grundstück Lübeck, Falkenhusener Weg 78 liegt in demrechtkräftigen Bebauungsplangebiet 09-77-00 / Falkenhusener Weg. Gemäß Bebauungsplan ist eine Bebauung nur entlang des Falkenhusener Wegs zulässig.
Der Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf ihre Nachfrage hin am 10.12.2021 schriftlich mitgeteilt. Die Erbbauberechtigte hat am 08.02.2022 schriftlich erklärt, dass sie das Erbbaugrundstück erwerben möchte.

Der Verkauf erfolgt auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft vom 28.04.2016 (VO Nr. 2015/03216) zu den auslaufenden Erbbaurechten. Der Kaufpreis errechnet sich auf der Grundlage der Bodenrichtwertkarte mit Stand vom 31.12.2020 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte und des Beschlusses vom 18.05.2017 (Wegfall des Aufschlages von 10 %) gem. Anlage 2 dieser Vorlage. Aufgrund des Umstandes das die Zufahrt zwar zum Erbbaurecht gehört, jedoch ebenfalls zur Erschließung des Grundstücks Falkenhusener Weg 78a dient, hat der Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Hansestadt Lübeck mitgeteilt, dass für die Größe der Zufahrt der halbe Bodenwert als angemessen angesehen wird.
Gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.1974 (Drs.Nr. 77) werden folgende Eckpunkte im Kaufvertrag zusätzlich vereinbart:

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 2.604,94.
Es ist der mit dem Bereich Recht abgestimmte Muster-Kaufvertrag zu verwenden.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisberechnung
Anlage 3 – Öffentlichkeit
Anlage 4 - Lageplan

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement

Anlage zur Vorlage vom 30.04.2022
VO-Nr.: 2022/11092

Anlage 1

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge *)	142.910,96	181.985,06	-2.604,94	-2.604,94	-2.604,94
Aufwendungen	-13.394,04	-13.394,04			

davon: ***) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 16 Jahre) = 41.679,04 EUR***
184.590,00 EUR (Kaufpreis) ./. 41.679,04 EUR = 142.910,96 EURO

Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	-13.394,04	-13.394,04			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	129.516,92				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	142.910,96	181.985,06	-2.604,94	-2.604,94	-2.604,94
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	142.910,96	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	X	X	X	X
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-2.604,94
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	184.590,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	-13.394,04
		Saldo Ergebnisplan	168.591,02

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	-2.604,94
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	184.590,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	181.985,06

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiter: Hawelky, A.
App.: 122 - 23 08
Anlage 2
11.05.2022

Allgemeine Angaben zum EB

Aktenzeichen:	**LJ 1434**
Grundstück in Lübeck:	**Falkenhusener Weg 78**
Grundstücksgröße	**663 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechtes:	**31.12.2038**

1. unbelasteter Bodenwert (Bodenrichtwertkarte 2020)

Richtwert je m²:	300,00 EUR
Grundstücksgröße:	516 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient:	1,05
angepasster Bodenwert je m²:	315,00 EUR
zuzüglich 10%:	0,00 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	315,00 EUR
angepasster Kaufpreis:	162.540,00 EUR

Zufahrt

Richtwert je m² (1/2 BRW s.o.)	150,00 EUR
Grundstücksgröße:	147 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient:	1
angepasster Bodenwert je m²:	150,00 EUR
zuzüglich 10%:	0,00 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	150,00 EUR
angepasster Kaufpreis:	22.050,00 EUR

Gesamt

Gesamt (Grundstück und Zufahrt)	**184.590,00 EUR**

2. Rendite (zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)	
zu erwartender Erbbauzins p.a.:	2.604,94 EUR
angepasster Bodenwert (Kaufpreis):	184.590,00 EUR
Rendite in %:	1,41%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit p.a.:	41.679,04 EUR

3. Gesamtbetrachtung	
Kaufpreis aus Ziffer 1:	184.590,00 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	41.679,04 EUR
Bilanzwert:	13.394,04 EUR
Differenz:	**129.516,92 EUR**

Schäfer
Name

Fasanenweg 33 23627 Groß Grönau
Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck



Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Falkenhusener Weg 78 – LJ 1434

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über den Verkauf des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen der Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob der Verkauf Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

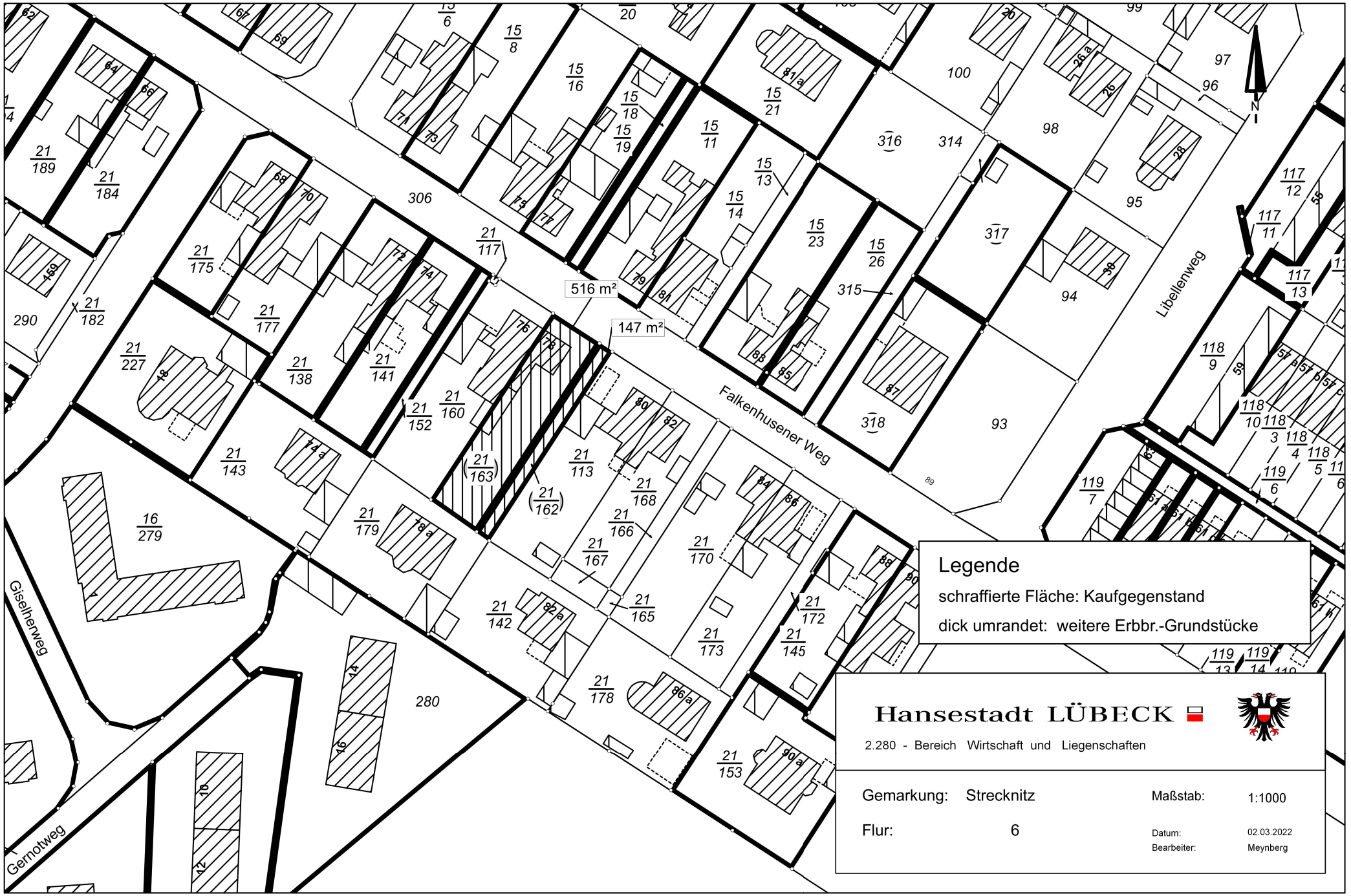
☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

7.3.2022
Datum

Unterschrift der Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!



Luftbild Stand 2019
Datengrundlage: ALKIS®; © LVermGeo SH;2/2022

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11093
öffentlich

Lübeck, 30.04.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)

Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstücks Lübeck, Travemünder Allee

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2046 befristeten Erbbaurecht zugunsten Herrn Christian Dettmer belastete Grundstück in Lübeck, **Travemünder Allee 55** zur Größe von 866 m² ist an die Erbbauberechtigten zu einem Kaufpreis in Höhe von **234.053,82 EUR** zu verkaufen.

2. In dem abzuschließenden Kaufvertrag ist ein Bebauungsverbot für die im Lageplan (Anlage 4) grau dargestellte Grundstücksfläche und eine wertgesicherter Nachzahlungsverpflichtung für den Fall aufzunehmen, dass im hinteren Grundstücksbereich bei ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorliegenden Baurecht, weitere Gebäude realisiert werden sollten.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbsteuer sind von dem Käufer zu tragen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 - Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.610 - Stadtplanung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche durch den Verkauf des Grundstückes nicht gegeben sind.

Die Maßnahme ist:	X	neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	Der Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 3), dass er eine Behandlung im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

Begründung:
Das Grundstück Lübeck, Travemünder Allee 55 liegt in keinem gültigen Bebauungsplangebiet. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben beurteilt sich hier nach den Maßgaben des § 34 BauGB, wonach zurzeit Baurecht für die Bebauung in zweiter Reihe nicht besteht.

Für den Fall, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt Baurecht für eine Bebauung in zweiter Reihe auf der rückwärtigen Teilfläche von ca. 404 m² (s. Lageplan, Anlage 4) ermöglicht und realisiert wird, ist ein Betrag in Höhe von EUR 23.148,180 nachzuzahlen. Der Nachzahlungsbetrag wird durch Bindung an den Verbraucherpreisindex wertgesichert. Der Differenzbetrag ergibt sich aus der Differenz des Bodenrichtwertes nach Übergrößenberechnung und dem Bodenrichtwert ohne Übergrößenberechnung. Diese Verpflichtung wird abgesichert durch ein Bebauungsverbot. Der Käufer ist verpflichtet, diesen Hinweis bei Weiterveräußerung weiterzugeben.

Dem Erbbauberechtigten wurde der Kaufpreis auf seine Nachfrage hin am 20.12.2021 schriftlich mitgeteilt. Der Erbbauberechtigte hat am 07.01.2022 schriftlich erklärt, dass er das Erbbaugrundstück erwerben möchte.

Der Kaufpreis errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertekarte (Stand 31.12.2020) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte zuzüglich 10 % gem. der Geschäftsanweisung über die Transparenz von Grundstücksverkäufen vom 12.08.2015 (Ziffer 5 – Preisbildung) gemäß **Anlage 2.** Aufgrund der direkten Lage an der Travemünder Allee hat die Geschäftsstelle des Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Hansestadt Lübeck mitgeteilt, dass hier ein Abschlag in Höhe von 10 % auf den Bodenrichtwert als angemessen angesehen wird.

Gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 20.06.1974 (Drs.Nr. 77) werden folgende Eckpunkte im Kaufvertrag zusätzlich vereinbart:

- Vorkaufsrecht für alle Verkaufsfälle mit einer Frist von 10 Jahren.

Durch den Verkauf entfällt ein jährlicher Erbbauzins von z.Z. EUR 221,40.

Es ist der mit dem Bereich Recht abgestimmte Muster-Kaufvertrag zu verwenden

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Kaufpreisfindung
Anlage 3 – Öffentlichkeit
Anlage 4 – Lageplan

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement

Anlage zur Vorlage vom 30.04.2022
VO-Nr.: 2022/11093

Anlage 1

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge *)	**228.740,22**	**233.832,42**	-221,40	-221,40	-221,40
Aufwendungen	**-22.672,22**	**-22.672,22**			

davon: ***) entfallender Erbbauzins für die Restlaufzeit 24 Jahre) = 5.313,60 EUR***
234.053,82 EUR (Kaufpreis) ./. 5.313,60 EUR = 228.740,22 EURO

Sonderposten-auflösung (SoPo)					
Abschreibungen (AfA)					
Anlagenabgang	**-22.672,22**	**-22.672,22**			
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**206.068,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.					
Einzahlungen	**228.740,22**	**233.832,42**	-221,40	-221,40	-221,40
Auszahlungen					
Gesamtauswirkung Finanzplan	**228.740,22**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	X	X		
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	X	X	X	X
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	111020 000.4411001	Grundstücksmanagment / Erträge aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	**-221,40**
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	612003 000.4541000	Grundstücksan- und -verkäufe / Erträge a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	**234.053,82**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	612003 000.5711001	Grundstücksan- und -verkäufe / Verlust aus Verkauf	**-22.672,22**
		Saldo Ergebnisplan	**211.160,20**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	111020 000.6411001	Grundstücksmanagment / EZ aus Erbbaurecht (Erbbauzinsen)	**-221,40**
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	612003 000.6821000	Grundstücksan- und -verkäufe / Einzahlungen a.d.Veräuß.v. Grst./Geb.	**234.053,82**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**233.832,42**

2.280 - Wirtschaft, und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Katharina Biermann
App.: 122 - 23 25

Anlage 2

12.05.2022

Allgemeine Angaben zum EB

Aktenzeichen:	**LG 4412**
Grundstück in Lübeck:	**Travemünder Allee 55**
Grundstücksgröße	**866 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechtes:	**31.12.2046**

1. unbelasteter Bodenwert

(Bodenrichtwertkarte 2018)

Richtwert je m²:	300,00 EUR
abzügl. 10 % Lagenachteilsausgleich (gem. Auskunft Gutachertausschuss	30,00 EUR
angepasster Richtwert je m²:	270,00 EUR

Grundstücksgröße:	866 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²

Umrechnungskoeffizient:	0,91
angepasster Bodenwert je m²:	245,70 EUR
zuzüglich 10%:	24,57 EUR
Bodenwert für Kaufpreisberechnung:	270,27 EUR
angepasster Kaufpreis:	**234.053,82 EUR**

2. Rendite
(zu erwartender EBZ p.a./unbelasteter Bodenwertx100)

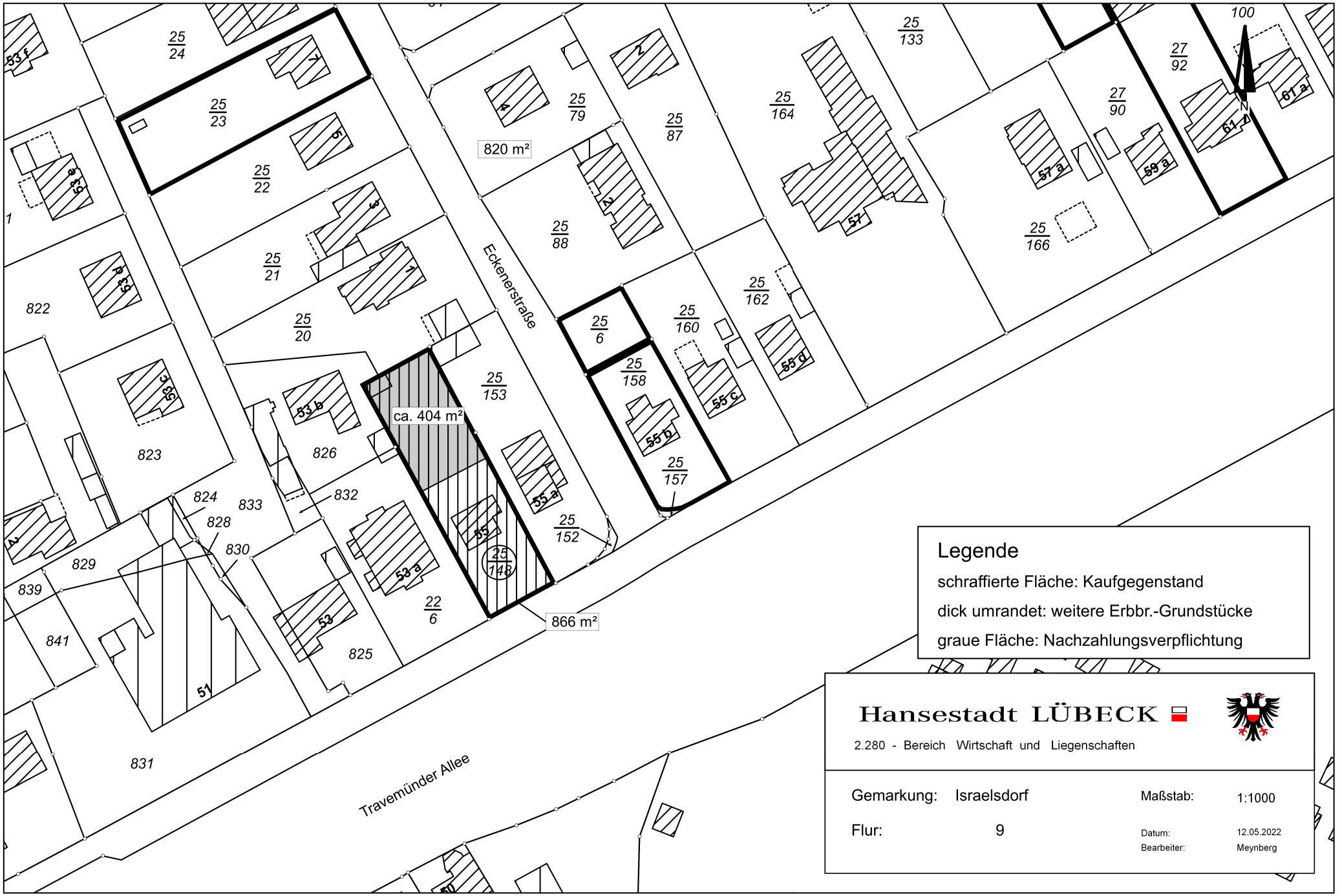
zu erwartender Erbbauzins p.a.:	221,40 EUR
angepasster Bodenwert (Kaufpreis):	234.053,82 EUR
Rendite in %:	0,09%
Erbbauzins über gesamte Restlaufzeit p.a.:	5.313,60 EUR

3. Differenzbetrag aus Nachzahlungsverpflichtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	234.053,82 EUR
Kaufpreis ohne URF	257.202,00 EUR
Nachzahlungsbetrag	**23.148,18 EUR**

4. Gesamtbetrachtung

Kaufpreis aus Ziffer 1:	234.053,82 EUR
Erbbauzins über die gesamte Laufzeit:	5.313,60 EUR
Bilanzwert:	22.672,22 EUR
Differenz:	**206.068,00 EUR**



Luftbild Stand 2019
Datengrundlage: ALKIS®; © LVermGeo SH;2/2022

CHRISTIAN DETTMER | BAHRENFELDER STR. 231, 22765 HAMBURG

Name | Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
23539 Lübeck

Verkauf eines Erbbaurechts in Lübeck, Travemünder Allee 55 – LG 4412

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über den Verkauf des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigter haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen des Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob der Verkauf Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

HH, 22.03.22 | [signature]

Datum | Unterschrift des Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11147
öffentlich

Lübeck, 23.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.370 - Feuerwehr

Bearbeitung: Rüdiger Lüdtke (E-Mail: ruediger.luedtke@luebeck.de Telefon: 122-3710)

Außerplanmäßige Bewilligung gem. § 82 GO

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.06.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Für das Haushaltsjahr 2022 werden gem. § 82 GO bei dem Produktsachkonto 128001.000.5271007 Katastrophenschutz / Aufwendungen Ersatzvornahmen und Maßnahmen der Gefahrenabwehr 750.000,- EUR für die Unterbringung und Verpflegung von Flüchtlingen aus der Ukraine außerplanmäßig bewilligt.
Zur Deckung dienen Mehrerträge bei dem PSK 611001.000.4111000 Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen / Schlüsselzuweisungen vom Land in Höhe von 750.000,- EUR.

Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil:
(nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

entfällt

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

	Spezielle Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

	neu
	freiwillig
X	vorgeschrieben durch:
	§ 82 Gemeindeordnung

Finanzielle Auswirkungen:

X	Ja (s. Begründung)
	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

X	Nein
	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Zur Finanzierung der Einrichtung und des Betriebes von Notunterkünften wurde außerplanmäßig das Sachkonto 5271007 - Aufwendungen Ersatzvornahmen und Maßnahmen der Gefahrenabwehr beim Produkt 128001 – Katastrophenschutz eingerichtet. Insbesondere sind hier die nachstehend aufgeführten Aufwendungen für die Unterbringung und Verpflegung von Flüchtlingen aus der Ukraine im Rahmen einer außerplanmäßigen Bewilligung gem. § 82 der Gemeindeordnung zu veranschlagen.

Bedarfsprognose:

Bisher geleistete Zahlungen/Vormerkungen seit 17.03.2022	ca. 50.000,- EUR
Verpflegung von Flüchtlingen (Catering) ab 18.03.2022	
> Abrechnung März 2022	ca. 80.000,- EUR
> Abrechnung April 2022	ca. 210.000,- EUR
> Prognose Mai 2022	ca. 190.000,- EUR
> Prognose Juni 2022	ca. 170.000,- EUR
Sonstige Sachkosten	ca. 50.000,- EUR
Geschätzter Gesamtbedarf	**ca. 750.000,- EUR**

Eine seriöse Prognose über den voraussichtlichen Deckungsbedarf ist kaum möglich, da die Notwendigkeit zur Unterbringung und Verpflegung der Flüchtlinge vom Kriegsverlauf in der Ukraine und den daraus resultierenden Flüchtlingsbewegungen abhängig ist. Die Schätzung geht von einer sich derzeit abzeichnenden sinkenden Zahl von Flüchtlingen in den hiesigen Notunterkünften aus.

Das Land Schleswig-Holstein zahlt den Kommunen für Schutzsuchende aus der Ukraine eine Integrations- und Aufnahmepauschale in Höhe von 500 EUR pro Person, auch wenn diese nicht als Asylsuchende gelten. Die genauen Modalitäten stehen noch nicht fest.

Die Deckung der außerplanmäßig bereitzustellenden Haushaltsmittel erfolgt aus Mehrerträgen beim Produktsachkonto 611001.000.4111000 Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen / Schlüsselzuweisungen vom Land.

Anlagen:
keine

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/10755
öffentlich

Lübeck, 07.01.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.511 - Städtische Kindertageseinrichtungen

Bearbeitung: Ulrike Neumann (E-Mail: ulrike.neumann@luebeck.de Telefon: 122-5118)

Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.01.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.02.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
24.02.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die 13. Änderung der Entgeltordnung vom 28.02.2005 in der Fassung des 12. Nachtrages vom (28.02.2022) wird für das Kindergartenjahr 2022/2023 gemäß der Anlage 3 beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.210 – Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.300 – Recht (hinsichtlich der Entgeltordnung)	Keine rechtlichen Bedenken
1.160 - Frauenbüro	
4.041.2 – Finanzielle Förderung der Kindertageseinrichtungen	Zustimmend
4.511 – Elternbeiräte der 28 Kindertageseinrichtungen	7x Zustimmung, 19x keine Zustimmung, Stellungnahmen als Anlage 4a – 4l beigefügt
Stadtelternvertretung	Keine Zustimmung, Stellungnahme als Anlage 5 beigefügt

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Anpassung aufgrund von Überprüfung der Gebühren- und Entgelttarife.
Die Eltern werden durch Beteiligung der Elternbeiräte beteiligt.

Die Maßnahme ist:		neu
		freiwillig
	X	vorgeschrieben durch:
		Die Gebühren- und Entgelttarife sind gem. Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschaft vom 26.02.2004 (TOP 12.1 Nr. 10) regelmäßig auf ihren Kostendecksgrad zu überprüfen. Es besteht die Vorgabe, die Einnahmesituation des Bereiches zu verbessern.
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:
Begründung zur Änderung der Entgeltordnung – Siehe Anlage 2

Anlagen:
1.Finanzielle Auswirkung
2.Begründung
3.Synopse
4.Stellungnahme der 28 Elternbeiräte der Städtischen Kindertageseinrichtungen mit einzelnen Stellungnahmen als Anlagen 4a – 4l
5.Stellungnahme der Stadtelternvertretung

Senatorin Monika Frank

Bereich:4.511 **Anlage zur Vorlage vom 07.01.2022**
Produkt:365.002.000 **VO-Nr.: 2022/10755**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	**516.500,00**	1.238.800,00	1.238.800,00	1.238.800,00
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**516.500,00**	**1.238.800,00**	**1.238.800,00**	**1.238.800,00**
Einzahlungen	**516.500,00**	1.238.800,00	1.238.800,00	1.238.800,00
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**516.500,00**	**1.238.800,00**	**1.238.800,00**	**1.238.800,00**

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x		
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	x	x	x	x
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	365002 000.4461001	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Kitas	**23.700,00**
(Mehr) Erträge:	365002 000.4461002	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Beköstigung	**492.800,00**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**516.500,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	365002 000.6461001	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Kitas	**23.700,00**
(Mehr) Einzahlungen:	365002 000.6461002	Betreuung in Kindertageseinrichtungen/ Leistungsentgelte Beköstigung	**492.800,00**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**516.500,00**

Anlage 2

Begründung

Eine Änderung der Entgeltordnung für die städtischen Kindertageseinrichtungen wird ausfolgenden Gründen für erforderlich gehalten:

1. Die seit der letzten Anpassung der von Familien zu entrichtenden Kostenbeiträge in 2017 eingetretenen Tarif- (10,66% von 03/2018 bis einschließlich ab 04/2022) und Kostensteigerungen (rd. 1,2% jährlich 2018-2020, d.h. ohne Energiepreissteigerungen 2021) werden bisher von der Hansestadt Lübeck kompensiert, während der Reallohnindex (2018-2020) um durchschnittlich 1,1% jährlich stieg. Die Hansestadt Lübeck als Konsolidierungskommune hat Möglichkeiten zur Einnahmeerhöhung und zur Erhöhung des Deckungsbeitrags aus Kostenbeiträgen auszuschöpfen (jährliche Überprüfung der Gebühren- und Entgelttarife hinsichtlich des Kostendeckungsgrads gem. Haushaltsbeschluss der Bürgerschaft vom 26.02.2004, TOP 12.1 Nr. 10); im Falle der Kostenbeiträge für die Kindertagesförderung in städtischen Kindertageseinrichtungen sind zusätzlich die Obergrenzen des KiTaG Schleswig-Holstein zu beachten („Elternbeitragsdeckel“ gemäß § 31).

2. § 74, Abs. 5 Sozialgesetzbuch VIII (SGB VIII) regelt, dass bei der Förderung gleichartiger Maßnahmen der freien Jugendhilfe die gleichen Maßstäbe anzuwenden sind, die für die Finanzierung der öffentlichen Jugendhilfe gelten. Die freien Träger sind im Rahmen der Budgetverhandlungen gehalten worden, zulässige Einnahmepotentiale außerhalb der Zuschüsse durch die Hansestadt Lübeck auszuschöpfen. In Folge des KiTaG haben sie außerdem gegenüber den Eltern nachzuweisen, das erhobene Verpflegungsbeiträge „angemessen“ sind (§ 31 Abs.2 KiTaG). Die Finanzierung der Kindertageseinrichtungen in öffentlicher Trägerschaft darf aus Gründen der Gleichbehandlung von Angeboten der freien Träger sowie der Eltern nicht erheblich von der für die freien Träger geltenden abweichen.

3. Mit dem KiTaG Schleswig-Holstein ist die bisher für die städtischen Kindertageseinrichtungen geltende Regelung einer 40,5stündigen wöchentlichen Betreuungszeit (8,1 Stunden täglich) obsolet geworden, da eine bedarfsgerechte Randzeitenbetreuung eingerichtet wurde, die sich in der Entgeltordnung abbildet.

1. Begründung

Begründung für die Erhöhung der Entgelte

Grundsätzlich obliegt es den örtlichen Trägern der öffentlichen Jugendhilfe gemäß § 90 SGB VIII die Höhe der Kostenbeiträge für die Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und Kindertagespflege nach den §§ 22 bis 24 SGB VIII festzusetzen, wenn Landesrecht nichts anderes regelt. Mit dem KiTaG SH haben sich die landesrechtlichen Voraussetzungen zur Erhebung von Kostenbeiträgen für die Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und Kindertagespflege nach den §§ 22 bis 24 SGB VIII geändert. Die Hansestadt Lübeck als öffentlicher Träger sowie die freien Träger dieser Angebote sind seither, d.h. ab dem 01.08.2020 an die Vorgaben des Landes Schleswig- Holstein gebunden.

Mit dem KiTaG SH sind mit Wirkung vom 01.08.2020 Höchstbeiträge im § 31 KiTaG festgelegt worden, an die die Hansestadt Lübeck seither durch Landesrecht gebunden ist.

Die Berechnungen der Elternbeiträge werden in dem neuen Kindertagesförderungsgesetz im § 31 klar geregelt:
„Die zu entrichtenden Elternbeiträge dürfen monatlich

1. 5,80 Euro für Kinder, die das dritte Lebensjahr zu Beginn des Monats noch nicht vollendet haben, und
2. 5,66 Euro für ältere Kinder

pro wöchentlicher Betreuungsstunde nicht übersteigen."
Der monatliche Elternbeitrag richtet sich damit nach der wöchentlichen Betreuungszeit und darf maximal 5,80 € bzw. 5,66 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde betragen.

In der beschlossenen Entgeltordnung zum 01.08.2020 (VO/2020/09053) erfolgte bei den Krippenkindern ganztags und im Elementarbereich ganztags keine Anpassung der Entgelte auf dem vom Land vorgegeben möglichen Elternbeitrag. Aufgrund des Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschaft vom 26.02.2004 (TOP 12.1 Nr.10) besteht jedoch die Verpflichtung, angemessene und notwendige Einnahmeerhöhungen jährlich zu überprüfen: *„Die Verwaltung ist aufgefordert die Gebühren- und Entgelttarife regelmäßig, d.h. mindestens jährlich auf ihren Kostendeckungsgrad hin zu überprüfen.*
Das Ergebnis dieser Prüfung ist jeweils im Rahmen der Haushaltsanmeldungen darzulegen. Beschlussvorschläge für entsprechende notwendige Gebühren- und Entgeltanpassungen sind einzubringen."
Die Elternbeiträge liegen unterhalb des möglichen Landesdeckels und werden ab dem Kindergartenjahr 2022/2023 um 2% angepasst.

Seit der letzten Überprüfung der Kostenbeiträge für diese Leistungen im Jahr 2017 sind Tarifsteigerungen im Umfang von

Jahr	Prozent
2017	2,35%
2018	3,20%
ab April 2019	3,10%

Jahr	Prozent
ab März 2020	1,06%
ab April 2021	1,50%
Ab April 2022	1,80%

sowie allgemeine Kostensteigerungen im Umfang von ca.

Jahr	Prozent
2017	1,5%
2018	1,8%

Jahr	Prozent
2019	1,4%
2020	0,5%

zu verzeichnen, die bisher von der Hansestadt Lübeck kompensiert wurden.

Gleichzeitig stieg das allgemeine Einkommensniveau (also die finanzielle Leistungsfähigkeit von Familien) im betreffenden Zeitraum um ca.

Jahr	Prozent
2017	1 %
2018	1,3%

Jahr	Prozent
2019	1,2%
2020	1,1%

(Reallohnindex); der Kostendeckungsgrad der Beiträge von Familien verringerte sich für das Angebot der städtischen Kindertageseinrichten von 15,92% in 2017 auf 14,79% in 2020.

Durch das KiTaG S-H eingeleiteten und von der Hansestadt Lübeck begrüßten Qualitätssteigerungen (z.B. verbesserter Fachkraft-Kind-Schlüssel, Freistellung von Kita-Leitungen, Verfügungszeiten für die pädagogischen Fachkräfte) werden durch die erhöhte Landesförderung nicht vollständig kompensiert (siehe Vorlage zur außerplanmäßigen Bewilligung 2021(VO/2021/10340)); erhöhte Ausgaben müssen daher bereits jetzt aus Mitteln der Hansestadt Lübeck getragen werden.

Im Rahmen der landesrechtlich vorgeschriebenen Beitragsobergrenzen ist daher die vorgeschlagene Anhebung der Kostenbeiträge um 2% angemessen und notwendig. Diese bedeutet für die Familien eine Erhöhung des Kostenbeitrags um maximal 5,06 Euro monatlich, die sich aufgrund der sozialen Staffelung von Zuschüssen der Hansestadt Lübeck zu den Kostenbeiträgen für Familien mit Transferleistungen bzw. die Bemessungsgrenzen untersteigendem Einkommen jedoch auf null reduzieren könnte. Die Heranziehung der Familien bei die Bemessungsgrenze übersteigenden Einkommen wurde deutlich reduziert, von 80% des übersteigenden Einkommens in 2017 auf 50% in 2020 und auf 30% in 2021. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, Unterstützung über den Bildungsfonds zu erhalten, wenn in Grenzfällen die jeweilige Einkommensgrenze knapp überschritten sein sollte.

Angesichts der Tarif- und Kostensteigerungen sowie der Einkommensentwicklung kann auf eine angemessene und notwendige Anhebung der Kostenbeiträge in städtischen Kindertageseinrichtungen durch eine Konsolidierungskommune nicht verzichtet werden – sie deckt nur einen kleineren Teil der real eingetretenen Ausgabensteigerung ab und bleibt in einzelnen Segmenten unter der landesrechtlich vorgegebenen Höchstgrenze.

Begründung für die Erhöhung der Verpflegungskosten

Das KiTaG S-H regelt in § 31 Abs. 2 KiTaG, dass die Einrichtungsträger angemessene Verpflegungskosten erheben dürfen. Gem. § 74 Abs. 5 SGB VIII sind bei der Förderung gleichartiger Maßnahmen mehrerer Träger unter Berücksichtigung ihrer Eigenleistungen gleiche Grundsätze und Maßstäbe anzulegen. Werden gleichartige Maßnahmen von der freien und der öffentlichen Jugendhilfe durchgeführt, so sind bei der Förderung die Grundsätze und Maßstäbe anzuwenden, die für die Finanzierung der Maßnahmen der öffentlichen Jugendhilfe gelten.

Die angemessenen Verpflegungskosten enthalten gem. Kommentierung zu § 31 Abs. 2 KiTaG ausschließlich die Kosten für die Lebensmittel und die Personalkosten.
Bisher wurden beim Städtischen Träger zur Deckung der angemessenen Verpflegungskosten nur rund 49% erhoben. Das Defizit wird durch den Haushalt der Hansestadt Lübeck ausgeglichen. Gem. § 74 Abs.5 SGB gilt ein Gleichbehandlungsgebot mehrerer Träger.
Das bedeutet, dass der Städtische Träger nicht bessergestellt werden darf, als freie Träger. Pro Kind/Monat beträgt das Defizit beim den Städtischen Kindertageseinrichtungen zurzeit 54,15€. Bei einer gleichen Förderung der Verpflegungskosten aller Träger in der Hansestadt Lübeck kämen auf den örtlichen Träger Kosten in Höhe von rund 3,8 Millionen Euro zu.

Begründung für die Veränderung der Betreuungszeit

Das KiTaG hat die Möglichkeit der Randzeitenbetreuung geschaffen. Durch diese Möglichkeit kann die Betreuungszeit von durchschnittlich täglich 8,1 Stunden auf 8 Stunden reduziert

werden, was auch die Reduzierung der Betreuungskosten bedeutet. Bedarfsgerecht kann dann die angebotene Randzeitbetreuung zugebucht werden.
Somit muss die Entgeltordnung in den Punkten 3 und 4 entsprechend zum neuen Kindergartenjahr 2022/2023 angepasst werden.
Die finanziellen Auswirkungen werden im Pkt. 2 der Begründung genauer erläutert.

2. Finanzielle Auswirkungen

Die Erhebung der Elternbeiträge sowie die Fördersätze zur Finanzierung der Kindertageseinrichtungen werden im KiTaG vom 12.12.2019 im Teil 4 §31 und Teil 5 § 36-42 und durch die Änderung des §25 Kindertagesstättengesetz geregelt.
Die Entgelte müssen auf Grund des Bürgerschaftsbeschlusses aus dem Jahr 2004 zum neuen Kindergartenjahr 2022/2023 nach dem Gesetz neu berechnet und angepasst werden (siehe Anlage 3 Synopse).
Die Verbesserung des Kostendeckungsgrades beim Städtischen Träger spiegelt sich aber erst deutlich im Haushaltsjahr 2023 wider.

Bei den Kindern in der Ganztagsbetreuung im Alter ab 3 Jahren (Elementarbereich) würde es nach der neuen Berechnung zu geringen Erhöhungen der Elternbeiträge kommen. Die Mehreinnahmen für den Städtischen Träger werden im Jahr 2022 bei 23.700 Euro liegen und ab dem Kalenderjahr 2023 bei 56.800 Euro.

Bei den Verpflegungskosten würde es zu einer deutlichen Mehreinnahme kommen. Hier werden für das Jahr 2022 Mehreinnahmen in Höhe von 492.800 Euro erwartet und ab dem Kalenderjahr werden 1.182.000 Euro erwartet.
Bei einer gleichen Förderung der Verpflegungskosten aller Träger würden Kosten in Höhe ca. 3,8 Millionen Euro entstehen.

Daneben können bereits jetzt schon die durch das KiTaG vorgeschriebenen Standarderhöhungen nicht aus den Landeszuschüssen gedeckt werden. Tarif- und Kostensteigerungen sind bis auf weiteres allein aus kommunalen Zuschüssen zu decken, da die Höchstgrenzen für Elternbeiträge bzw. Landeszuschüsse zur Kompensation bisher nicht dynamisiert wurden.

3. Änderungen

Alle Änderungen sind aus der in Anlage 3 aufgeführten Synopse durch Hervorhebungen ersichtlich. Es handelt sich dabei um folgende Änderungen:

<u>Ziffer 3:</u>
3.1. Hier werden bei c, f, h und i die Beträge verändert und nach gesetzlicher Vorgabe angepasst (siehe Synopse)
Folgendes wird ergänzt:
j) Randzeitenbetreuung U3 monatlich 29,00 €
Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz
(5,80 € pro Stunde) monatlich 36,05€

k) Randzeitenbetreuung Elementar monatlich 28,30 €
Höchstgrenze lt. KiTa-Reform- Gesetz
(5,66€ pro Stunde) monatlich 28,30

Ziffer 4:
4.1 a und b) werden die Beträge angepasst (siehe Synopse)

Ziffer 19:
Die geänderte Entgeltordnung tritt zum 01.08.2022 in Kraft.

Redaktionelle Änderungen:

3.1- d), e), i) und j) entfallen – aus 3.1.f) wird d), aus g) wird e), aus h) wird f), aus k) wird g), aus l) wird h) und aus m) wird i) und aus 4.1 c) wird 4.1 b)

Bisherige Fassung	**Neue Fassung**
Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck vom 28.02.05 i. d. F. des 12. Nachtages vom (01.03.2022)	**Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck vom 28.02.05 i. d. F. des 13. Nachtrages vom .....**
Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in Ihrer Sitzung am 25.06.2020 für den Besuch der Kindertageseinrichtungen der Hansestadt Lübeck folgende Änderung der Entgeltordnung für Kindertagesstätten in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen:	Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in Ihrer Sitzung am ..... für den Besuch der Kindertageseinrichtungen der Hansestadt Lübeck folgende Änderung der Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen:
3. Entgelt für die teilweise Deckung der Personal- und Sachkosten der pädagogischen Betreuung	**1) Ziff. 3 der Entgeltordnung wird wie folgt geändert: 3. Entgelt für die teilweise Deckung der Personal- und Sachkosten der pädagogischen Betreuung**
3.1 Das Entgelt beträgt für die Dauer des Kindergartenjahres:	3.1 Das Entgelt beträgt für die Dauer des Kindergartenjahres:
a) für Kinder unter 3 Jahren, halbtags (5 Stunden) - (5,80€x25h/Woche) monatlich 145,00 EUR	unverändert
b) für Kinder unter 3 Jahren, ¾-tag (6 Stunden) – (5,80€x30h/Woche) monatlich 174,00 EUR	unverändert
c) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden,6Minuten) Mo –Do 7.30 -16.00 Uhr, Fr 7.30-14.00 Uhr (5,80€x40,5h/Woche) monatlich 234,90 EUR	c) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (**durchschnittlich 8 Stunden**) Mo –Do 7:30 -16:00 Uhr, **Fr 7:30-13:30 Uhr** monatlich **232,00 EUR**
d) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden, 30 Minuten) Mo – Fr 7:30 – 16:00 Uhr (5,80€x42,5h/Woche) monatlich 246,50 EUR	**entfällt**
e) für Kinder unter 3 Jahren, ganztags (10 Stunden) – (5,80x50h/Woche) monatlich 290,00 EUR	**entfällt**

Bisherige Fassung	**Neue Fassung**
f) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung , halbtags (5 Stunden) monatlich 141,50 EUR	**d**) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, halbtags (5 Stunden) monatlich 141,50 EUR
g) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ¾ tag (6 Stunden) –(5,66€x30h/Woche) monatlich 169,80 EUR	**e**) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ¾ tag (6 Stunden) – (5,66€x30h/Woche) monatlich 169,80 EUR
h) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden, 6 Minuten) Mo-Do 7.30-16.00 Uhr , Fr 7.30-14.00 Uhr monatlich 213,00 EUR Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz (5,66€x40,5h/Woche) monatlich 229,23 EUR	**f**) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (**durchschnittlich 8 Stunden**) Mo-Do 7:30-16:00 Uhr, **Fr 7:30-13:30 Uhr** monatlich **217,26 EUR** Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz (5,66€x40h/Woche) monatlich 226,40 EUR
i) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (durchschnittlich 8 Stunden, 30 Minuten) Mo-Fr 7.30-16.00 Uhr monatlich 225,00 EUR Höchstgrenze lt. KiTa-Reform-Gesetz (5,66€x42,5h/Woche) monatlich 240,55 EUR	**entfällt**
j) für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, ganztags (10 Stunden) monatlich 253,00 EUR Höchstgrenze lt. KiTa-Reform-Gesetz (5,66€x50h/Woche) monatlich 283,00 EUR	**entfällt**
k) für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres (täglich, ab 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr, zuzügl. 2 Stunden für die Ferienbetreuung) inklusive ganztägiger Ferienbetreuung außerhalb der Schließungszeiten der Kindertageseinrichtung (5,66€x22h/Woche) monatlich 124,52 EUR	**g**) für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres (täglich, ab 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr, zuzügl. 2 Stunden für die Ferienbetreuung) inklusive ganztägiger Ferienbetreuung außerhalb der Schließungszeiten der Kindertageseinrichtung (5,66€x22h/Woche) monatlich 124,52 EUR
l) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahren, halbtags ½ Stunde täglich (5,80€x2,5h/Woche) monatlich 14,50 EUR	**h**) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahren, halbtags ½ Stunde täglich **nur zubuchbar bei a) 5 Std. oder b) 6 Std.** (5,80€x2,5h/Woche) monatlich **14,50 EUR**

Bisherige Fassung	**Neue Fassung**
m) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, halbtags und für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres pro ½ Stunde täglich monatlich 14,00 EUR	**i**) erweiterte Betreuungsangebote für Kinder ab 3 Jahren bis zur Einschulung, halbtags und für Kinder von der Einschulung bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres **nur zubuchbar bei d) 5 Std., e) 6 Std. und g) Hort** pro ½ Stunde täglich monatlich **14,15 EUR**
	j) Randzeitenbetreuung U3 **monatlich 29,00 EUR** **Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz** **(5,80€ pro Stunde) monatlich 29,00 EUR bei einer Stunde täglich/5 Std. wöchentlich**
	k) Randzeitenbetreuung Elementar **monatlich 28,30 EUR** **Höchstgrenze lt. KiTa-Reform Gesetz** **(5,66€ pro Stunde) monatlich 28,30 EUR bei einer Stunde täglich/5 Std. wöchentlich**
3.2 Wird die vereinbarte Betreuungsleistung nicht in Anspruch genommen, ist das Entgelt für die pädagogische Betreuung (teilweise Deckung der Personal- und Sachkosten) dennoch zu entrichten.	unverändert
3.3 Kommt die Hansestadt Lübeck über die Regelung in Ziff. 8 hinaus, aus von ihr zu vertretenden Gründen, ihrem Betreuungsauftrag gem. Ziff.3.1 a bis 3.1m nicht nach, wird das Entgelt für den Zeitraum der Nichtleistung erstattet (Beträge unter 2 EURO werden nicht erstattet).	3.3 Kommt die Hansestadt Lübeck über die Regelung in Ziff. 8 hinaus, aus von ihr zu vertretenden Gründen, ihrem Betreuungsauftrag gem. Ziff.3.1 a bis 3.1**k** nicht nach, wird das Entgelt für den Zeitraum der Nichtleistung erstattet (Beträge unter 2 EURO werden nicht erstattet).
4. Monatliches Entgelt für Getränk und Beköstigung	**2) Ziff. 4 der Entgeltordnung wird wie folgt geändert:** **4. Monatliches Entgelt für Getränk und Beköstigung**
4.1 Das monatliche Entgelt wird in allen Einrichtungen wie folgt erhoben	4.1 Das monatliche Entgelt wird in allen Einrichtungen wie folgt erhoben

Bisherige Fassung	**Neue Fassung**
a) Für Verpflegung monatlich 52,25 EUR In Ganztageseinrichtungen ist bei einer Betreuung über 12.30 Uhr hinaus ein Mittagessen in Anspruch zu nehmen, Einzelabsprachen innerhalb der Einrichtungen sind möglich. Das Verpflegungsgeld berechnet sich auf 12 Monate.	a) Für Verpflegung monatlich **106,40 EUR** In Ganztageseinrichtungen ist bei einer Betreuung über 12:30 Uhr hinaus ein Mittagessen in Anspruch zu nehmen, Einzelabsprachen innerhalb der Einrichtungen sind möglich. Das Verpflegungsgeld berechnet sich auf 12 Monate.
c) Eine tageweise Inanspruchnahme des Mittagessens ist möglich das Entgelt für das Mittagessen beträgt täglich 5,00 EUR	**b**) Eine tageweise Inanspruchnahme des Mittagessens ist möglich das Entgelt für das Mittagessen beträgt täglich **5,30 EUR**
4.2 Ist ein Kind durchgehend länger als an 20 Betriebstagen entschuldigt abwesend, wird für die gesamte Zeit der Abwesenheit das Entgelt nach Ziff. 4 a – 4 b nicht erhoben, ansonsten sind Erstattungen von Beköstigungsentgelten bei Fehltagen ausgeschlossen.	unverändert.
19. Inkrafttreten/Außerkrafttreten	**3) Ziff. 19 der Entgeltordnung wird wie folgt geändert:** **19. Inkrafttreten/Außerkrafttreten**
Diese Änderung tritt zum 01.August.2020 in Kraft.	**Diese Änderung tritt zum 01.August.2022 in Kraft.**

Stellungnahmen der Kita-Beiräte zur Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022		
Kita	**Rückmeldung**	**Stellungnahme**
Am Behnckenhof	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Behaimring	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung
Beim Meilenstein	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Die Erhöhung um über 50€ ist von der Elternschaft nicht argumentier bar und steht für uns in keinem gerechten Verhältnis
Brüder-Grimm-Ring	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - zu hohe Kostensteigerung
Dietrich-Buxtehude	Beteiligung erfolgt	---
Dornestraße	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Staffelung über die nächsten 2 - 3 Jahr gewünscht
Dorothea-Schlözer	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Dr. Julius-Leber-Str.	Beteiligung erfolgt	Zustimmung - Stellungnahme der Eltern siehe Anlage 4a
Glockengießerstr.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4b
Groß Steinrade	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4c
Hallandhaus	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern - Stellungnahme siehe Anlage 4d
Haus der kl. Riesen	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4e
Hudekamp	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern -Im Hinblick auf die Geringverdiener wird der Erhöhung der Essensgelder nicht zugestimmt
IDUN	Beteiligung erfolgt	---
Kerckringstr.	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Klappenstr.	Beteiligung erfolgt	---
Kl. Klosterkoppel	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4f
Klipperstr.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4g
Kunterbunt	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Malenter Str.	Beteiligung erfolgt	Zustimmung - Stellungnahme der Eltern siehe Anlage 4h
Marlistr.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4i
Moislinger Berg	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern - Stellungnahme siehe Anlage 4j
Mönkhofer Weg	Beteiligung erfolgt	Zustimmung
Niendorf	Beteiligung erfolgt	Keine Zustimmung hinsichtlich der Erhöhung der Verpflegungskosten, Staffelung erwünscht und Reduzierung der Betreuungszeit am Freitag auf 13:00 Uhr

Stellungnahmen der Kita-Beiräte zur Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022		
Kita	**Rückmeldung**	**Stellungnahme**
Robert-Koch-Str.	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung der Eltern - Erhöhung viel zu hoch, Preis-Leistungsverhältnis passt überhaupt nicht. Für die Preissteigerung muss die Qualität deutlich besser werden. Diese Kostensteigerung wird für viele Eltern finanziell schwierig sein.
Roter Löwe	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4k
Rudolf-Groth-Park	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Reduzierung der Betreuungszeit am Freitag bist 13:30 hinsichtlich des Schlafbedürfnisses der Krippenkinder, erhebliche finanzielle Belastung für Familien (auch vor dem Hintergrund hoher Immobilien-/Mietpreise im Raum Lübeck), höhere Kita-Kosten für Eltern bedeuten immer auch einen schwereren Zugang zu frühkindlicher Bildung für Kinder.
Schaluppenweg	Beteiligung erfolgt	keine Zustimmung - Stellungnahme siehe Anlage 4l

Stellungnahme des Elternbeirats der Kita Dr. Julius-Leber-Straße zu den geplanten Änderungen

1. Die Regelung der Öffnungszeit in Verbindung mit Randzeiten schafft zwar grundsätzlich eine höhere Flexibilität der Kinderbetreuungszeiten. Allerdings kann einer grds. Öffnung am Freitag für die Ganztagskinder, sprich bei einer täglichen Betreuungszeit von 8h, nur bis 13:30 Uhr nicht zugestimmt werden. Dies führt aus Sicht der Eltern vor allem für die Krippenkinder zu einem hektischen Ablauf am Freitag der zum Teil mit einem vorzeitigen Wecken der schlafenden Kinder einhergeht. Zugleich stört dieses Wecken die anderen schlafenden Kinder, die eine längere Betreuungszeit in Anspruch nehmen können.

2. Der Erhöhung des Verpflegungskostenbeitrags wird eindeutig widersprochen. Die Erhöhung um mehr als das Doppelte stellt eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung der Eltern dar. Dies gilt insbesondere für einkommensschwache Familien und Familien mit mehreren Kindern. Dies wird durch den Aspekt verstärkt, dass diese höheren Kosten zu keiner Verbesserung für die Kinder beitragen. Die vorgenommene Mischkalkulation bzgl. Stundenlohn und Arbeitszeit der jeweiligen Fachkraft kann aus Gründen der Praktikabilität und der Reduzierung von Verwaltungsaufwand nachvollzogen werden. Zugleich erfolgt natürlich eine Querfinanzierung. In manchen Kitas müssen die Eltern mehr zahlen als tatsächlich an Kosten anfällt, um auch eine „zu hohe" finanzielle Belastung in anderen Kitas auszugleichen. Dies zeigt einmal mehr, dass Personalkosten nicht an die Eltern weitergereicht werden sollen.

3. Insgesamt ist hinsichtlich der Erhöhung der Kosten/Beiträge anzumerken, dass dies im Widerspruch mit den kommunizierten Zielen und Ansprüchen der Politik steht, die sich für eine Unterstützung und Förderung der Familien ausspricht. Dabei sind besonders einkommensschwache Familien in den Blick zu nehmen. Die Erhöhungen dürfen nicht dazu führen, dass Familien darüber nachdenken müssen, eine Kita überhaupt in Anspruch zu nehmen. Denn dies würde weder Familien entlasten noch der Förderung der Kinder dienen.

Elternvertretung der Städtischen Kita Glockengießerstraße

An die Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Bereich 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen
Kronsforder Allee 2-6
23560 Lübeck
- per Mail –

Lübeck, den 24.01.2022

Stellungnahme der Elternvertretung der Städtischen Kita Glockengießerstraße zur 13. Änderung der Entgeltordnung vom 28.02.05 in der Fassung des 12. Nachtrages vom 07.01.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fachbereich 4 hat als Träger der Städtischen Kindertagesstätten die Kitaleitungen dazu aufgefordert, im Rahmen einer außerordentlichen Beiratssitzung das Stellungnahmeverfahren zur Änderung der Kita-Entgeltordnung durchzuführen.

Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass es für uns als Elternvertreter:innen im Ehrenamt eine Zumutung ist, derart kurzfristig zu einer Stellungnahme bei einem für Eltern so wichtigen Punkt, aufgefordert zu werden. Es ist unser Recht, rechtzeitig in einem solchen Verfahren beteiligt zu werden.

Wir als Elternvertreter:innen der Kita Glockengießerstraße sprechen uns klar und bestimmt gegen eine Erhöhung der Elternbeiträge im Elementarbereich und der allgemeinen Erhöhung der Verpflegungskosten aus. Ebenso sind wir klar gegen eine Kürzung des regulären Betreuungsbedarfs, sondern fordern im Gegenteil eine Ausweitung der Betreuung auch auf den Freitag nachmittag für alle Familien, die dies in Anspruch nehmen möchten. Die Reduzierung der Betreuungszeit beinhaltet eine versteckte Kostenerhöhung, so dass die Beitrage im Elementarbereich real über dem von der Landesregierung eingeführten Kostendeckel liegen würde.

Wir fordern zudem eine bezahlbare städtische Betreuung, die es allen Kindern der Stadt ermöglicht, Zugang zu frühkindlicher Bildung zu erhalten. Die Stadt Lübeck hat als Träger der städtischen Kitas hierhingehend eine besondere Verantwortung, auch Kindern aus finanziell schwächeren Familien die Sozialisierung mit Gleichaltrigen zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere für Kinder aus Familien mit Migrationshintergrund und Kinder mit Behinderungen.

Die Kita Glockengießerstraße leistet als ursprüngliche Regeleinrichtung einen hervorragenden Beitrag zur Inklusion und sprachlichen Förderung dieser Kinder. Dieses Angebot sollte für alle Eltern erschwinglich bleiben, auch für diejenigen, die mit ihrem Einkommen knapp über der Beitragsbemessungsgrenze liegen.

In Hamburg haben alle Kinder ab dem ersten Lebensjahr Anspruch auf 5 Stunden beitragsfreie Betreuung. Wir fordern ein Umdenken der Hansestadt Lübeck und des Landes und plädieren eindringlich, endlich die kostenfreie KiTabetreuung als Modell auf den Weg zu bringen.

Auch die Erhöhung der Verpflegungskosten sind für uns nicht hinnehmbar. Die Kostenkalkulation wurde uns als Elternvertreter:innen nicht vorgelegt. Die Argumentation der Stadt, die als Begründung dem Antrag beigefügt wurde, ist für uns so nicht nachvollziehbar. Aufgrund der Kurzfristigkeit des Verfahrens und der nicht erfolgten Offenlegung der Kalkulation votieren wir klar gegen diese Erhöhung und fordern die Hansestadt Lübeck dazu auf, uns die Möglichkeit einer eingehenden Überprüfung einzuräumen. Zudem weisen wir darauf hin, dass die Kosten für Verpflegung bei anderen Trägern in der Stadt trotz Mehrleistung deutlich unter den nun geplanten 106,40 liegen.

.

Wir bitten darum, unsere vorgetragenen Einwände bei den weiteren Entscheidungen bzgl. Des Entwurfs zur Erhöhung der Elternentgelte zu berücksichtigen und die geplante Erhöhung ersatzlos zurückzunehmen.

Mit Dank und freundlichen Grüßen,

Mascha Benecke-Benbouabdellah

Vorsitzende der Elternvertretung Kita Glockengießerstraße

Nadine Neumann

stellvertretende Vorsitzende der Elternvertretung Kita Glockengießerstraße

für die Elternvertretung der Kita Glockengießerstraße

René Weigel

Susanne Machner

Maria Behn

Yasser Hassoun

Annika Kulczak

Begründung zur Stellungnahme der Elternvertretung „Musik-KiTa Groß“ Steinrade zur Änderung der Entgelrordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022 (VO-2022-10755):

Wir, als Elternvertretung der Musik-KiTa Groß Steinrade, stimmen der Änderung der Entgeltordnung in den stadtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022 (VO-2022-10755) nicht zu – im besonderen nicht der Erhöhung der Verpflegungskostenpauschale (mit folgender Begründung).

Die Landesregierung sowie die Hanstadt Lübeck hat durch das „neue KiTa Gesetz“ seit längerer Zeit für eine sozial verträglichere und zugleich gerechtere Finanzierung der KiTa-Beiträge seinerzeit beworben. Durch pandemiebedingte und strukturelle Herausforderungen wurden die Neuerung wiederholt verschoben und nun zum 01.01.2022 geändert. Eine Entlastung durch die teilweise geringeren Beiträge wurde von vielen Eltern positiv wahrgenommen.

Nun eine Erhöhung der Verpflegungskosten in den KiTas der Hansestadt Lübeck zu fordern und hierdurch eine Mehrbelastung, der vorher gekürzten Beiträge, seitens der Eltern zu vollziehen, stößt auf viel Unmut.
Die Begründungen zur Erhöhung dieser Entgelte sind nach unserem Empfinden nicht aktuell. Es wird eine Preissteigerung von 2018-2020 in Höhe von 1,2% beziffert, die durch die Hansestadt Lübeck kompensiert wurde. Dem gegenüber wurde eine Reallohnentwicklung im gleichen Zeitraum von +1,1% gestellt. Zwar dürften diese Vergleiche in der Sache begründet sein, spiegeln jedoch nicht die aktuelle finanzielle Situation der Eltern wider.
Vielmehr hat es in 2021, und womöglich auch in 2022, eine Reallohnentwicklung gegeben mit deutlich negativen Auswirkungen.
Des Weiteren sehen wir es als unbegründet an, dass man von 49% Beteiligung auf 100% steigt.

Das Signal, welches den Eltern hiermit gegeben wird ist fatal. Einerseits wird durch die Landesregierung das neue KiTa-Gesetz den Eltern von KiTa-Kindern Gleichheit und Gerechtigkeit sugeriert, und auf der anderen Seite wird das Geld von der Hansestadt Lübeck durch „Umlage“ erhöht. Am Ende entstehen den Eltern höhere Kosten ab 01.08.2022 als es noch im Jahr 2021 der Fall war.
Ein weiteres Problem sehen wir in der sozialen Gerechtigkeit dieses Themas. Während Eltern mit aufstockenden Leistungen diese Kosten erstattet bekommen, gibt es wenige Eltern, bei denen die Mehrbelastungen keine finanzielle Not auslöst. Vielmehr sehen wir das Problem bei Eltern des „Mittelstandes“, die die erhöhten Zahlungen anderweitig kompensieren müssen. Leider gibt es keine aktuellen Kennzahlen zur Reallohnentwicklung aus 2021f. Die aktuellen Entwicklungen der Preisteigerungen lassen derzeit „böses“ erahnen.
Ein generelle Preisanpassung der KiTa-Beiträge und Verpflegungspauschalen sollte, um Familien zu unterstützen, für das Jahr 2022 ausgesetzt werden. Eine Neubewertung der Sachlage mit Reallohnentwicklungen aus 2021 und 2022 sollte bei einer solchen Entscheidung zukünftig berücksichtigt werden.

Mit freundlichem Gruß

Frauke Glomm

Oliver Grätz

E: 27.1.2022

4d

Elternbereit Kita Hallandhaus

Begründung der Nichtzustimmung der geplanten Entgeltordnung

- Versteckte Kostenerhöhung durch verkürzte Betreuungszeit bei gleichzeitiger Anhebung der Betreuungsbeiträge.
- Die meisten Eltern sind gezwungen die Randzeitbetreuung in Anspruch nehmen zu müssen, wodurch erneute Kosten entstehen.

Begründung der Nichtzustimmung der geplanten Erhöhung der Verpflegungskosten

- Drastische Preiserhöhung über 100% sind nicht akzeptabel.
- Wir bitten um eine detaillierte Kostenaufstellung der Verpflegungskosten.

Kostenbeiträge Kita

Begründung für die Erhöhung der Kostenbeiträge:

Insgesamt gestiegene Kosten für die Kitas (Tarifsteigerung, höhere allgemeine Kosten). Die höheren Kosten für die Familien sind vertretbar, da gleichzeitig der Reallohn gestiegen sei.

Unser Gegenargument

Das Einkommen ist nicht für alle Familien gleichermaßen gestiegen. Gerade im letzten Jahr (in der Berechnung der Stadt nicht aufgeführt) kam es sicherlich zu Einkommenseinbußen bei vielen Familien (z.B.Corona-bedingte Kurzarbeit, Kündigungen etc.). Natürlich gibt es Fördermöglichkeiten für einkommensschwache Familien. Es gibt aber auch Familien ohne Anspruch auf Förderung, die dennoch durch höhere Kosten deutlich belastet sind.

Verpflegung

Begründung für die Erhöhung der Verpflegungskosten:

Die Erhöhung der Verpflegungskosten sind notwendig aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatz.

Würde die Stadt Lübeck die öffentlichen Träger gleichermaßen wie die städtischen fördern, kommen Mehrkosten in Höhe von 3,8 Millionen Euro auf die Stadt zu.

Unser Gegenargumente

Auf die Eltern der Kinder in städtischen Kitas kommen folglich Mehrkosten in Höhe von 1,18 Millionen Euro zu (Begruendung_VO-2022-10755, Punkt 2: Finanzielle Auswirkungen)

Die Eltern von den 2000 Kindern in städtischen Kitas sollen also 1,18 Millionen pro Jahr mehr zahlen. Es ist nicht richtig in einem Sozialstaat, dass diese Familien plötzlich Mehrkosten von 1,18 Millionen stemmen müssen, weil es der ganzen Stadt Lübeck mit allen Einwohnern nicht zuzumuten sei, Mehrkosten von 3,8 Millionen zu finanzieren.

Ungeklärt ist aus unserer Sicht, inwieweit nicht die Möglichkeit besteht, die bisher für die Verpflegung aufgewendete Summe gleichmäßig auf die Eltern der Kinder sowohl in städtischen als auch nicht städtischen Kitas zu verteilen. Somit käme auf die Eltern der Kinder in städtischen Kitas zwar dennoch eine Erhöhung zu, jedoch in geringerem Umfang. Eine Gleichbehandlung aller Eltern von Kita-Kindern wäre somit jedoch ebenfalls gegeben. Eine Reduzierung der Bezuschussung zur Verpflegung auf 0 ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel.

Eine Notwendigkeit auf Überprüfung wird ebenso bezogen auf einen Verpflegungs-Pauschalbetrag unabhängig von der tatsächlich und vertraglich vereinbarten Betreuungszeit gesehen. Egal ob Kinder halbtags oder ganztags

betreut werden, ist von den Eltern die Verpflegungspauschale in der selben Höhe zu entrichten.

Die zugesendete Berechnung der Verpflegungskosten ist nicht ausreichend transparent erläutert, so dass nicht zur Gänze nachvollzogen werden kann, wie sich die Kosten berechnen und inwieweit diese angemessen sind.

Grundsätzliche Gegenargumente gegen Kostensteigerung in der Kinderbetreuung

1. Die aktuell geplanten Kostensteigerungen für Eltern sowohl in Bezug auf Verpflegung, als auch der Kostenbeiträge an sich, widerspricht dem Wahlprogramm der beiden Parteien, die mit 52,3% die Mehrheit in der Lübecker Bürgerschaft stellen.

   Zitat Parteiprogramm SPD: „Jeder Mensch hat das Recht auf einen gebührenfreien Bildungsweg von Krippe und Kindertagesstätte bis zur Hochschule."

   Zitat Parteiprogramm CDU: „Der Staat muss Familien unterstützen, sie stärken und fördern – das ist CDU. Konkret: Mehr Zeit füreinander, bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Entlastung bei Steuern und Abgaben und Kitas weiter stärken."

2. Generell ist eine Kostensteigerung bei der Kinderbetreuung ein völlig rückschrittliches Konzept. Überall wird Entlastung von Familien propagiert (siehe Parteiprogramme oben). Es wird von Familien und Kindern gesprochen, die im Zuge der Corona-Krise gelitten haben. In einer Vielzahl von Städten/Gemeinden/Bundesländern wird kostenlose Kinderbetreuung angeboten. Und in Lübeck wird diskutiert, die Kita-Beiträge zu erhöhen! Die Familien sollen jetzt also beginnen die Schulden der Corona-Krise abzuzahlen.

3. Eine Stundenreduzierung von 8,1h auf 8h täglich und somit eine Reduzierung der Betreuung am Freitag von 14 Uhr auf 13.30 Uhr ist aus unserer Sicht sowohl pädagogisch als auch sozial nicht vertretbar. Aus pädagogischer und entwicklungspsychologischer Sicht ist gerade für U3-Kinder ein regelmäßiger Tagesablauf auch und gerade im Kita-Alltag notwendig und bietet den Kindern Verlässlichkeit. Eine Veränderung gerade am letzten Tag der Kita-Woche entspricht dem nicht; zumal die Kinder zu dieser Zeit regelmäßig noch Mittagsschlaf halten und aus diesem herausgerissen werden müssten. Da viele Eltern auf diese halbe Stunde gerade freitags angewiesen sind, um ihrer Arbeit nachgehen zu können, würde eine Hinzu-Buchung der Randbetreuung eine weitere finanzielle Belastung für die Eltern bedeuten, da der Stundensatz für die Randbetreuungszeiten deutlich höher liegen.

4. Gerade für Familien, die knapp über der Bezuschussungsgrenze für den Kita-Beitrag liegen wäre eine Erhöhung der Kosten eine erneute

zusätzliche finanzielle Belastung, da es für sie keine weiteren Fördermöglichkeiten gibt und eine weitere finanzielle Belastung gerade während der noch andauernden Corona-Krise und den damit verbundenen finanziellen Schwierigkeiten sozial kaum vertretbar erscheint.

5. Nicht klar erkennbar ist, ob andere Wege der Finanzierung in angemessener Weise durch die Hansestadt Lübeck geprüft worden sind bzw. alle Bezuschussungsmöglichkeiten ausreichend berücksichtigt worden sind.

4f

Statement Elternvertretung
Kita Kleine Klosterkoppel

27.01.2022

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
4.511 Städtische Kindertagesstätten
Kleine Klosterkoppel 20
23562 Lübeck

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sehr kurzfristig, es ist noch keine Woche her, wurden wir Elternvertreter zu einem Gespräch geladen, in dem uns unter anderem unten nachfolgende Punkte dargelegt wurden. Das Gespräch konnte coronabedingt mit nur einem Elternvertreter am Montag stattfinden, sodass wir nun 3 Werktage Zeit hatten, das Thema mit allen Elternvertretern zu diskutieren, uns abzustimmen und ein Statement zu verfassen. Dass das deutlich zu wenig Zeit ist, sehen Sie sicherlich genauso. Können wir Eltern davon ausgehen, dass dieser Umstand also missbilligend in Kauf genommen wurde oder sogar Teil einer Strategie ist? Bitte verstehen Sie dies unbedingt als Beschwerde.

Folgende Punkte wurden uns vorgetragen:
- die Entgelte im Elementarbereich sollen um 2 % von 213 Euro auf 217,26 Euro erhöht werden.
- die Verpflegungskosten sollen von derzeit 52,25 Euro auf 106,40 Euro erhöht werden.
- die reguläre Betreuungszeit soll von 8,1 auf 8,0 h reduziert werden.
Für mehr Betreuungsbedarf werden Randzeitengruppen eingeführt, die Betreuung in einer Randzeitengruppe kostet bei 5 hinzu gebuchten Stunden im Monat zwischen 28,30 und 29,00 Euro. (Krippe/Elementar)
- die Kernzeit soll Freitags auf eine Betreuung bis 13.30 Uhr reduziert werden, so dass viele Eltern zusätzlich die Randgruppenbetreuung buchen müssen.

Die von der Stadt geplanten Änderungen sind für uns nicht hinnehmbar. Nicht nur, dass eine Erhöhung der Entgelte um 2% erfolgen soll, durch die Reduzierung der Kernbetreuungszeit von 8,1 auf 8,0 h und das Einführen von Randzeitgruppen erfolgt eine weitere Erhöhung der Kosten für Eltern, die verschleiert wird. Den wenigsten Eltern wird es möglich sein, Freitags ihr Kind bereits um 13.30 aus der Kita abzuholen, so dass die Eltern die eine Buchung der Randzeitgruppenbetreuung vornehmen müssen, eine Kostensteigerung von 15,29 % auf insgesamt 245,56 Euro im Monat zu tragen haben. Hinzu kommt, dass sich die Verpflegungskosten mehr als verdoppeln. Es gibt Eltern, die gerade wegen der Subventionierung der Verpflegung eine städtische Kita gewählt haben und die sich das schlicht nicht leisten können. Das Argument, diese Unterstützung ausschließlich für Städtische Kitas sei unfair – und deswegen gibt es das für niemanden mehr, ist ebenso nicht hinnehmbar. Es gibt von Ihnen befürwortete gute Gründe für diese Subventionierung. Die sind nicht

plötzlich nichtig. Vielmehr muss überlegt werden, wie auch nicht Städtische Kitas aus diesen guten Gründen heraus finanziell unterstützt werden können.

Von den reinen Zeiten und Zahlen abgesehen ist Ihr Modell schlicht nicht alltagstauglich. Kinder schlafen 13:30 Uhr für gewöhnlich ihren Mittagsschlaf. 13:30 Uhr sind sie bestenfalls gerade eingeschlafen und eine Unterbrechung oder gar das Aufbrechen dieser Tagesroutine für die neue Freitagsbetreuungszeit sind nicht im Sinne des Kindeswohls, also für Eltern keine Option. Eltern werden von Ihnen durch die neue Abholzeit 13:30 Uhr also gezwungen, Ihr Kind nicht nur die eine halbe Stunde früher, sondern es noch deutlich früher als 13:30 Uhr, nämlich schon nach dem Mittagessen der Kleinen aber noch vor dem Hinlegen, abzuholen und sie so schnell es trotz Heimweg geht zuhause hinzulegen. Und ob das einschlafen im eigenen Bett zuhause dann überhaupt noch klappt ist fraglich, die meisten kleinen Schläfer würden auf dem Weg heim einschlafen, wir müssten sie letztlich doch wecken. Aber nun mal angenommen die teure neue Randzeit können wir uns nicht leisten, zumal das Essen mehr als doppelt so teuer würde! Wir gehen also allerspätestens kurz vor 12 Uhr, machen uns von der Arbeit auf den Weg zur Kita. Wann genau essen wir dann auch gleich nochmal zu Mittag? Dafür bleibt keine Zeit. Das alles meinen wir mit nicht alltagstauglich.

Aber zurück zu den Verpflegungskosten. Diese sollen künftig 106,40 Euro betragen und sich damit mehr als verdoppeln, ohne dass die Stadt bisher nachvollziehbar dargelegt hat, warum die Verpflegungskosten derart angehoben werden sollen. Dies bedeutet, dass Eltern im schlechtesten Fall 351,96 für die Betreuung und Verpflegung eines Kindes in der Kita zahlen müssen. Bei einem zweiten Kind in städtischer Betreuung im Elementarbereich wären es insgesamt sogar 581,14 Euro.

Wir stimmen dem Änderungsentwurf nicht zu und bitten um eine Stellungnahme zu den vorgebrachten Themen.

Mit freundlichen Grüßen

L. Wanschura

Lisa Wanschura
Im Namen der Elternvetretung der Kita Kleine Klosterkoppel

Statement Elternvertretung
Kita Kleine Klosterkoppel

49

Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen

VO-Nr. 2022/10751 und VO-Nr. 2022/10755

Die Änderungen zu geplanten Entgeltordnung zum 01.01.2022 (Kinder unter 3 Jahre) findet ZUSTIMMUNG.

Die Änderungen zu geplanten Entgeltordnung zum 01.08.2022 findet ABLEHNUNG.

Aufgrund der aktuellen Pandemielage wurde seitens der Elternvertretung ausdrücklich auf eine Sitzung des Elternbeirates verzichtet. Es hat eine Abstimmung in der Elternvertretung gegeben.

Begründung

Die von der Stadt geplanten Änderungen zum 01.08.2022 sind für uns als Elternvertretung der städtischen Kita Klipperstraße in keinem Fall hinnehmbar. Nicht nur, dass eine Erhöhung der Entgelte um 2% erfolgen soll, durch die Reduzierung der Kernbetreuungszeit von 8,1 auf 8,0 h und das Einführen von Randzeitgruppen erfolgt eine weitere Erhöhung der Kosten für Eltern, die hier expliziert nicht deutlich wird. Den wenigsten berufstätigen Eltern wird es möglich sein, Freitags ihr Kind bereits um 13.30 aus der Kita abzuholen, so dass die Eltern die eine Buchung der Randzeitgruppenbetreuung vornehmen müssen, eine Kostensteigerung von 15,29 % auf insgesamt 245,56 Euro im Monat zu tragen haben.

Es sollen aber nicht nur die eigentlichen Entgelte für die Betreuung der Kinder erhöht werden, sondern auch die Beiträge für Verpflegung, die immer von den Eltern allein zu tragen sind, auch wenn sie sonst einen Anspruch auf Ermäßigung der Gebühren haben (Ausnahme: Bildungsfond). Diese sollen künftig 106,40 Euro betragen und sich damit mehr als ***verdoppeln***, ohne dass nachvollziehbar dargelegt wurde, warum die Verpflegungskosten derart angehoben werden sollen. Dies bedeutet, dass Eltern im schlechtesten Fall 351,96 für die Betreuung und Verpflegung eines Kindes in der Kita zahlen müssen. Bei einem zweiten Kind in städtischer Betreuung im Elementarbereich wären es insgesamt sogar 581,14 Euro.

Das Zustimmungsverfahren durch die Elternbeiräte in der Kita hinterfragen wir sehr kritisch. Durch die Einberufung der außerordentlichen Beiratssitzung mit der Aufforderung bis zum **28.1.2022** Votum und Stellungnahme abzugeben, bleibt uns als Elternvertreter:innen keine Zeit, die Kalkulation der Stadt nachzuvollziehen oder dazu Rückfragen zu stellen. Die neue Entgeltordnung steht bereits am 03.02.22 zur Beratung und Abstimmung auf der Tagesordnung des Jugendhilfeausschusses und soll am 24.02.22 in der Bürgerschaft beschlossen werden.

Die Elternvertreter haben die Unterlagen erst am 24.01.2022 durch die Kita-Leitung Klipperstraße erhalten. Damit ist die Frist 28.01.2022 keine angemessene Frist um hier eine inhaltlich fundierte Stellungnahme abzugeben.
Die Elternvertretung bittet weiterhin darum eine detaillierte Aufstellung der Kostenkalkulation zu erhalten.

Standpunkt der Elternvertretung Kita „Malenter Straße“ zur geplanten Änderung der Entgeltordnung in den städtischen Kindertageseinrichtungen zum 01.08.2022

Da der Beirat zu 2/3 aus Mitgliedern besteht, welche die Interessen der Hansestadt Lübeck vertreten und die Elternvertretung lediglich eine Stimme hat, stimmt der Beirat in Summe der Änderung zum 01.08.2022 zu.

Trotzdem möchte die Elternvertretung ihren Standpunkt offen kundtun und mitteilen, dass sie der Änderung zum 01.08.2022 als einzelnes Gremium nicht zustimmt.

Folgende Gründe haben zu unserer Entscheidung geführt:

Reduzierung der Betreuungszeit freitags von 14:00 Uhr auf 13:30 Uhr/ Randzeitenbetreuung

Für viele Eltern stellt es eine Herausforderung dar, die Kinder am Freitag spätestens 13:30 Uhr aus der Kita abzuholen. Selbst 14:00 Uhr ist für manche schon ein Spagat. Da bieten die freien Träger (ohne Randzeitenbuchung) wesentlich bessere Betreuungszeiten an. Würde die Hansestadt stattdessen eine Betreuung bis 16 Uhr anbieten, würde der Mehraufwand lediglich ca. 12 EUR pro Monat betragen (Punkt 3.1 h und i in der Synopse). Im Vergleich zu einer buchbaren Randzeitenbetreuung, die einen Mehraufwand in Höhe von 28 EUR pro Monat bedeutet (Punkt 3.1 k).

Problematisch sehen wir die Verkürzung der Betreuungszeit auch im U3-Bereich. Die Kinder machen um die Uhrzeit noch ihren benötigten Mittagsschlaf. Zum jetzigen Zeitpunkt müssen bereits Kinder geweckt werden, damit sie 14 Uhr abholbereit sind. Sollte sich die Zeit nochmal um eine halbe Stunde verkürzen, ist das für die Kinder nicht gut. Zusätzlich bedeutet es Stress für die Erzieher.

Wie viele Kapazitäten der Randzeitenbetreuung gibt es? Ist sichergestellt, dass allen Eltern, die eine Randzeitenbetreuung buchen, auch einen Platz bekommen?

Im Umkehrschluss könnte es auch bedeuten, dass die Eltern ihre Kinder früher in die Kita bringen, damit sie ihre Arbeitszeit schaffen. Unserer Wahrnehmung nach bringen die meisten Eltern ihre Kinder erst gegen acht Uhr in die Kita. Ist sichergestellt, dass genügend Personal vorhanden ist, wenn es zu einer Verschiebung der „Bringzeiten“ kommt und ein Großteil der Kinder bereits um 7.30 Uhr gebracht wird?

Wonach wurde bewertet, welche halbe Stunde wegfällt. Wie ist die Wahl auf Freitagnachmittag gefallen? Wurde von der Stadt eine Erhebung/ Umfrage gemacht, zu welchen Zeiten die Auslastung wie hoch ist? Sprich. Zu welcher Uhrzeit sind wie viele Kinder da? Ggf. ist es für viele Eltern einfacher darstellbar, wenn die halbe Stunde z.B. morgens wegfällt.

Verpflegungskosten

Die Verpflegungskosten erhöhen sich um über 100%. Sie argumentieren u.a. mit der Anpassung an die Kosten der freien Träger. Liegt ein Vergleich der Kosten der freien Träger und der dazugehörigen Leistungen vor? Welche Mahlzeiten und Getränke sind in den Kosten der freien Träger inkludiert? Ist dort ggf. das Frühstück inkludiert?

In Ihrer Kalkulation rechnen Sie mit 60 Kindern. Bei uns in der Kita werden aber ca. 80 Kinder betreut. Bricht man die Kosten auf 80 Kinder runter, würden die Verpflegungskosten lediglich bei 89,30 EUR liegen.

Erhöhung Kita-Beitrag Elementar

Sie argumentieren mit einer besseren Betreuungsqualität und einem besseren Fachkraft-Kind-Schlüssel aufgrund der KitaReform. Davon merken die Eltern in der Kita „Malenter Straße" nichts. Seit Monaten ist der Personalmangel aufgrund von Krankheiten und Kündigungen sehr hoch. Sogar so hoch, dass Frau Jork das nicht mit anderem Personal kompensieren kann und Gruppen entweder geschlossen oder Betreuungszeiten stark reduziert werden mussten. Teilweise mussten Eltern, die nicht arbeiten, ihre Kinder zu Hause betreuen. Da der Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund in der Kita sehr hoch ist, ist es gerade für diese Kinder besonders wichtig, dass sie die Kita besuchen, Kontakt mit gleichaltrigen Kindern haben, eine warmes Mittagessen bekommen und einen geregelten Tagesablauf haben. Und für die berufstätigen Eltern ist es schwer darstellbar, wenn sie morgens gesagt bekommen, dass sie ihr Kind z.B. schon zwei Stunden früher abholen sollen. So kurzfristig ist das oft nicht mit dem Job und dem Arbeitgeber kompatibel. Und ein Ende ist derzeit nicht absehbar.

Fazit: Im schlechtesten Fall müssen die Eltern fast 90 EUR mehr Beitrag im Monat für die gleiche Leistung bezahlen. Das sind Mehrkosten von fast 33%. Das hat in unseren Augen wenig mit dem Titel der Kita-Reform (Gesetz zur Stärkung der Qualität in der Kindertagesbetreuung und zur finanziellen Entlastung von Familien und Kommunen) zu tun. Sowohl von einer besseren Qualität als auch von einer finanziellen Entlastung merken wir nichts. Im Gegenteil.

Lübeck, 25.01.2022

EV der Kita Malenter Straße
i.V. Doreen Saeland (1. Vorsitzende)

Stellungnahme zur Änderung der KiTa-Entgeltordnung | EV KiTa Marlistraße 22

Lübeck, 27.01.2022

Mitglieder der Elternvertretung:
Franziska Wylensek, Manuela Fröhnel, Fanny Obernolte, Nurgül Sentürk, Thea Jahnke

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Elternvertretung der KiTa Marlistraße gibt folgende Rückmeldung zu den geplanten Änderungen der Kita-Entgeltordnung ab:

1.) Änderung der Kita-Entgeltordnung zum 01.01.2022: **Zustimmung**

2.) Änderung der Kita-Entgeltordnung zum 01.08.2022: **keine Zustimmung**

An dieser Stelle möchten wir unsere Nicht-Zustimmung gerne konkretisieren:

Anpassung der Entgelte im Elementarbereich um 2 % : kann aus unserer Sicht **akzeptiert** werden

Reduzierung der regulären Betreuungszeit von 8,1 auf 8,0 Stunden bzw. Kürzung der Freitags-Kernzeit auf 13:30 Uhr:

diesem Schritt können wir **keinesfalls zustimmen**. Wir halten es für sehr fraglich, Betreuungszeiten zu **reduzieren** und damit einhergehend zu veranlassen, dass die Vereinbarkeit von Beruf und Familie noch schwieriger wird.
Warum werden Betreuungszeiten in Kitas gekürzt, wenn gleichzeitig Arbeitszeitmodelle flexibler und Schichtsysteme differenzierter werden?
Mit welcher Veranlassung wird ausgerechnet und explizit die halbe Stunde am Freitag zwischen 13.30 und 14.00 Uhr als Randzeit identifiziert und muss nun zukünftig finanziell extra getragen werden?
Es ist sicherlich nicht zu erwarten, dass Eltern, die dieses Zeitfenster zukünftig extra zahlen müssten, zusätzlichen Verdienst in diesen 30 Minuten generieren. In unserer Kita stehen aktuell 15 Plätze für zusätzliche Randzeitenbetreuung (freitags 14-16 Uhr) zur Verfügung. Diese Plätze sind nach aktuellem Stand bereits bei der aktuellen Öffnung bis 14 Uhr ausgebucht und könnten - selbst bei zusätzlicher Bezahlung- nicht adhoc erhöht werden. Des Weiteren ist zu beobachten, dass der Großteil der Elternschaft bereits jetzt auf Kulanz der Kolleg:innen bzw. des Arbeitsgebers angewiesen sind, um freitags eine Abholung bis 14 Uhr zu ermöglichen. Eine weitere Verknappung der Zeit am Freitag wäre für viele Eltern am Arbeitsplatz schwierig umzusetzen.
Ganz wesentlich geben wir außerdem zu bedenken, dass eine Abholung des Kindes bis 13.30 Uhr (einschließlich Anziehen, etc.) eine starke negative Auswirkung auf den

Tagesablauf der Kinder in der Einrichtung hätte. Sowohl das Mittagsessen der Elementarkinder müsste vorverlegt werden oder unter mehr Zeitdruck ablaufen. Die Krippenkinder brauchen - auch freitags - ihren Mittagsschlaf, der mit einer Abholung um 13.30 Uhr selbst bei einer Anpassung des Tagesablaufes (Vorverlegung des Mittagsessens, weniger Zeit für Freispiel und Rituale) kollidieren würde.

Erhöhung der Verpflegungskosten von 52,25 € auf 106,40 € pro Monat:

auch diesem Schritt können wir **keinesfalls zustimmen**. Im Wesentlichen möchten wir das Argument der Verhältnismäßigkeit anbringen. Es ist nachvollziehbar, dass für Kinder in Betreuungseinrichtungen auch die Verpflegungskosten im Laufe der Zeit steigen und wir können es ebenfalls akzeptieren, dass städtische und nicht-städtische Träger in gewisser Weise vergleichbare Preise anbieten sollen. Allerdings ist dieses keine Grundlage, um eine Kostenerhöhung von über 100 % von einem Monat auf den anderen umzusetzen. Wie wir den Unterlagen entnehmen, ist weder eine staffelweise Anpassung der Kosten, noch eine Optimierung des Angebotes in der Qualität angepeilt. Es sollen also die Kosten für ein und dieselbe Leistung in einem Schritt pauschal verdoppelt werden. Diese Entwicklung ist weder für Familien akzeptabel noch in irgendeiner Form fair und planbar für Eltern. Eine derartige Erhöhung reicht an die Grenze des moralisch Vertretbaren. Eine Familie mit 2 Kindern in der Betreuung verliert somit adhoc rund 100 € pro Monat (netto). Wir fragen uns, wie für viele Familien eine derartige Erhöhung der Fixkosten stemmbar sein wird.
Ist es tatsächlich beabsichtigt, dass Lübecker Eltern, die ohnehin als Schleswig-Holsteiner für Kita-Betreuung (Betreuung plus Verpflegung) bundesweit höchste Kosten tragen, noch stärker belastet werden? Ist es nicht eine falsche politische Aussage, genau diese Gruppe stärker finanziell zu belasten als an Angeboten und Chancen der Entlastung zu arbeiten? Kann man Kita-Eltern ungefragt mit einer Verdopplung von Kosten konfrontieren - wohlwissend, dass Familien sich nicht wie im freien Wettbewerb eine alternative Betreuung suchen können, wenn diese Belastung zu stark ist? Nutzt man hier die Abhängigkeit von Familien aus, die dankbar sind, Kinder in Betreuung zu wissen, um gewisse Posten im städtischen Haushalt zu schonen?

Die EV der KiTa Marlistraße richtet den dringenden Appell an die Stadt Lübeck, den Argumenten der Eltern und Erzieher:innen Gehör zu schenken und lehnt die beiden zuletzt beleuchteten Änderungs-Schritte deutlich ab. Wir erwarten eine familienorientierte Auseinandersetzung mit der Thematik und nicht einen weiteren Schritt zur Benachteiligung von Familien der gesellschaftlichen Mitte.

Für einen konstruktiven Austausch oder Rückfragen stehen wir sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Elternvertretung der Kita Marlistraße 22

Hallandhaus 45

- Der Beitragssenkung stimme ich selbstredend natürlich auch zu.
- Die Erhöhung der Entgelte im Elementarbereich um 2% sowie die Reduzierung der Kernbetreuungszeit, die ja bei der Zubuchung von Randzeiten eine weiter „verschleierte" Erhöhung darstellt, sind für mich nicht akzeptabel.
- Ebenfalls nicht annehmbar erscheint mit die Mehr-als-Verdopplung der Beiträge für Verpflegung. Die SEV und KEV haben uns darüber in Kenntnis gesetzt, dass seitens der Stadt weder genug Zeit noch die notwendigen Daten zum Verständnis dieser Erhöhung zur Verfügung gestellt wurden. Ich würde mit dem SEV und KEV solidarisch eine detaillierte Aufstellung der Kostenkalkulation erbitten.

CHRISTIAN LERAUSHOLZ

20.01.'22

Der Elternbeirat vertreten durch Sabrina Schmehl-Lubczyk als Mitglied des Kita-Beirates der Kita „Roter Löwe“ stimmt der Synopse2022_VO-2022-10755/ Änderung der Entgeldordnung zum 1.8.2022 nicht zu und begründet das folgender Maßen:

- Wir stimmen eine Erhöhung der Verpflegungskosten von über 100% nicht zu. Die Stadt möchte Subventionen einsparen und es somit für städtische Kitas und Kitas in freier Trägerschaft gleich schlecht machen. Wir fordern die Gleichstellung der Kitas durch eine Subventionierung der Verpflegungskosten auch bei den freien Trägern.
- Die Erhöhung ist auch nicht gerechtfertigt, da sie nicht mit einer Erhöhung der Personalkosten und/oder Lebensmittelkosten verbunden sind.
- Die Subventionen für alle Kitas (städtische und freie Träger) würde ca. 0,4 % Prozent des Gesamthaushaltes ausmachen und sollten der Politik die gesunde Ernährung der Kinder wert sein.
- Durch die Erhöhung der Verpflegungskosten auf 106,40 € würden die städtischen Kitas sogar teurer als viele freie Träger werden (z.B. AWO Kindergarten 62,50 €; Kitawerke ca. 80 € für Vollverpflegung inkl. Frühstück, ASB Kindergarten ca. 80 €)
- Die Verpflegungskosten sind nicht von der Steuer absetzbar, obwohl dort ja auch Dienstleistungskosten (Küchenkraft) mit eingerechnet werden.
- Es gibt keine Geschwisterermäßigung bei Verpflegungskosten.
- Alleinziehende tragen die Kosten allein. Die Verpflegungskosten werden nicht zwischen getrennten Elternpaaren geteilt, sondern sind nur von dem zu tragen, wo das Kind seinen Lebensmittelpunkt hat.

- Durch die Zubuchung von Randgruppenbetreuung können für Eltern eine Kostensteigerung von 15% entstehen. Dafür haben wir keine Begründung erhalten. Das Argument der Flexibilität ist auch nicht einleuchtend, weil die ja nur da geboten wird, wo es der Personalplanung passt. Mo-Do gibt es die Flexibilität ja nur eingeschränkt.

- Bei der Reduzierung der Betreuungzeiten von 8,1 Std auf 8,0 Std sehen wir auch kritisch das u.a. im Krippenbereich eine Abholzeit von 13:30 Uhr unrealistisch und nicht dem Kindeswohl entsprechend ist, weil die Kinder nicht genügend Zeit für einen ausreichenden Mittagsschlaf haben.

Lübeck, 23.01.2022

Stellungnahme der Elternvertretung der Kita Schaluppenweg zur 13. Änderung der Entgeltordnung

Die Elternvertretung der Kita Schaluppenweg lehnt die geplanten Änderungen der Entgeltordnung aus folgenden Gründen ab:

Der Entwurf sieht vor, dass nicht nur eine Erhöhung der Entgelte um 2% erfolgen soll, sondern durch die Einführung der Randzeitgruppen und der damit einhergehenden Kürzung der Betreuungszeit zusätzlich auch noch eine versteckte Erhöhung der Betreuungskosten für die Eltern erfolgt. Denn vielen Eltern wird es nicht möglich sein ihre Kinder freitags bereits um 13.30 Uhr abzuholen. Selbst die Betreuungszeit bis 14 Uhr ist mit Erwerbstätigkeit nur schwer in Einklang zu bringen. Es bleibt den Eltern daher nichts anderes übrig als eine Buchung der Randzeitgruppenbetreuung vorzunehmen. Dies bedeutet eine Kostensteigerung von 15,29 % auf insgesamt 245,56 Euro im Monat.

Damit nicht genug, werden zusätzlich auch noch die Beiträge für die Verpflegung mehr als verdoppelt (von 52,25€ auf 106,40€). Diese sind in der Regel von Ermäßigungen ausgenommen (z.B. Geschwisterermäßigung) und von den Eltern allein zu tragen. Gerade für Eltern mit mehreren Kindern in der Betreuung bedeutet dies eine massive Mehrbelastung.

Desweiteren ist zu kritisieren, dass die Einberufung der außerordentlichen Beiratssitzung mit der Aufforderung bis zum 28.1.2022 Votum und Stellungnahme abzugeben, extrem kurzfristig erfolgt ist und es uns als Elternvertretung daher kaum möglich ist die Kalkulationen nachzuvollziehen oder dazu Rückfragen zu stellen. Wir bitten daher um Vorlage einer detaillierten Aufstellung der Kostenkalkulation.

