Hansestadt LÜBECK

Vorsitz	Peter Petereit
Sachbearbeiter:in	Kristina Wittig
Telefon	122-1023
E-Mail	kristina.wittig@luebeck.de
Datum	13. Februar 2023

E I N L A D U N G

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der 76. Sitzung des Hauptausschusses lade ich Sie herzlich ein.

Termin:	**21.02.2023, 16:30 Uhr**
Ort:	**Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck**

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

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 24.01.2023	
	Anlage wird nachgereicht	
2.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.02.2023	
	Anlage wird nachgereicht	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Verlustübernahme Breitbandausbau	**2022/11088-01-01**
	Zurückgestellt am 07.02.23 - Anlage wird nachgereicht	
3.2.	Anfrage AM Sascha Luetkens (DIE LINKE): Thema Wohnungslosigkeit bei Kindern in Lübeck	**VO/2023/11785**
	Zurückgestellt 24.01.23	
3.2.1.	Antwort auf die Anfrage AM Sascha Luetkens (DIE LINKE): Thema Wohnungslosigkeit bei Kindern in Lübeck	**VO/2023/11785-01**

	Anlage wird nachgereicht	
3.3.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Parkhaus in Travemünde	**VO/2022/11727**
	Zurückgestellt am 06.12.22	
3.3.1.	Antwort auf die Anfrage von AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Parkhaus in Travemünde	**VO/2022/11727-01**
3.4.	Anfrage AM Sascha Luetkens (DIE LINKE): Überlastungsanzeigen von der Verwaltung?	**VO/2023/11878**
4.	Berichte	
4.1.	Jahresbericht des Beirats Lübeck Digital	**VO/2023/11850**
4.2.	Armuts- und Sozialbericht 2022 Teil 1: Datenanalyse	**VO/2023/11778**
4.3.	Weiterbetrieb einer SeniorInnenEinrichtung (SIE) im Heiligen-Geist-Hospital (HGH)	**VO/2023/11852**
4.4.	Masterplan Skandinavienkai	**VO/2022/11698**
	Zurückgestellt am 02.02.23	
4.5.	Bericht zu alternativen Parkmöglichkeiten während der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße	**2022/11551-02-01**
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	6. Änderung der Wahlordnung für den Beirat für Seniorinnen und Senioren in der Hansestadt Lübeck	**VO/2023/11892**
5.2.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Vorrader Straße	**VO/2023/11769**
5.3.	Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung in Höhe von 35.000,00 Euro für das 20. Deutsche Chorfestival 2023 in Lübeck	**VO/2022/11760**
5.4.	Annahme einer Zuwendung der Possehl Stiftung in Höhe von 1.500.000,00 Euro für Das NEUE Buddenbrokhaus	**VO/2023/11786**
5.5.	Annahme einer Geldspende der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung zu Lübeck in Höhe von 13.473,00 EUR für die Anschaffung einer Kindergarderobe für die Kindertageseinrichtung Roter Löwe	**VO/2023/11832**
5.6.	BW 60 Sandbergbrücke: Abbruch und Herstellung eines niveaugleichen Knotenpunkts - Projektfreigabe	**VO/2022/11646**
	Zurückgestellt am 07.02.23	
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	

7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
7.1.	AM Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Beflaggung vor dem Rathaus zum 145. Geburtstag Erich Mühsams am 6.4.23	**VO/2023/11867**
8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

Nichtöffentlicher Teil:

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

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 24.01.2023	
	Anlage wird nachgereicht	
12.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.02.2023	
	Anlage wird nachgereicht	
13.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
14.	Berichte	
14.1.	Mitteilung einer Eilentscheidung des Bürgermeisters vom 13.12.2022 gemäß § 65 Abs. 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hier: Ausübung eines Vorkaufsrechtes für ein Teilgrundstück in der Königstraße	**VO/2023/11819**
15.	Beschlussvorlagen	
15.1.	Ausschreibung zum Abschluss eines neuen Festnetzvertrages (IP-Festnetz-Telefone) über vier Jahre für ca. 4.500 Mitarbeitende	**VO/2023/11870**
15.2.	Ausübung eines Wiederkaufsrechtes	**VO/2021/10632-02**
15.3.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Niendorfer Straße	**VO/2022/11744**
15.4.	Ankauf eines Grundstückes im Steinrader Damm für die	**VO/2022/11747**

	Errichtung einer Kita	
15.5.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes Lübeck, Hofweg	**VO/2022/11748**
15.6.	Ausschreibung von Dienstleistungen über 175.000,- EUR - Unterhaltsreinigung der Gebäudeinnenflächen Gewerk: Gebäudereinigung	**VO/2023/11825**
16.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

17.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Mit freundlichen Grüßen

gez. Peter Petereit

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2022/11088-01-01
öffentlich

Lübeck, 24.11.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Björn Bär (E-Mail: bjoern.baer@luebeck.de Telefon: 122-2320)

Antwort: AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Verlustübernahme Breitbandausbau

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
12.12.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
24.01.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Bürgermeister berichtete am 26.04.2022 auf einer Veranstaltung der Stadtwerke Lübeck und der Hansestadt zur Wärmewende, dass die Stadtwerke Lübeck neben den Verlusten des Stadtverkehr Lübecks auch die Verluste des Breitbandausbaus finanzieren würden. Dazu möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten:

1) Wie hoch sind die tatsächlichen bzw. geplanten (Anlauf-)Verluste für Breitbandanschlüsse von 2020 bis 2025 (bitte pro Jahr angeben)? Welche Eckwerte beinhaltet der Business Plan des Breitband-Ausbaus?

2) In welchem Ausmaß wurden die Ziele des Business Plans in den Geschäftsjahren 2020 und 2021 erreicht? Wie hoch war der tatsächliche und angepeilte Anteil der anschlussfähigen Haushalte in den Ausbaustadtteilen (Hochschulstadtteil, Bornkamp, St. Lorenz Süd), die das Angebot der Stadtwerke für einen Breitbandanschluss angenommen haben?

3) Wann planen die Stadtwerke Lübeck den Break Even für Breitband-Anschlüsse?

4) Wie hoch ist die Summe der jährlichen Anlaufverluste bis zum Break Even?

5) Bis wann sollen die Anlaufverluste bis zum Break Even durch darauffolgende Gewinne wieder ausgeglichen werden?

6) Wurde entschieden, die ggf. anfallenden Verluste des Breitband-Ausbaus in Lübeck aus den Gewinnen der anderen Sparten der Stadtwerke zu finanzieren und nicht als hoheitliche Aufgabe durch die Hansestadt? Wenn ja, welche Gremien haben diese Entscheidung wann getroffen und welche Gründe wurden ggf. genannt?

7) Die Bürgerschaft hat am 24.09.2020 beschlossen, den Breitband-Ausbau der Stadtwerke 5 Jahre lang mit jährlich 1 Mio. € zu unterstützen (VO/2020/09154-02-01). Am 24.08.2021 wurde vom Bürgermeister berichtet, dass das für den Einsatz dieser Mittel notwendige Kon-

zept noch nicht erstellt und die Mittel daher noch nicht eingesetzt wurden (VO/2021/09961-01). Ist dies inzwischen erfolgt? Wenn nein, warum nicht und bis wann ist damit zu rechnen?

Antwort:

Der in der Anfrage einleitende Satz mit der Behauptung, der Bürgermeister habe am 26.04.2022 auf einer Veranstaltung der Stadtwerke Lübeck und der Hansestadt zur Wärmewende berichtet, dass die Stadtwerke Lübeck neben den Verlusten des Stadtverkehr Lübecks auch die Verluste des Breitbandausbaus finanzieren würden, ist nicht korrekt.