Mit freundlichen Grüßen

Lena te Boekhorst

Lena te Boekhorst
Elternvertretung der Kita Schaluppenweg

Kreiselternvertretung
der Kindertagesstätten des Kreises Lübeck

Stadtelternvertretung

An die Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Bereich 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen
Kronsforder Allee 2-6
23560 Lübeck
- per Mail -

Zur Kenntnis und weiteren Verwendung an:

- Bürgermeister Jan Lindenau
- Mitglieder des JHA
- ElternStimme e.V.
- Landeselternvertretung der KiTas in Schleswig-Holstein (Vorstand)
- Kai Dordowsky, Lübecker Nachrichten

Lübeck, 12.05.2021

Stellungnahme der Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen zur 12. Änderung der Entgeltordnung vom 28.02.05 in der Fassung des 11. Nachtrages vom 10.07.2020

Sehr geehrte Senatorin Frank, sehr geehrte Damen und Herren des Bereichs 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen,

die Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen Lübeck (KEV/SEV) lehnt die geplante Erhöhung der Elternbeiträge in den städtischen Kitas und somit den o.g. Entwurf der neuen Entgeltordnung ab. Zu den Gründen unserer Ablehnung im Einzelnen:

1. Als Begründung für die bis zu 2%tige Beitragserhöhung wird angeführt, dass dies im Rahmen der Haushaltskonsolidierung ab dem Kindergartenjahr 2021/2020 um 2% erfolgen müsse. Dies ist jedoch nicht richtig. Am 26.03.2019 teilte der damalige Schleswig-Holsteinische Innenminister Hans-Joachim Grote mit:

   „Die Kita-Elternbeiträge in Lübeck müssen nicht bis zum künftigen Höchstsatz angehoben werden. Das hat CDU-Innenminister Hans-Joachim Grote jetzt klargestellt. Sein Ministerium werde einen entsprechenden Erlass notfalls anpassen. (…) Generell werde es für Konsolidierungs-Kommunen bei der Umsetzung der Kita-Reform keinerlei Nachteile im Vergleich zu anderen Kommunen geben. Der bisherige Erlass des Innenministeriums werde in diesem Sinne jetzt überprüft und bei Bedarf angepasst.“, vgl. https://www.ln-

Unsere Kinder brauchen engagierte Eltern!

online.de/Nachrichten/Norddeutschland/Luebeck-muss-seine-Kita-Elternbeitraege-doch-nicht-anheben

Wir gehen davon aus, dass der betreffende Erlass eine Entgelterhöhung nicht fordert bzw. falls doch, mittlerweile entsprechend den Ausführungen folgend angepasst wurde. Sofern dies nicht geschehen ist, gehen wir davon aus, dass die Lübecker Verwaltung eine umgehende Anpassung des Erlasses veranlassen kann, so dass darüber unter keinen Umständen mehr eine Anhebung der Elternbeiträge bis zum Beitragsdeckel begründet werden kann.

2. Im Rahmen der Kitareform wurde durch den Staatssekretär Dr. Matthias Badenhop des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren des Landes Schleswig-Holstein mehrfach ausdrücklich darauf hinweisen, dass der maximale Beitragsdeckel nicht dazu verpflichtet, die Elternbeiträge bis zum Deckel zu erhöhen, zumal das Land den Kommunen auch mehr Gelder als vor der Reform zur Finanzierung der Kitaplätze zur Verfügung stellt:

   - *„Es wird keine Kommune gezwungen, Beiträge zu erhöhen“, vgl. https://youtu.be/2yLnaQMz2cQ*
   - *„(…) Im Interview mit dem shz.de - Nachrichten aus Schleswig-Holstein betont Staatssekretär Dr. Matthias Badenhop, dass auch bereits heute unter dem Deckel liegende Elternbeiträge nicht steigen sollen. Kommunen würden ebenfalls entlastet, das Geld reiche, um die Qualität zu erhöhen und Elternbeiträge senken zu können: "Bei Beiträgen unterhalb des Deckels ist schon erst recht keiner gezwungen, niedrige Elternbeiträge zu erhöhen."“, vgl. Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren am 21.07.2020, Link: https://www.facebook.com/Sozialministerium.SH/photos/a.2177266515659966/3090743407645601/*

3. Die Eltern und auch die Kinder sind in der Pandemie maximal belastet und dies in vielen Fällen auch wirtschaftlich. Nach mehr als einem Jahr Pandemie mit monatelangen Kita-Schließungen, Quarantäne- und auch Corona-Infektionen von Eltern und Kindern, einer maximalen familiären Dauerstressbelastung durch den Spagat der Eltern zwischen Home-Office, Kinderbetreuung, Begleitung im Distanz-Unterricht, z.T. Kurzarbeit und Arbeitsplatzverlust ist es ein sehr unglückliches Signal der Stadt Lübeck an die Eltern, die Kitabeiträge zu erhöhen. Eine 2%tige Beitragserhöhung wird auf der „Haben-Seite“ der Stadt bei den Gesamtkosten der städtischen Kitas zudem kaum entlastend ins Gewicht fallen. Gleichzeitig ist sie für Eltern von betreuungspflichtigen Geschwisterkindern, deren Einkommen z.B. eben über den Freigrenzen von sozialen Transferleistungen liegt (z.B.

Kreiselternvertretung (KEV)
1. Vorsitz: Nicole Lindenberg
2. Vorsitzende: Anemone Neumann-Wagner

Stadtelternvertretung (SEV)
1. Vorsitz: Juleka Schulte-Ostermann
2. Vorsitz: Mascha Benecke-Benbouabdellah

Kontakt KEV/SEV: kev-luebeck@kita-eltern-sh.de
Info: www.kita-eltern-sh.de/kev/luebeck/

Sozialstaffel, Beitragsbefreiung) die Summe, die ihnen bei einer Beitragserhöhung für kleine Lichtblicke als Familie in der Pandemie jeden Monat fehlen würde, z.B. für ein gemeinsames Eisessen mit den Kindern.

Wir bitten darum, unsere vorgetragenen Einwände bei den weiteren Entscheidungen bzgl. des Entwurfs zur Erhöhung der Elternentgelte zu berücksichtigen und die geplante Erhöhung ersatzlos zurückzunehmen.

Mit Dank und freundlichen Grüßen,

Nicole Lindenberg, 1. Vorsitzende der KEV Lübeck,

Juleka Schulte-Ostermann, 1. Vorsitzende der SEV Lübeck, Delegierte SEV im JHA Lübeck, KEV/SEV Lübeck, LEV-Delegierte für Lübeck

Mascha Benecke-Benbouabdellah, Delegierte KEV im JHA Lübeck, 2. Vorsitzende der SEV Lübeck

Unsere Kinder brauchen engagierte Eltern!

► ***Nr. VO/2022/10755-03***
öffentlich

Lübeck, 17.06.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): ÄA zu VO/2022/10755 Entgeltordnung für die Kindertageseinrichtungen in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	***Gremium***	***Status***	***Zuständigkeit***
28.06.2022	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:

1. Die Verkürzung der Betreuungszeit Freitags von 14 auf 13.30 Uhr in Ziffer 3 c) und f) entfällt.

2. Die Änderung der Ziffer 4 (Monatliches Entgelt für Getränk und Beköstigung) entfällt.

3. Die Budgetverträge der Kitas, die nicht in der Trägerschaft der Hansestadt Lübeck sind, sind zum nächstmöglichen Zeitpunkt um einen monatlichen Zuschuss für Getränk und Beköstigung von 54,15 € je Kind zu erhöhen.

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Ausschussmitglied

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/10758
öffentlich

Lübeck, 07.01.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Sven Beesel (E-Mail: sven.beesel@luebeck.de Telefon: 122-4274)

Änderung der Elternbeitragssatzung für die Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.01.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.02.2022	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.02.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
24.02.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Elternbeitragssatzung für Kindertagespflege in Lübeck gem. Anlage 2 wird beschlossen.
Die Satzung tritt zum 01.08.2022 in Kraft.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.160 - Frauenbüro	
1.201 - Haushalt und Steuerung	Zustimmend
1.300 - Recht	Keine rechtlichen Bedenken
KEV / SEV	Ablehnung, s. Anlage

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Keine unmittelbare Betroffenheit

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[X] Freiwillig: hinsichtlich der Festsetzung von Kostenbeiträgen nach § 90 Abs. 1 SGB VIII
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Durch Änderung des Kindertagesförderungsgesetzes Schleswig-Holstein (KiTaG) zum 01.01.2022 wurde für die Betreuung von unter dreijährigen Kindern ein Höchstbetrag von 5,80 EUR je wöchentlicher Betreuungsstunde festgesetzt. Dieser gilt gem. § 50 KitaG auch für die Kindertagespflege. Um die Elternbeiträge rechtswirksam festsetzen zu können, musste die Elternbeitragssatzung rückwirkend zum 01.01.2022 geändert werden. (siehe VO/2022/10757)

Die als Anlage 2 beigefügte Fassung der Elternbeitragssatzung sieht eine Erhöhung um 2% zum 01.08.2022 im Bereich der über dreijährigen Kindern vor, analog der Anpassung der Entgeltordnung für den städtischen Träger gem. Beschlussvorlage VO/2022/10755.

Das Land Schleswig-Holstein hat Mittel zur Erstattung der Beitragssenkung an die örtlichen Träger bereitgestellt. Allerdings ist das Verfahren zur Erstattung noch nicht abschließend geklärt. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob die Beitragsabsenkung für die Hansestadt Lübeck tatsächlich kostenneutral verläuft. Die Anlage finanzielle Auswirkungen enthält aus diesem Grund lediglich die maximal zu erwartenden Mehrerträge durch die Anhebung um 2%.

Anlagen:
1 – Finanzielle Auswirkungen
2 – Elternbeitragssatzung
3 – Gegenüberstellung 2%-Erhöhung und Höchstgrenze nach Landesdeckel

Senatorin Monika Frank

Anlage 1

Bereich: 4.041.3 **Anlage zur Vorlage vom 07.01.2022**
Produkt: 361003000 - Kindertagespflege **VO-Nr.: 2022/10758**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge	**3.424,00**	8.217,60	8.217,60	8.217,60
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**3.424,00**	**8.217,60**	**8.217,60**	**8.217,60**
Einzahlungen	**3.424,00**	8.217,60	8.217,60	8.217,60
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**3.424,00**	**8.217,60**	**8.217,60**	**8.217,60**

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x		
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	x	x	x	x
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	361003000.4211000	Kostenbeiträge u. Aufw.ersatz	**3.424,00**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**3.424,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	361003000.6211000	Kostenbeiträge,Aufwendungsersatz	**3.424,00**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**3.424,00**

Anlage 2

Elternbeitragssatzung für Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck

Aufgrund des § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBL Schleswig-Holstein S. 57, zuletzt geändert am 25.05.2021, GVOBL Schleswig-Holstein S. 566) und der §§1,2 und 4 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 10.01.2005 (GVOBL Schleswig-Holstein, S. 27, zuletzt geändert am 25.05.2021, GVOBL Schleswig-Holstein, S. 566), des § 90 Abs. 1 Nr. 3 des Achten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VIII) in der Fassung vom 11.09.2012 (BGBl. I, S. 2022, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.10.2021, BGBL I, S. 4607, 4617) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 24.02.2022 folgende Satzung erlassen:

§ 1 Allgemeines

(1) Die Kosten der Kindertagespflege werden durch Elternbeiträge und durch Zuschüsse der Hansestadt Lübeck aufgebracht

(2) Für die Inanspruchnahme von Angeboten der Kindertagespflege werden nach § 90 SGB VIII Kostenbeiträge (Elternbeiträge) festgesetzt.

(3) Für die Inanspruchnahme von Kindertagespflege ist die Richtlinie über die Förderung von Kindern in Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck maßgebend. Regelungen zum Betreuungsverhältnis sind in einem Betreuungsvertrag zwischen Tagespflegeperson und Erziehungsberechtigten zu treffen.

Anlage 2

§ 2 Höhe des Elternbeitrags

(1) Für die Erhebung von Elternbeiträgen hat das Land Schleswig-Holstein Höchstbeträge festgesetzt. Diese betragen pro wöchentlicher Betreuungsstunde

a) 5,80 Euro für Kinder vor Vollendung des dritten Lebensjahr und

b) 5,66 für ältere Kinder.

(2) Der Elternbeitrag für Kindertagespflege wird unter Berücksichtigung der vorgenannten Höchstbeträge auf der Grundlage der Entgelte für die Kindertageseinrichtungen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck berechnet.

(3) Der monatlich pro Kind zu entrichtende Elternbeitrag ergibt sich aus der folgenden Tabelle.

	Kinder vor Vollendung des dritten Lebensjahres	Kinder ab Vollendung des dritten Lebensjahres
Zwischen 5 und 37 wöchentlichen Betreuungsstunden	5,80 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde	5,66 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde
38 wöchentliche Betreuungstunden	220,40	215,08
39 wöchentliche Betreuungsstunden	226,20	217,26
40 wöchentliche Betreuungsstunden	232,00	217,26

41 wöchentliche Betreuungsstunden	237,80	217,26
42 wöchentliche Betreuungsstunden	243,60	217,26
43 wöchentliche Betreuungsstunden	249,40	229,50
44 wöchentliche Betreuungsstunden	255,20	229,50
45 wöchentliche Betreuungsstunden	261,00	229,50
46 wöchentliche Betreuungsstunden	266,80	258,06
47 wöchentliche Betreuungsstunden	272,60	258,06
48 wöchentliche Betreuungsstunden	278,40	258,06
49 wöchentliche Betreuungsstunden	284,20	258,06
50 wöchentliche Betreuungsstunden	290,00	258,06

(4) Vollendet das Kind das dritte Lebensjahr im Laufe eines Monats, bleibt es für diesen Monat bei dem Elternbeitrag für Kinder vor Vollendung des dritten Lebensjahres.

(5) Mit dem Elternbeitrag sind grundsätzlich alle Kosten abgegolten. Ein zusätzlich zu entrichtender Verpflegungsmehraufwand ist ggf. zwischen Tagespflegeperson und Eltern gesondert zu vereinbaren.

§ 3 Soziale Ermäßigung und Geschwisterermäßigung

Die Hansestadt Lübeck gewährt soziale Ermäßigungen und Geschwisterermäßigungen nach der Sozialstaffelsatzung der Hansestadt Lübeck.

§ 4 Anpassungsklausel

Bei Anpassung der Höhe des Elternentgeltes in Kindertagesstätten in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck sind auch die Beiträge in § 2 dieser Satzung anzugleichen.

§ 5 Beitragspflicht

(1) Die Beitragspflicht nach § 2 entsteht mit der Aufnahme des Kindes bei der Tagespflegeperson. Die Beiträge sind bis zum 5. des jeweiligen Monats im Voraus in einer Summe an die Hansestadt Lübeck zu entrichten.

(2) Sollte sich der Beitrag im Laufe des Monats aufgrund veränderter Betreuungszeiten oder Änderungen in den persönlichen Verhältnissen erhöhen, so wird der Differenzbetrag nacherhoben. Bei einer Verringerung des Beitrages erfolgt eine Verrechnung im Folgemonat.

(3) Ist der/die Beitragspflichtige mit drei Monatsbeiträgen im Verzug, kann die Hansestadt Lübeck die Bewilligung des öffentlich geförderten Tagespflegeplatzes widerrufen.

(4) Der Beitrag nach § 2 Abs. 2 ist für 12 Monate des Jahres fällig. Dies gilt auch für einen Zeitraum von bis zu 30 Werktagen innerhalb eines Kalenderjahres, an denen das Kind wegen Urlaub der Tagespflegeperson nicht betreut wird, sowie für Zeiträume, in denen die Tagespflegeperson nicht betreut und eine Ersatzbetreuung erfolgt.

(5) Der Beitrag ist auch dann in voller Höhe weiterzuzahlen, wenn das Kind wegen Krankheit oder aus anderen Gründen der Betreuung fernbleibt und der Platz freigehalten wird.

(6) Bleibt das Kind innerhalb eines Zeitraumes von 30 Tagen an mehr als 10 Tagen der Betreuung fern ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt (z.B. Erkrankung des Kindes), kann die Hansestadt Lübeck die Bewilligung des öffentlich geförderten Tagespflegeplatzes widerrufen.

(7) Erfolgt die Aufnahme bis einschließlich 15. des Monats, ist der volle Monatsbeitrag fällig, bei späterer Aufnahme wird der halbe Monatsbeitrag erhoben.

(8) Die Beitragspflicht endet mit Ablauf des Betreuungsvertrages.

§ 6 Beitragspflichtige

Zur Zahlung des Elternbeitrags sind die Personensorgeberechtigten verpflichtet. Mehrere Verpflichtete haften gemeinsam für den Beitrag in voller Höhe.

§ 7 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01.08.2022 in Kraft, gleichzeitig tritt die rückwirkend zum 01.01.2022 in Kraft getretene Elternbeitragssatzung (Bürgerschaftsbeschluss vom 24.02.2022 zur Vorlage VO/2022/10757) außer Kraft.

Lübeck, den

Jan Lindenau
Bürgermeister

ANLAGE 3

	Kinder vor Vollendung des dritten (bisher)	Neu:	Steigerung 2%	Betrag neu
Zwischen 5 und 37 wöchentlichen Betreuungsstunden	7,21 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde	5,80 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde		
38 wöchentliche Betreuungsstunden	273,98	220,40	279,46	220,40
39 wöchentliche Betreuungsstunden	281,19	226,20	286,81	226,20
40 wöchentliche Betreuungsstunden	285,00	232,00	290,70	232,00
41 wöchentliche Betreuungsstunden	285,00	237,80	290,70	237,80
42 wöchentliche Betreuungsstunden	285,00	243,60	290,70	243,60
43 wöchentliche Betreuungsstunden	300,00	249,40	306,00	249,40
44 wöchentliche Betreuungsstunden	300,00	255,20	306,00	255,20
45 wöchentliche Betreuungsstunden	300,00	261,00	306,00	261,00
46 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	266,80	335,58	266,80
47 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	272,60	335,58	272,60
48 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	278,40	335,58	278,40
49 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	284,20	335,58	284,20
50 wöchentliche Betreuungsstunden	329,00	290,00	335,58	290,00

	Ältere Kinder	Höchstbetrag gem. KitaG	Steigerung 2%	Betrag neu
Zwischen 5 und 37 wöchentlichen Betreuungsstunden	5,66 Euro je wöchentlicher Betreuungsstunde			
38 wöchentliche Betreuungstunden	213,00	215,08	217,26	215,08
39 wöchentliche Betreuungsstunden	213,00	220,74	217,26	217,26
40 wöchentliche Betreuungsstunden	213,00	226,40	217,26	217,26
41 wöchentliche Betreuungsstunden	213,00	232,06	217,26	217,26
42 wöchentliche Betreuungsstunden	213,00	237,72	217,26	217,26
43 wöchentliche Betreuungsstunden	225,00	243,38	229,50	229,50
44 wöchentliche Betreuungsstunden	225,00	249,04	229,50	229,50
45 wöchentliche Betreuungsstunden	225,00	254,70	229,50	229,50
46 wöchentliche Betreuungsstunden	253,00	260,36	258,06	258,06
47 wöchentliche Betreuungsstunden	253,00	266,02	258,06	258,06
48 wöchentliche Betreuungsstunden	253,00	271,68	258,06	258,06
49 wöchentliche Betreuungsstunden	253,00	277,34	258,06	258,06
50 wöchentliche Betreuungsstunden	253,00	283,00	258,06	258,06

Kreiselternvertretung
der Kindertagesstätten des Kreises Lübeck

Stadtelternvertretung

An die Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Senatorin Monika Frank
Bereich 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen
Kronsforder Allee 2-6
23560 Lübeck
- per Mail -

Zur Kenntnis und weiteren Verwendung an:

- Bürgermeister Jan Lindenau
- Mitglieder des JHA
- ElternStimme e.V.
- Landeselternvertretung der KiTas in Schleswig-Holstein (Vorstand)
- Damen und Herren der Presse

Lübeck, 28.01.2022

Stellungnahme der Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflegen zur Änderung der Elternbeitragssatzung für die Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck (VO/2022/10758)

Sehr geehrte Senatorin Frank, sehr geehrte Damen und Herren des Bereichs 4.511 Städt. Kindertageseinrichtungen,

die Kreis- und Stadtelternvertretung der Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflegen in Lübeck (KEV/SEV) lehnt die Änderung der Elternbeitragssatzung für die Kindertagespflege (VO/2022/10758) in Analogie zu der Erhöhung der Betreuungsgebühren in den Kindertagesstätten (VO/2022/10755) ab.

Mit Dank und freundlichen Grüßen,

Mascha Benecke-Benbouabdellah 1. Vorsitzende der SEV Lübeck,

Jan Schenkenberger, 1. Vorsitzender der KEV Lübeck

René Weigel, 2. Vorsitzender der SEV Lübeck

Tatjana Kröhle, 2. Vorsitzende der KEV Lübeck

Kreiselternvertretung (KEV)
1. Vorsitz: Jan Schenkenberger
2. Vorsitz: Tatjana Kröhle

Stadtelternvertretung (SEV)
1. Vorsitz: Mascha Benecke-Benbouabdellah
2. Vorsitz: René Weigel

Kontakt KEV/SEV: kev-luebeck@kita-eltern-sh.de
Info: www.kita-eltern-sh.de/kev/luebeck/

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11139
öffentlich

Lübeck, 17.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

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

Beratungsfolge:

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

Beschlussvorschlag:

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

Der Bericht zum 2. Bauabschnitt wird zur Kenntnis genommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Fortführung der Maßnahme 1. Bauabschnitt (1. BA)

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

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

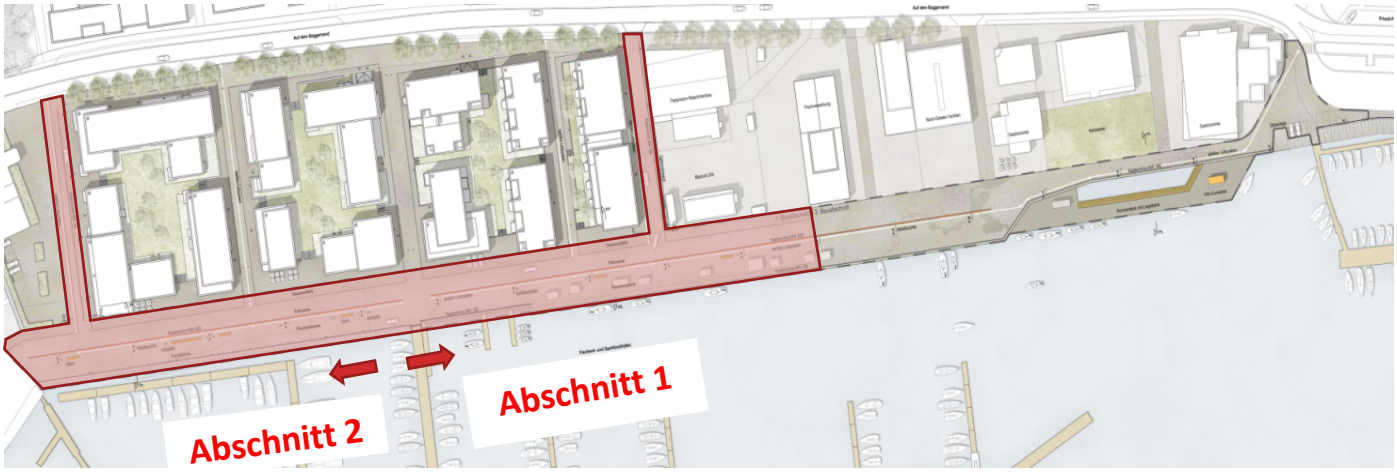


Abbildung 1, 1. BA, Lage der 2 Abschnitte

Begründung:

1. Für die Umsetzung des dieser Maßnahme zugrundeliegenden B-Plans war ein Grundstückstausch mit einem Nachbarn im Abschnitt 2 erforderlich. Die Vertragsverhandlungen hierzu dauerten länger als ursprünglich angenommen, wurden aber erfolgreich abgeschlossen.

2. Es waren im Bereich der ehemaligen Gewerbebrachen seitens des Investors Bodensanierungsarbeiten umzusetzen, die erst zum Sommer 2021 abgeschlossen wurden.

3. Die Bauarbeiten für den Hochbau haben verspätet begonnen (z.B. Baugrube). Grund dafür waren die vorlaufenden Bodensanierungsarbeiten.

4. Im Bereich zwischen dem ehemaligen Bürohochhaus und den Gewerbebrachen des Abschnitt 2 war als Vorleistung seitens der Entsorgungsbetriebe Lübeck die Rönnau umzuverlegen. Die Maßnahme wurde im September 2020 abgeschlossen.

Vorteile der Aufteilung:

1. Den Fischern konnte ein großer Bereich bereits im November 2019 zur Nutzung übergeben werden.

2. Ebenso wurde die neue Ufersicherung termingerecht hergestellt.

3. Die Schnittstellen zu o.g. Vorleistungen wurden durch die Einteilung in die 2 Abschnitte reduziert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anlass für diese Vorlage zur Fortführung der Maßnahme 1. BA

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

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

Zusammenfassung zur Begründung der Kostensteigerung

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

Planungen aufgrund genereller Kostensteigerung im Laufe der Zeit und Preissteigerungen im Baugewerbe, insbesondere durch Corona und Ukraine Krise.
3. Zusätzliche Leistungen in Höhe von ca. 500.000 EUR für die Energieversorgung der Fischerei- und Sportbootinfrastruktur
4. Maßnahmen zur baulichen Aufwertung der Verkehrsanlagen um den Anforderungen an eine Förderung des Tourismus gerecht zu werden.

Deckung der Kosten

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

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

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

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

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

Deckung der Preissteigerung

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

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

Begründungen zur Fortführung der Maßnahme

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

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

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

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

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

Vorschlag

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

Bericht zum 2. Bauabschnitt (2. BA)

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

Bericht:
Im 2. BA sollen der landseitige sowie der wasserseitige Bereich zwischen dem Gebäude der Fischereigenossenschaft und der Priwallfähren erneuert und umgestaltet werden. Das Projektgebiet dieses zweiten Bauabschnittes umfasst die Promenade, Netzwiese, die davorliegenden Anlegestege sowie die Marina und die Böschung unterhalb des Priwallfährenvorplatzes.
Es liegen erste Skizzen von möglichen Betriebskonzepten für land- und wasserseitige Flächen mit verschiedensten technischen und gestalterischen Aspekten vor.
Der beigefügte Bericht – Anlage 2 – stellt die aktuellen Ziele, die Ideen und die Aktivitäten zu den einzelnen Abschnitten dar.

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

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Bericht zum aktuellen Sachstand zur Umgestaltung des Fischereihafens in Lübeck-Travemünde, 2. BA

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.691 - Lübeck Port Authority
Produkt: 552001.083

Anlage zur Vorlage vom 17.05.2022
VO-Nr.: VO/2022/11139

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

,

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge	**700.000,00**	**0,00**	7.777,78	46.666,67	46.666,67
Aufwendungen	**-1.400.000,00**	**0,00**	-15.555,56	-93.333,33	-93.333,33
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**700.000,00**	0,00	7.777,78	46.666,67	46.666,67
Abschreibungen (AfA)	**-1.400.000,00**	0,00	-15.555,56	-93.333,33	-93.333,33
Anlagenabgang	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-700.000,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-315.000,00**	0,00	-3.500,00	-21.000,00	-21.000,00
Einzahlungen	**700.000,00**	**0,00**	700.000,00	0,00	0,00
Auszahlungen	**-1.400.000,00**	**-200.000,00**	-1.200.000,00	0,00	0,00
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-700.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	x	x		
Zusätzl. **zu ordnen**				
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:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	552001.083.7852000	Wasser und Hafen, Fischereihafen Travemünde, Umgestaltung Hafenzone, Tiefbaumaßnahmen	**-200.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-200.000,00**

Hansestadt LÜBECK



Fischereihafen Lübeck-Travemünde

Bericht 2022

Fischereihafen Lübeck-Travemünde

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

Stand: 04.05.2022

Hansestadt Lübeck
Lübeck Port Authority
Einsiedelstraße 6
Gebäude 96
23554 Lübeck
www.luebeck.de

Inhaltsverzeichnis

1 Veranlassung 3

1.1 Projektgebiet 3

1.2 Projektziele 4

2 Aktueller Sachstand 4

2.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme 4

2.2 Verkehrssituation 7

3 Betriebskonzepte 7

3.1 Betriebskonzept 2. BA 7

4 Gestaltung 9

4.1 Wasserseite 10

4.2 Landseite 12

5 Nächste Schritte 13

5.1 Weiterer Ablauf 13

1 Veranlassung

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

1.1 Projektgebiet

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

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

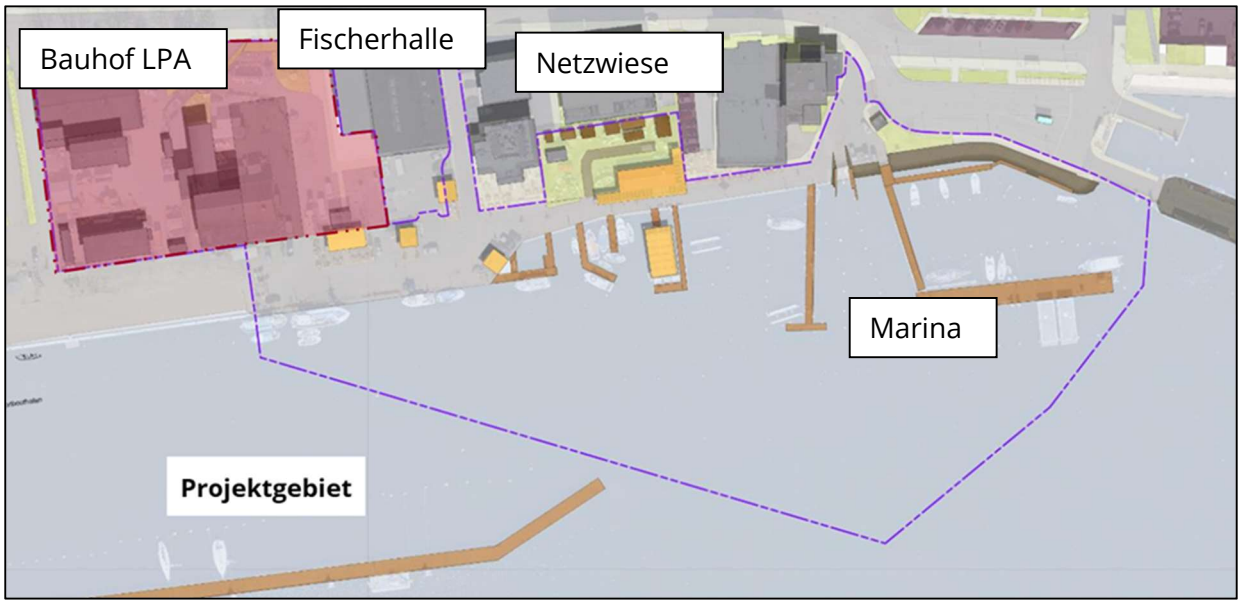


Abb.2 Darstellung des Projektraumes 2. BA

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

1.2 Projektziele

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

- Instandsetzung und Erweiterung vorhandener landseitiger Flächen für Tourismus und Gewerbe
- Instandsetzung der Ufersicherung
- Neugestaltung der wasserseitigen Flächen des 2. BA z.B. mit Wellenbrecher, Nebenstegen und einer neuen Slipanlage oder sonstigen Elementen
- Förderung des Projektes aus einem Tourismus- und/oder Fischereifonds des Landes
- Einbettung der Maßnahmen in ein Gesamtkonzept Sportboothäfen Lübeck

- Bei einer möglichen Umgestaltung sollten die folgenden **Nutzungsschwerpunkte** berücksichtigt werden:
    - Der Aufbau eines touristischen Erlebnisraumes
    - Standorterhaltung der TS Schiffstechnick GmbH als zukunftsorientiertes maritimes Gewerbe
    - Entwicklung des vorhandenen Standortes – wasserseitige Entwicklung der Liegeplätze
    - Erhalt der Nutzflächen für die Fischerei – evtl. Entwicklung der Netzwiese – Anzahl der Liegeplätze – Flächen für den Fischverkauf
    - Ausweisung von (evtl. erweiterten) Außenflächen für die Gastronomie – Nutzung vorhandener Flächen – neugeschaffene Flächen für Tourismus vorbehalten

2 Aktueller Sachstand

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

Dazu waren zunächst eine Bestandsaufnahme und eine Bedarfsanalyse notwendig.

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

2.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

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

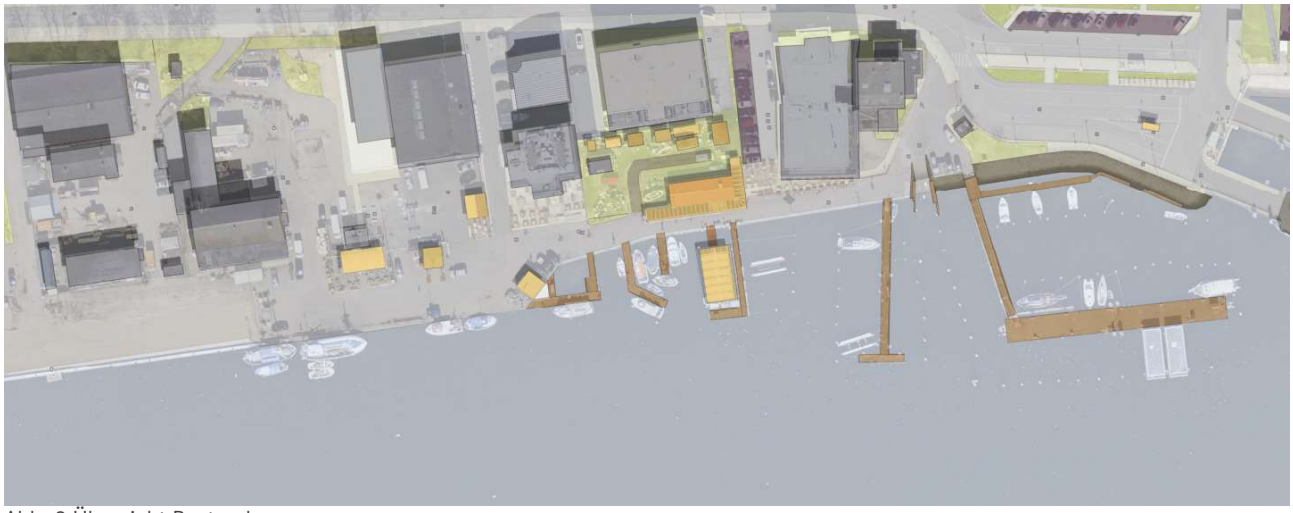


Abb. 3 Übersicht Bestand

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



Abb. 4 Uferbefestigungen im Bestand

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

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

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



Abb. 5 Liegeplätze für die Fischerei im Bestand

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

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

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

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

2.2 Verkehrssituation

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

Der östliche Promenadenteil ist von der Fahrbahn des Fähranlegers bis zum Slip befahrbar. Über diese Zufahrt wird auch der Parkplatz des Gebäudes erschlossen, der mit einer Schrankenanlage ausgerüstet ist. Da das Slippen ohne Voranmeldung für alle Personen uneingeschränkt möglich ist, kommt es hier auf Grund des beengten Rangierbereiches in Stoßzeiten zu Konflikten zwischen Fußgänger:innen und den Slippenden. Südlich des Gebäudes wird die Durchfahrt durch Poller verhindert.
Die Marina „Sonnenbrücke“ verfügt über zwei PKW-Stellplätze neben dem Slip, die temporär überlastet sind.

3 Betriebskonzepte

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

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

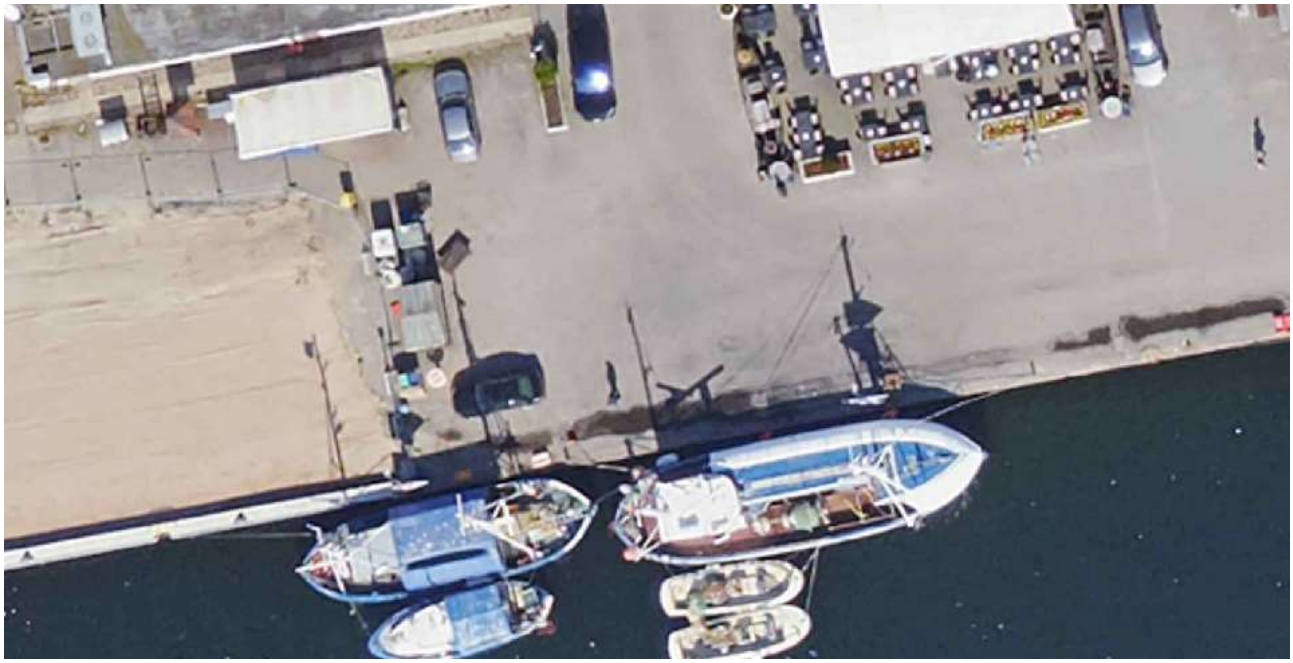
3.1 Betriebskonzept 2. BA

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



Abb. 7 Nutzungsbereiche

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


Abb. 8 Liegeplatz zum Entladen

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

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

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

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

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

Abb. 9 vorhandene Liegeplätze

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

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

4 Gestaltung

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

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

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

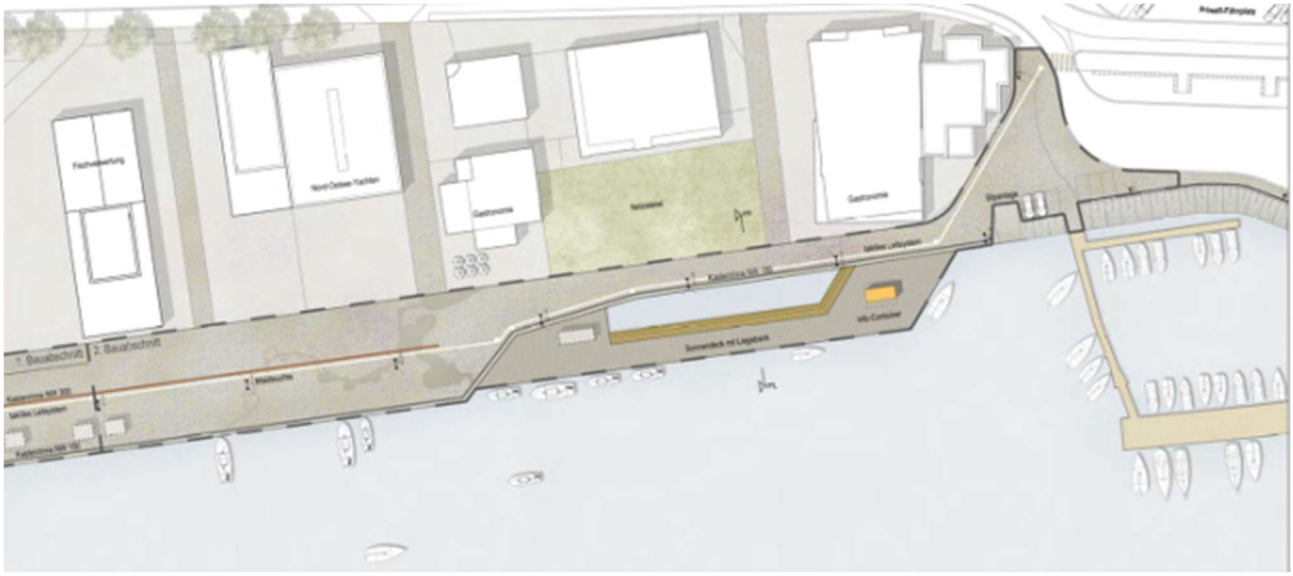


Abb. 10 Darstellung Freiraumplanung für den 2. BA von TGP

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

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

4.1 Wasserseite

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

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

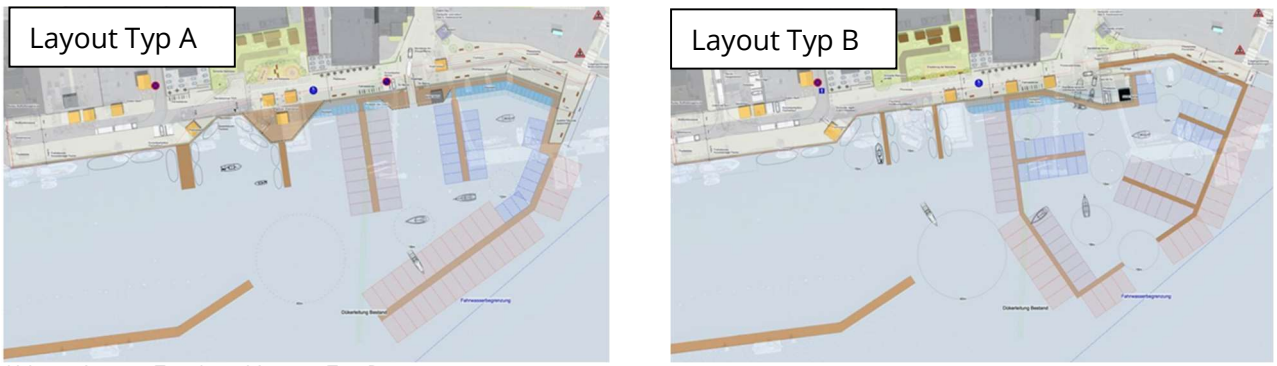


Abb. 11 Layout Typ A und Layout Typ B

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

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

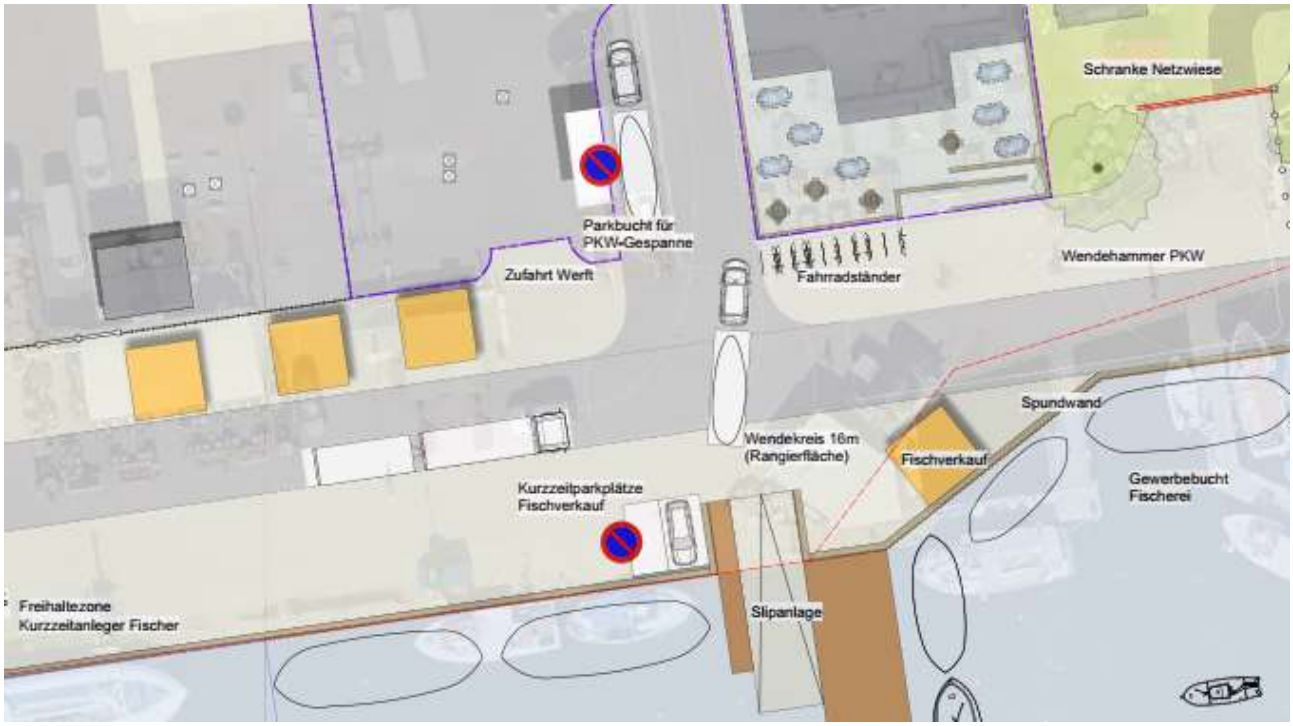


Abb. 12 Neuer Standort Slipanlage

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

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

4.2 Landseite

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



Abb. 13 Beispiel Holzplattformen, Blickrichtung Fähranleger

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



Abb. 14 Beispiel Freizeitfläche

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

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

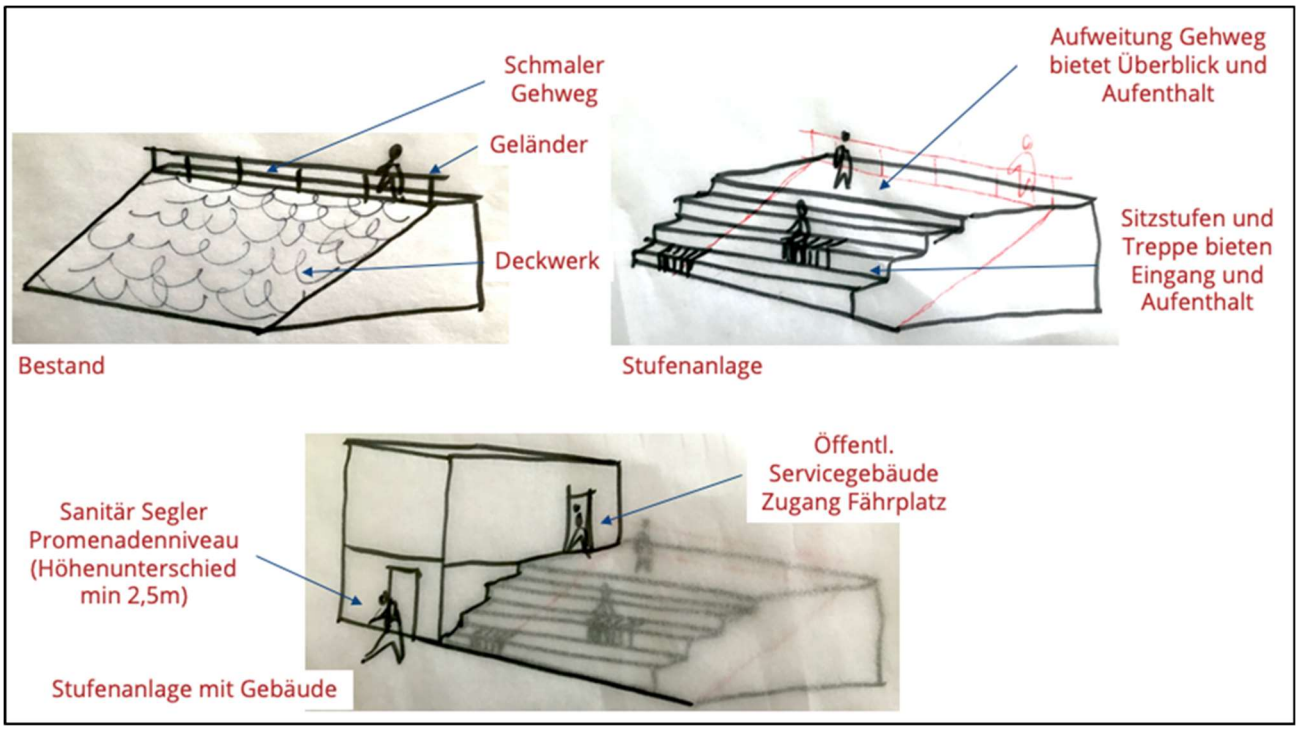


Abb. 15 Optionen für die Böschung

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

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

5 Nächste Schritte

5.1 Weiterer Ablauf

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

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

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

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

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

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

Aufgestellt:

D. Reuter

Projektleiter

5.691.2

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11141
öffentlich

Lübeck, 18.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Ulrike Schölkopf (E-Mail: ulrike.schoelkopf@luebeck.de Telefon: 122-6678)

BW 100 Treidelwegbrücke Pfeilerinstandsetzung - Projektfreigabe

Beratungsfolge:

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

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, mit der Umsetzung des Projekts „BW 100 Treidelwegbrücke Pfeilerinstandsetzung“ zu beginnen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz	Zustimmung
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Zustimmung
5.691 Lübeck Port Authority	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Für Kinder und Jugendliche ist der derzeitige Verfahrensstand nicht von Relevanz.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:
die Verkehrssicherungspflicht der Hansestadt Lübeck gem. §10 StrWG SH

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ]	Nein
	[X]	Ja – Begründung: Durch die Baumaßnahme entsteht zunächst ein zusätzlicher CO_2 Ausstoß. Die Baumaßnahme dient jedoch der Erreichung der Lebensdauer des Bauwerks. Ein vorzeitiger Ersatzneubau hätte einen ungleich höheren CO_2 Ausstoß zur Folge.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Bauwerkszustand und geplante Maßnahmen

Die vorhandene Geh- und Radwegbrücke überführt den Treidelweg (am Elbe-Lübeck-Kanal) über die Trave in der Hansestadt Lübeck. Der überführte Treidelweg ist von Nord nach Süd ausgerichtet. Er bindet in dem vorliegenden Streckenabschnitt den Ortsteil St. Lorenz Süd nach Moisling an.

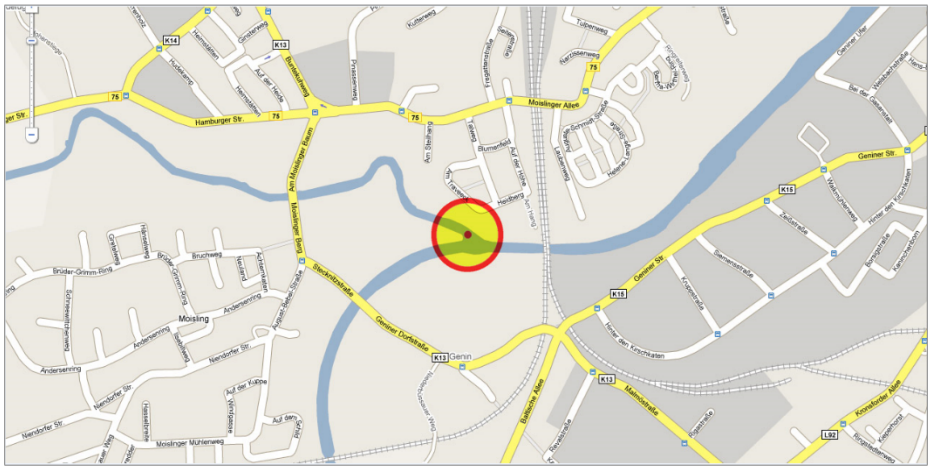


Abb. Auszug GIS-Portal

Der Überbau der Brücke besteht aus einer genieteten Stahlfachwerkkonstruktion und einem Gitterrostbelag aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Das Bauwerk liegt auf zwei Flusspfeilern, die als Pfahlroste, bestehend aus schrägen Kieferpfählen, gegründet sind, sowie auf zwei Gabionenwiderlagern, die flach gegründet sind, auf.



Abb. Seitenansicht Treidelwegbrücke

Die Stahlfachwerkkonstruktion inkl. der Widerlager wurden im Jahre 2013 instandgesetzt. Die beiden Flusspfeiler wurden bei der Instandsetzung nur oberhalb des Wasserspiegels partiell instandgesetzt.

Das Bauwerk Treidelwegbrücke weist diverse Schäden in Bezug auf Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit auf, welche sich in der Zustandsnote von 3,0 widerspiegeln (Zustandsnoten von 1 = sehr guter Bauwerkszustand bis 4 = ungenügender Bauwerkszustand).

So ist die Gründung der Pfeiler stark ausgekolkt. Weiterhin sind die vorderen Pfähle in ihren Pfahlköpfen im Querschnitt um ca. 25% je Pfahl geschwächt. Oberhalb des Wasserspiegels weist der Pfeiler Süd zahlreiche Netzrisse auf. In der Wasserwechselzone sind Auswaschungen bis auf die Bewehrung vorhanden.

Der Pfeiler Nord weist diverse Abplatzungen und Risse im Verbendmauerwerk auf. Um die Dauerhaftigkeit und Standsicherheit des Bauwerks weiterhin aufrecht zu erhalten, ist eine umfassende Instandsetzung der Gründungsbauteile zwingend erforderlich.

Die festgestellten Schäden an den Pfeilern sollen im Rahmen der geplanten Instandsetzung im Jahr 2022/2023 saniert werden. Die Grundsubstanz der Brücke ist in einem erhaltungsfähigen Zustand. Eine Instandsetzung zu einem späteren Zeitpunkt würde dazu führen, dass sich die Bauwerksschäden vergrößern und sich vor allem weiter auf die tragenden Bauwerksteile ausbreiten. Dies würde dann den Sanierungsaufwand erheblich erhöhen, im schlimmsten Fall eine Instandsetzung unmöglich machen.

Im Rahmen der nun anstehenden Instandsetzung des Bauwerks sind folgende Leistungen vorgesehen (siehe Anlage 2):

- Aushub des Überbaus
- Herstellen der Spundwände vor den Pfeilern als Baugrubenverbau und späterem Kolkschutz
- Instandsetzung der Pfeilerköpfe sowie die Beseitigung der Auskolkungen an den Pfeilern
- Instandsetzung des Verblendmauerwerkes Pfeiler Nord
- Betoninstandsetzung am Pfeiler Süd

Die Durchführung der Baumaßnahme ist ab September 2022 bis Ende Februar 2023 geplant.

Für die Dauer der Baumaßnahme muss die Brücke einschl. des Geh-/ Radweges voll gesperrt werden. Eine Umleitung für Geh- und Radfahrende wird eingerichtet.

Finanzierung

Für die Instandsetzung wird mit einem Finanzbedarf von 506 TEUR gerechnet.

Die Kostenschätzung für die Gesamtmaßnahme setzt sich derzeit wie folgt zusammen:

Brückeninstandsetzungsmaßnahmen (brutto)	ca. 431 TEUR
Ing.-Kosten Bauwerk (Objekt- u. Tragwerksplanung, Bauüberwachung, Prüfingenieur, Gutachten usw.)	ca. 75 TEUR
Finanzbedarf (brutto) Hansestadt Lübeck	**ca. 506 TEUR**

Die erforderlichen Mittel sind im konsumtiven Haushalt 2022 mit 250 TEUR und 2023 mit 231 TEUR mit im PSK 541001.000.5221009 berücksichtigt. Die bereits benötigten Haushaltsmittel für Vorleistungen und Planungsleistungen in Höhe von 25 TEUR wurden bereits durch den konsumtiven Haushalt bereitgestellt.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Ausschreibungsplan Instandsetzung Pfähle/Pfahlgründung

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 Stadtgrün und Verkehr **Anlage zur Vorlage vom 18.05.2022**
Produkt: 541001 **VO-Nr.: VO/2022/11141**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge				
Aufwendungen	-250.000,00	-231.000,00	0,00	
Saldo Ergebnisplan	**-250.000,00**	**-231.000,00**	**0,00**	**0,00**
Einzahlungen				
Auszahlungen	-250.000,00	-231.000,00	0,00	
Saldo Finanzplan	**-250.000,00**	**-231.000,00**	**0,00**	**0,00**

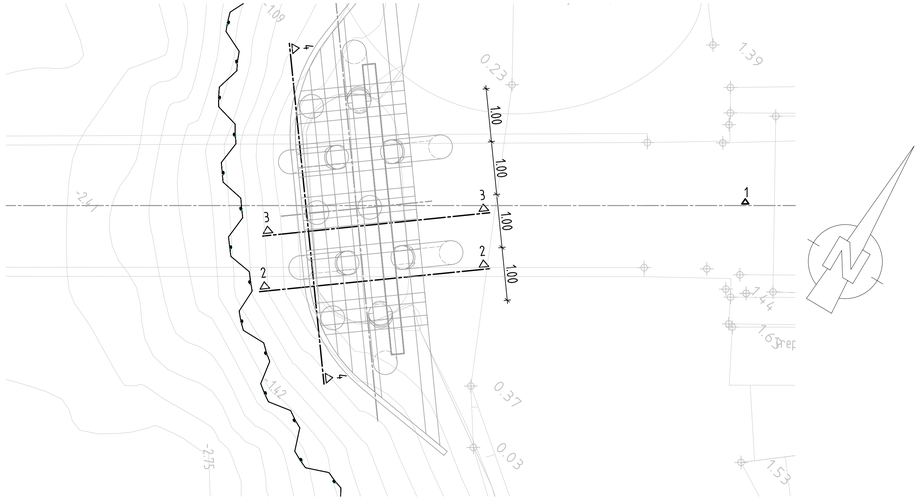
2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x		
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	541001 000 5221009	Gemeindestraßen/Erhaltung Brücken	**-250.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-250.000,00**

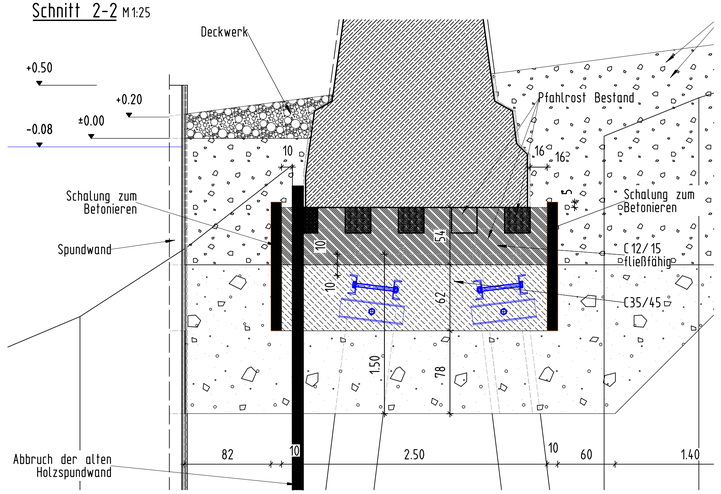
	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	541001 000 7221009	Gemeindestraßen/AZ Erhaltung Brücken	**-250.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-250.000,00**

Draufsicht M 1:50

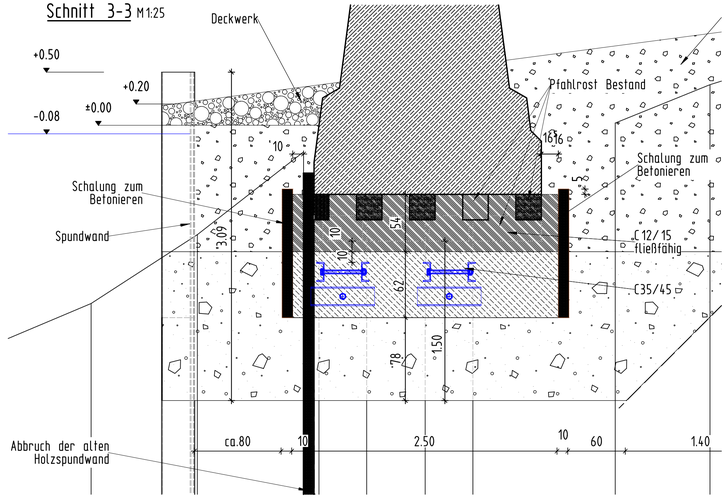
Nordpfeiler



Schnitt 2-2 M 1:25

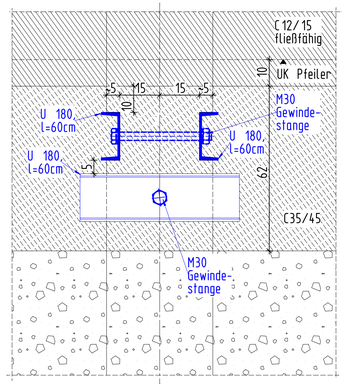


Schnitt 3-3 M 1:25



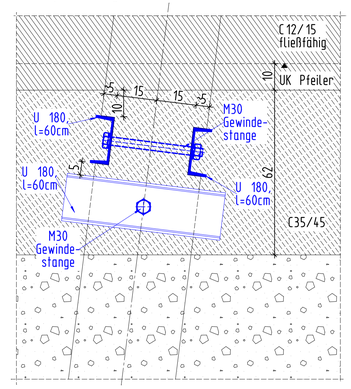
Pfahl (senkrecht) M 1:10

Prinzipdarstellung



Pfahl (1:8) M 1:10

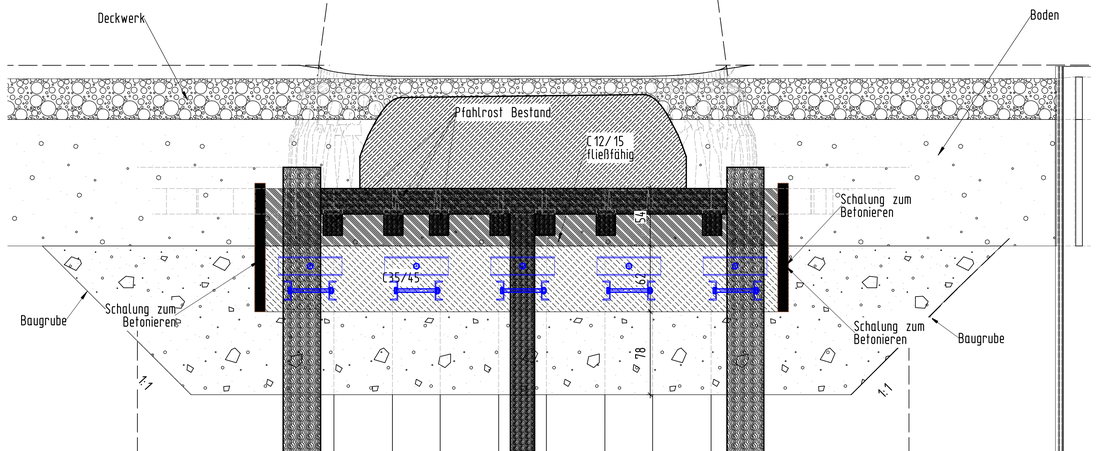
Prinzipdarstellung



Längsschnitt M 1:50

Nordpfeiler

Schnitt 4-4 M 1:25



Bearbeitung:	Projekt-Nr. 01-134-20		
BÖGER+JÄCKLE Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH & Co. KG Heidekoppel 4 Telefon 04193/9008-0 24558 Hensstedt-Ulzburg Telefax 04193/9008-44 www.boeger-jaeckle.de info@boeger-jaeckle.de		Datum	Zeichen
	Bearb.	08/21	Tz
	Gez.	08/21	Tz
	Gepr.	09/21	Be

Geändert	Datum	Gez.	Geprüft
a			
b			
c			
d			

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen

Anlage

Blatt-Nr. 05

Straße: Treidelwegbrücke
Gemarkung:

Projekt-Nr.: 01-134-20

Bauwerk / Baumaßnahme:		Datum	Zeichen
BW. HL_100 Instandsetzung Pfahlgründung	Bearb.		
	Gez.		
	Gepr.		
	ASB-Nr.:		

Plandarstellung:	Ausschreibung
Instandsetzung Pfähle	Maßstab:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11145
öffentlich

Lübeck, 19.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

Ausweitung des Busverkehrs im Rahmen des Stationsneubaus Lübeck-Moisling an der Bahnstrecke Lübeck - Hamburg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.05.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2022	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, im Zuge der ÖPNV-Anbindung des Stationsneubaus in Lübeck Moisling

a. die Linien 5, 7, 11 und 12 zum Bahnhaltepunkt (zu den in Planung befindlichen Bushaltestellen auf der Brücke des Oberbüssauer Weges oberhalb vom Bahnhaltepunkt mit direktem, barrierefreiem Zugang zu den Bahnsteigen) verlängern zu lassen sowie Angebotslücken im Tagesverkehr auf der Linie 5 schließen zu lassen, sodass montags bis freitags auf dieser Linie ein durchgehender 10-Minutentakt entsteht (Zeitraum von ca. 7 bis 20 Uhr) (vgl. Ausführungen zu Taktsprüngen durch Wechsel der Taktfamilie und von Taktlagen in der Begründung); bis zu maximalen Mehrkosten i.H.v. 1,5 Mio. Euro pro Jahr,
b. über den bei a) beschriebenen Leistungsausbau hinaus zusätzlich die Linie 5 im Abendverkehr (nach 20 Uhr) auf einen Halbstundentakt zu verdichten (bislang Stundentakt); bis zu zusätzlichen maximalen Mehrkosten zu a) i.H.v. 0,2 Mio. Euro pro Jahr,
c. zusätzlich zu den unter a.) und b.) dargestellten Leistungspaketen die Linie 11 im Abendverkehr (nach 20 Uhr) auf einen Halbstundentakt zu verdichten (bislang Stundentakt); bis zu zusätzlichen maximalen Mehrkosten zu a) und b) i.H.v. 0,4 Mio. Euro pro Jahr;
d. zusätzlich zu den unter a.), b.) und c.) dargestellten Leistungspaketen die Linie 12 im Tagesverkehr Montags – Freitags auf einen Halbstundentakt zu verdichten; bis zu zusätzlichen maximalen Mehrkosten zu a), b) und c) i.H.v. 0,55 Mio. Euro pro Jahr.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.203 Beteiligungscontrolling	Zustimmung
1.300 Recht	Zustimmung
2.020 Fachbereichscontrolling	Zustimmung
Stadtverkehr Lübeck	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind von dieser Entscheidung nicht unmittelbar betroffen. Sie profitieren von Angebotsverbesserungen im gleichen Maße wie Erwachsene.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein
[X] Ja – Begründung:

Durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV kann die Nutzung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgehen.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

In Lübeck-Moisling wird ein neuer Bahnhaltepunkt für die Regionalexpress-Linien RE 8 und RE 80 entstehen, der voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 in Betrieb genommen werden soll. Mit dem voraussichtlichen Halt beider zuvor genannter Regionalexpresslinien (und nicht nur des RE 80) geht ein lang gegenüber der NAH.SH und dem Land geäußerter Wunsch der Hansestadt Lübeck in Erfüllung: eine halbstündliche Anbindung mit schnellen Verbindungen von und nach Hamburg.

Hierdurch wird der neue Bahnhaltepunkt zum wichtigsten Zugang zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von und nach Hamburg für das westliche Stadtgebiet aufgewertet. Um dieser Netzbedeutung gerecht zu werden, ist nach Ansicht der Hansestadt Lübeck neben einer guten Erreichbarkeit des Bahnhaltepunkts für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten und Park-and-Ride-Parkplätzen insbesondere eine qualitätsvolle Busanbindung des Bahnhaltepunkts nötig.

Eine gute Verknüpfung des SPNV mit dem Busnetz ist für einen nachhaltigen Erfolg des Gesamtprojekts als Beitrag zur Verkehrswende essentiell. Daher arbeitet die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit dem städtischen Mobilitätsdienstleister Stadtverkehr Lübeck (SL) an einem Konzept, bei dem alle Buslinien in Moisling in Zukunft auch den Bahnhaltepunkt ansteuern.

Hierzu werden auf der Brücke des Oberbüssauer Weges oberhalb vom Bahnhaltepunkt Bushaltestellen mit direktem, barrierefreiem Zugang zu den Bahnsteigen geplant. Hier ist eine gute Verknüpfung mit Umsteigezeiten zwischen fünf und zehn Minuten vorgesehen. Hierdurch wird der zukünftige Bahnhaltepunkt zu einem wichtigen Mobilitätsknoten für umliegende Teile der Stadt (z. B. Buntekuh, Roter Löwe, Genin) für Wege von und nach Hamburg aufgewertet. Dadurch, dass aus diesen Bereichen aufwändige, zeitraubende Umwege via Hbf/ZOB entfallen, kann die Gesamtreisekette deutlich beschleunigt und aufgewertet werden und soll sich zukünftig konkurrenzfähiger zum Autoverkehr gestalten.

Ausgangslage und konzeptionelle Grundlagen:
Für die Anbindung des Bahnhaltepunkts Moisling wurde bislang ein Grobkonzept entwickelt, das eine grobe Schätzung möglicher Mehrkosten, die je nach Leistungspaket unterschiedlich ausfallen, ermöglichen soll (vgl. Werte in den Begründungen der Beschlusspunkte a bis d). Die Planungen des Grobkonzeptes von SL sehen dabei erstmal nur eine einfache Verlängerung aller Linien zum Bahnhaltepunkt vor ohne weitere Feinplanungen/Abstimmungen oder auch Optimierungsmöglichkeiten durchgeplant zu haben.
Mit dem einzuholenden Beschluss soll nunmehr der finanzielle und planerische Rahmen für die Ausarbeitung eines Feinkonzeptes eingeholt werden, das in erster Linie darauf abzielt, zu einem nachhaltigen Wachstum der Fahrgastzahlen beizutragen. Hierzu sollen vorrangig attraktive Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn geschaffen werden und andererseits Optimierungen im Zuge der weiter unten aufgeführten Pakete vorgenommen werden, die positiv auf das weitere Netz des Lübecker ÖPNV ausstrahlen.

Zur Ableitung entsprechender Planungserfordernisse wurde zunächst eine Stärken-Schwächen Analyse des ÖPNV-Angebots in und um Moisling durchgeführt. Insgesamt zeigt sich, dass der Stadtteil Moisling eine gute Lage im Netz des Stadtverkehrs aufweist und durch die Linie 5 (Mo – Fr mit bis zu vier bis sechs Fahrten pro Stunde), Linie 7 (Mo – Fr mit bis zu vier Fahrten pro Stunde) und Linie 11 (Mo – Fr mit bis zu vier Fahrten pro Stunde) jeweils direkt mit der Innenstadt verbunden ist. Zusätzlich stellt die Linie 12 (jedoch nur stündlich) für Moisling Verbindungen zum Citti-Park, zum Gewerbegebiet Roggenhorst und zur Dornbreite her. Das Gesundheitszentrum in Moisling ist hierbei besonders gut angebunden, da die Haltestellenanlage Oberbüssauer Weg in unmittelbarer Nähe liegt und alle Linien diese bedienen, ein Großteil der Fahrten dort sogar endet. Grundsätzlich sind in Moisling, wie auch überall sonst im Bedienungsgebiet von SL moderne, emissionsarme und barrierefreie Fahrzeuge im Einsatz. Defizite im ÖPNV-Angebot werden vor allem mit genauerem Blick in den Fahrplan sichtbar: So weist beispielsweise die Linie 5 – trotz Funktion als wichtigster Hauptlinie in Lübeck – zahlreiche Taktsprünge auf, die einerseits durch mehrfachen Wechsel der Taktfamilie (Wechsel zwischen 10- und 15-Minutentakt) sowie durch Wechsel der Taktlagen (nicht immer minutengenauer Taktfahrplan) bedingt werden. Zusätzlich ist zu konstatieren, dass es auf den beiden Hauptlinien 5 und 11 erhebliche Lücken im Abendverkehr gibt (z. Zt. jeweils nur im Stundentakt) und die Linien 7 und 12 bislang im Abendverkehr in Moisling gar nicht verkehren. Letzteres ist ihrem Charakter jeweils als Erschließungslinien vor allem für Gewerbe (Roggenhorst, Genin) und Einkaufen (Citti-Park) geschuldet. Bislang wird der Bereich „Auf dem Schild“ in Moisling durch den ÖPNV nur unzureichend erschlossen, was einer bisher fehlenden Haltestelle zuzuschreiben ist, die allerdings derzeit gebaut wird.

Weitere Potentiale werden zudem mit ganzheitlichem Blick über Moisling hinausdeutlich: Die Linien 11 und 21, die im Abschnitt Buntekuh – Innenstadt ein gemeinsames Linienbündel bilden und die Linien 11 und 4, die im Abschnitt Innenstadt – Marli – Wesloe ein gemeinsames Linienbündel bilden, fahren jeweils teilweise im Doppelverkehr. So kommt es momentan

dazu, dass je nach Fahrtrichtung jede zweite Fahrt der Linie 11 pulkweise durch die Linien 4 und 21 begleitet wird. Obwohl es auf den zuvor genannten Relationen montags bis freitags ein insgesamt für Lübeck vergleichsweise üppiges Angebot von sechs Fahrten pro Stunde gibt, wird eine derart ungünstige Verteilung der Fahrten erreicht, dass für den Fahrgast rein effektiv lediglich ein 15-Minutentakt auf jeweils wichtigen Relationen entsteht.[1] Das Potential neu zu gewinnender Fahrgäste bei einer Auflösung dieser Situation im Zuge der Planungen zur Anbindung des Bahnhaltepunkts Moisling (z. B. durch drei 30-Minutentakte, die sich auf Kernabschnitten zu einem sauberen 10-Minutentakt ergänzen) wird aufgabenträgerseitig als äußerst hoch und für eine Refinanzierung der in dieser Vorlage vorgestellten Gesamtmaßnahme durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sehr dienlich eingestuft.

Ebenfalls mit Blick über Moisling hinaus wird deutlich, dass es z. Zt. eine fehlende Anschlussverknüpfung der Linien 7 und 8130 in Klein Wesenberg gibt. Dies führt zu Problemen für Schüler:innen aus Moisling-Niendorf, die ihren Schulstandort in Reinfeld erreichen möchten. Ob mit den Planungen zur Anbindung des neuen Bahnhaltepunkts hier Optimierungen möglich sind, wird sich im weiteren Planungsprozess noch herausstellen.

Insgesamt lassen sich Anforderungen an die Planung zur Anbindung des Bahnhaltepunkts Moisling wie folgt zusammenfassen:

- Es soll eine qualitätsvolle Bus-Schiene-Verknüpfung für Moisling selbst und weitere Teile des westlichen Stadtgebiets, wie Buntekuh, Roter Löwe, Genin, die Gewerbegebiete Genin und Roggenhorst geben
- Hierzu verkehren die Buslinien 5, 7, 11 und 12 zum neuen Bahnhaltepunkt und stellen dort Anschlüsse an die Züge der Linien RE 80 und RE 8 her
- Anschlüsse in/und aus Richtung Hamburg haben dabei Priorität
- Es kommt zu attraktiven, passenden Umsteigezeiten (idealerweise fünf bis zehn Minuten, maximal 15 Minuten)
- Die Linien 11 und 12 tauschen in Moisling den Linienweg – somit wird eine bessere Erschließung des Bereichs Fasanenweg/Auf dem Schild ermöglicht
- Die Linie 11 verkehrt zukünftig anstatt der Linie 7 nach Moorgarten und Klein Wesenberg und erhält eine kleine Stichfahrt zum Bahnhaltepunkt (bzw. endet am Bahnhof, wenn sie nicht nach Moorgarten oder Klein Wesenberg fährt)
- Wichtige Anschlussbeziehungen im Gesamtnetz (z. B. am Kaufhof zwischen den Linien 5 und 11) bleiben erhalten bzw. werden sogar verbessert
- Sofern in einer Feinplanung und im Kostenrahmen umsetzbar erfolgen Optimierungen in der Bedienungsqualität im Sinne der Verkehrswende (z. B. durch Bereinigen von Taktsprüngen und Schließen von Taktlücken der Linie 5 und der Auflösung bisheriger Pulkbildungen und Doppelverkehre, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf ein und der gleichen Hauptrelation kommt)

Das Konzept soll für ganzheitliche Verbesserungen, auch im Gesamtnetz, sorgen und so eine Grundlage für nachhaltiges Fahrgastwachstum bilden. Das Projekt soll somit einen Leuchtturmcharakter für die Verkehrswende im ÖPNV in Lübeck haben.

Die zuvor dargestellten Anforderungen an die Planung werden durch die Ergebnisse einer umfangreichen Bürger:innenbeteiligung gestützt (Vorstellung der bisherigen Planungen durch ÖPNV-Aufgabenträger und SL im Beirat Moisling am 24.02.2022, über die Presse und über die Beteiligungswebsite https://uebermorgen.luebeck.de/). Aus der Bevölkerung und von Seiten des Fahrgastverbandes vorgetragene Anforderungen im Beteiligungsprozess gehen über die o.g. Planungsanforderungen des ÖPNV-Aufgabenträgers hinaus und sehen den Bedarf für zwei zusätzliche Tangentiallinien: Moisling – Genin – Sana-Klinik – Hochschulstadtteil – UKSH – Grönauer Baum und Moisling – Oberbüssau – Krummesse. Der

[1] Beispielhaft sei auf die Abfahrtzeiten ab Buntekuh in Richtung Innenstadt (Buntekuh ab :09 (Linie 11), :10 (Linie 21), :24 (Linie 11), :39 (Linie 11), :40 (Linie 21) und :54 (Linie 11)) oder auf die Abfahrtzeiten ab Drägerpark in Richtung Innenstadt (Drägerpark ab :00 (Linie 4), :02 (Linie 11), :17 (Linie 11), :30 (Linie 4), :32 (Linie 11) und :47 (Linie 11)) verwiesen.

ÖPNV-Aufgabenträger Hansestadt Lübeck schlägt vor, diese Vorschläge im Erstellungsprozess des 5. RNVP prüfen zu lassen.

Im Folgenden soll ein Überblick über verschieden umfangreiche Leistungspakete gegeben werden, die jeweils mit einer groben Schätzung der Kosten versehen wurden, die maximal zu erwartende Kosten darstellen. Hierbei ist zu betonen, dass die Kostenschätzung, die von Seiten des Stadtverkehrs vorgenommen wurde, noch vorläufig ist. Diese ist das Ergebnis einer groben Vorplanung. Optimierungen z.B. in Bezug auf Wendezeiten, Umläufe und den Fahrzeugeinsatz sind im Zuge der Feinplanung durchaus noch möglich. Zudem können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine genauen Effekte hinsichtlich des mit dem Konzept angestrebten Fahrgastwachstums prognostiziert werden. Diese sind erst im Laufe des Jahres mit Fertigstellung des Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck prognostizierbar. Die erhofften positiven Auswirkungen sind damit zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht quantifizierbar; ein möglicher finanzieller Erfolg durch neu zu gewinnende Fahrgäste konnte somit zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht berücksichtigt werden.

Eine Entscheidung der Bürgerschaft zum Setzen eines maximalen Kostenrahmens muss vor dem Hintergrund der Ausschreibung zusätzlicher Busse sowie Personalsuche und Ausbildung durch SL bereits zum jetzigen Zeitpunkt getroffen werden. Im Rahmen des Feinkonzeptes wird allerdings eine Reduzierung der angenommenen Kosten angestrebt.

Zu Beschlusspunkt 1 a:
Das „Basispaket“ sieht vor, die Linien 5, 7, 11 und 12 zum Bahnhaltepunkt verlängern zu lassen sowie die zuvor erwähnten Angebotslücken im Tagesverkehr montags bis freitags auf der Linie 5 schließen zu lassen, so dass auf der Linie 5 tagsüber ein durchgängiger 10-Minutentakt entsteht. SL kalkuliert auf Basis der Grobplanung mit maximalen Mehrkosten von 1,5 Mio. EUR pro Jahr. Die noch anstehende Feinplanung der Mehrleistungen kann sich noch positiv auf die Gesamtkosten auswirken. Zum jetzigen Zeitpunkt kann zudem noch keine Aussage zu zusätzlichen Fahrgästen und damit verbundenen Mehreinnahmen gemacht werden.
Aus Sicht der Verwaltung ist dieses „Basispaket“ von hoher Bedeutung für die alltäglichen Verkehre (z. B. Pendler:innen nach Hamburg). Eine gute Anbindung zu den Hauptverkehrszeiten ist für den Erfolg des Bahnhaltepunktes unbedingt erforderlich. Zudem schafft dieses Paket einen einheitlichen, merkbaren Grundtakt auf der Linie 5 mit gleichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bahnhaltepunkt – sowie im kompletten weiteren Verlauf der Linie.

Zu Beschlusspunkt 1 b:
Das „Basispaket Plus“ sieht zusätzlich zum „Basispaket“ (1 a) eine Verdichtung der Linie 5 im Abendverkehr auf einen Halbstundentakt vor (bislang Stundentakt). Dies hat den Hintergrund, dass aufgabenträgerseitig der Bedarf, hier im Abendverkehr nachzubessern als besonders hoch eingestuft wird, da die Relation der Linie 5 tagsüber Lübeck-weit das beste Angebot (zeitweise 10-Minutentakt) bietet und entsprechend über die beste Auslastung aller Linien in Lübeck verfügt. Das nur stündliche Angebot am Abend wird dieser wichtigen Funktion als Hauptlinie jedoch nicht gerecht. Zudem sind auf vielen Relationen im restlichen Netz durch Überlagerung von zwei Linien auch nach 20 Uhr noch zwei Fahrmöglichkeiten gegeben. Dies ist beispielsweise auf der Relation nach Kücknitz und Travemünde (Linien 30 und 31), auf der Relation zur Technischen Hochschule (Linien 1 und 9) oder auf der Relation nach Buntekuh über Kolberger Platz (Linien 6 und 16) der Fall.
Mit einem Halbstundentakt der Linie 5 im Abendverkehr würde zudem der auch in den Abendstunden noch halbstündlichen Ankunft (und Abfahrt) der Züge am Bahnhaltepunkt Moisling Rechnung getragen.
SL kalkuliert auf Basis der Grobplanung mit maximalen Mehrkosten i. H. v. weiteren 0,2 Mio. EUR pro Jahr, die zusätzlich zum Beschlusspunkt a) hinzukommen würden. Die noch anstehende Feinplanung der Mehrleistungen kann sich noch positiv auf die Gesamtkosten auswirken. Zum jetzigen Zeitpunkt kann zudem noch keine Aussage zu zusätzlichen Fahrgästen und damit verbundenen Mehreinnahmen gemacht werden.

Aus Sicht der Verwaltung würde mit dieser Maßnahme ein sehr positiver Beitrag zur Anbindung des Bahnhaltepunktes und durch Verdichtung des Taktes der Linie 5 im Abendverkehr für weitere Stadtteile und damit für die gesamtstädtische Verkehrswende erzielt werden.

Zu Beschlusspunkt 1 c:
Das „Mediumpaket“ erweitert das „Basispaket Plus“ (1 b) um die Einführung von halbstündlichem Abendverkehr auf der Linie 11 (bislang Stundentakt). Auch hier stehen das Fahrtenangebot tagsüber mit bis zu vier Fahrmöglichkeiten pro Stunde montags bis freitags und bis zu zwei Fahrmöglichkeiten pro Stunde samstags, sonn- und feiertags in einem Widerspruch zum nur stündlichen Abendangebot. Auch wenn die Linie 11 weniger stark als die Linie 5 ausgelastet ist, verspricht sich der Aufgabenträger von der Einführung eines adäquaten Abendangebots auf der Relation der Linie das Heben von Fahrgastpotentialen insbesondere im Gelegenheits- und Freizeitverkehr (Kino, Kultur, Kneipe), wenngleich mit geringerer Priorität als bei der Linie 5.
Zudem wird damit der auch in den Abendstunden noch halbstündlichen Ankunft (und Abfahrt) der Züge am Bahnhaltepunkt Moisling Rechnung getragen: Der Stadtteil Buntekuh wäre dadurch qualitativ hochwertig auch noch nach 20 Uhr an den Bahnhaltepunkt angebunden, wodurch zusätzliche Potentiale spät von der Arbeit zurückkehrende Pendler:innen sowie Gelegenheits- und Freizeitreisende gehoben werden könnten.
SL kalkuliert auf Basis der Grobplanung mit maximalen Mehrkosten i. H. v. weiteren 0,4 Mio. EUR pro Jahr, die zusätzlich zu den Beschlusspunkten a) und b) hinzukommen würden. Die noch anstehende Feinplanung der Mehrleistungen kann sich noch positiv auf die Gesamtkosten auswirken. Zum jetzigen Zeitpunkt kann zudem noch keine Aussage zu zusätzlichen Fahrgästen und damit verbundenen Mehreinnahmen gemacht werden.
Aus Sicht der Verwaltung ist diese Maßnahme vor dem Hintergrund der Verkehrswende und zur gesamtstädtischen nachhaltigen Stärkung des ÖPNV-Angebots sehr wünschenswert. Denkbar wäre hier allerdings auch eine zeitversetzte Einführung, wenn sich die Busanbindung des Bahnhaltepunktes etabliert hat.

Zu Beschlusspunkt 1 d:
Das „Premiumpaket“ erweitert das „Mediumpaket“ um eine Verdichtung der Linie 12 montags bis freitags zum Halbstundentakt (bislang Stundentakt). Dies gewährleistet eine Anbindung des Citti-Parks und des Gewerbegebietes Roggenhorst an den Halbstundentakt der Bahn, also sowohl RE 8 als auch RE 80. Insbesondere aus dem Gewerbegebiet Roggenhorst wird eine regelmäßigere ÖPNV-Anbindung eingefordert. Eine halbstündige Anbindung würde diesen Forderungen gerecht und den Leistungsumfang der Anbindung des neuen Bahnhaltepunkts insgesamt abrunden. Verkehrt die Linie 12 montags bis freitags nach wie vor nur im Stundentakt, ist eine fahrplansymmetrische Anbindung an RE 8 und RE 80 nicht möglich: Im Falle eines Stundentaktes der Linie 12 kann entweder auf der Hinfahrt nur ein Anschluss an den RE 8 hergestellt werden, auf der dann Rückfahrt nur zum RE 80 (oder umgekehrt). Was zu entsprechenden Verwirrungen und Missverständnissen aufgrund der fehlenden Klarheit des Angebots führen kann.
SL kalkuliert auf Basis der Grobplanung mit maximalen Mehrkosten i. H. v. weiteren 0,55 Mio. EUR pro Jahr, die zusätzlich zu den Beschlusspunkten a), b) und c) hinzukommen. Die noch anstehende Feinplanung der Mehrleistungen kann sich noch positiv auf die Gesamtkosten auswirken. Zum jetzigen Zeitpunkt kann zudem noch keine Aussage zu zusätzlichen Fahrgästen und damit verbundenen Mehreinnahmen gemacht werden.
Aus Sicht der Verwaltung ist diese Maßnahme für die Verkehrswende sehr wünschenswert, trägt zur Klarheit und Einheitlichkeit des Angebotes bei und stärkt den Wirtschaftsstandort durch eine deutlich verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Roggenhorst. Denkbar wäre hier allerdings auch eine zeitversetzte Einführung, wenn sich die Busanbindung des Bahnhaltepunktes etabliert hat.

Die Verwaltung spricht sich vor dem Hintergrund der anzustrebenden Verkehrswende für die Umsetzung aller Beschlusspunkte (a bis d) aus.

Finanzielle Auswirkungen der Leistungspakete:

Die Beschlusspunkte a), b), c) und d) haben finanzielle Auswirkungen für ihre Umsetzung ab Winterfahrplanwechsel 12/2023. Es ist dann ein Ausgleich der Mehraufwendungen beim Stadtverkehr notwendig. Die Höhe dieses Ausgleichs ist wie zuvor ausgeführt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt, sodass lediglich im Rahmen einer Kostenschätzung mit entsprechenden Sicherheitsreserven Maximalwerte genannt werden können, mithilfe derer ein Rahmen für die weitere Planung gesetzt werden kann (bei einer Umsetzung aller Beschlusspunkte a), b), c) und d) bis zu 2,65 Mio. EUR pro Jahr). Die einzelnen Pakete umfassen bisher die bei SL anfallenden Vollkosten auf Basis einer Grobplanung. Mögliche ergebnisverbessernde Effekte können zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. SL hat die Kostenkalkulation auf Vorplanungsniveau vorgenommen. Es werden hierfür je Variante die maximalen Kilometer im Jahr mit den Kilometerkosten multipliziert. Hinzu kommen noch die Kosten für das Fahrpersonal. Diese werden über die angenommenen Planstunden im Jahr ermittelt und mit den Kostensätzen multipliziert. Auf diese reinen Betriebskosten (Synergieeffekte aufgrund von Linienänderungen sind bereits berücksichtigt) werden die betrieblichen Verwaltungskosten aufgeschlagen. Hierbei handelt es sich um anteilige Kostensätze z. B. für Vertrieb, Leitstelle, Disposition, Verkehrsaufsicht etc. Synergieeffekte sind hier ebenfalls bereits berücksichtigt. Sobald die Variante final feststeht und die Detailplanung der SL vorliegt, werden die finanziellen Mittel im Produkt 547001 ÖPNV im Zuge der Haushaltsplanung 2023 geordnet bzw. sind für 2024 zusätzlich zu ordnen. Sobald final feststehend werden die finanziellen Mittel im Produkt 547001 ÖPNV im Zuge der Haushaltsplanung 2023 geordnet bzw. sind für 2024 zusätzlich zu ordnen.

Zur Einschätzung der Kosten sei noch darauf hingewiesen, dass in der Praxis immer wieder festzustellen ist, dass es nicht zwangsweise einen Automatismus zwischen verbessertem ÖPNV-Angebot und für die öffentliche Hand teurer werdendem ÖPNV geben muss. Beispielsweise wurde in Bremen die Anbindung einer neuen Bahnstation auch erlöstechnisch für die dortige BSAG zum Erfolgsprojekt: Der Bahnhof in Bremen-Mahndorf (6.000 Einwohner:innen) wurde an seinem ursprünglichen Standort aufgegeben, um diesen einige hundert Meter weiter zusammen mit einem kleinen ZOB und einer Straßenbahnhaltestelle neu zu bauen. Hierzu wurde eigens die Straßenbahnlinie 1 zum neuen Mahndorfer Bahnhof verlängert sowie sechs Buslinien zum Bahnhof geführt, sodass eine sehr gute Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem ÖSPV sichergestellt werden kann.
Das Projekt wird im Nahverkehrsplan der Hansestadt Bremen (2018, S. 47) als Best-Practice-Beispiel präsentiert: *„Auf der Bahnhofsnordseite wurde dafür eigens die Straßenbahnlinie 1 vom Weserpark bis zum Bahnhof Mahndorf mit einer neuen Endschleife am Bahnhofsvorplatz verlängert. Dadurch haben weite Teile im Bremer Osten nun eine deutlich bessere SPNV-Anbindung erhalten. Da ergänzend zum infrastrukturellen Ausbau und der neuen Straßenbahnanbindung auch das SPNV-Angebot des Bahnhofs Bremen-Mahndorf durch den zusätzlichen Halt der Züge der Linien RE1/RE8 und der RB37 ausgeweitet wurde, sind die Fahrgastzahlen gegenüber 2009 um mehr als 55% gestiegen, auf rund 2.700 Fahrgäste pro Tag.“*

Die BSAG identifiziert das zusätzliche Angebot als Ursache für ein sinkendes Defizit durch steigende Erlöse, da hierdurch nicht mehr nur eine Lastrichtung (Innenstadt) der Linien, sondern auch eine zweite (Bahnhof Mahndorf) hinzu kommt und dies zu einer insgesamt besseren, gleichmäßigeren Auslastung führt (vgl. BREMISCHE BÜRGERSCHAFT, Drucksache 19 / 793 S, Mitteilung des Senats vom 5. Juni 2018: Ist die BSAG ein moderner und effizienter Dienstleister im ÖPNV?).