Dies wurde von Herrn Bürgermeister Lindenau in der Sitzung des Hauptausschusses am 03.05.2022 klargestellt.

Im HA am 08.11.2022 wurde die Antworten in der VO 2022/11088-01 behandelt. Herr Flasbarth teilte mit, dass er die Beantwortung der Frage 2 seiner Anfrage als nicht ausreichend empfindet. Daher hat die Stadtwerke Lübeck die Beantwortung überarbeitet.

Die gestellten Fragen werden mit der beigefügten Anlage 1 der Stadtwerke Lübeck beantwortet.

Anlagen:

Anlage 1 – Verlustübernahme Breitbandausbau Antworten

Senatorin Pia Steinrücke

Überarbeitete Version, 16.02.2023

Anfrage der AM Birte Duggen & AM Dr. Axel Flasbarth (beide BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN):

Verlustübernahme Breitbandausbau

Durch einen flächendeckenden Breitbandausbau mit Glasfaser, die Bereitstellung eines öffentlichen WLAN-Netzes in der Stadt und die Nutzung der LoRaWAN-Funktechnik soll die Hansestadt Lübeck sich zu einer intelligent vernetzten Smart City entwickeln.

Um die geplante Breitbandoffensive der Hansestadt Lübeck unterstützen zu können, haben die SWL und die Tochtergesellschaft TraveNetz ihre Breitbandaktivitäten in 2019 neu aufgestellt. Anschließend wurden die Prozesse für einen Flächenausbau sowohl in der Technik als auch im Vertrieb aufgebaut und in ersten Ausbaugebieten angewendet. Mit dem Baubeginn in St. Lorenz Süd begann in 2021 dann der planmäßige Flächenausbau.

Der Ende 2019 verabschiedete Ausbauplan der Stadtwerke basiert auf einem wirtschaftlich vertretbaren und operativ umsetzbaren Business-Plan zum Glasfaserausbau in der Hansestadt Lübeck. Dabei handelt es sich nicht um einen Vollausbau des gesamten Lübecker Gebietes, sondern um die vollständige Erschließung der sogenannten Fokusgebiete. Die Definition der Gebiete erfolgte aufgrund der Einbeziehung bereits vorhandener Trassen und einer Betrachtung der Baukosten, die je nach Gebiet unterschiedlich hoch sind. So können mit ca. der Hälfte der Kosten eines Vollausbaus ca. 80% aller Lübecker Haushalte angeschlossen werden.

Über diesen stadtteilweisen Ausbauplan hinaus findet Projektgeschäft in Quartierserschließungen und Gewerbegebieten statt, um Neubausiedlungen direkt mit Glasfaser durch die SWL zu versorgen. Als Netzbetreiber verlegt die TraveNetz zudem generell bei der Erschließung und Nachverdichtung Leerrohr mit, so dass ein späteres Einziehen von Glasfaser ohne erneuten Tiefbau erfolgen kann.

Die Ausbau-Strategie der Stadtwerke Lübeck ist zukunftsfähig ausgelegt und unterscheidet sich dadurch von denen anderer Anbieter. Zum einen erfolgt der Ausbau von Glasfaser bis in die Wohneinheit (sogenannte FTTH-Anschlüsse) und wird damit auch steigenden Bedarfen für entsprechend höhere Datenübertragungen gerecht. Zum anderen erfolgt der Ausbau flächendeckend in den definierten Fokusgebieten. Durch diese Erschließung „Stadtteil für Stadtteil“ werden gegenüber einem möglichen rein Nachfrage-orientierten Vorgehen sowohl ein „Flickenteppich“ an ausgebauten Gebieten verhindert als auch aufgrund der zuvor festgelegten Fokusgebiete Stadtteil-abhängige Ungleichheiten vermieden.