Nach verkehrsplanerischer Einschätzung des ÖPNV-Aufgabenträgers Hansestadt Lübeck und der NAH.SH als Fördermittelgeberin (für bis zu 75% der Kosten der zugehörigen Businfrastruktur in Form von Haltestellen, Überliegerplätzen und Wendemöglichkeit am neuen Bahnhaltepunkt) weist das Projekt in Moisling ebenfalls ein großes Potential auf. Selbst mit einer Fokussierung auf die Kostenoptimierung darf nicht aus dem Blick verloren werden, dass eine Angebotsoptimierung nicht automatisch eine Defizitsteigerung bedingt, sondern auch die Erträge steigern kann. Dennoch wird für diesen Beschluss zunächst der Worst-Case-Fall in Bezug auf die Kosten zugrunde gelegt. Durch die Einführung eines eigenen städtischen Verkehrsmodells sowie der schrittweisen Erweiterung von automatisierten Zählsystemen in den Linienbussen erwartet der ÖPNV-Aufgabenträger, zukünftig eine fundierte

Einschätzung vornehmen zu können, die die Auswirkung der Angebotsausweitung abbilden kann.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich:5.610 **Anlage zur Vorlage vom 19.05.2022**
Produkt:547001 - Aufgabenträger ÖPNV **VO-Nr.: VO/2022/11145**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2023	2024	2025	2026
Erträge				
Aufwendungen	**-221.000,00**	-2.650.000,00	-2.650.000,00	-2.650.000,00
Saldo Ergebnisplan	**-221.000,00**	**-2.650.000,00**	**-2.650.000,00**	**-2.650.000,00**
Einzahlungen				
Auszahlungen	**-221.000,00**	**-2.650.000,00**	**-2.650.000,00**	**-2.650.000,00**
Saldo Finanzplan	**-221.000,00**	**-2.650.000,00**	**-2.650.000,00**	**-2.650.000,00**

2021	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2021	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000 5315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.verb.	**-221.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-221.000,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000 7315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.verb.	**-221.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-221.000,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2020/09090-02
öffentlich

Lübeck, 30.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Jens Johannsen (E-Mail: jens.johannsen@luebeck.de Telefon: 122-3230)

Austauschvorlage zur VO/2020/09090: 2. Satzung zur Änderung der Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, Umbau und die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen in der Hansestadt Lübeck vom 09.12.2014

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die 2. Satzung zur Änderung der Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, Umbau und die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen in der Hansestadt Lübeck vom 09.12.2014 wird in der Fassung der Anlage beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Die Belange von Kinder und Jugendlichen sind nur im Ausnahmefall als Grundstückseigentümer: innen berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (s. Begründung) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck erhebt für Maßnahmen, für die mit der Abnahme der Bauarbeiten die sachliche Beitragspflicht **vor** dem 01.01.2019 entstanden ist, noch Straßenausbaubeiträge. Erst für Maßnahmen, bei denen die sachliche Beitragspflicht nach diesem Zeitpunkt eingetreten wäre, hat die Bürgerschaft mit dem Beschluss der 1. Änderungssatzung zur Straßenausbaubeitragssatzung am 29.11.2018 die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ausgeschlossen. Es werden daher nach wie vor Straßenausbaubeiträge erhoben, längstens jedoch bis zum 31.12.2022. Zu diesem Zeitpunkt tritt für die bis zum 01.01.2019 abgenommenen Maßnahmen spätestens die Festsetzungsverjährung ein.

Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen erfolgt gemäß § 4 Abs. 2 Satz 1 der Straßenausbaubeitragssatzung generell auf der Grundlage der tatsächlich entstandenen Kosten. Nur für die Erneuerung der Regenwasserleitung als Teil der Straßenentwässerung wird der Aufwand gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2-6 der Satzung nach einem im Voraus kalkulierten Einheitssatz berechnet:

„§ 4 Art der Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Der beitragsfähige Aufwand kann für die einzelne Einrichtung oder für bestimmte Abschnitte einer Einrichtung ermittelt werden. Für mehrere Einrichtungen, die zur Erschließung von Grundstücken eine Einheit bilden, kann der Aufwand insgesamt ermittelt werden.

(2) Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt. Davon ausgenommen ist der beitragsfähige Aufwand für die Straßenentwässerung als Anteil für den Einbau einer Regenwasserleitung. Dieser wird nach einem Einheitssatz ermittelt. Der Einheitssatz beträgt pro lfd. Meter Leitung 840 Euro.
Der Einheitssatz wird an den maßgeblichen Baukostenindex des Statistischen Bundesamtes für Entwässerungskanalarbeiten im Straßenbau gekoppelt. Erhöht oder ermäßigt sich dieser um 5 Punkte (Basis 2012 = 100) erfolgt eine Anpassung nach Ablauf des Jahres der Abweichung. Erfolgt eine Neukalkulation des Einheitssatzes durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck wird die Satzung geändert.“

Die Berechnung des Aufwandes für einen Teil der Straßenentwässerung nach dem Einheitssatz war gewählt worden, um die Lasten zwischen größeren und kleineren Straßen für die

Grundstücksanlieger:innen gerechter zu verteilen und den Verwaltungsaufwand zu minimieren.
Der Einheitssatz, der im Grundsatz schon in früheren Fassungen der Straßenausbaubeitragssatzung enthalten war, war über viele Jahre hinweg unbeanstandet angewendet worden. Erstmals im Jahr 2017 wurde seine Rechtmäßigkeit in einem Verwaltungsrechtsstreit bestritten.

Das Schleswig-Holsteinische Verwaltungsgericht hat in diesem Rechtsstreit mit Urteil vom 27.05.2020 entschieden, dass der Einheitssatz unwirksam ist und dies in einem weiteren bereits anhängigen Verfahren mit Urteil vom 10.09.2020 nochmals bestätigt. Das Gericht beanstandet vor allem, dass bei der Kalkulation des Einheitssatzes Kosten von Grundstücksanschlüssen einbezogen worden waren, die nicht der Regenwasserleitung der Straße zugerechnet werden können. Es hat darüber hinaus Zweifel daran, dass in einer Stadt wie Lübeck ein einziger Einheitssatz zulässig ist.
Das Verwaltungsgericht hat in seinen Urteilen weiter ausgeführt, dass nach seiner Auffassung trotz der Unwirksamkeit des Einheitssatzes ein Rückgriff auf die im Einzelfall tatsächlich entstandenen Kosten für den Einbau der Regenwasserleitung zulässig ist.
Da diese Frage für Straßenausbaubeiträge nach dem schleswig-holsteinischen Kommunalabgabengesetz (KAG) noch nicht höchstrichterlich geklärt war, hat das Verwaltungsgericht die Berufung zum OVG Schleswig zugelassen, die in beiden Fällen auch eingelegt wurde.
Bereits mit der VO/2020/09090 wurde der als Anlage beigefügte Satzungsentwurf zur Entscheidung in die Gremien gegeben. Eine Entscheidung wurde allerdings letztmalig im Bauausschuss am 07.03.2022 bis zur Vorlage des Urteils des OVG Schleswig zurückgestellt.
Das OVG Schleswig hat nunmehr mit Urteil vom 10.03.2022 berichtigt mit Beschluss vom 18.05.2022 bestätigt, dass der Einheitssatz rechtswidrig ist und gleichzeitig die Möglichkeit des Rückgriffes auf die tatsächlichen Kosten ohne eine entsprechende Satzungsregelung verneint, so dass die Kostenanteile für den Einbau der Straßenregenentwässerung derzeit nicht mehr rechtmäßig veranlagt werden können.

Derzeit steht noch ein weiteres Verfahren zur Entscheidung beim OVG an, in dem die Kosten für den Einbau der Regenwasserleitung ebenfalls streitig sind. Außerdem wurde die Bescheidung von Widersprüchen in vielen Verfahren im Hinblick auf die Entscheidungen des Verwaltungsgerichts vom 27.05. und 10.09.2020 zurückgestellt, um die Zahl der Klagen gering zu halten. Weiterhin stehen auch noch für drei Straßen Veranlagungen an, die auch eine Erneuerung der Straßenregenentwässerung zum Inhalt haben.

Der fehlerhaft festgelegte Einheitssatz für die Teileinrichtung Straßenentwässerung kann nur durch den Satzungsgeber selbst, nicht aber durch dessen Verwaltung oder das Gericht korrigiert werden. Es ist deshalb erforderlich, entweder den Einheitssatz neu zu kalkulieren oder den Aufwand für die Erneuerung der Regenwasserleitung ebenfalls nach den tatsächlichen Kosten zu berechnen. Die Neukalkulation des Einheitssatzes würde einen erheblichen personellen Aufwand erfordern, der angesichts der begrenzten Zahl noch abzuschließender Fälle nicht gerechtfertigt wäre. Ein völliger Verzicht auf diesen Teil der Kosten stünde im Widerspruch zu der die Hansestadt Lübeck bis zum 26.01.2018 treffende Beitragserhebungspflicht. Es bietet sich daher an, die Straßenausbaubeitragssatzung so zu ändern, dass die Erhebung der Beiträge auf der Grundlage der tatsächlich entstandenen Kosten möglich ist.

Dazu dient die als Anlage beigefügte 2. Satzung zur Änderung der Straßenausbaubeitragssatzung. Mit dem Wegfall der Sätze 2-6 des § 4 Abs. 2 der Satzung können auch die Kosten der Regenwasserleitung nach den tatsächlichen Kosten abgerechnet werden.

Diese Regelung muss rückwirkend in Kraft treten, da für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen die Rechtslage zum Zeitpunkt der Entstehung der sachlichen Beitragspflicht entscheidend ist. Eine rückwirkende Satzungsänderung ist in Fällen wie diesem auch rechtlich zulässig.
Allerdings ist das sogenannte Schlechterstellungsverbot des § 2 Abs. 2 KAG zu berücksichtigen. Das geschieht mit der Regelung unter Ziff. 2 der Änderungssatzung. Sie gewährleistet, dass kein Beitragspflichtiger nach der rückwirkenden Satzungsänderung einen höheren Beitrag zahlen muss als auf der Grundlage der bisher geltenden Fassung der Satzung.
Um sicher zu stellen, dass nicht auch bestandskräftige Veranlagungen neu aufgegriffen werden müssen, ist es erforderlich zu bestimmen, dass die Satzungsänderung bereits abgeschlossene Fälle nicht berührt.

Sollte die Satzung unverändert bestehen bleiben, ergeben sich folgende finanzielle Auswirkungen: Für die zurückgestellten Widersprüche wären ggfs. - nach entsprechender gerichtlicher Einzelfallentscheidung - ca. 225.000,00 € zu erstatten. Außerdem könnten tatsächliche Kosten in Höhe von ca. 71.000,00 € für die drei noch fehlenden Straßen nicht zu 85 % umgelegt werden.

Die finanziellen Auswirkungen der als Anlage beigefügten Satzungsänderung wären, dass ca. 115.000,00 € im Rahmen der zurückgestellten Widerspruchsverfahren zu erstatten wären, die Kosten für die drei noch fehlenden Straßen könnten umgelegt werden.

Anlagen:

1 – Satzungsentwurf

Senatorin Joanna Hagen

Anlage

2. Satzung zur Änderung der Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, Umbau und die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen vom xx.xx.xxxx (Datum der Ausfertigung)

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H., S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.03.2022 (GVOBl. Schl.-H., S. 153) und der §§ 1, 2 und 8 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H., S. 27), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.05.2022 (GVOBl. Schl.-H., S. 564), wird die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, Umbau und die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen vom 09.12.2014 (Lübecker Stadtzeitung vom 23.12.2014) zuletzt geändert durch Satzung vom 04.01.2018 (Lübecker Nachrichten v. 16.01.2019/Internet vom 17.01.2019) nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx.xx.xxxx wie folgt geändert:

1. Der § 4 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

(2) Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt.

2. Inkrafttreten, Schlechterstellungsverbot, Anwendbarkeit

(1) Diese Satzung tritt rückwirkend zum 24.12.2014 in Kraft.

(2) Beitragspflichtige dürfen durch diese Satzung nicht ungünstiger als bei Anwendung der bisherigen Fassung des § 4 Abs. 2 gestellt werden.

(3) Bestandskräftige Bescheide werden von der Rückwirkung der Satzung nicht erfasst.

Lübeck, den

Jan Lindenau
Bürgermeister

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11153
öffentlich

Lübeck, 24.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Mirjana Kayser (E-Mail: mirjana.kayser@luebeck.de Telefon: 122-6634)

Masterplanmaßnahme Rathenaustraße: Möglichkeit der geänderten Bauweise

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Maßnahme Rathenaustr. aus dem Masterplan Straße 2022 in einer geänderten Bauweise in Pflaster herzustellen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:
Vorgeschrieben durch: § 10 StrWG (Verkehrssicherungspflicht)

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)

	☐ Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	☐ Nein ☒ Ja – Begründung: baustellenbedingte Emissionen (reduziert durch den Einsatz als Kaltbauweise)
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Art der Ausschreibung
beschränkte Ausschreibungen nach VOB

Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Am 22.02.2022 erfolgte die Freigabe der Vorlage (VO/2022/10764) für die investiven Straßenbaumaßnahmen 2022 im Stadtgebiet gem. Masterplan.

Die Kostenschätzung für die Rathenaustr. betrug 240.000,- EUR. Dieser Ansatz beinhaltet eine grundhafte Sanierung in Asphaltbauweise. Da die ersten investiven Straßenbauvorhaben des Jahres 2022 etwas günstiger als zum Vergleich zur Kostenschätzung ausgefallen sind, hat sich ein finanzieller Spielraum ergeben, der hier für eine veränderte Bauweise mit Pflaster genutzt werden soll.

Im Zuge der detaillierten Bauvorbereitung wurde bekannt, dass die Rathenaustr. aus Großpflaster besteht und nur mit einem dünnen Asphaltüberzug versehen wurde. Da sich die Straße im Gebiet der Erhaltungssatzung befindet und auch Nachhaltigkeit im Bauen eine immer größer werdende Rolle spielt, wurde seitens des Bereichs Stadtgrün und Verkehr, auch im Hinblick auf die Einhaltung des Masterplanjahresbudgets, der Vorschlag gemacht, die Rathenaustraße wieder in Großpflaster neu herzustellen. Das gut erhaltene Großpflaster kann wiederverwendet werden. Sollten Steine zugeliefert werden müssen, können die aus den Lagerbeständen der Stadt genommen werden. Im letzten Jahr wurde Großpflaster aus der Friedenstraße auf einen Lagerplatz des Bereichs Stadtgrün und Verkehr gebracht. Die Wiederverwendung des bereits vorhandenen Materials ist wesentlich nachhaltiger als ein neuer Aufbau in Asphalt. Auch bei einer neuen Straße in Asphalt ist davon auszugehen, dass diese ca. 50 Jahre hält. Allerdings sollte alle 10 bis 15 Jahre eine Deckenerneuerung eingeplant werden. Dies ist bei einer Bauweise mit Pflaster, die heute neu hergestellt wird, nicht der Fall, sodass hier die Nachhaltigkeit nochmal erhöht wird.
Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung und die Denkmalpflege sprechen sich für die gepflasterte Variante aus. Beim direkt angrenzenden Stadtpark handelt es sich um ein Gründenkmal. Da es einen gestalterischen Zusammenhang und einen Umgebungsschutz gibt, würde neben der Stadtplanung auch die Denkmalpflege die Herstellung der Rathenaustraße in Pflasterbauweise bevorzugen.
Nach Zustimmung dieser beiden Bereiche wurde eine Kostenberechnung der geänderten Bauweise erstellt. Pflasterarbeiten sind allerdings wesentlich aufwendiger und kostenintensiver, auch wenn vorhandenes Material genutzt wird nutzt und kein neues hinzugekauft werden muss. Zudem sollte ein bituminöser Fugenverguss im Anschluss erfolgen, damit die maschinelle Reinigung der Entsorgungsbetriebe einfacher erfolgen kann. Die Gefahr des Heraussaugens von noch nicht konsolidiertem Fugenmaterial ist dann nicht gegeben und der

Verguss bietet zudem einen höheren Fahrkomfort für Radfahrer:innen. Dieser Fugenverguss allein erhöht die Kosten um ca. 100.000,- EUR. Die Verwaltung empfiehlt diese Bauweise.

Insgesamt stehen den bereits angemeldeten und genehmigten Kosten in Höhe von 240.000,- EUR jetzt 672.000,- EUR für eine grundhafte Sanierung in Großpflaster mit bituminösen Fugenverguss gegenüber.

Kosten / Finanzierung:
Die zusätzlichen Kosten in Höhe von 332.000,- EUR für 2022 können aus dem Budget des Masterplanes 2022 zur Verfügung gestellt werden. Zudem wurden für den Haushalt 2023 zusätzlich 100.000,- EUR für die Rathenaustr. 541001.786 angemeldet, da der bituminöse Fugenverguss auch erst im Frühjahr 2023 hergestellt werden kann.

Zeitplan / Begründung der Dringlichkeit
Sollte die Zustimmung nicht erfolgen, würde die Verwaltung die Rathenaustraße wie geplant in Asphaltbauweise sanieren.

Die Entscheidung am 20.06.2022 ist notwendig, da sonst erst am 22.08.2022 der nächste Bauausschuss stattfindet. Für beide Varianten (Pflaster oder Asphalt) wäre eine Ausschreibung Ende August zu spät. Mit der entsprechenden Laufzeit für Veröffentlichung, Angebotsphase, Submission, Wertung/Prüfung und Vergabe könnte dann ein Zuschlag erst im Oktober erteilt werden. Dies wäre für eine bauliche Umsetzung der Baumaßnahme in 2022 zu spät.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr | **Anlage zur Vorlage vom 24.05.2022**
Produkt: 541001 Sanierung Rathenaustraße | **VO-Nr.: VO/2022/11153**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2022	2023	2024	2025
Erträge	0,00		0,00	0,00	0,00
Aufwendungen	-432.000,00		-9.257,12	-12.342,83	-12.342,83
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	0,00		0,00	0,00	0,00
Abschreibungen (AfA)	-431.999,00		-9.257,12	-12.342,83	-12.342,83
Anlagenabgang	-1,00				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	-432.000,00				
voraussichtl. Zinsen ca.	-194.400,00		-12.960,00	-12.960,00	-12.960,00
Einzahlungen	0,00	0,00			
Auszahlungen	-432.000,00	-332.000,00	-100.000,00		
Gesamtauswirkung Finanzplan	-432.000,00	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**				
Zusätzl. **zu ordnen**		x		
Haushalts**belastend**		x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2022	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	0,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	541001.786.7852000	Gemeindestraßen/Sanierung Rathenaustraße/ Tiefbaumaßnahmen	-332.000,00
		Saldo Finanzplan	-332.000,00

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11154
öffentlich

Lübeck, 24.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Mirjana Kayser (E-Mail: mirjana.kayser@luebeck.de Telefon: 122-6634)

Projektfreigabe: Beteiligung beim Breitbandausbau - Erneuerung technisch abgängiger Beleuchtung und desolaten Gehwegflächen in St. Jürgen im Zuge des Breitbandausbaus

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt sich beim Breitbandausbau in dem Stadtteil St. Jürgen mit der Erneuerung von Beleuchtungsstandorten und der Sanierung von Gehwegflächen zu beteiligen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
5.000.1 Verkehrsfluss und Geo-Services	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist nicht notwendig, weil deren Belange durch das Ausschreibungsverfahren nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

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

	- § 10 StrWG (Verkehrssicherungspflicht) - Gewährleistung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer in Dunkelstunden - technisch notwendige Umrüstung auf LED innerhalb der nächsten 10 Jahre - Unterstützung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (Daseinsvorsorge)

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1 und 2)
		Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	X	Ja – Begründung:
		- CO2 Einsparung durch höhere Energieeffizienz - Schutz von nachtaktiven Insekten durch besseres Farbspektrum

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

In der Hansestadt Lübeck hat im letzten Jahr verstärkt der Breitbandausbau in den einzelnen Stadtteilen begonnen. Hier wird es notwendig die Geh- und Radwege zur Verlegung der Breitbandkabel in Grabenbreite zu öffnen. Die Verwaltung möchte analog zur VO/2022/10906 und VO/2022/10791 ebenfalls im nächsten Ausbaugebiet der Leitungsträger in St. Jürgen eine Beteiligung von Beleuchtung und Oberflächen durchführen.

In St. Jürgen müssen ca. 401 Beleuchtungsstandorte erneuert werden. Hier handelt es sich um ein Kostenvolumen von ca. 4 Mio. Euro.

Die vorläufige Kostenschätzung für die Beteiligung an den Oberflächen hat ein Volumen von 3 Mio. Euro ergeben.

Diese Möglichkeit ist einmalig. Die Verwaltung hat die Chance aufgrund des enormen Mehrwerts für die Bürger:innen, mit Blick auf die Kosten, die baustellenbedingten Einschränkungen und den großen Schritt zu mehr Umweltschutz erkannt und wird das Projekt gemeinsam mit den Leitungsträgern umsetzen. Neben den oben genannten Vorlagen wird zudem auf die Vorlage VO/2022/11104 verwiesen, in der die Bemühungen der HL um den Breitbandausbau ebenfalls dargestellt werden.

Kosten / Finanzierung:
Die Kosten für die Maßnahmen sind teilweise im Finanzplan 2022 enthalten. Die Mittel werden geordnet und dann aus dem Bereichsbudget bzw. dem Fachbereichsbudget zur Verfügung gestellt.
Zur Vereinfachung werden die finanziellen Mittel nur unter dem Produkt 541001 Gemeindestraßen geordnet.

Die Kostenschätzung Beleuchtung beträgt ca. 4 Mio. Euro und ist aus dem Ergebnishaushalt zu finanzieren:
Produktsachkonto 541001 5221105 Ersatzbeschaffung Festwert Straßenbeleuchtung

Die Kostenschätzung für die Oberflächen beträgt ca. 3 Mio. Euro.
Eine Beteiligung erfolgt nur nach vorheriger Freigabe der Haushaltsmittel auf den jeweiligen Produktsachkonten aller Straßenprodukte durch den Bereich Haushalt und Steuerung. Die finanzielle Ordnung erfolgt investiv unter dem Produktsachkonto 541001 625 Rad- und Gehwege

Begründung der Dringlichkeit
Eine Zustimmung vor der Sommerpause am 20.06.2022 im Bauausschuss ist zwingend erforderlich, da der Breitbandausbau in St.- Jürgen nach Aussage der Leitungsträger bereits am 01.07.2022 beginnen soll.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen Beleuchtung
Anlage 2: Finanzielle Auswirkungen Gehwege

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 Stadtgrün und Verkehr **Anlage zur Vorlage vom 24.05.2022**
Produkt: 541001 **VO-Nr.: VO/2022/11154**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge				
Aufwendungen	-4.000.000,00			
Saldo Ergebnisplan	**-4.000.000,00**			
Einzahlungen				
Auszahlungen	-4.000.000,00			
Saldo Finanzplan	**-4.000.000,00**			

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	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2022	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	541001 000 5221105	Gemeindestraßen/Ersatzb. Festw.Straßenbeleuchtung	**-4.000.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-4.000.000,00**

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	541001 000 7221105	Gemeindestraßen/AZ Ersatzb.Festw.Straßenbeleuchtung	**-4.000.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-4.000.000,00**

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr | **Anlage zur Vorlage vom 24.05.2022**
Produkt: 541001 | **VO-Nr.: VO/2022/11154**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	**Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Erträge	**0,00**				
Aufwendungen	**-3.000.000,00**		-99.999,97	-99.999,97	-99.999,97
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**0,00**				
Abschreibungen (AfA)	**-2.999.999,00**		-99999,97	-99.999,97	-99.999,97
Anlagenabgang	**-1,00**				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-3.000.000,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-1.350.000,00**		-90000,00	-90.000,00	-90.000,00
Einzahlungen	**0,00**				
Auszahlungen	**-3.000.000,00**	-3.000.000,00			
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-3.000.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2022	**Ergebnisplan**	**Finanzplan**		
Mittel **veranschlagt**			**Ergebnisplan**	**Finanzplan**
Zusätzl. **zu ordnen**		**x**	**Gesamtlaufzeit**	**Gesamtlaufzeit**
Haushalts**belastend**		**x**	**x**	**x**
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	**Produktsachkonten**		**Ergebnisplan**
2022	**Bezifferung**	**Bezeichnung**	**Betrag in €**
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten		**Finanzplan**
	Bezifferung	**Bezeichnung**	**Betrag in €**
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	541001.625.7852000	Gemeindestraßen/Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen/Tiefbaumaßnamen	**-3.000.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-3.000.000,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11156
öffentlich

Lübeck, 25.05.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

Ausweitung des Angebots der Linie 40 im Kontext des Projektes "unbeschwert unterwegs"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, den Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) mit einer Ausweitung des Angebots auf der Linie 40 zu beauftragen. Hinsichtlich der Einzelheiten der Angebotsausweitung (Taktverdichtung, zusätzliche Fahrten) wird auf die Begründung Bezug genommen. Der voraussichtliche jährliche Eigenanteil von bis zu 388.000 EUR ist im städtischen Haushalt ab dem Jahr 2023 zu ordnen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.203 Beteiligungscontrolling	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
Lübeck und Travemünde Marketing GmbH	Zustimmung
Kurbetriebe Travemünde	Zustimmung
Stadtverkehr Lübeck GmbH	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Interessen von Kindern und Jugendlichen sind von dieser Entscheidung nicht unmittelbar betroffen. Sie profitieren von Angebotsverbesserungen im gleichen Maße wie Erwachsene.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu

	[X] freiwillig [ ] vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ] Nein [X] Ja – Begründung: Durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV kann die Nutzung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgehen.
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Ab 2023 soll u.a. in Lübeck-Travemünde, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf und Neustadt in Holstein innerhalb des zunächst dreijährigen Modellprojekts „unbeschwert unterwegs“ ein Ticket zur landesweiten Nutzung des ÖPNV für Tourist:innen eingeführt werden. Die politische Beteiligung ist für den Sommer vorgesehen. Vorbild ist u.a. die im Schwarzwald seit Jahren erfolgreich angebotene KONUS-Gästekarte, die ebenfalls mit einem Solidarmodell finanziert ist. So soll über eine Erhöhung der Kurabgabe um 45 bis 50 Cent ermöglicht werden, die „Ostseecard“ während des Urlaubsaufenthalts für beliebig viele Fahrten in Schleswig-Holstein und bis nach Hamburg Hbf nutzen zu können.

Im Zuge der Erweiterung der Gültigkeit der „Ostseecard“ dank „unbeschwert unterwegs“ wird aus Sicht der ÖPNV-Aufgabenträger Lübeck und Ostholstein eine Ausweitung des Angebots der Linie 40 nötig, um erwartbaren Kapazitätsengpässen zuvor zu kommen.

Das bisherige Angebotskonzept der Linie 40 folgt der folgenden Struktur:

- Die Linie 40 verkehrt montags bis freitags ganzjährig und ganztägig im Zeitraum 06:20 Uhr (erste Abfahrt in Lübeck) bis 19:28 Uhr (letzte Ankunft Travemünde) bzw. 19:42 Uhr (letzte Ankunft Scharbeutz) zwischen Lübeck ZOB/Hbf und Travemünde Strandbahnhof im Halbstundentakt, zwischen Travemünde Strandbahnhof, Timmendorfer Strand und Scharbeutz im Stundentakt.
- Samstags verkehrt die Linie 40 in den Zeiten von 08:20 Uhr bis 18:20 Uhr zwischen Lübeck ZOB/Hbf, Travemünde Strandbahnhof, Timmendorfer Strand und Scharbeutz im Stundentakt. Zusätzlich finden im Abschnitt zwischen Lübeck ZOB/Hbf und Travemünde Strandbahnhof in den Zeiten von 12:50 Uhr bis 18:50 Uhr weitere Fahrten statt, sodass auf diesem Abschnitt dann ein Halbstundentakt entsteht.
- Innerhalb der Saison von April bis Oktober verkehrt die Linie 40 sonn- und feiertags in den Zeiten von 10:20 Uhr bis 18:20 Uhr zwischen Lübeck ZOB/Hbf, Travemünde Strandbahnhof, Timmendorfer Strand und Scharbeutz im Stundentakt. Zusätzlich finden im Abschnitt zwischen Lübeck ZOB/Hbf und Travemünde Strandbahnhof in den Zeiten von 12:50 Uhr bis 15:50 Uhr weitere Fahrten statt, sodass auf diesem Abschnitt dann ein Halbstundentakt entsteht.
- Außerhalb der Saison verkehrt die Linie 40 sonn- und feiertags im Zeitraum von 10:20 Uhr bis 18:20 Uhr auf dem kompletten Linienabschnitt im Stundentakt.

- Die letzten Abfahrten in der Lübecker Innenstadt finden an allen Tagen jeweils bereits vor Ladenschluss (19 Uhr) statt.

Um eine nachhaltige und spürbare Verbesserung des Angebots im touristischen, aber auch im „Jedermannverkehr“ zu erzielen, wurden in den letzten Monaten zwischen den beteiligten Akteuren ÖPNV-Aufgabenträger Lübeck und Ostholstein, Stadtverkehr Lübeck (SL) und Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG) mehrere Konzeptvarianten entwickelt und besprochen. Insbesondere wurde untersucht, ob eine Verdichtung der Linie 40 bis Scharbeutz oder nur bis Timmendorfer Strand umsetzbar ist. Hierbei hat sich eine Verdichtung zum Halbstundentakt auf dem kompletten Linienweg bis Scharbeutz als zu aufwändig herausgestellt. Dies hat den Hintergrund, dass im Linienabschnitt Timmendorfer Strand ZOB – Scharbeutz bereits mit der Linie 5803 des Kreises Ostholstein ein weiterer Linienverkehr vorhanden ist, der zum Dezember-Fahrplanwechsel ohnehin hin zu einem klaren, ganztägigen und ganzjährigen stündlichen Taktangebot zwischen Timmendorfer Strand und Neustadt aufgewertet werden soll.

Da die Fahrpläne beider Linien fahrplansymmetrisch ausgerichtet sind, lässt sich am ZOB in Timmendorfer Strand eine gute Verknüpfung in beide Fahrtrichtungen einrichten, sodass in Kombination der Linien 40 und 5803 im Gesamtkorridor Travemünde – Niendorf – Timmendorfer Strand – Scharbeutz ein angenäherter Halbstundentakt entstehen würde: zum einen direkt und ohne Umstieg mit der Linie 40 und zum anderen mit Umstieg von der Linie 40 auf die Linie 5803 (und umgekehrt).

Die nun vorgelegte Ausweitung der Linie 40 sieht vor:

- Das Angebot auf der Linie 40 montags bis freitags im Abschnitt Travemünde – Niendorf – Timmendorfer Strand auf einen Halbstundentakt zu verdichten (bislang Stundentakt).
- Zusätzlich montags bis freitags zwei neue Fahrmöglichkeiten auf der Linie 40 nach Ladenschluss in Lübeck einzurichten, um so auch noch nach 18:50 (bisher letzte Abfahrt) eine schnelle und umsteigefreie Rückfahrmöglichkeit von der Lübecker Altstadtinsel an die Lübecker Bucht zu schaffen.
- In der Saison von April bis Oktober soll auf dem Abschnitt Travemünde – Niendorf – Timmendorfer Strand auch samstags, sonntags und feiertags ein Halbstundentakt angeboten werden (bislang Stundentakt).
- Zusätzlich werden in der Saison auf dem Abschnitt Lübeck ZOB – Travemünde samstags, sonntags und feiertags zusätzliche Fahrten vormittags und spätnachmittags eingeführt.

Eine Ausweitung des saisonalen Angebots am Wochenende auf das ganze Jahr wäre zwar theoretisch möglich, wird zunächst wird jedoch nicht empfohlen. Es ist die weitere Entwicklung in Richtung Ganzjahrestourismus und die Entwicklung der Fahrgastzahlen und wirtschaftlichen Auswirkungen des neuen Angebots abzuwarten und zu evaluieren, um ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in ein bis zwei Jahren noch nachzusteuern.

Die Ausweitung soll zum Fahrplanwechsel 2022/2023 bzw. in Bezug auf die zusätzlichen Fahrten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit Saisonbeginn 2023 erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:
Der Stadtverkehr kalkuliert für die Leistungsausweitung maximale Mehrkosten bis zu 642.000 EUR pro Jahr. Hiervon erstattet der Kreis Ostholstein der Hansestadt Lübeck anteilig Kosten i. H. v. 254.000 EUR pro Jahr für Betriebskosten, die auf dessen Kreisgebiet anfallen (Abrechnung an der Kreisgrenze), sodass Restkosten bis zu 388.000 EUR (Vollkosten) für die Hansestadt Lübeck verbleiben. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich noch keine finalen Aussagen über den genauen Zugewinn zusätzlicher Fahrgäste machen, sodass mögliche Mehreinnahmen in der Kalkulation noch keine Berücksichtigung finden. Ebenfalls können noch keine Einnahmen, die aus der Umlage des Projektes „Unbeschwert Unterwegs“ entstehen werden, abgeschätzt werden. SL hat für die Kostenkalkulation die maximalen Kilometer im Jahr mit den Kilometerkosten multipliziert. Hinzu kommen noch die Kosten für das Fahr-

personal. Diese werden über die angenommenen Planstunden im Jahr ermittelt und mit den Kostensätzen multipliziert. Auf diese reinen Betriebskosten werden die betrieblichen Verwaltungskosten aufgeschlagen. Hierbei handelt es sich um anteilige Kostensätze z. B. für Vertrieb, Leitstelle, Disposition, Verkehrsaufsicht etc.
Die finanziellen Mittel sind im Produkt 547001 ÖPNV ab dem Jahr 2023 zu ordnen.

Genaue Effekte hinsichtlich eines mit der Angebotsausweitung in Kombination mit „unbeschwert unterwegs“ angestrebten Fahrgastwachstums sind vermutlich erst im Laufe des Jahres 2023 erstmals bestimmbar. Es ist vor dem Hintergrund der Einnahmenaufteilung der Verkehrsunternehmen und der Projektevaluation von „unbeschwert unterwegs“ für 2023 eine umfangreiche Erhebung mit Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen geplant. Hieraus wird SL eine Umlage erhalten, die die zusätzlichen Kosten der Angebotsausweitung voraussichtlich positiv beeinflussen wird – in welchem Umfang ist derzeit nicht genau prognostizierbar.

Zunächst müsste, bevor mögliche Mehreinnahmen generiert werden, die Hansestadt Lübeck allerdings in Vorleistung gehen. Sicherheitsorientiert wird für diesen Beschluss dennoch zunächst der Worst-Case-Fall in Bezug auf die Kosten zugrunde gelegt.

Nach Ansicht des ÖPNV-Aufgabenträgers ist auch im touristischen Bereich ein Angebotsausbau im Sinne der Verkehrswende ein notwendiger Baustein, um Menschen davon zu überzeugen, das eigene Auto stehen zu lassen. Gerade durch ein gutes ÖPNV-Angebot in touristischen Destinationen wird deren Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit noch einmal gesteigert. So bietet das neue Angebotskonzept insbesondere auch Vorteile für die Erreichbarkeit Travemündes sowie eine zusätzliche Flexibilität und Attraktivität für Tagesausflüge von dort in weitere Orte der Lübecker Bucht oder auf die Lübecker Altstadtinsel. Gerade durch die Kombination mit dem geplanten, sehr attraktiven Angebot und der neuen Gültigkeit der „Ostseecard“ im Zuge von „unbeschwert unterwegs“ werden Potential und Synergien als sehr hoch eingeschätzt.
Daneben bietet die Angebotsausweitung durch die Einführung von mehr Fahrmöglichkeiten an der Lübecker Bucht und die Einführung späterer Rückfahrmöglichkeiten auch erhebliche Vorteile im „Jedermannverkehr“.

Begründung der Dringlichkeit
Die Dringlichkeit der VO zur Ausweitung der Linie 40 begründet sich aus den notwendigen betrieblichen Vorlaufzeiten bei unserer Stadtverkehr Lübeck GmbH. Im Einzelnen gibt es hier einige zeitkritischen Punkte, wie die Bereitstellung einer hinreichenden Anzahl an Fahrzeugen (vermutlich ein zusätzlicher Bus, der im Falle eines politisch positiven Beschlusses sehr zeitnah bereitgestellt werden müsste), die Ausbildung bzw. Einarbeitung zusätzlichen Fahrpersonals sowie den Redaktionsschluss des Fahrplans 2022/2023 (Dezemberfahrplanwechsel) im 3. Quartal diesen Jahres.
Für den Fall einer Vertagung der Vorlage oder eines Nichtbeschlusses kann die angedachte Angebotsausweitung der Linie 40 nicht zeitgerecht zum Fahrplanwechsel erfolgen. Zum 1. Januar 2023 startet allerdings die Ostseecard mit erweiterter Gültigkeit („kostenlose“ Nutzung des ÖPNV für Touristen).

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich:5.610 **Anlage zur Vorlage vom 25.05.2022**
Produkt:547001 - Aufgabenträger ÖPNV **VO-Nr.: VO/2022/11156**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2023	2024	2025	2026
Erträge	**254.000,00**	254.000,00	254.000,00	254.000,00
Aufwendungen	**-642.000,00**	-642.000,00	-642.000,00	-642.000,00
Saldo Ergebnisplan	**-388.000,00**	**-388.000,00**	**-388.000,00**	**-388.000,00**
Einzahlungen	**254.000,00**	254.000,00	254.000,00	254.000,00
Auszahlungen	**-642.000,00**	**-642.000,00**	**-642.000,00**	**-642.000,00**
Saldo Finanzplan	**-388.000,00**	**-388.000,00**	**-388.000,00**	**-388.000,00**

2023	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**			Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x		
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2023	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:	547001 000 4482000	Aufgabenträgerschaft Erträge a. Kostenerst. Gemeinden	**254.000,00**
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000 5315000	Aufgabenträgerschaft Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.verb. Untern	**-642.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-388.000,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	547001 000 6482000	Aufgabenträgerschaft Einzahlungen a. Kostenerst. Gemeinden	**254.000,00**
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000 7315000	Aufgabenträgerschaft Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.verb. Untern	**-642.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-388.000,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11168
öffentlich

Lübeck, 01.06.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.06.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Beschluss Variante A: Gemäß Einschätzung der Machbarkeitsstudie, dass eine zweite Straßenverkehrsanbindung Travemündes nicht erforderlich ist, wird diese nicht weiterverfolgt.

Beschluss Variante B: Der Bürgermeister wird beauftragt, eine 2. Straßenverkehrsanbindung Travemündes gemäß der Variante 5 umzusetzen. Die Straßenraumgestaltung der Ivendorfer Landstraße wird dabei zunächst weitgehend beibehalten. Zur Erhöhung der Sicherheit an der Ivendorfer Landstraße werden jedoch die Lücken beim Fuß- und Radweg im Siedlungsbereich Ivendorf geschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmung
2.830 Kurbetrieb Travemünde	Zustimmung
3.370 Feuerwehr	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung
5.691 Lübeck Port Authority	Zustimmung
KWL/Wirtschaftsförderung	Zustimmung
Stadtverkehr Lübeck	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche sind in ihren Belangen nicht im besonderen Maße berührt.

Die Maßnahme ist:		neu
	X	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:

Der Stadtteil Lübeck-Travemünde ist hauptsächlich durch die B 75 von Norden her für den Kfz-Verkehr erschlossen. Die Leistungsfähigkeit der Zufahrtstraße (B75/Gneversdorfer Weg) sowie ihrer und weiterer Knotenpunkte wird in Zukunft durch geplante, teilweise sich bereits im Bau befindende Baugebiete und touristische Projekte (d. h. durch zusätzliche Quell- und Zielverkehre) stärker beansprucht. Daher wurde durch die Lübecker Politik im Rahmen des Beschlusses des Mobilitätskonzeptes Travemünde festgelegt, dass eine mögliche zweite Straßenverkehrsanbindung für den Ortsteil Travemünde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht werden soll.

Ziel ist die Untersuchung/Prüfung einer bedarfsgerechten Anbindung Travemündes, die damit verbundene Verknüpfung mit dem Straßen- und Wegenetz der Hansestadt Lübeck und die Prüfung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden/betroffenen Knotenpunkte sowie die etwaige Entlastungswirkung auf die bestehende Zufahrt. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung hat das Büro Inros und Lackner mit der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. In dieser nun vorliegenden Studie wurden neben der bestehenden Verkehrserschließung fünf Varianten des aktuellen Mobilitätskonzeptes für eine 2. Anbindung des Ortsteils Travemünde untersucht.

Vorgehensweise:

Im ersten Schritt wurde der zu untersuchende Raum abgesteckt und Knotenpunkte sowie mögliche Trassen festgelegt, die hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit betrachtet werden sollen. Für die Untersuchung der Aufgabenstellung wurde ein Verkehrsmodell (MIV) für den Ortsteil Travemünde erstellt. Dabei wurden die verkehrlichen Auswirkungen aller zukünftiger städtebaulichen und gewerblichen Strukturvorhaben gemäß aktuellem Mobilitätskonzept Travemünde berücksichtigt. Modelliert wurde der Ortsteil Travemünde im Bestand, in einem Prognose Nullfall 2035 (Prognoseentwicklung + Mehrverkehr aus den Städtebaulichen Entwicklungen) und die Planfälle der fünf Varianten.

Die Umlegung der Verkehre erfolgte für die Tageswerte (sog. DTV Werte) und die Spitzenstunden. So können die verschiedenen Varianten hinsichtlich Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowie der jeweiligen Verkehrsverteilung im Netz gegenübergestellt werden.

Bei der Bewertung der verschiedenen Varianten wurden folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Mobilitätskonzept Travemünde
- Verkehrsmengen
- Auswirkungen Takt im SPNV
- Bestehende Untersuchungen zur nördlichen Umfahrung des Verbrauchermarktes Travemünder Landstraße/Gneversdorfer Weg
- Eingeschränkte Durchfahrbarkeit des Hafengeländes
- Planfeststellungsbeschluss Hafengüterbahnhof sowie angestrebte Planänderungen (u. a. Bahnhaltepunkt Lübeck-Skandinavienkai - neu)
- Flora/Fauna
- Flächeninanspruchnahme
- Lärmauswirkungen
- Planungsrechtliche Einschätzung
- Tourismusverkehr (saisonal)

Untersuchte Varianten:

- Variante 1:
  - Verkehrsführung über Travemünder Landstraße/Hafen bis Teutendorfer Weg
  - A/B: Untervarianten über Skandinavienkai bzw. Skandinavienallee
- Variante 2: Verkehrsführung über Verbindungsstraße (neu) zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 3: Verkehrsführung über Rönnauer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 4: Verkehrsführung über Teutendorfer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- Variante 5: Verkehrsführung über Ivendorfer Landstraße zwischen B75 und Teutendorfer Weg

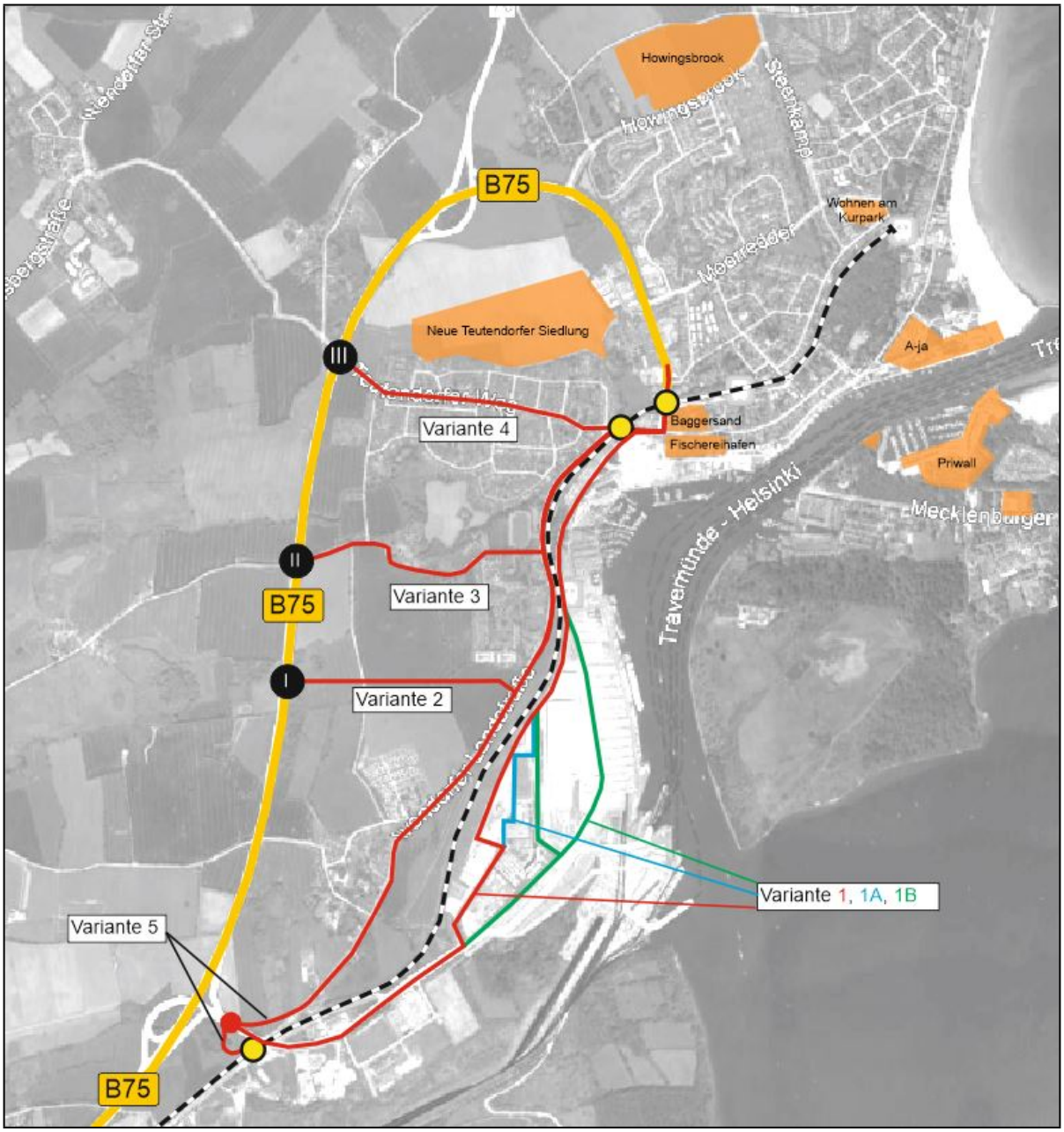


Abbildung 1: Varianten 1 bis 5

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte:

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit wurden folgende Knotenpunkte untersucht und in den verschiedenen Varianten gegenübergestellt:

- KP01: Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße
- KP02: B75 (Gneversdorfer Weg)/Howingsbrook
- KP03: B75 (Gneversdorfer Weg)/Moorredder
- KP04: B75 (Gneversdorfer Weg)/Mühlenberg
- KP05: B75 (Gneversdorfer Weg)/Vogteistraße
- KP06: B 75 Travemünder Landstraße/Torstraße
- KP07: Travemünder Landstraße/Teutendorfer Weg
- KP08: Ivendorfer Landstraße/Teutendorfer Weg
- KP11: K20 Travemünder Landstraße/Travemünder Landstraße



Abbildung 2: untersuchte Knotenpunkte

Knotenpunkte	Bestand	Prognose Nullfall	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
KP01	B	B	C	B	B	B	-
KP02	A	B	B	B	B	B	B
KP03	D	F D	F D	F D	F D	F D	F D
KP04	-	C	B	B	B	B	B
KP05	B	D	E D	D	D	E D	D
KP06	D	D	B	B	B	B	B
KP07	B	C	C	B	B	A	A
KP08	B	C	B	C	C	A	C
KP11	A	B	B	A	A	A	A

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

A	B	C	D	E	F

Tabelle 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs der einzelnen Knotenpunkte

Im Prognose Nullfall sowie den Varianten 1 bis 5 wird der Knotenpunkt KP03 (Gneversdorfer Weg/Moorredder) mit der Qualitätsstufe F bewertet. An diesem Knotenpunkt sind in jedem Fall bauliche Anpassungen sowie Anpassungen an den Signalzeitenplänen nötig, um eine ausreichende Qualitätsstufe zu erreichen. Eine ausreichende Qualitätsstufe des Knotenpunktes KP05 (Gneversdorfer Weg/Vogteistraße) kann durch eine Signalisierung erreicht werden.

Auswertung der Varianten:

Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten (verkürzte Darstellung):

	Vorteile	Nachteile
Variante 1	• Größte verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75) • Geringer baulicher Aufwand für Erstellung der Trasse • Geringster Konflikt mit Wohnbebauung	• Betriebsabläufe auf dem Hafengelände massiv gestört – Funktionsfähigkeit des Skandinavienkais wird in Frage gestellt • Derzeit nicht genehmigungsfähig (ISPS Bereich) • Hafenersatzfläche erforderlich
Variante 2	• Führung des Verkehrs entlang abgerückter Wohnbebauung • Trasse weit südlich, dadurch mehr Aufteilung der Verkehre	• Sehr hoher Aufwand und Kosten (neue Anbindung an die B75, Straßenneubau, Anbindung an Ivendorfer Landstraße, Grunderwerb • Erhebliche Konflikte mit dem Landschaftsschutz
Variante 3	• Weitgehende Nutzung vorhandener Wegeführung	• Hoher Aufwand (Ausbau des Rönnauer Weges, Grunderwerb, Anbindung an die B75 • Konflikte mit Wohnbebauung und Landschaftsschutz
Variante 4	• Vergleichsweise geringer Aufwand (vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend)	• Zusätzlicher Verkehr durch Wohngebiet • Verkehrsumverteilung eher gering • Neue Anbindung an die B75 und Grunderwerb erforderlich
Variante 5	• Große verkehrliche Wirkung (Umverteilung von B75) • Vergleichsweise geringer Aufwand	• Neue Anbindung an die B75, Knotenpunktausbau und Grunderwerb erforderlich • Verbindung Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße entfällt (Bahnübergang) • Neue Linienführung ÖPNV erforderlich • Mehrverkehr in Ortslage Ivendorf

Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Varianten

Empfehlung:

Die Verwaltung schließt sich der Empfehlung der Gutachter an. Aus absehbarer verkehrlicher Sicht ist keine 2. Anbindung erforderlich. Eine ausreichende Verkehrsqualität an den betrachteten Knotenpunkten kann durch entsprechende Maßnahmen auch im Bestand gewährleistet werden. Darüber hinaus verfügt die B75/Gneversdorfer Weg über ausreichend Streckenkapazitäten.

Sollte dennoch eine bauliche Ausführung einer Variante erfolgen, so sollte berücksichtigt werden, dass aus Berechnungen des Verkehrsmodells hervorgeht, dass je weiter die Trasse nach Norden rückt, desto geringer die umgelegten Verkehre. Daher wird die Variante 5 favorisiert.

Variante 1 kann aufgrund der massiv negativen Auswirkungen auf den Hafenbetrieb und den daraus folgenden Aufwendungen für die Schaffung von Ersatzflächen nicht empfohlen werden. Variante 2 wird mit Blick auf die Durchschneidung des freien Landschaftsraums und die hohen direkten Kosten ebenfalls kritisch beurteilt. Gleiches gilt für die Variante 3, wobei hier sowohl die Vor- als auch die Nachteile geringer ausfallen als bei Variante 2. Variante 4 wird aufgrund der geringen Entlastungseffekte kritisch beurteilt – bei dennoch negativen Effekten auf die Teutendorfer Siedlung.

Bei Umsetzung der Variante 5 ist eine Anpassung des Linienbusverkehrs erforderlich, da die Verbindung Travemünder Landstraße/Ivendorfer Landstraße entfällt und die Linie 33 auf die B75 verlagert werden müsste, wodurch im weiteren Verlauf mehrere Haltestellen nicht bedient werden können. Hier müsste bei Beschluss der Variante seitens des Stadtverkehrs und des Aufgabenträgers ein Konzept erstellt werden, wie eine Verschlechterung der Bedienung vermieden werden kann. Ggf. entstehende Mehrkosten sind dabei nicht auszuschließen.

Die Ivendorfer Landstraße sollte zunächst nicht ausgebaut werden. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bzw. auch zur Geschwindigkeitsbeschränkung sollten erhalten bleiben. Ebenso die Tempo 30 Beschilderung. Da bei der Umsetzung der Variante 5 die Verkehrsmengen auf der Ivendorfer Landstraße zunehmen, sollte der Lückenschluss des Geh-/Radweges auf der westlichen Seite der Ivendorfer Landstraße im Siedlungsbereich Ivendorf erfolgen, um die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrende zu erhöhen.

Anlagen:

1 – Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde

Senatorin Joanna Hagen

Vorhaben:

Machbarkeitsstudie Anbindung Travemünde

Auftraggeber:

Hansestadt Lübeck
Stadtplanung und Bauordnung
Mühlendamm 12
23552 Lübeck

Auftragnehmer:

INROS LACKNER SE
Rosa-Luxemburg-Straße 16
18055 Rostock

IL-Auftrags-Nr.:
2021-0301

Rostock, den 16.05.2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Anlagenverzeichnis 5
Abbildungs- & Tabellenverzeichnis 8
Abkürzungsverzeichnis 10
Quellenverzeichnis 11
1 Allgemeines 12
1.1 Veranlassung 12
1.2 Aufgabenstellung 13
1.3 Leistungsumfang 13
1.4 Grundlagen 14
1.5 Methodik – Verkehrsmodell 15
2 Bestandsanalyse 2021 17
2.1 Allgemeine Verkehrliche Situation 17
2.1.1 Geplante Straßenbaumaßnahmen 17
2.1.2 Staubetrachtung Bahnübergänge 18
2.1.3 Taktverdichtung SPNV 18
2.1.4 Tourismusverkehr Einschätzung 19
2.1.5 Querung von Schienenverkehrsanlagen 19
2.2 Verkehrsmengen 19
2.3 Leistungsfähigkeiten Planfall Analyse 2021 22
2.3.1 Knotenpunkte 22
2.3.2 Anbaufreie Strecke B75 23
2.3.3 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 24
3 Prognose-Nullfall 2035 25
3.1 Verkehrsmengen 25
3.2 Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall 2035 26
3.2.1 Knotenpunkte / Anbaufreie Strecke B75 26
3.2.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 27
3.2.3 Auswirkungen Flora / Fauna 27
3.2.4 Flächeninanspruchnahme 28
3.2.5 Bautechnischer Aufwand 28
3.2.6 Kosten 28
4 Prognose-Planfall 2035 29

4.1 Variante 1 – K20 / Travemünder Landstraße / Hafen 31
4.1.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 1 33
4.1.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 33
4.1.3 Auswirkungen Flora / Fauna 34
4.1.4 Flächeninanspruchnahme 35
4.1.5 Bautechnischer Aufwand 35
4.1.6 Kosten 35
4.2 Variante 1A / B 35
4.2.1 Auswirkungen Flora / Fauna 36
4.2.2 Flächeninanspruchnahme 36
4.2.3 Bautechnischer Aufwand 36
4.2.4 Kosten 37
4.2.5 Gesamtbewertung Varianten 1, 1A & 1B 37
4.3 Variante 2 – B75 / Planstraße / K2 38
4.3.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 2 39
4.3.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 39
4.3.3 Auswirkungen Flora / Fauna 40
4.3.4 Flächeninanspruchnahme 40
4.3.5 Bautechnischer Aufwand 41
4.3.6 Kosten 42
4.3.7 Gesamtbewertung 42
4.4 Variante 3 – B75 / Rönnauer Weg / Ivendorfer Landstraße 43
4.4.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 3 44
4.4.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 44
4.4.3 Auswirkungen Flora / Fauna 45
4.4.4 Flächeninanspruchnahme 45
4.4.5 Bautechnischer Aufwand 46
4.4.6 Kosten 46
4.4.7 Gesamtbewertung 46
4.5 Variante 4 – B75 / K30 Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße 48
4.5.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 4 49
4.5.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten 49
4.5.3 Auswirkungen Flora / Fauna 50
4.5.4 Flächeninanspruchnahme 50
4.5.5 Bautechnischer Aufwand 51

4.5.6 Kosten....51
4.5.7 Gesamtbewertung....51
4.6 Variante 5 – B75 / K2 Ivendorfer Landstraße....53
4.6.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 5....54
4.6.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten....54
4.6.3 Auswirkungen Flora / Fauna....55
4.6.4 Flächeninanspruchnahme....56
4.6.5 Bautechnischer Aufwand....56
4.6.6 Kosten....56
4.6.7 Gesamtbewertung....57
5 Variantenabwägung / Vorzugsvariante....58
5.1 Beschreibung Bewertungsmatrix....58
5.2 Abwägung – Vorzugsvariante....58

Anlagenverzeichnis

Anlage 01 Übersichtskarte DTV Analyse 2021……2

Anlage 02 Verkehrsmengensteigerung P0 2035……4

Anlage 03-0 DTV Netzkalkulation P0……6
Anlage 03-1 DTV Netzkalkulation P1……7
Anlage 03-2 DTV Netzkalkulation P2……8
Anlage 03-3 DTV Netzkalkulation P3……9
Anlage 03-4 DTV Netzkalkulation P4……10
Anlage 03-5 DTV Netzkalkulation P5……11

Anlage 04-1 DTV Differenznetz P1-P0……13
Anlage 04-2 DTV Differenznetz P2-P0……14
Anlage 04-3 DTV Differenznetz P3-P0……15
Anlage 04-4 DTV Differenznetz P4-P0……16
Anlage 04-5 DTV Differenznetz P5-P0……17

Anlage 05-0 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Planfall Analyse 2021……19
Anlage 05-1 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose-Nullfall P0 2035……20
Anlage 05-2 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P1 2035……21
Anlage 05-3 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P2 2035……22
Anlage 05-4 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P3 2035……23
Anlage 05-5 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P4 2035……24
Anlage 05-6 Übersicht Leistungsfähigkeiten – Prognose Planfall P5 2035……25

Anlage 06-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – Planfall Analyse 2021……27
Anlage 06-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – Planfall Analyse 2021……28
Anlage 06-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – Planfall Analyse 2021……29
Anlage 06-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – Planfall Analyse 2021……30
Anlage 06-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – Planfall Analyse 2021……31
Anlage 06-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – Planfall Analyse 2021……32
Anlage 06-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – Planfall Analyse 2021……33
Anlage 06-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – Planfall Analyse 2021……34
Anlage 06-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – Planfall Analyse 2021……35
Anlage 06-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – Planfall Analyse 2021……36

Anlage 07-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P0 2035……38
Anlage 07-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P0 2035……39
Anlage 07-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P0 2035……40
Anlage 07-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P0 2035……41
Anlage 07-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P0 2035……42
Anlage 07-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P0 2035……43
Anlage 07-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P0 2035……44
Anlage 07-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P0 2035……45
Anlage 07-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P0 2035……46
Anlage 07-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P0 2035……47

Anlage 08-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P1 2035.....49
Anlage 08-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P1 2035.....50
Anlage 08-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P1 2035.....51
Anlage 08-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P1 2035.....52
Anlage 08-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P1 2035.....53
Anlage 08-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P1 2035.....54
Anlage 08-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P1 2035.....55
Anlage 08-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P1 2035.....56
Anlage 08-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P1 2035.....57
Anlage 08-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P1 2035.....58

Anlage 09-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P2 2035.....60
Anlage 09-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P2 2035.....61
Anlage 09-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P2 2035.....62
Anlage 09-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P2 2035.....63
Anlage 09-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P2 2035.....64
Anlage 09-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P2 2035.....65
Anlage 09-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P2 2035.....66
Anlage 09-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P2 2035.....67
Anlage 09-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P2 2035.....68
Anlage 09-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P2 2035.....69

Anlage 10-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P3 2035.....71
Anlage 10-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P3 2035.....72
Anlage 10-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P3 2035.....73
Anlage 10-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P3 2035.....74
Anlage 10-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P3 2035.....75
Anlage 10-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P3 2035.....76
Anlage 10-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P3 2035.....77
Anlage 10-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P3 2035.....78
Anlage 10-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P3 2035.....79
Anlage 10-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P3 2035.....80

Anlage 11-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P4 2035.....82
Anlage 11-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P4 2035.....83
Anlage 11-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P4 2035.....84
Anlage 11-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P4 2035.....85
Anlage 11-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P4 2035.....86
Anlage 11-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P4 2035.....87
Anlage 11-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P4 2035.....88
Anlage 11-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P4 2035.....89
Anlage 11-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P4 2035.....90
Anlage 11-10 Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P4 2035.....91

Anlage 12-1 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP01 – P5 2035…….....93
Anlage 12-2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP02 – P5 2035…….....94
Anlage 12-3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP03 – P5 2035…….....95
Anlage 12-4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP04 – P5 2035…….....96
Anlage 12-5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP05 – P5 2035…….....97
Anlage 12-6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP06 – P5 2035…….....98
Anlage 12-7 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP07 – P5 2035…….....99
Anlage 12-8 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP08 – P5 2035…….....100
Anlage 12-9 Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP11 – P5 2035…….....101
Anlage 12-10 .Leistungsfähigkeitsuntersuchung B75 – P5 2035…….....102

Anlage 13 Abwägungsmatrix P0 – P5 2035…….....104

Abbildungs- & Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtskarte Untersuchungsgebiet 12
Abbildung 2 Netzbedeutende Knotenpunkte zur weiteren Untersuchung 15
Abbildung 3 Auszug Verkehrsmengen – Bestand 2021 20
Abbildung 4 Verkehrsverteilung – Erschließung OT Travemünde im Bestand 21
Abbildung 5 Verkehrsmengensteigerung mit städtebaulichen Vorhaben bis 2035 25
Abbildung 6 Auszug DTV-Belastung Prognose Nullfall 2035 (P0) 26
Abbildung 7 Varianten 1 bis 5, 2. Anbindung OT Travemünde 30
Abbildung 8 Variante 1 (rot) 32
Abbildung 9 Logistik- / Umschlagsbeziehungen innerhalb des Hafenbereiches / ISPS-Bereiches 32
Abbildung 10 Planung KP03 (Quelle: T+T-Verkehrsmanagement GmbH) 34
Abbildung 11 Untervarianten 1A (blau) und 1B (grün) 36
Abbildung 12 Variante 2 (rot) 38
Abbildung 13 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH) 40
Abbildung 14 Systemskizze links- bzw. rechtsliegende Trompete (nach RAL) 41
Abbildung 15 Variante 3 (rot) 43
Abbildung 16 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH) 45
Abbildung 17 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL) 46
Abbildung 18 Variante 4 (rot) 48
Abbildung 19 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH) 50
Abbildung 20 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL) 51
Abbildung 21 Variante 5 (rot) 53
Abbildung 22 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement Gmbh) 55
Abbildung 23 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL) 56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für Knotenpunkte 22
Tabelle 2 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für anbaufreie Strecken.....23
Tabelle 3 Übersichtstabelle QSV Analyse 2021.....24
Tabelle 4 Übersichtstabelle QSV P0.....27
Tabelle 5 Übersichtstabelle QSV P1.....33
Tabelle 6 Übersichtstabelle QSV P2.....39
Tabelle 7 Übersichtstabelle QSV P3.....44
Tabelle 8 Übersichtstabelle QSV P4.....49
Tabelle 9 Übersichtstabelle QSV P5.....54

Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeber
B75	Bundesstraße 75
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BÜSTRA	Bahnübergangssteuerungsanlage
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres
FB	Fachbereich
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FLSA	Fußgängerlichtsignalanlage
Fz	Fahrzeug
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
IV	Individualverkehr
ISPS	engl.: International Ship and Port Facility Security Code (deutsch: Internat. Übereinkommen für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen)
K 2	Kreisstraße 2
Kfz	Kraftfahrzeuge
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OT	Ortsteil
Pkw	Personenkraftwagen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
SOLAS	engl.: International Convention for the Safety of Life at Sea deutsch: Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinie Lichtsignalanlagen
SH	Schleswig-Holstein

Quellenverzeichnis

[1] Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC [*BOSSERHOFF*].

[2] Mobilitätskonzept Travemünde, Anlage 2 „Pkw-Verkehr – Bestand und Prognose“ *[Hansestadt Lübeck, 2015]*

[3] Verkehrsuntersuchung Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung in Lübeck-Travemünde [T+T Verkehrsmanagement GmbH, 2017 – 2021]

[4] Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) [FGSV, 2012]

[5] Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) [FGSV, 2015]

[6] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [FGSV, 2015]

[7] Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) [FGSV, 2006]

[8] Verkehrsuntersuchung „Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg nördlich der Eisenbahngleise“ [Hansestadt Lübeck, 2019]

[9] Verkehrstechnische Untersuchung Erschließung B-Plan 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ [IB Masuch & Olbrisch, 2016]

[10] Hafenentwicklungsplan Lübeck 2030 [Lübeck Port Authority, 2020]

1 Allgemeines

1.1 Veranlassung

Die Hansestadt Lübeck wurde von der Lübecker Bürgerschaft beauftragt, für den Stadtteil Travemünde die Machbarkeit einer zusätzlichen Ortszufahrt zu prüfen. Der Stadtteil Lübeck Travemünde ist hauptsächlich durch die B 75 von Norden her für den Kfz-Verkehr erschlossen (s. Abbildung 1).



Abbildung 1 Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte an der Zufahrtstraße wird in Zukunft durch geplante, teilweise sich bereits im Bau befindende Baugebiete und touristische Projekte (d.h. durch zusätzliche Quell- und Zielverkehre) stärker beansprucht. Daher wurde durch die Lübecker Politik im Rahmen des Beschlusses des Mobilitätskonzeptes Travemünde festgelegt, dass eine mögliche zweite Straßenverkehrsanbindung für den Ortsteil Travemünde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht werden soll.

1.2 Aufgabenstellung

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden unter anderem folgende *Rahmenbedingungen* berücksichtigt:

- Das vorhandene Mobilitätskonzept Travemünde 2019
- Der Hafenentwicklungsplan Lübeck 2030
- Verkehrsmengen
    - Verkehrsverteilung Bestand / Planung bei den verschiedenen Varianten
    - Leistungsfähigkeit bestimmter Knotenpunkte Vorher / Nachher bei den verschiedenen Varianten
- Auswirkungen 30- bzw. 15 min Takt im SPNV:
    - Wird der Kfz-Verkehr reduziert?
    - Auswirkung auf Rückstau des Kfz-Verkehrs an den Bahnübergängen

- Bestehende Untersuchungen zur nördlichen Umfahrung des Verbrauchermarktes Travemünder Landstraße / Gneversdorfer Weg
- Eingeschränkte Durchfahrbarkeit des Hafengeländes
- In dem Zusammenhang: Planfeststellungsbeschluss Hafengüterbahnhof sowie angestrebte Planänderungen (u. a. Bahnhaltepunkt Lübeck-Skandinavienkai -neu)
- Flora / Fauna
- Flächeninanspruchnahme
- Lärmauswirkungen
- Planungsrechtliche Einschätzung
- Ggf. Tourismusverkehr (saisonal)

Ziel ist die Untersuchung / Prüfung einer bedarfsgerechten Anbindung Travemündes, die damit verbundene Verknüpfung mit dem Straßen- und Wegenetz der Hansestadt Lübeck und die Prüfung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden / betroffenen Knotenpunkte. Dafür werden neben der bestehenden Verkehrserschließung 5 Varianten des aktuellen Mobilitätskonzeptes für eine 2. Anbindung des OT Travemünde untersucht.

1.3 Leistungsumfang

Die folgenden Leistungen sind zu erbringen:

- Analyse der Ausgangslage und Erstellung einer Prognose unter Berücksichtigung der oben genannten Rahmenbedingungen
- Umlegung der Prognose auf das Bestandsnetz samt Überprüfung der daraus resultierenden Leistungsfähigkeit (siehe auch Randbedingungen)
- Prüfung der im Mobilitätskonzept aufgeführten möglichen Korridore hinsichtlich der Umsetzbarkeit sowie des Kosten- / Nutzenverhältnisses
- Prüfung, ob ein weiterer Korridor in Frage kommt
- Grobe technische Prüfung der Umsetzbarkeit aller Varianten
- Grobkosten-Ermittlung (Aufwand) sowie Nutzen-Ermittlung aller Varianten
- Abwägung aller untersuchten Varianten auf Basis einer Multi-Kriterien-Bewertung, sowie Empfehlung einer Trasse
- Aufzeigen von eventuell benötigten privaten Flächen
- Aufzeigen der weiteren Planungsschritte samt überschlägigem Zeitplan im Sinne eines Weges zur Umsetzung

- Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Taktzeiten im Bahnverkehr auf das Vorhaben (s. o.)

1.4 Grundlagen

Die Bearbeitung basiert auf den nachfolgend aufgeführten Grundlagen:

- DTV-Karte Travemünde Planfall 2021, Hansestadt Lübeck
- Verkehrsbelastungszahlen aus Verkehrserhebungen für Morgen-, und Abendspitze sowie Tagesverkehr der Knotenpunkte
    - KP01: Travemünder Landstraße / Ivendorfer Landstraße LSA + BÜ
    - KP02: B75 (Gneversdorfer Weg) / Howingsbrook LSA
    - KP03: B75 (Gneversdorfer Weg) / Moorredder LSA
    - KP04: B75 (Gneversdorfer Weg) / Mühlenberg Vorfahrtgeregelt
    - KP05: B75 (Gneversdorfer Weg) / Vogteistraße Vorfahrtgeregelt
    - KP06: B 75 / Travemünder Landstr. /Torstraße LSA
    - KP07: Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg LSA
    - KP08: Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg Vorfahrtgeregelt
    - KP11: K20 Travemünder L-Str. / Travemünder L-Straße Vorfahrtgeregelt
- Prognose von Verkehrszuwächsen (Verkehrserzeugung) aufgrund von städtebaulichen Entwicklungen in Travemünde, aus dem *Mobilitätskonzept Travemünde*
- Verkehrstechnische Unterlagen, inkl. Lageplan des AG:
    - KP06: LSA Nr. 23, B75 (Gneversdorfer Weg) / Travemünder Landstraße
    - KP07: LSA Nr. 137, Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg
    - KP03: LSA Nr. 148, B75 / Mooredder
    - KP14: LSA Nr. 267, K20 / Henry-Koch-Straße
- Verkehrsuntersuchung *Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung* in Lübeck-Travemünde.
- Verkehrsuntersuchung *Auf dem Baggersand / Hafenquartier* in Lübeck-Travemünde.
- Kartographische Darstellungen des Untersuchungsgebietes
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV, 2006.
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL), FGSV, 2012.
- Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA), FGSV, 2015.
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015), FGSV, 2015.

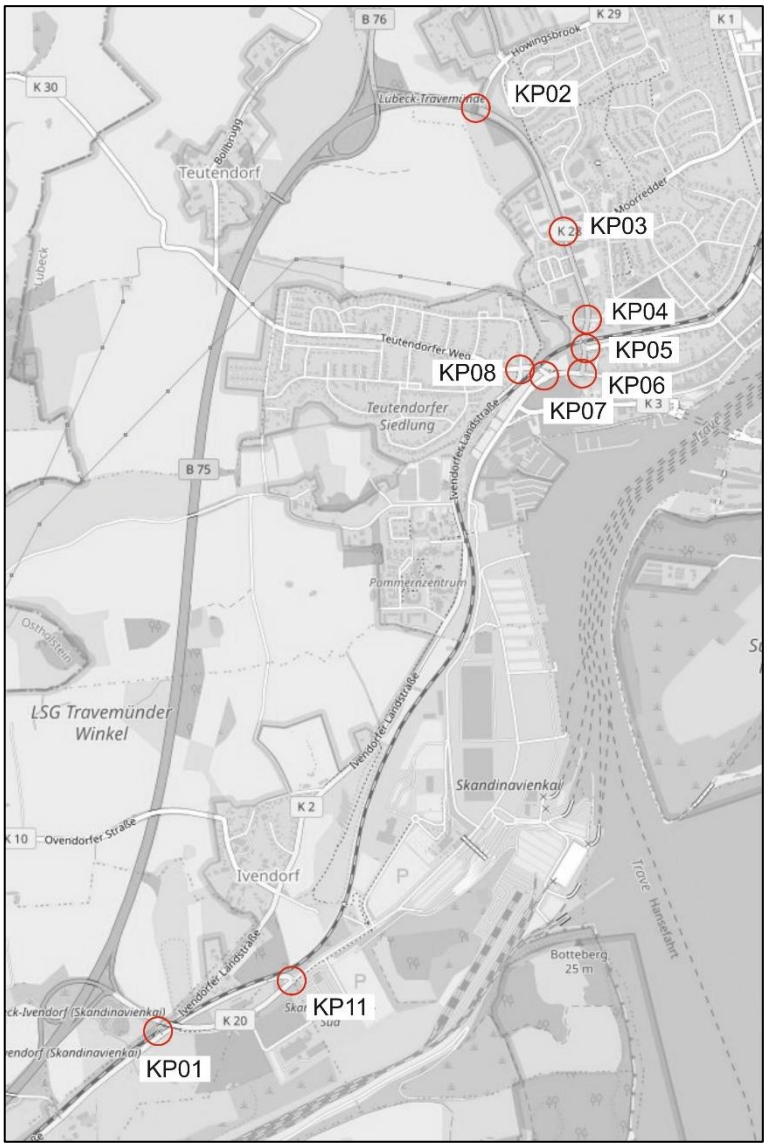


Abbildung 2 Netzbedeutende Knotenpunkte zur weiteren Untersuchung

1.5 Methodik – Verkehrsmodell

Eine wesentliche Grundlage der Untersuchung stellen die Verkehrsdaten dar. Für die weitere Untersuchung wurden die Zähldaten des AG übernommen, die den Planfall Analyse 2021 abbilden. Aus einer Knotenpunktmenge wurde eine Auswahl in Abstimmung mit dem AG vorgenommen, die eine bedeutende Netzfunktion besitzen und für die weiteren Untersuchungen hinsichtlich des Bedarfsnachweises einer 2. Anbindung des OT Travemünde und für den Vergleich der Varianten erforderlich sind.

Da für eine ausreichende Ermittlung der Verkehrsqualität der einzelnen Varianten eine plausible Verkehrsprognose ermittelt werden muss, soll die Verkehrsverteilung nach einem Verkehrsmodell erfolgen. Das bestehende Modell der Hansestadt ist veraltet und für eine weitere Nutzung nicht geeignet. In gemeinsamer Abstimmung wurde festgelegt, ein vereinfachtes VISUM-Netzmodell anhand der vorhandenen Daten, bestehend aus Zählungen und vorlaufenden Untersuchungen, zu erstellen.

In der Modellierung wurden alle zukünftigen städtebaulichen und gewerblichen Strukturvorhaben gemäß aktuellem Mobilitätskonzept der Hansestadt berücksichtigt. Die erforderliche Plausibilitätsprüfung ist Bestandteil der Planung.

Die Modellierung beinhaltet die Planfälle Prognose-Nullfall 2035 (allgemeine Prognoseentwicklung + Verkehre aus der städtebaulichen Entwicklung) und die Prognose-Planfälle der Varianten 1 bis 5. Die Verkehrsverteilung erfolgte im Wesentlichen nach den Anteilswerten des Bestandes. Die Spitzenstundenwerte wurden nach den Anteilswerten der Verkehrsanalyse bzw. mit 10% des DTV der Prognoseplanfälle ermittelt. Auf dieser Grundlage werden die Leistungsfähigkeitsprüfungen der betreffenden Knotenpunkte durchgeführt. Die Verkehrsmengennetze der einzelnen Planfälle können den Anlagen 03-0 bis 03-5 entnommen werden.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgte anhand der Zähldaten des AG. Im Verkehrsmodell sind die DTV-Werte abgebildet, so dass das Modell auf die gezählten DTV-Werte kalibriert wurde. Dies wurde in Iterationsschritten durchgeführt. Da die Grundlagendaten schon älter sind, zumindest aber das Verkehrsverhalten innerhalb Travemündes ausreichend abbildet, spiegelt das nun kalibrierte Modell die Ist-Situation in Travemünde zufriedenstellend wider. Somit können auf diesem Ist-Zustand der Planungs-Nullfall als auch die Planfälle aufgebaut werden und die Verkehrsverlagerungen abgeleitet werden.

2 Bestandsanalyse 2021

2.1 Allgemeine Verkehrliche Situation

Der Lübecker Stadtteil Travemünde ist strukturell wesentlich von Wohnbebauung, Tourismus und Hafenwirtschaft geprägt. Der Stadtteil wird verkehrlich über Straßen, Eisenbahnanlagen und den Hafen erschlossen, wobei der Hauptanteil der Verkehrsleistung des MIV mittels Kfz erbracht wird. Die straßenseitige Anbindung Travemündes wird durch die leistungsfähigen Bundesstraßen B75 und B76 mit kurzen Wegen bis zum Autobahnnetz in guter Qualität gewährleistet. Aktuelle Planungen der Stadt Lübeck sehen städtebauliche, hafenwirtschaftliche und touristische Entwicklungen des Stadtteils vor, wodurch die Anforderungen an die Verkehrserschließung steigen.

In konkreter Vorbereitung bzw. Umsetzung befinden sich die Wohngebiete *Howingsbrook, Neue Teutendorfer Siedlung, Baggersand / Fischereihafen* und *Pommernzentrum*.

Der sich daraus entwickelnde Mehrverkehr wurde in der aktuellen Prognoseberechnung (Prognose-Nullfall) berücksichtigt. Nach Ermittlungen der Verwaltung ist dieser (unter punktuellen Anpassungen) über das Bestandsnetz abwickelbar. Weitere Entwicklungen des Stadtteils werden hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Straßen bei Verkehrszunahme von der Stadtverwaltung kritisch gesehen, sodass in der Politik von der Notwendigkeit einer zweiten Anbindung Travemündes ausgegangen wird.

2.1.1 Geplante Straßenbaumaßnahmen

Im Ergebnis vorlaufender Untersuchungen (i.W. VU) gemäß Mobilitätskonzept 2019 wurden einige Schwachstellen der Verkehrsanlagen insbesondere an höher belasteten Knotenpunkten untersucht und verbessernde Maßnahmen festgelegt.

VU Schaffung Verbindungs-Spange Gneversdorfer Weg - Teutendorfer Weg ***[8]***

- Die erhoffte Verbesserung des Verkehrsablaufs incl. Entlastung der Knotenpunkte KP05 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße, KP07 Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße konnte in der angefertigten VU nicht nachgewiesen werden (s. entsprechende VU). Aus Gründen fehlender verkehrlicher Verbesserungseffekte, naturschutzrechtlicher und kostentechnischer Bedingungen - und der daraus resultierenden fehlenden Notwendigkeit - wird im Fazit der VU der Bau der Spange nicht empfohlen.
- Insofern wird die Maßnahme in den weiteren Untersuchungen nicht berücksichtigt

VU Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung in Lübeck-Travemünde ***[3]***

- Herstellung der mangelhaften Leistungsfähigkeit des KP03 durch Änderungen an der Spuraufteilung /Verkehrsführung incl. LSA-Programmänderungen und geringem Ausbau

Forderung und Festlegung der Ausstattung der Bahnübergänge Gneversdorfer Weg und Travemünder Landstraße mit BÜSTRA-Anlagen ***[2]***

- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch BÜSTRA-Anlagen steht im starken Widerspruch zur deutlich abnehmenden Leistungsfähigkeit der anliegenden Knotenpunkte, da die längeren Schließzeiten einer BÜSTRA die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs sinken lassen
- Es wird eine Prüfung der Festlegung empfohlen

2.1.2 Staubetrachtung Bahnübergänge

Im Untersuchungsraum befinden sich 3 höhengleiche Bahnübergänge, deren kreuzende Straßen dem Lübecker Straßenhauptnetz zugeordnet werden. Die in der unmittelbaren Nähe der Bahnübergange betroffenen Knotenpunkte weisen derzeit eine tägliche Belastung von ca. 11 TKfz im Norden (KP04 / 05; 07 / 08) und 3,5 TKfz im Süden (KP01) aus. Die DB betreibt über NAH.SH 2 Personenzüge RB86 und RE8 täglich im 1-Stundentakt, d.h. 2 Schrankenschließungen pro Stunde.

Für die Staubetrachtung wird zur Veranschaulichung und Beispielkalkulation der Bahnübergang (i.W. BÜ) auf der B75 (Gneversdorfer Weg) herangezogen. Aus den Zähldaten des Bestandes lassen sich die Verkehrsmengen entnehmen, die auf den BÜ treffen.

Eckdaten der Berechnung:

Verkehrsmenge von Süden kommend:	407 Kfz/h (S)
Verkehrsmenge von Norden kommend:	502 Kfz/h (N)
Angenommene Schließzeit des BÜ:	2 min
Schließereignisse pro Stunde:	2 (Hin- und Rückfahrt eines Zuges je h)

Fahrzeuge/Minute:

407 Kfz/h ÷ 60 min/h	=	6,8 Kfz/min (S)
502 Kfz/h ÷ 60 min/h	=	8,4 Kfz/min (N)

Staubildung$_{2min}$:

6,8 Kfz/min × 2 min	=	13,6 Kfz je Schrankenschließereignis (S)
8,4 Kfz/min × 2min	=	16,8 Kfz je Schrankenschließereignis (N)

Rückstaulängen:

Zur fortführenden Kalkulation wurden die Kfz je Schließereignisse aufgerundet.

14 Kfz × 6m/Fzg	=	84 m (S)
17 Kfz × 6m/Fzg	=	102 m (N)

Die Berechnungen zeigen, dass bei einem Schrankenschließereignis zur Spitzenstunde Rückstaulängen von ca. 84 m im Süden bzw. 102 m im Norden des BÜs entstehen können.

Südlich des BÜs stehen dem Kfz-Verkehr ca. 110m für die Rückstaulänge zur Verfügung. Der KP06 wird nicht überstaut.

Nördlich des BÜs wird der KP04 überstaut. Diese Überstauung ist nur von kurzer Dauer und kann nach der Öffnung des BÜs etwa in der gleichen Zeit des Stauaufbaus wieder abgebaut werden.

Der aktuell stündliche Takt des SPNV gestaltet sich unkritisch, da die Schrankenschließereignisse keine zeitliche Überlagerung bekommen können.

2.1.3 Taktverdichtung SPNV

Forderungen der Hansestadt Lübeck an das Land Schleswig-Holstein zum Aufbau einer Regio-S-Bahn Lübeck sehen einen ganztägigen und gleichzeitig ganzjährigen Halbstundentakt vor, mit

perspektivischer Verdichtung auf einen Viertelstundentakt. Die NAH.SH plant zunächst eine partielle Taktverdichtung des SPNV ab dem Fahrplanwechsel 2022/2023. Die ab 12/2022 geplanten Angebotsverbesserungen sollen mit Hilfe neuer Triebfahrzeuge, punktuellem Halbstundentakt montags bis freitags morgens und nachmittags (bislang: nur Stundentakt) sowie Halbstundentakt samstags, sonntags, feiertags in der Saison (bislang: nur Stundentakt) und anzahlmäßig erhöhter Direktverbindungen nach Hamburg realisiert werden. Der 30 Min-Takt zieht eine Verdopplung der Schrankenschließereignisse nach sich. Laut NAH.SH werden sich die Einzelschließzeiten durch technische Verbesserungen halbieren und damit die Summe je Stunde gleichbleiben. Insofern würde sich die Rückstauverhältnisse nicht ändern (s. Abschnitt 2.1.2).

Die zukünftig verbesserte schienengebundene Anbindung Travemündes steht dem eventuellen Bedarf einer 2. Anbindung an das übergeordnete Straßennetz entgegen. Das Gutachten „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“ des Landes Schleswig-Holstein zeigt, dass eine Steigerungsmöglichkeit von täglich 2.100 auf 4.200 Fahrgäste mit der Takt-verdichtung zum ganztägigen und ganzjährigen Halbstundentakt möglich ist. Demnach kann davon ausgegangen werden, dass sich der Modal Split zugunsten des SPNV verändert.

2.1.4 Tourismusverkehr Einschätzung

Der Tourismus in Travemünde stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar mit starkem Entwicklungspotential. Das hauptsächliche Verkehrsmittel der Urlauber ist bei moderater Veränderung immer noch das Auto. Insofern erhöht sich die Straßenverkehrsmenge insbesondere in den Sommermonaten im Tagesverkehr um ca. 20%, was nicht per se zu einer Überlastung des Straßennetzes führt. Für eine belastbare Beurteilung der Verkehrsverhältnisse ist die Verteilung des Verkehrs der verschiedenen Nutzergruppen über den Tag entscheidend. Die größte Verkehrsspitze in einem kleinen Zeitbereich von 1 bis 2 Stunden bildet auch in Travemünde immer noch der morgendliche Berufsverkehr, während der touristische Verkehr sehr viel später einsetzt und sich relativ gleichmäßig über den Tag verteilt. Dabei können auch kurzzeitige, stockende und auch stauende Verhältnisse auftreten, die den Verkehrsablauf insgesamt nicht maßgeblich stören. Die Entwicklung in Richtung Änderung des Modal Split zugunsten ÖPNV- und Fahrradnutzung wird in den Planungen und Maßnahmen der Hansestadt Lübeck bereits aktiv betrieben und führt letztlich zu einer Entlastung des Travemünder Straßennetzes.

2.1.5 Querung von Schienenverkehrsanlagen

Die Querung von Schienenverkehrsanlagen mit Hilfe eines planfreien Bauwerks wird im Bereich der Ivendorfer Landstraße als nicht oder nur schwer realisierbar erachtet, da planfreie Bauwerke aufgrund ihrer Planungsparameter sehr flächenintensiv sind. Sowohl westlich als auch östlich der Ivendorfer Landstraße werden diese Flächenbedarfe als nicht realisierbar angesehen.

2.2 Verkehrsmengen

Die Verkehrsbelastungen im Bestand verschiedener Jahre (2014 bis 2018) wurden seitens der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellt. In Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtgrün und Verkehr wurden die Verkehrszähldaten dem *Planfall Analyse 2021* gleichgestellt, da keine nennenswerten Änderungen in Form von Zu- oder Abnahme des Verkehrs zu verzeichnen sind. Die Bestandsverkehrsbelastungen sind in Anlage 01 sowie auszugsweise in Abbildung 3 dargestellt.

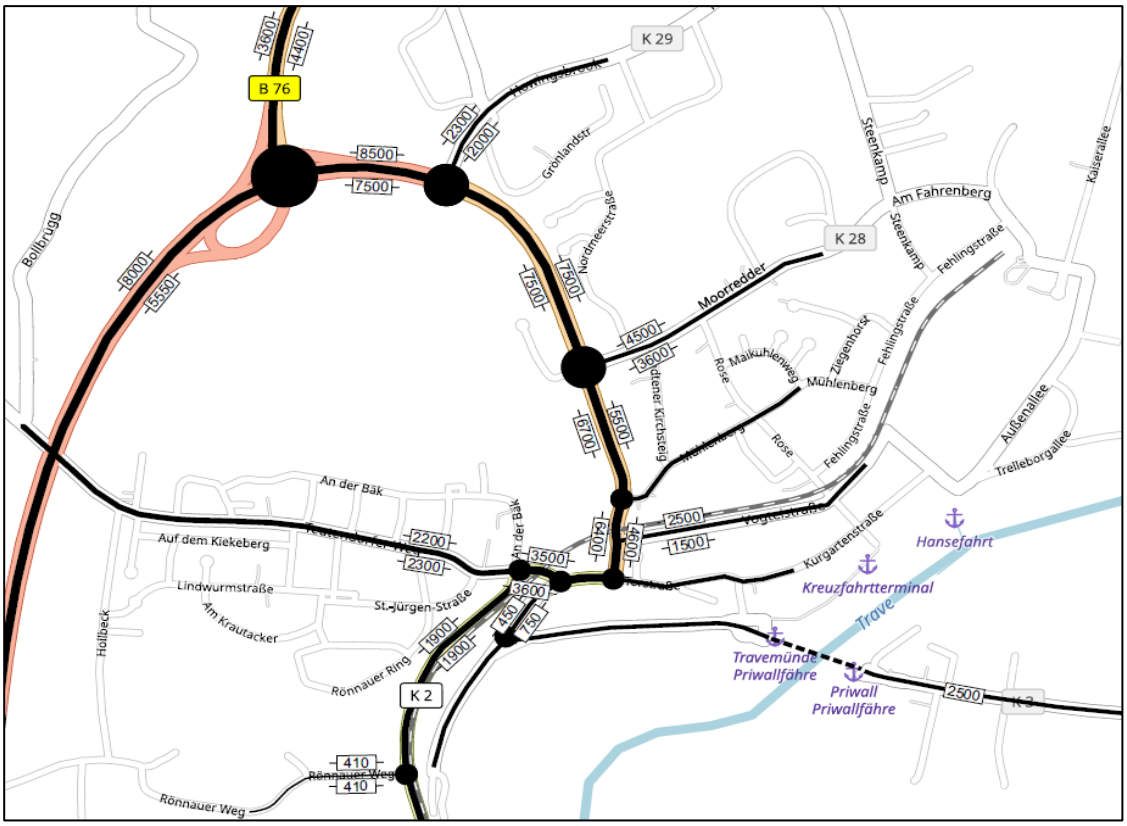


Abbildung 3 Auszug Verkehrsmengen – Bestand 2021

Entlang der Hauptverkehrsstraße *B75 (Gneversdorfer Weg)* treten im 4-streifigen Abschnitt Verkehrsmengen von bis zu 16.000 Kfz / 24h (Schwerverkehrsanteil ca. 4 %) auf. Die *Travemünder Landstraße* weist im Kernbereich Verkehrsmengen zwischen 7.000 Kfz / 24h und 10.500 Kfz / 24h auf.

Die im nördlichen, innerörtlichen Abschnitt der *B75* auftretenden Verkehrsmengen von ca. 16.000 Kfz/24h bauen sich im Verlauf in Richtung Süden ab. Ein Anteil von ca. 37 % des Tagesverkehrs verbleibt im östlichen OT Travemündes (Anteil Quelle-Zielverkehr des OT). Am Knotenpunkt *B75 (Gneversdorfer Weg) / Travemünder Landstraße / Torstraße* beträgt die Verkehrsmenge im Querschnitt noch immer 10.000 Kfz / 24h. Die von Süden über die Ivendorfer Landstraße zufließenden Verkehrsmengen betragen ca. 4.000 Kfz/24h. Im Querschnitt des Teutendorfer Weges bewegen sich im Tagesverkehr etwa 4.500 Kfz/24h.

Es wird festgestellt, dass die B75 in der Relation Nord – Süd den Hauptanteil des Erschließungsverkehrs Travemündes mit ca. 59% führt; über die K30 (Teutendorfer Weg) beträgt der Anteil etwa 17%, über die Ivendorfer Landstraße kommend ca. 15% und aus dem öffentlichen Hafenbereich einschließlich dem Anteil Priwall sind es nur noch 9% (s. Abbildung 4). Aufgrund der örtlichen Struktur und der Lage des Ortsteils Travemünde im Straßenhauptnetz ist der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung und erreicht einen Anteil am Gesamtverkehr jahreszeitabhängig von 3 bis 5%.

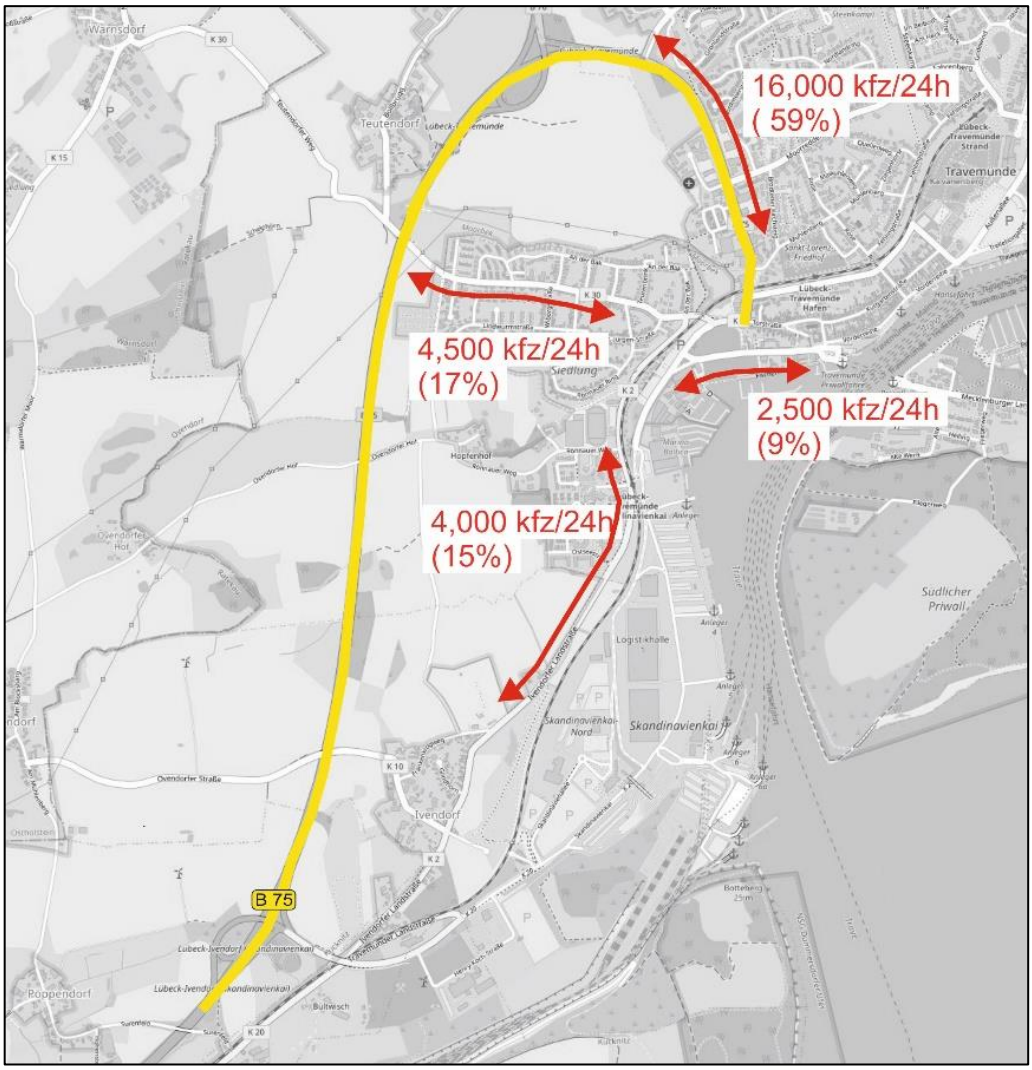


Abbildung 4 Verkehrsverteilung – Erschließung OT Travemünde im Bestand

2.3 Leistungsfähigkeiten Planfall Analyse 2021

Die verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und der anbaufreien Strecke B75 erfolgte auf Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2015).

2.3.1 Knotenpunkte

Als maßgebliches Kriterium für die Qualitätsbeurteilung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ist nach dem HBS 2015 die *mittlere Wartezeit der Kfz* herangezogen worden. Der Verkehrsablauf wird dabei durch die Qualitätsstufen (QSV) für die einzelnen Verkehrsströme im Wertebereich A…sehr gut bis F…ungenügend (überlastet) beschrieben.

Tabelle 1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für Knotenpunkte

QSV	Wartezeiten am Knotenpunkt (bzw. Sättigungsgrad x)				Beschreibung des Verkehrsablaufs	
	mit LSA		ohne LSA			
	Kfz	Rad1 / Fuß	Kfz / Rad2	Rad3 / Fuß		
A	≤ 20s	≤ 30s	≤ 10s	≤ 5s	sehr gut	nahezu keine Behinderungen; sehr geringe Wartezeiten
B	≤ 35s	≤ 40s	≤ 20s	≤ 10s	gut	geringe Beeinflussung der wartepflichtigen Kraftfahrzeuge
C	≤ 50s	≤ 55s	≤ 30s	≤ 15s	zufrieden-stellend	spürbare Wartezeiten; geringe, kurzzeitige Staubildungen
D	≤ 70s	≤ 70s	≤ 45s	≤ 25s	ausreichend	höhere Wartezeiten, Staubildung; noch stabiler Verkehrszustand
E	> 70s	≤ 85s	> 45s	≤ 35s	mangelhaft	Kapazität wird erreicht: hohe Wartezeiten, ständig zunehmender
F	x ≥ 1	> 85s	x ≥ 1	> 35s	ungenügend	Überlastung: sehr hohe Wartezeiten, ständig zunehmender Stau

Nachfolgend aufgeführte netzbedeutende Knotenpunkte wurden zur Leistungsfähigkeitsprüfung aller Planfälle herangezogen:

- KP01 Travemünder Landstraße / Ivendorfer Landstraße LSA (BÜSTRA)
- KP02: B75 (Gneversdorfer Weg) / Howingsbrook LSA
- KP03: B75 (Gneversdorfer Weg) / Moorredder LSA
- KP04: B75 (Gneversdorfer Weg) / Mühlenberg Vorfahrtgeregelt
- KP05: B75 (Gneversdorfer Weg) / Vogteistraße Vorfahrtgeregelt
- KP06: B 75 / Travemünder Landstr. /Torstraße LSA
- KP07: Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg LSA
- KP08: Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg Vorfahrtgeregelt
- KP11: K20 Travemünder L-Str. / B75 (Abfahrt Skandi) Vorfahrtgeregelt

2.3.2 Anbaufreie Strecke B75

Zur Beurteilung der Verkehrsqualität (QSV) im Bereich des anbaufreien Streckenabschnittes der B75 wird die *Verkehrsdichte* als Kriterium zur Einordnung herangezogen – ebenfalls nach HBS 2015. Es gelten folgende Grenzwerte (siehe Tabelle 2):

Tabelle 2 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für anbaufreie Strecken

QSV	einbahnig zwei- und dreistreifige Straßen: fahrstreifenbezogene Verkehrsdichte k_{FS} [Kfz/km]	zweibahnig vierstreifige Straßen: richtungsbezogene Verkehrsdichte k [Kfz/km]	Beschreibung des Verkehrsablaufs	
A	≤ 3 Kfz/km	≤ 9 Kfz/km	sehr gut	geringe Verkehrsdichte, selten gegenseitige Beeinflussung von Kraftfahrern
B	≤ 6 Kfz/km	≤ 18 Kfz/km	gut	geringe Verkehrsdichte, Einflüsse durch andere Kfz treten auf u. beeinflussen das individuelle Fahrverhalten aber nur unwesentlich
C	≤ 10 Kfz/km	≤ 30 Kfz/km	zufriedenstellend	mittlere Verkehrsdichte, Geschwindigkeiten nicht mehr frei wählbar, Verkehrszustand stabil
D	≤ 15 Kfz/km	≤ 40 Kfz/km	ausreichend	hohe Verkehrsdichte, Interaktionen zwischen Kraftfahrern treten auf, Kolonnenfahrweise, individuelle Geschwindigkeitswahl eingeschränkt, Verkehrszustand noch stabil
E	≤ 20 Kfz/km	≤ 48 Kfz/km	mangelhaft	sehr hohe Verkehrsdichte, weitgehende Kolonnenbildung, Gefahr von Staubildung oder Stillstand, Verkehrszustand instabil, Kapazität der Strecke erreicht
F	> 20 Kfz/km	> 48 Kfz/km	ungenügend	Verkehrszuflüsse der Strecke übersteigen die Kapazität der Strecke, Stillstand / Stau / Stop-and-go-Verkehr als Folge, Strecke in betrachteter Richtung überlastet

2.3.3 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten können der Tabelle 3 entnommen werden. Die Anlage 05-0 gibt nochmal einen grafischen Überblick.

Tabelle 3 Übersichtstabelle QSV Analyse 2021

KP-Nr. + Strecke	QSV Analyse Planfall 2021	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	A	Keine Maßnahmen erforderlich
03	D	Keine Maßnahmen erforderlich
04	-	Keine Maßnahmen erforderlich
05	B	Keine Maßnahmen erforderlich
06	D	Keine Maßnahmen erforderlich
07	B	Keine Maßnahmen erforderlich
08	B	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: A	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Die Tabelle 3 zeigt, dass die Knotenpunkte im Analysefall unter den gegebenen Bedingungen leistungsfähig sind. Sie erreichen eine Qualitätsstufe zwischen QSV A und D.

Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 entnehmen Sie bitte der Anlage 06-1 bis 06-10.

3 Prognose-Nullfall 2035

3.1 Verkehrsmengen

Die Verkehrsprognose generiert sich aus der allg. verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung. Die Straßenverkehrsentwicklung des Hafens wurde gemäß Hafenentwicklungsplan berücksichtigt.

Bezüglich Mehrverkehre durch in der Umsetzung befindliche oder zeitnah zu realisierende Bauprojekte in Travemünde wurden von der Hansestadt Lübeck folgende Werte zur Verfügung gestellt:

- Neue Teutendorfer Siedlung: 1.659 Kfz / 24h
- Howingsbrook: 1.468 Kfz / 24h
- Fischereihafen/Baggersand: 1.752 Kfz / 24h
- Priwall (umgesetzt): 1.648 Kfz / 24h
- Wohnen Am Kurpark (umgesetzt): 235 Kfz / 24h
- Aja Hotel (einschl. Apartment; umgesetzt): 1.428 Kfz / 24h

Summe: 6.722 Kfz / 24h

Mit diesen Verkehrszuwächsen aus den geplanten bzw. umgesetzten städtebaulichen Entwicklungen in Travemünde ergibt sich der in Anlage 02 dargestellte Prognose-Nullfall für das Straßenverkehrsnetz. Die stärksten Verkehrszunahmen sind in den Straßen Howingsbrook (+42%), Paul-Brümmer-Straße (+41%), Vogteistraße (+33%) und Gneversdorfer Weg (+27%) zu erwarten.

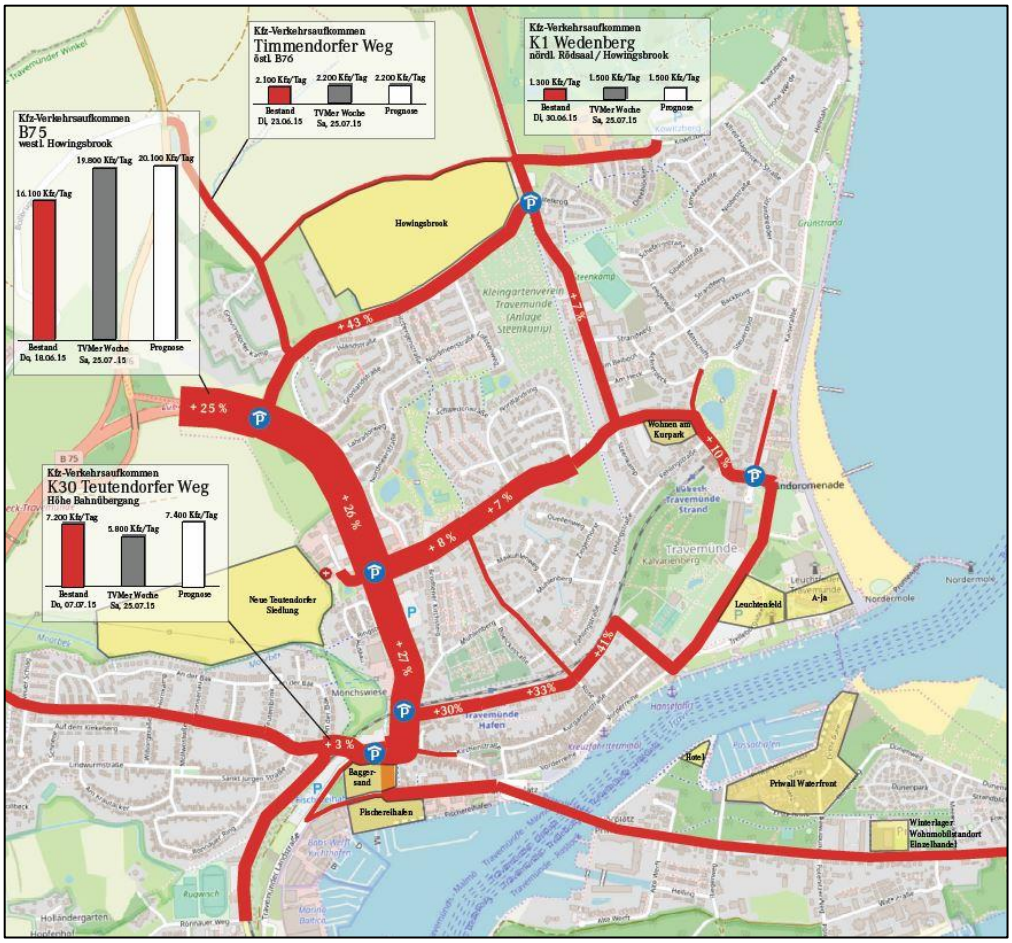


Abbildung 5 Verkehrsmengensteigerung mit städtebaulichen Vorhaben bis 2035

Im Vergleich zum Planfall Analyse 2021 erhöhen sich die Verkehrsbelastungen im Zuge der B75 am deutlichsten im anbaufreien westlichen Abschnitt bis zum Anschluss an die B76 um etwa 60%. Im weiteren Verlauf der B75 nimmt der Belastungszuwachs bis auf 12% ab. Die Verkehrsverteilung bzgl. der Erschließung des Ortsteils verändert sich ggü. dem Bestand nur geringfügig. Die zuvor beschriebene Verteilung weist darauf hin, dass die B75 im Abschnitt des Untersuchungsraumes im Wesentlichen eine Erschließungsfunktion für den Ortsteil Travemünde übernimmt, die in den Spitzenstunden, insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr überwiegt, während im Verlauf des Tages eine Verlagerung höherer Anteile auf den Binnenverkehr stattfindet. Einen Durchgangsverkehr gibt es nur in sehr geringer Größe, ca. 5%.

Ein Auszug der gesteigerten DTV-Werte für den Prognose-Nullfall 2035 ist in Abbildung 6 dargestellt. Die Anlage 03-0 zeigt den gesamten Untersuchungsbereich.

Die deutliche Zunahme des Verkehrs auf der B75 weist darauf hin, dass leistungsfähige Straßenverbindungen trotz Mehrwegen bevorzugt genutzt werden.

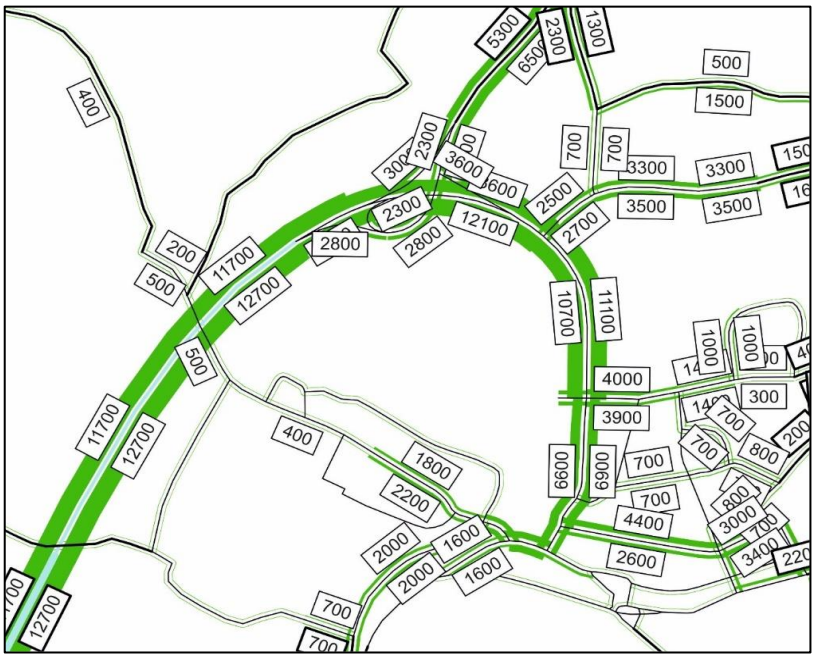


Abbildung 6 Auszug DTV-Belastung Prognose Nullfall 2035 (P0)

3.2 Leistungsfähigkeiten Prognose-Nullfall 2035

Die Untersuchungen zur Variante 0 beziehen sich auf die Prüfung der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität der bestehenden Verkehrsanlagen – Strecken und Knotenpunkte – im Untersuchungsgebiet für den Prognose-Nullfall 2035, d.h. unter Einbeziehung der städtebaulichen Entwicklungen gemäß Mobilitätskonzept der Hansestadt Lübeck **[2]**.

Die überschlägige Bemessung und verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erfolgt auf Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2015). Zur Bewertung der Verkehrsabwicklung wird das Programmsystem LiSA+ verwendet.

3.2.1 Knotenpunkte / Anbaufreie Strecke B75

Maßgebliches Kriterium für die Qualitätsbeurteilung der Verkehrsabwicklung ist nach dem HBS die mittlere Wartezeit der Kfz und die maximale Wartezeit der Fußgänger und Radfahrer. Der Verkehrsablauf wird dabei durch die Qualitätsstufen (QSV) für die einzelnen Verkehrsströme im Wertebereich A…sehr gut bis F…ungenügend (überlastet) beschrieben.

3.2.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung können der Tabelle 4 oder Anlage 05-1 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B 75 können der Anlage 07-1 bis 07-10 entnommen werden.

Tabelle 4 Übersichtstabelle QSV P0

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose-Nullfall 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Zulässiges QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	C	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	D	Keine Maßnahmen erforderlich
07	C	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Insgesamt wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen auch mit der städtebaulichen Entwicklung im Wesentlichen ausreichend leistungsfähig sein werden. Erkennbar ist generell eine Abnahme der Verkehrsqualität der untersuchten Knotenpunkte um eine Leistungsstufe. Soll heißen, weitere zukünftige verkehrsrelevante Strukturentwicklungen können zur Überschreitung der Leistungsfähigkeit führen.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann durch Änderungen an der LSA-Programmierung und/oder durch bauliche Erweiterungen leistungsfähig gestaltet werden **[3]**.

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord QSV C, i. Ri. Süd QSV B (s. Anlage 05-1).

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Mehrbelastung der B75, also eine Verlagerung auf die Straße mit der größten Verkehrskapazität.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs verändert sich ggü. dem Bestand (Planfall Analyse) nicht.

Durch die Gesamteinschätzung kommen wir zur Erkenntnis, dass aus verkehrlicher Sicht keine 2. Anbindung des OT Travemünde erforderlich wird, da durch Maßnahmen im Bestand eine ausreichende Verkehrsqualität im bestehenden Verkehrsnetz gewährleistet werden kann.

3.2.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Eine Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt nach BNatSchG erfolgte nicht. Die Verkehrsführung der Variante 0 entspricht dem Status quo und erzeugt demnach keine Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden naturschutzrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet. Insofern ist die Variante aus umweltrechtlicher Sicht genehmigungsfähig.

3.2.4 Flächeninanspruchnahme

Die geringfügigen Ausbaumaßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen beanspruchen keine zusätzlichen Flächen.

3.2.5 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen bezieht sich auf den Knotenpunkt KP03 Gneversdorfer Weg / Moorredder und besteht im Wesentlichen aus Fahrbahnmarkierungsarbeiten und Programmänderungen der LSA.

3.2.6 Kosten

Die Kosten für die Maßnahmen am Knotenpunkt KP03 belaufen sich auf ca. 0,20 Mio EUR.

4 Prognose-Planfall 2035

Im Rahmen der Prüfung des Prognose-Nullfalls konnte festgestellt werden, dass eine zweite Verkehrsanbindung Travemündes aus verkehrlicher Sicht eigentlich nicht erforderlich ist. Gemäß politischem Auftrag wird dennoch ein Variantenvergleich für den Fall einer gewünschten zweiten Verkehrsanbindung durchgeführt. Der Prognoseplanfall wird in 5 Grundvarianten + 2 Untervariante untersucht. Ergänzend werden die vorlaufenden Untersuchungen der HL zu Maßnahmen der Leistungsfähigkeitsverbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit an bedürftigen Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet berücksichtigt:

Verkehrsuntersuchung zur Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg **[8]**

- Verbindungsspange zwischen Gneversdorfer Weg – Teutendorfer Weg
- Errichtung BÜSTRA-Anlagen an den KPen Vogteistraße / Gneversdorfer Weg und Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße (gemäß Mobilitätskonzept)
- Verkehrstechnische Änderungen am KP Gneversdorfer Weg / Torstraße (Fahrstreifenreduzierung LA, Zufahrt B75 Nord)

Verkehrstechnische Untersuchung Erschließung B-Plan 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ **[9]**

- Nachweis leistungsfähiger Anschluss an Travemünder Landstraße ohne weiteren Maßnahmenbedarf

Verkehrstechnische Untersuchung Erschließung Neue Teutendorfer Siedlung in Lübeck-Travemünde **[3]**

- Nachweis leistungsfähiger Verkehrsanschluss am Knoten Gneversdorfer Weg / Moorredder

Folgende Varianten werden untersucht:

- **Variante 1:** Verkehrsführung über Travemünder Landstraße / Hafen bis Teutendorfer Weg
  - A / B: Untervarianten über Skandinavienkai bzw. Skandinavienallee
- **Variante 2:** Verkehrsführung über Verbindungsstraße (neu) zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße
- **Variante 3:** Verkehrsführung über Rönnauer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße; Ausbau Straße und Anschlussknotenpunkte
- **Variante 4:** Verkehrsführung über Teutendorfer Weg zwischen B75 und Ivendorfer Landstraße; Ausbau Anschlussknotenpunkte
- **Variante 5:** Verkehrsführung über Ivendorfer Landstraße zwischen B75 und Teutendorfer Weg; Ausbau höhenfreier Anschluss an K20

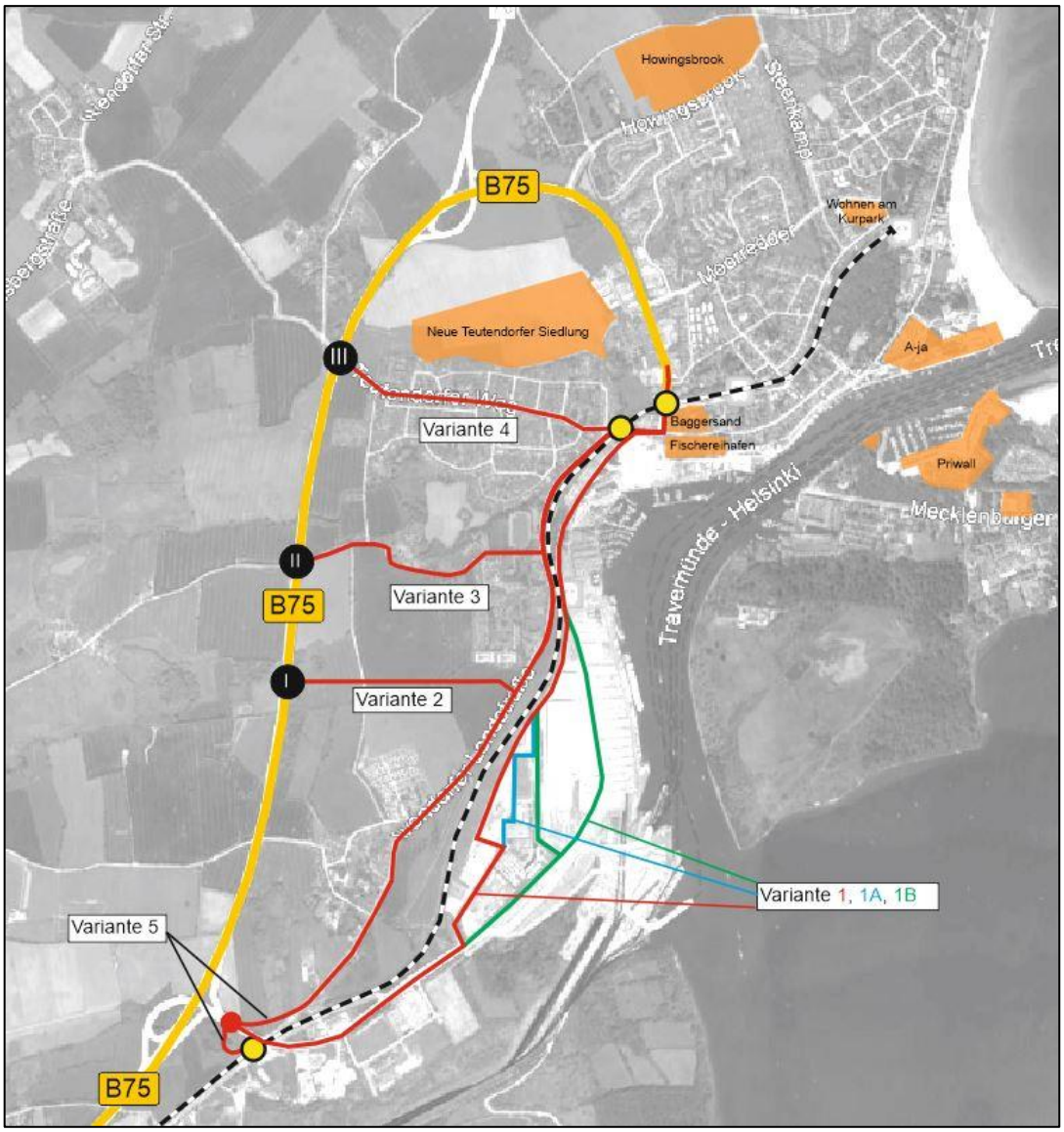


Abbildung 7 Varianten 1 bis 5, 2. Anbindung OT Travemünde

4.1 Variante 1 – K20 / Travemünder Landstraße / Hafen

Die mögliche Anbindung stellt einen Anschluss Travemündes an die B 75 über die Travemünder Landstraße durch den Hafen dar (vgl. Abbildung 8). Die Zu- und Abfahrt zur B 75 erfolgt über das Bestandsbauwerk an der Abfahrt Ivendorf und verläuft über den Anschlussknotenpunkt, die K 20, Travemünder Landstraße und Skandinavien-Allee bis zum Kreisel auf bestehenden Fahrbahnen. Ab dem Kreisel wird eine neue Straßenverbindung parallel zum künftigen Nordbahnhof bis zur Wiedereinbindung in die Straße Am Skandinavienkai (Hafenplatz) erforderlich.

Die Anbindung durchquert das Gebiet des Terminals Skandinavienkai. Derzeit ist es dem öffentlichen Verkehr verboten das Hafengebiet zu passieren. Der öffentliche Verkehr wird vom Hafengebiet ausgeschlossen, da es als ISPS-Bereich besonderen internationalen Bestimmungen nach SOLAS unterliegt. Ziel des „International Ship and Port Facility Security Codes“ ist die Gefahrenabwehr auf Seeschiffen und in Seehäfen. Diesen Maßgaben folgend ist dieser sogenannte Sicherheitsbereich nur für Personen und Fahrzeuge passierbar, die für ein im Hafen ansässiges Unternehmen tätig sind oder nachweislich zur Besatzung oder Passagieren eines Schiffes zählen. Die derzeitig durch den Sicherheitsbereich führenden Buslinien 30, 31 und 40 stellen eine absolute Besonderheit und Ausnahme dar, die auf entsprechenden Sondergenehmigungen beruht. Bspw. ist es Businsassen nicht möglich, das Fahrzeug im ISPS-Bereich zu verlassen und sich unbefugt in ihm aufzuhalten.

Diese Maßgabe, dass unberechtigte Personen vom ISPS-Bereich ausgeschlossen werden, kann bei Führung einer öffentlich gewidmeten Straße durch das Hafengebiet nicht gewährleistet werden. Im Fall von Verkehrsstörungen kann nicht garantiert werden, dass unbefugte Privatpersonen sich im Hafenbereich unerlaubt bewegen. Des Weiteren kann die Vorbeugung von Manipulation durch Dritte / Unbefugte an Hafenanlagen, Schiffen oder Ladung nicht mehr gewährleistet werden.

Außerdem wirkt sich eine Trasse durch das Hafengebiet nachteilig auf die Schaffung und Errichtung des Güterbahnhofes Nord inkl. seiner Bahnhaltepunkte aus. Die Bahnhaltepunkte verbessern die fußläufige Erschließung des Hafens - ein Vorteil für Fährpassagiere als auch im Hafen tätige Arbeitskräfte. Des Weiteren wäre die zukünftige wirtschaftliche Weiterentwicklung des Hafens gestört bzw. nur noch schwer möglich.

Die Führung einer öffentlich gewidmeten Straßenverbindung durch den internationalen Sicherheitsbereich stellt sich in seiner Genehmigungsfähigkeit als äußerst kritisch dar. Eine plangleiche Straßenverbindung hätte zur Folge, dass das ISPS-Gelände in mindestens 2 voneinander getrennte Bereiche geteilt wird, was den Transport von Gütern zwischen Lagerflächen im Westen und der Kaikante im Osten mehrfach unterbrechen und stören würde. Der Einsatz einer LSA bzw. Schrankenanlage oder anderer Verkehrsleitsysteme zur Regelung des öffentlichen und logistischen Verkehrs ist im Sinne der Aufrechterhaltung des Hafenbetriebes nicht umsetzbar.

Demnach wird eine plangleiche Trasse durch den Hafen als nicht bzw. sehr schwer umsetzbar eingeschätzt. Das Gleiche gilt für eine Trasse in planfreier Bauweise, deren Nutzen-Kostenbetrachtung keine Wirtschaftlichkeit nachweisen lässt. Durch richtliniengebundene Entwurfskriterien und dem damit verbundenen Flächenbedarf aufgrund der entstehenden Rampenlängen wird die Realisierung westl. als auch östl. der Bahnanlagen kritisch gesehen, um den Höhenunterschied zu überwinden. Flächenbedarf und baulicher Aufwand sind somit kostenintensiv und stehen dem Nutzen entgegen.

Zur Verdeutlichung wird auf die Abbildung 9 verwiesen. Hier ist der Konflikt zwischen der angenommenen Trasse und dem Querverkehr (Logistik) deutlich sichtbar.

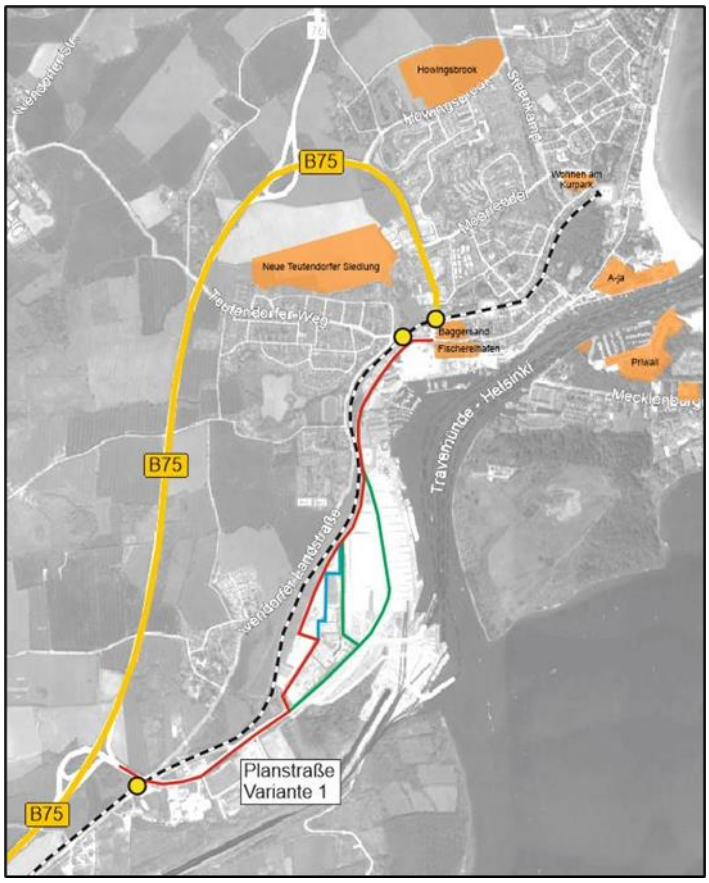


Abbildung 8 Variante 1 (rot)

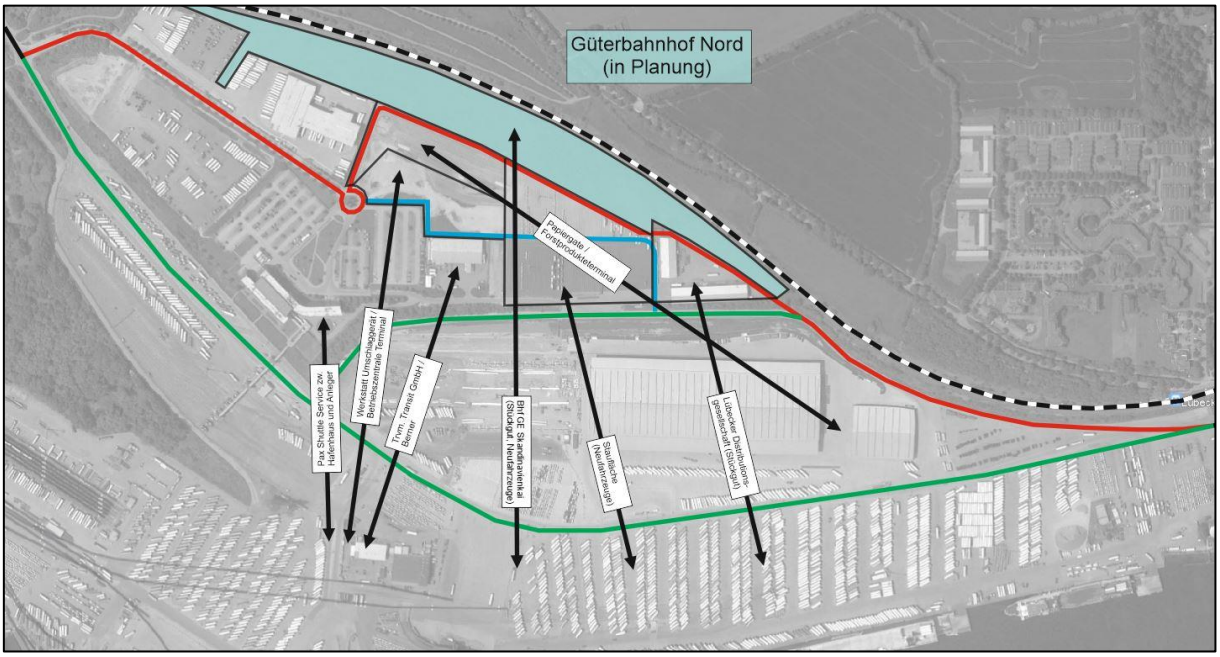


Abbildung 9 Logistik- / Umschlagsbeziehungen innerhalb des Hafenbereiches / ISPS-Bereiches

Im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2035 erfährt die B75 im westlichen planfreien Abschnitt eine Entlastung um ca. 20%, die von der Travemünder Landstraße im Verlauf der Hafendurchquerung aufgenommen wird. Die Verkehrsverteilung hinsichtlich der Erschließung der Teilbereiche Travemündes verändert sich entsprechend des kürzeren Fahrweges. D.h., die nördlichen Gebiete

Gneversdorf und Howingsbrook werden eher über den nördlichen Anschluss der B75 und die südlichen Gebiete wie Hafen, Alt-Travemünde und Baggersand werden von Süden her erschlossen (s. Anlage 04-1).

Die Verkehrsaufteilung zwischen Quelle-Zielverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr verändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nicht oder nur unmaßgeblich.

4.1.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 1

Im Planfall Variante 1 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.1.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Eine Übersicht der Leistungsfähigkeiten kann der Tabelle 5 oder Anlage 05-2 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 08-1 bis 08-10.

Tabelle 5 Übersichtstabelle QSV P1

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 1 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	C	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Zulässiges QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßn.
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	E → D	Zulässiges QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßn.
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	C	Keine Maßnahmen erforderlich
08	B	Keine Maßnahmen erforderlich
11	B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: A	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es kann festgestellt werden, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 1 ausreichend leistungsfähig sein werden.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes führt zu einer Entlastung der B75, welche kapazitiv im Prognose Nullfall Reserven aufweist. Es bedeutet also eine Verkehrsverlagerung weg von der Straßenverbindung mit der größten Verkehrskapazität, die noch Reserven aufweist.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung an den Knotenpunkten KP03 B75 / Moorredder und KP05 B75 / Vogteistraße. Beide Knotenpunkte können durch Änderungen an der LSA-Programmierung und/oder Fahrbahnmarkierungen bzw. durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

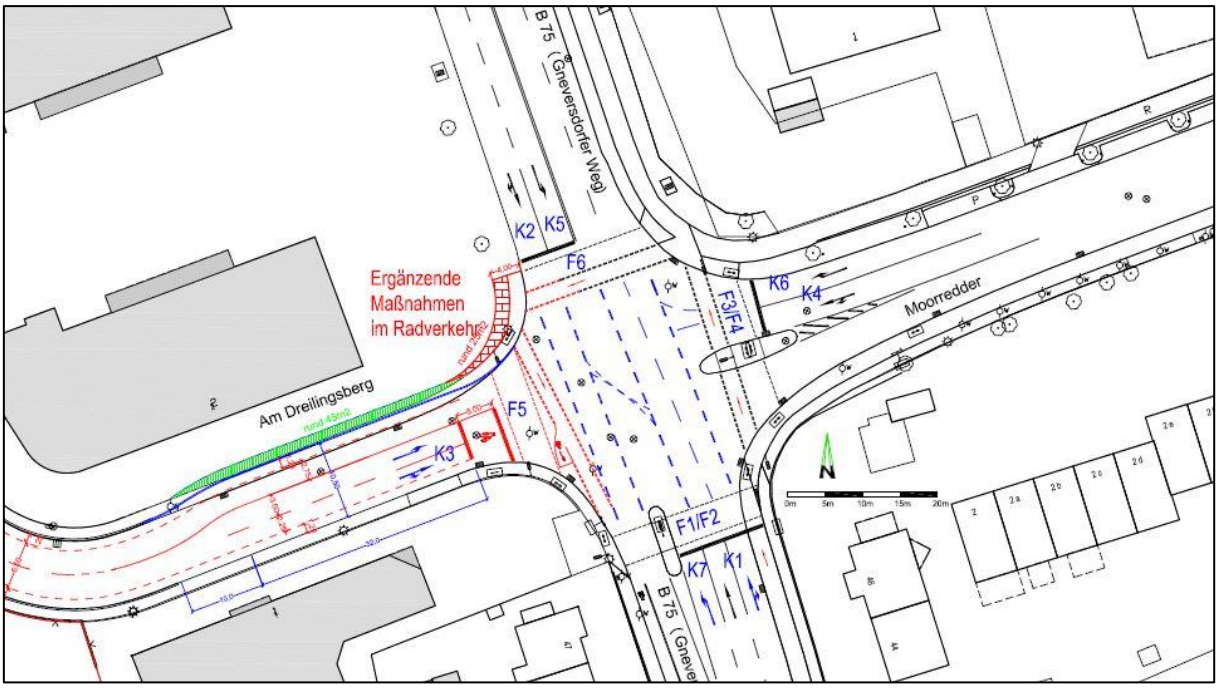


Abbildung 10 Planung KP03 (Quelle: T+T-Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; in beiden Richtungen mit der Stufe QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Mehrbelastung der B75, also eine Verlagerung auf die Straße mit der größten Verkehrskapazität.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs verändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur sehr gering.

Nach der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung kommen wir zur Erkenntnis, dass die Variante 1 einer 2. Anbindung des OT Travemünde wirkungsvoll wäre.

Die Anlage einer öffentlich gewidmeten Straßenverbindung durch den internationalen Sicherheitsbereich „ISPS“ stellt sich nach erster Einschätzung dagegen als schwer bis nicht genehmigungsfähig dar. Hierzu bedarf es einer gesonderten Untersuchung. Unabhängig von der baulichen Lösung würde eine öffentlich genutzte Straßenverbindung zu unverhältnismäßigen Eingriffen in die Hafenflächen und den Logistikbetrieb führen. Alle weiteren Planungen zur Entwicklung des Hafens würden davon negativ betroffen und nicht mehr umsetzbar sein.

Die Betriebsflächen müssten verlagert und aufwendig an den Bestand des Hafens angebunden werden. Sowohl der hohe Flächenbedarf für die dadurch erforderliche Hafenerweiterung als auch die damit verbundenen Kosten sind hinsichtlich einer Nutzen-Kosten Bewertung nicht darstellbar.

Insofern wird von einer 2. Anbindung Travemündes durch den Hafen komplett abgeraten.

4.1.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 1 erzeugt keine Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden naturschutzrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet. Insofern erscheint die Variante aus umweltrechtlicher Sicht genehmigungsfähig. Allerdings muss gesagt werden, dass die daraus folgende Verlagerung

von Logistikflächen und Transportwegen Ausweichflächen benötigt, die wiederum zu einer umweltbelastenden Betroffenheit führen. Hier ist die Genehmigungsfähigkeit der angedachten Ausweichflächen in einer gesonderten Untersuchung zu ermitteln.

4.1.4 Flächeninanspruchnahme

Bei Errichtung einer öffentlich nutzbaren Straßenverbindung durch den Hafen (Querung des ISPS-Bereiches) entsteht ein Flächenbedarf von ca. 5.600 m^2 für den Straßenneubau.

Der Flächenbedarf für eine Verlagerung der bestehenden Hafen- und Logistikbereiche beträgt dagegen etwa 13 ha. Dies müsste durch Eingriffe in den freien Landschaftsraum erfolgen, der in der näheren Umgebung naturschutzrechtlich hochgradig sensibel eingestuft ist.

4.1.5 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen für den Fall der ISPS-Schleuse besteht im Straßenneu- und Ausbau und ggf. Knotenpunktanpassungen. Bei einer Verlagerung der Hafen- und Logistikflächen müssen Hafenersatzflächen einschließlich der erforderlichen Infrastruktur und Gebäude hergestellt werden.

Die Baumaßnahmen an den Verkehrsanlagen umfassen den Erd-, Tief- und Straßenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

4.1.6 Kosten

Die Kosten für die Maßnahmen der Errichtung einer Straßenverbindung durch das bestehende Hafengelände belaufen sich auf ca. 1,15 Mio EUR, die der Herstellung von Ersatzflächen auf geschätzte 20 Mio EUR. Die Gesamtkosten werden damit auf mindestens 21,15 Mio. € geschätzt.

4.2 Variante 1A / B

Die Untervarianten 1A und 1B verlaufen von der B75 AS Süd kommend bis zum Knotenpunkt Travemünder Landstraße / Skandinavienallee identisch zur Variante 1. Die weitere Verkehrsführung A folgt dann der Travemünder Landstraße, östlich des Forstprodukteterminals bis zur nördlichen Hafenausfahrt (Travemünder Landstraße), bzw. in Verkehrsführung B westlich des Forstprodukteterminals bis zur Hafenausfahrt Travemünder Landstraße.

Die verkehrliche / verkehrstechnische Bewertung der Untervarianten 1A / 1B entspricht grundsätzlich der Variante 1.

Die Problematik einer abgeänderten Führung der Straßenverbindung durch das Hafengebiet unterscheidet sich nicht von der Variante 1. Die für Variante 1 getroffene Einschätzung einer fehlenden Genehmigungsfähigkeit gelten aus hafenwirtschaftlichen, sicherheitstechnischen und naturschutzrechtlichen Gründen gleichermaßen. Es wird von den Untervarianten 1A und 1B abgeraten.

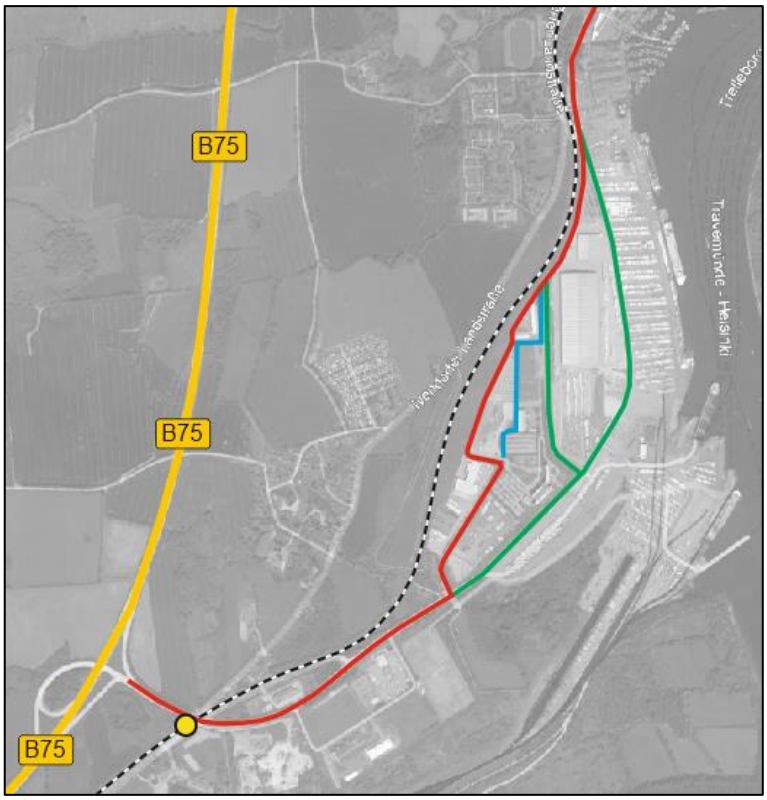


Abbildung 11 Untervarianten 1A (blau) und 1B (grün)

4.2.1 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 1 A, 1 B erzeugt keine Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden Kennwerte im Untersuchungsgebiet. Aus umweltrechtlicher Sicht sind diese beiden Untervarianten grundsätzlich genehmigungsfähig, ziehen aber den Erwerb von Ausweichflächen nach sich, da neue Flächen für Umschlags- und Lagerungsleistungen erschlossen werden müssen. Es wird von einer erschwerten Genehmigungsfähigkeit für die angedachten Ausweichflächen im Südosten des Hafengebiets ausgegangen. Eine konkrete Einschätzung einer möglichen Genehmigungsfähigkeit dieser Ausweichflächen kann nur eine zusätzliche Umweltbetrachtung zeigen.

4.2.2 Flächeninanspruchnahme

Für die Errichtung einer öffentlich nutzbaren Straßenverbindung entsteht ggü. der Variante 1 ein geringerer Flächenbedarf von ca. 1.000 m^2 für den Straßenausbau (ausschließlich Hafenflächen).

Der Flächenbedarf für eine Verlagerung der bestehenden Hafen- und Logistikbereiche beträgt etwa 13 ha. Dies müsste durch Eingriffe in den freien Landschaftsraum erfolgen. Dieser ist in der näheren Umgebung naturschutzrechtlich hochgradig sensibel.

4.2.3 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen für den Fall der Verkehrsführung in einer ISPS-Schleuse besteht im Straßenausbau und ggf. Knotenpunktanpassungen. Bei einer Verlagerung der Hafen- und Logistikflächen müssen Hafenersatzflächen einschließlich der erforderlichen Infrastruktur und Gebäude im gleichen Umfang der Variante 1 hergestellt werden.

4.2.4 Kosten

Die Kosten betreffen die Bauleistungen zur Herstellung der Verkehrsanlagen und werden auf ca. 0,8 Mio. EUR geschätzt. Kosten für Grunderwerb entstehen nicht. Die Kosten für die Herstellung von Ersatzflächen incl. Infrastruktur belaufen sich auf geschätzte 20 Mio. EUR. Aufaddiert ergibt sich in Summe ein geschätzter monetärer Aufwand von 20,8 Mio. EUR.

4.2.5 Gesamtbewertung Varianten 1, 1A & 1B

Die Erschließung des OT Travemünde durch eine 2. Anbindung über den Hafen würde zu einer veränderten Verkehrsverteilung mit deutlichen Entlastungseffekten auf der B75 und der Ivendorfer Landstraße führen. Die Neuverteilung stellt sich so dar, dass die südlichen Bereiche des Ortsteils überwiegend über die Hafenverbindung und der nördliche Bereich weiter über die B75 erschlossen werden. Da der Hauptverkehrsanteil Travemündes der Kategorie Quelle-Ziel-Verkehr angehört und der Durchgangsverkehr kaum eine Rolle spielt, kann es im Ortskern nicht zu Entlastungen kommen. Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsermittlungen der netzrelevanten Knotenpunkte verbessert sich zwar die Verkehrsqualität im Vergleich zum Prognose-Nullfall, die Anbindung ist aber wegen ausreichender Leistungsfähigkeit im Bestandsnetz nicht erforderlich. Die festgestellten Schwachstellen am Knotenpunkt Moorredder lassen sich durch verkehrstechnische Maßnahmen abstellen.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante (incl. Var. 1A + 1B) im Vergleich eine deutliche Empfehlung bekommen. Dagegen sprechen 2 gewichtige Gründe. Zum einen ist nach Einschätzung des Prognose-Nullfalls bereits klar, dass eine 2. Anbindung Travemündes nicht erforderlich ist, zum anderen ist es nach bestehender rechtlicher Grundlage und fehlender Wirtschaftlichkeit nicht umsetzbar, eine öffentliche Straße durch die ISPS-Zone des Hafens zu führen bzw. Hafenersatzflächen zur Aufhebung des Sicherheitsstatus zu schaffen.

Hierzu müsste außerdem ein Planänderungsverfahren des Flächennutzungsplans durchgeführt werden, welches eine Flächenneudefinierung und Umwidmung der Flächennutzung umfasst. Planänderungsverfahren sind erfahrungsgemäß zeit- und kostenintensiv.

Es kann gesagt werden, dass die verkehrlich entlastenden Effekte der Variante 1, 1A oder 1B in keinem Verhältnis zum Aufwand eines Planänderungsverfahrens stehen und auch nicht als Argumentationsgrundlage genutzt werden sollten.

4.3 Variante 2 – B75 / Planstraße / K2

Die mögliche Anbindung stellt einen Anschluss Travemündes an die B 75 über eine neue Trasse (i. W. Planstraße) südlich der Ostseestraße dar (vgl. Abbildung 12). Die Zu- und Abfahrt zur B 75 wird über einen neuen Anschlussknotenpunkt realisiert. Die Variante 2 verläuft somit über den neuen Anschlussknotenpunkt B 75, die neue Verbindungsstraße und die Ivendorfer Landstraße.

Aufgrund der Bedeutung der B 75 im Landstraßennetz wird der Straße im Abschnitt des Untersuchungsraumes mindestens die Verbindungsfunktionsstufe I mit großräumiger Wirkung zugeordnet (LS I). Insofern ist der Anschluss an die B 75 mit einem höhenfreien Knotenpunkt nach der Entwurfsklasse EKL 1 zu gestalten. Der östliche Anschluss an die Ivendorfer Straße kann in der Form höhengleiche Einmündung ausgeführt werden. Die Verkehrsführung setzt sich fort über die Ivendorfer Landstraße bis zum Teutendorfer Weg. Der nordgehende Abschnitt der Ivendorfer Landstraße weist teilweise eine Breite von < 6 m auf und sollte auf eine durchgehende Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m ausgebaut werden.

Zwischen den beiden Anschlussknotenpunkten liegen ausschließlich landwirtschaftliche Flächen. Hier muss ein Flächenerwerb entlang der angedachten Trasse vorgenommen werden. Die Variante 2 kreuzt die nord-süd-führende Verbindungsstraße zwischen Rönnauer Weg und Frankenkrogweg. Bei plangleicher Bauweise und Verknüpfung beider Verbindungsstraßen kann der Knotenpunkt als Kreuzung oder Kreisplatz ausgebildet werden.

Die verkehrliche Wirkung der Variante 2 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer Entlastung der B 75 von 16% im anschlussfreien Abschnitt, im innerörtlichen Abschnitt von etwa 18% und der Ivendorfer Landstraße im südlichen Abschnitt bis zur Einmündung der Planstraße von 16%. Eine Höherbelastung erfahren die Planstraße A um 100%, der nördliche Abschnitt der Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg um 100% und die Vogteistraße um 4%.

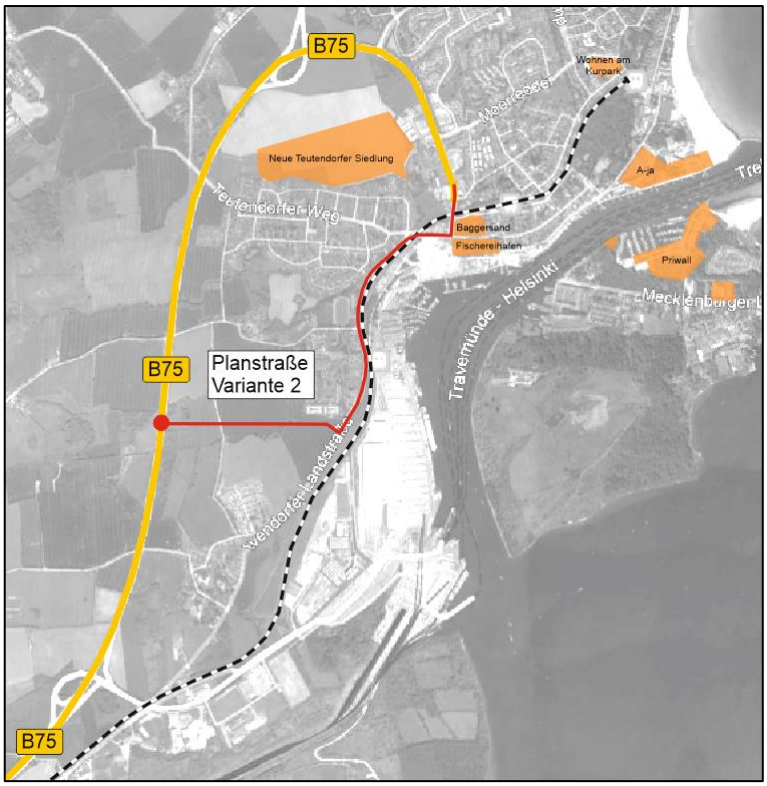


Abbildung 12 Variante 2 (rot)

4.3.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 2

Im Planfall Variante 2 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.3.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Eine Leistungsfähigkeitsübersicht kann der Tabelle 6 oder Anlage 05-3 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunktenund der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 09-1 bis 09-10.

Tabelle 6 Übersichtstabelle QSV P2

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 2 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	B	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	Nordwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Südabschnitt	Südwärts: B	Keine Maß,nahmen erforderlich
	Nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es kann festgestellt werden, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 2 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt teilweise zu Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten und der B75 (s. Anlage 04-2).

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung nur am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann durch Änderungen an der LSA-Programmierung und Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

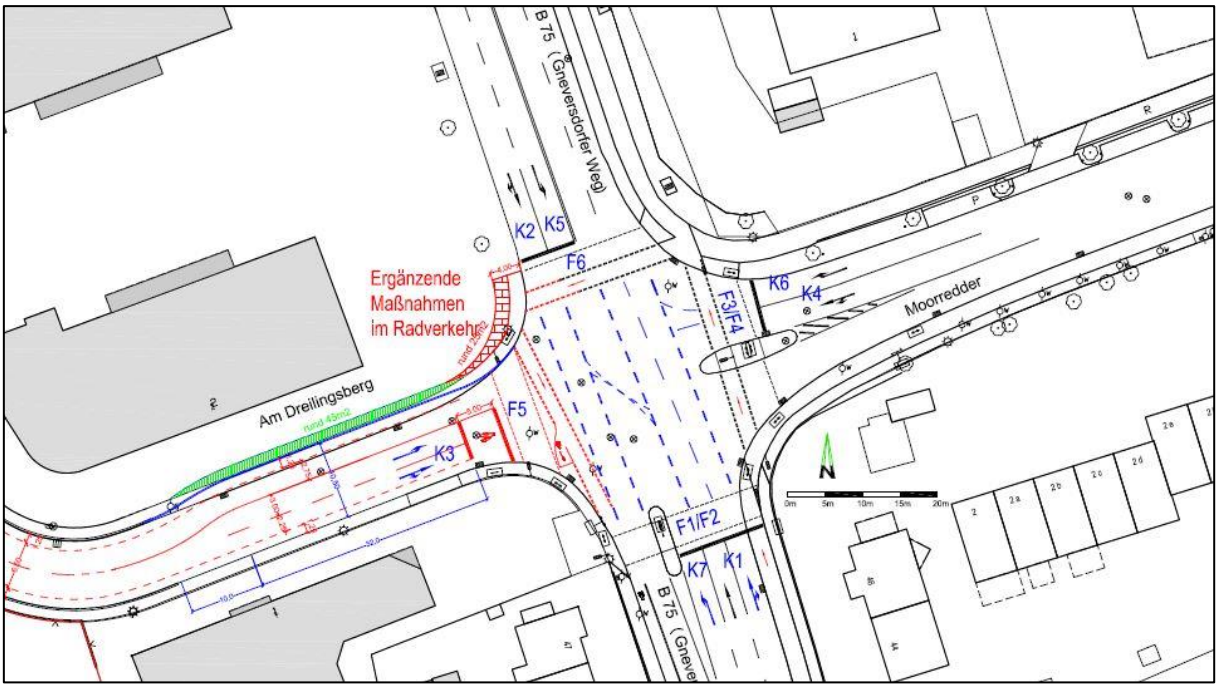


Abbildung 13 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord abschnittsweise QSV B und C, i. Ri. Süd QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf die Planstraße und die Ivendorfer Landstraße.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs verändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur geringfügig.

Entsprechend der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung stellt die Variante 2 einer 2. Anbindung des OT Travemünde eine geeignete Lösung dar.

4.3.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 2 befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und erzeugt erhebliche Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden umweltrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet.

Der große Flächenbedarf für die Anlage der neuen Planstraße incl. höhenfreier Anschluss an die B 75 führt im Variantenvergleich zur größten mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung. Landwirtschaftliche Nutzflächen und Moorflächen würden Verkehrsflächen weichen müssen. Dagegen ist der Eingriff in Gehölzbestände gering. Hohe Kompensationsaufwendungen wären die Folge.

Insofern liegt für die Variante 2 aus umweltrechtlicher Sicht eine erschwerte Genehmigungsfähigkeit vor.

4.3.4 Flächeninanspruchnahme

Für den Straßen- und Knotenpunktneubau entsteht ein erheblicher Flächenbedarf von ca. 11 Tm^2 Größe. Der dafür erforderliche Grunderwerb betrifft zu 95% private und zu 5% öffentliche Flächen. Der Korridor für die Planstraße verläuft über landwirtschaftliche Nutzflächen und ist etwa 15 m

breit zu kalkulieren. Der Ausbau des höhenfreien Knotenpunktes sollte wegen des einseitigen Anschlusses der Planstraße an die B75 mit der Knotenpunktform „Trompete“ vorgesehen werden.

4.3.5 Bautechnischer Aufwand

Die zu errichtenden Verkehrsanlagen betreffen den höhenfreien Knotenpunkt an der B75 (vgl. Abbildung 14), den höhengleichen Knotenpunkt im Anschluss an die Ivendorfer Landstraße (Einmündung) und den Neubau der Planstraße. Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen umfasst Erd-, Tief-, Straßen- und Brückenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig einbezogen.

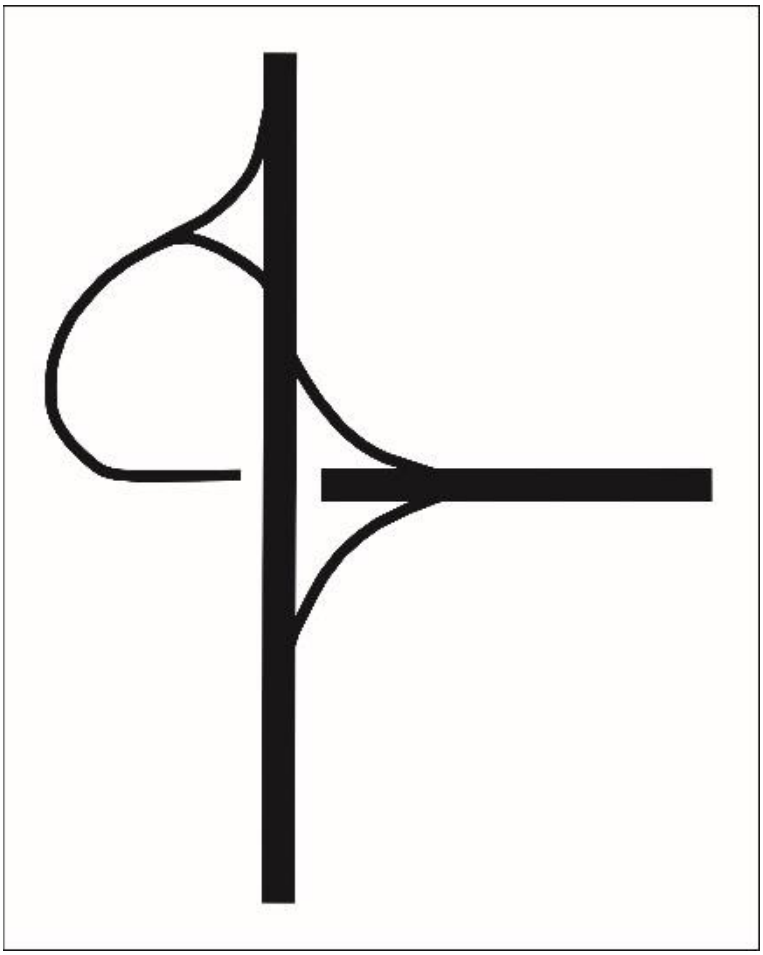


Abbildung 14 Systemskizze links- bzw. rechtsliegende Trompete (nach RAL)

4.3.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und Bau der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 4 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020.

4.3.7 Gesamtbewertung

Mit der Variante 2 stellt sich eine veränderte Verkehrsverteilung mit ggü. der Variante 1 geringeren Entlastungseffekten ein. Die B75 wird zwischen 16 und 18% entlastet, Verkehrsanteile, die die Ivendorfer Landstraße um fast 100% mehr und die Planstraße belasten. Die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde entsprechen der Variante 1.

Das festgestellten Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 2 im Vergleich eine gute Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Die weiteren Bewertungskriterien stützen die Variante 2 für den Fall der Straßenführung über die neu zu bauende Planstraße nicht. Der Umwelteinfluss stellt sich als äußerst kritisch heraus, weshalb eine erschwerte Genehmigungsfähigkeit vorliegt. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten am höchsten und betrifft landwirtschaftlich genutzte Privatflächen, deren Erwerbbarkeit zumindest in Frage steht. Der bauliche Aufwand zur Herstellung der Planstraße und des höhenfreien Anschlusses an die B75 ist erheblich. Für den Grunderwerb fallen im Vergleich die geringsten Kosten an.

Im Variantenvergleich wird die schlechteste Gesamtbewertung erreicht.

4.4 Variante 3 – B75 / Rönnauer Weg / Ivendorfer Landstraße

Die mögliche Anbindung stellt einen Anschluss Travemündes an die B 75 über die bestehende Straße Rönnauer Weg dar (vgl. Abbildung 15). Die gering klassifizierte Ortsverbindungsstraße wird über einen neu zu bauenden höhenfreien Knotenpunkt im Westen an die B75 angeschlossen. Die weitere Verkehrsführung verläuft über die Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg.

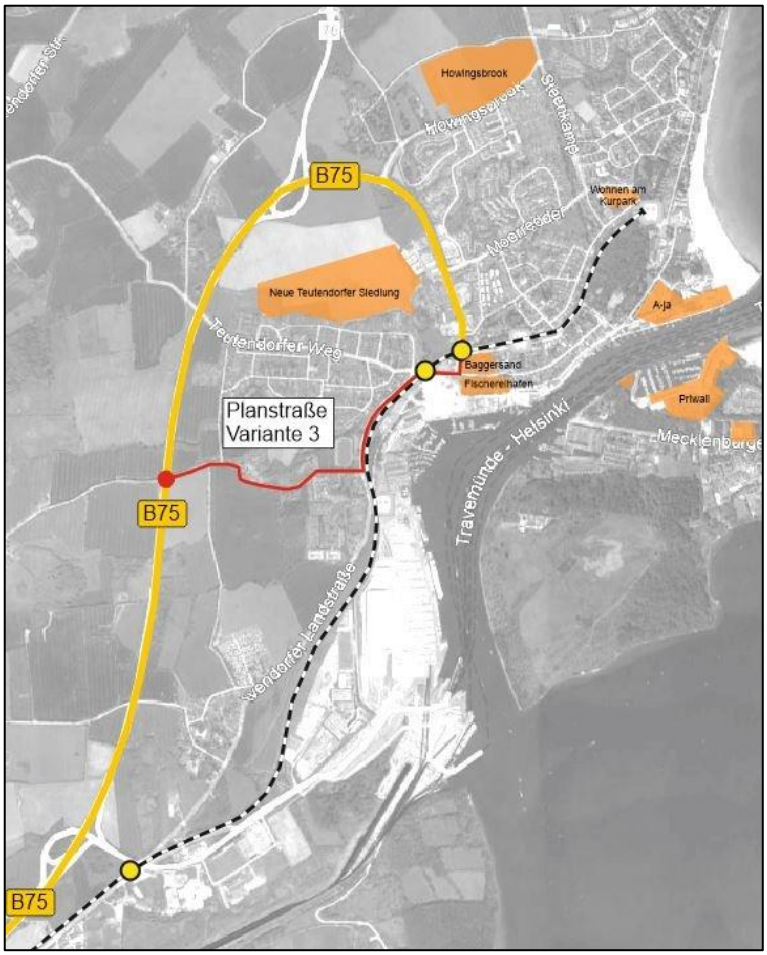


Abbildung 15 Variante 3 (rot)

Der höhenfreie Anschluss des Rönnauer Weges an die B75 ergibt sich aus der Einordnung der B75 in die Straßenkategorie mit der Verbindungsstufe I nach RAL 2012 (sh. Ausführungen Variante 2). Die bestehende Brücke über die B75 hat eine Fahrbahnbreite von 5 m und ist aus dem Grund nicht geeignet die Anforderungen des Straßenausbaus nach RAL in der Entwurfsklasse 3 (EKL3) zu erfüllen. Für den regelkonformen Anschluss an die B75 ist dann ein Neubau des Brückenbauwerks erforderlich.

Die vorhandene Fahrbahnbreite des Rönnauer Weges ist für das Vorhaben einer neuen Anbindung mit durchschnittlich 5 m nicht ausreichend und muss auf mind. 6,50 m ausgebaut werden. Da sich die Verkehrsbelastung im Planfall 3 dort etwa verdreifacht ist der vorhandene Ausbaugrad des Knotenpunktes Rönnauer Weg / Ivendorfer Landstraße hinsichtlich der erforderlichen Leistungsfähigkeit zu prüfen und ggf. auszubauen.

Die Straßenverbreiterung des Rönnauer Weges um ca. 1,50 m führt zu Grunderwerb an privaten Flächen, die zurzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden. Das Gleiche gilt für den nordführenden Abschnitt der Ivendorfer Landstraße bis zum Knotenpunkt Teutendorfer Weg. Hier ist eine Verbreiterung von ca. 0,5 m auf 6,50 m Fahrbahnbreite durchzuführen. Die für den Ausbau zu erwerbenden Flächen sind z.T. öffentlich und privat gewidmet.

Die verkehrliche Wirkung der Variante 3 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer Entlastung der B75 von 15% im anschlussfreien Abschnitt und im innerörtlichen Abschnitt von etwa 17%. Eine Höherbelastung erfahren der Rönnauer Weg um über das Dreifache, der Teutendorfer Weg um ca. 10%, die Vogteistraße um 5% und der Teutendorfer Weg um 9%. Die verkehrlichen Effekte sind in Anlage 04-3 dargestellt.

4.4.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 3

Im Planfall Variante 1 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.4.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten können der Tabelle 7 entnommen werden. In Anlage 05-4 sind die Leistungsfähigkeiten ebenfalls dargestellt. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der ausbaufreien Strecke B75 können der Anlage 10-1 bis 10-10 entnommen werden.

Tabelle 7 Übersichtstabelle QSV P3

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 3 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	B	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	Nordwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Südabschnitt	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 3 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt nur zu geringen Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten. Das wird damit begründet, dass der zentrale Ortsteil stets in gleicher Weise nur über die B75 / B76 bzw. über die Ivendorfer / Travemünder Landstraßen erschlossen werden kann. In der Variante 3 wird ein Teil des von Süden kommenden Verkehrs der B75 über den Rönnauer Weg in die zentrale Ortslage Travemündes geführt, der bisher der Bundesstraße folgend von Norden den OT erreicht.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung nur am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann durch Änderungen an der LSA-Programmierung und Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

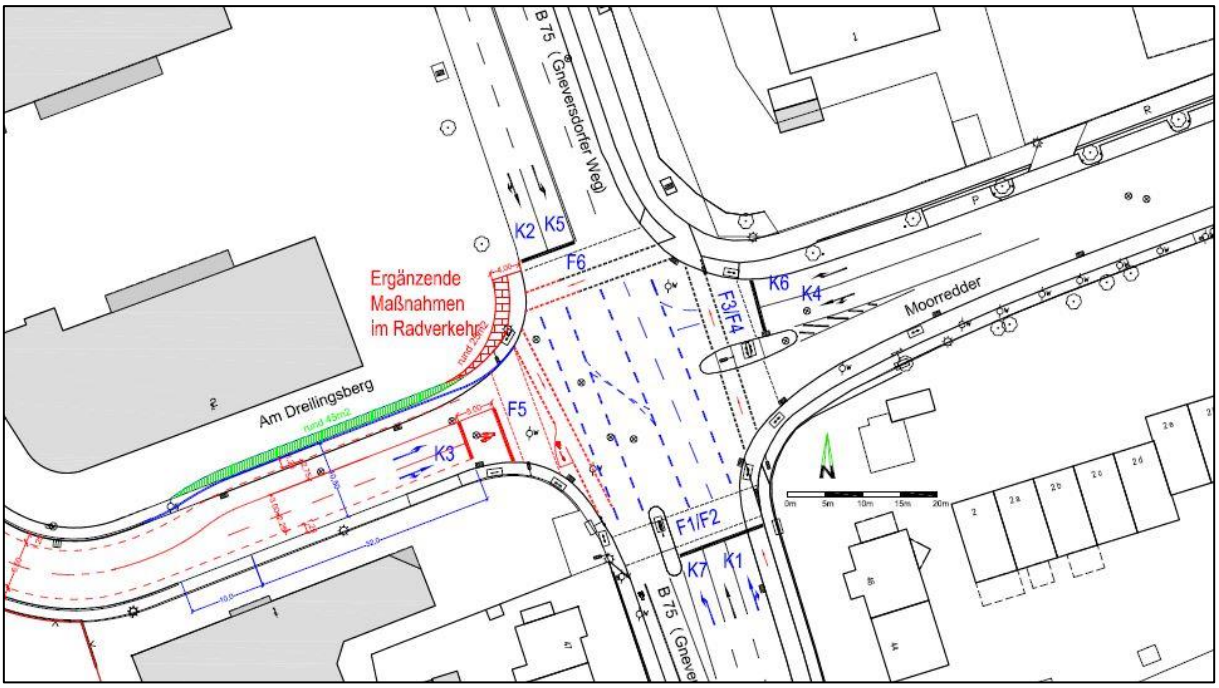


Abbildung 16 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord abschnittsweise QSV B und C, i. Ri. Süd QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich nur geringfügig in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf den Rönnauer Weg und die Ivendorfer Landstraße.

Das Gleiche gilt für den Durchgangsverkehr, der sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur wenig ändert.

Entsprechend der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung stellt die Variante 3 einer 2. Anbindung des OT Travemünde eine geeignete Lösung dar.

4.4.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 3 befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und erzeugt geringe Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden umweltrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet.

Der Flächenbedarf für den Ausbau der Verkehrsanlagen ist im Variantenvergleich am 2.-geringsten, was zu einer niedrigen mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverluste führt. Entsprechend klein sind die entstehenden Kompensationsaufwendungen.

Insofern liegt für die Variante aus umweltrechtlicher Sicht eine Genehmigungsfähigkeit vor.

4.4.4 Flächeninanspruchnahme

Für den Straßen- und Knotenpunktneubau entsteht ein Flächenbedarf von ca. 5 Tm^2 Größe. Der dafür erforderliche Grunderwerb betrifft zu 65% private und zu 35% öffentliche Flächen. Die Straßen Rönnauer Weg und Ivendorfer Landstraße müssen regelkonform aufgeweitet werden. Weiterer Flächenbedarf entsteht durch den Bau des höhenfreien Anschlusses an die B75 und des Ausbaus der bestehenden Einmündung Ivendorfer Landstraße.

4.4.5 Bautechnischer Aufwand

Die Variante 3 erfordert einen Ausbau des Rönnauer Weges von 5 m auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, eine Fahrbahnverbreiterung des nordgehenden Abschnitts der Ivendorfer Landstraße um ca. 0,5 m auf 6,50 m, den Ersatzneubau der Brücke über die B75 mit höhenfreiem Anschluss vorzugsweise mit der platzsparenden Bauform als Parallelrampenlösung (Holländerrampen) und den Ausbau des Knotenpunktes im Anschluss an die Ivendorfer Landstraße.

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen umfasst Erd-, Tief-, Straßen- und Brückenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

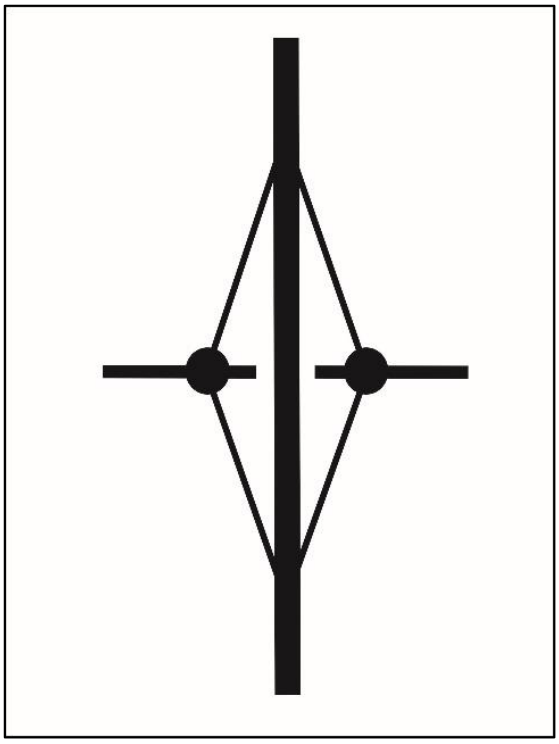


Abbildung 17 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL)

4.4.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und Bau der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 3,6 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020. Die Kosten der Umweltmaßnahmen (Kompensation) wurden nicht berücksichtigt.

4.4.7 Gesamtbewertung

Die Verkehrsverteilung der Variante 3 führt ggü. den Varianten 1 und 2 weiter abnehmenden Entlastungseffekten. Die Entlastung der B75 beträgt zwischen 15 und 17%; höher belastet werden der Rönnauer Weg, der Teutendorfer Weg und die Vogteistraße. Die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde entsprechen denen der zuvor beschriebenen Varianten.

Das festgestellte Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden **[3]**.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 3 eine befriedigende Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Die weiteren Bewertungskriterien für die Variante 3 für den Fall der 2. Anbindung Travemündes über den auszubauenden Rönnauer Weges fallen differenziert aus. Der Umwelteinfluss stellt sich als gering heraus und ist genehmigungsfähig. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten noch sehr hoch und betrifft z.T. landwirtschaftlich genutzte Privatflächen. Der bautechnische Aufwand zur Herstellung des höhenfreien Anschlusses an die B75 und der Verbreiterung des Rönnauer Weges ist beträchtlich.

Im Variantenvergleich wird die 2.-schlechteste Gesamtbewertung erreicht.

4.5 Variante 4 – B75 / K30 Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße

Die Variante 4 beinhaltet den Anschluss Travemündes von der B 75 über die bestehende Kreisstraße Teutendorfer Weg zum Ortskern (vgl. Abbildung 18). Derzeit verbindet die Kreisstraße K 30 den westlichen ländlichen Raum mit Travemünde und ist verkehrlich unbedeutend.

Eine Nutzung des Teutendorfer Weges im Sinne einer 2. Anbindung Travemündes erfolgt über einen neu zu bauenden höhenfreien Knotenpunkt im Bereich der bestehenden Brückenüberführung der B 75. Die weitere Verkehrsführung verläuft über die Travemünder Landstraße ins Zentrum.

Der höhenfreie Anschluss des Teutendorfer Weges an die B 75 ergibt sich aus der Einordnung der B 75 in die Straßenkategorie mit der Verbindungsstufe I nach RAL 2012 (sh. Ausführungen Variante 2). Die bestehende Brücke über die B 75 hat eine Fahrbahnbreite von 6 m und ist für die weitere Nutzung gemäß der Anforderungen nach RAL in der Entwurfsklasse 3 (EKL3) geeignet.

Die vorhandene Fahrbahnbreite des Teutendorfer Weges bewegt sich im Intervall von 6 m außerorts und bis zu 8,50 m innerorts und ist für die verkehrliche Aufwertung ausreichend dimensioniert. Das bisher zugelassene abschnittsweise Längsparken müsste ggf. eingeschränkt werden. Da die Knotenpunkte Teutendorfer Weg / Ivendorfer Landstraße und Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße entlastet werden, ist von deren Leistungsfähigkeit im Planfall Variante 4 auszugehen.

Eine Straßenverbreiterung des Teutendorfer Weges ist nicht erforderlich. Grunderwerb ist für den höhenfreien Anschluss des Teutendorfer Weges an die B 75 notwendig. Die zu erwerbenden Flächen befinden sich überwiegend im Privatbesitz und werden zurzeit landwirtschaftlich genutzt.

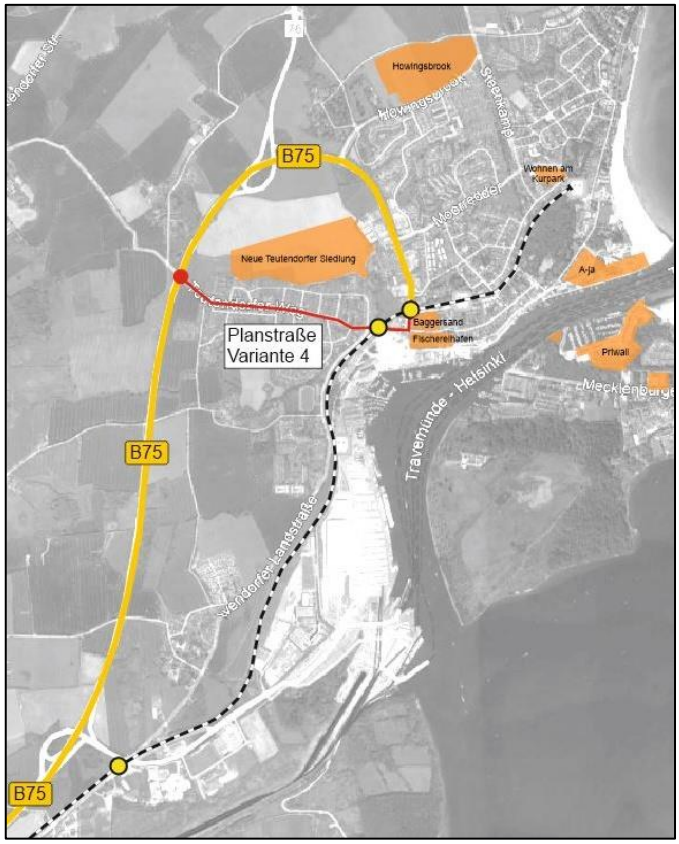


Abbildung 18 Variante 4 (rot)

Die verkehrliche Wirkung der Variante 4 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer unveränderten Belastung der B75 im anschlussfreien Abschnitt und einer Entlastung im innerörtlichen Abschnitt von etwa 11%. Eine Höherbelastung erfolgt auf dem westlichen Abschnitt des Teutendorfer

Weges um ca. das Vierfache, bei gleichzeitiger Entlastung des östlichen Abschnitts um ca. 70%, aber ausgehend von einem niedrigen absoluten Wert der Verkehrsbelastung. Das Phänomen lässt sich mit dem sehr hohen Anteil von Quelle-Zielverkehr der Teutendorfer Siedlung erklären, der z.T. den kürzeren Weg über den direkten westlichen Anschluss an die B 75 nutzen wird.

4.5.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 4

Für den Prognose Planfall 4 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B 75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.5.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten können der Tabelle 8 entnommen werden. In Anlage 05-4 sind die Leistungsfähigkeiten ebenfalls dargestellt. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 11-1 bis 11-10 entnommen werden.

Tabelle 8 Übersichtstabelle QSV P4

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 4 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	B	Keine Maßnahmen erforderlich
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	E → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	A	Keine Maßnahmen erforderlich
08	A	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	Nordwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Südabschnitt	südwärts: B	Keine Maßnahmen erforderlich
	nordwärts: C	Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Prognose Planfall 4 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt zu Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten. In der Variante 4 wird ein Teil des von Süden kommenden Verkehrs der B75, im Wesentlichen der Quelle-Zielverkehr der Teutendorfer Siedlung – über den Teutendorfer Weg geführt, wobei die zentral gelegenen östlichen Bereiche der Ortslage Travemündes weiter über die B 75 Nord wie bisher geführt werden.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung am Knotenpunkt B75 / Moorredder und B75 / Vogteistraße. Die Knotenpunkte können durch Änderungen an der LSA-Programmierung und Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden **[3]**.

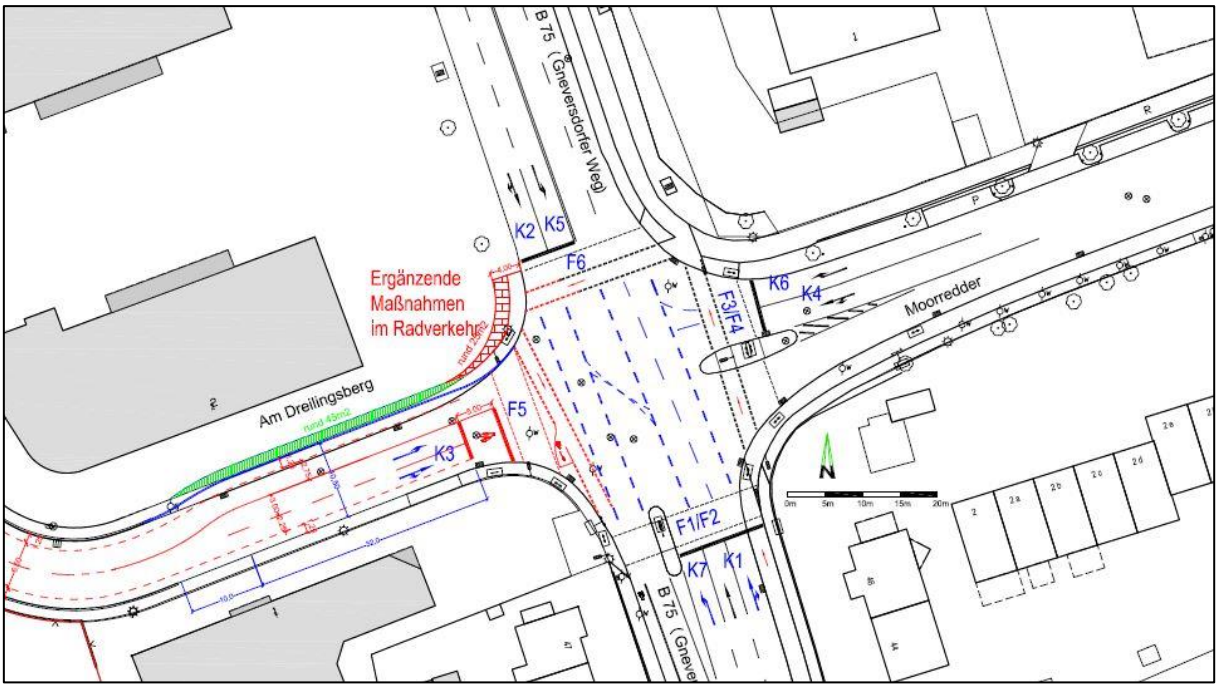


Abbildung 19 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement GmbH)

Der anbaufreie Abschnitt der B 75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord abschnittsweise QSV B und C, i. Ri. Süd QSV B.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich wirksam in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf den Teutendorfer Weg (s. Differenznetz in Anlage 04-4).

Der Durchgangsverkehr ändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur wenig.

Entsprechend der ausschließlich verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung stellt die Variante 4 einer 2. Anbindung des OT Travemünde eine geeignete Lösung dar.

4.5.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 4 befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und erzeugt geringe Betroffenheiten hinsichtlich der zu bewertenden umweltrechtlichen Kennwerte im Untersuchungsgebiet.

Der Flächenbedarf für den Ausbau der Verkehrsanlagen ist im Variantenvergleich am geringsten, was zur niedrigsten mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverluste führt. Entsprechend klein sind die entstehenden Kompensationsaufwendungen.

Insofern liegt für die Variante aus umweltrechtlicher Sicht eine Genehmigungsfähigkeit vor.

4.5.4 Flächeninanspruchnahme

Es entsteht ein Flächenbedarf für die baulichen Erweiterungen an den Verkehrsanlagen von ca. 3 Tm^2, dessen Grunderwerb zu 95% private und zu 5% öffentliche Flächen betrifft.

Der Flächenbedarf ergibt sich aus dem höhenfreien Anschluss der B75 an die K30 Teutendorfer Weg.

4.5.5 Bautechnischer Aufwand

Der Anschluss der K30 an die B75 kann vorzugsweise in der Ausbauform einer Parallelrampenlösung (Holländerrampen) vorgenommen werden, einschließlich Bau der beiden Knotenpunkte an der K30. Ein Ausbau des Teutendorfer Weges ist nicht erforderlich.

Der bautechnische Aufwand an den Verkehrsanlagen umfasst Erd-, Tief- und Straßenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

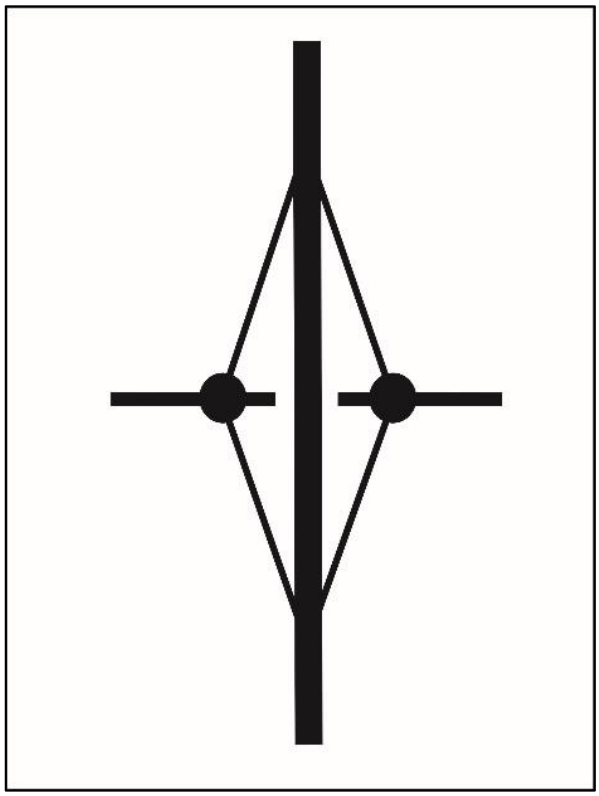


Abbildung 20 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL)

4.5.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und den Bauleistungen zur Herstellung der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 1,9 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020. Die Kosten der Umweltmaßnahmen (Kompensation) wurden nicht berücksichtigt.

4.5.7 Gesamtbewertung

Die Verkehrsverteilung der Variante 4 führt ggü. den Varianten 1 und 2 weiter abnehmenden Entlastungseffekten. Die Entlastung des innerörtlichen Abschnitts der B75 beträgt etwa 11%; höher belastet werden der Teutendorfer Weg und die Vogteistraße. Die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde entsprechen denen der zuvor beschriebenen Varianten (s. Anlage 04-4).

Das festgestellte Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden.

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 4 eine befriedigende Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Ein Vorteil aus dieser Variante wäre eine mögliche Stärkung des ÖPNV-Angebotes. Hier wäre der Einsatz einer Schnellbuslinie über die Teutendorfer Siedlung vorstellbar. Der Missstand der lagebedingten, unzureichenden Erschließung der Teutendorfer Siedlung würde damit qualitativ verbessert werden. Eine solche Schnellbuslinie kann die Verkehrswende positiv beeinflussen und Effekte in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere bei Pkw-Nutzung durch Einzelpersonen bedeuten (ÖPNV wird möglicherweise dem MIV vorgezogen).

Die weiteren Bewertungskriterien stützen die Variante 4 für den Fall der 2. Anbindung Travemündes über den Teutendorfer Weg positiv. Der Umwelteinfluss stellt sich als am geringsten im Variantenvergleich heraus und ist genehmigungsfähig. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten am 2.-geringsten und betrifft im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzte Privatflächen. Der bautechnische Aufwand betrifft die Herstellung des höhenfreien Anschlusses an die B75 und ist beträchtlich. Die Kosten erreichen durch den hohen Anteil privaten Grunderwerbs fast 2 Mio. EUR.

Im Variantenvergleich wird die 2.-beste Gesamtbewertung erreicht.

4.6 Variante 5 – B75 / K2 Ivendorfer Landstraße

Die Variante 5 stellt einen 2. Anschluss Travemündes zwischen der B 75 AS Süd und dem Ortskern über die Ivendorfer Landstraße dar (vgl. Abbildung 21). Die Zu- und Abfahrt zur B 75 erfolgt über einen neuen Anschlussknotenpunkt. Vorgesehen ist ein höhenfreier Anschluss über 2 neu zu bauende Rampen zwischen der K20 und der K2 Ivendorfer Landstraße.

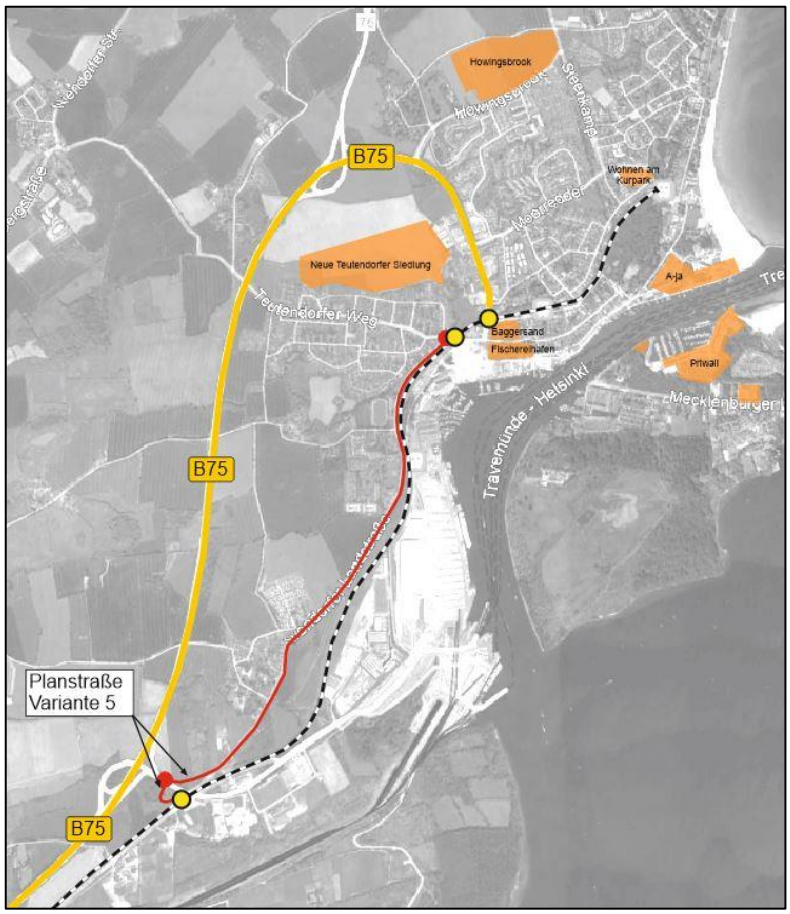


Abbildung 21 Variante 5 (rot)

Ausgehend von der Einordnung der B 75 in die Straßenkategorie Landstraße mit Verbindungsstufe I nach RAL 2012 **[4]** ist die Anlage von Knotenpunkten im Zuge von Anschlussrampen nicht zulässig. Insofern muss der bestehende BÜSTRA-Knotenpunkt KP01 Travemünder Landstraße / Ivendorfer Landstraße aufgehoben werden – mit der Konsequenz, dass der Anschluss an die K2 mit der ortsnahen Verbindung zwischen Kücknitz und Ivendorf nicht mehr existiert. Der bisherige Linienweg der Buslinie 33, die Bad Schwartau und Travemünde über Kücknitz miteinander verbindet, wäre mit der Variante 5 nicht mehr möglich. Eine neue Routenwahl müsste für die Buslinie 33 durchgeführt werden. Es entsteht dadurch eine Umwegstrecke von etwa 3 km in der Relation Kücknitz – Ivendorf über die B75 AS Kücknitz. Für den Fuß- als auch Radverkehr bestünde über das Brückenbauwerk „Ivendorfer Str.“, welches über die Travemünde Landstraße erreichbar ist, weiterhin die Möglichkeit die Bahnanlagen zu queren. Um die Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs ggü. dem sich erhöhenden Kfz-Verkehrsanteils zu verbessern, wird der Ausbau des einseitig geführten Rad- und Gehweges auf einer Länge von ca. 700 m empfohlen.