Insgesamt ist von einem Gesamt-Investitionsvolumen in Höhe von rd. 80 Mio. € für die Netzinfrastrukturkosten in den optimierten Fokus-Gebieten auszugehen. Derzeit ist geplant, den Breitbandausbau bis Ende 2027 umzusetzen. Weitere Gebiete können in anschließenden Umsetzungsphasen berücksichtigt werden.

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach schnellem Internet und dem Auftreten weiterer Anbieter im Stadtgebiet Lübeck sind die Stadtwerke Lübeck und die TraveNetz inzwischen unterschiedliche bauseitige Kooperationen eingegangen und sorgen so für einen beschleunigten Ausbau und eine Reduzierung von Tiefbaukosten.

1) Wie hoch sind die tatsächlichen bzw. geplanten (Anlauf-)Verluste für Breitbandanschlüsse von 2020 bis 2025 (bitte pro Jahr angeben)? Welche Eckwerte beinhaltet der Business Plan des Breitband-Ausbaus?

2) In welchem Ausmaß wurden die Ziele des Business Plans in den Geschäftsjahren 2020 und 2021 erreicht? Wie hoch war der tatsächliche und angepeilte Anteil der anschlussfähigen Haushalte in den Ausbaustadtteilen (Hochschulstadtteil, Bornkamp, St. Lorenz Süd), die das Angebot der Stadtwerke für einen Breitbandanschluss angenommen haben?

3) Wann planen die Stadtwerke Lübeck den Break Even für Breitband-Anschlüsse?

4) Wie hoch ist die Summe der jährlichen Anlaufverluste bis zum Break Even?

5) Bis wann sollen die Anlaufverluste bis zum Break Even durch darauffolgende Gewinne wieder ausgeglichen werden?

Die Fragen 1) bis 5) werden zusammenhängend wie folgt beantwortet:

In 2019 wurde im Rahmen des Projektes ein fokussierter Ausbau innerhalb von 10 Jahren bis Ende 2029 vorgeschlagen. Dieser sah Investitionen in Höhe von 80 Mio. EUR und einen Kundenhochlauf von rd. 96.000 Kunden vor. Für die ersten 5 Jahre waren Anlaufverluste in Höhe von 7,9 Mio. EUR geplant. Die Gesamtkapitalrendite sollte nach 30 Jahren bei 11 %, die Eigenkapital-Rendite bei 14,6 % liegen. Der Break Even sollte nach 7 Jahren im Jahr 2026 erreicht werden. Die Anlaufverluste bis zum Break-Even wurden mit 8,7 Mio. EUR berechnet. Ein Ausgleich der Anlaufverluste war im Jahr 2029 geplant.

Rund 2 Jahre nach Start des Projektes in 2019 wurde eine Evaluierung des ursprünglichen Business Cases vorgenommen, um den Status des Ausbaus zu bewerten. Die Anlaufzeit des Projektes, der Lock-Down durch Corona im Frühjahr und Herbst 2020 und die allgemeine Wettbewerbssituation hatten dazu geführt, dass man sich zu einer Beschleunigung der Ausbaustrategieentschied. Dies hat dazu geführt, dass der Investitionszeitraum deutlich gestaucht wurde und nun das Ziel besteht, die notwendigen Erschließungsinvestitionen bis Ende 2027 zu realisieren. Daraus resultierend wurden auch die Kundenhochläufe sowie weitere Parameter des Business Cases angepasst. Die Anlaufverluste bis zum Break-Even werden weiterhin bei 8,7 Mio. EUR liegen.

Daraus resultieren folgende wesentliche Ergebnisse: Die Anlaufverluste der ersten 5 Jahre liegen bei 8,7 Mio. EUR. Der Break-Even soll Ende 2025 erreicht werden. Die Plan-Gesamtkapitalrendite liegt nach 30 Jahren bei 9,86 %, die Plan-Eigenkapital-Rendite bei 14,55 %. Die Anlaufverluste betrugen in 2020 rd. 0,8 Mio. EUR, in 2021 rd. 1,9 Mio. EUR. Ein Ausgleich der Anlaufverluste ist im Jahr 2028 geplant.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die gemäß des aktuellen Business Cases geplanten und realisierten Anlaufverluste nach Jahren:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aktueller Businesscase	*	*	-2,6	-1,9	-1,4	-0,012
Ist	-0,8	-1,9**				

*Der Businesscase fußt jeweils auf dem Ist, daher beginnt der aktuelle Businesscase erst für das Folgejahr.
**Bei der Übertragung der Tabelle ist das Vorzeichen versehentlich nicht übernommen worden. Wie bereits im Text dargestellt, handelt es sich um einen Anlaufverlust. Wir haben das Vorzeichen daher angepasst.

Im vorangegangenen Absatz wurde bereits dargestellt, dass sich die Ausbaugeschwindigkeit in den ersten 2 Jahren aufgrund von exogenen Faktoren langsamer entwickelt hat, als geplant. Dies führt dazu, dass das Ergebnis in 2020 mit -0,8 Mio. EUR um rd. 0,7 Mio. EUR besser und in 2021 mit -1,9 Mio. EUR um rd. 0,3 Mio. EUR schlechter als in der Ursprungsplanung ausgefallen ist. Im Rahmen des Glasfaserprojektes hat die Stadtwerke Lübeck GmbH in Zusammenarbeit mit der TraveNetz in 2021 eine umfangreiche neu aufgesetzte Bewertung des Geschäftsfeldes vorgenommen. Die hieraus resultierende Überplanung hat dazu geführt, dass trotz der oben beschriebenen Einflussfaktoren auf die Ausbaugeschwindigkeit eine annähernd gleich hohe Eigenkapitalrentabilität in Höhe von 14,55 % ermittelt wird. Die Gesamtkapitalrentabilität liegt insgesamt bei 10 % und damit knapp 1 % unterhalb der in 2019 ursprünglich dargestellten Rentabilität. In der Bewertung zeigt sich damit weiterhin der erfolgsversprechende Charakter dieser Ausbaustrategie und der Entwicklung des Geschäftsfeldes.

Unabhängig davon werden die einzelnen Bauabschnitte oder separierten Quartierslösungen mit Hilfe einer Wirtschaftlichkeitsberechnung vor Investitionsentscheidung aufbereitet und anhand von konzernweit geltenden Richtlinien beurteilt und entschieden.

Aktueller Stand zu den geplanten und tatsächlich anschlussfähigen Haushalten im Verhältnis zu den erzielten Aufträgen für die nachstehend aufgeführten Ausbaugebiete:

Bornkamp

	Plan	Ist	Zielerreichung
Anschlussfähige Haushalte	553	553	100 %
Aufträge	276	301	109,1 %

Der Ausbau im Bornkamp ist abgeschlossen. In diesem Wohngebiet sind überwiegend Einfamilienhäuser angebunden.

Für sämtliche Gebäude ohne Dienstbestellung liegt ein Anschlussröhrchen im öffentlichen Bereich für einen späteren Anschluss bereit. Das Potential von 100 % anschlussfähigen Haushalten konnte dementsprechend erreicht werden. Im Bereich der bereitgestellten Dienste konnte die Zielsetzung von 50 % der Haushalte sogar um 9,1 % überschritten werden. Ein höheres Interesse der Bürger:innen lässt auf eine zielgerichtete Vermarktung schließen, die durch den alleinigen Ausbau durch die Stadtwerke Lübeck erreicht wurde.

Hochschulstadtteil

	Plan	Ist	Zielerreichung
Anschlussfähige Haushalte	2.090	2.090	100 %
Aufträge	193	169	87,6 %

Der Ausbau im Hochschulstadtteil ist abgeschlossen. In diesem Gebiet wurden Einfamilienhäuser, Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser angebunden.