Die weitere Verkehrsführung verläuft über die Travemünder Landstraße ins Zentrum.

Die vorhandene Fahrbahnbreite der Ivendorfer Landstraße bewegt sich im Intervall von 5,50 m bis 6,50 m, sodass insbesondere im südlichen Abschnitt bis zum Europaweg eine Querschnittsverbreiterung der Fahrbahn empfohlen wird. Ggf. kann auch auf die Fahrbahnaufweitung verzichtet werden, um die Alleebäume zu erhalten.

Die Knotenpunkte Teutendorfer Weg / Ivendorfer Landstraße und Teutendorfer Weg / Travemünder Landstraße erfahren zwar eine Höherbelastung ggü. dem Prognose-Nullfall, bleiben dennoch leistungsfähig.

Grunderwerb ist für den höhenfreien Anschluss der Ivendorfer Landstraße an die K20 sowie für die Verbreiterung der K2 notwendig. Die zu erwerbenden Flächen befinden sich überwiegend im Privatbesitz (80%) und werden landwirtschaftlich genutzt.

Die verkehrliche Wirkung der Variante 5 ggü. dem Prognose-Nullfall besteht in einer Entlastung der B75 im anschlussfreien Abschnitt von ca. 12% und im innerörtlichen Abschnitt von etwa 10%. Eine Höherbelastung erfolgt auf dem östlichen Abschnitt des Teutendorfer Weges um ca. 15%, bei gleichwertiger Entlastung des westlichen Abschnitts.

4.6.1 Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 5

Für den Planfall Variante 5 werden die maßgeblichen Knotenpunkte gemäß Aufstellung im Abschnitt 2.3.1 sowie die anbaufreie Strecke der B75 hinsichtlich der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität nach HBS 2015 geprüft.

4.6.2 Kurzübersicht Leistungsfähigkeiten

Die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte und der anbaufreien Strecke B75 können der Tabelle 9 oder der Anlage 05-6 entnommen werden. Nähere Aufschlüsselungen zu den einzelnen Knotenpunkten und der anbaufreien Strecke B75 können der Anlage 12-1 bis 12-10 entnommen werden.

Tabelle 9 Übersichtstabelle QSV P5

KP-Nr. + Strecke	QSV Prognose Planfall 5 2035	Bemerkungen / Maßnahmen
01	./.	Planfall 5 ohne KP01
02	B	Keine Maßnahmen erforderlich
03	F → D	Erreichung zulässige QSV D durch: bauliche & verkehrstechnische Maßnahmen
04	B	Keine Maßnahmen erforderlich
05	D	Keine Maßnahmen erforderlich
06	B	Keine Maßnahmen erforderlich
07	A	Keine Maßnahmen erforderlich
08	C	Keine Maßnahmen erforderlich
11	A	Keine Maßnahmen erforderlich
B75 Nordabschnitt	Südwärts: B Nordwärts: A	Keine Maßnahmen erforderlich Keine Maßnahmen erforderlich

Fazit Verkehrsqualität:

Es wird festgestellt, dass Travemündes Haupterschließungsstraßen mit der städtebaulichen Entwicklung im Planfall Variante 5 ausreichend leistungsfähig sind.

Die gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 veränderte Verkehrsverteilung führt zu Entlastungseffekten an den untersuchten Knotenpunkten. In der Variante 5 wird ein Anteil von ca. 12% des von Süden kommenden Verkehrs der B75 über die Ivendorfer Landstraße geführt, mit dem Ziel

der Erschließung der südlichen Bereiche Travemündes Baggersand, Torstraße, Fischereihafen, Kreuzfahrtterminal und Priwall. Die Anlage 04-5 stellt die Entlastungseffekte und Mehrverkehre der Variante 5 dar.

Leistungsdefizite bestehen nach der Prüfung am Knotenpunkt B75 / Moorredder. Der Knotenpunkt kann, wie bereits mehrfach beschrieben durch Änderungen an der LSA-Programmierung, Fahrbahnmarkierungen und durch geringe bauliche Maßnahmen leistungsfähig gestaltet werden.

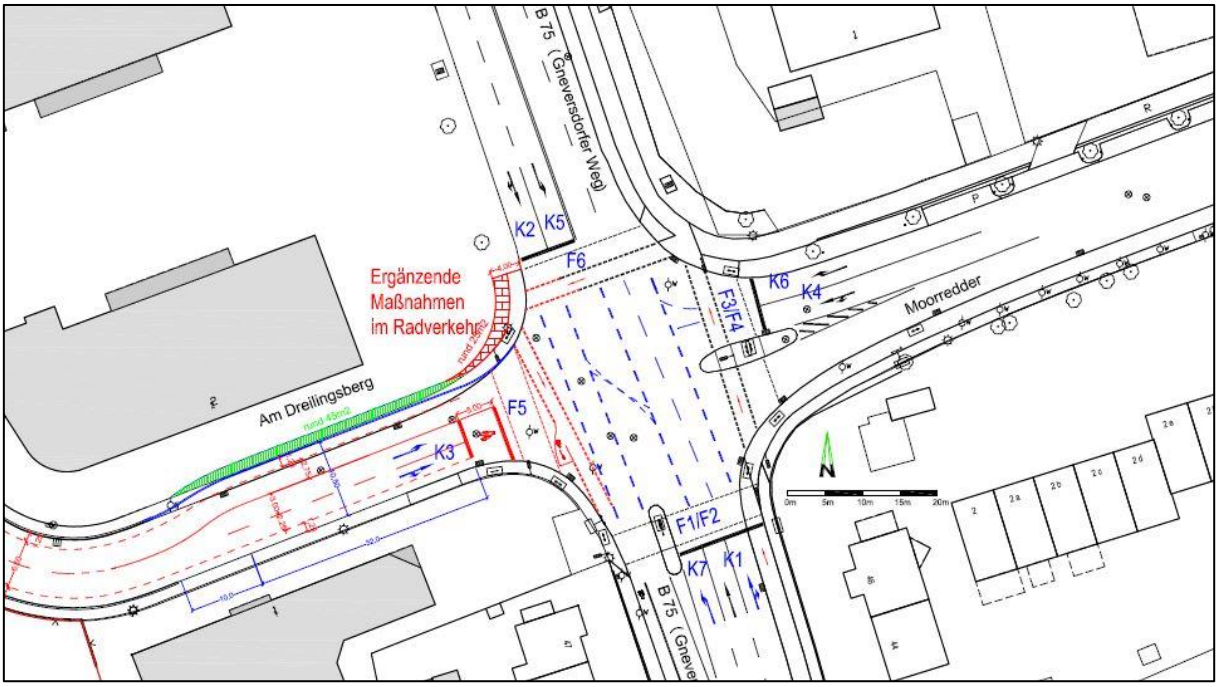


Abbildung 22 Planung KP03 (Quelle: T+T Verkehrsmanagement Gmbh)

Der anbaufreie Abschnitt der B75 zwischen der AS Travemünde Süd und der AS B76 ist in hoher Verkehrsqualität leistungsfähig; i. Ri. Nord QSV A und QSV B i. Ri. Süd.

Die Verkehrsverteilung im Straßenhauptnetz des Untersuchungsgebietes ändert sich wirksam in Richtung anteilige Entlastung der B75 durch Verlagerung auf die Ivendorfer Landstraße.

Der Durchgangsverkehr ändert sich ggü. dem Prognose-Nullfall nur geringfügig.

Die Variante 5 stellt nach der verkehrlichen / verkehrstechnischen Bewertung eine sehr gute 2. Anbindung des OT Travemünde dar.

4.6.3 Auswirkungen Flora / Fauna

Die Bewertung der Beeinträchtigung der Umwelt erfolgte nach BNatSchG. Die Verkehrsführung der Variante 5 befindet sich am östlichen Rand des Landschaftsschutzgebietes „Travemünder Winkel“ und könnte im Fall einer Fahrbahnverbreiterung der Ivendorfer Landstraße Betroffenheiten erzeugen.

Im Vergleich der Varianten kann von einem mittleren Flächenverbrauch gesprochen werden. Der massive Eingriff in den Baumbestand der Allee durch Straßenausbau und dem höhenfreien Anschluss an die B75 führt im Variantenvergleich zur 2.-größten mikroklimatischen Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverlust. Im geringen Umfang sind auch landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Sehr hohe Kompensationsaufwendungen wären die Folge.

Insofern liegt für die Variante aus umweltrechtlicher Sicht eine erschwerte Genehmigungsfähigkeit vor.

4.6.4 Flächeninanspruchnahme

Es entsteht ein Flächenbedarf für die baulichen Erweiterungen an den Verkehrsanlagen von ca. 5 Tm^2, dessen Grunderwerb zu 80% private und zu 20% öffentliche Flächen betrifft.

4.6.5 Bautechnischer Aufwand

Der bautechnische Aufwand setzt sich zusammen aus der erforderlichen Fahrbahnverbreiterung der Ivendorfer Landstraße und dem Bau der Anschlussrampen zwischen der K2 und K20.

Die Baumaßnahmen an den Verkehrsanlagen umfassen den Erd-, Tief- und Straßenbau. Es muss darüber hinaus mit Verlegungen von Leitungsbestand und Bau von Entwässerungsanlagen gerechnet werden. Die üblichen baubegleitenden Maßnahmen wurden anteilig berücksichtigt.

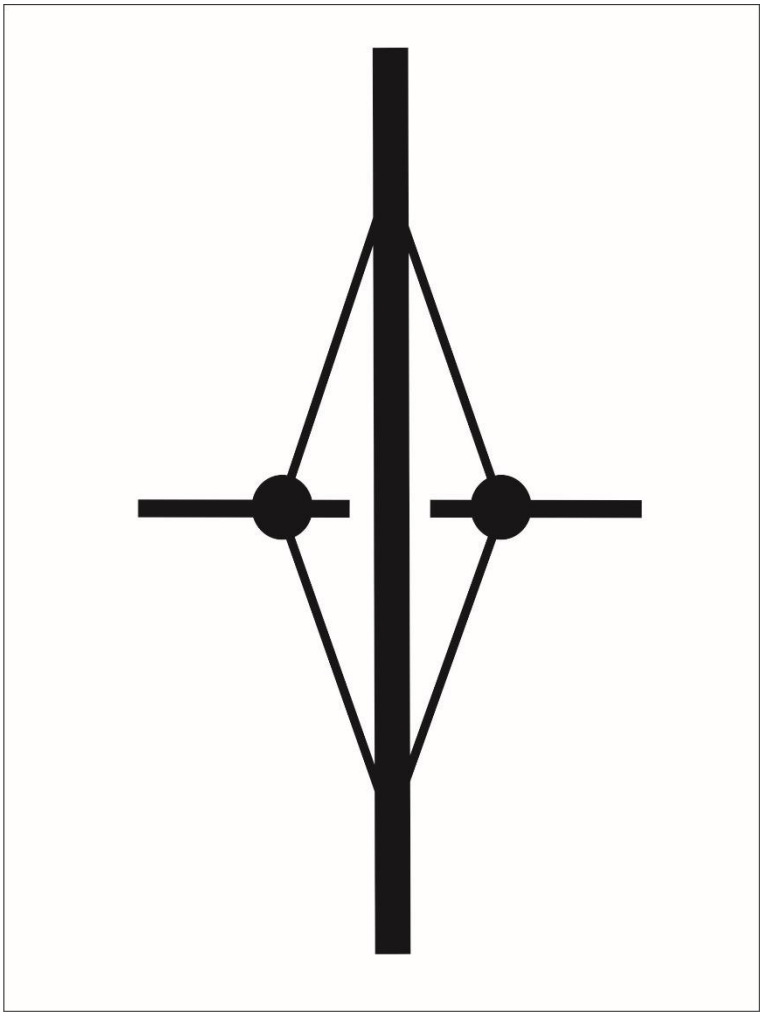


Abbildung 23 Systemskizze direkter Rampentyp planfreier Knotenpunkt (nach RAL)

4.6.6 Kosten

Die Kosten setzen sich aus den Teilen Grunderwerb und den Bauleistungen zur Herstellung der Verkehrsanlagen zusammen und werden auf ca. 1,5 Mio. EUR geschätzt.

Die Baukostenschätzung erfolgte nach DIN 276 und für den Grunderwerb nach den Bodenrichtwerten aus dem GEO-Datenportal SH, GDI-SH, Stand 12/2020. Die Kosten der Umweltmaßnahmen (Kompensation) wurden nicht berücksichtigt.

4.6.7 Gesamtbewertung

Mit der Variante 5 stellt sich eine veränderte Verkehrsverteilung ggü. dem Prognose-Nullfall und den anderen Varianten ein. Es werden Entlastungseffekte von ca. 10% im Zuge der B75 erreicht. Höherbelastungen würden sich auf dem östlichen Abschnitt des Teutendorfer Weges und im größeren Umfang (+60%) auf der Ivendorfer Landstraße einstellen. Aufgrund der räumlich nahen Lage zur Verkehrsführung der Variante 1 entsprechen die weiteren grundsätzlichen Betrachtungen zur Verkehrsverteilung zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen des OT Travemünde der Variante 1.

Das festgestellten Leistungsfähigkeitsdefizit am Knotenpunkt B75 / Moorredder kann mittels verkehrstechnischer Maßnahmen beseitigt werden. Alle anderen untersuchten Knotenpunkte verfügen über eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität.

Von Vorteil ist der höhenfreie Anschluss der Ivendorfer Landstraße an die K20, wodurch sich die Fahrzeit des von Süden kommenden Verkehrs in Richtung Travemünde bei mittlerer Entlastung der B75 verkürzt.

Von Nachteil ist die erforderliche Aufhebung des Anschlussknotens KP01 Travemünder Landstraße (K20) / Ivendorfer Landstraße (K2), welche wegen des höhenfreien Anschlusses aus planungsrechtlichen Gründen (s. Abschnitt 4.6) in der Verkehrsrelation Kücknitz – Ivendorf (K2) zu Umwegen von ca. 3 km führt. Aufgrund der geringen betroffenen Verkehrsmenge kann die Verkehrsführung als hinnehmbar eingeschätzt werden. Es kann darüber nachgedacht werden, die zuvor eingerichteten verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Bereich der Ivendorfer Landstraße an die neuen Umstände der BÜ-Schließung anzupassen (bspw. das Anheben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit).

Aus verkehrlicher Sicht würde die Variante 5 im Vergleich eine prioritäre Empfehlung bekommen, wobei der tatsächliche Bedarf einer 2. Anbindung entsprechend der Bewertung des Prognose-Nullfalls nicht gegeben ist.

Die weiteren Bewertungskriterien stützen die Variante 5 für den Fall der Straßenführung über die Ivendorfer Landstraße nicht. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist im Vergleich der Varianten am 3.-höchsten und betrifft landwirtschaftlich genutzte Privatflächen. Am höchsten aller Varianten wird die mikroklimatische Betroffenheit infolge des größten Gehölzverlustes bei den Alleebäumen der Ivendorfer Landstraße bewertet. Die Umweltbeeinflussung im Bereich der zu bauenden Anschlussstelle stellt sich wegen des Eingriffs in ein LSG als kritisch heraus und ist nur mit hohen Ausgleichsaufwendungen genehmigungsfähig. Der bauliche Aufwand zur Herstellung der Anschlussrampen, stellt im Vergleich einen mittleren Umfang dar. Die Kosten des Grunderwerbs liegen bei 0,52 Mio. EUR im mittleren Bereich der Varianten.

Im Variantenvergleich wird die beste Gesamtbewertung erreicht.

Um für die durchaus vorteilhafte Variante leichter eine Zustimmung durch Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft zu bekommen, empfehlen wir, den zuvor unterstellten Ausbau der Ivendorfer Landstraße nicht vorzunehmen und die Straße und damit die Allee mit dem alten Baumbestand im Status quo zu erhalten. Es findet damit eine wesentlich geringere Flächenversiegelung statt bei weniger Grunderwerb und geringeren Baukosten. Die höhere Verkehrsbelastung von ca. 7.000 Kfz/d ist mit dem Ausbaugrad und der Klassifizierung einer Kreisstraße abgedeckt und auch vertretbar. Bezüglich der Emissionen sollte ein möglicher Maßnahmenbedarf geprüft werden. Verkehrsrechtlich bestehen keine Einschränkungen der Verkehrsarten. Insofern ist ein regelkonformer Ausbau der Straße auf 6,50 m bei unveränderter Nutzung nicht notwendig.

5 Variantenabwägung / Vorzugsvariante

5.1 Beschreibung Bewertungsmatrix

Es wurden insgesamt 5 Varianten einer möglichen 2. Anbindung Travemündes einschließlich des Prognose-Nullfalls untersucht. Für die Ermittlung einer Vorzugsvariante sind die folgenden Bewertungskriterien entsprechend der Schwerpunkte der Aufgabenstellung angewandt worden:

- Einfluss Verkehr auf städtebauliche Struktur
- Verkehrsqualität
- Verkehrssicherheit
- Flora / Fauna (Umwelt)
- Durchfahrbarkeit des Hafens
- Flächeninanspruchnahme
- Bautechnischer Aufwand
- Kosten

Eine Wichtung der Kriterien untereinander erfolgte nicht, um die Versachlichung der Argumente zu sichern.

Je Variante wurden zunächst die Vor- und Nachteile bestimmt und mit Wertigkeiten belegt. Der Bewertungsmaßstab enthält die Elemente „0“ für ein nicht zu bewertendes Kriterium bzw. ein unmaßgebliches Gewicht, „+“ und „-“ für maßgebliche Gewichte.

Besonderheiten bestehen hinsichtlich der Bewertung der Hafenvariante 1, 1A & 1B. Aufgrund der schwierigen Genehmigungsfähigkeit der Anlage einer öffentlichen Straße durch die ISPS-Sicherheitszone, müssten Hafenersatzflächen außerhalb des jetzigen Hafenbereiches erschlossen werden. Nur zu Vergleichszwecken der verkehrlichen Wirkung und des flächen- und kostenseitigen Aufwands wurde die Verkehrsführung durch den Hafen in die Bewertungsmatrix aufgenommen.

Die Abwägungsmatrix kann der Anlage 13 entnommen werden

5.2 Abwägung – Vorzugsvariante

Vor der Abwägung der Varianten wurde grundsätzlich festgestellt, dass das vorhandene Straßenhauptnetz in Travemünde bei Umsetzung einiger geringer Ausbaumaßnahmen an leistungskritischen Verkehrsanlagen unter den Bedingungen der städtebaulichen Erweiterungen in der Prognose leistungsfähig ist.

Anschließend erfolgte die Abwägung der Varianten 1 bis 5 unabhängig von der zuvor beschriebenen Feststellung.

Die beste (rein) verkehrliche Bewertung würden die Hafenvarianten bekommen, was im Wesentlichen auf die kürzere Wegebeziehung mit geringen baulichen Widerständen durch wenige Knotenpunkte und keine Bahnübergänge von Süden nach Travemünde zurückzuführen ist. Aufgrund der zu erwartenden erschwerten Genehmigungsfähigkeit und dem dahinterstehenden monetären als auch zeittechnischem Aufwand wurde die weitere Abwägung ohne die Variante 1 fortgeführt.

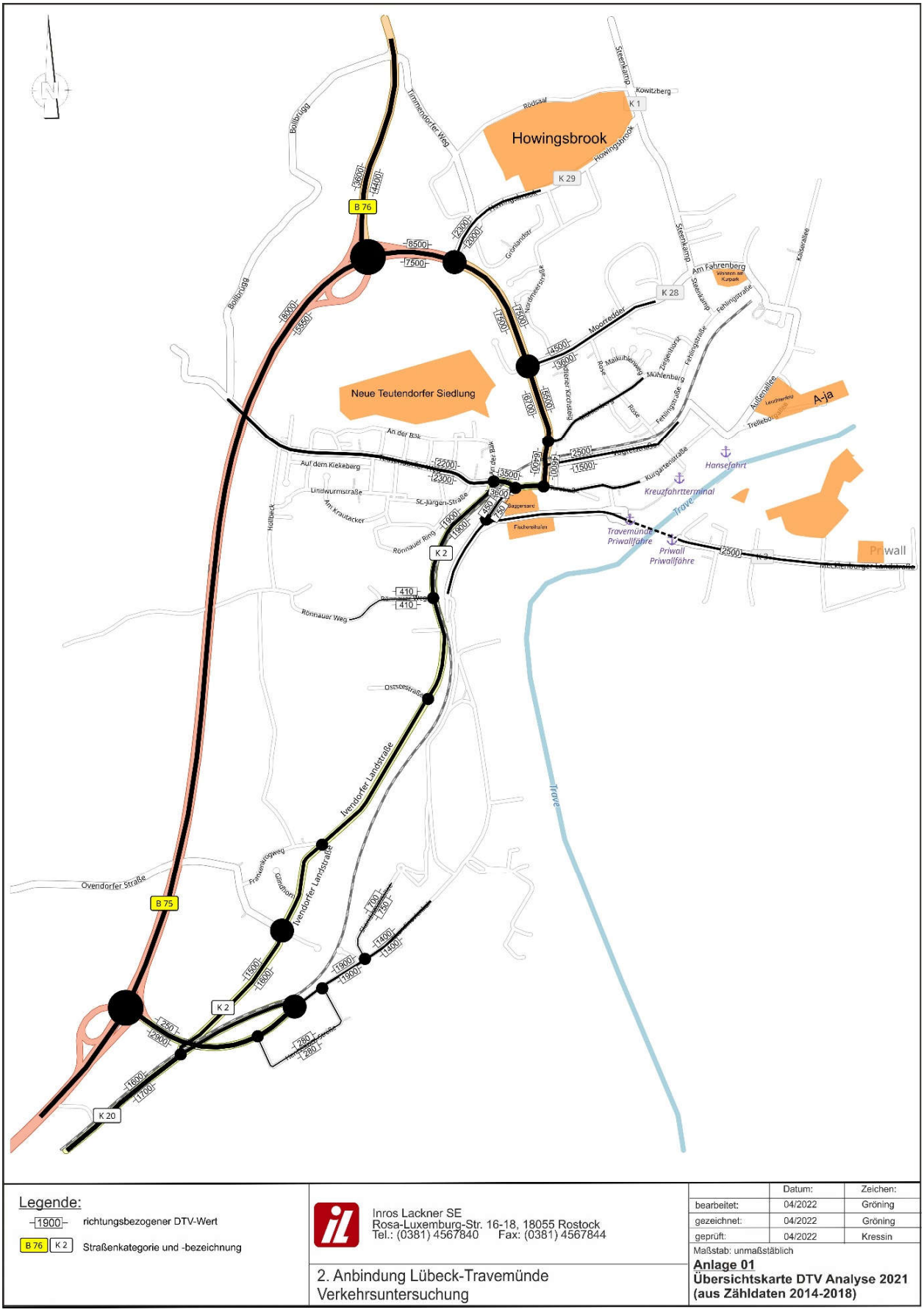
Die Variante 5 über die Ivendorfer Landstraße erreicht eine vergleichbar gute verkehrliche Bewertung wie Variante 1. Auch bei Einbeziehung der übrigen Kriterien schneidet die Variante 5 am besten ab. Die sehr schlechte Bewertung der Umweltbelange soll an der Stelle erwähnt werden, die wegen des regelkonformen Ausbaus der Ivendorfer Landstraße den höchsten Gehölzverlust der Allee und damit eine sehr große mikroklimatische Betroffenheit ausweist. Da es zurzeit keine verkehrsrechtlichen Einschränkungen auf der K2 gibt und der BUS- und Lkw-Verkehr ohne Unfallauffälligkeiten abgewickelt wird, wird empfohlen auf den Straßenausbau (zunächst) zu verzichten.

Anlage 01

-

Übersichtskarte DTV Analyse 2021

Anlage 01

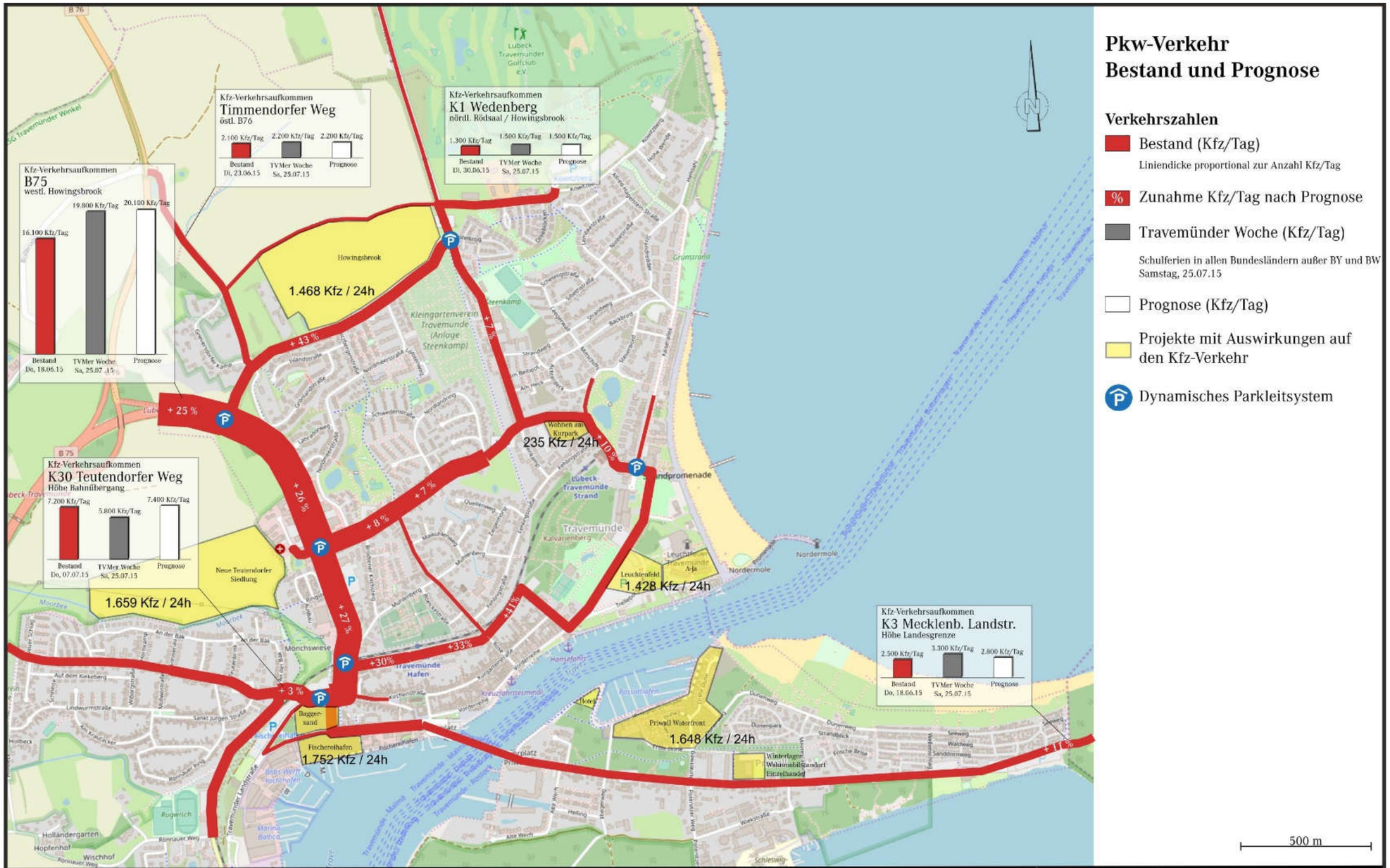

Howingsbrook
Neue Teutendorfer Siedlung
Travemünde Priwallfähre
Priwall Priwallfähre
Kreuzfahrtterminal
Hansefahrt
Priwall
A-ja
Am Fehrenberg
Ivendorfer Landstraße
Ivendorfer Landstraße
Ovendorfer Straße
Rönnauer Weg
Rönnauer Ring
Lindwurmstraße
Auf dem Kiekeberg
An der Bek
St.-Jürgen-Straße
Am Krautacker
Holtbeck
Ostseestraße
Trimmendorfer Weg
Bollbrügg
Steenkamp
Howingsbrook
Kowitzberg
Moorfelder
Fehlingstraße
Mühlenberg
Kurgartenstraße
Travemünder Allee
Trave
B 76
B 75
K 1
K 2
K 20
K 28
K 29
Legende:
1900 richtungsbezogener DTV-Wert
B 76 K 2 Straßenkategorie und -bezeichnung
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 01
Übersichtskarte DTV Analyse 2021
(aus Zähldaten 2014-2018)

Anlage 02

-

Verkehrsmengensteigerung P0 2035

Anlage 02

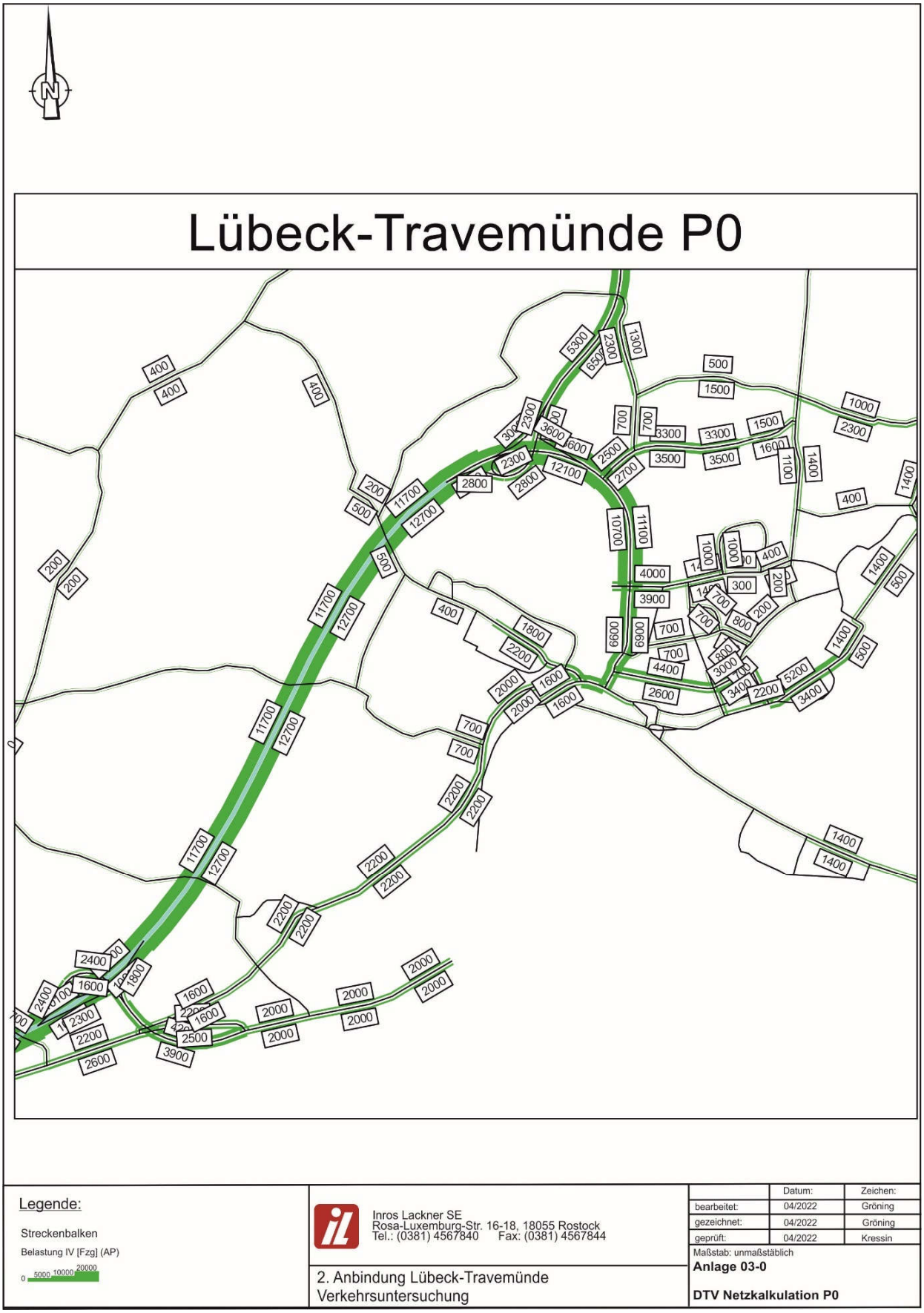

Kfz-Verkehrsaufkommen
Timmendorfer Weg
östl. B76
2.100 Kfz/Tag
2.200 Kfz/Tag
2.200 Kfz/Tag
Bestand Di, 23.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Kfz-Verkehrsaufkommen
K1 Wedenberg
nördl. Rödsaal / Howingsbrook
1.300 Kfz/Tag
1.500 Kfz/Tag
1.500 Kfz/Tag
Bestand Di, 30.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Kfz-Verkehrsaufkommen
B75
westl. Howingsbrook
16.100 Kfz/Tag
19.800 Kfz/Tag
20.100 Kfz/Tag
Bestand Do, 18.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Howingsbrook
1.468 Kfz / 24h
+ 43 %
+ 25 %
+ 2 %
235 Kfz / 24h
+ 10 %
+ 26 %
+ 7 %
+ 8 %
+ 27 %
+ 41 %
+33%
+30%
+ 3 %
Kfz-Verkehrsaufkommen
K30 Teutendorfer Weg
Höhe Bahnübergang
7.200 Kfz/Tag
5.800 Kfz/Tag
7.400 Kfz/Tag
Bestand Do, 07.07.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Neue Teutendorfer Siedlung
1.659 Kfz / 24h
1.428 Kfz / 24h
Leuchtenfeld
Kfz-Verkehrsaufkommen
K3 Mecklenb. Landstr.
Höhe Landesgrenze
2.500 Kfz/Tag
3.300 Kfz/Tag
2.800 Kfz/Tag
Bestand Do, 18.06.15
TVMer Woche Sa, 25.07.15
Prognose
Priwall Waterfront
1.648 Kfz / 24h
Daggersand
Fischereihafen
1.752 Kfz / 24h
Pkw-Verkehr
Bestand und Prognose
Verkehrszahlen
Bestand (Kfz/Tag)
Liniendicke proportional zur Anzahl Kfz/Tag
Zunahme Kfz/Tag nach Prognose
Travemünder Woche (Kfz/Tag)
Schulferien in allen Bundesländern außer BY und BW
Samstag, 25.07.15
Prognose (Kfz/Tag)
Projekte mit Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr
Dynamisches Parkleitsystem
500 m
In Anlehnung an Anlage 2 des Mobilitätskonzeptes Travemünde der Hansestadt Lübeck
© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 02
Verkehrsmengensteigerung
Prognose Nullfall 2035

Anlage 03

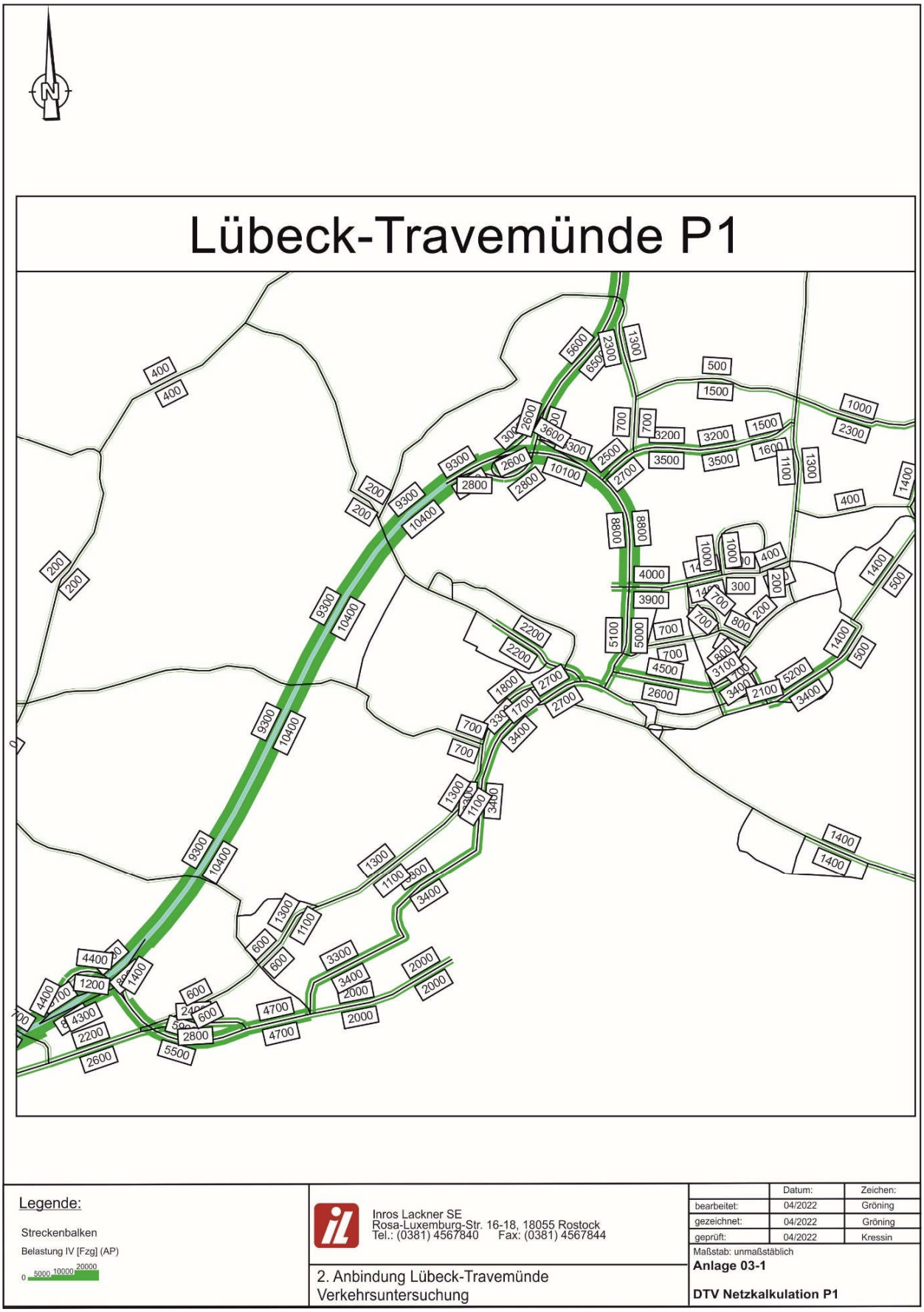
-

DTV Netzkalkulation P0 bis P5

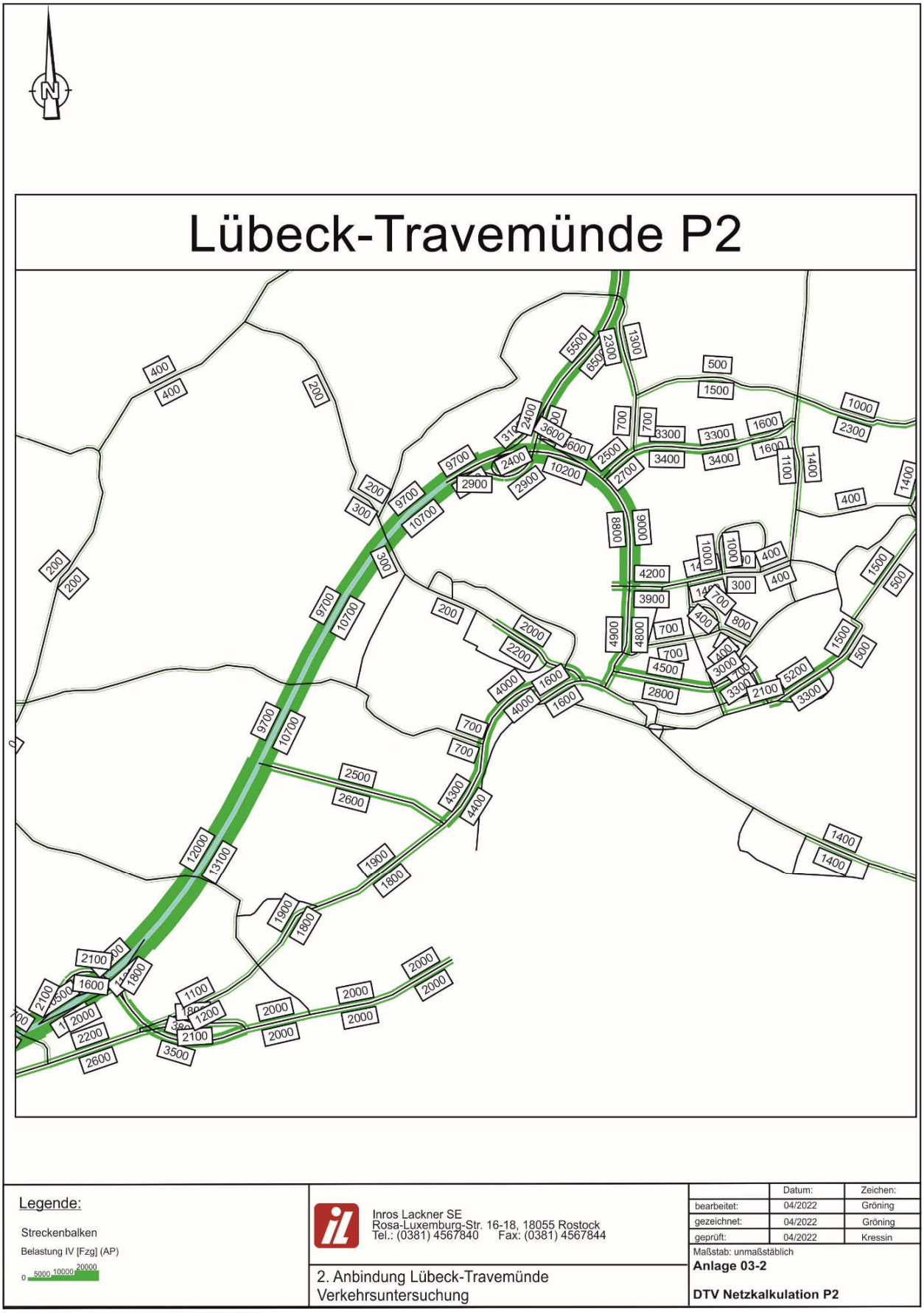
Anlage 03-0


Lübeck-Travemünde P0
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-0
DTV Netzkalkulation P0

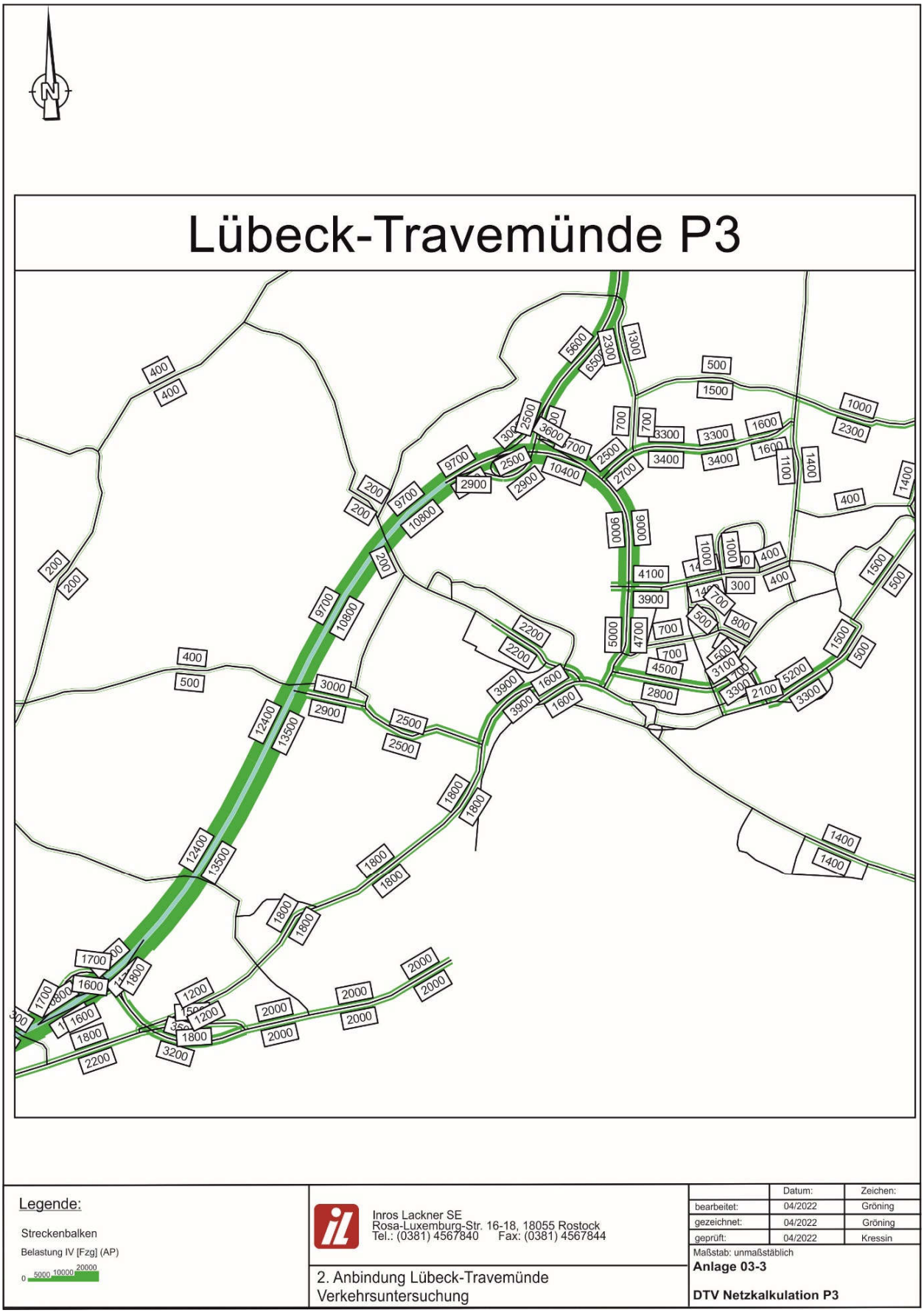
Anlage 03-1


Lübeck-Travemünde P1
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-1
DTV Netzkalkulation P1

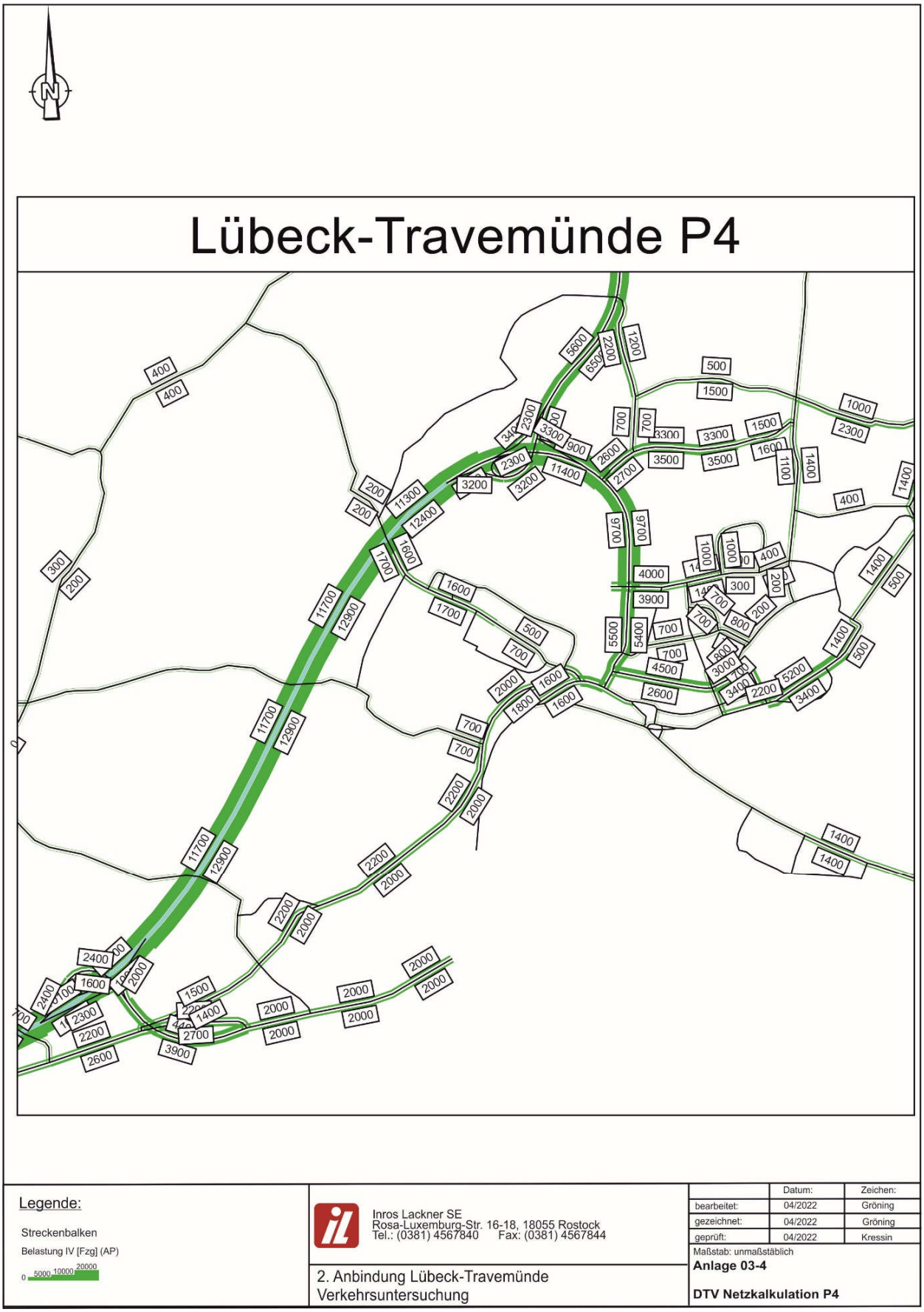
Anlage 03-2


Lübeck-Travemünde P2
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-2
DTV Netzkalkulation P2

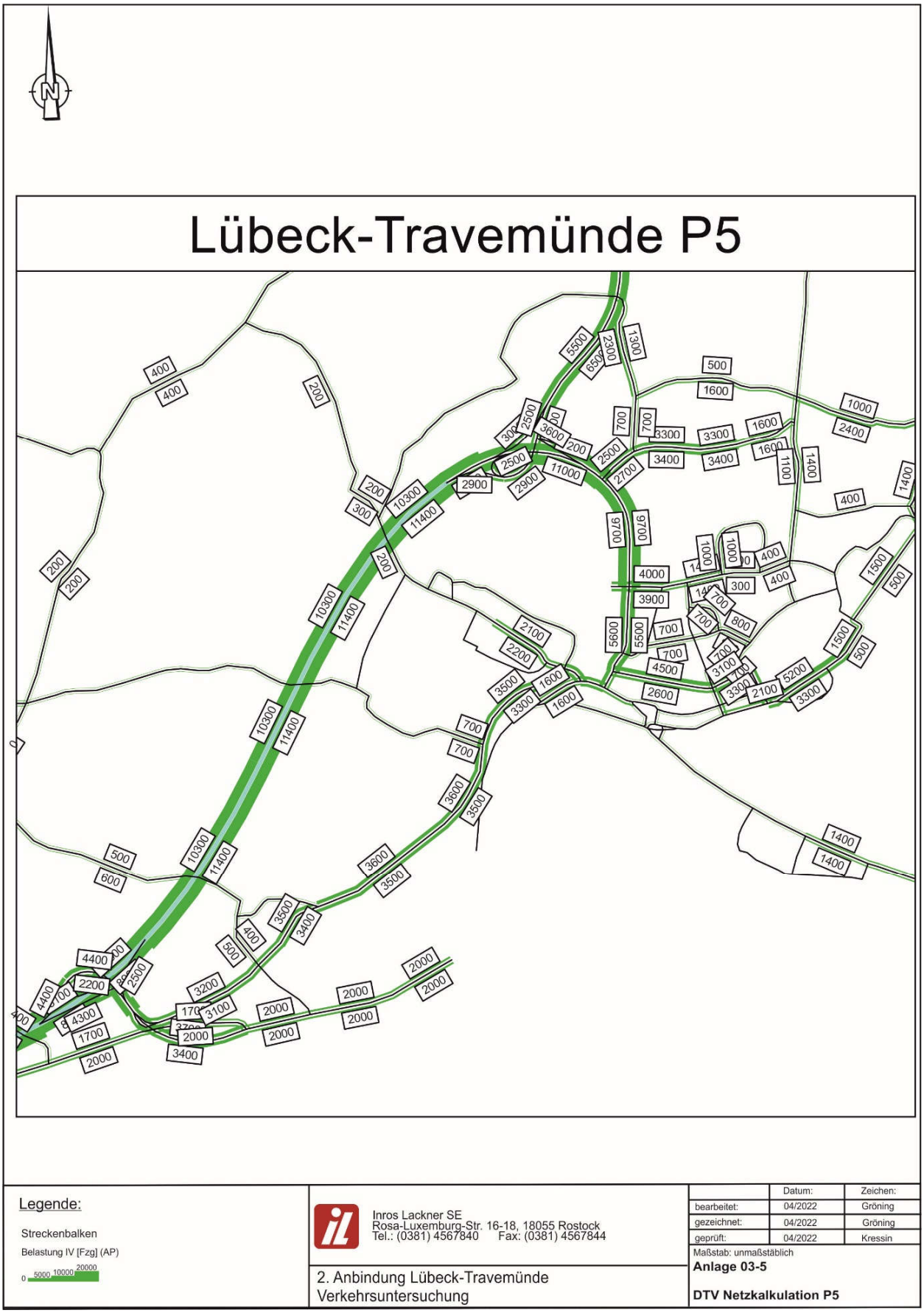
Anlage 03-3


Lübeck-Travemünde P3
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-3
DTV Netzkalkulation P3

Anlage 03-4


Lübeck-Travemünde P4
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-4
DTV Netzkalkulation P4

Anlage 03-5

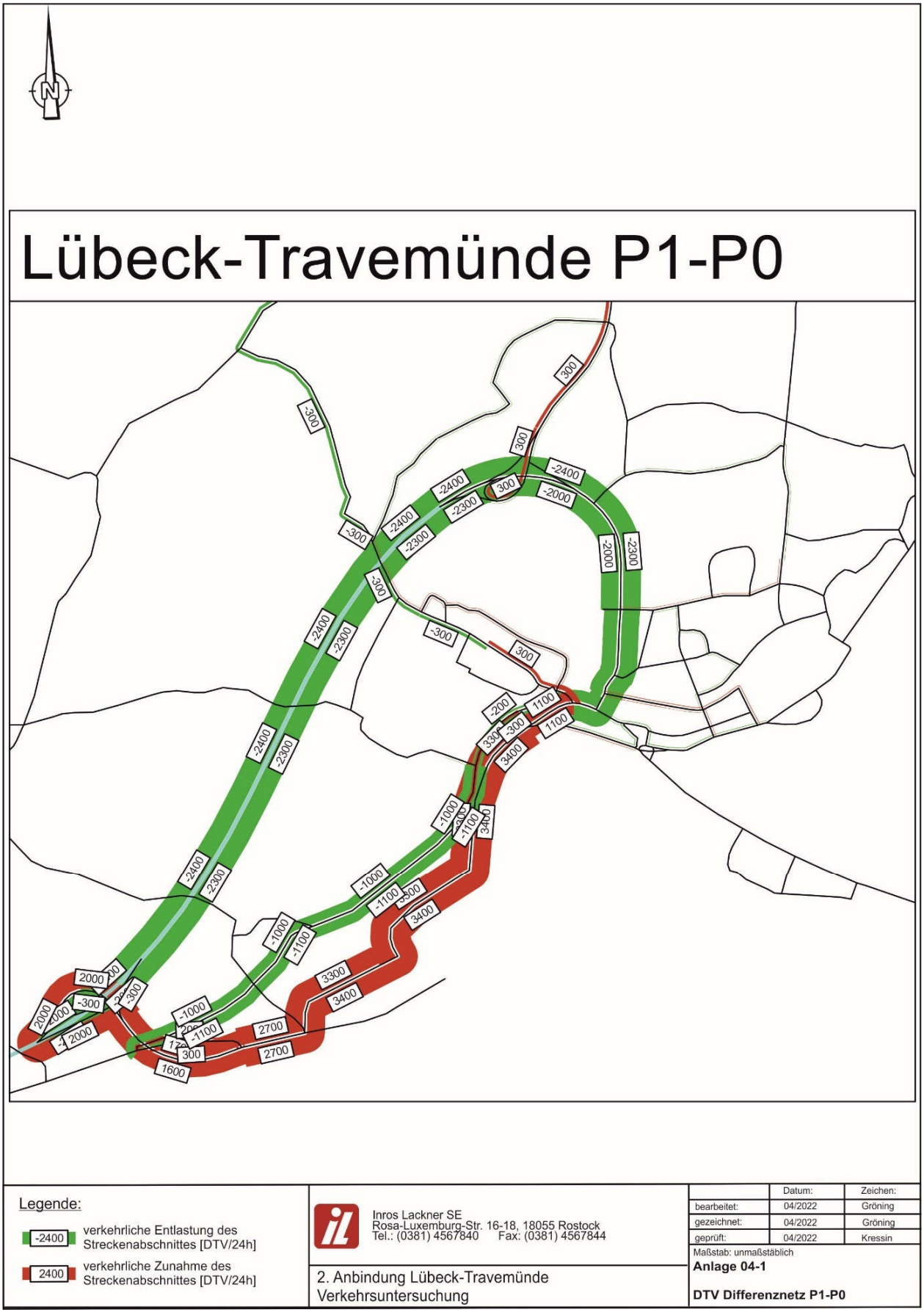

Lübeck-Travemünde P5
Legende:
Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)
0 5000 10000 20000
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 03-5
DTV Netzkalkulation P5

Anlage 04

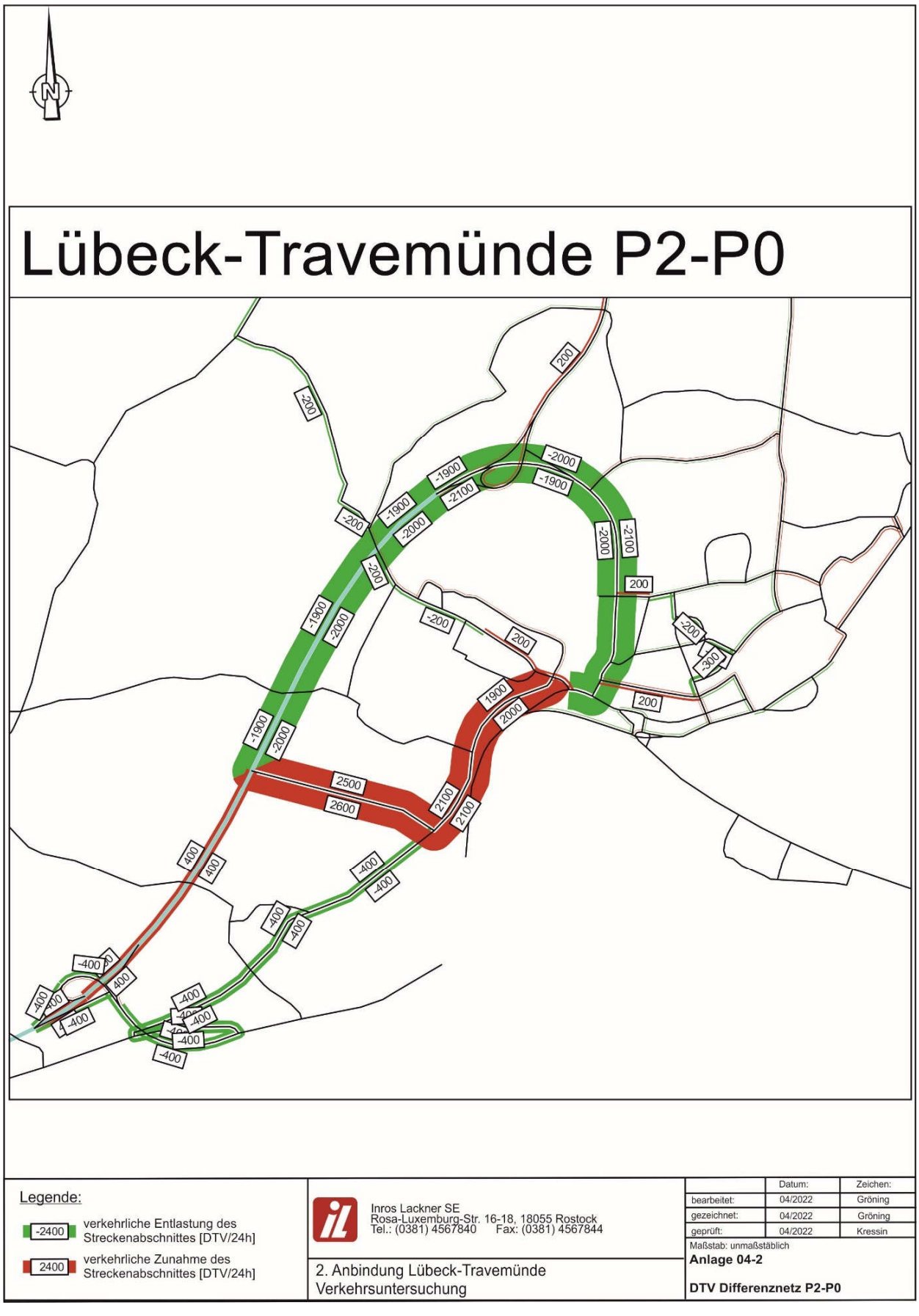
-

DTV Differenznetze P1 bis P5

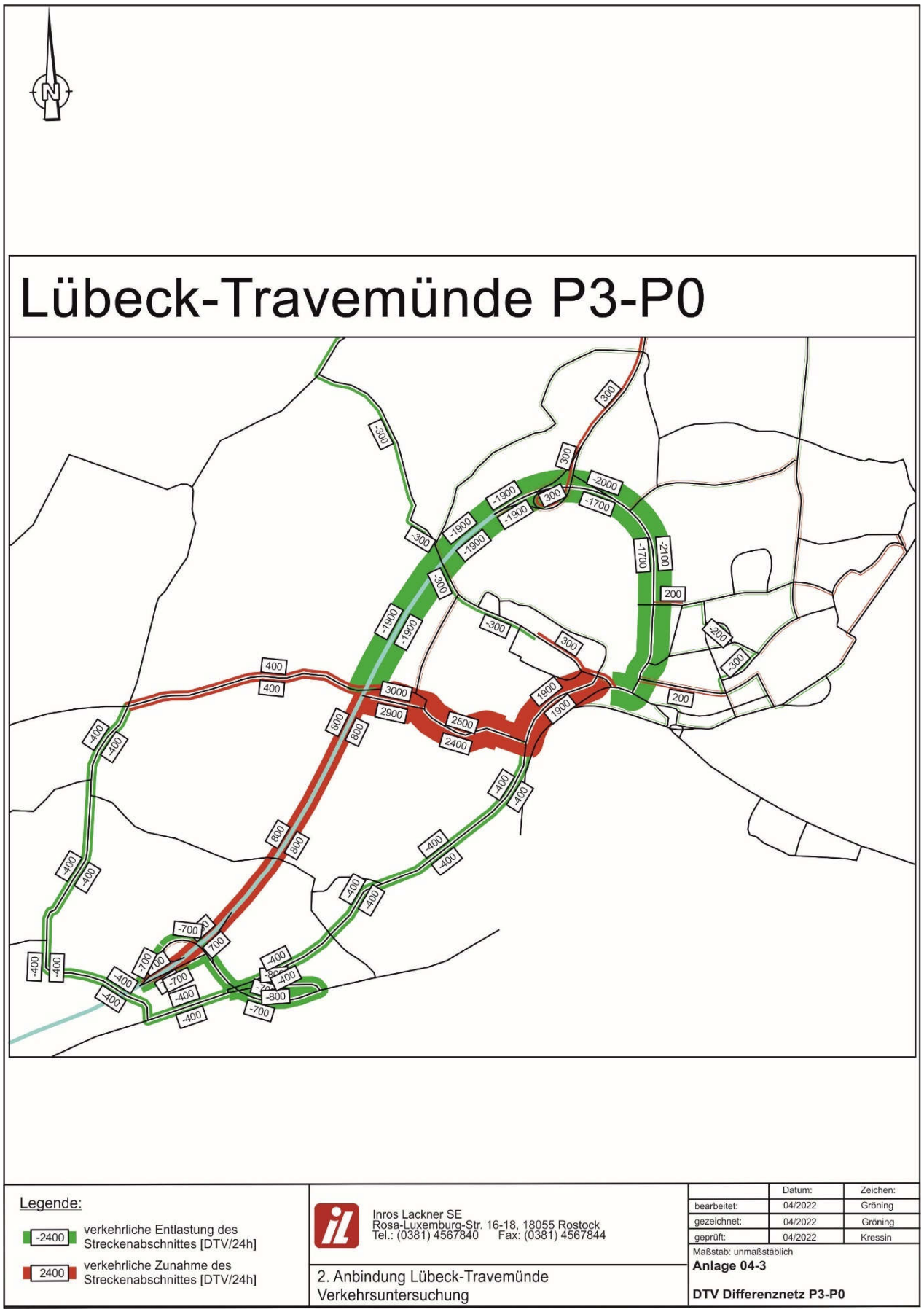
Anlage 04-1


Lübeck-Travemünde P1-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-1
DTV Differenznetz P1-P0

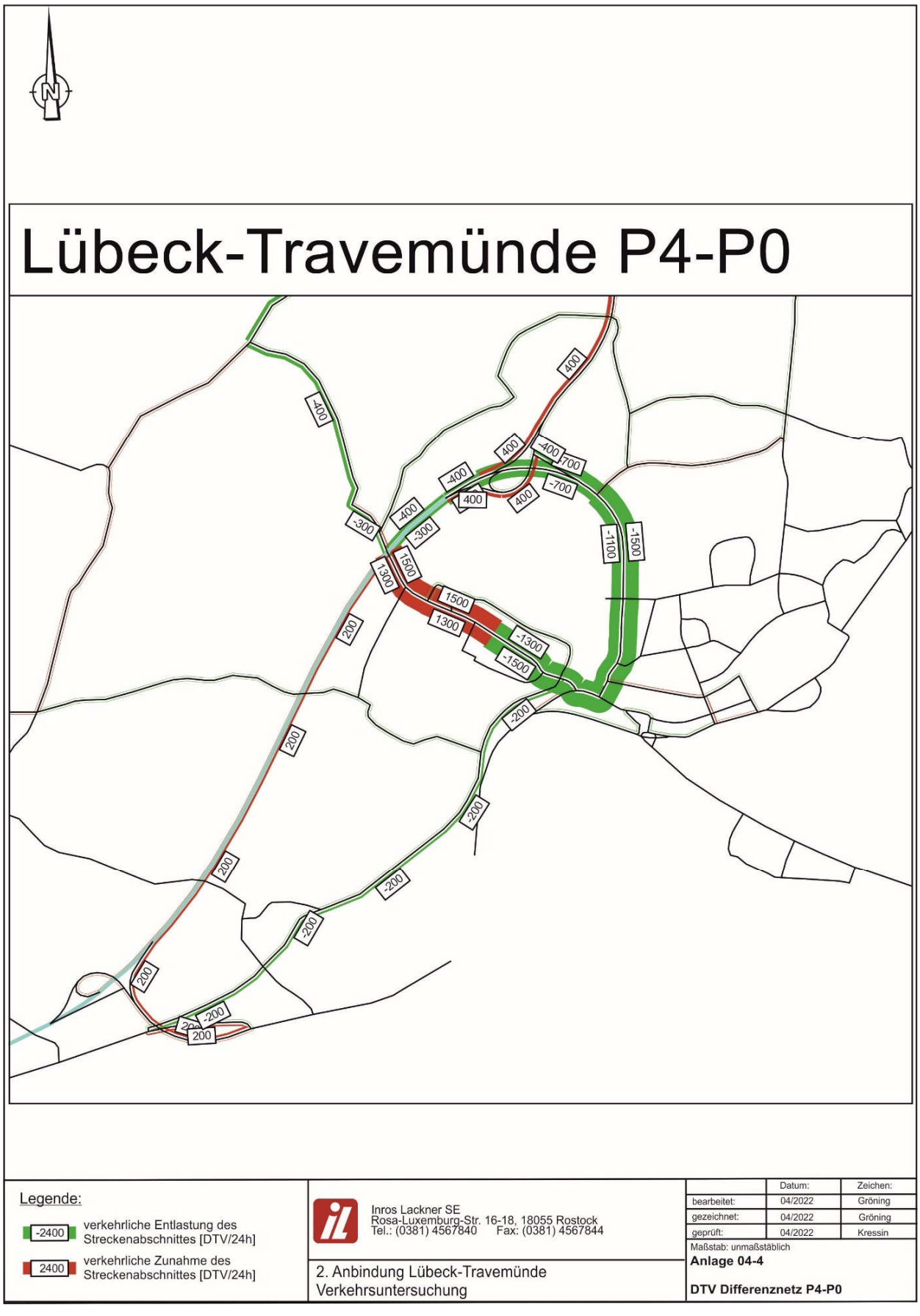
Anlage 04-2


Lübeck-Travemünde P2-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-2
DTV Differenznetz P2-P0

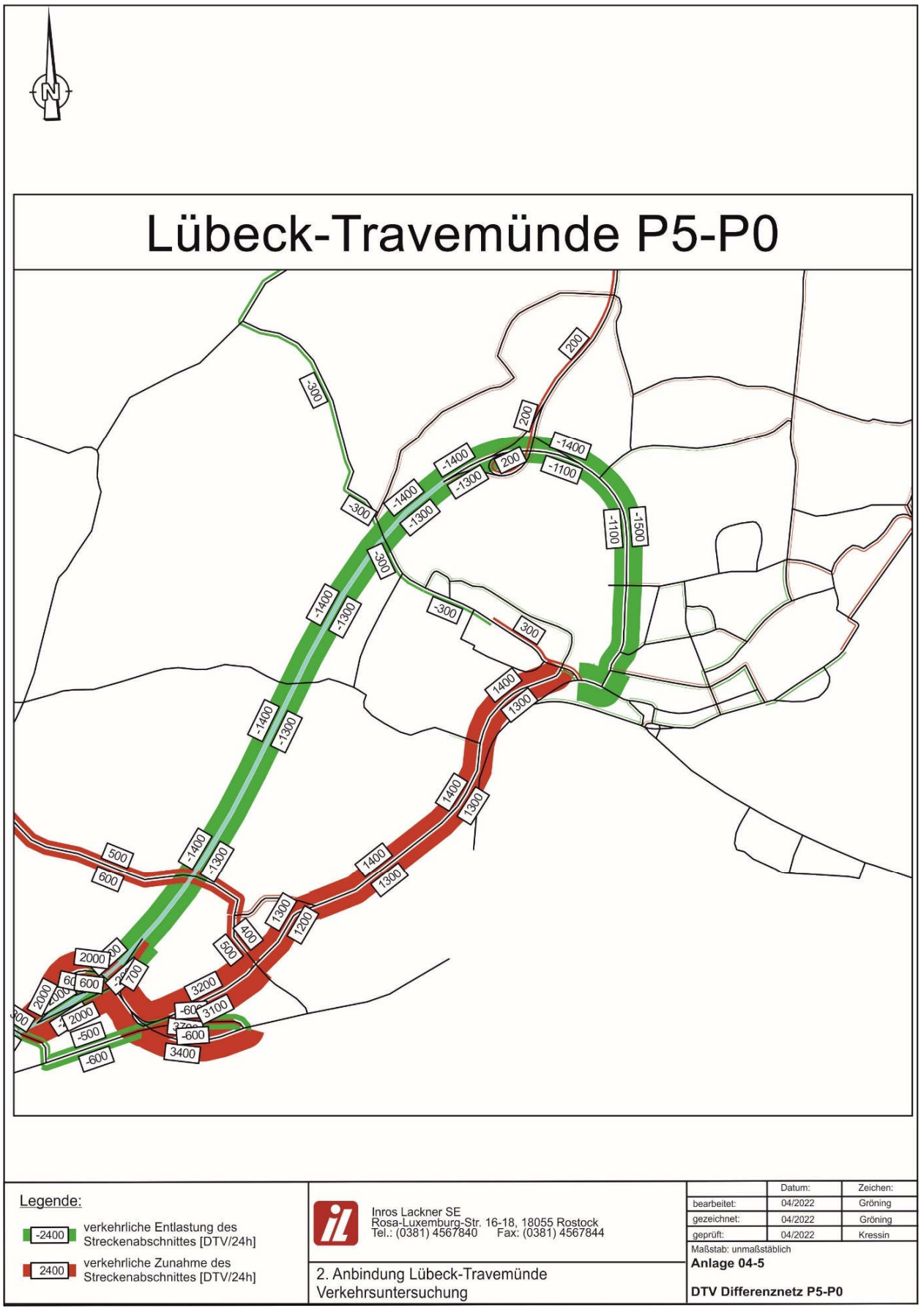
Anlage 04-3


Lübeck-Travemünde P3-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-3
DTV Differenznetz P3-P0

Anlage 04-4


Lübeck-Travemünde P4-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-4
DTV Differenznetz P4-P0

Anlage 04-5

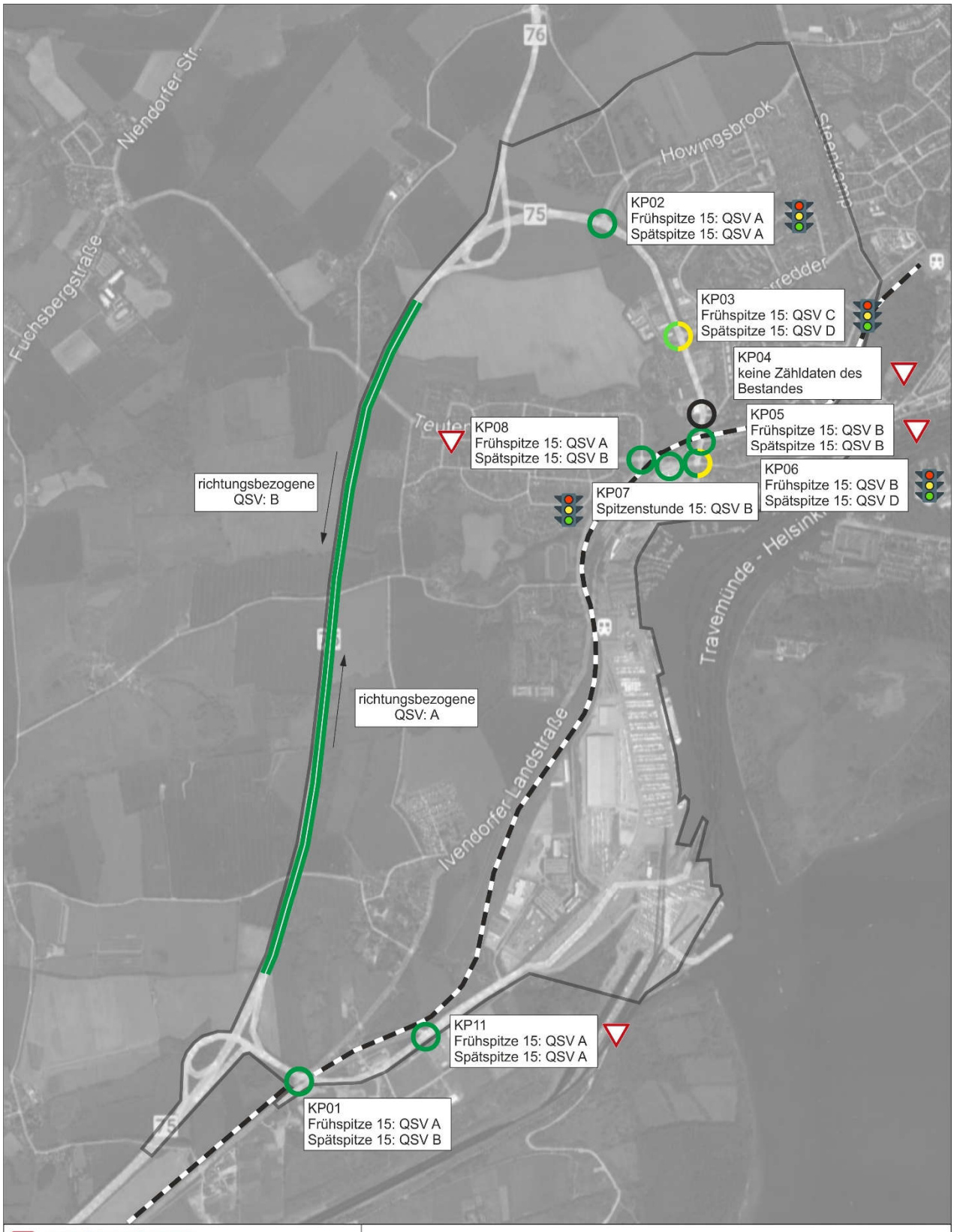

Lübeck-Travemünde P5-P0
Legende:
-2400 verkehrliche Entlastung des Streckenabschnittes [DTV/24h]
2400 verkehrliche Zunahme des Streckenabschnittes [DTV/24h]
Inros Lackner SE
Rosa-Luxemburg-Str. 16-18, 18055 Rostock
Tel.: (0381) 4567840 Fax: (0381) 4567844
2. Anbindung Lübeck-Travemünde
Verkehrsuntersuchung
Datum: Zeichen:
bearbeitet: 04/2022 Gröning
gezeichnet: 04/2022 Gröning
geprüft: 04/2022 Kressin
Maßstab: unmaßstäblich
Anlage 04-5
DTV Differenznetz P5-P0

Anlage 05

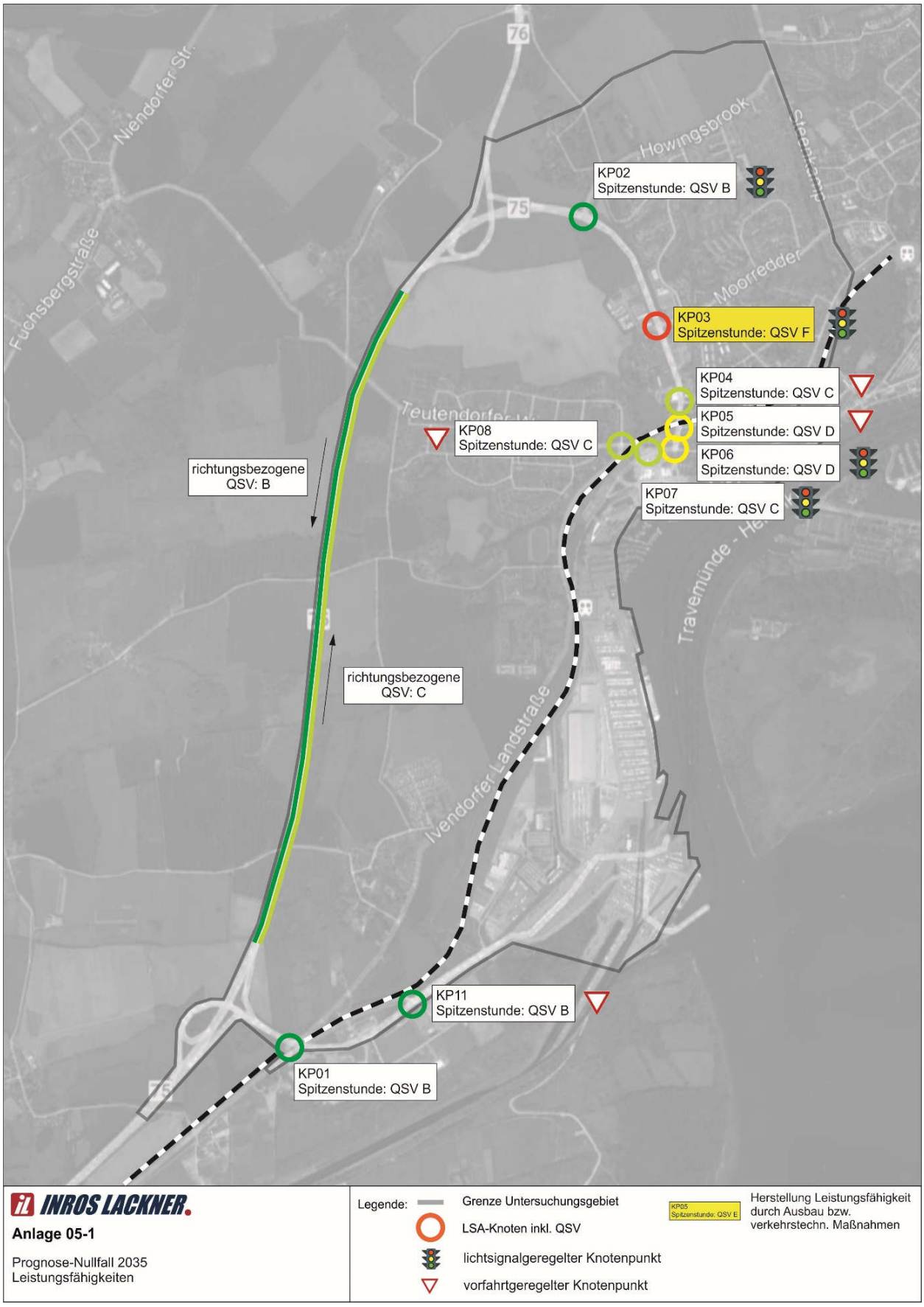
-

Übersicht Leistungsfähigkeiten P0 bis P5

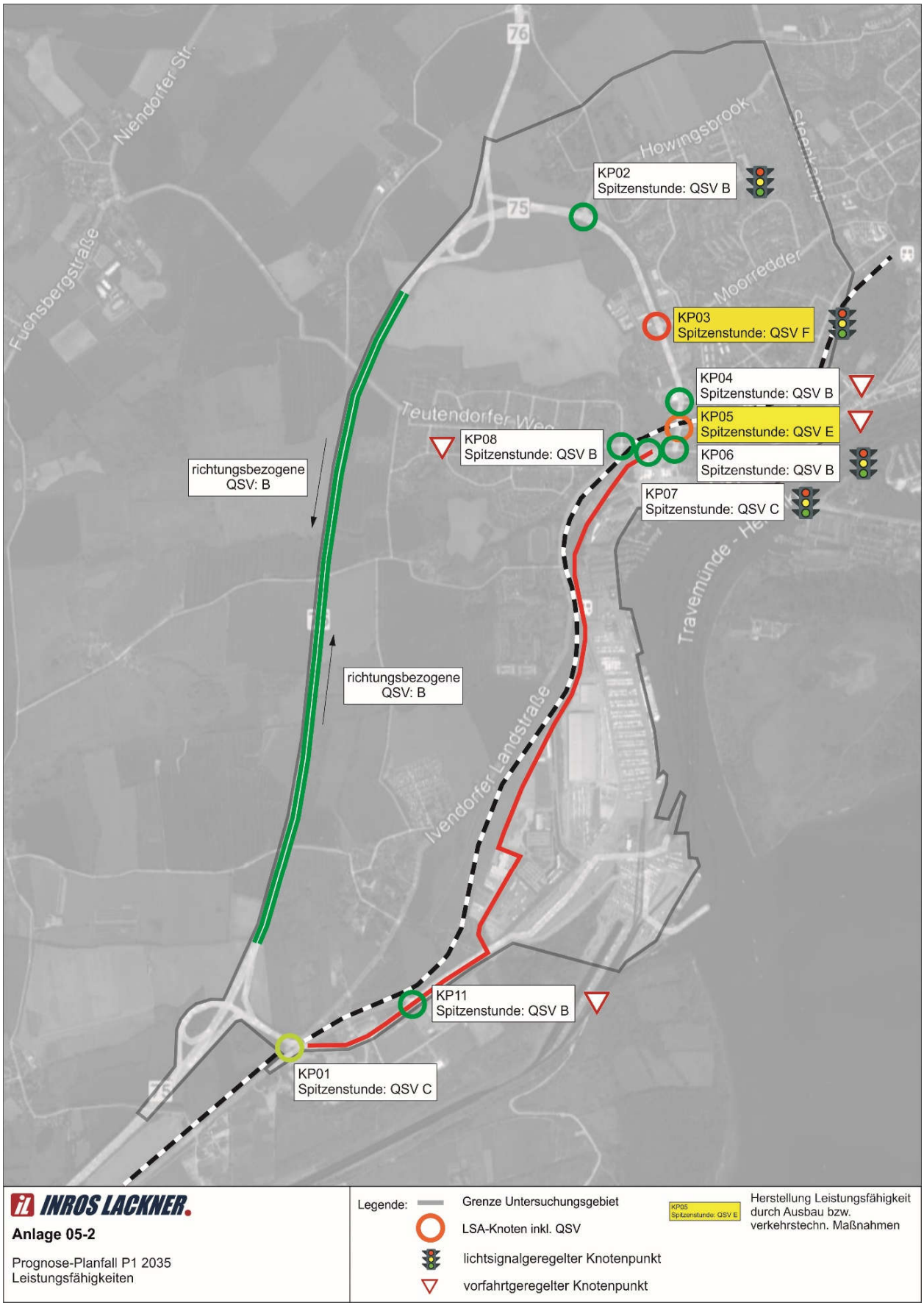
Anlage 05-0


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
KP02
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV A
KP03
Frühspitze 15: QSV C
Spätspitze 15: QSV D
KP04
keine Zähldaten des Bestandes
KP05
Frühspitze 15: QSV B
Spätspitze 15: QSV B
KP06
Frühspitze 15: QSV B
Spätspitze 15: QSV D
KP07
Spitzenstunde 15: QSV B
KP08
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: A
Travemünde - Helsinki
Ivendorfer Landstraße
KP11
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV A
KP01
Frühspitze 15: QSV A
Spätspitze 15: QSV B
INROS LACKNER
Anlage 05-0
Planfall Analyse 2021
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt

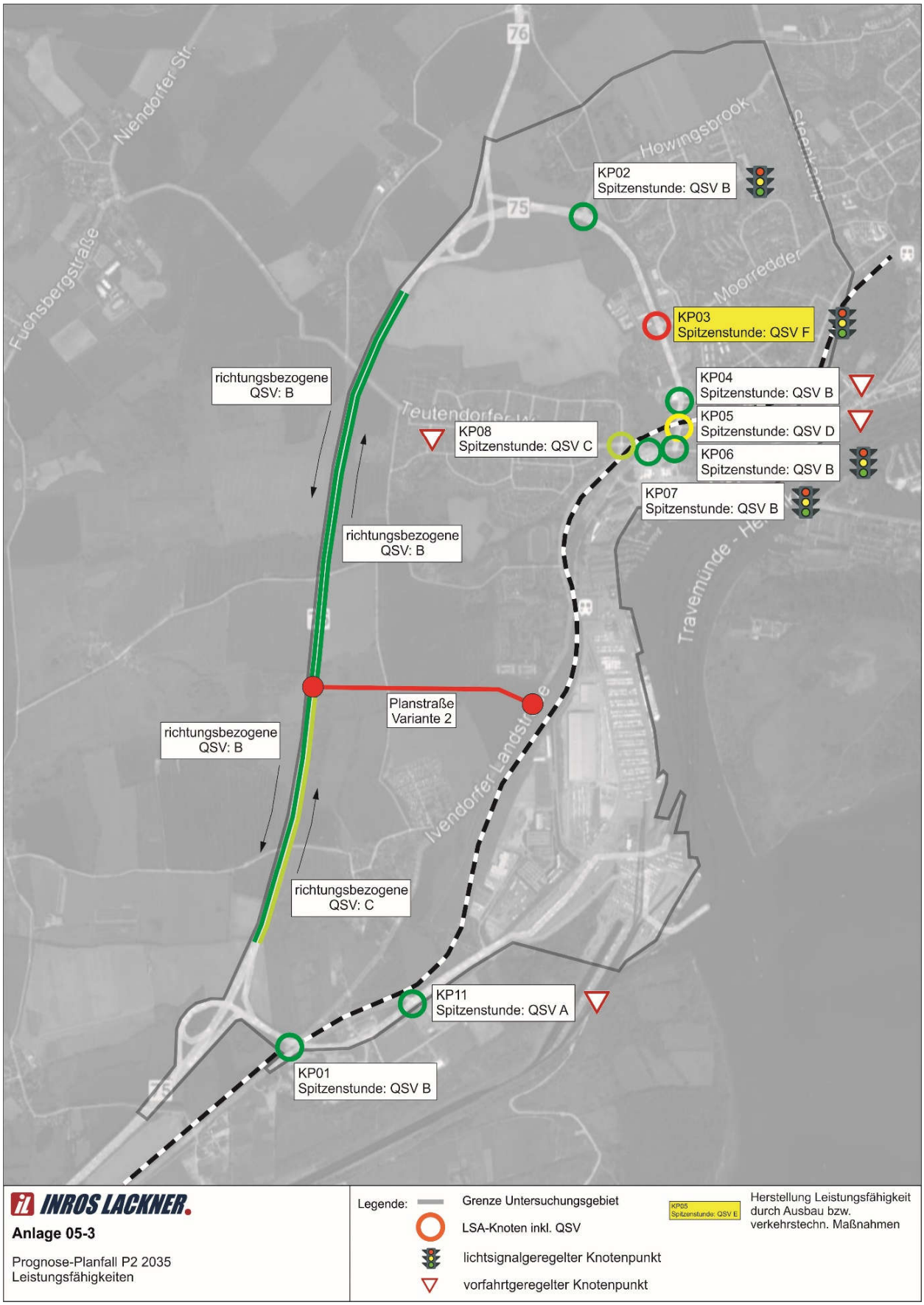
Anlage 05-1


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
Moorredder
Teutendorfer
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV C
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV D
KP07
Spitzenstunde: QSV C
KP08
Spitzenstunde: QSV C
KP11
Spitzenstunde: QSV B
KP01
Spitzenstunde: QSV B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
INROS LACKNER.
Anlage 05-1
Prognose-Nullfall 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

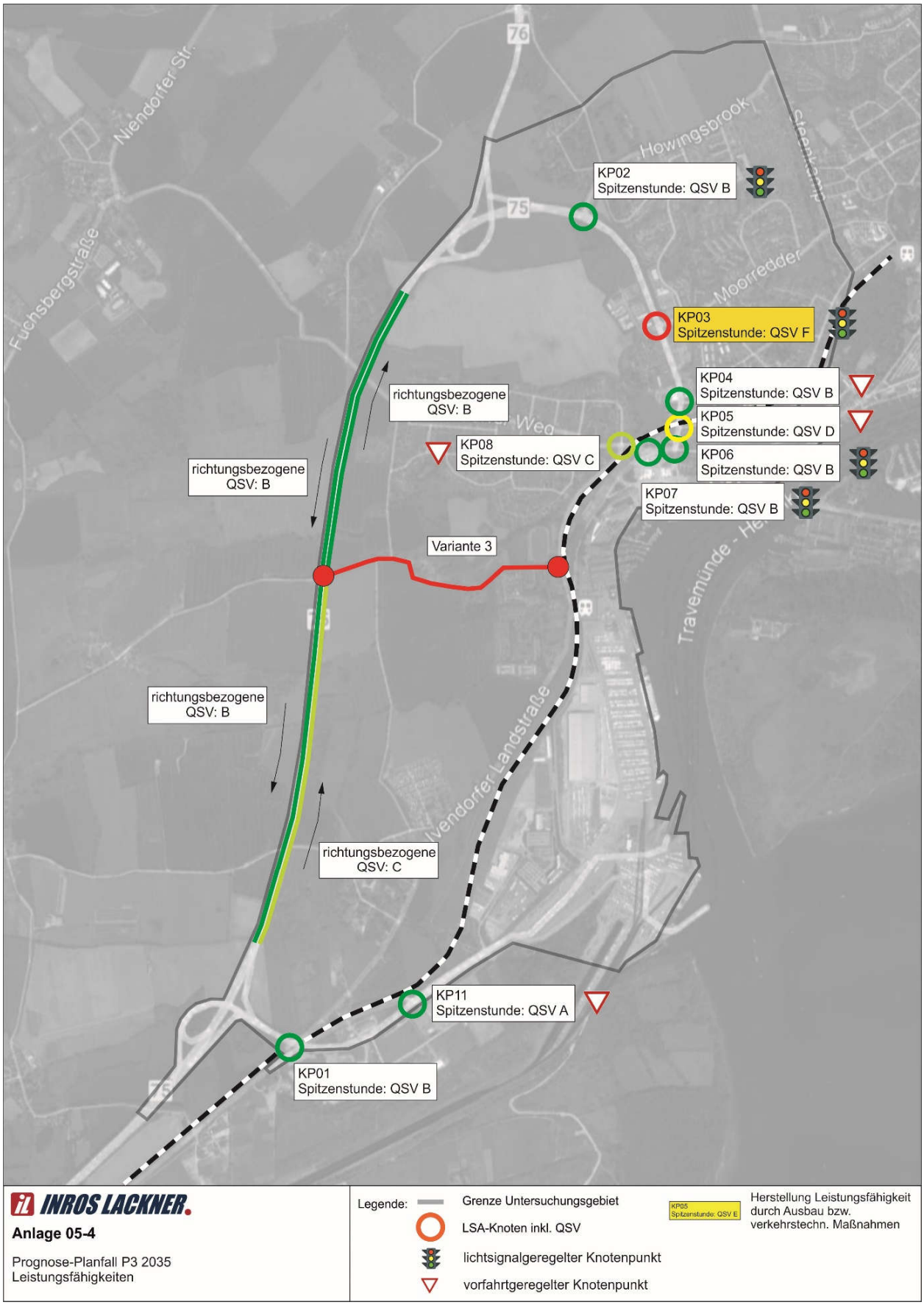
Anlage 05-2


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Steenkamp
Fuchsbergstraße
Moorredder
Teutendorfer Weg
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV E
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV C
KP08
Spitzenstunde: QSV B
KP11
Spitzenstunde: QSV B
KP01
Spitzenstunde: QSV C
richtungsbezogene
QSV: B
richtungsbezogene
QSV: B
INROS LACKNER.
Anlage 05-2
Prognose-Planfall P1 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit
durch Ausbau bzw.
verkehrstechn. Maßnahmen

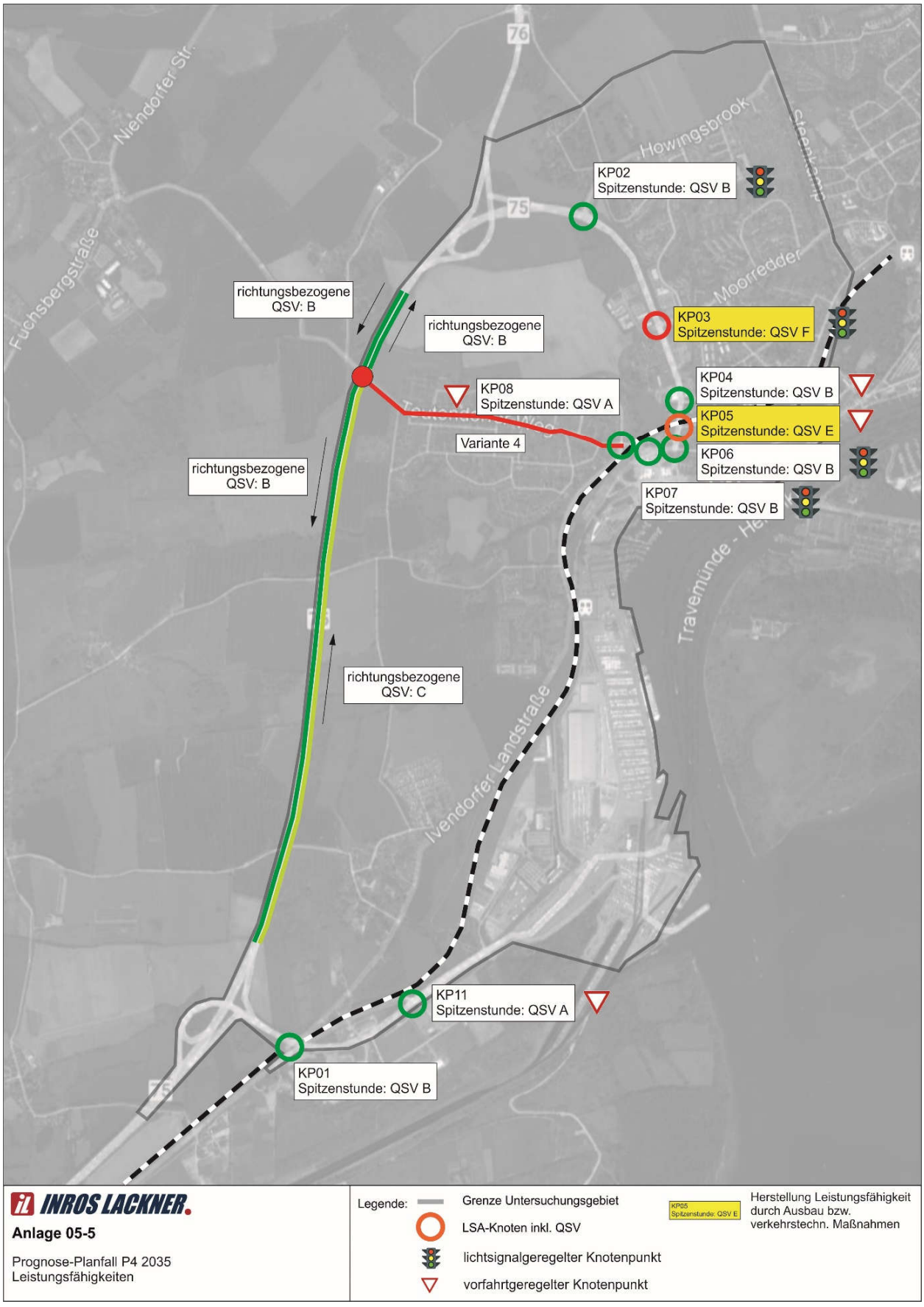
Anlage 05-3


KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV C
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01
Spitzenstunde: QSV B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
Planstraße Variante 2
Howingsbrook
Moorredder
Travemünde - Hemmelsdorf
Ivendorfer Landstraße
Fuchsbergstraße
Niendorfer Str.
INROS LACKNER.
Anlage 05-3
Prognose-Planfall P2 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

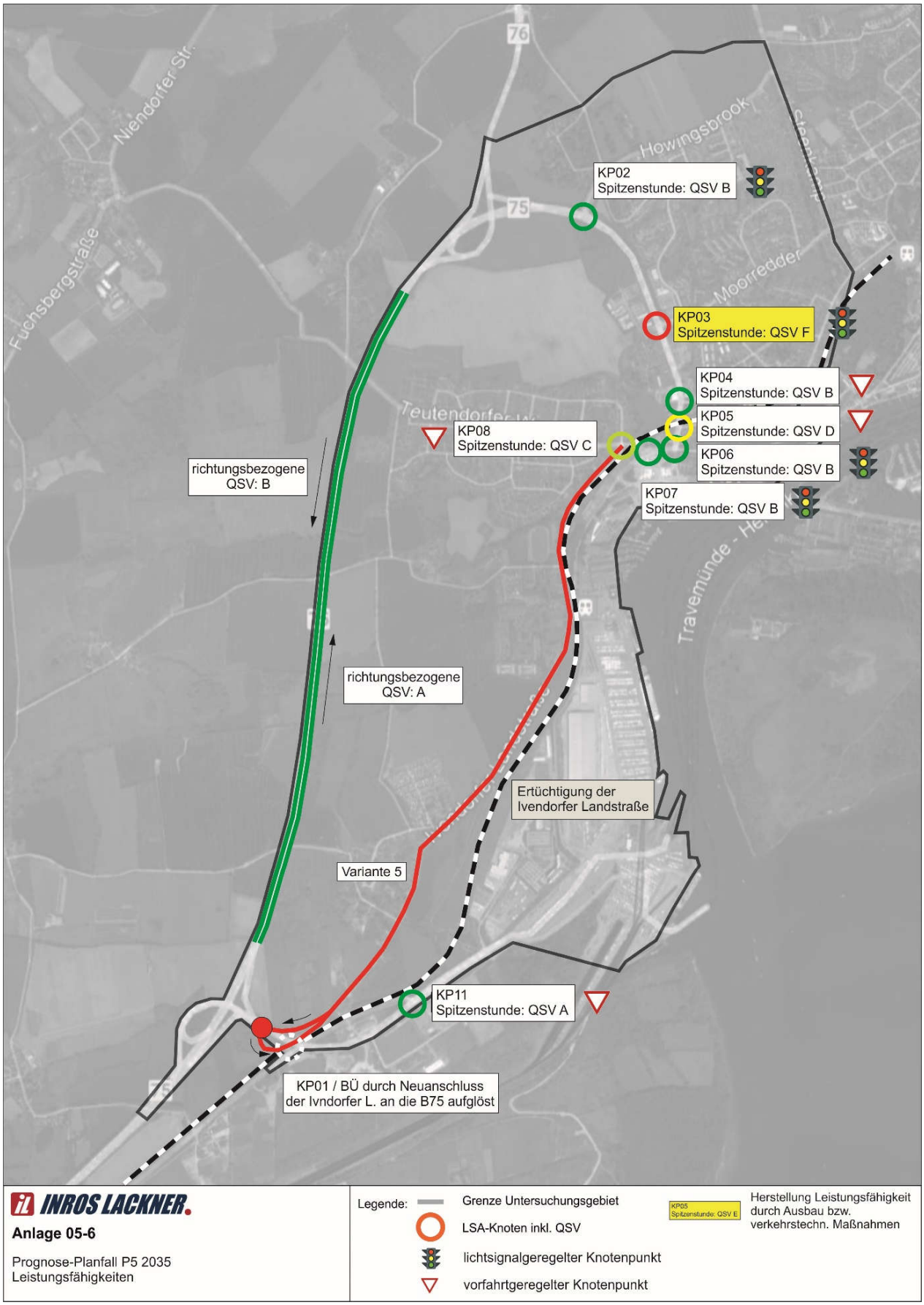
Anlage 05-4


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
Moorredder
KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV C
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
Variante 3
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01
Spitzenstunde: QSV B
INROS LACKNER.
Anlage 05-4
Prognose-Planfall P3 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

Anlage 05-5


76
75
Niendorfer Str.
Howingsbrook
Fuchsbergstraße
Moorredder
Travemünde - He
Ivendorfer Landstraße
KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV E
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV A
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01
Spitzenstunde: QSV B
Variante 4
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: C
INROS LACKNER.
Anlage 05-5
Prognose-Planfall P4 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

Anlage 05-6

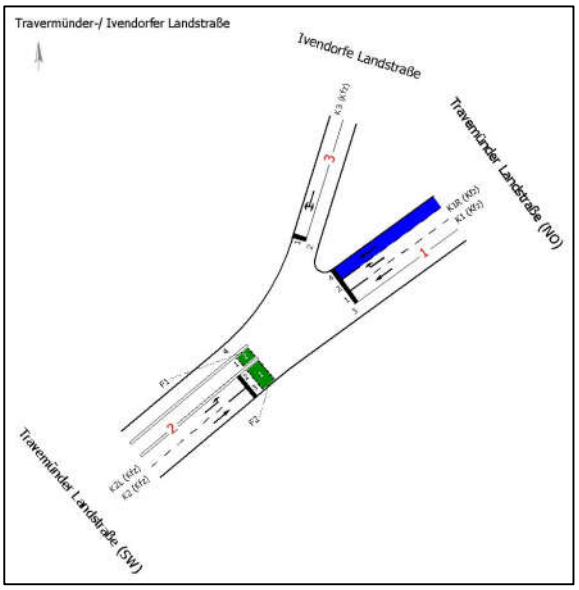

KP02
Spitzenstunde: QSV B
KP03
Spitzenstunde: QSV F
KP04
Spitzenstunde: QSV B
KP05
Spitzenstunde: QSV D
KP06
Spitzenstunde: QSV B
KP07
Spitzenstunde: QSV B
KP08
Spitzenstunde: QSV C
richtungsbezogene QSV: B
richtungsbezogene QSV: A
Ertüchtigung der Ivendorfer Landstraße
Variante 5
KP11
Spitzenstunde: QSV A
KP01 / BÜ durch Neuanschluss der Ivndorfer L. an die B75 aufglöst
Howingsbrook
Moorredder
Travemünde - He
Niendorfer Str.
Fuchsbergstraße
76
75
INROS LACKNER.
Anlage 05-6
Prognose-Planfall P5 2035
Leistungsfähigkeiten
Legende:
Grenze Untersuchungsgebiet
LSA-Knoten inkl. QSV
lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
KP05 Spitzenstunde: QSV E
Herstellung Leistungsfähigkeit durch Ausbau bzw. verkehrstechn. Maßnahmen

Anlage 06

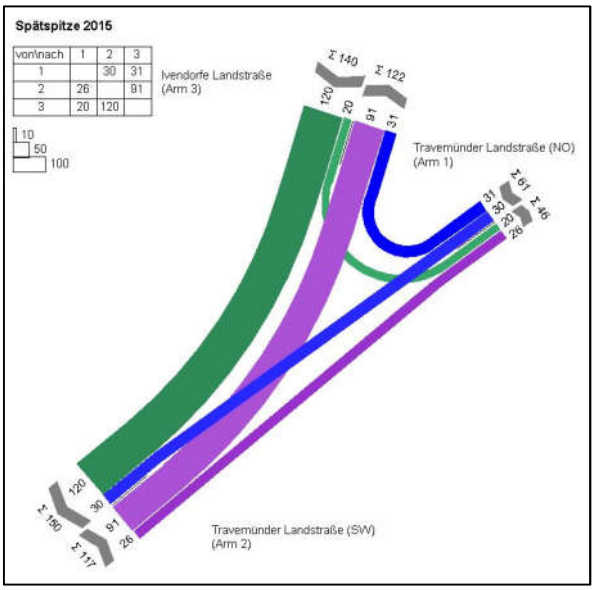
-

Leistungsfähigkeiten Analysefall 2021

Anlage 06-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



KP01 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

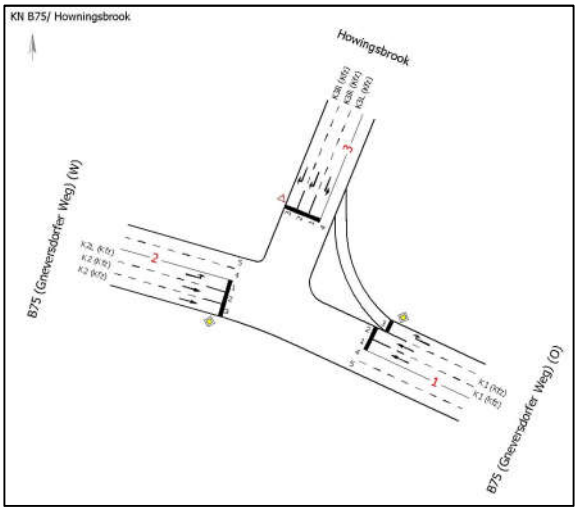
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spätspitze 2015

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	31	0,439	1,843	1953	1225	17	0,014	0,180	0,898	5,517		-	0,025	3,645	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	30	0,425	1,935	1860	255	4	0,074	0,447	1,578	10,178		-	0,118	20,349	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	91	1,289	1,859	1937	304	4	0,244	1,384	3,374	20,912		-	0,299	21,903	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	26	0,368	2,216	1625	574	8	0,026	0,268	1,144	8,450		-	0,045	11,010	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	140	1,983	1,848	1948	457	6	0,253	1,888	4,212	25,904		-	0,306	18,073	A	
Knotenpunktssummen:								318				2815											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,238	17,400		
			TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

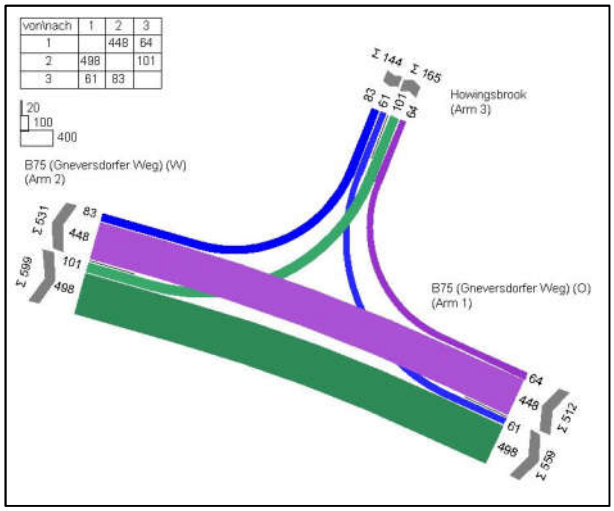
KP01 – QSV Analyse 2021

Der Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 06-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



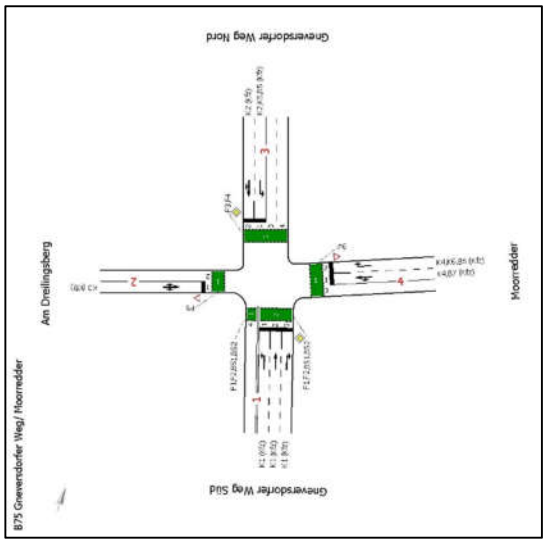
KP02 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	15	16	27	0,381	224	2,613	1,908	1887	717	8	0,261	2,097	4,546	28,913		-	0,312	10,442	A	
	1		K1	15	16	27	0,381	224	2,613	1,908	1887	717	8	0,261	2,097	4,546	28,913		-	0,312	10,442	A	
2	1		K2L	6	7	36	0,167	101	1,178	1,894	1901	317	4	0,269	1,306	3,239	20,445		-	0,319	18,447	A	
	2		K2	27	28	15	0,667	249	2,905	1,854	1942	1293	15	0,135	1,245	3,132	19,356		-	0,193	3,049	A	
	3		K2	27	28	15	0,667	249	2,905	1,854	1942	1293	15	0,135	1,245	3,132	19,356		-	0,193	3,049	A	
3	3		K3R	17	18	25	0,429	42	0,490	1,928	1867	800	9	0,031	0,317	1,269	8,155		-	0,053	7,145	A	
	2		K3R	17	18	25	0,429	41	0,478	1,931	1864	800	9	0,030	0,309	1,249	8,041		-	0,051	7,135	A	
	1		K3L	6	7	36	0,167	61	0,712	1,845	1951	326	4	0,129	0,741	2,197	13,512		-	0,187	16,466	A	
Knotenpunktssummen:								1191				6263											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,238	8,108		
			TU = 42 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

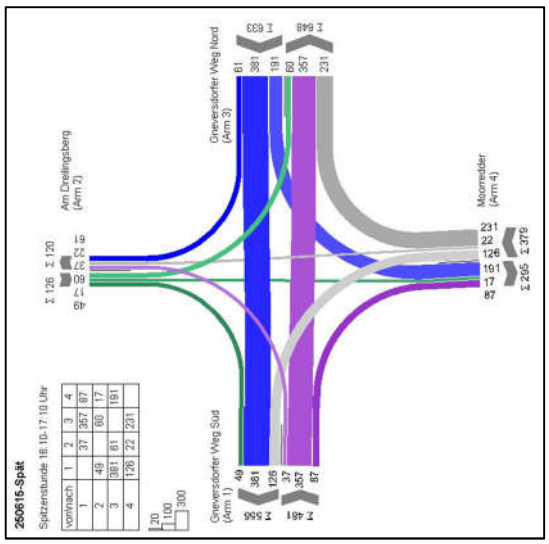
KP02 – QSV Analyse 2021

Der Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 06-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



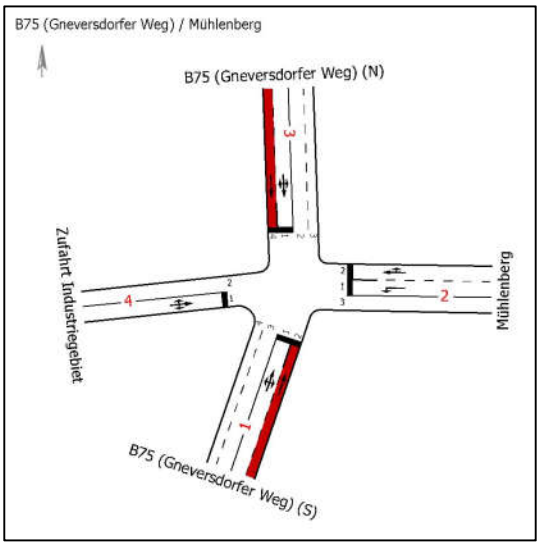
KP03 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	37	1,059	1,843	1953	163	5	0,166	1,155	2,973	18,266		-	0,227	47,803	C	
	2		K1	28	29	75	0,282	357	10,214	1,859	1937	546	16	1,247	10,239	15,651	97,005		-	0,654	40,775	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	87	2,489	1,856	1940	547	16	0,106	1,977	4,355	26,940		-	0,159	28,494	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	126	3,605	1,839	1958	190	5	1,243	4,722	8,397	51,138		-	0,663	68,432	D	
3	2		K2	42	43	61	0,417	442	12,646	1,819	1979	825	24	0,713	10,208	15,611	94,790		-	0,536	25,654	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	191	5,465	1,800	2000	326	9	0,884	5,941	10,063	60,378		-	0,586	49,651	C	
4	1		K4	27	28	76	0,272	148	4,234	1,866	1929	525	15	0,224	3,563	6,755	41,705		-	0,282	31,098	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	231	6,609	1,841	1955	721	21	0,271	5,000	8,782	53,904		-	0,320	24,604	B	
Knotenpunktssummen:								1619				3843											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,496	36,155		
			TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

KP03 – QSV Analyse 2021

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen leistungsfähig. Es wird die Qualitätsstufe D mit einer mittleren Wartezeit von erreicht.

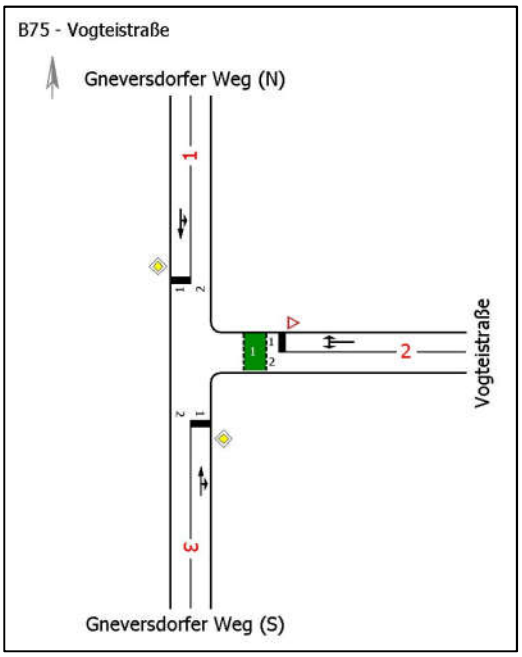
Anlage 06-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



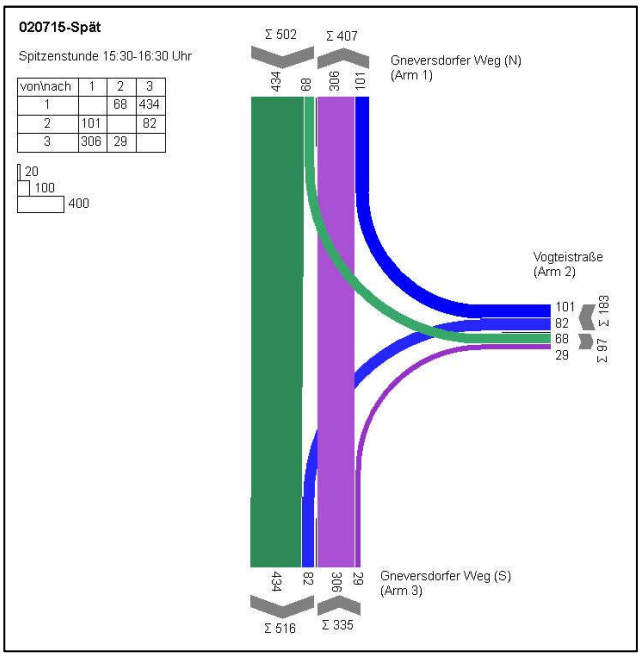
KP04 – schematische
Knotenpunktdarstellung Analyse 2021

Für den KP04 standen keine Verkehrsbelastungen des Bestandes zur Verfügung, weshalb keine Leistungsfähigkeitsprüfung durchgeführt wurde.

Anlage 06-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



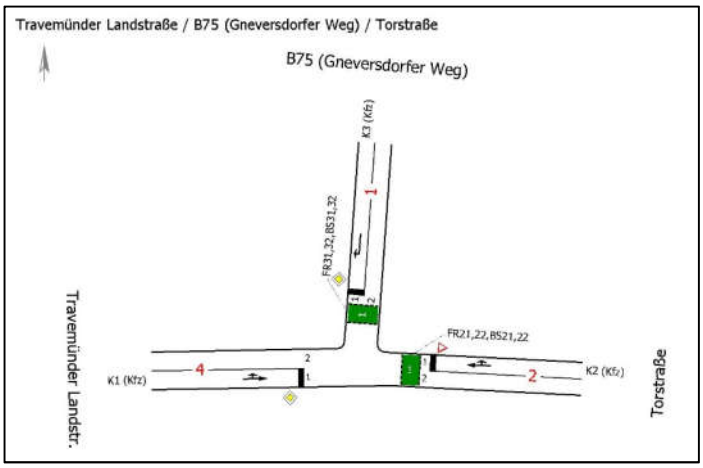
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	306,0	312,5	1.800,0	1.763,0	0,174	1.457,0	2,5	A
		3 → 2	3	29,0	29,5	1.600,0	1.562,5	0,018	1.533,5	2,3	A
2	B	2 → 3	4	82,0	87,5	324,5	304,0	0,270	222,0	16,2	B
		2 → 1	6	101,0	104,0	811,0	789,0	0,128	688,0	5,2	A
1	C	1 → 2	7	68,0	76,5	878,0	781,0	0,087	713,0	5,0	A
		1 → 3	8	434,0	450,0	1.800,0	1.736,0	0,250	1.302,0	2,8	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	183,0	191,5	481,0	460,0	0,398	277,0	13,0	B
1	C	-	7+8	502,0	526,5	1.800,0	1.716,0	0,293	1.214,0	3,0	A
									Gesamt QSV		B

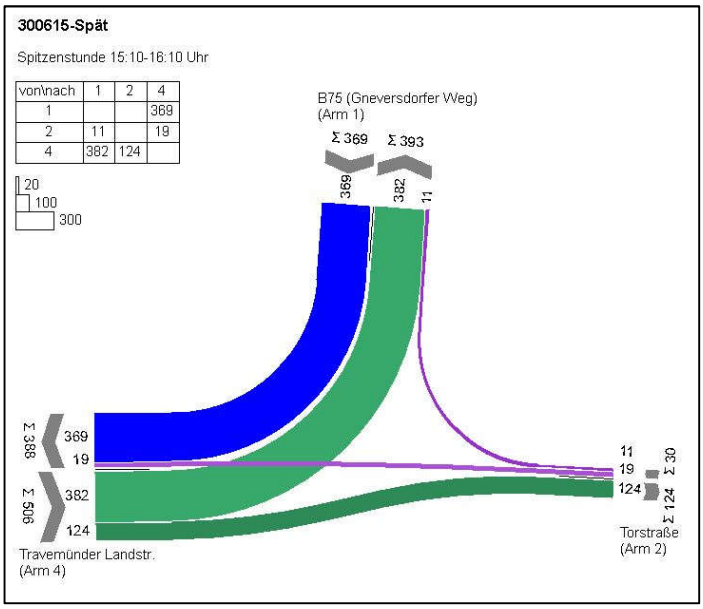
KP05 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV B erreicht.

Anlage 06-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



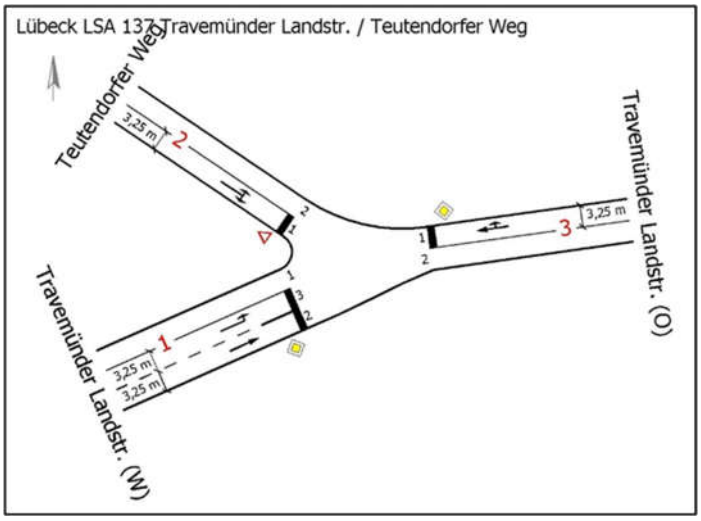
KP06 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	306,0	312,5	1.800,0	1.763,0	0,174	1.457,0	2,5	A
		3 → 2	3	29,0	29,5	1.600,0	1.562,5	0,018	1.533,5	2,3	A
2	B	2 → 3	4	82,0	87,5	324,5	304,0	0,270	222,0	16,2	B
		2 → 1	6	101,0	104,0	811,0	789,0	0,128	688,0	5,2	A
1	C	1 → 2	7	68,0	76,5	878,0	781,0	0,087	713,0	5,0	A
		1 → 3	8	434,0	450,0	1.800,0	1.736,0	0,250	1.302,0	2,8	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	183,0	191,5	481,0	460,0	0,398	277,0	13,0	B
1	C	-	7+8	502,0	526,5	1.800,0	1.716,0	0,293	1.214,0	3,0	A
									Gesamt QSV		B

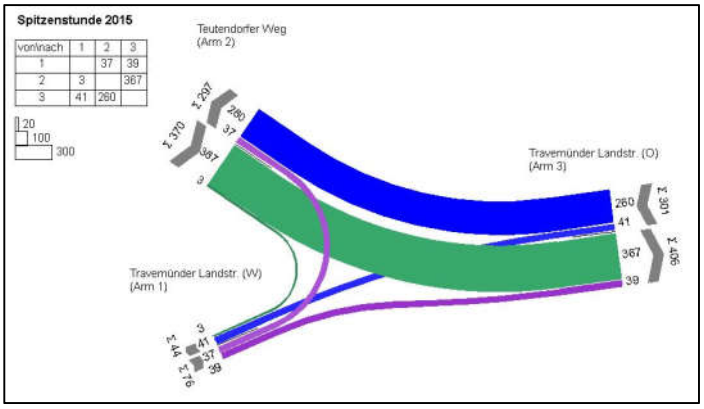
KP03 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV B erreicht.

Anlage 06-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



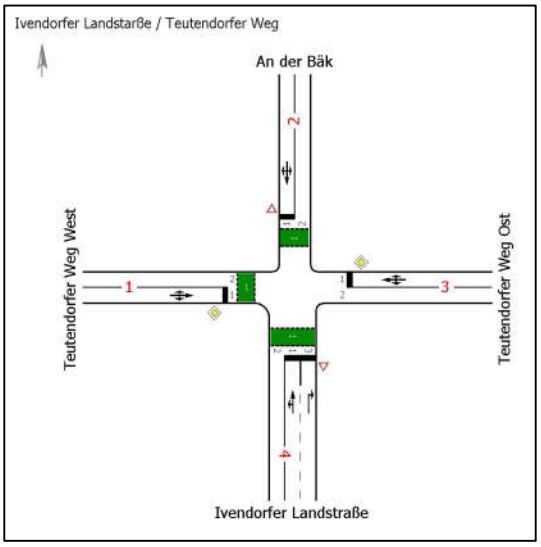
KP07 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	41,0	45,0	1.800,0	1.636,5	0,025	1.595,5	2,3	A
		3 → 2	3	260,0	286,0	1.600,0	1.454,5	0,179	1.194,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	367,0	403,5	768,0	698,0	0,525	331,0	10,8	B
		2 → 1	6	3,0	3,5	973,5	885,0	0,004	882,0	4,1	A
1	C	1 → 2	7	37,0	40,5	912,5	829,5	0,044	792,5	4,5	A
		1 → 3	8	39,0	43,0	1.800,0	1.636,5	0,024	1.597,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	370,0	407,0	769,5	699,5	0,529	329,5	10,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

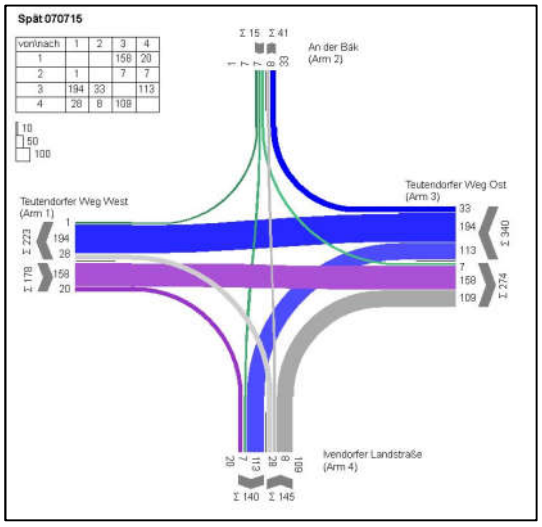
KP03 – QSV Analyse 2021

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 06-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



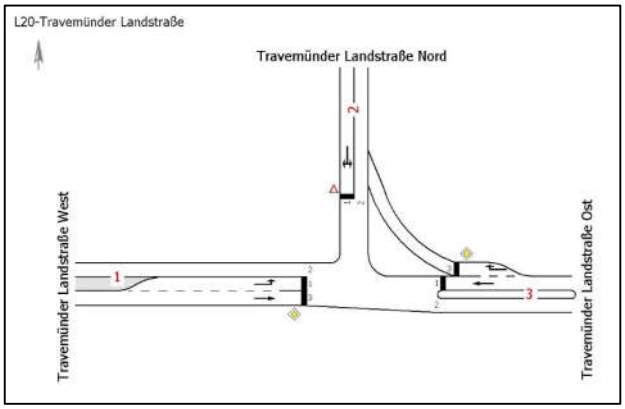
KP08 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	0,0	0,0	993,0	902,5	0,000	902,5	0,0	A
		1 → 3	2	158,0	174,0	1.800,0	1.636,5	0,097	1.478,5	2,4	A
		1 → 4	3	20,0	22,0	1.600,0	1.454,5	0,014	1.434,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	28,0	31,0	483,5	439,5	0,064	411,5	8,7	A
		4 → 2	5	8,0	9,0	460,5	418,5	0,020	410,5	8,8	A
		4 → 3	6	109,0	120,0	977,5	888,5	0,123	779,5	4,6	A
3	C	3 → 4	7	113,0	124,5	1.050,0	954,5	0,119	841,5	4,3	A
		3 → 1	8	194,0	213,5	1.800,0	1.636,5	0,119	1.442,5	2,5	A
		3 → 2	9	33,0	36,5	1.600,0	1.454,5	0,023	1.421,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	7,0	7,5	364,5	331,5	0,021	324,5	11,1	B
		2 → 4	11	7,0	7,5	465,0	422,5	0,016	415,5	8,7	A
		2 → 1	12	1,0	1,0	928,0	843,5	0,001	842,5	4,3	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	-	-	-	-	-	-	-	A
4	B	-	4+5+6	145,0	159,5	1.242,0	1.129,0	0,128	984,0	3,7	A
3	C	-	7+8+9	340,0	374,0	1.800,0	1.636,5	0,208	1.296,5	2,8	A
2	D	-	10+11+12	15,0	16,5	421,0	382,5	0,039	367,5	9,8	A
									Gesamt QSV		B

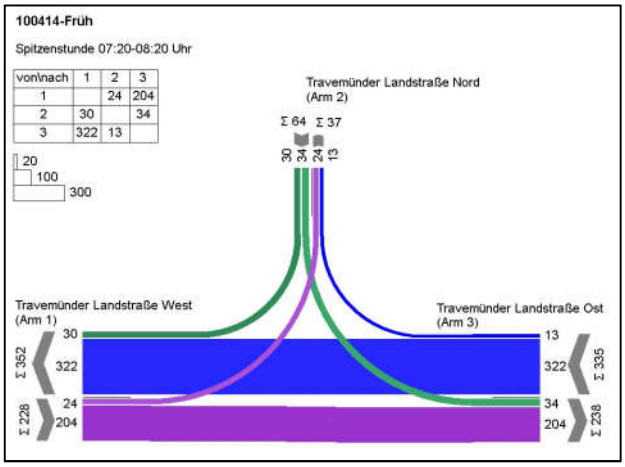
KP08 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelas in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 06-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung Analyse 2021



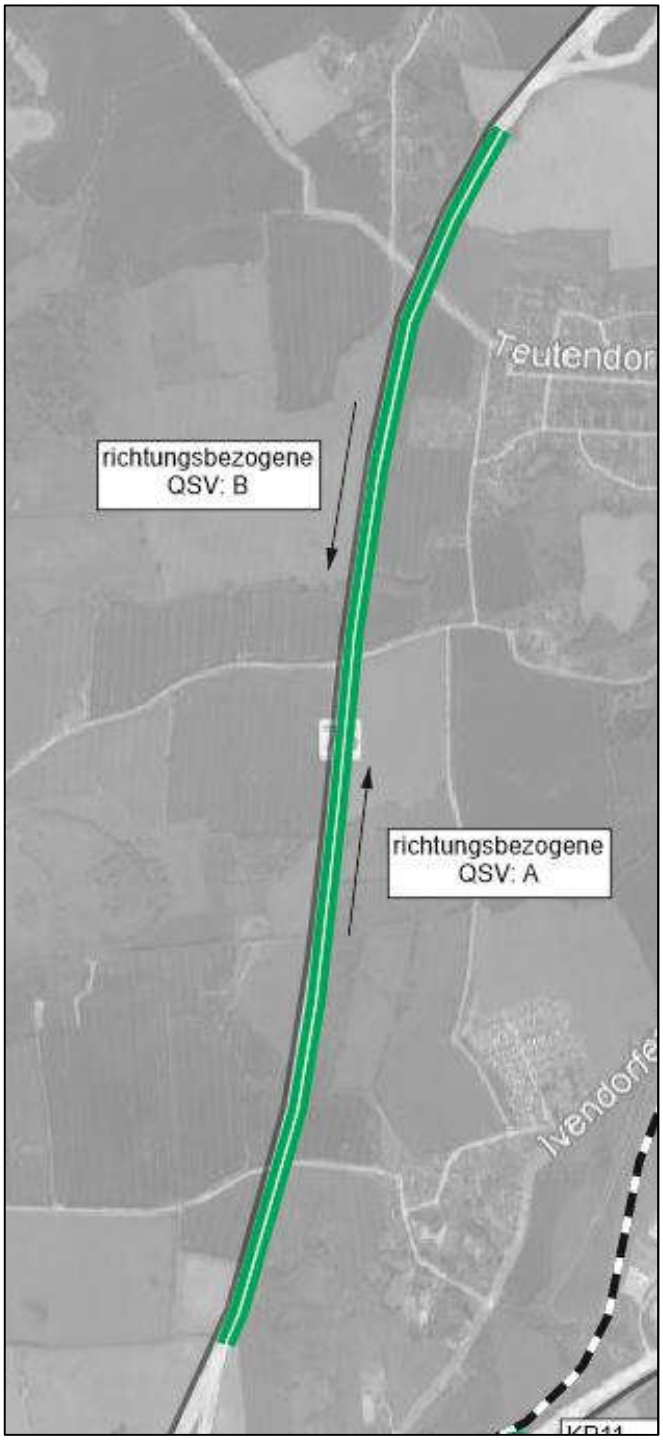
KP11 – Knotenstrombelastung Spätspitze Analyse 2021

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	322,0	519,5	1.800,0	1.116,0	0,289	794,0	4,5	A
		3 → 2	3	13,0	15,0	1.165,5	1.003,0	0,013	990,0	3,6	A
2	B	2 → 3	4	34,0	37,5	516,5	468,5	0,073	434,5	8,3	A
		2 → 1	6	30,0	35,0	809,5	696,0	0,043	666,0	5,4	A
1	C	1 → 2	7	24,0	25,5	891,0	842,0	0,029	818,0	4,4	A
		1 → 3	8	204,0	238,5	1.800,0	1.541,0	0,133	1.337,0	2,7	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	64,0	72,5	625,0	551,5	0,116	487,5	7,4	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV Analyse 2021

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den gegebenen Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 06-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV B

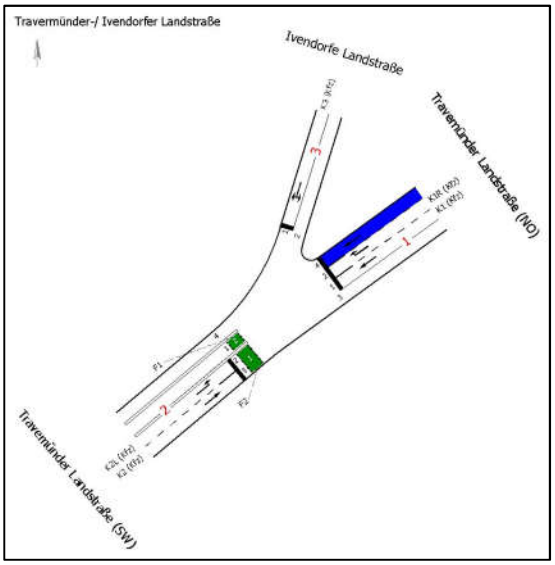
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in beiden Richtungen in sehr guter Qualität QSV A bzw. QSV B leistungsfähig.

Anlage 07

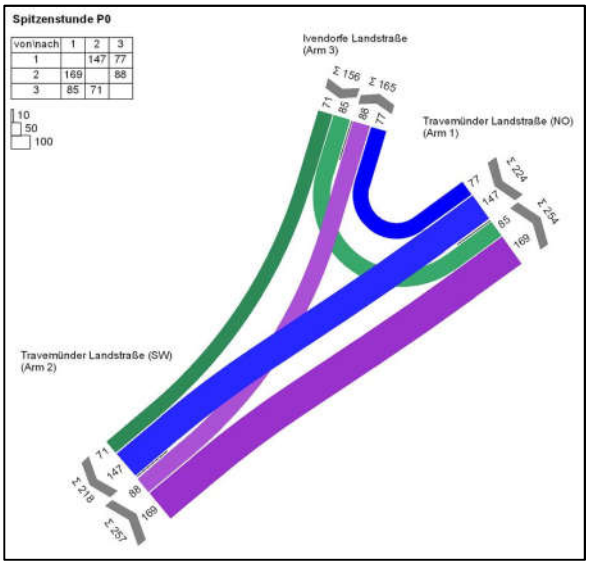
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Nullfall 2035

Anlage 07-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

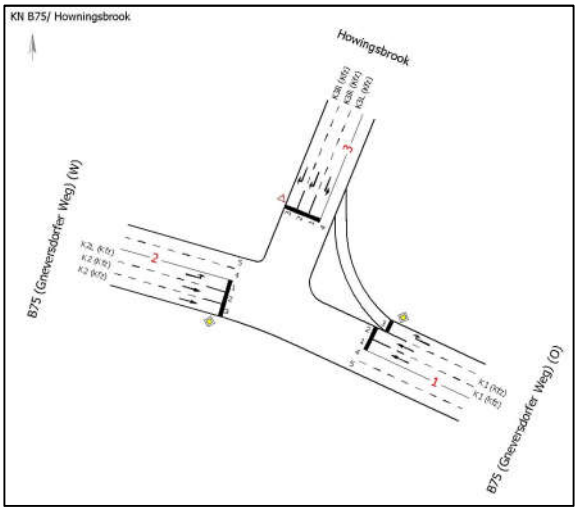
MIV - SZP 1 (TU=47) - Spitzenstunde P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	28	29	19	0,617	77	1,005	1,800	2000	1234	16	0,037	0,437	1,555	9,330		-	0,062	3,692	A	
	1		K1	6	7	41	0,149	147	1,919	1,800	2000	298	4	0,584	2,347	4,938	29,628		-	0,493	25,423	B	
2	2		K2L	6	7	41	0,149	88	1,149	1,800	2000	298	4	0,239	1,262	3,162	18,972		-	0,295	20,688	B	
	3		K2	16	17	31	0,362	169	2,206	1,800	2000	724	9	0,172	1,709	3,920	23,520		-	0,233	11,302	A	
3	1		K3	8	9	39	0,191	156	2,037	1,800	2000	382	5	0,404	2,191	4,694	28,164		-	0,408	20,487	B	
Knotenpunktssummen:								637				2936											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,324	17,187		
			TU = 47 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

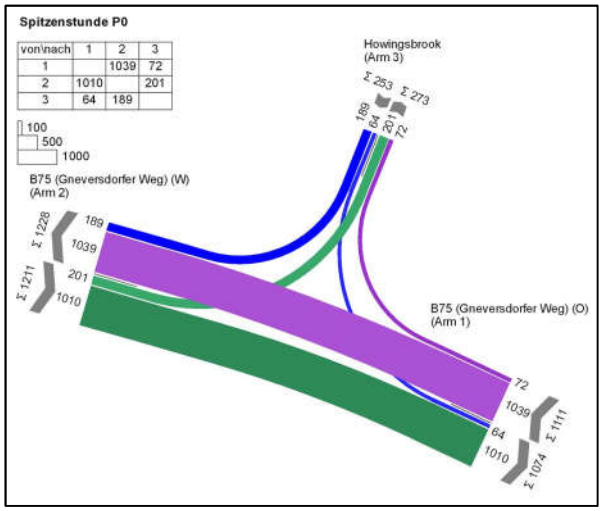
KP01 – QSV Prognose Nullfall 2035

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 07-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

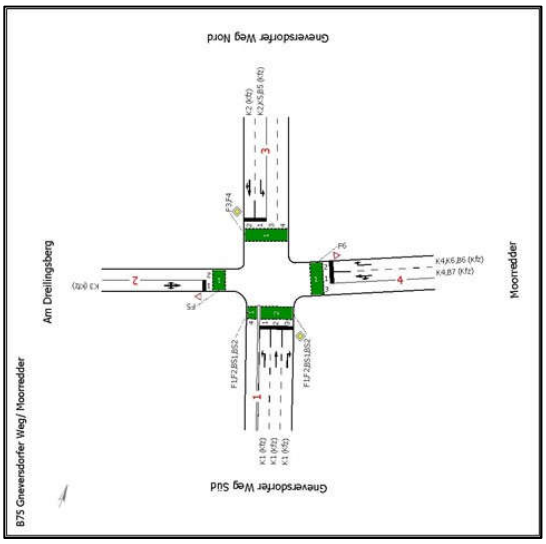
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_X [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	520	6,211	1,800	2000	790	9	1,284	6,361	10,626	63,756		-	0,658	16,484	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	519	6,199	1,800	2000	790	9	1,277	6,342	10,601	63,606		-	0,657	16,447	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	201	2,401	1,800	2000	326	4	1,022	3,256	6,308	37,848		-	0,617	28,032	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	505	6,032	1,800	2000	1348	16	0,351	2,983	5,904	35,424		-	0,375	3,995	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	505	6,032	1,800	2000	1348	16	0,351	2,983	5,904	35,424		-	0,375	3,995	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	94	1,123	1,800	2000	838	10	0,070	0,754	2,223	13,338		-	0,112	7,916	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	64	0,764	1,800	2000	326	4	0,137	0,798	2,309	13,854		-	0,196	17,072	A	
Knotenpunktssummen:								2503				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,487	11,733		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

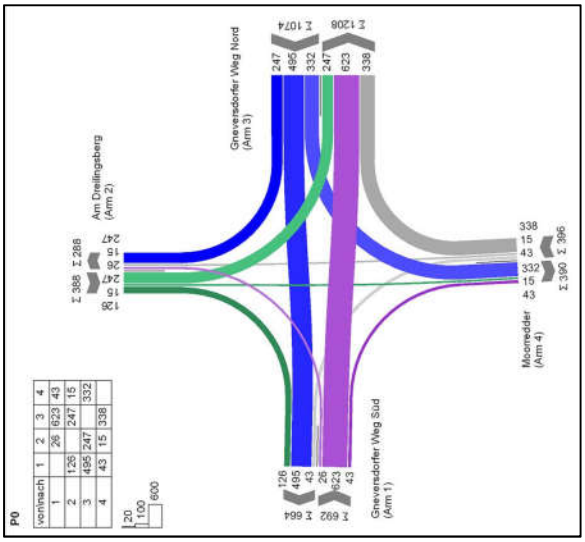
KP02 – QSV P0

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 07-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P0)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_f [s]	t_A [s]	t_s [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	26	0,744	1,800	2000	87	2	0,242	0,963	2,623	15,738		-	0,299	57,709	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	623	17,825	1,800	2000	564	16	37,872	55,697	68,319	409,914		-	1,105	278,713	F	
	3		K1	28	29	75	0,282	43	1,230	1,800	2000	564	16	0,046	0,949	2,597	15,582		-	0,076	27,425	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	388	11,101	1,800	2000	194	6	97,990	109,091	126,755	760,530		-	2,000	1864,875	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	742	21,229	1,800	2000	834	24	8,634	28,315	37,314	223,884		-	0,890	65,104	D	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	332	9,499	1,800	2000	136	4	98,828	108,327	125,929	755,574		-	2,441	2664,033	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	58	1,659	1,800	2000	544	16	0,067	1,311	3,247	19,482		-	0,107	28,555	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	338	9,671	1,800	2000	738	21	0,505	7,848	12,586	75,516		-	0,458	27,139	B	
Knotenpunktssummen:								2550				3661											
Gewichtete Mittelwerte:																				1,219	722,935		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

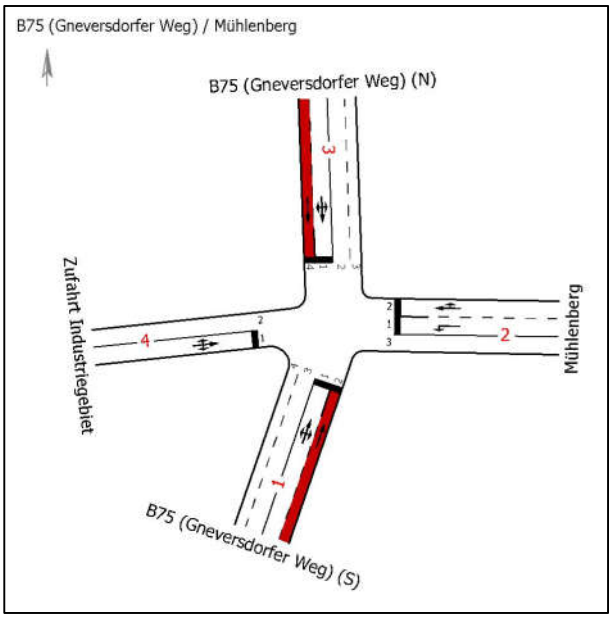
KP03 – QSV P0

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen nicht leistungsfähig. Die Zufahrten Am Dreilingsberg, Gneversdorfer Weg (N) und Moorredder erreichen nur die QSV F.

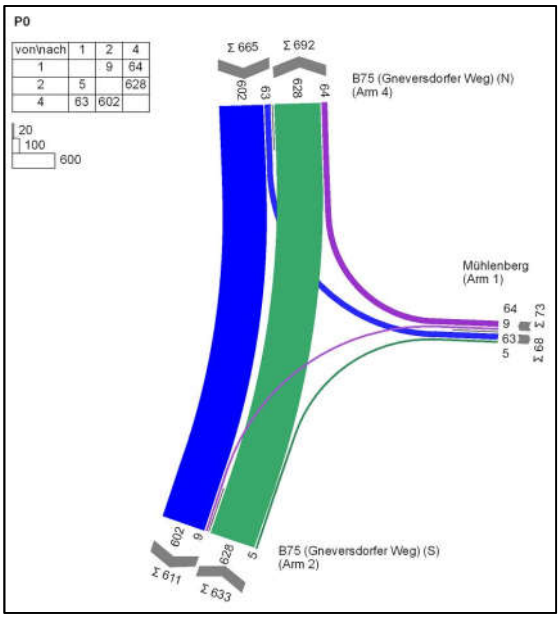
Hier wirkt sich der mangelhafte Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung negativ aus. Zunächst sollte eine grundsätzliche Phasenstrukturänderung der LSA-Steuerung vorgenommen werden. Wobei nach aktuellem Untersuchungsstand ein dazu begleitender Ausbau des Knotenpunktes notwendig wird.

Diesbezüglich wurde 2017 eine Verkehrsuntersuchung durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH [3] mit Ergänzungen bis 2021 vorgenommen. Im Ergebnis wird eine Variante vorgeschlagen, die auf Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg beruht. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben.

Anlage 07-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



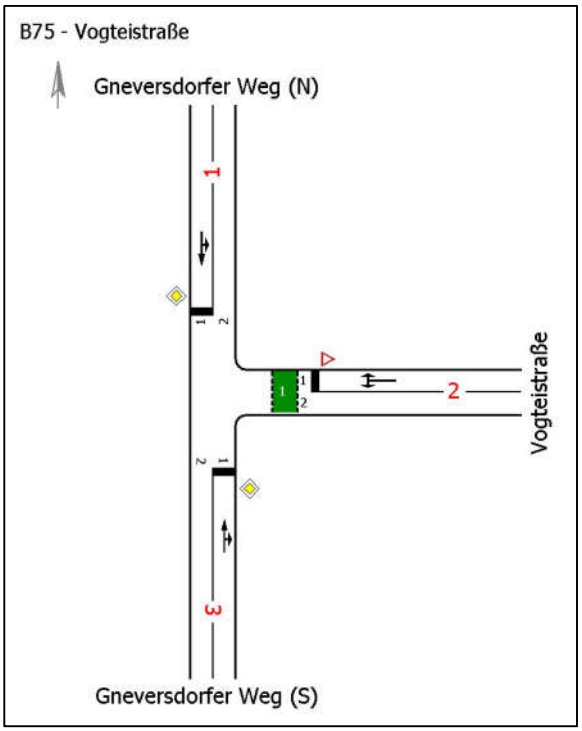
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	625,5	568,5	0,111	505,5	7,1	A
		3 → 1	2	602,0	662,0	3.600,0	3.272,5	0,184	2.670,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	143,5	130,5	0,000	130,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	157,0	142,5	0,000	142,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	830,5	755,0	0,000	755,0	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	647,5	588,5	0,000	588,5	0,0	A
		1 → 3	8	628,0	691,0	3.600,0	3.272,5	0,192	2.644,5	1,4	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	9,0	10,0	171,5	156,0	0,058	147,0	24,5	C
		2 → 4	11	0,0	0,0	157,5	143,0	0,000	143,0	0,0	A
		2 → 3	12	64,0	70,5	815,0	741,0	0,087	677,0	5,3	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	665,0	731,5	1.800,0	1.636,5	0,406	971,5	3,7	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	73,0	80,5	917,5	832,0	0,088	759,0	4,7	A
									Gesamt QSV		C

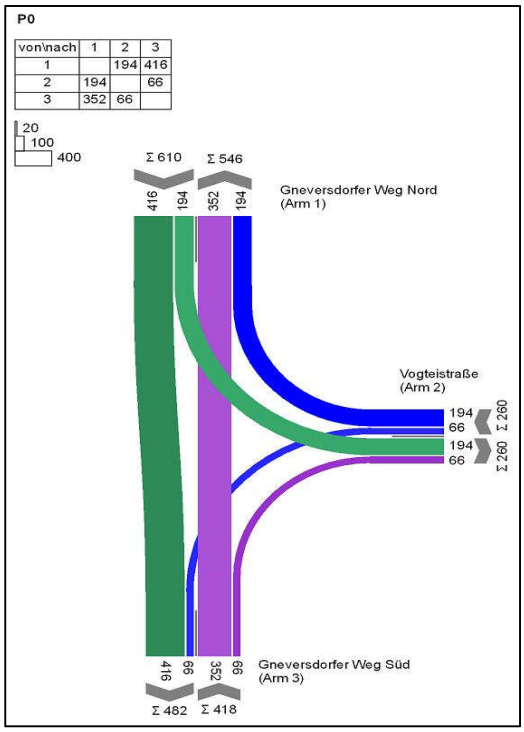
KP04 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 07-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



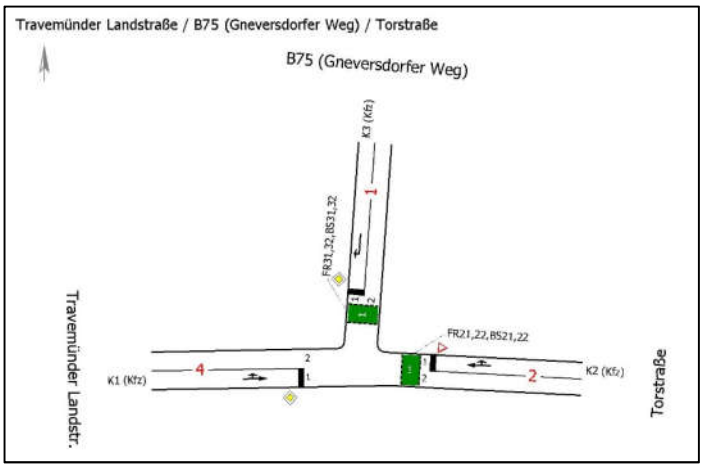
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	352,0	387,0	1.800,0	1.636,5	0,215	1.284,5	2,8	A
		3 → 2	3	66,0	72,5	1.600,0	1.454,5	0,045	1.388,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	66,0	72,5	186,5	169,5	0,389	103,5	34,6	D
		2 → 1	6	194,0	213,5	749,5	681,5	0,285	487,5	7,4	A
1	C	1 → 2	7	194,0	213,5	798,5	726,0	0,267	532,0	6,8	A
		1 → 3	8	416,0	457,5	1.800,0	1.636,5	0,254	1.220,5	2,9	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	260,0	286,0	424,5	386,0	0,674	126,0	28,0	C
1	C	-	7+8	610,0	671,0	1.800,0	1.636,5	0,373	1.026,5	3,5	A
									Gesamt QSV		D

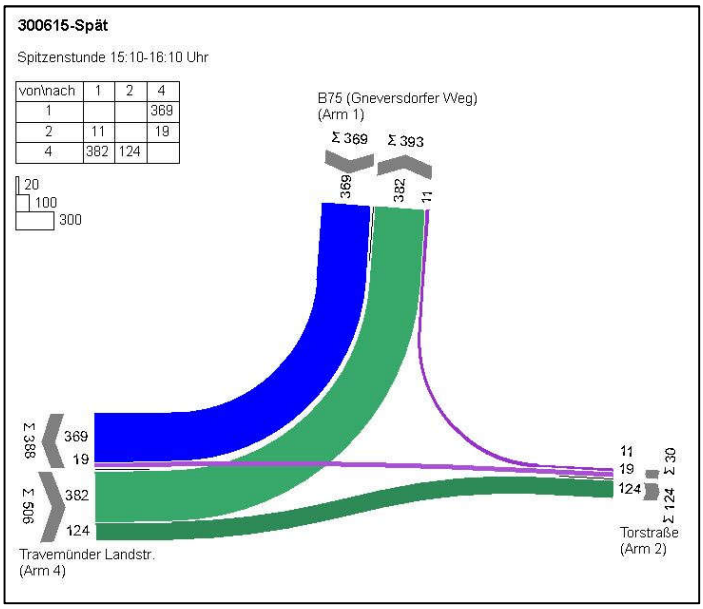
KP05 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV D erreicht.

Anlage 07-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

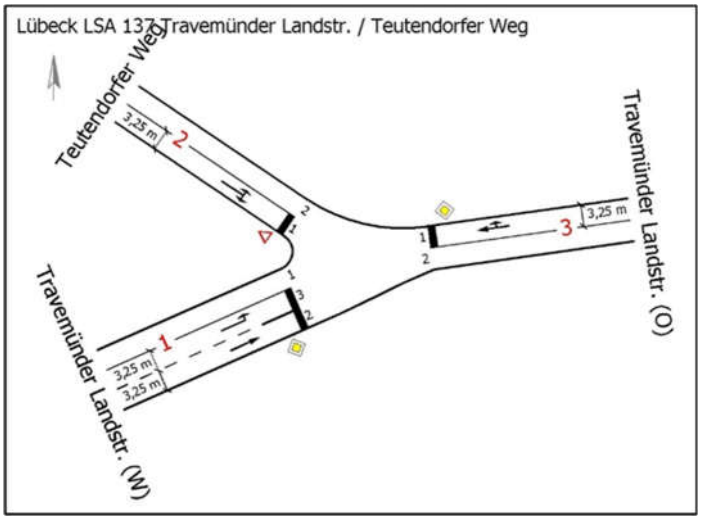
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P0

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_X [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	475	11,875	1,800	2000	1022	26	0,522	8,139	12,964	77,784		-	0,465	15,953	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	15	0,375	1,800	2000	756	19	0,011	0,246	1,085	6,510		-	0,020	17,594	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	518	12,950	1,800	2000	622	16	4,267	16,309	23,139	138,834		-	0,833	53,528	D	
Knotenpunktssummen:								1008				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,647	35,287		
			TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

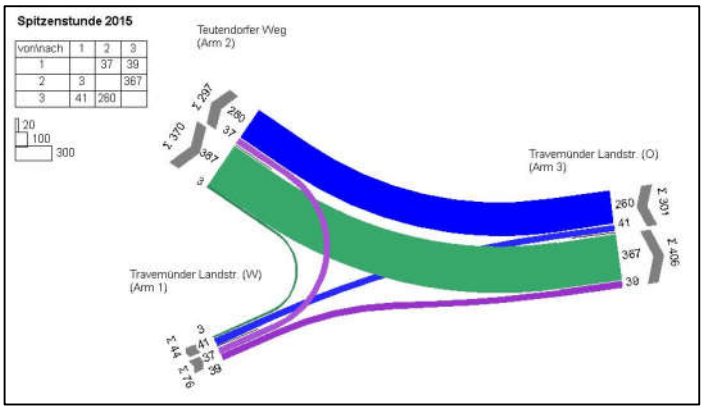
KP06 – QSV P0

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in ausreichender Qualität QSV D leistungsfähig.

Anlage 07-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



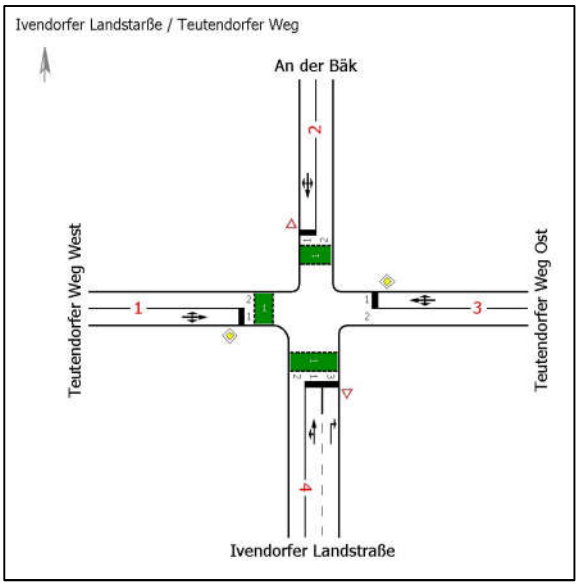
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	143,0	157,5	1.800,0	1.636,5	0,088	1.493,5	2,4	A
		3 → 2	3	333,0	366,5	1.600,0	1.454,5	0,229	1.121,5	3,2	A
2	B	2 → 3	4	368,0	405,0	577,0	524,5	0,702	156,5	22,5	C
		2 → 1	6	15,0	16,5	822,0	747,5	0,020	732,5	4,9	A
1	C	1 → 2	7	14,0	15,5	747,5	679,5	0,021	665,5	5,4	A
		1 → 3	8	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	383,0	421,5	584,0	530,5	0,722	147,5	23,8	C
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		C

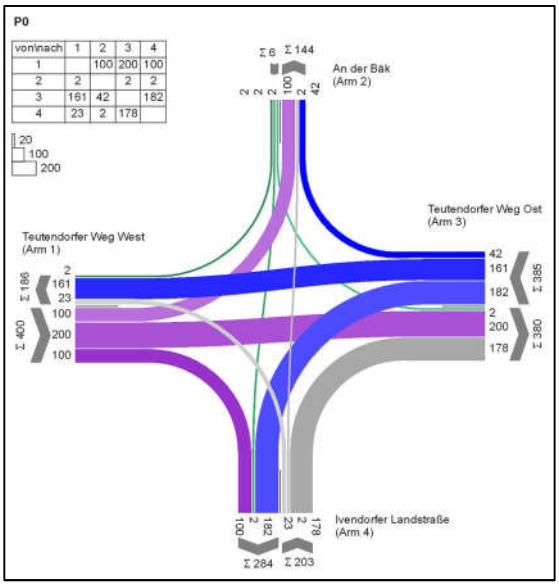
KP03 – QSV P0

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 07-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



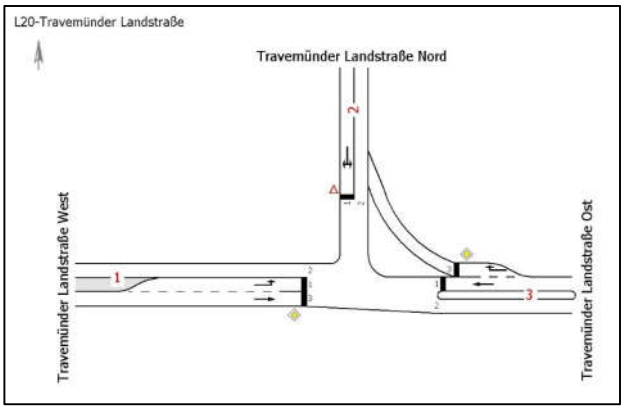
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	100,0	110,0	1.020,5	927,5	0,108	827,5	4,3	A
		1 → 3	2	200,0	220,0	1.800,0	1.636,5	0,122	1.436,5	2,5	A
		1 → 4	3	100,0	110,0	1.600,0	1.454,5	0,069	1.354,5	2,7	A
4	B	4 → 1	4	23,0	25,5	273,0	248,0	0,093	225,0	16,0	B
		4 → 2	5	2,0	2,0	252,5	229,5	0,008	227,5	15,8	B
		4 → 3	6	178,0	196,0	884,0	803,5	0,222	625,5	5,8	A
3	C	3 → 4	7	182,0	200,0	913,5	830,5	0,219	648,5	5,5	A
		3 → 1	8	161,0	177,0	1.800,0	1.636,5	0,098	1.475,5	2,4	A
		3 → 2	9	42,0	46,0	1.600,0	1.454,5	0,029	1.412,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	2,0	2,0	167,5	152,5	0,012	150,5	23,9	C
		2 → 4	11	2,0	2,0	242,5	220,5	0,008	218,5	16,5	B
		2 → 1	12	2,0	2,0	960,5	873,0	0,002	871,0	4,1	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	400,0	440,0	1.800,0	1.636,5	0,244	1.236,5	2,9	A
4	B	-	4+5+6	203,0	223,5	996,5	905,0	0,224	702,0	5,1	A
3	C	-	7+8+9	385,0	423,5	1.685,5	1.532,5	0,251	1.147,5	3,1	A
2	D	-	10+11+12	6,0	6,5	272,5	251,5	0,024	245,5	14,7	B
									Gesamt QSV		C

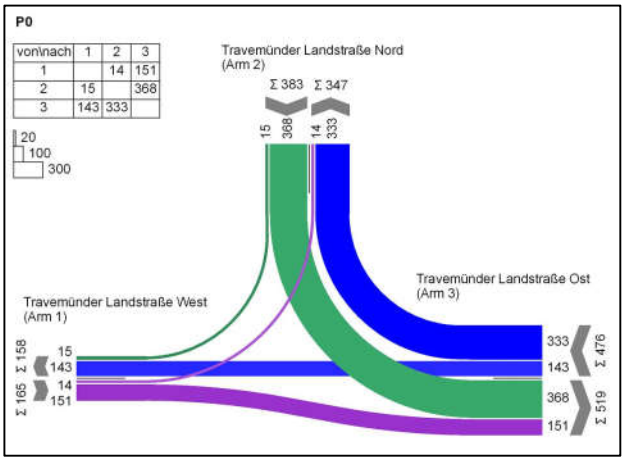
KP08 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 07-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P0)



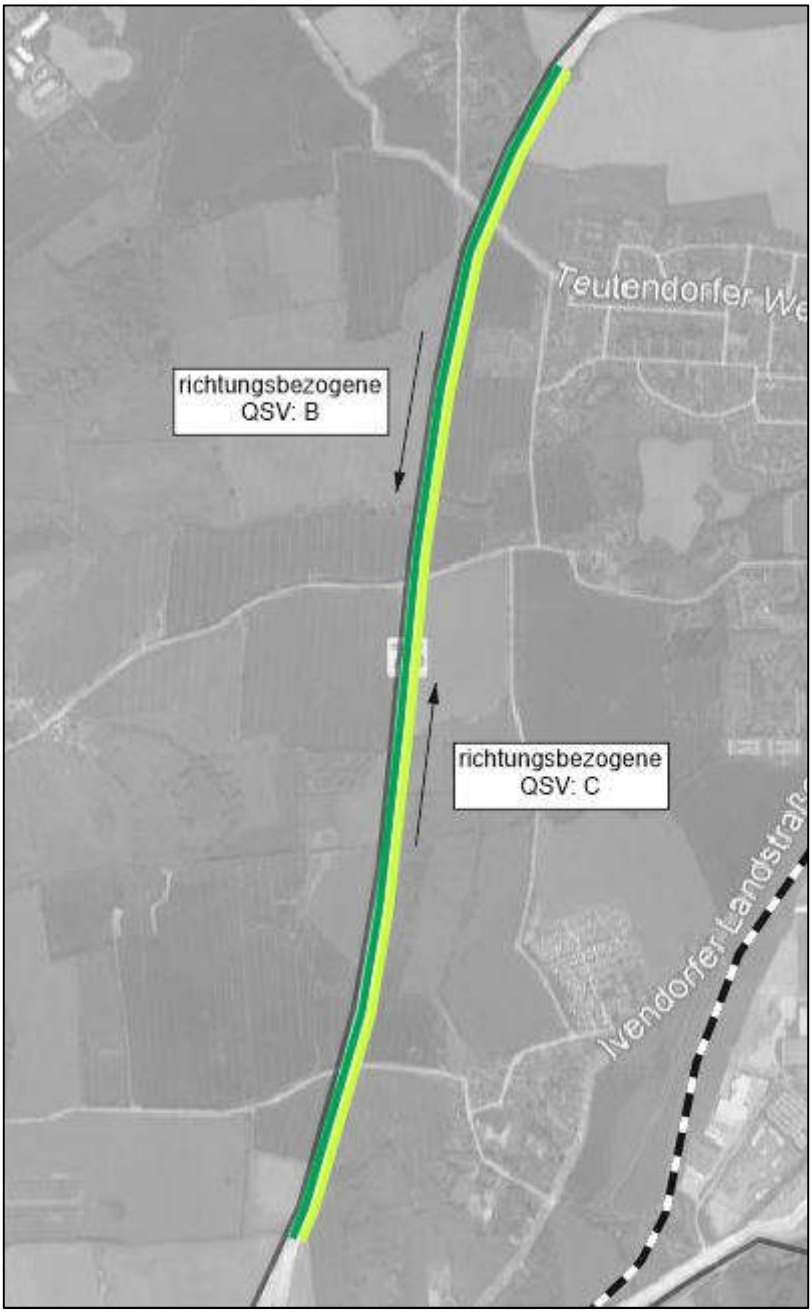
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P0)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	143,0	157,5	1.800,0	1.636,5	0,088	1.493,5	2,4	A
		3 → 2	3	333,0	366,5	1.179,5	1.072,5	0,311	739,5	4,9	A
2	B	2 → 3	4	368,0	405,0	729,5	663,0	0,555	295,0	12,1	B
		2 → 1	6	15,0	16,5	1.007,5	916,0	0,016	901,0	4,0	A
1	C	1 → 2	7	14,0	15,5	1.092,5	993,0	0,014	979,0	3,7	A
		1 → 3	8	151,0	166,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.485,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	383,0	421,5	738,0	670,5	0,571	287,5	12,5	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

KP11 – QSV P0

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 07-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P0

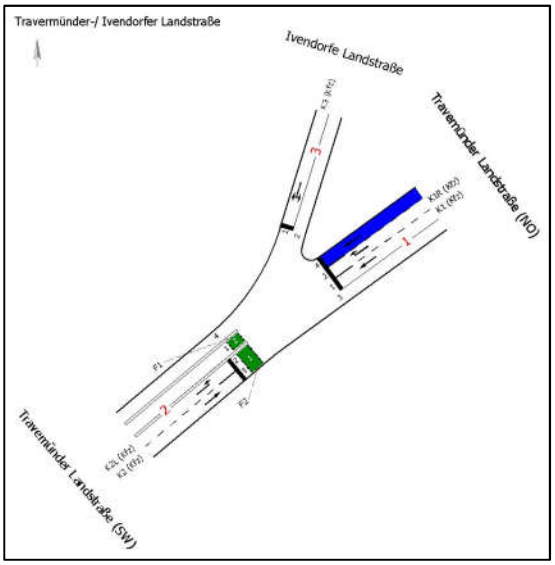
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B75 in beiden Richtungen in sehr guter bzw. guter Qualität QSV B bzw. QSV C leistungsfähig.

Anlage 08

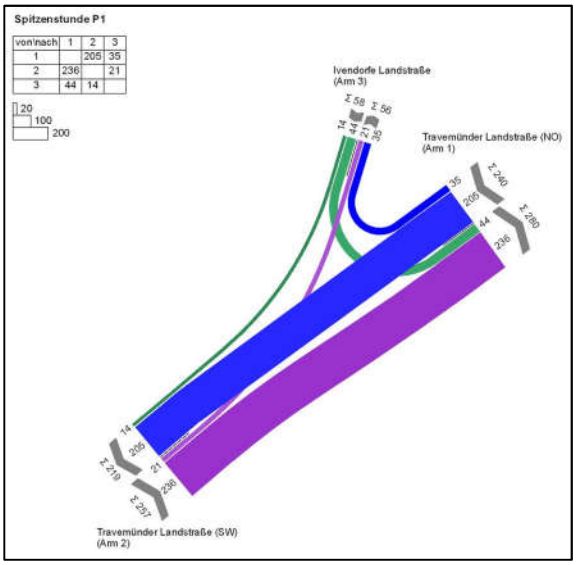
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 1

Anlage 08-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

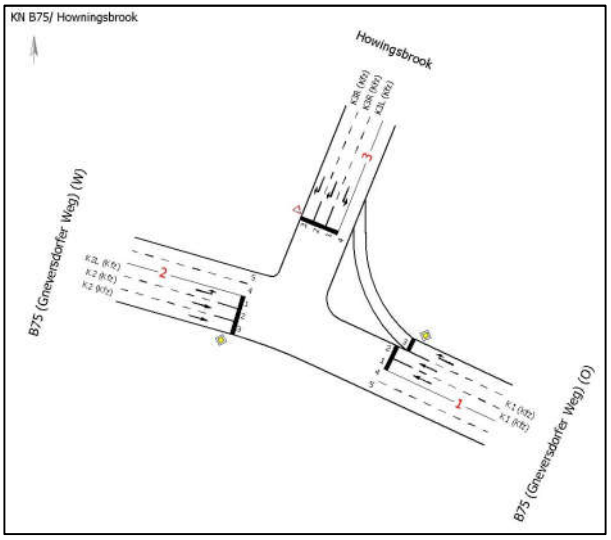
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	35	0,496	1,800	2000	1254	18	0,016	0,204	0,968	5,808		-	0,028	3,657	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	205	2,904	1,800	2000	274	4	2,029	4,821	8,534	51,204		-	0,748	47,818	C	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	21	0,297	1,800	2000	314	4	0,040	0,293	1,208	7,248		-	0,067	18,773	A	
	3		K2	17	18	34	0,353	236	3,343	1,800	2000	706	10	0,290	2,742	5,543	33,258		-	0,334	13,580	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	58	0,822	1,800	2000	470	7	0,078	0,725	2,165	12,990		-	0,123	15,964	A	
Knotenpunktssummen:								555				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,435	26,046		
TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

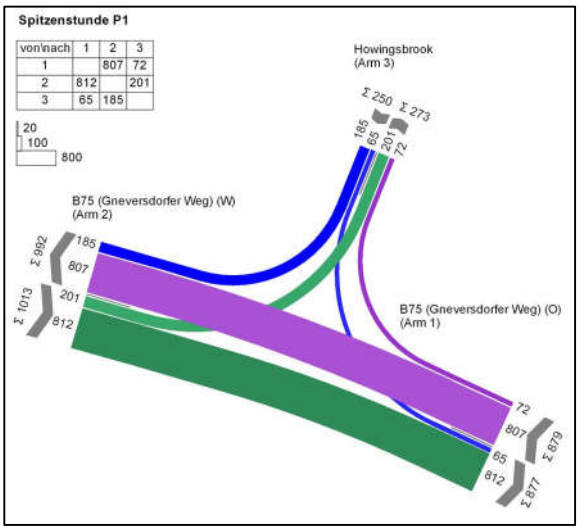
KP01 – QSV P1

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 08-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

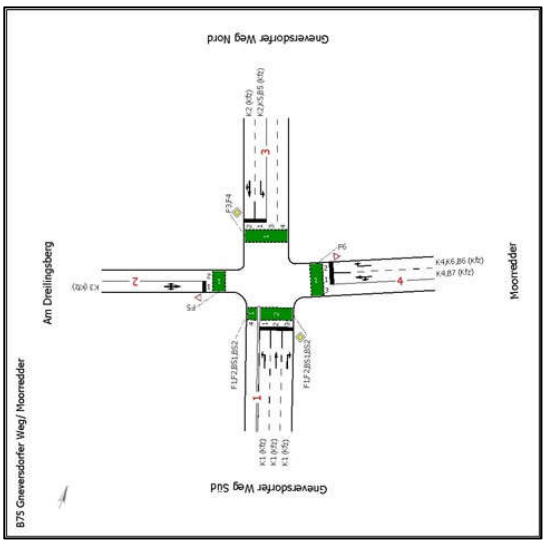
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_X [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	404	4,826	1,800	2000	790	9	0,638	4,296	7,801	46,806		-	0,511	12,767	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	403	4,814	1,800	2000	790	9	0,635	4,282	7,782	46,692		-	0,510	12,749	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	201	2,401	1,800	2000	326	4	1,022	3,256	6,308	37,848		-	0,617	28,032	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	406	4,849	1,800	2000	1348	16	0,247	2,230	4,756	28,536		-	0,301	3,526	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	406	4,849	1,800	2000	1348	16	0,247	2,230	4,756	28,536		-	0,301	3,526	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	93	1,111	1,800	2000	838	10	0,070	0,747	2,209	13,254		-	0,111	7,913	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	92	1,099	1,800	2000	838	10	0,069	0,738	2,191	13,146		-	0,110	7,904	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	65	0,776	1,800	2000	326	4	0,140	0,812	2,336	14,016		-	0,199	17,113	A	
Knotenpunktssummen:								2070				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,393	10,323		
TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

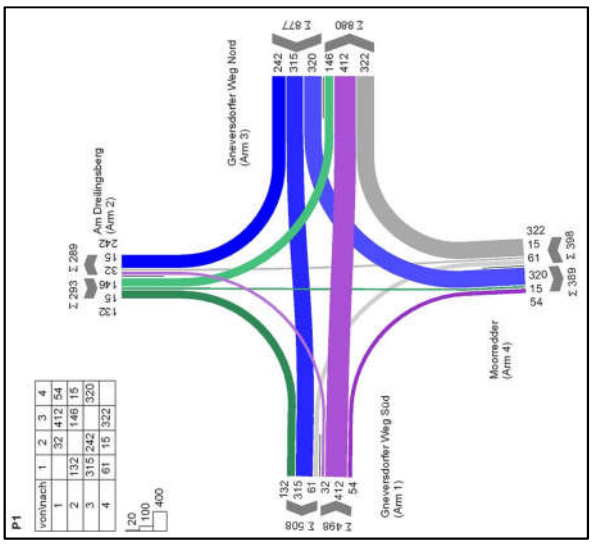
KP02 – QSV P1

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P1)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_X [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	32	0,916	1,800	2000	117	3	0,214	1,090	2,856	17,136		-	0,274	52,937	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	412	11,788	1,800	2000	564	16	1,923	12,581	18,580	111,480		-	0,730	45,706	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	54	1,545	1,800	2000	564	16	0,059	1,199	3,051	18,306		-	0,096	27,665	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	293	8,383	1,800	2000	194	6	50,909	59,292	72,315	433,890		-	1,510	991,207	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	557	15,936	1,800	2000	834	24	1,357	14,235	20,616	123,696		-	0,668	30,121	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	320	9,156	1,800	2000	320	9	13,159	22,315	30,304	181,824		-	1,000	191,299	E	
4	1		K4	27	28	76	0,272	76	2,174	1,800	2000	544	16	0,091	1,737	3,966	23,796		-	0,140	28,977	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	322	9,213	1,800	2000	738	21	0,459	7,387	11,984	71,904		-	0,436	26,676	B	
Knotenpunktssummen:								2066				3875											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,775	194,205		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

KP03 – QSV P1

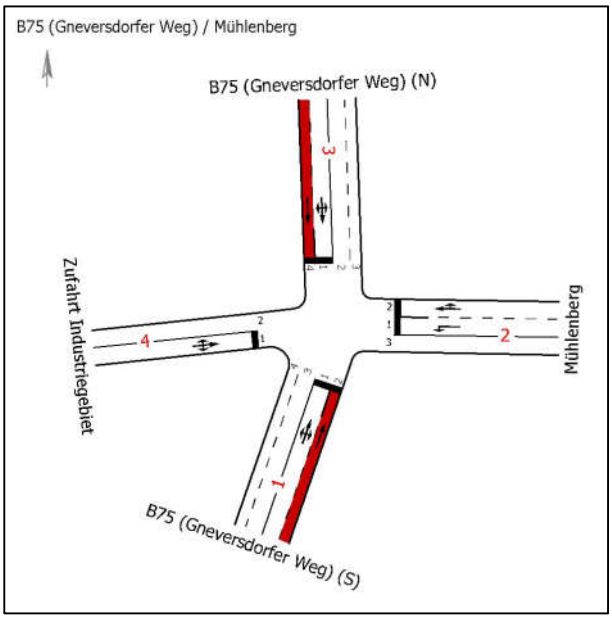
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der Neuen Teutendorfer Siedlung nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg erreicht nur die QSV F und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord nur die Verkehrsqualitätsstufe QSV E.

Hier wirkt sich der mangelhafte Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung negativ aus. Zunächst sollte eine grundsätzliche Phasenstrukturänderung der LSA-Steuerung vorgenommen werden. Wobei nach aktuellem Untersuchungsstand ein dazu begleitender Ausbau des Knotenpunktes notwendig wird.

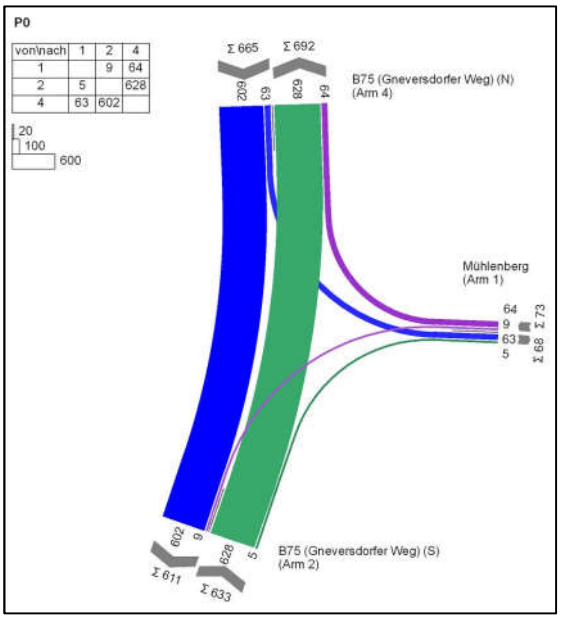
Diesbezüglich wurde 2017 eine Verkehrsuntersuchung durch die LEG Entwicklung GmbH [3] mit Ergänzungen bis 2021 vorgenommen. Im Ergebnis wird eine Variante vorgeschlagen, die auf Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem

Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg beruht. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben.

Anlage 08-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



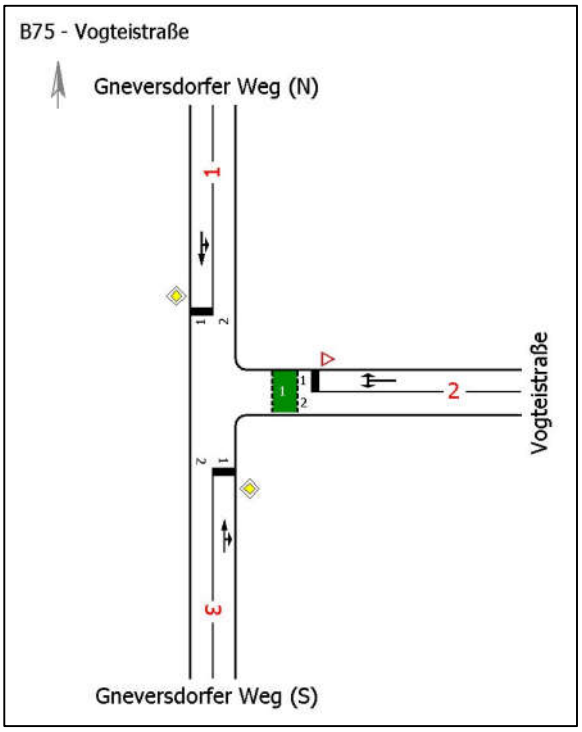
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	56,0	61,5	772,0	702,0	0,080	646,0	5,6	A
		3 → 1	2	453,0	498,5	3.600,0	3.272,5	0,138	2.819,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	241,5	219,5	0,000	219,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	262,0	238,0	0,000	238,0	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	910,0	827,5	0,000	827,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	767,5	697,5	0,000	697,5	0,0	A
		1 → 3	8	436,0	479,5	3.600,0	3.272,5	0,133	2.836,5	1,3	A
		1 → 2	9	12,0	13,0	1.600,0	1.454,5	0,008	1.442,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	11,0	12,0	284,0	258,0	0,042	247,0	14,6	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	264,5	240,5	0,000	240,5	0,0	A
		2 → 3	12	62,0	68,0	912,5	829,5	0,075	767,5	4,7	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	509,0	560,0	1.800,0	1.636,5	0,311	1.127,5	3,2	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	73,0	80,5	1.064,0	964,5	0,076	891,5	4,0	A
									Gesamt QSV		B

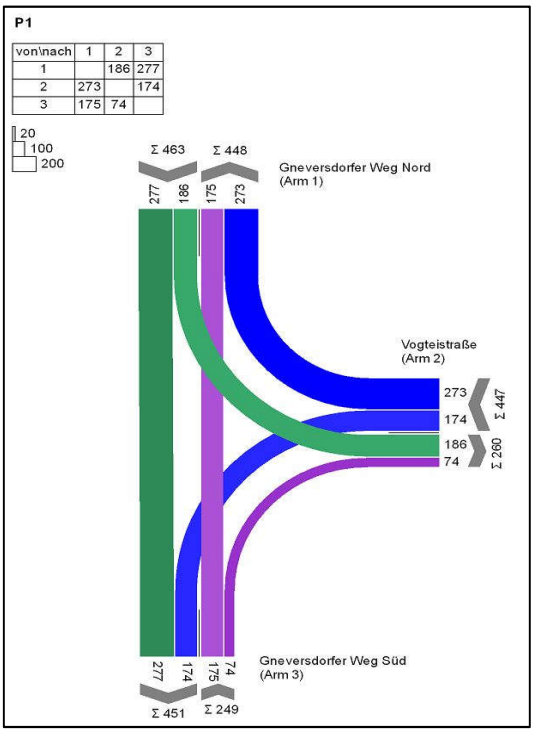
KP04 – QSV P1

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P1)

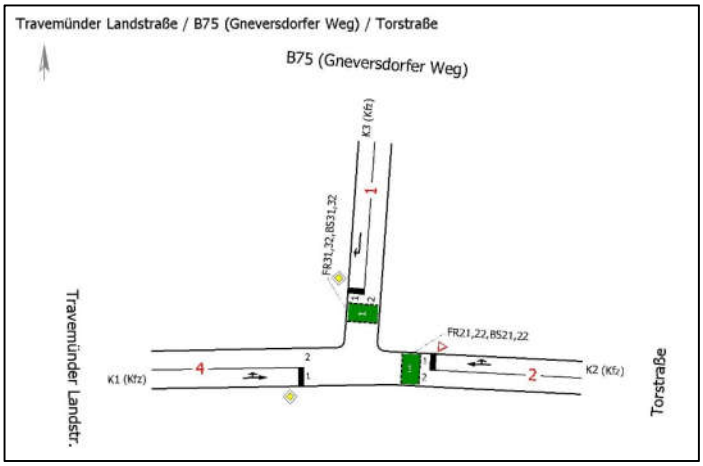
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	175,0	192,5	1.800,0	1.636,5	0,107	1.461,5	2,5	A
		3 → 2	3	74,0	81,5	1.600,0	1.454,5	0,051	1.380,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	174,0	191,5	335,0	304,5	0,572	130,5	27,3	C
		2 → 1	6	273,0	300,5	926,0	842,0	0,325	569,0	6,3	A
1	C	1 → 2	7	186,0	204,5	968,0	880,0	0,211	694,0	5,2	A
		1 → 3	8	277,0	304,5	1.800,0	1.636,5	0,169	1.359,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	548,5	498,5	0,896	51,5	>45	E
1	C	-	7+8	463,0	509,5	1.800,0	1.636,5	0,283	1.173,5	3,1	A
									Gesamt QSV		E

KP05 – QSV P1

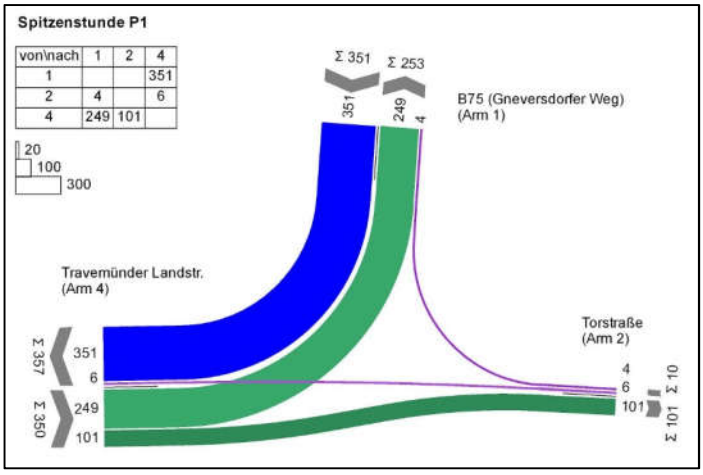
Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig; es wird nur die Qualitätsstufe QSV E erreicht. Mit einer Spuraufteilung in der Nebenrichtung (Vogteistraße) kann ggf. ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Vermutlich wurde auf diese Möglichkeit wegen des

naheliegenden BÜ´s verzichtet. Alternativ zum Ausbau kann die Leistungsfähigkeit mit der Installation einer Lichtsignalanlage erreicht werden.

Anlage 08-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

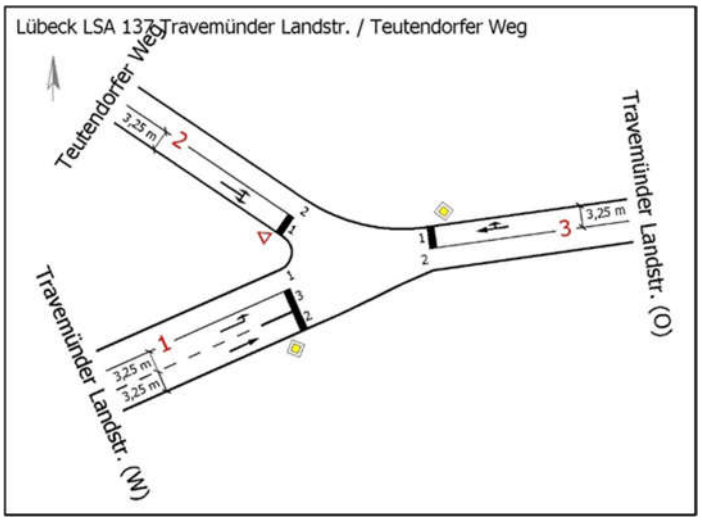
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P1

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	351	8,775	1,800	2000	1022	26	0,302	5,505	9,473	56,838		-	0,343	14,111	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	10	0,250	1,800	2000	756	19	0,007	0,163	0,846	5,076		-	0,013	17,529	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	350	8,750	1,800	2000	622	16	0,804	8,112	12,929	77,574		-	0,563	30,550	B	
Knotenpunktssummen:								711				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,447	22,251		
			TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

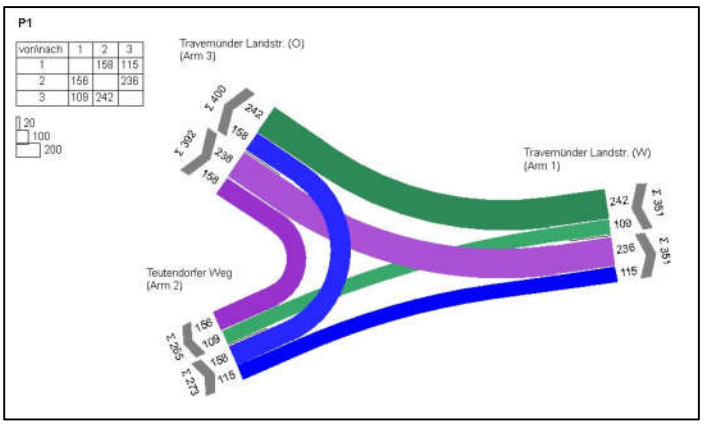
KP06 – QSV P1

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



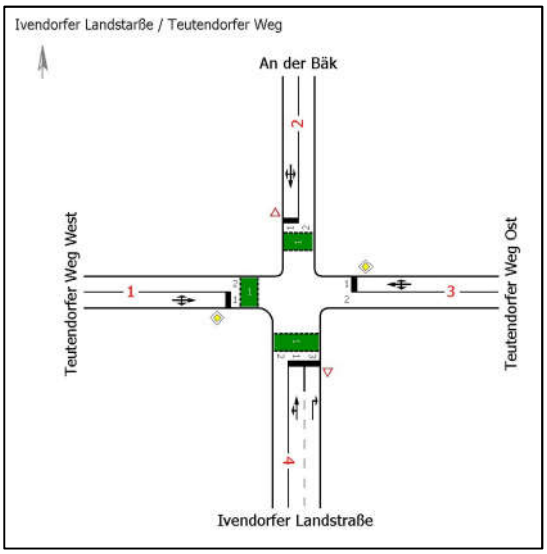
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	1.600,0	1.454,5	0,166	1.212,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	444,5	404,0	0,584	168,0	21,2	C
		2 → 1	6	156,0	171,5	906,0	823,5	0,189	667,5	5,4	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	862,0	783,5	0,202	625,5	5,8	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	557,5	507,5	0,773	115,5	29,9	C
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	C

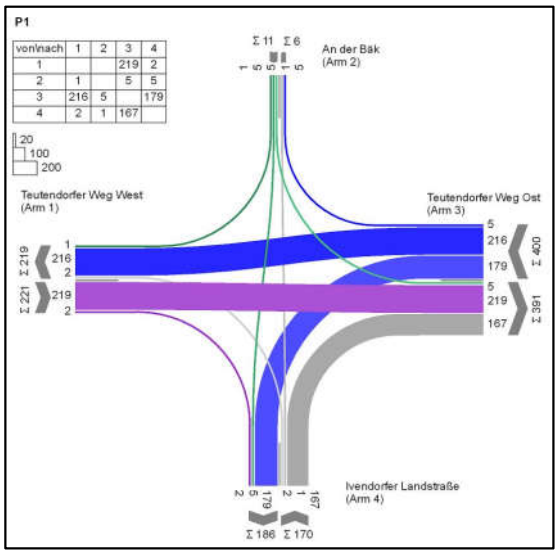
KP07 – QSV P1

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 08-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P1)



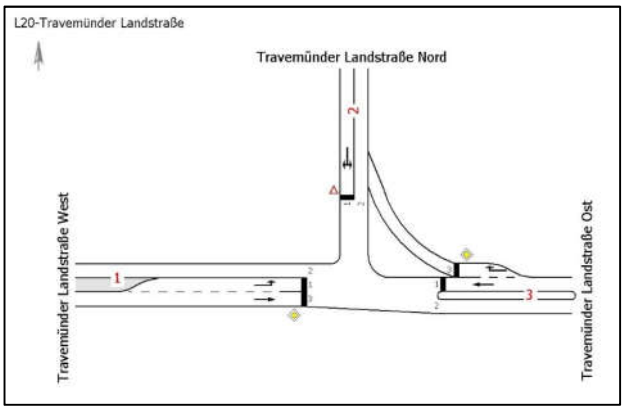
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	0,0	0,0	999,5	908,5	0,000	908,5	0,0	A
		1 → 3	2	219,0	241,0	1.800,0	1.636,5	0,134	1.417,5	2,5	A
		1 → 4	3	2,0	2,0	1.600,0	1.454,5	0,001	1.452,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	2,0	2,0	366,5	333,0	0,005	331,0	10,9	B
		4 → 2	5	1,0	1,0	353,0	321,0	0,003	320,0	11,3	B
		4 → 3	6	167,0	183,5	917,0	833,5	0,200	666,5	5,4	A
3	C	3 → 4	7	179,0	197,0	999,5	908,5	0,197	729,5	4,9	A
		3 → 1	8	216,0	237,5	1.800,0	1.636,5	0,132	1.420,5	2,5	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	5,0	5,5	238,0	216,5	0,023	211,5	17,0	B
		2 → 4	11	5,0	5,5	353,5	321,5	0,016	316,5	11,4	B
		2 → 1	12	1,0	1,0	919,0	835,5	0,001	834,5	4,3	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	-	-	-	-	-	-	-	A
4	B	-	4+5+6	170,0	187,0	932,5	847,5	0,201	677,5	5,3	A
3	C	-	7+8+9	400,0	440,0	1.800,0	1.636,5	0,244	1.236,5	2,9	A
2	D	-	10+11+12	11,0	12,0	300,0	275,0	0,040	264,0	13,6	B
									Gesamt QSV		B

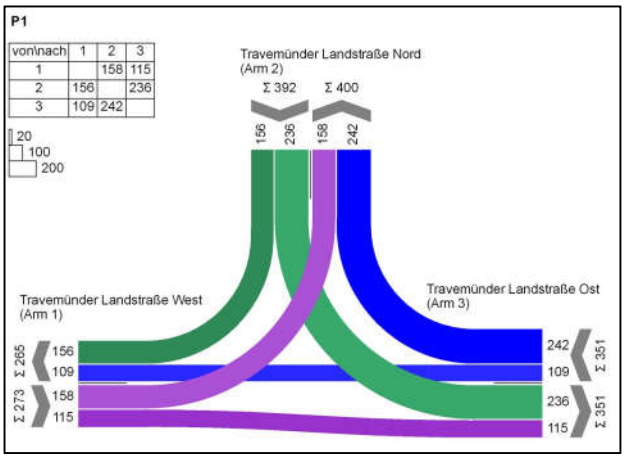
KP08 – QSV P1

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P1)



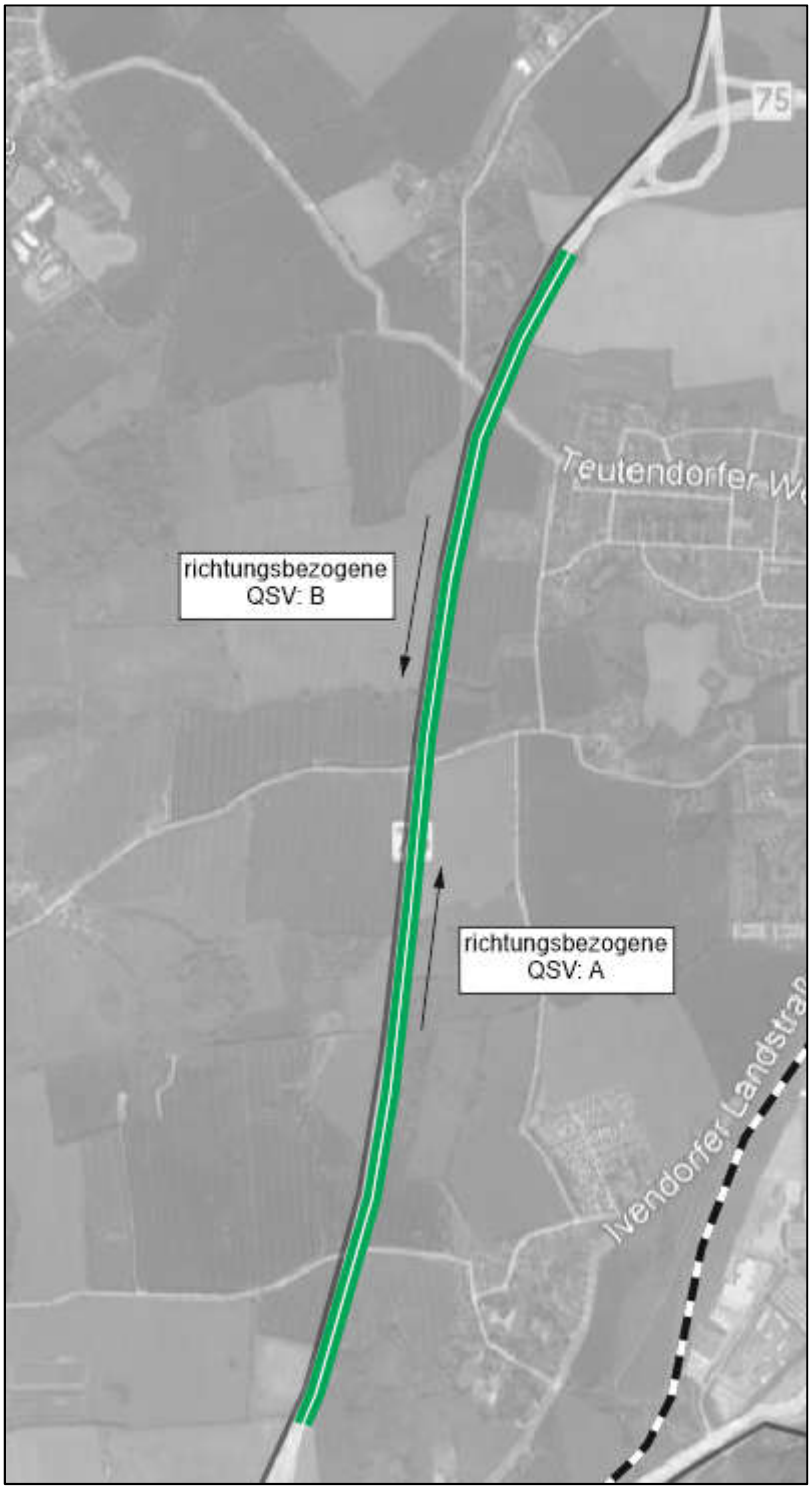
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P1)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	989,5	899,5	0,269	657,5	5,5	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	566,5	515,0	0,458	279,0	12,9	B
		2 → 1	6	156,0	171,5	1.050,5	955,0	0,163	799,0	4,5	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	1.135,5	1.032,5	0,153	874,5	4,1	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	694,0	631,5	0,621	239,5	14,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

KP11 – QSV P1

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 08-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P1

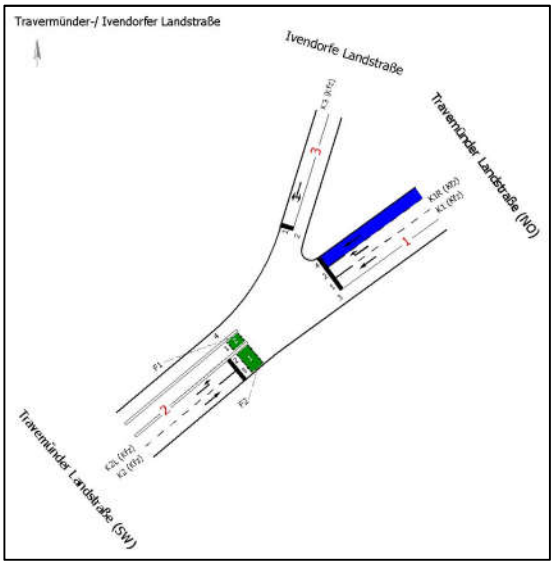
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in beiden Richtungen in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 09

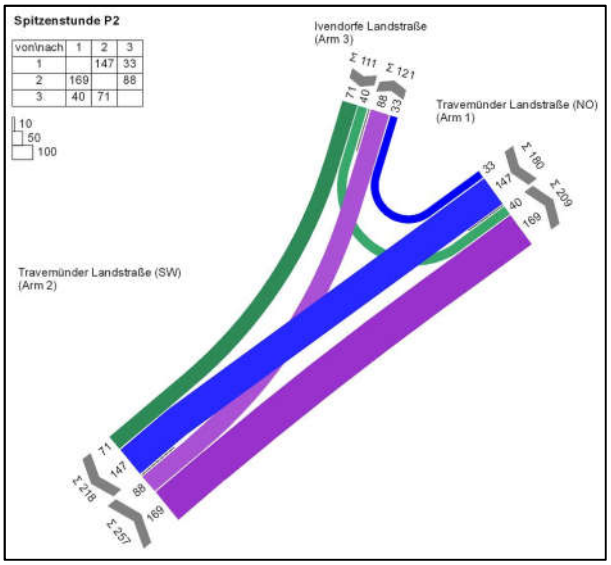
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 2

Anlage 09-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

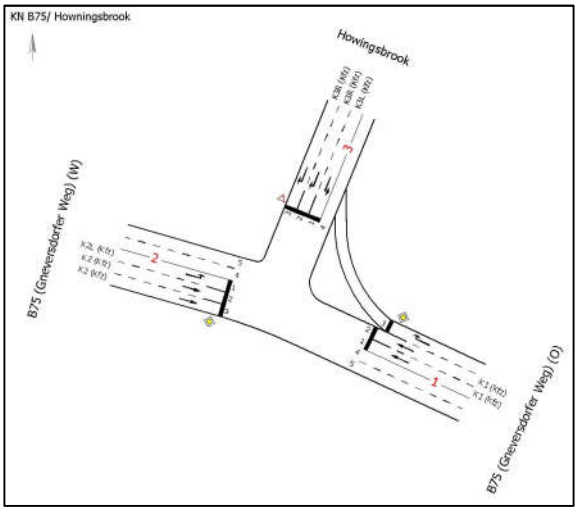
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	33	0,467	1,800	2000	1254	18	0,015	0,192	0,933	5,598		-	0,026	3,650	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	147	2,083	1,800	2000	274	4	0,703	2,643	5,392	32,352		-	0,536	29,733	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	88	1,247	1,800	2000	314	4	0,222	1,321	3,265	19,590		-	0,280	21,500	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	169	2,394	1,800	2000	706	10	0,178	1,870	4,183	25,098		-	0,239	12,566	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	111	1,572	1,800	2000	470	7	0,175	1,449	3,485	20,910		-	0,236	17,139	A	
Knotenpunktssummen:								548				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,312	18,995		
TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

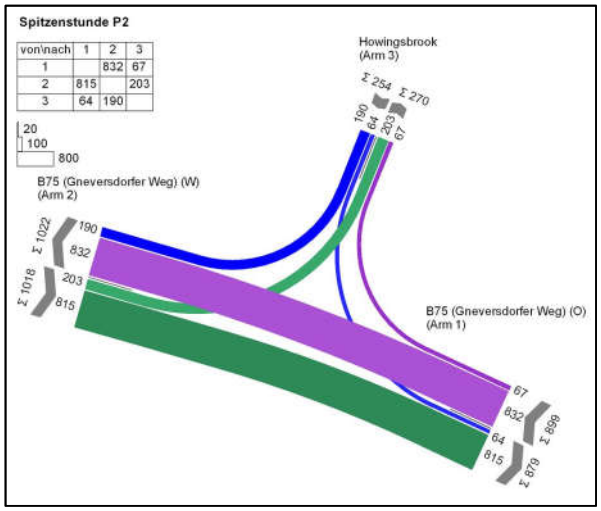
KP01 – QSV P2

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 09-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

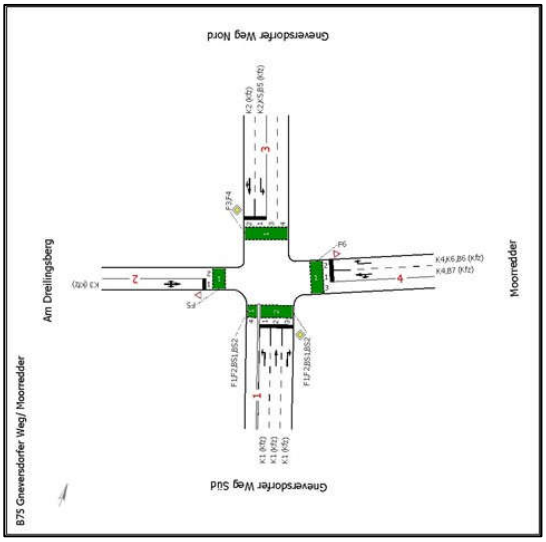
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	416	4,969	1,800	2000	790	9	0,685	4,481	8,061	48,366		-	0,527	13,060	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	416	4,969	1,800	2000	790	9	0,685	4,481	8,061	48,366		-	0,527	13,060	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	203	2,425	1,800	2000	326	4	1,052	3,311	6,388	38,328		-	0,623	28,382	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	408	4,873	1,800	2000	1348	16	0,250	2,246	4,781	28,686		-	0,303	3,539	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	407	4,861	1,800	2000	1348	16	0,248	2,238	4,768	28,608		-	0,302	3,531	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	64	0,764	1,800	2000	326	4	0,137	0,798	2,309	13,854		-	0,196	17,072	A	
Knotenpunktssummen:								2104				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,402	10,507		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

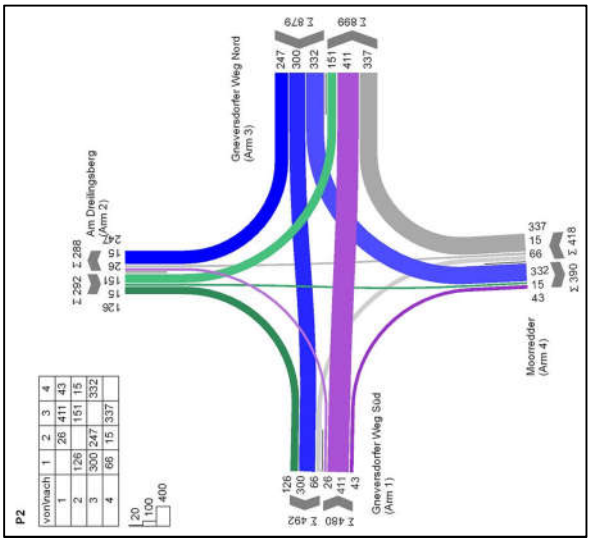
KP02 – QSV P2

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P2)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}/n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	26	0,744	1,800	2000	121	3	0,154	0,862	2,432	14,592		-	0,215	50,594	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	411	11,759	1,800	2000	564	16	1,911	12,539	18,528	111,168		-	0,729	45,618	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	43	1,230	1,800	2000	564	16	0,046	0,949	2,597	15,582		-	0,076	27,425	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	292	8,354	1,800	2000	194	6	50,432	58,786	71,753	430,518		-	1,505	982,356	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	547	15,650	1,800	2000	834	24	1,272	13,832	20,122	120,732		-	0,656	29,587	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	332	9,499	1,800	2000	325	9	15,193	24,692	33,096	198,576		-	1,022	211,398	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	81	2,317	1,800	2000	544	16	0,098	1,856	4,160	24,960		-	0,149	29,096	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	337	9,642	1,800	2000	738	21	0,503	7,821	12,551	75,306		-	0,457	27,119	B	
Knotenpunktssummen:								2069				3884											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,779	196,209		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

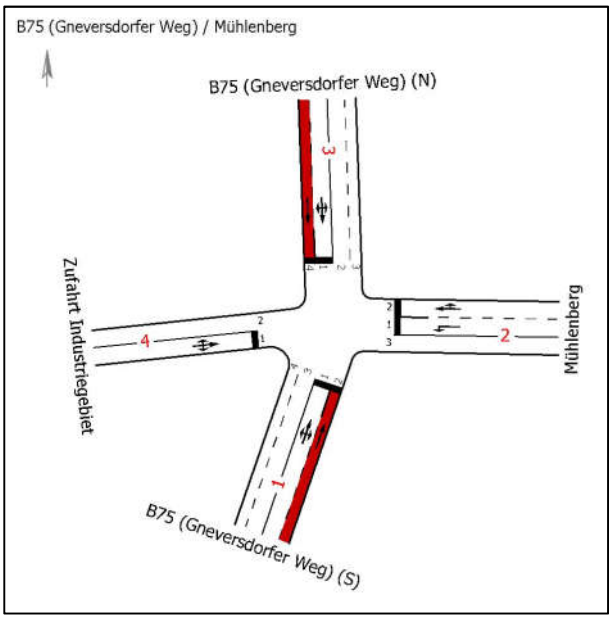
KP03 – QSV P2

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der Neuen Teutendorfer Siedlung nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

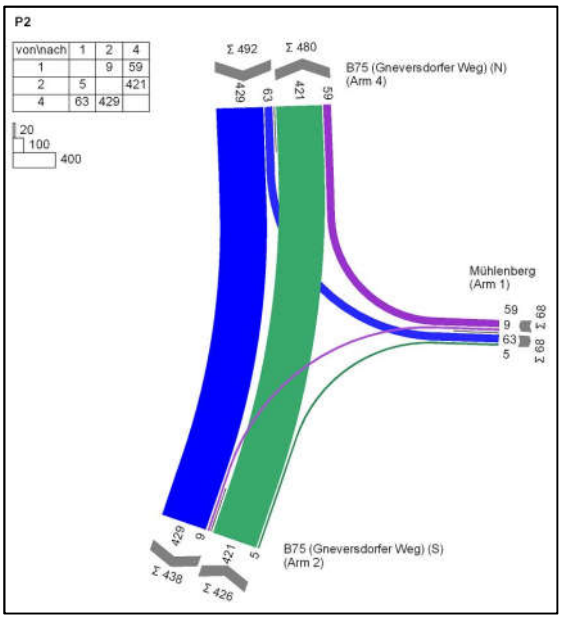
Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung. Zunächst sollte eine grundsätzliche Phasenstrukturänderung der LSA-Steuerung vorgenommen werden. Wobei nach aktuellem Untersuchungsstand ein dazu begleitender Ausbau des Knotenpunktes notwendig wird.Wie bereits in der Betrachtung der Variante ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die LEG Entwicklung GmbH **[3]** erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin

vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben.

Anlage 09-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



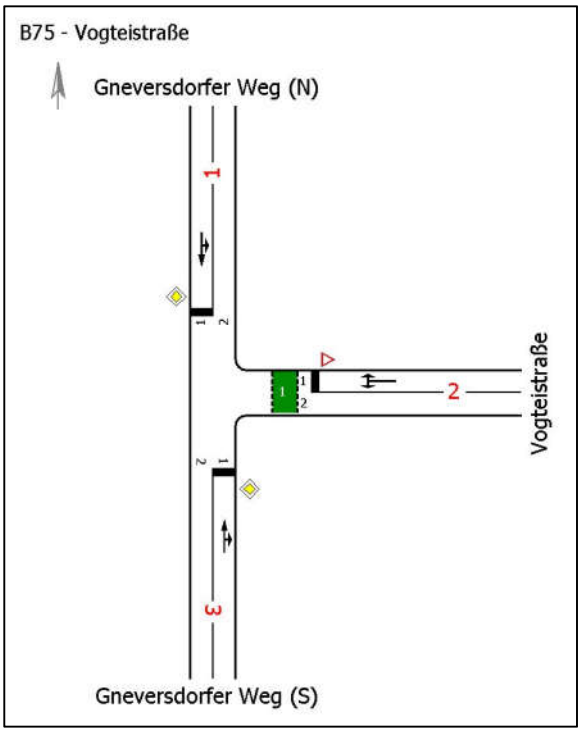
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	791,5	719,5	0,088	656,5	5,5	A
		3 → 1	2	429,0	472,0	3.600,0	3.272,5	0,131	2.843,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	253,0	230,0	0,000	230,0	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	274,5	249,5	0,000	249,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	923,5	839,5	0,000	839,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	789,0	717,5	0,000	717,5	0,0	A
		1 → 3	8	421,0	463,0	3.600,0	3.272,5	0,129	2.851,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	9,0	10,0	295,0	268,0	0,034	259,0	13,9	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	275,5	250,5	0,000	250,5	0,0	A
		2 → 3	12	59,0	65,0	925,0	841,0	0,070	782,0	4,6	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	492,0	541,0	1.800,0	1.636,5	0,301	1.144,5	3,1	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	68,0	75,0	1.070,0	970,0	0,070	902,0	4,0	A
									Gesamt QSV		B

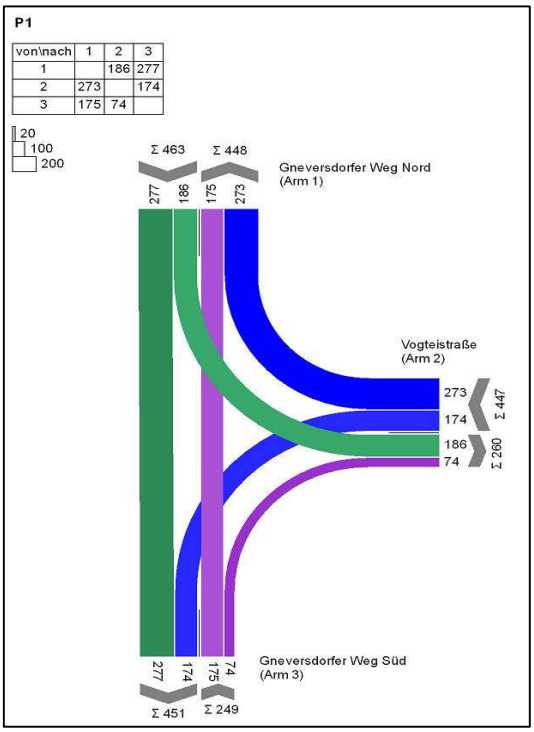
KP04 – QSV P2

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P2)

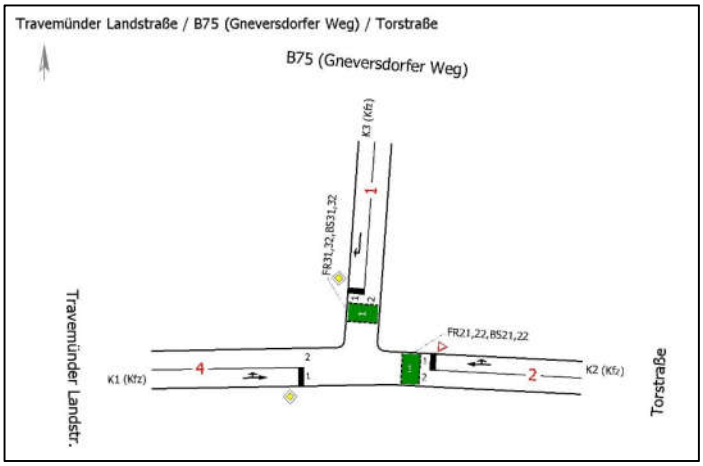
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	175,0	192,5	1.800,0	1.636,5	0,107	1.461,5	2,5	A
		3 → 2	3	74,0	81,5	1.600,0	1.454,5	0,051	1.380,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	174,0	191,5	335,0	304,5	0,572	130,5	27,3	C
		2 → 1	6	273,0	300,5	926,0	842,0	0,325	569,0	6,3	A
1	C	1 → 2	7	186,0	204,5	968,0	880,0	0,211	694,0	5,2	A
		1 → 3	8	277,0	304,5	1.800,0	1.636,5	0,169	1.359,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	548,5	498,5	0,896	51,5	>45	E
1	C	-	7+8	463,0	509,5	1.800,0	1.636,5	0,283	1.173,5	3,1	A
									Gesamt QSV		E

KP05 – QSV P2

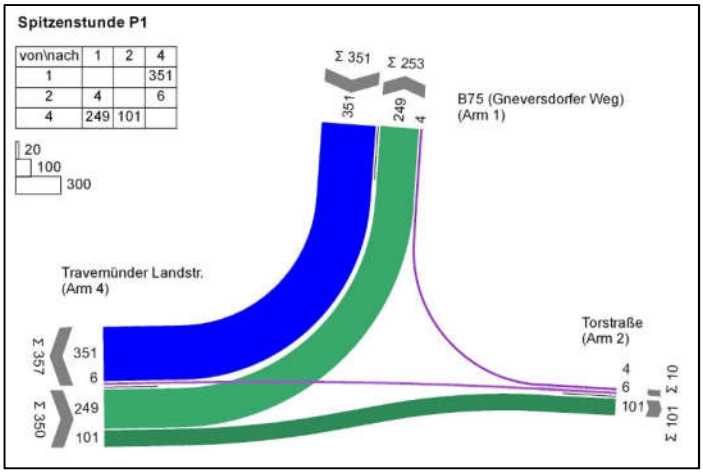
Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig; es wird nur die Qualitätsstufe QSV E erreicht. Mit einer

Spuraufteilung in der Nebenrichtung (Vogteistraße) kann ggf. ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Vermutlich wurde auf diese Möglichkeit wegen des naheliegenden BÜ´s verzichtet. Alternativ zum Ausbau kann die Leistungsfähigkeit mit der Installation einer Lichtsignalanlage erreicht werden.

Anlage 09-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

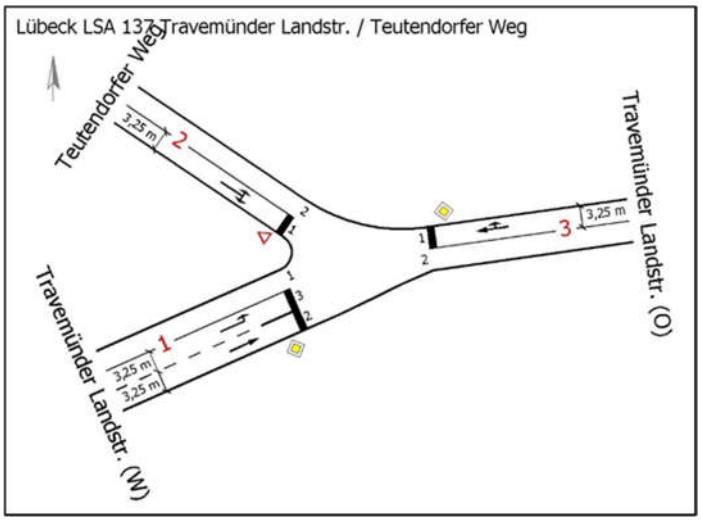
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P2

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	294	7,350	1,800	2000	1022	26	0,232	4,446	8,012	48,072		-	0,288	13,434	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	16	0,400	1,800	2000	756	19	0,012	0,263	1,130	6,780		-	0,021	17,606	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	321	8,025	1,800	2000	622	16	0,651	7,237	11,787	70,722		-	0,516	29,214	B	
Knotenpunktssummen:								631				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,397	21,567		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

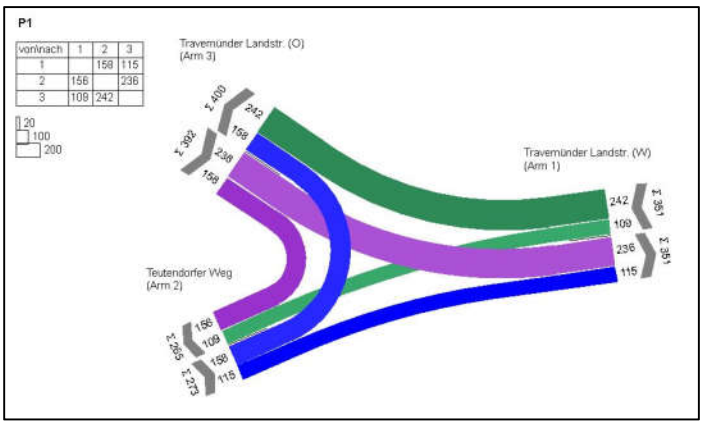
KP06 – QSV P2

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



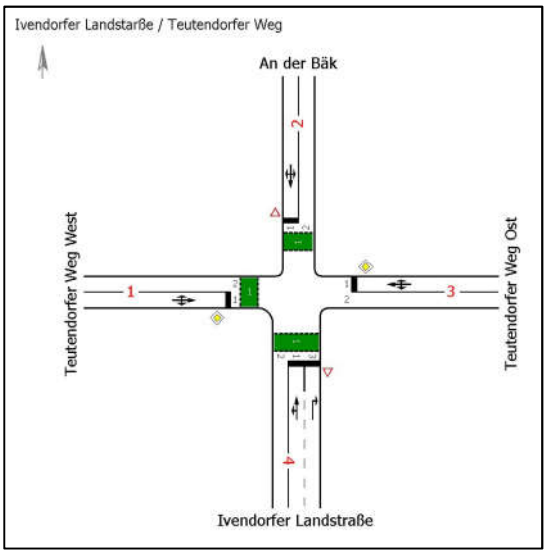
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	1.600,0	1.454,5	0,166	1.212,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	444,5	404,0	0,584	168,0	21,2	C
		2 → 1	6	156,0	171,5	906,0	823,5	0,189	667,5	5,4	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	862,0	783,5	0,202	625,5	5,8	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	557,5	507,5	0,773	115,5	29,9	C
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	C

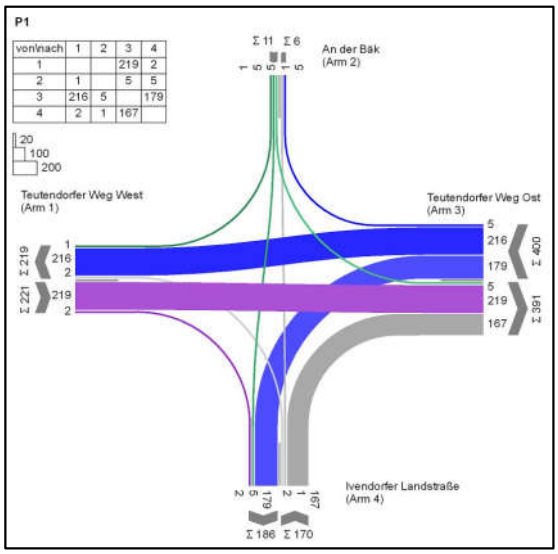
KP07 – QSV P2

Der Knotenpunkt selbst wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 09-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P2)



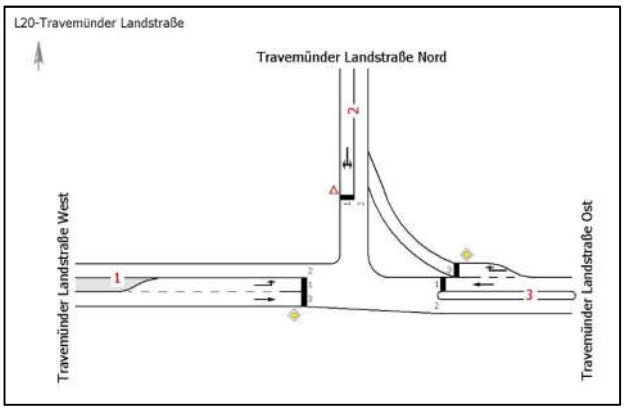
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	0,0	0,0	999,5	908,5	0,000	908,5	0,0	A
		1 → 3	2	219,0	241,0	1.800,0	1.636,5	0,134	1.417,5	2,5	A
		1 → 4	3	2,0	2,0	1.600,0	1.454,5	0,001	1.452,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	2,0	2,0	366,5	333,0	0,005	331,0	10,9	B
		4 → 2	5	1,0	1,0	353,0	321,0	0,003	320,0	11,3	B
		4 → 3	6	167,0	183,5	917,0	833,5	0,200	666,5	5,4	A
3	C	3 → 4	7	179,0	197,0	999,5	908,5	0,197	729,5	4,9	A
		3 → 1	8	216,0	237,5	1.800,0	1.636,5	0,132	1.420,5	2,5	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	5,0	5,5	238,0	216,5	0,023	211,5	17,0	B
		2 → 4	11	5,0	5,5	353,5	321,5	0,016	316,5	11,4	B
		2 → 1	12	1,0	1,0	919,0	835,5	0,001	834,5	4,3	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	-	-	-	-	-	-	-	A
4	B	-	4+5+6	170,0	187,0	932,5	847,5	0,201	677,5	5,3	A
3	C	-	7+8+9	400,0	440,0	1.800,0	1.636,5	0,244	1.236,5	2,9	A
2	D	-	10+11+12	11,0	12,0	300,0	275,0	0,040	264,0	13,6	B
									Gesamt QSV		B

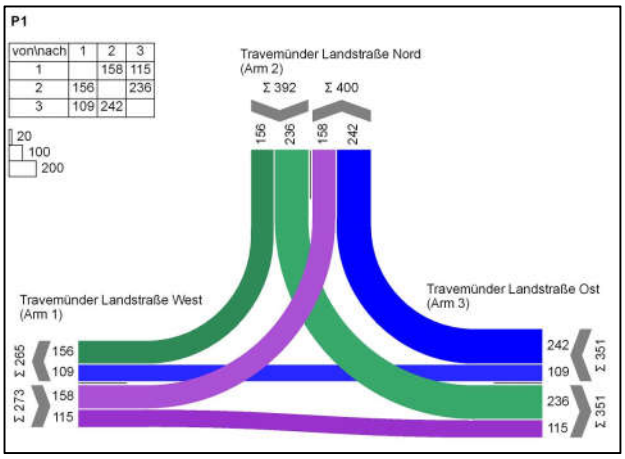
KP08 – QSV P2

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P2)



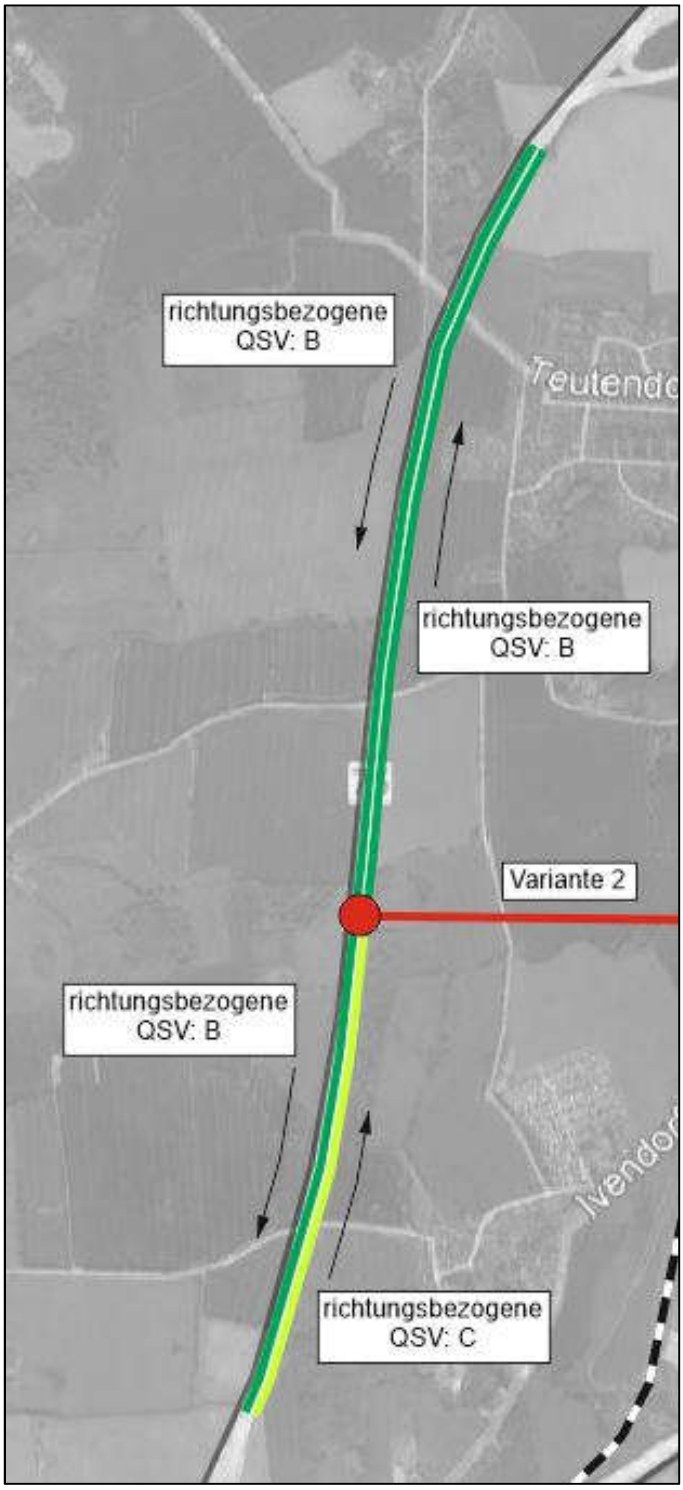
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P2)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	109,0	120,0	1.800,0	1.636,5	0,067	1.527,5	2,4	A
		3 → 2	3	242,0	266,0	989,5	899,5	0,269	657,5	5,5	A
2	B	2 → 3	4	236,0	259,5	566,5	515,0	0,458	279,0	12,9	B
		2 → 1	6	156,0	171,5	1.050,5	955,0	0,163	799,0	4,5	A
1	C	1 → 2	7	158,0	174,0	1.135,5	1.032,5	0,153	874,5	4,1	A
		1 → 3	8	115,0	126,5	1.800,0	1.636,5	0,070	1.521,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	392,0	431,0	694,0	631,5	0,621	239,5	14,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	B

KP11 – QSV P2

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 09-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P2

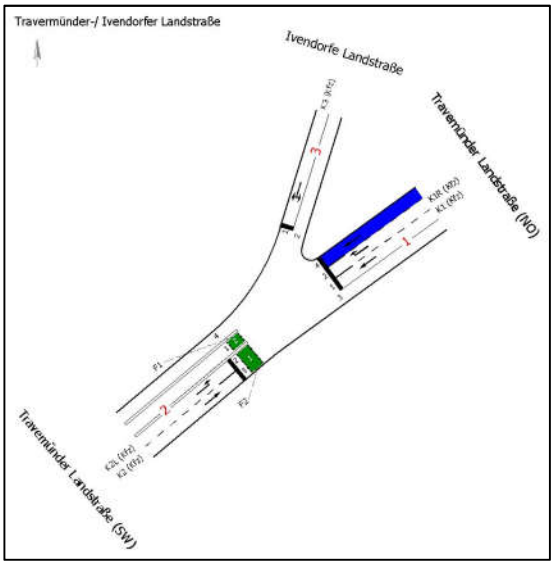
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in Richtung Süd in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig. In Richtung Nord ergibt eine unterschiedliche Bewertung der Teilabschnitte. Infolge der Höherbelastung auf dem Abschnitt AS Süd bis Anschluss Planstraße wird die Qualitätsstufe QSV C und im weitergehenden nördlichen Abschnitt die QSV B ermittelt.

Anlage 10

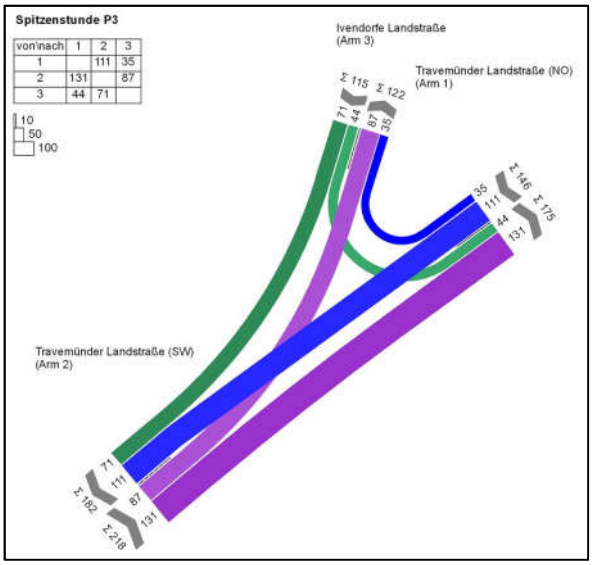
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 3

Anlage 10-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

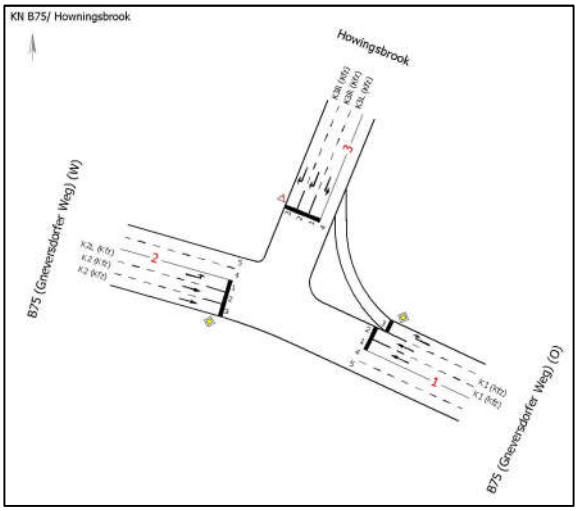
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	35	0,496	1,800	2000	1254	18	0,016	0,204	0,968	5,808		-	0,028	3,657	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	111	1,572	1,800	2000	274	4	0,398	1,835	4,126	24,756		-	0,405	25,336	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	87	1,232	1,800	2000	314	4	0,218	1,304	3,235	19,410		-	0,277	21,444	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	131	1,856	1,800	2000	706	10	0,129	1,414	3,425	20,550		-	0,186	12,083	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	115	1,629	1,800	2000	470	7	0,184	1,506	3,581	21,486		-	0,245	17,244	A	
Knotenpunktssummen:								479				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,256	17,478		
			TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

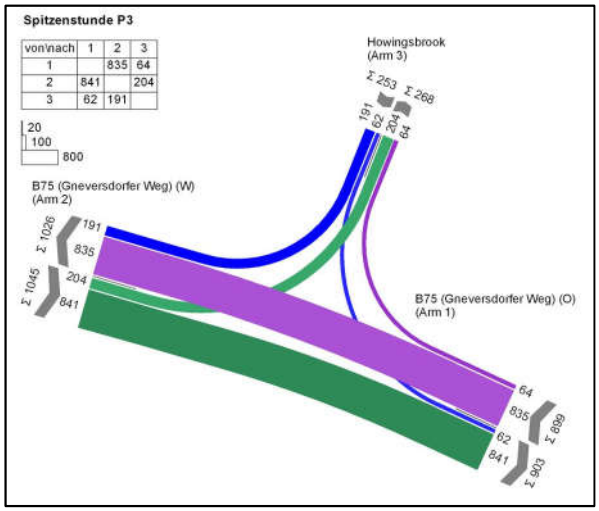
KP01 – QSV P3

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 10-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

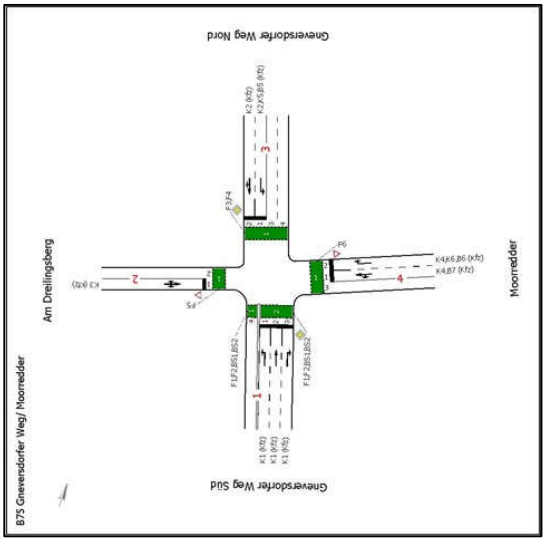
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	418	4,993	1,800	2000	790	9	0,691	4,510	8,102	48,612		-	0,529	13,097	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	417	4,981	1,800	2000	790	9	0,688	4,495	8,081	48,486		-	0,528	13,078	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	204	2,437	1,800	2000	326	4	1,067	3,338	6,428	38,568		-	0,626	28,557	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	421	5,029	1,800	2000	1348	16	0,261	2,337	4,922	29,532		-	0,312	3,590	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	420	5,017	1,800	2000	1348	16	0,261	2,332	4,915	29,490		-	0,312	3,590	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	96	1,147	1,800	2000	838	10	0,072	0,772	2,258	13,548		-	0,115	7,934	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	62	0,741	1,800	2000	326	4	0,132	0,772	2,258	13,548		-	0,190	17,002	A	
Knotenpunktssummen:								2133				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,406	10,474		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

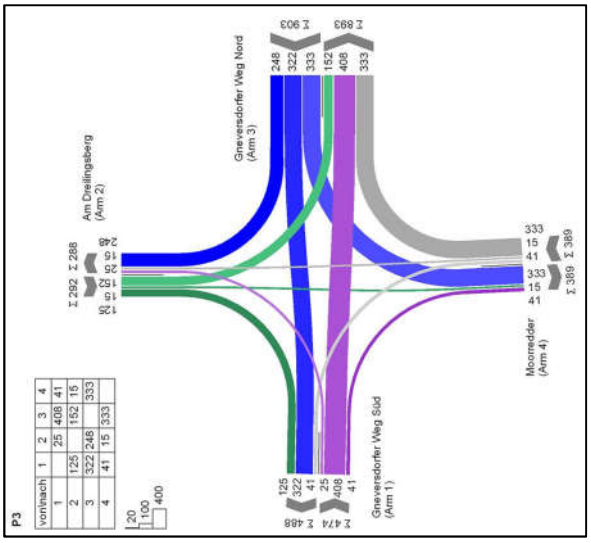
KP02 – QSV P3

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P3)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	25	0,715	1,800	2000	111	3	0,163	0,847	2,403	14,418		-	0,225	51,765	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	408	11,673	1,800	2000	564	16	1,841	12,369	18,317	109,902		-	0,723	45,100	C	
	3		K1	28	29	75	0,282	41	1,173	1,800	2000	564	16	0,044	0,904	2,512	15,072		-	0,073	27,389	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	292	8,354	1,800	2000	194	6	50,432	58,786	71,753	430,518		-	1,505	982,356	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	570	16,308	1,800	2000	834	24	1,474	14,768	21,267	127,602		-	0,683	30,838	B	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	333	9,527	1,800	2000	327	9	14,919	24,447	32,809	196,854		-	1,018	207,300	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	56	1,602	1,800	2000	544	16	0,064	1,264	3,165	18,990		-	0,103	28,505	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	333	9,527	1,800	2000	738	21	0,490	7,702	12,396	74,376		-	0,451	26,989	B	
Knotenpunktssummen:								2058				3876											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,791	196,724		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

KP03 – QSV P3

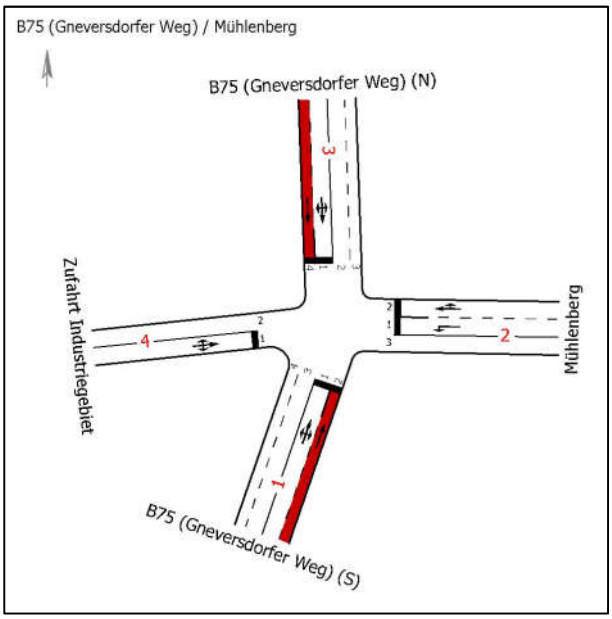
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der Neuen Teutendorfer Siedlung nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung.

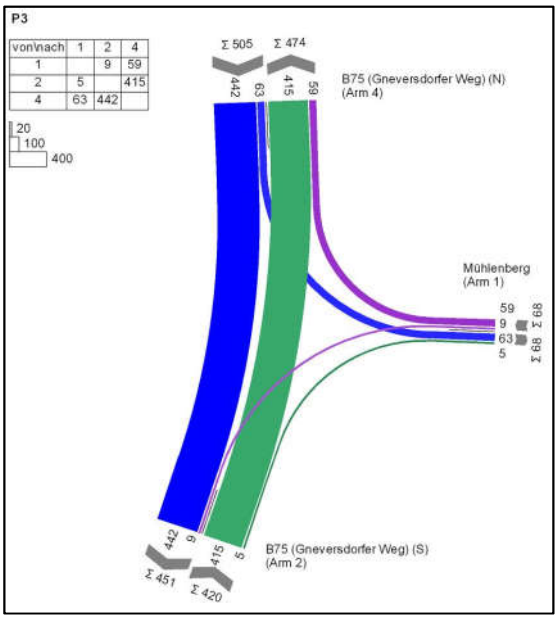
Wie bereits in der Betrachtung der Variante 2 ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH [3] erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit

geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben **[3].**

Anlage 10-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



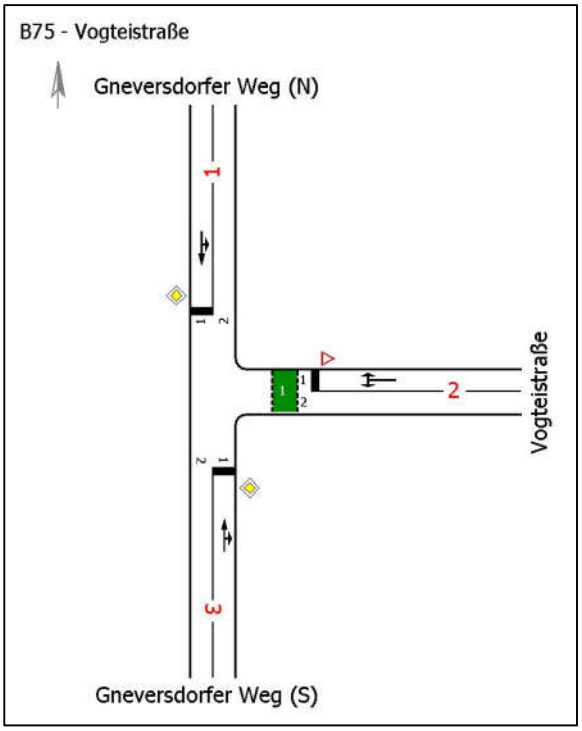
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	797,0	724,5	0,087	661,5	5,4	A
		3 → 1	2	442,0	486,0	3.600,0	3.272,5	0,135	2.830,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	251,5	228,5	0,000	228,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	272,0	247,5	0,000	247,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	916,0	832,5	0,000	832,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	777,0	706,5	0,000	706,5	0,0	A
		1 → 3	8	415,0	456,5	3.600,0	3.272,5	0,127	2.857,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	9,0	10,0	292,5	266,0	0,034	257,0	14,0	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	273,0	248,0	0,000	248,0	0,0	A
		2 → 3	12	59,0	65,0	928,5	844,0	0,070	785,0	4,6	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	505,0	555,5	1.800,0	1.636,5	0,309	1.131,5	3,2	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	68,0	75,0	1.070,0	970,0	0,070	902,0	4,0	A
									Gesamt QSV		B

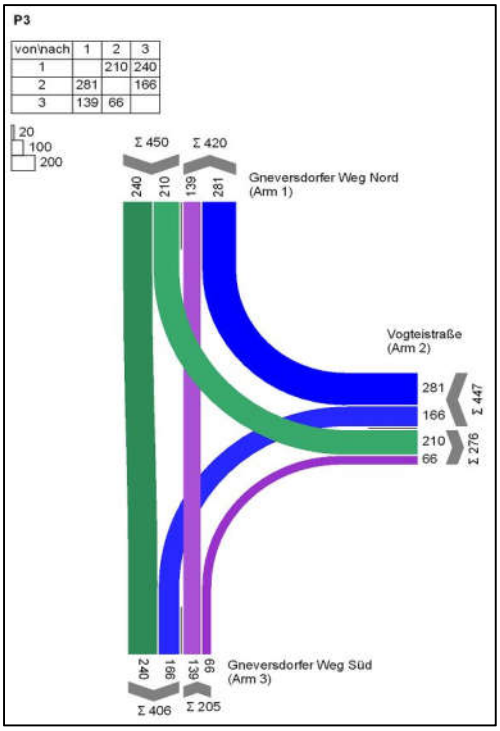
KP04 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



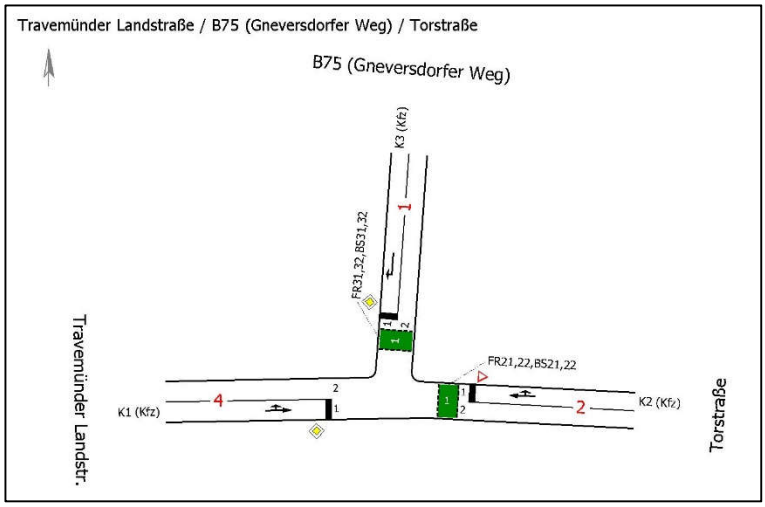
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	139,0	153,0	1.800,0	1.636,5	0,085	1.497,5	2,4	A
		3 → 2	3	66,0	72,5	1.600,0	1.454,5	0,045	1.388,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	166,0	182,5	354,0	322,0	0,516	156,0	22,9	C
		2 → 1	6	281,0	309,0	972,5	884,0	0,318	603,0	6,0	A
1	C	1 → 2	7	210,0	231,0	1.018,0	925,5	0,227	715,5	5,0	A
		1 → 3	8	240,0	264,0	1.800,0	1.636,5	0,147	1.396,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	589,5	536,0	0,834	89,0	37,3	D
1	C	-	7+8	450,0	495,0	1.800,0	1.636,5	0,275	1.186,5	3,0	A
									Gesamt QSV		D

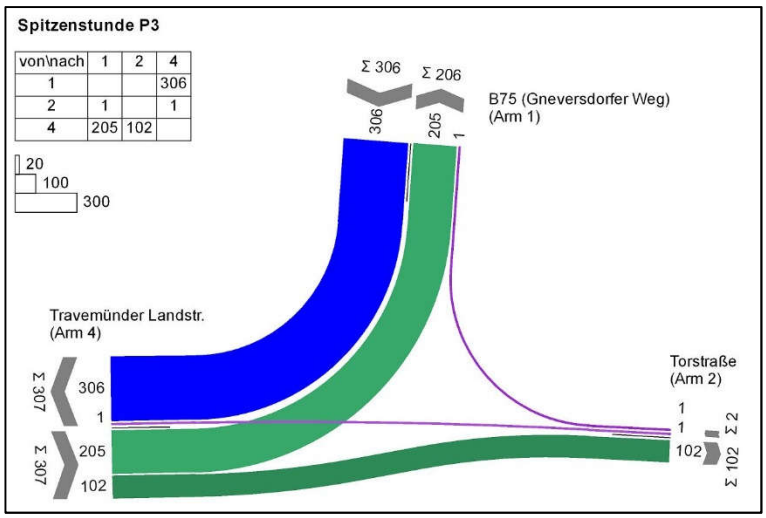
KP05 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV D leistungsfähig.

Anlage 10-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

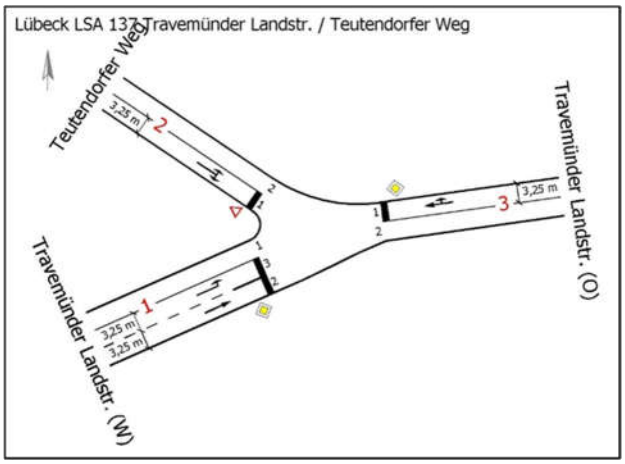
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	306	7,650	1,800	2000	1022	26	0,245	4,660	8,311	49,866		-	0,299	13,564	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	2	0,050	1,800	2000	756	19	0,002	0,033	0,340	2,040		-	0,003	17,440	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	307	7,675	1,800	2000	622	16	0,591	6,839	11,262	67,572		-	0,494	28,661	B	
Knotenpunktssummen:								615				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,395	21,113		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

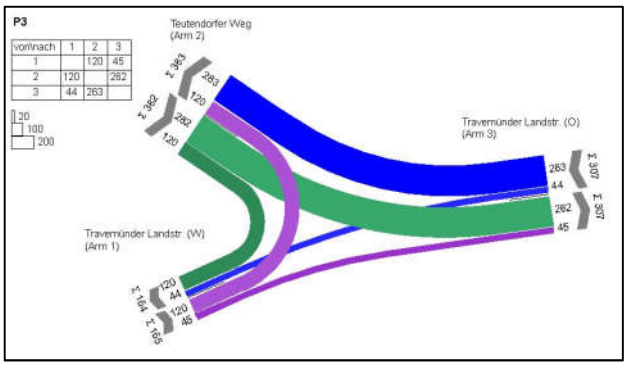
KP06 – QSV P3

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P3)



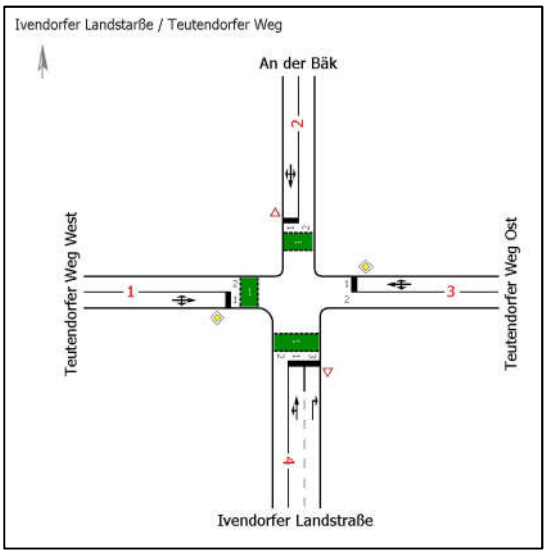
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	44,0	48,5	1.800,0	1.636,5	0,027	1.592,5	2,3	A
		3 → 2	3	263,0	289,5	1.600,0	1.454,5	0,181	1.191,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	262,0	288,0	601,5	547,0	0,479	285,0	12,6	B
		2 → 1	6	120,0	132,0	968,5	880,5	0,136	760,5	4,7	A
1	C	1 → 2	7	120,0	132,0	906,5	824,0	0,146	704,0	5,1	A
		1 → 3	8	45,0	49,5	1.800,0	1.636,5	0,028	1.591,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	382,0	420,0	683,0	621,5	0,615	239,5	14,9	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

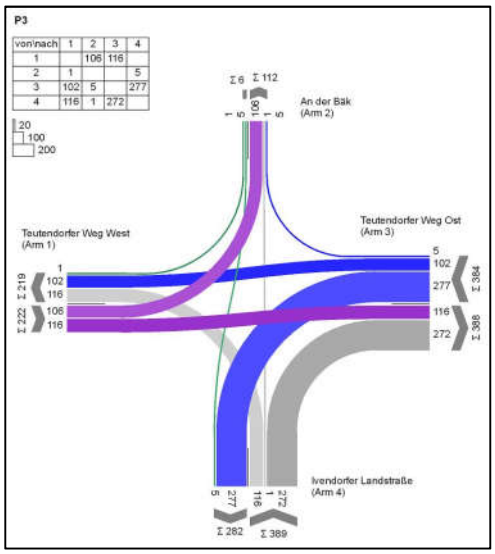
KP07 – QSV P3

Der Knotenpunkt wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung ist der Knotenpunkt in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 10-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 20: (P3)



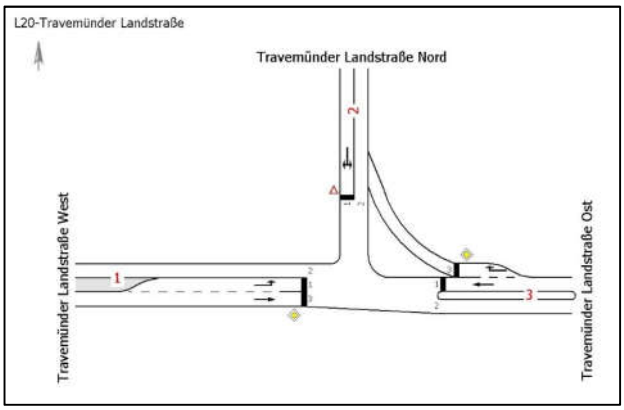
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	106,0	116,5	1.138,0	1.034,5	0,102	928,5	3,9	A
		1 → 3	2	116,0	127,5	1.800,0	1.636,5	0,071	1.520,5	2,4	A
		1 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 1	4	116,0	127,5	306,5	278,5	0,416	162,5	22,1	C
		4 → 2	5	1,0	1,0	295,0	268,0	0,003	267,0	13,5	B
		4 → 3	6	272,0	299,0	1.041,5	947,0	0,287	675,0	5,3	A
3	C	3 → 4	7	277,0	304,5	1.126,5	1.024,0	0,270	747,0	4,8	A
		3 → 1	8	102,0	112,0	1.800,0	1.636,5	0,062	1.534,5	2,3	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	0,0	0,0	153,5	139,5	0,000	139,5	0,0	A
		2 → 4	11	5,0	5,5	296,0	269,0	0,019	264,0	13,6	B
		2 → 1	12	1,0	1,0	1.056,0	960,0	0,001	959,0	3,8	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	222,0	244,0	1.800,0	1.638,0	0,136	1.416,0	2,5	A
4	B	-	4+5+6	389,0	428,0	1.021,5	928,5	0,419	539,5	6,7	A
3	C	-	7+8+9	384,0	422,5	1.460,0	1.327,5	0,289	943,5	3,8	A
2	D	-	10+11+12	6,0	6,5	325,0	300,0	0,020	294,0	12,2	B
									Gesamt QSV		C

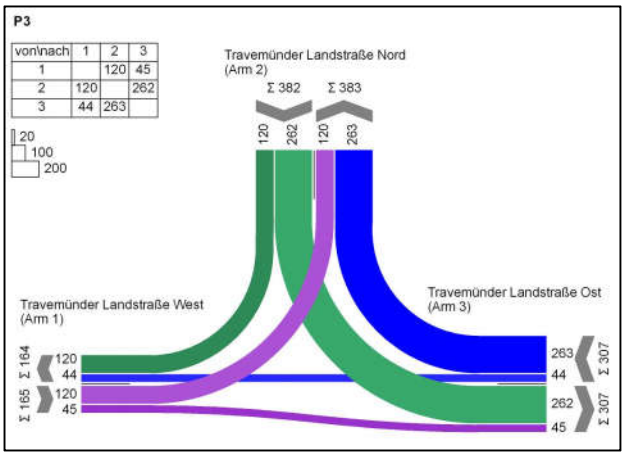
KP08 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 10-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P3)



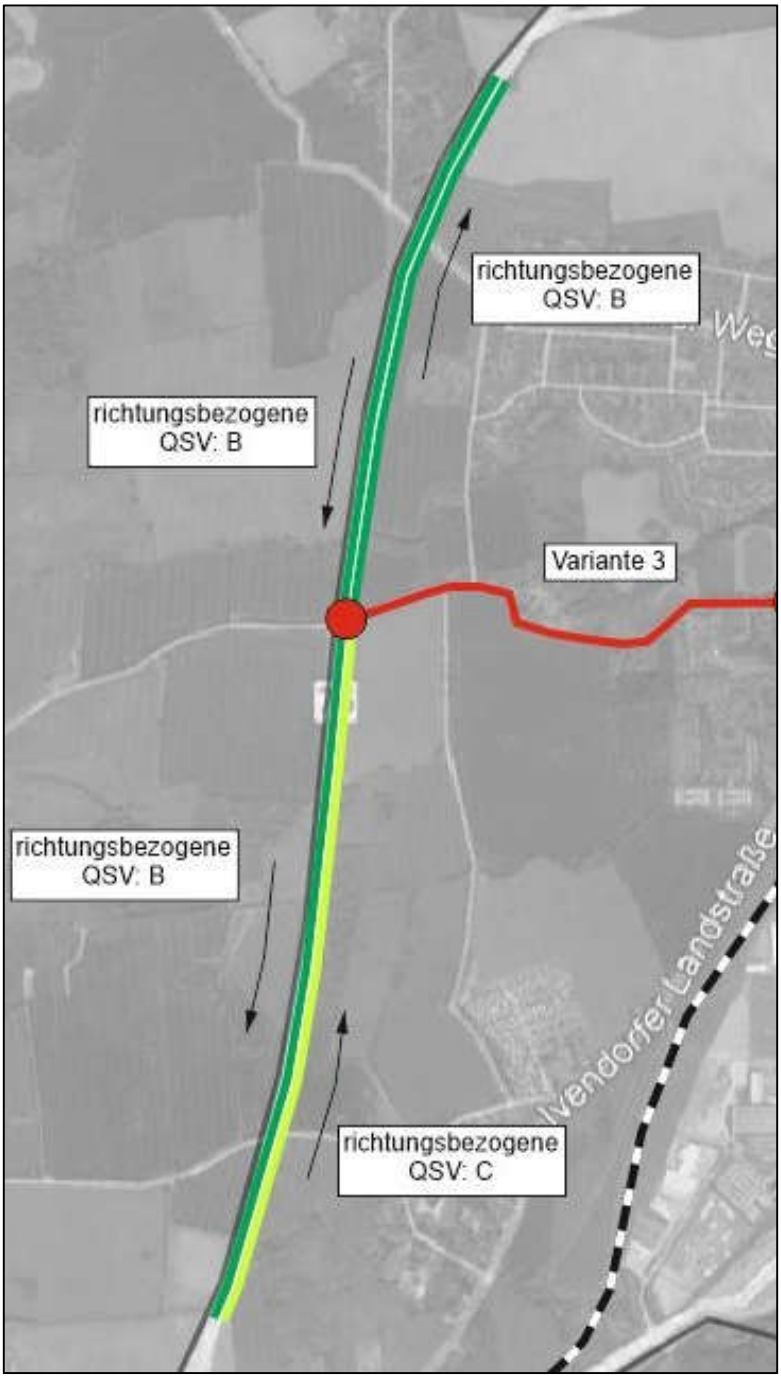
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P3)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	44,0	48,5	1.800,0	1.636,5	0,027	1.592,5	2,3	A
		3 → 2	3	263,0	289,5	1.036,5	942,5	0,279	679,5	5,3	A
2	B	2 → 3	4	262,0	288,0	755,0	686,5	0,381	424,5	8,5	A
		2 → 1	6	120,0	132,0	1.137,0	1.033,5	0,116	913,5	3,9	A
1	C	1 → 2	7	120,0	132,0	1.223,0	1.112,0	0,108	992,0	3,6	A
		1 → 3	8	45,0	49,5	1.800,0	1.636,5	0,028	1.591,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	382,0	420,0	845,0	769,0	0,497	387,0	9,3	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV P3

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung der Variante 3 in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 10-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P3

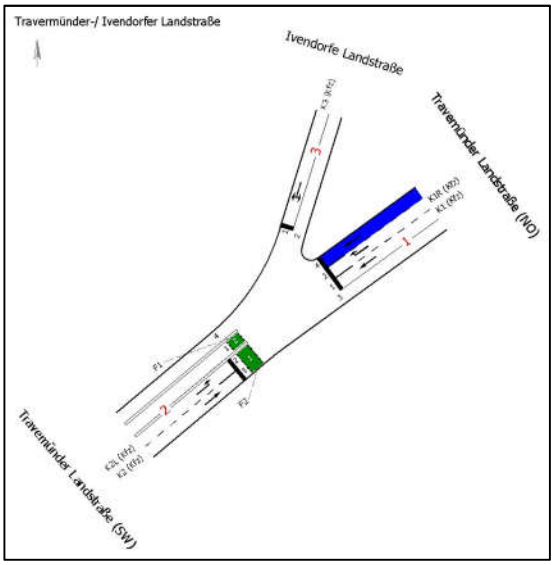
Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in Richtung Süd in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig. In Richtung Nord ergibt eine unterschiedliche Bewertung der Teilabschnitte. Infolge der Höherbelastung auf dem Abschnitt AS Süd bis Anschluss Rönnauer Weg wird die Qualitätsstufe QSV C und im weitergehenden nördlichen Abschnitt die QSV B ermittelt.

Anlage 11

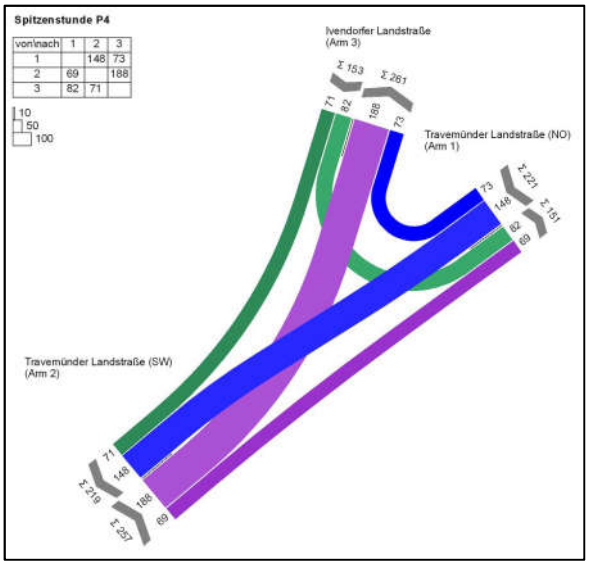
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 4

Anlage 11-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)



KP01 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP01 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

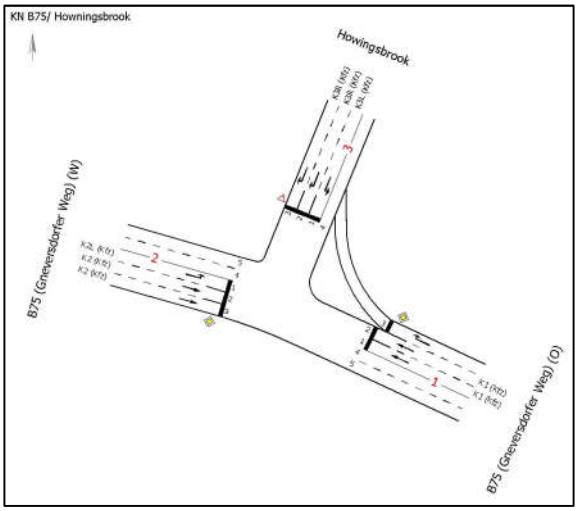
MIV - SZP 2 (TU=51) - Spitzenstunde P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tF [s]	tA [s]	tS [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qS [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nC [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1R	31	32	20	0,627	73	1,034	1,800	2000	1254	18	0,034	0,434	1,548	9,288		-	0,058	3,780	A	
	1		K1	6	7	45	0,137	148	2,097	1,800	2000	274	4	0,716	2,670	5,433	32,598		-	0,540	29,916	B	
2	2		K2L	7	8	44	0,157	188	2,663	1,800	2000	314	4	0,938	3,416	6,542	39,252		-	0,599	30,757	B	
	3		K2	17	18	34	0,353	69	0,977	1,800	2000	706	10	0,060	0,715	2,145	12,870		-	0,098	11,363	A	
3	1		K3	11	12	40	0,235	153	2,167	1,800	2000	470	7	0,279	2,075	4,511	27,066		-	0,326	18,298	A	
Knotenpunktssummen:								631				3018											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,402	22,297		
			TU = 51 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

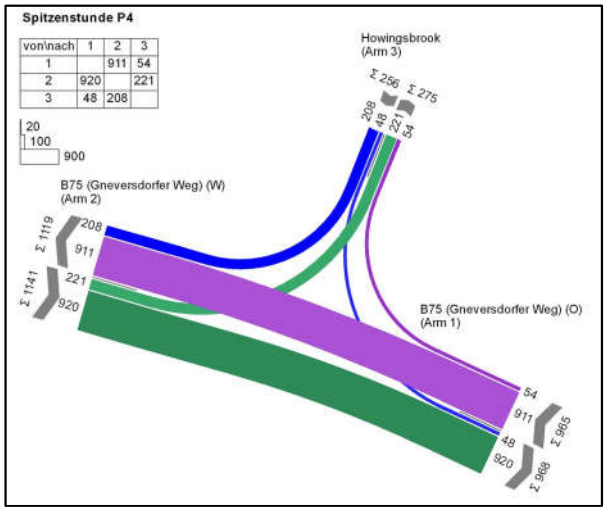
KP01 – QSV P4

Der Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig. Der Einfluss der BÜSTRA wurde aufgrund der geringen Fahrplandichte des SPNV vernachlässigt.

Anlage 11-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

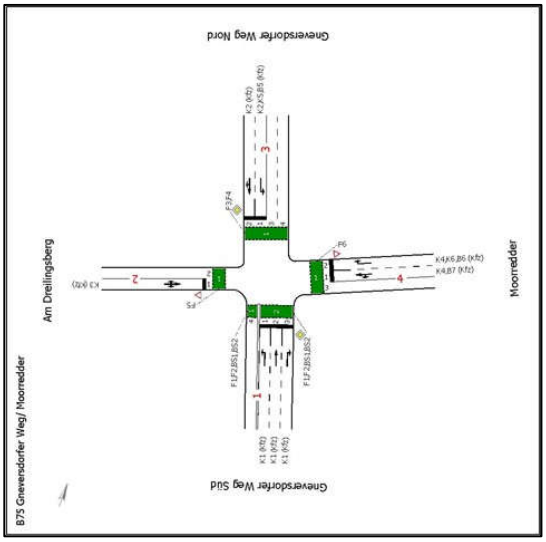
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	456	5,447	1,800	2000	790	9	0,860	5,128	8,958	53,748		-	0,577	14,112	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	455	5,435	1,800	2000	790	9	0,856	5,112	8,936	53,616		-	0,576	14,088	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	221	2,640	1,800	2000	326	4	1,387	3,871	7,198	43,188		-	0,678	32,251	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	460	5,494	1,800	2000	1348	16	0,300	2,626	5,367	32,202		-	0,341	3,768	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	460	5,494	1,800	2000	1348	16	0,300	2,626	5,367	32,202		-	0,341	3,768	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	104	1,242	1,800	2000	838	10	0,079	0,840	2,390	14,340		-	0,124	7,994	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	104	1,242	1,800	2000	838	10	0,079	0,840	2,390	14,340		-	0,124	7,994	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	48	0,573	1,800	2000	326	4	0,096	0,588	1,885	11,310		-	0,147	16,492	A	
Knotenpunktssummen:								2308				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,443	11,219		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

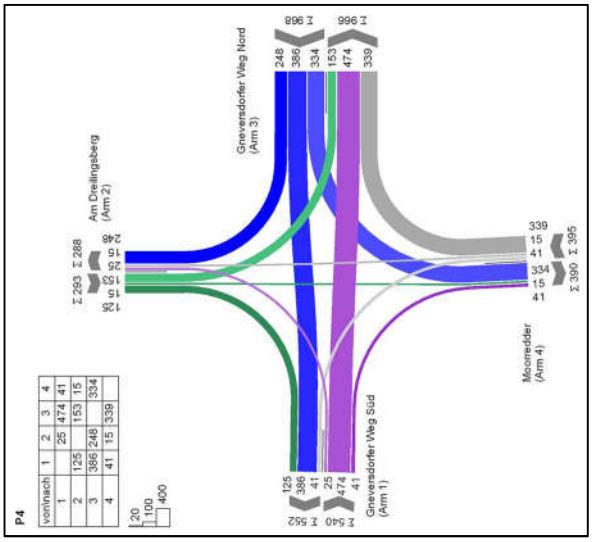
KP02 – QSV P4

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P4)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	25	0,715	1,800	2000	87	2	0,228	0,921	2,544	15,264		-	0,287	57,104	D	
	2		K1	28	29	75	0,282	474	13,562	1,800	2000	564	16	4,471	17,231	24,251	145,506		-	0,840	63,329	D	
	3		K1	28	29	75	0,282	41	1,173	1,800	2000	564	16	0,044	0,904	2,512	15,072		-	0,073	27,389	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	293	8,383	1,800	2000	194	6	50,909	59,292	72,315	433,890		-	1,510	991,207	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	634	18,139	1,800	2000	834	24	2,403	17,885	25,037	150,222		-	0,760	35,999	C	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	334	9,556	1,800	2000	302	9	21,453	31,009	40,427	242,562		-	1,106	299,455	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	56	1,602	1,800	2000	544	16	0,064	1,264	3,165	18,990		-	0,103	28,505	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	339	9,699	1,800	2000	738	21	0,507	7,875	12,621	75,726		-	0,459	27,159	B	
Knotenpunktssummen:								2196				3827											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,849	207,940		
			TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

KP03 – QSV P4

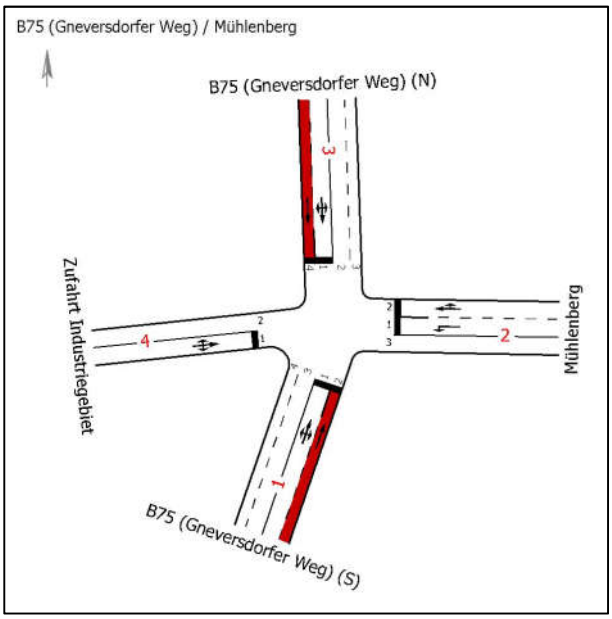
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der *Neuen Teutendorfer Siedlung* nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung.

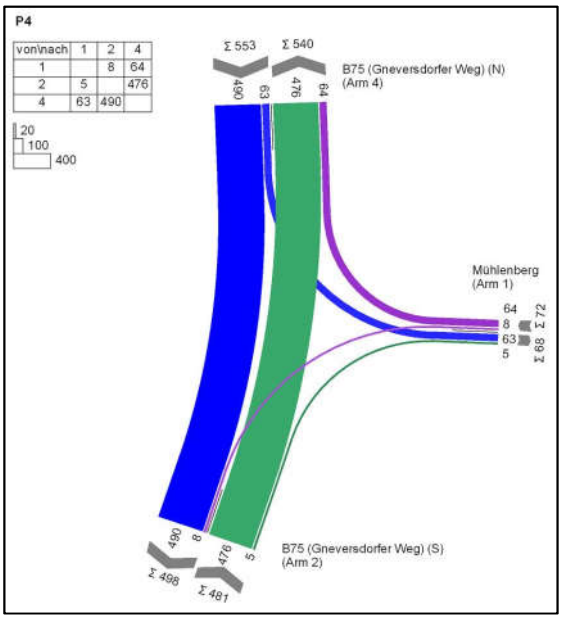
Wie bereits in der Betrachtung der Variante 2 ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH **[3]** erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit

geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben **[3]**.

Anlage 11-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



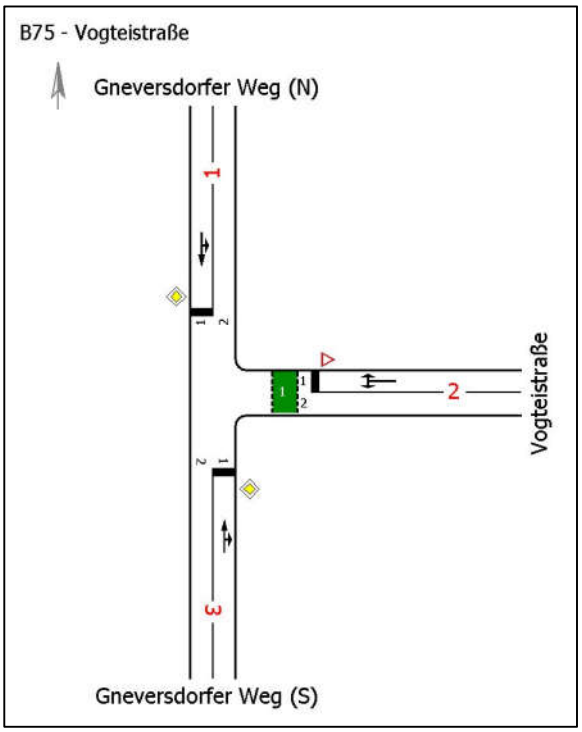
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	743,5	676,0	0,093	613,0	5,9	A
		3 → 1	2	490,0	539,0	3.600,0	3.272,5	0,150	2.782,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	212,0	192,5	0,000	192,5	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	232,0	211,0	0,000	211,0	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	889,5	808,5	0,000	808,5	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	736,0	669,0	0,000	669,0	0,0	A
		1 → 3	8	476,0	523,5	3.600,0	3.272,5	0,145	2.796,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	8,0	9,0	251,0	228,0	0,036	220,0	16,4	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	232,5	211,5	0,000	211,5	0,0	A
		2 → 3	12	64,0	70,5	894,5	813,0	0,079	749,0	4,8	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	553,0	608,5	1.800,0	1.636,5	0,338	1.083,5	3,3	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	72,0	79,0	1.006,0	917,0	0,079	845,0	4,3	A
									Gesamt QSV		B

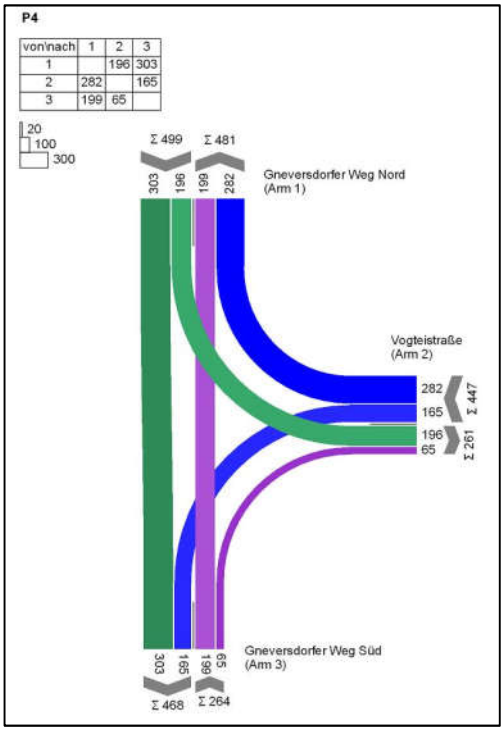
KP04 – QSV P4

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P4)

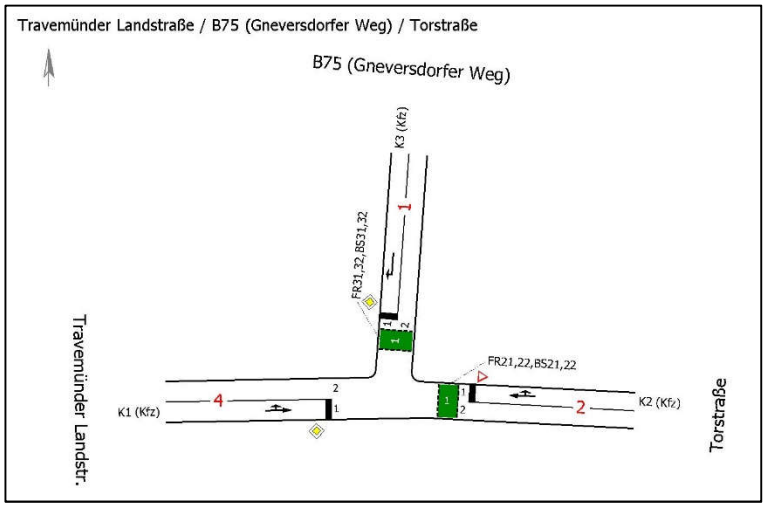
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	199,0	219,0	1.800,0	1.636,5	0,122	1.437,5	2,5	A
		3 → 2	3	65,0	71,5	1.600,0	1.454,5	0,045	1.389,5	2,6	A
2	B	2 → 3	4	165,0	181,5	301,0	273,5	0,603	108,5	32,6	D
		2 → 1	6	282,0	310,0	904,5	822,5	0,343	540,5	6,7	A
1	C	1 → 2	7	196,0	215,5	952,0	865,5	0,226	669,5	5,4	A
		1 → 3	8	303,0	333,5	1.800,0	1.636,5	0,185	1.333,5	2,7	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	519,5	472,5	0,946	25,5	>45	E
1	C	-	7+8	499,0	549,0	1.800,0	1.636,5	0,305	1.137,5	3,2	A
									Gesamt QSV		E

KP05 – QSV P4

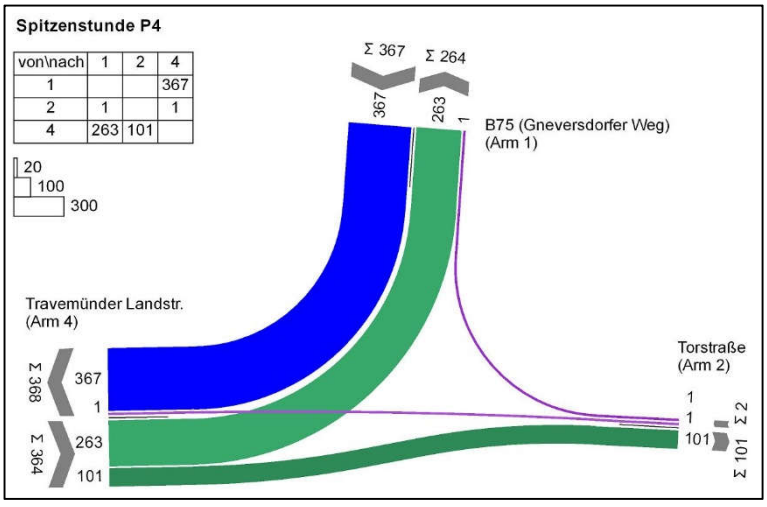
Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung nicht leistungsfähig; es wird nur die Qualitätsstufe QSV E erreicht.

Mit einer Spuraufteilung in der Nebenrichtung (Vogteistraße) kann ggf. ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erreicht werden. Aufgrund erforderlicher Fahrkurven einer BUS-Linie wurde auf diese Möglichkeit bisher verzichtet. Alternativ zur veränderten Fahrstreifenmarkierung kann die Leistungsfähigkeit mit der Installation einer Lichtsignalanlage erreicht werden.

Anlage 11-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

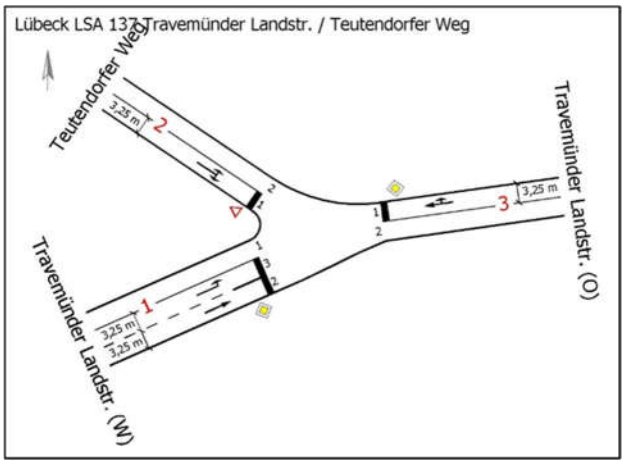
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P4

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	367	9,175	1,800	2000	1022	26	0,326	5,821	9,901	59,406		-	0,359	14,326	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	2	0,050	1,800	2000	756	19	0,002	0,033	0,340	2,040		-	0,003	17,440	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	364	9,100	1,800	2000	622	16	0,890	8,554	13,500	81,000		-	0,585	31,264	B	
Knotenpunktssummen:								733				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,470	22,746		
			TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

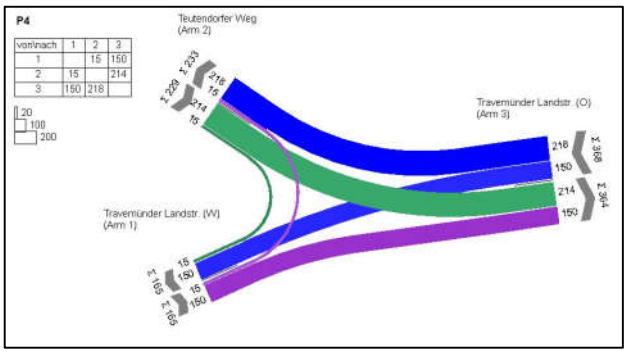
KP06 – QSV P4

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



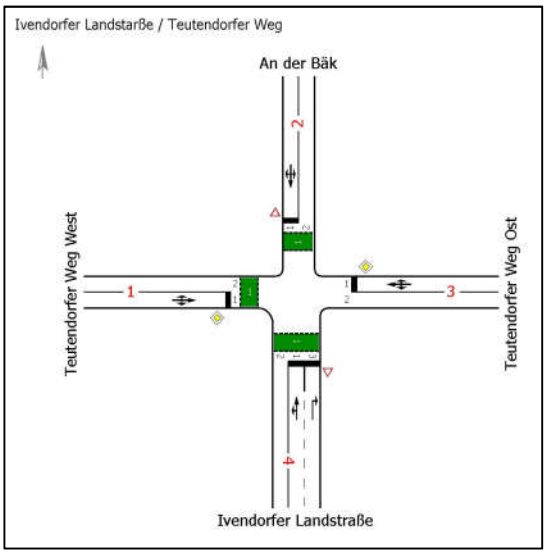
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_w [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
		3 → 2	3	218,0	240,0	1.600,0	1.454,5	0,150	1.236,5	2,9	A
2	B	2 → 3	4	214,0	235,5	617,5	561,5	0,381	347,5	10,3	B
		2 → 1	6	15,0	16,5	874,5	795,0	0,019	780,0	4,6	A
1	C	1 → 2	7	15,0	16,5	845,5	768,5	0,020	753,5	4,8	A
		1 → 3	8	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	229,0	252,0	630,0	572,5	0,400	343,5	10,5	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		B

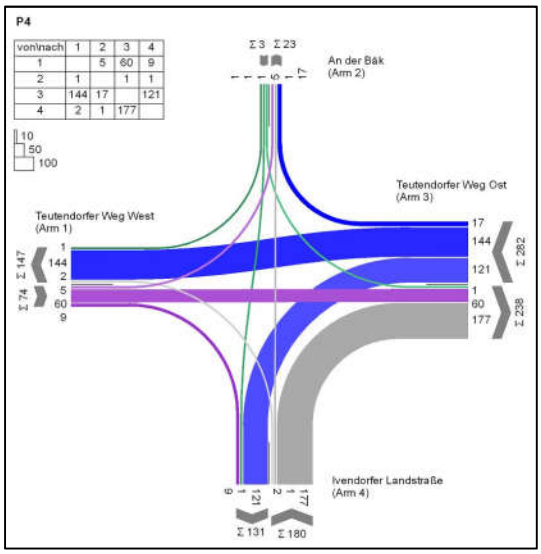
KP07 – QSV P4

Der Knotenpunkt wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung ist der Knotenpunkt in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 11-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P4)



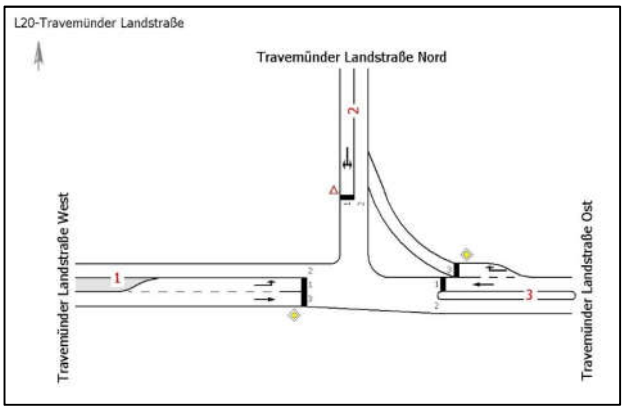
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	5,0	5,5	1.070,5	973,0	0,005	968,0	3,7	A
		1 → 3	2	60,0	66,0	1.800,0	1.636,5	0,037	1.576,5	2,3	A
		1 → 4	3	9,0	10,0	1.600,0	1.454,5	0,006	1.445,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	2,0	2,0	611,5	556,0	0,003	554,0	6,5	A
		4 → 2	5	1,0	1,0	581,0	528,0	0,002	527,0	6,8	A
		4 → 3	6	177,0	194,5	1.109,0	1.008,0	0,175	831,0	4,3	A
3	C	3 → 4	7	121,0	133,0	1.188,5	1.080,5	0,112	959,5	3,8	A
		3 → 1	8	144,0	158,5	1.800,0	1.636,5	0,088	1.492,5	2,4	A
		3 → 2	9	17,0	18,5	1.600,0	1.454,5	0,012	1.437,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	1,0	1,0	397,5	361,5	0,003	360,5	10,0	A
		2 → 4	11	1,0	1,0	584,0	531,0	0,002	530,0	6,8	A
		2 → 1	12	1,0	1,0	996,0	905,5	0,001	904,5	4,0	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	74,0	81,5	1.800,0	1.635,0	0,045	1.561,0	2,3	A
4	B	-	4+5+6	180,0	198,0	1.128,0	1.025,5	0,176	845,5	4,3	A
3	C	-	7+8+9	282,0	310,0	1.800,0	1.638,0	0,172	1.356,0	2,7	A
2	D	-	10+11+12	3,0	3,5	500,0	428,5	0,007	425,5	8,5	A
									Gesamt QSV		A

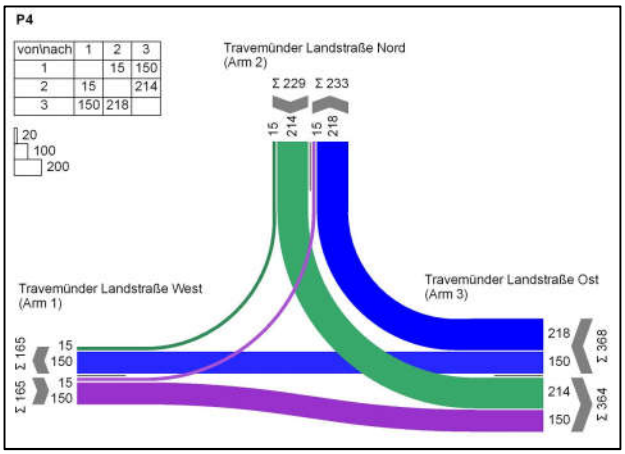
KP08 – QSV P4

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 11-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 203 (P4)



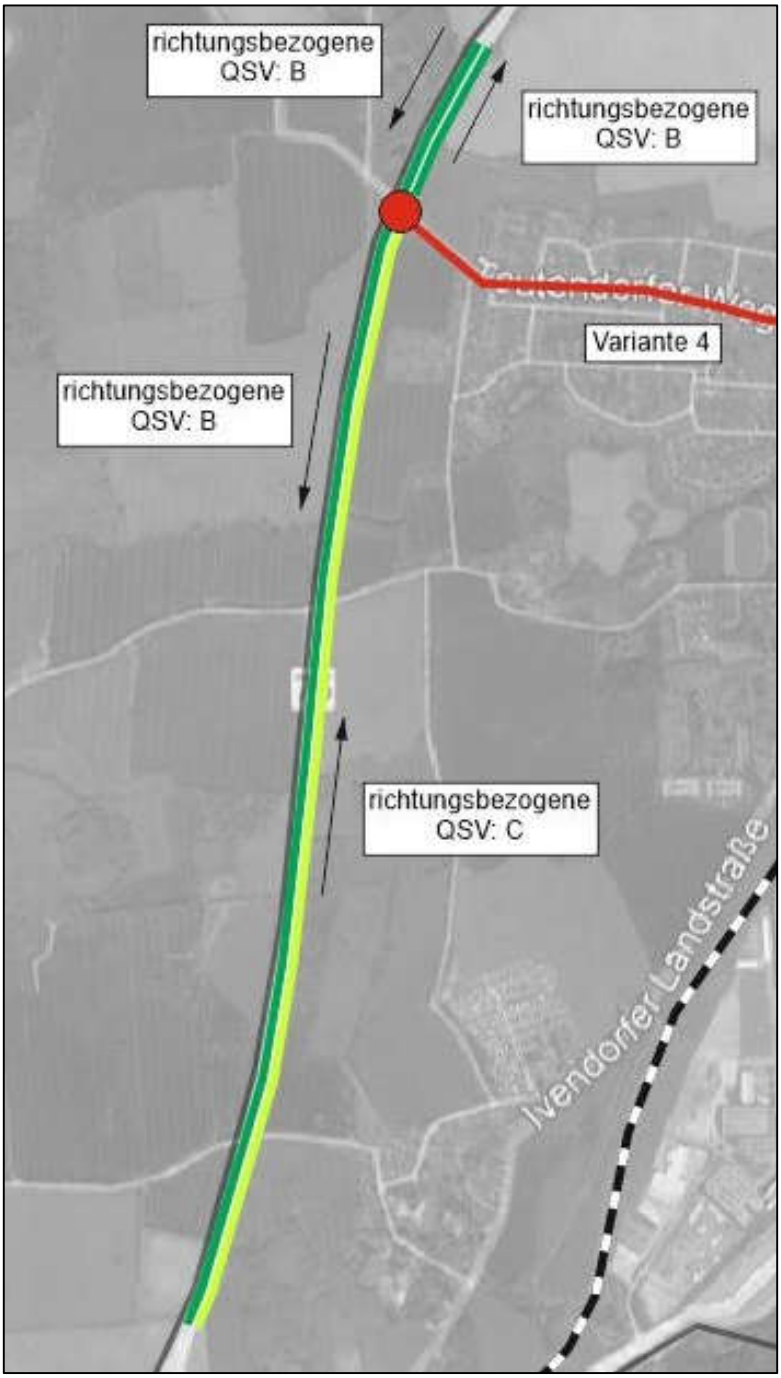
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P4)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
		3 → 2	3	218,0	240,0	1.178,0	1.071,0	0,204	853,0	4,2	A
2	B	2 → 3	4	214,0	235,5	721,5	656,0	0,326	442,0	8,1	A
		2 → 1	6	15,0	16,5	999,0	908,0	0,017	893,0	4,0	A
1	C	1 → 2	7	15,0	16,5	1.084,0	985,5	0,015	970,5	3,7	A
		1 → 3	8	150,0	165,0	1.800,0	1.636,5	0,092	1.486,5	2,4	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	229,0	252,0	734,5	667,5	0,343	438,5	8,2	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV P4

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung der Variante 4 in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 11-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P4

Der Streckenabschnitt der B75 ist im Abschnitt AS Süd bis AS B76 in Richtung Süd in guter Qualität QSV B leistungsfähig. In Richtung Nord ergibt eine unterschiedliche Bewertung der Teilabschnitte. Infolge der Höherbelastung auf dem Abschnitt AS Süd bis Anschluss Teutendorfer Weg wird die Qualitätsstufe QSV C und im weitergehenden nördlichen Abschnitt die QSV B ermittelt.

Anlage 12

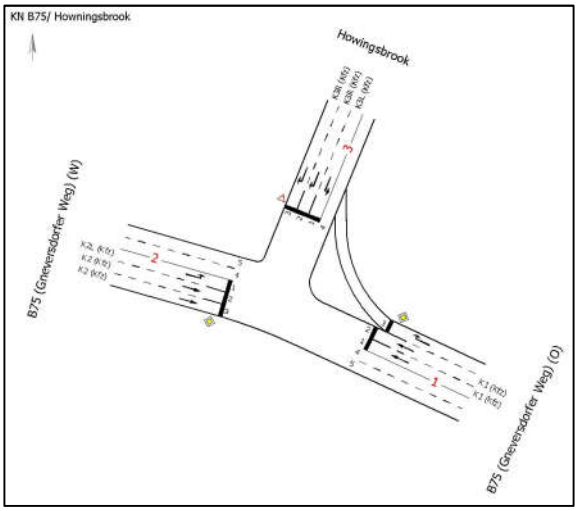
-

Leistungsfähigkeiten Prognose Planfall 5

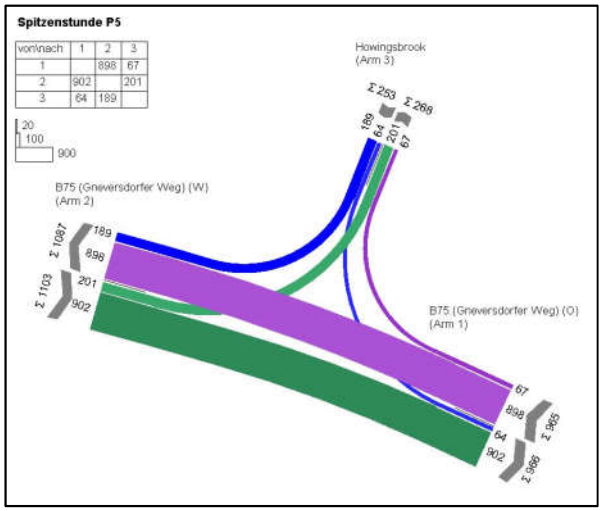
Anlage 12-1 – KP01 Travemünder Landstr. / Ivendorfer Landstr. (LSA BÜSTRA)

KP 01 ist in der Variante 5 nicht mehr vorhanden, da der BÜ mit Bau einer Variante 5 geschlossen werden würde.

Anlage 12-2 – KP02 B75 Gneversdorfer Weg / Howingsbrook (LSA)



KP02 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



KP02 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

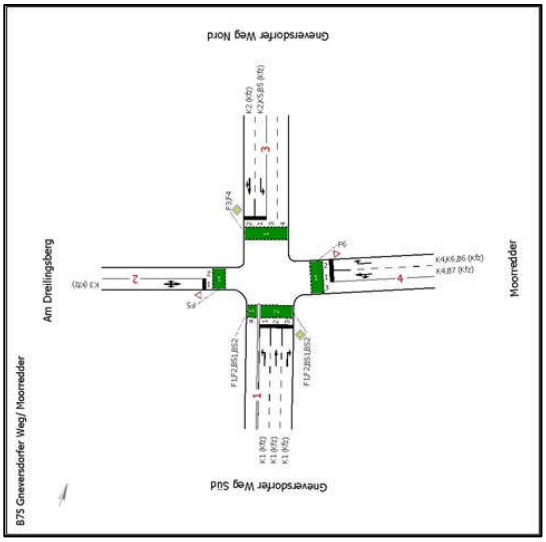
MIV - SZP 1 (TU=43) - Spitzenstunde P5

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	3																						
	2		K1	16	17	27	0,395	449	5,363	1,800	2000	790	9	0,825	5,008	8,793	52,758		-	0,568	13,905	A	
	1		K1	16	17	27	0,395	449	5,363	1,800	2000	790	9	0,825	5,008	8,793	52,758		-	0,568	13,905	A	
2	1		K2L	6	7	37	0,163	201	2,401	1,800	2000	326	4	1,022	3,256	6,308	37,848		-	0,617	28,032	B	
	2		K2	28	29	15	0,674	451	5,387	1,800	2000	1348	16	0,291	2,559	5,264	31,584		-	0,335	3,728	A	
	3		K2	28	29	15	0,674	451	5,387	1,800	2000	1348	16	0,291	2,559	5,264	31,584		-	0,335	3,728	A	
3	3		K3R	17	18	26	0,419	95	1,135	1,800	2000	838	10	0,071	0,763	2,240	13,440		-	0,113	7,923	A	
	2		K3R	17	18	26	0,419	94	1,123	1,800	2000	838	10	0,070	0,754	2,223	13,338		-	0,112	7,916	A	
	1		K3L	6	7	37	0,163	64	0,764	1,800	2000	326	4	0,137	0,798	2,309	13,854		-	0,196	17,072	A	
Knotenpunktssummen:								2254				6604											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,430	10,680		
			TU = 43 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

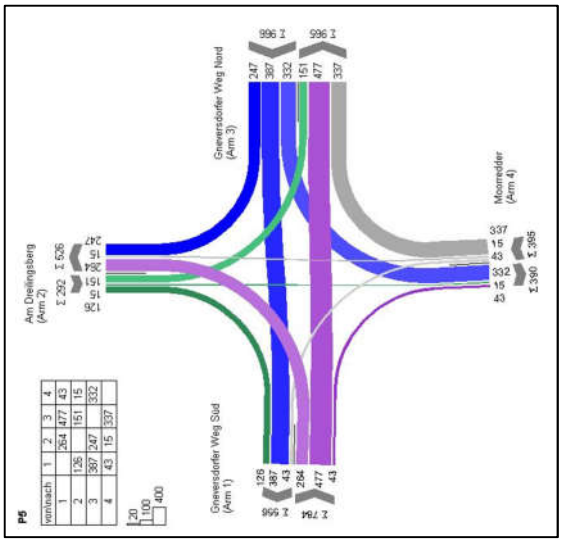
KP02 – QSV P5

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-3 – KP03 B75 Gneversdorfer Weg / Moorredder (LSA)



KP03 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



KP03 – Knotenstrombelastung 2035 (P5)

MIV - SZP 2 Festzeitprogramm (TU=103) - P5

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tF [s]	tA [s]	ts [s]	fA [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tB [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	28	29	75	0,282	264	7,553	1,800	2000	87	2	89,219	96,772	113,409	680,454		-	3,034	3741,055	F	
	2		K1	28	29	75	0,282	477	13,648	1,800	2000	564	16	4,732	17,601	24,696	148,176		-	0,846	65,072	D	
	3		K1	28	29	75	0,282	43	1,230	1,800	2000	564	16	0,046	0,949	2,597	15,582		-	0,076	27,425	B	
2	1		K3	9	10	94	0,097	292	8,354	1,800	2000	194	6	50,432	58,786	71,753	430,518		-	1,505	982,356	F	
3	2		K2	42	43	61	0,417	634	18,139	1,800	2000	834	24	2,403	17,885	25,037	150,222		-	0,760	35,999	C	
	1		K2, K5	42	43	61	0,417	332	9,499	1,800	2000	300	9	21,414	30,913	40,316	241,896		-	1,107	300,743	F	
4	1		K4	27	28	76	0,272	58	1,659	1,800	2000	544	16	0,067	1,311	3,247	19,482		-	0,107	28,555	B	
	2		K4, K6	37	38	66	0,369	337	9,642	1,800	2000	738	21	0,503	7,821	12,551	75,306		-	0,457	27,119	B	
Knotenpunktssummen:								2437				3825											
Gewichtete Mittelwerte:																				1,090	590,960		
TU = 103 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

KP03 – QSV P5

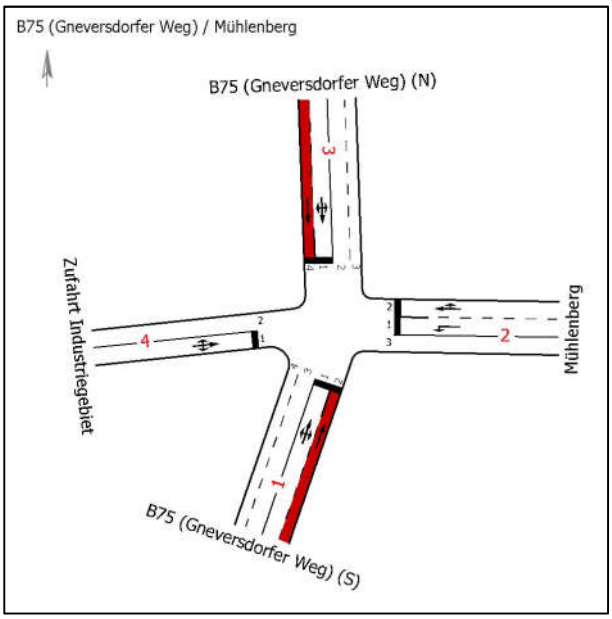
Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen, insbesondere der Verkehrsbelastung aus der *Neuen Teutendorfer Siedlung* nicht leistungsfähig. Die Zufahrt Am Dreilingsberg und der Linksabbieger im Gneversdorfer Weg Nord erreichen nur die QSV F.

Die Ursache liegt im mangelhaften Übergang des 4-streifigen Ausbaugrads auf die weiter südlich verlaufende 2-streifige Verkehrsführung.

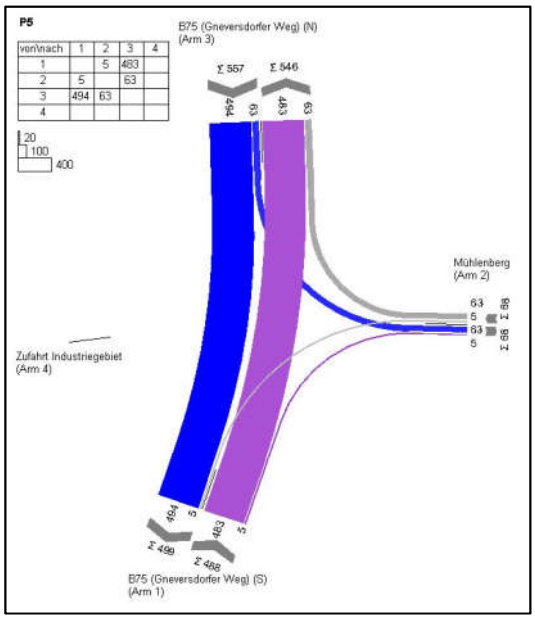
Wie bereits in der Betrachtung der Varianten 2 bis 4 ausgeführt, sollte der in 2017 bis 2021 durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH **[3]** erstellten Verkehrsuntersuchung gefolgt werden. Die darin vorgeschlagene Variante sieht vor, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch Änderungen der Fahrstreifenzuordnung und Umplanung der LSA-Phasenstruktur mit geringem Ausbauaufwand in der Zufahrt Am Dreilingsberg wieder

herzustellen. Die Verkehrsqualität wird damit auf die Stufe D im mittleren Wartezeitbereich angehoben **[3]**.

Anlage 12-4 – KP04 B75 Gneversdorfer Weg / Mühlenberg (Vorfahrtgeregelt)



KP04 – Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



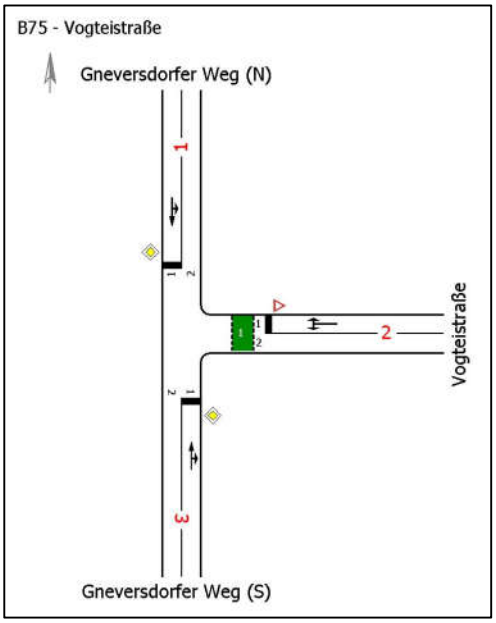
KP04 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 2	1	63,0	69,5	737,5	670,5	0,094	607,5	5,9	A
		3 → 1	2	494,0	543,5	3.600,0	3.272,5	0,151	2.778,5	1,3	A
		3 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	A
4	B	4 → 3	4	0,0	0,0	209,0	190,0	0,000	190,0	0,0	A
		4 → 2	5	0,0	0,0	228,5	207,5	0,000	207,5	0,0	A
		4 → 1	6	0,0	0,0	887,5	807,0	0,000	807,0	0,0	A
1	C	1 → 4	7	0,0	0,0	732,5	666,0	0,000	666,0	0,0	A
		1 → 3	8	483,0	531,5	3.600,0	3.272,5	0,148	2.789,5	1,3	A
		1 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 1	10	5,0	5,5	246,5	224,0	0,022	219,0	16,4	B
		2 → 4	11	0,0	0,0	229,0	208,0	0,000	208,0	0,0	A
		2 → 3	12	63,0	69,5	890,5	809,5	0,078	746,5	4,8	A
Mischströme											
3	A	-	1+2+3	557,0	612,5	1.800,0	1.636,5	0,340	1.079,5	3,3	A
4	B	-	4+5+6	0,0	0,0	1.800,0	-	0,000	-	0,0	A
1	C	-	7+8+9	-	-	-	-	-	-	-	A
2	D	-	10+11+12	68,0	75,0	961,5	871,5	0,078	803,5	4,5	A
									Gesamt QSV		B

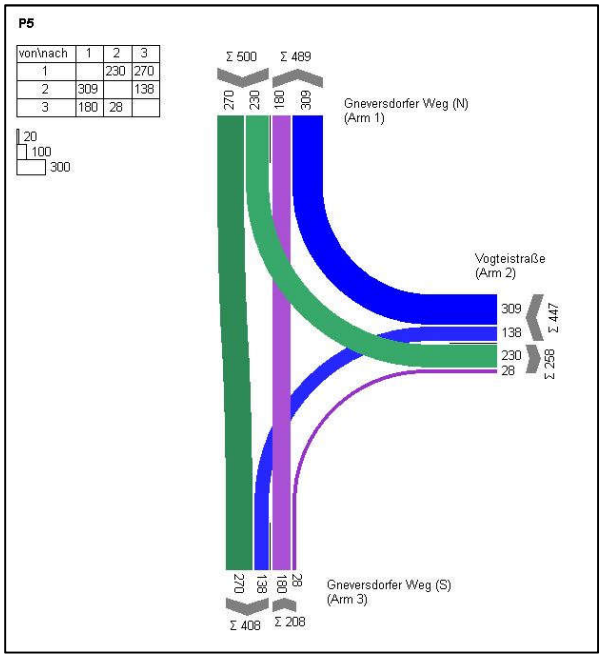
KP04 – QSV P5

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-5 – KP05 B75 Gneversdorfer Weg / Vogteistraße (Vorfahrtgeregelt)



KP05 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



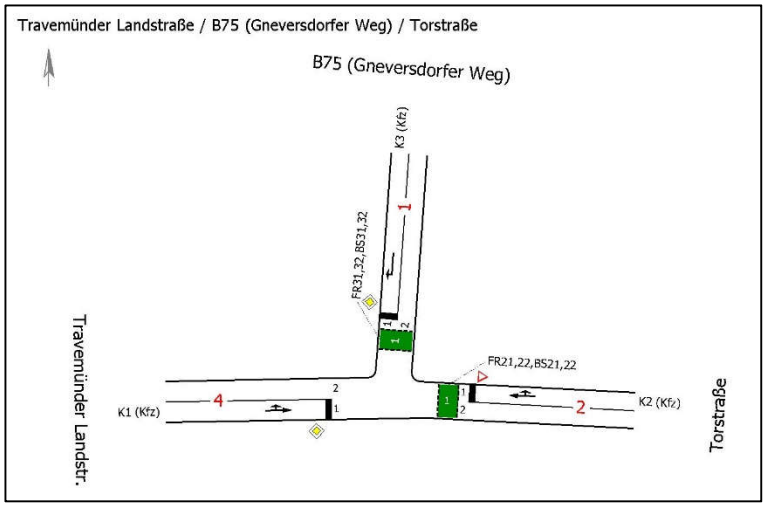
KP05 – Knotenstrombelastung Spätspitze 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	180,0	198,0	1.800,0	1.636,5	0,110	1.456,5	2,5	A
		3 → 2	3	28,0	31,0	1.600,0	1.454,5	0,019	1.426,5	2,5	A
2	B	2 → 3	4	138,0	152,0	307,0	279,0	0,495	141,0	25,4	C
		2 → 1	6	309,0	340,0	946,5	860,5	0,359	551,5	6,5	A
1	C	1 → 2	7	230,0	253,0	1.014,5	922,5	0,249	692,5	5,2	A
		1 → 3	8	270,0	297,0	1.800,0	1.636,5	0,165	1.366,5	2,6	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	447,0	491,5	576,0	523,5	0,853	76,5	42,3	D
1	C	-	7+8	500,0	550,0	1.800,0	1.636,5	0,306	1.136,5	3,2	A
									Gesamt QSV		D

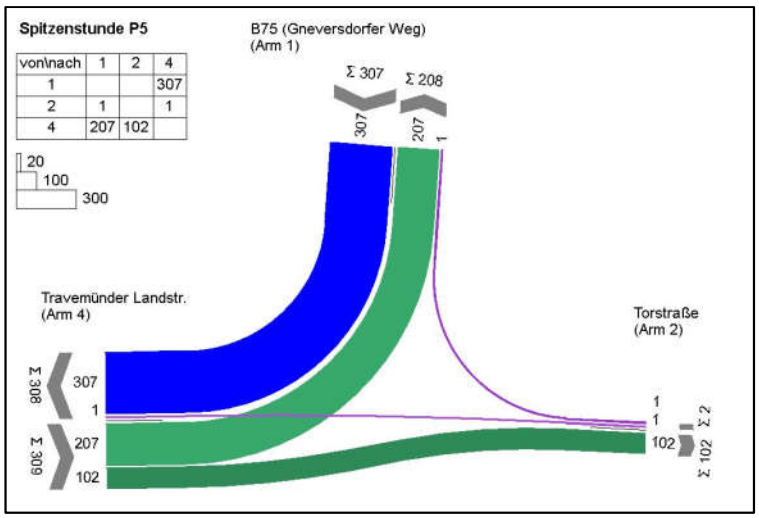
KP05 – QSV P5

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung leistungsfähig; es wird die Qualitätsstufe QSV D erreicht.

Anlage 12-6 – KP06 B75 Travemünder Landstraße / Torstraße (LSA)



KP06 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



von\nach	1	2	4
1			307
2	1		1
4	207	102	

KP06 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

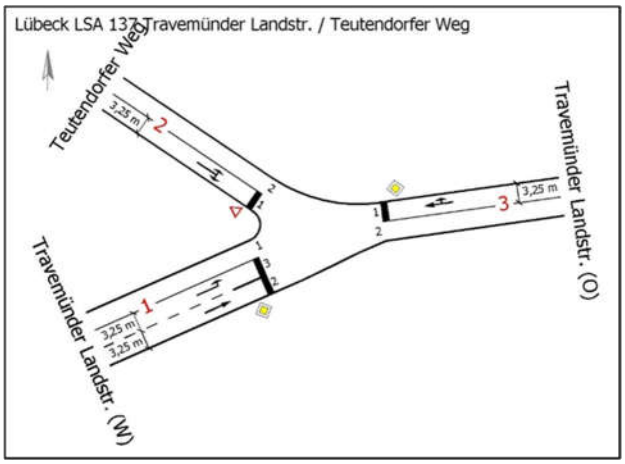
MIV - SZP 2.01 (TU=90) - Spitzenstunde P5

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n_C [Kfz/U]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	LK [m]	$N_{MS,95}>n_K$ [-]	x	t_W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K3	45	46	45	0,511	307	7,675	1,800	2000	1022	26	0,246	4,679	8,337	50,022		-	0,300	13,576	A	
2	1		K2	33	34	57	0,378	2	0,050	1,800	2000	756	19	0,002	0,033	0,340	2,040		-	0,003	17,440	A	
4	1		K1	27	28	63	0,311	309	7,725	1,800	2000	622	16	0,599	6,895	11,336	68,016		-	0,497	28,735	B	
Knotenpunktssummen:								618				2400											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,398	21,168		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

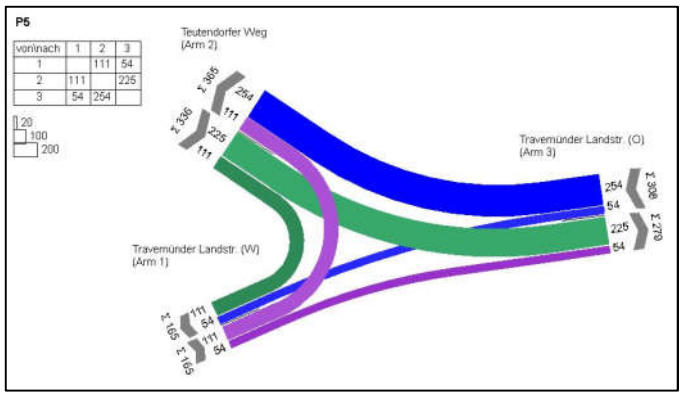
KP06 – QSV P5

Der LSA-gesteuerte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-7 – KP07 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP07 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



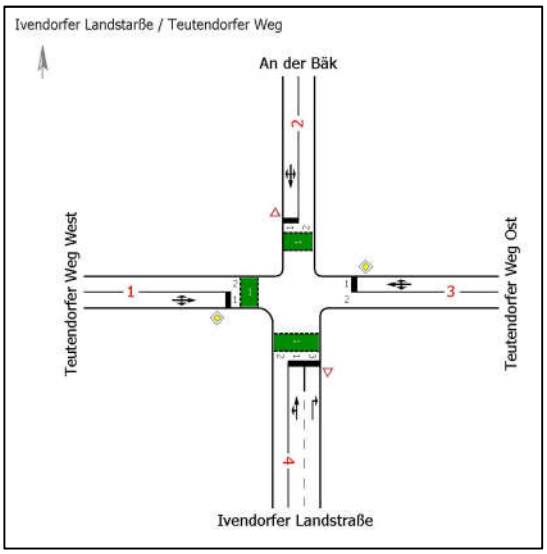
KP07 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	t_W [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	54,0	59,5	1.800,0	1.636,5	0,033	1.582,5	2,3	A
		3 → 2	3	254,0	279,5	1.600,0	1.454,5	0,175	1.200,5	3,0	A
2	B	2 → 3	4	225,0	247,5	604,0	549,0	0,410	324,0	11,1	B
		2 → 1	6	111,0	122,0	962,0	874,5	0,127	763,5	4,7	A
1	C	1 → 2	7	111,0	122,0	905,5	823,0	0,135	712,0	5,1	A
		1 → 3	8	54,0	59,5	1.800,0	1.636,5	0,033	1.582,5	2,3	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	336,0	369,5	688,0	625,5	0,537	289,5	12,4	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
										Gesamt QSV	B

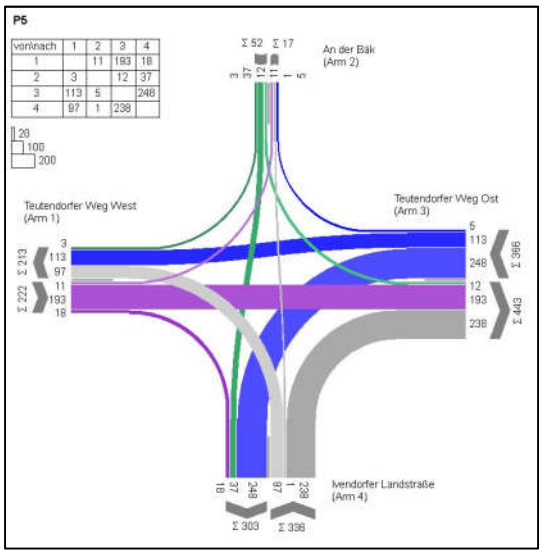
KP07 – QSV P5

Der Knotenpunkt wird mit Vorfahrtbeschilderung geregelt. Der Einfluss der FG-Lichtsignalanlage auf die Leistungsfähigkeit ist nur bedingt bewertbar, da die Nutzungshäufigkeit der FG-LSA nicht bekannt ist. Unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung ist der Knotenpunkt in sehr guter Qualität QSV B leistungsfähig.

Anlage 12-8 – KP08 Ivendorfer Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP08 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



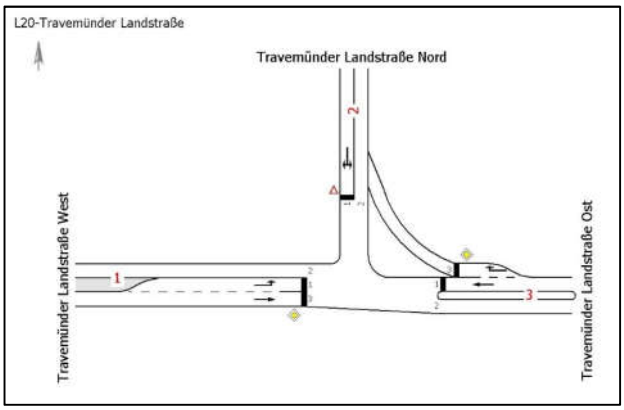
KP08 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	1	11,0	12,0	1.124,0	1.022,0	0,011	1.011,0	3,6	A
		1 → 3	2	193,0	212,5	1.800,0	1.636,5	0,118	1.443,5	2,5	A
		1 → 4	3	18,0	20,0	1.600,0	1.454,5	0,013	1.436,5	2,5	A
4	B	4 → 1	4	97,0	106,5	309,0	281,0	0,345	184,0	19,5	B
		4 → 2	5	1,0	1,0	339,0	308,0	0,003	307,0	11,7	B
		4 → 3	6	238,0	262,0	937,5	852,5	0,279	614,5	5,9	A
3	C	3 → 4	7	248,0	273,0	1.011,0	919,0	0,270	671,0	5,4	A
		3 → 1	8	113,0	124,5	1.800,0	1.636,5	0,069	1.523,5	2,4	A
		3 → 2	9	5,0	5,5	1.600,0	1.454,5	0,003	1.449,5	2,5	A
2	D	2 → 3	10	12,0	13,0	187,0	170,0	0,070	158,0	22,8	C
		2 → 4	11	37,0	40,5	336,0	305,5	0,121	268,5	13,4	B
		2 → 1	12	3,0	3,5	1.042,0	947,5	0,003	944,5	3,8	A
Mischströme											
1	A	-	1+2+3	222,0	244,0	1.800,0	1.638,0	0,136	1.416,0	2,5	A
4	B	-	4+5+6	336,0	369,5	1.052,5	957,0	0,351	621,0	5,8	A
3	C	-	7+8+9	366,0	402,5	1.385,0	1.259,0	0,291	893,0	4,0	A
2	D	-	10+11+12	52,0	57,0	294,0	268,0	0,194	216,0	16,7	B
									Gesamt QSV		C

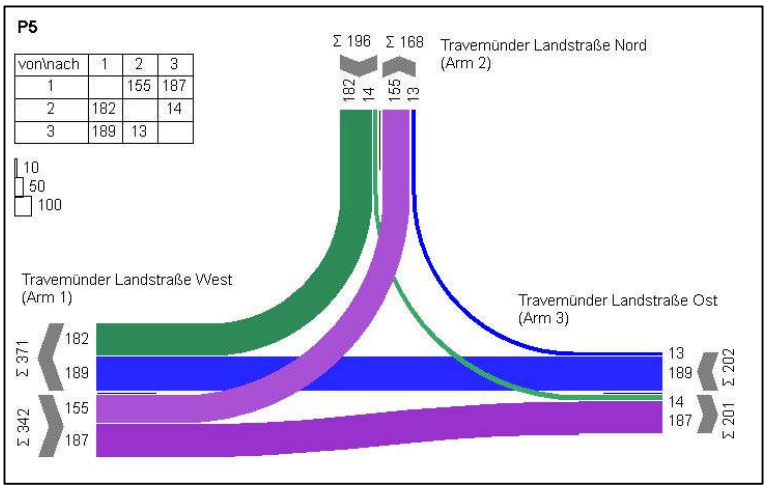
KP08 – QSV P5

Obwohl sich die Verkehrsbelastung in der Relation Ivendorfer Landstraße Süd in Richtung Teutendorfer Weg Ost deutlich erhöht, ist der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt in guter Qualität QSV C leistungsfähig.

Anlage 12-9 – KP11 Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg (Vorfahrtgeregelt)



KP11 – schematische Knotenpunktdarstellung 2035 (P5)



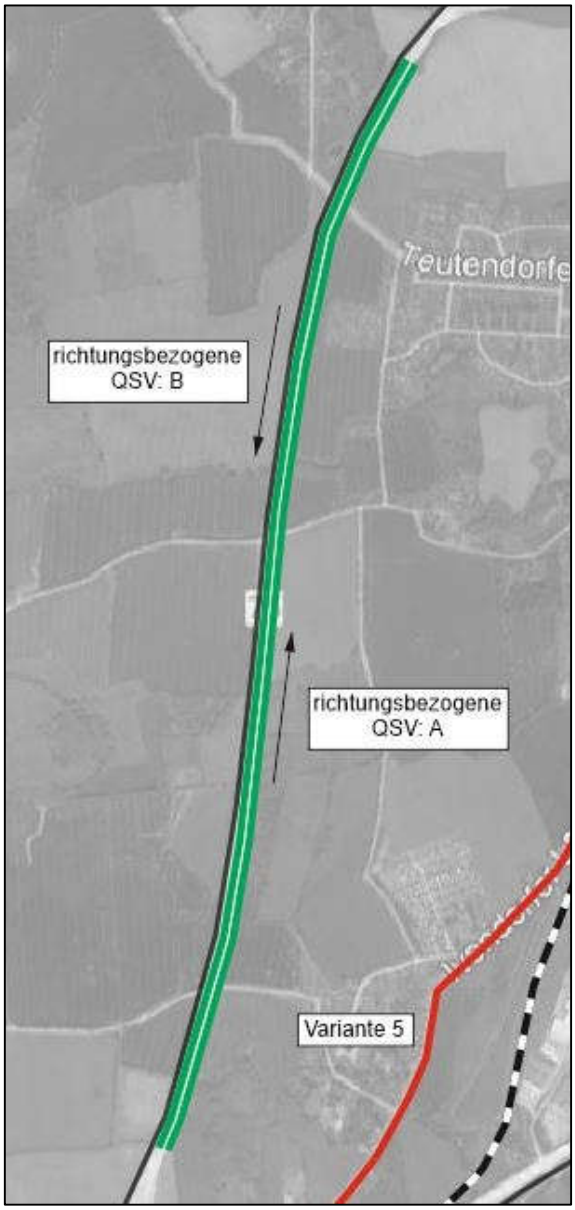
KP11 – Knotenstrombelastung Spitzenstunde 2035 (P5)

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 1	2	189,0	208,0	1.800,0	1.636,5	0,116	1.447,5	2,5	A
		3 → 2	3	13,0	14,5	993,0	902,5	0,015	889,5	4,0	A
2	B	2 → 3	4	14,0	15,5	456,5	415,0	0,034	401,0	9,0	A
		2 → 1	6	182,0	200,0	952,5	866,0	0,210	684,0	5,3	A
1	C	1 → 2	7	155,0	170,5	1.036,5	942,5	0,164	787,5	4,6	A
		1 → 3	8	187,0	205,5	1.800,0	1.636,5	0,114	1.449,5	2,5	A
Mischströme											
2	B	-	4+6	196,0	215,5	883,0	803,5	0,244	607,5	5,9	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
									Gesamt QSV		A

KP11 – QSV P5

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist unter den veränderten Bedingungen der Verkehrsbelastung der Variante 5 in sehr guter Qualität QSV A leistungsfähig.

Anlage 12-10 – Anbaufreie Strecke B75



Anbaufreie Strecke B75 – QSV P5

Die Entlastungseffekte des anbaufreien Streckenabschnitts der B75 von ca. 12% führen zu einer hohen Leistungsfähigkeit; in Ri. Süd QSV Stufe B und in der Gegenrichtung QSV Stufe A.

Anlage 13

-

Abwägungsmatrix der Variante 0 bis 5

Anlage 13

Machbarkeitsstudie 2. Anbindung Travemünde in der Hansestadt Lübeck - Variantenbewertung

Kriterium	Variante 0 - Prognose-NULL-Fall (2035) Verkehrsführung Bestand	Wertung	Varinate 1 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung K20 / Hafen	Wertung (1)	Varinaten 1 / 1A / 1B - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung K20 / Hafen	Wertung (1)	Variante 2 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Ostseestraße - Ivendorfer Landstraße (K2)	Wertung	Variante 3 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Rönnauer Weg	Wertung	Variante 4 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Teutendorfer Weg (K30)	Wertung	Variante 5 - Prognoseplanfall (2035) Verkehrsführung B75 - über Ivendorfer Landstraße (K2)	Wertung
1. Städtebaulicher Einfluss														
Beschreibung Lage und Verlauf der Variante	- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung im Bestand		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Hafen: K20, Skandinavienallee, Travemünder Landstraße bis K30		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Hafen: K20, Skandinavienallee, Travemünder Landstraße bis K30		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über (neue) Ostseeallee, K2 Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg;		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Rönnauer Weg, K2 Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg;		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über Teutendorfer Weg bis Anschluss K2 An der Bäk		- Städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet - Verkehrsführung anteilig über K2 Ivendorfer Landstraße bis Teutendorfer Weg	
Verträglichkeit: Verkehr - städtebaul. Struktur	- überwiegend verträglich im Zuge der Hauptnetzstraßen; in Abschnitten mit Wohnbebauung bedingt verträglich	**0**	- Verbesserung der Verträglichkeit durch Verlagerung auf Gewerbe- und Industriestraßen (Hafen);	**+ +**	- Verbesserung der Verträglichkeit durch Verlagerung auf Gewerbe- und Industriestraßen (Hafen);	**+ +**	- Verbesserung der Verträglichkeit durch Verlagerung auf neue, anbaufreie Straße; - Trasse tangiert Wohngebiet, zusätzlicher Durchgangsverkehr (in Abschnitten mit Wohnbebauung abnehmende Verträglichkeit durch Höherbelastung Ivendorfer Landstraße; Teutendorfer Siedlung)	**+**	- überwiegend verträglich im Zuge der Hauptnetzstraßen; - Trasse tangiert Wohngebiete, zusätzlicher Durchgangsverkehr (in Abschnitten mit Wohnbebauung bedingt verträglich; Rönnauer Weg, Teutendorfer Siedlung)	**+**	- abnehmende Verträglichkeit im Zuge des Teutendorfer Weges (Teutendorfer Siedlung) - Trasse durch Wohngebiet, zusätzlicher Durchgangsverkehr (Teutendorfer Weg);	**0**	- überwiegend verträglich im Zuge der Hauptnetzstraßen; - Trasse tangiert Wohngebiete, zusätzlicher Durchgangsverkehr (in Abschnitten mit Wohnbebauung teilweise bedingt verträglich; Ivendorf, Teutendorfer Siedlung)	**+**
2. Verkehrsqualität														
Leistungsfähigkeit (LF) der Knotenpunkte im jeweiligen Unterscheidungsfall	- LF abnehmend aufgrund Verkehrszunahme gemäß Strukturentwicklung (Plangebiete bis 2035) + allgemeine Prognoseentwicklung; KP z.T. nicht leistungsfähig	**- -**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**	- Leichte LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 1 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+**	- Geringe LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 2 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+**	- LF- Erhöhung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - mangelhafte Verkehrsqualität an 1 von 9 Knotenpunkten kann durch signal- bzw. bautechnische Maßnahmen beseitigt werden	**+ +**
Entlastungseffekte	- Keine Entlastungseffekte	**-**	- Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - höchster Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (20%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+ +**	- Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - höchster Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (20%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+ +**	- Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - hoher Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (17%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+ +**	- Leichte Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - hoher Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (15%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+**	- Entlastungseffekte der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches und die Mehrbelastung durch die städtebauliche Entwicklung heben sich nahezu auf - geringster Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (8%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+**	- Leichte Entlastung der B75 und der Knotenpunkte im Hauptnetz des zentralen Ortsbereiches - geringerer Anteil Verkehrsentlastung im Vergleich der Varianten (10%) - Verkürzung des Erschließungsweges zum Priwall von Süden	**+**
3. Verkehrssicherheit														
Konfliktpunkte	- Bahnübergange + dicht aufeinanderfolgende Knotenpunkte	**-**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitte und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg)	**+ +**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitte und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg)	**+ +**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg) - Erhöhung des Konfliktpotentials an Knotenpunkten im Zuge der Ivendorfer Landstraße	**+**	Kaum Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 2x BÜ (Gneverstorfer Weg & Teutendorfer Weg) - Erhöhung des Konfliktpotentials an Knotenpunkten im Zuge der Ivendorfer Landstraße und im Rönnauer Weg	**0**	Kaum Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 1x BÜ (Gneverstorfer Weg) - Erhöhung des Konfliktpotentials an Knotenpunkten im Zuge des Teutendorfer Weges + 1x BÜ (Teutendorfer Weg)	**-**	Verringerung der Konfliktpunkte - Erhöhung der Verkehrssicherheit in den entlasteten Streckenabschnitten und Knotenpunkten + 1x BÜ (Gneverstorfer Weg) - im Durchschnitt gleichbleibendes Konfliktpotential an Knotenpunkten im Zuge der Ivendorfer Landstraße (Abnehmend am Anschluss K20; leicht zunehmend an den nördlichen Bestandsknoten)	**+**
Verkehrsgeschwindigkeit	- status quo	**0**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - im Hafen: 30 km/h - außerhalb des Hafens: 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - im Hafen: 30 km/h - außerhalb des Hafens: 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 60 bis 70 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 50 bzw. 30 km/h	**+**	Funktional + sicherheitsgerechte Geschwindigkeit umsetzbar - 50 bis 60 km/h	**+**
4. Flora / Fauna														
Genehmigungs-fähigkeit nach BNatschG	- genehmigungsfähig	**+**	- genehmigungsfähig	**+**	- genehmigungsfähig	**+**	- Erschwerte Genehmigungsfähigkeit, Alternativen vorhanden - Kompenstionsmaßnahmen notwendig, 2.-höchster Anteil im Variantenvergleich (Feldhecken & Moor)	**-**	- genehmigungsfähig - Kompensationsmaßnahmen notwendig	**0**	- genehmigungsfähig - Kompensationsmaßnahmen notwendig	**0**	- Erschwerte Genehmigungsfähigkeit, Alternativen vorhanden - Kompenstionsmaßnahmen notwendig, höchster Anteil im Variantenvergleich (Allee-Bäume Ivendorfer Landstraße)	**-**
Wasser, Luft, Klima Flächenverbrauch Schutzstatus	- status quo	**0**	- status quo	**0**	- status quo	**0**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); Fließgewässer betroffen - größter Flächenverbrauch - Mikroklimatisch größte Betroffenheit durch Versiegelung; geringe Gehölzverluste - Landschaftsschutzgebiet	**- - - -**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); - geringer Flächenverbrauch - Mikroklimatisch geringste Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverlust - Landschaftsschutzgebiet	**- -**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); - geringster Flächenverbrauch - Mikroklimatisch geringste Betroffenheit durch Versiegelung und Gehölzverlust (etwas geringer als i. Variante 3) - Landschaftsschutzgebiet	**-**	- keine TW-Schutzzone (TW-Gewinnung); - mittlerer Flächenverbrauch - Mikroklimatisch große Betroffenheit durch höchste Gehölzverluste; mittlerer Versiegelungsgrad - Landschaftsschutzgebiet (Randlage)	**- - -**
5. Durchfahrbarkeit des Hafens														
ISPS-Bereich	- keine Betroffenheiten	**0**	- ISPS-bereich betroffen	**- -**	- ISPS-Bereich betroffen	**- -**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**	- ISPS-Bereich nicht betroffen	**0**
Übrige Hafenflächen	- keine Betroffenheiten	**0**	- übrige Hafenflächen betroffen	**-**	- übrige Hafenflächen betroffen	**-**	- keine Betroffenheiten	**0**	- keine Betroffenheiten	**0**	- keine Betroffenheiten	**0**	- keine Betroffenheiten	**0**
6. Flächen-inanspruchnahme														
Absolut	- keine zusätzliche Flächen-inanspruchnahme	**+**	- 13 ha (Hafenersatzflächen, Angabe LPA) - 5.600 qm (Straßenneubau)	**- - - -** **- -**	- 13 ha (Hafenersatzflächen, Angabe LPA) - 1.000 qm (Straßenausbau)	**- - - -** **-**	- 10.700 qm (Straßenneubau)	**- - -**	- 5.200 qm (Straßenausbau)	**- -**	- 3.200 qm (Straßenneubau, Rampen+Knoten)	**-**	- 4.750 qm (Straßenneubau, Rampen+Knoten)	**-**
Grunderwerb (Privat/Öffentlich) (2)	- kein Grunderwerb	**+**	- 13 ha (Anteil privat / öffentlich nicht ermittelbar) - kein Grunderwerb: 100% Hafenbereich	**k.A.** **0**	- 13 ha (Anteil privat / öffentlich nicht ermittelbar) - kein Grunderwerb: 100% Hafenbereich	**k.A.** **0**	- Grunderwerb: 95% privat / 5% öffentlich	**- - -**	- Grunderwerb: 65% Privat / 35% öffentlich	**- -**	- Grunderwerb: 95% Privat / 5% öffentlich	**- - -**	- Grunderwerb: 80% Privat / 20% öffentlich	**- -**
7. Bautechnischer Aufwand														
Verkehrsflächen	- geringfügiger Knotenpunktausbau erforderlich	**- -**	- Ausbau Hafenersatzflächen aus Forderungen ISPS - Straßenneubau + Knotenausbau	**- - -** **- -**	- Ausbau Hafenersatzflächen aus Forderungen ISPS - Straßenausbau + Knotenausbau	**- - -** **-**	- Straßenneubau erforderlich - mehrfacher Knotenpunktausbau erforderlich - Neubau **höhenfreier** Anschlussknoten an B75	**- - -**	- Straßenausbau erforderlich - mehrfacher Knotenpunktausbau erforderlich - Ergänzungsbau **höhenfreier** Anschlussknoten an vorhandene Brücke über B75	**- -**	- geringer Knotenpunktausbau erforderlich - Ergänzungsbau **höhenfreier** Anschlussknoten an vorhandene Brücke über B75	**-**	- Straßenausbau erforderlich - geringer Knotenpunktausbau erforderlich - Ergänzungsbau **höhenfreie** Anschlussrampen zwischen Zufahrt B75 AS Süd und Ivendorfer Landstraße	**- -**
Ing.-Bauwerke	- keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**	- Ausbau erforderlich; Umfang anteilig in Gesamtkosten Hafenersatzflächen enthalten - keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**- -** **+**	- Ausbau erforderlich; Umfang anteilig in Gesamtkosten Hafenersatzflächen enthalten - keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**- -** **+**	- Ing.-Bauwerke erforderlich (Anschluss B75)	**-**	- keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**	- Keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**	- Keine Ing.-Bauwerke erforderlich	**+**
8. Kosten (Grobschätzung)														
Baukosten Hafenbereich	- keine Kosten	**0**	'0,85 Mio EUR	**-**	'0,5 Mio EUR	**-**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**
Baukosten außerhalb Hafen	0,2 Mio EUR	**0**	'0,3 Mio EUR	**-**	'0,3 Mio EUR	**-**	3,55 Mio EUR	**- -**	3,2 Mio EUR	**- -**	1,0 Mio EUR	**-**	1,0 Mio EUR	**-**
Baukosten Hafenersatzflächen	- keine Kosten	**0**	20 Mio EUR	**- - - -**	'20 Mio EUR	**- - - -**	'- keine Kosten	**0**	'- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**
Kosten Grunderwerb (3)	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	- keine Kosten	**0**	0,022 Mio EUR	**-**	0,4 Mio EUR	**-**	0,9 Mio EUR	**-**	0,52 Mio EUR	**-**
Gesamtbewertung	**0,2 Mio EUR**	**- 2**	**21,15 Mio EUR**	**- 6**	**20,8 Mio EUR**	**- 6**	**4,00 Mio EUR**	**- 11**	**3,6 Mio EUR**	**- 6**	**1,9 Mio EUR**	**- 5**	**1,52 Mio EUR**	**- 4**

Bewertungsmaßstab:
"0" / "+" / "- "

(2) Bewertung Grunderwerb: Anteil privater Flächen am Gesamtflächenbedarf [%]:
0 bis 20: "0"
>20 bis 50: "-"
>50 bis 80: "- -"
>80 bis 100: "- - -"

(3) Kostenermittlung Grunderwerb:
Quelle:
GEO-Datenportal SH (GDI-SH)
Stand: 31.12.2020
Kostenermittlung nach Bodenrichtwerten

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:

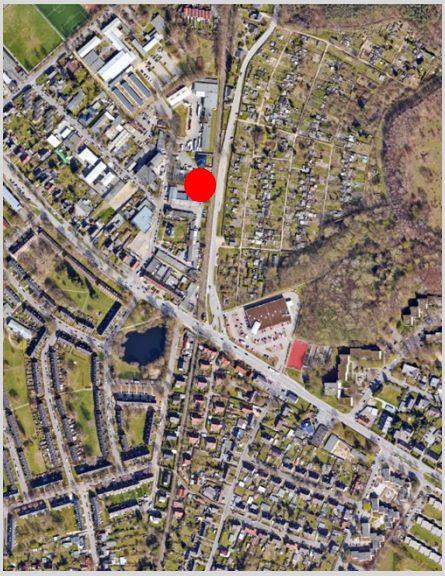
- Regio-S-Bahn (neue Haltepunkte und Taktverdichtung)
- Anpassung von Straßenquerschnitten bei den Hauptrouten des Umweltverbundes

- 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.

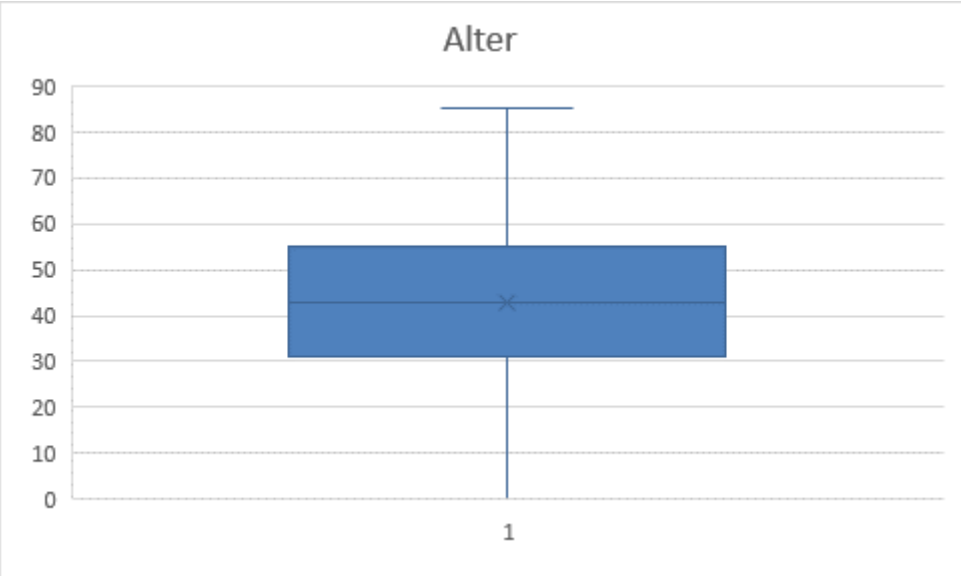
Hinter den „Schiebereglern“ verbarg sich technikseitig eine Skala von 0 („lehne ab“) bis 100 („stimme vollumfänglich zu“). Durch weitere Abfragen kann eine kleinteiligere Analyse nach Stadtteilen und nach Alterskohorten vorgenommen werden.

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

530 von 615 in Zusammenstellung

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.

TRAVE Leben in Lübeck

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

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]

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]

EMAS GEPRÜFTES UMWELTMANAGEMENT D-150-00031

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

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.

---

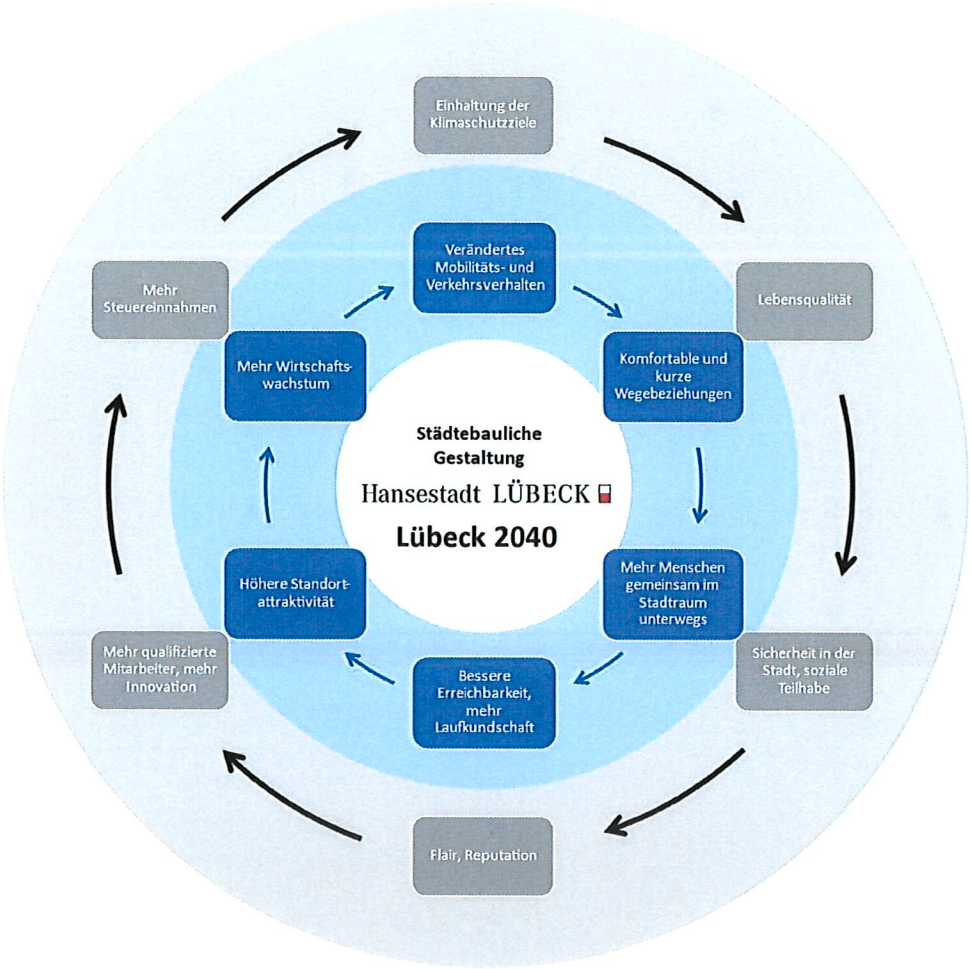
[1] Masterplan Klimaschutz - Stadtentwicklung (luebeck.de) (Abruf 27.08.2021)

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

[redacted]

[redacted]

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)

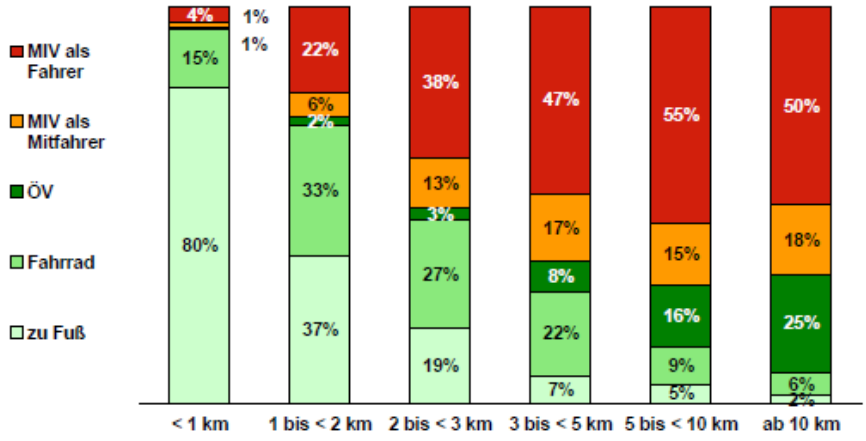


Abbildung 1 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl auch in Lübeck sehr stark von der zurückgelegten Distanz abhängt. Lediglich der MIV (Pkw und Krafträder) wird fast über das gesamte Distanzspektrum in wesentlichem Umfang genutzt. Der Schwerpunkt von Gehen und Radfahren liegt sehr klar auf den kurzen Distanzen,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

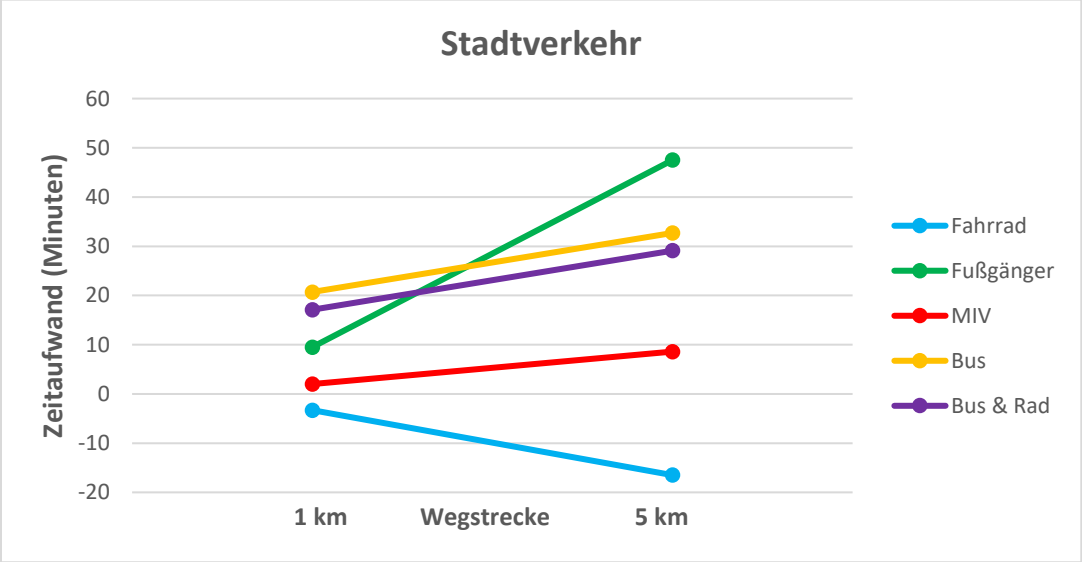
Zeitaufwand 50 km	Fahrrad	Fußgänger	MIV	Bahn	Bahn + Rad
Wegegeschwindigkeit (km/h)	15,0	4,0	60,0	60,0	60,0
Wegezeit (min)	200,0	750,0	50,0	50,0	50,0
Wegezeit Haltestelle (min)				42,0	11,2
Wartezeit Fahrplan (min)				15,0	15,0
Gewinn Lebenszeit (min)	46,9	36,1	0,0	15,4	20,4
Gesamtaufwand (min)	**153,1**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



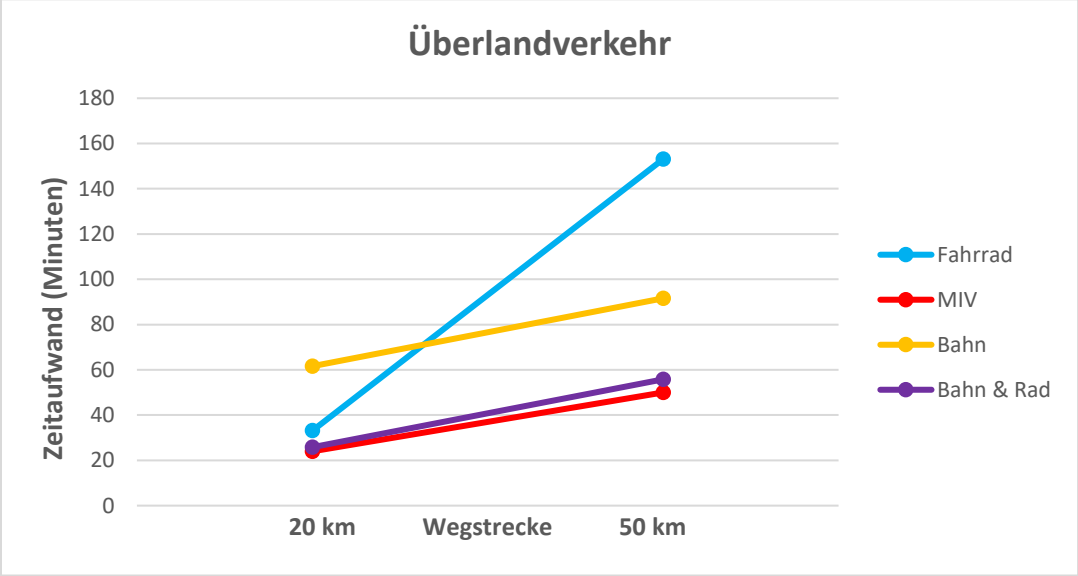
Auf den kurzen Strecken (1 und 5 km) schneidet der öffentliche Verkehr strukturbedingt schlecht ab; insofern ist die bereits erwähnte Fokussierung der Fahrgäste auf lange Distanzen als rationale individuelle Optimierung zu interpretieren. Auch unter Berücksichtigung der gesundheitsfördernden Wirkung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

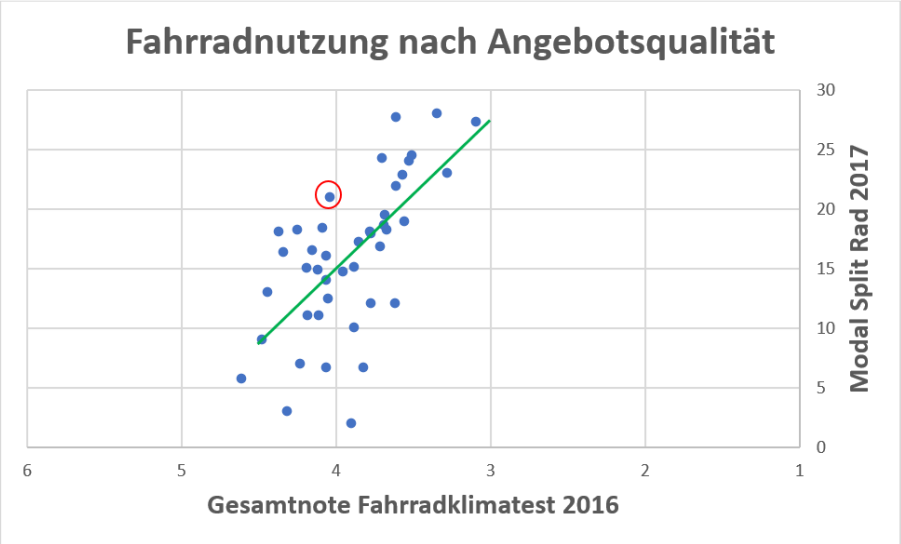
Potenziale

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

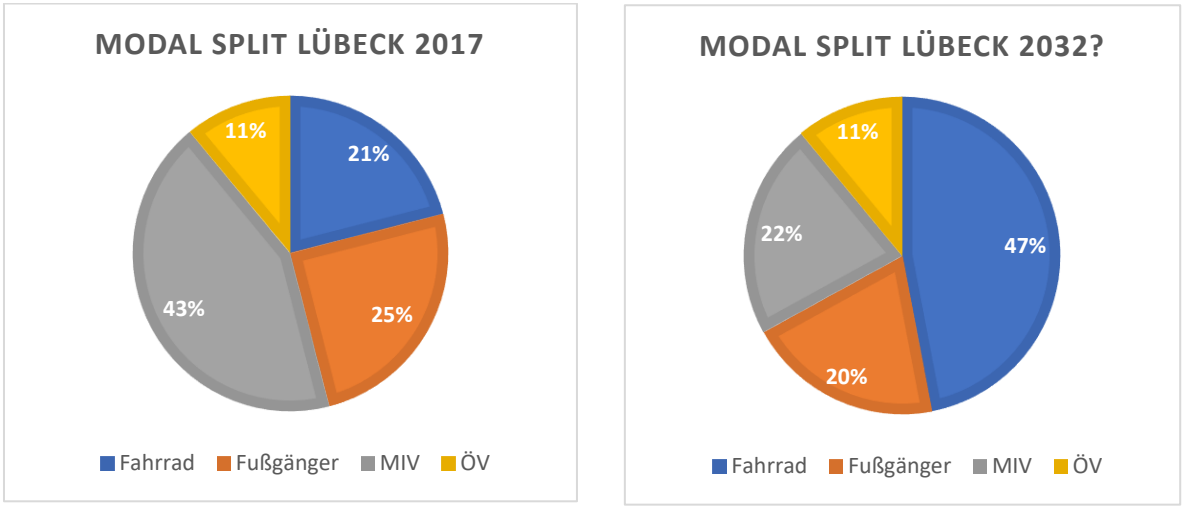
Kategorie	Fahrrad	Fußgänger	MIV	ÖV	Summe
Modal Split nach Wegen (%)	25,5	-4,7	-21,0	0,2	0,0
Wegezahl jährlich	58.567.472	-10.756.994	-48.210.231	399.753	0
Verkehrsleistung (Pkm/a)	272.793.127	-5.786.505	-340.586.129	73.579.508	0
MS Verkehrsleistung (%)	17,7	-0,4	-22,1	4,8	0,0
Durchschnittliche Wegelänge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

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

607 von 615 in Zusammenstellung

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).

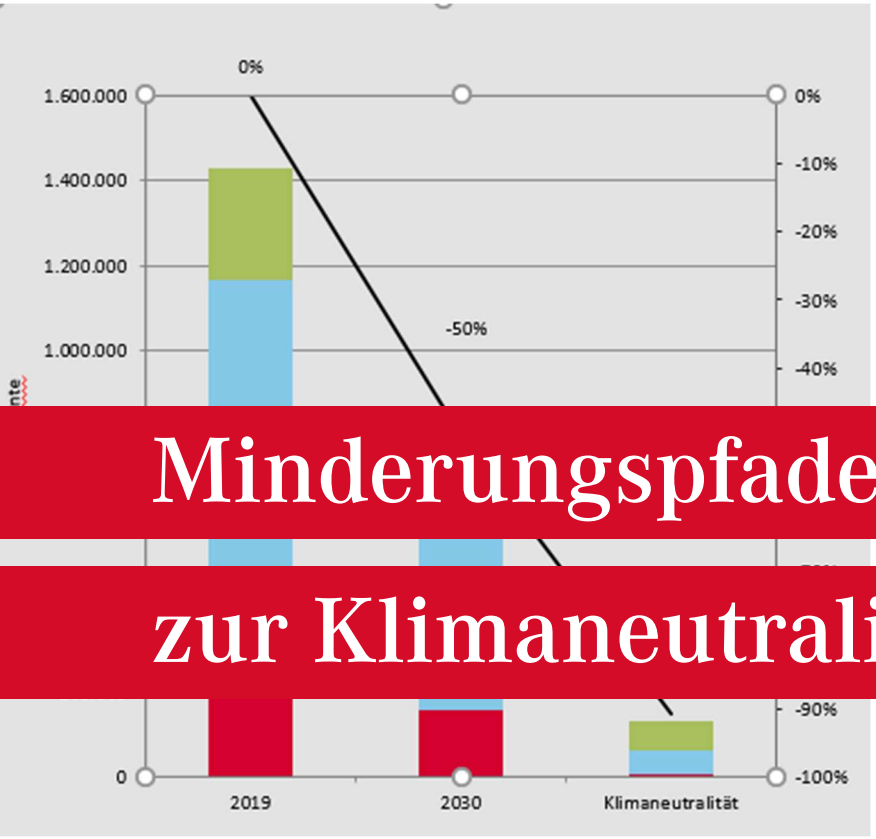
Tab. 2.: Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

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.

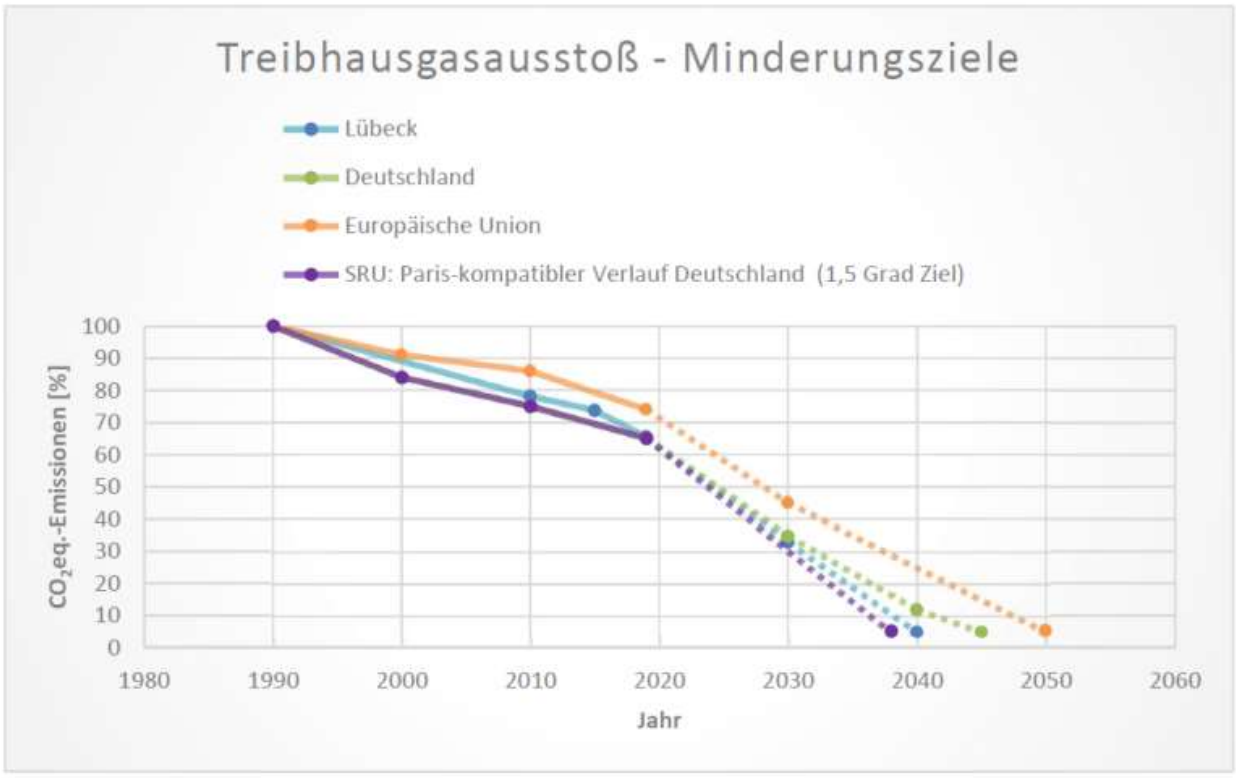


Abbildung 1: Darstellung der Minderungsziele im Vergleich: SRU 1,5 Grad Ziel (lila), Lübeck klimaneutral 2040 (blau), Deutschland klimaneutral (grün), Europäische Union (orange)

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.

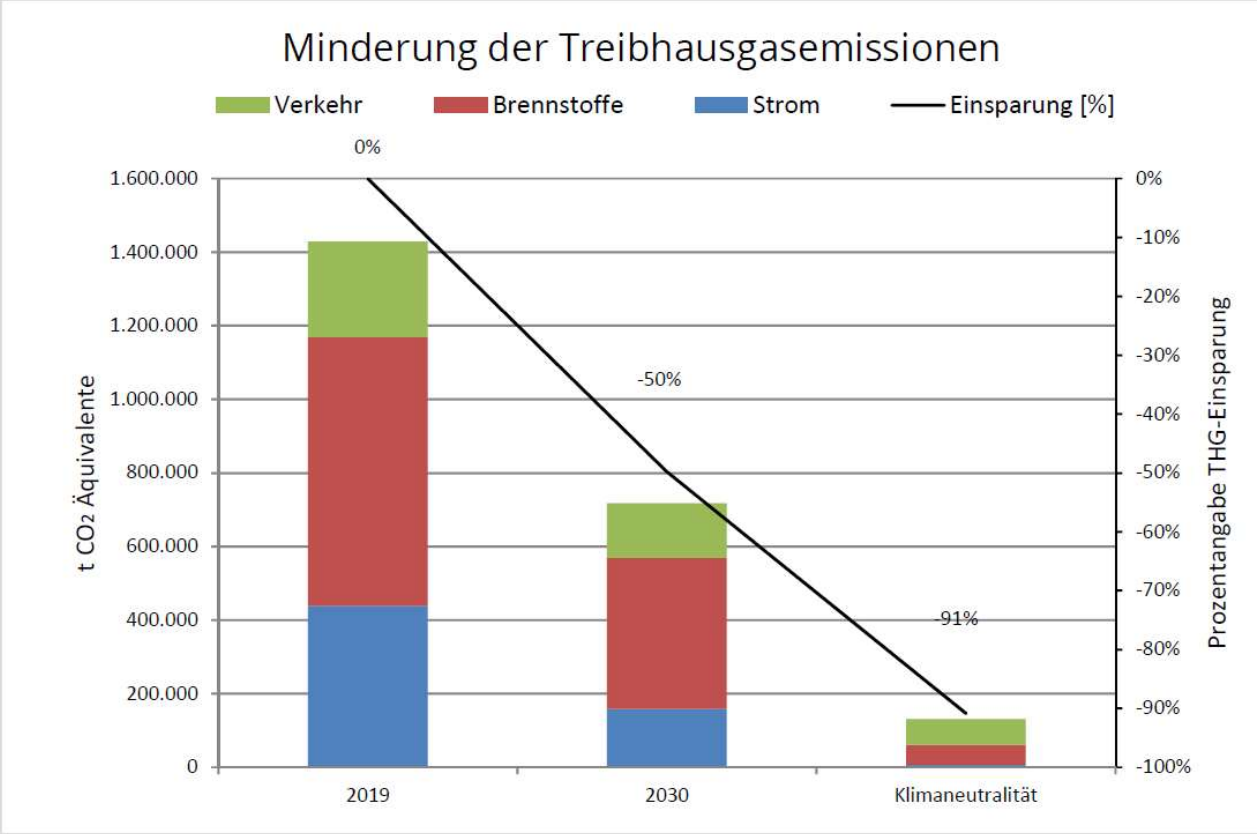


Abbildung 2: Minderung der Treibhausgasemissionen vom Startwert 2019 auf 50% bis 2030 und Klimaneutralität bis 2040 (Quelle: Gutachten energielenker 2021)

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.

AfD-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2021/10558-10
öffentlich

Lübeck, 28.03.2022

Antrag

Bearbeitung: Andrea Gaidetzka (E-Mail: andrea.gaidetzka-luebeck@afd-sh.de Telefon: 122-1056)

Änderungsantrag des AM David Jenniches (AfD): Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.03.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Ziffer 1 wird wie folgt neu gefasst:

„Im Entwurf des Flächennutzungsplans werden 25 ha Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 350 ha Gewerbeflächen (brutto) dargestellt.“

Ziffer 2 wird wie folgt neu gefasst:

„Für den Verkehrsentwicklungsplan werden die Modal Split-Zielwerte 50% für Kfz und 50% Verbund aus Fahrrad, ÖPNV und Fußverkehr festgelegt. Die Werte für die drei Komponenten des Verbunds können variieren, solange der Zielwert von 50% für Kfz gewahrt bleibt.“

Ziffer 3.c. wird wie folgt neu gefasst:

„FNP und VEP sollen zu einem starken, nachhaltigem Wirtschaftswachstum beitragen.“

Begründung:
Aus Sicht der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, der Handwerkskammer Lübeck, Kreishandwerkerschaft Lübeck, Kaufmannschaft zu Lübeck, Lübeck Management, Technikzentrum Lübeck und Wirtschaftsjunioren Lübeck ist der bis zum Jahr 2040 prognostizierte Bedarf von 251 ha brutto noch mit 20% zu beaufschlagen, um die aktive Chancen-Entwicklung zu berücksichtigen, die sich aus dem Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ergibt sowie um weitere 20% für die Sicherung des Entwicklungspotenzials von Startups und Ausgründungen der Lübecker Hochschulen, was zusammen zu einen Bedarf von insges. 350 ha brutto führt. Da Lübeck im Vergleich zu anderen deutschen HighTech-Standorten in Bayern, Baden-Württemberg, etc. noch einen erheblichen Nachholbedarf hat, ist die Vorgabe , das Gewerbeflächenwachstum an allen Standorten gleichermaßen zu halbieren, unsinnig („Rasenmähermethode“), weil dieses den jeweils vor Ort vorhandenen Verhältnissen nicht gerecht wird.

Das Kfz darf nicht weiter schlecht geredet und die Rahmenbedingungen für dessen Nutzung nicht permanent weiter eingeengt werden, weil unsere Wirtschaft darauf zwingend angewie-

sen ist (z.B. Handwerker, Lieferdienste, Kundenbesuche, Pendler aus dem ländlichen Raum, etc.) und es dafür keinen sinnvollen Ersatz gibt. Auch ältere oder behinderte Menschen und Mütter mit kleinen Kindern benötigen häufig ihr eigenes Kfz, da für diese Personengruppen häufig weder das Fahrrad, noch der ÖPN, eine gute Alternative darstellt. Und nicht zuletzt darf nicht vergessen werden, dass die Automobilindustrie einschließlich aller ihr vor- und nachgelagerten Unternehmen die mit Abstand wichtigste Wirtschaftsbranche in Deutschland darstellt und damit einen unverzichtbaren Beitrag für unseren Wohlstand leistet.

Stetiges, nachhaltiges Wirtschaftswachstum schafft die materiellen Voraussetzungen für die Bewältigung sozialer, demographischer und ökologischer Herausforderungen der Zukunft. Die zentrale Bedeutung solchen Wirtschaftswachstums sollte daher ausdrücklich als Ziel von FNP und VEP verankert werden.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der AfD-Fraktion

**CDU-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

► Nr. 2021/10558-06-01
öffentlich

Lübeck, 16.05.2022

Antrag

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)

Christopher Lötsch (CDU) + Sabine Haltern (SPD): Änderungsantrag zur Anlage C - Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
17.05.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Bürgerschaft fordert den Bürgermeister auf, bis zur Augustsitzung 2022 eine Beschlussvorlage zur Implementierung einer aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck vorzulegen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass:

1. Von der Hansestadt Lübeck und / oder von einer städtischen Gesellschaft aktiv Flächen erworben werden, 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 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.

2. Bebauungsplanverfahren auf Flächen im Außenbereich (§35 BauGB), die im zukünftigen Flächennutzungsplan als zusätzliche Wohnbau- oder Gewerbefläche dargestellt werden, werden eingeleitet, wenn die Flächen

I. im Eigentum bzw. in der Verfügungsgewalt der Hansestadt Lübeck oder einer der städtischen Gesellschaften stehen

oder

II. im Wege des kommunalen Zwischenerwerbs vor Schaffung des Planungsrechtes mindestens ein Anteil von 50% des Bruttobaulandes an die Hansestadt Lübeck veräußert wird (liegenschaftliche Partizipation)

oder

III. die Eigentümer und Investoren sich vertraglich verpflichten, sich an den Kosten und Folgekosten, die mit der Schaffung von Bauland entstehen, zu beteiligen.

Dieser Beschlusspunkt wird nicht auf Bebauungsplanverfahren angewendet, die bereits eingeleitet wurden oder auf geplante Baugebiete, die aufgrund von bestehenden politischen Beschlüssen konkrete Zielvorstellungen bestehen.

3. Die Ankaufspreise im Rahmen des Zwischenerwerbs nach Beschlusspunkt 2 orientieren sich im Regelfall am Preis für Bauerwartungsland. Grundsätzlich müssen die Ankaufpreise wirtschaftlich tragfähig sein und sämtliche Kosten, die vom Bauvorhaben hervorgerufen werden oder Voraussetzung für die Bauverwirklichung sind, berücksichtigen.

4. Eine Änderung der Vergaberichtlinien hinsichtlich städtischer Grundstücke dahingehend erfolgt, dass städtische Grundstücke nach einem konzeptorientierten Punktesystemverfahren wie folgt vergeben werden:

Für die Vergabe von städtischen Grundstücken zur Wohnbebauung werden jeweils transparente, dem Areal entsprechende (Lage- und Rahmenbedingungen) Konzeptanforderungen von der Verwaltung erarbeitet und in ein Punktesystem eingefügt.

Die Konzeptanforderungen beinhalten Kriterien hinsichtlich wohnungspolitischer, sozialpolitischer, ökologischer und städtebaulicher Vorgaben, sowie Vorgaben im Rahmen der Freiraumplanung bestehenden wohnungspolitischen Zielsetzungen sind hierbei zu berücksichtigen (Beschluss VO/2019/07032 vom 28.03.2019). Die Politik ist darüber hinaus an der Erstellung der Anforderungen im Vorwege zu beteiligen.

Die Grundstücke werden im Rahmen eines Gebotsverfahrens mit Vorrang der Konzeptqualität veräußert, wobei die Konzeptqualität mit bis zu 70% und der Kaufpreis mit 30% gewichtet werden. Der Mindestkaufpreis richtet sich nach festgesetzten Verkehrswert.

Der Punktekatalog wird vor der Ausschreibung konkret festgesetzt.

Der Höchstbietende Kaufinteressent hat keinen Anspruch darauf, dass die Stadt ihm das Grundstück verkauft, wenn die Konzeptanforderungen nicht entsprechend sind.

5. Ein Vorschlag für die Ordnung der notwendigen finanziellen Mittel ist vorzulegen. Ebenso ein Konzept über Kosten und notwenigen Personaleinsatz.

Begründung:

Anlagen :

Vorsitzende/r
der CDU-Fraktion

► ***Nr. 2021/10558-11-01***
öffentlich

Lübeck, 16.05.2022

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)

Christopher Lötsch (CDU) + Sabine Haltern (SPD): Änderungsantrag

Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungsplans und den Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge:

Datum	***Gremium***	***Status***	***Zuständigkeit***
17.05.2022	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:
Der Bürgermeister wird gebeten,

1. *Im Rahmen der Erstellung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans für den Bereich der Hansestadt Lübeck auch einen Fahrradschnellweg von Moisling bis Travemünde zu planen,*

2. *die verkehrlichen Auswirkungen im Verlauf der seitens des Landesbetrieb Verkehr beabsichtigten Sanierung der B 75 (Travemünder Landstraße), welche mit einer vorrübergehenden Reduzierung der Fahrspuren für den KfZ-Verkehr verbunden sein wird, zu erfassen und zu dokumentieren und daraus ggf. Vorschläge für eine teilweise Umnutzung der Travemünder Landstraße für Verkehre und des Umweltverbunds abzuleiten.*

Begründung:

Anlagen:

Ausschussmitglied