Für sämtliche Gebäude ohne Dienstbestellung liegt ein Anschlussröhrchen im öffentlichen Bereich für einen späteren Anschluss bereit. Das Potential von 100 % anschlussfähigen Haushalten konnte dementsprechend erreicht werden. Das Ziel der bereitgestellten Dienste konnte nicht erreicht werden. Potentiale im Bereich der Wohnungswirtschaften konnten dabei vertrieblich teilweise nicht genutzt werden. Um allerdings auf die große Anzahl der anschlussfähigen Haushalte aufzubauen, findet eine Nachverdichtung ab Februar 2023 im Hochschulstadtteil statt.

St. Lorenz Süd

	Plan	Ist	Zielerreichung
Anschlussfähige Haushalte	13.795	3.485	25,3 %
Aufträge	1.273	491	38,6 %

St. Lorenz Süd befindet sich aktuell in der Vermarktung und im Ausbau. Die Mehrzahl der Wohneinheiten befindet sich in Mehrfamilienhäusern, die eine Inhouseverkabelung benötigen.

Die Zielerfüllung liegt bei 25 % bei den anschlussfähigen Haushalten und bei ca. 39 % bei den Aufträgen.

Die nicht erreichten Kennzahlen finden ihren Ursprung unter anderem in den geänderten Projektgegebenheiten. Im Zuge des Breitbandausbaus werden sämtliche stark sanierungsbedürftige Gehwege sowie Beleuchtungsanlagen erneuert. Auf der einen Seite können so Synergieeffekte zusammen mit der Hansestadt Lübeck genutzt und im Sinne der Anwohner umgesetzt werden. Auf der anderen Seite verzögert sich hierdurch der Glasfaserausbau, so dass das Gebiet zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist.

Marli-Brandenbaum (inkl. Wiesenweg und JQK)

	Plan	Ist	Zielerreichung
Anschlussfähige Haushalte	12.309	2.109	17,1 %
Aufträge	1.136	525	46,2 %

Hüxtertor-Mühlentor-Gärtnergasse (inkl. LBV Ratzeburger Allee)

	Plan	Ist	Zielerreichung
Anschlussfähige Haushalte	14.865	230	1,6 %
Aufträge	1.497	298	19,9 %

Für die Gebiete Marli-Brandenbaum und Hüxtertor-Mühlentor-Gärtnergasse findet die Verlegung gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck und der Telekom statt.
Die aktive Vermarktung mit Informationsmobil findet derzeit statt und der Ausbau hat begonnen (Marli-Brandenbaum im Februar 2022 (Start Tiefbau) und Hüxtertor-Mühlentor-Gärtnergasse im Herbst 2022 (Start Tiefbau)). Die Mehrzahl der Wohneinheiten befindet sich in Mehrfamilienhäusern, die eine Inhouseverkabelung benötigen.

Die geänderte Projektstruktur und die damit einhergehende Mitverlegung mit dem Wettbewerb und den Sanierungsmaßnahmen der Hansestadt Lübeck führt grundsätzlich zu einer deutlichen Verzögerung im Bauablauf. Um das Delta zwischen Plan- und Ist-Zahlen in der Zukunft zu verringern, gilt es das richtige Maß zwischen dem Heben von Synergieeffekten und einer angemessenen Erschließungsgeschwindigkeit zu finden.

6) Wurde entschieden, die ggf. anfallenden Verluste des Breitband-Ausbaus in Lübeck aus den Gewinnen der anderen Sparten der Stadtwerke zu finanzieren und nicht als hoheitliche Aufgabe durch die Hansestadt? Wenn ja, welche Gremien haben diese Entscheidung wann getroffen und welche Gründe wurden ggf. genannt?

Der Beschluss des Aufsichtsrates der SWL vom 10.09.2019 basierte auf der Begründung, dass der Breitbandausbau in Lübeck in einem optimierten Fokusgebiet wirtschaftlich darstellbar ist. Zugrunde gelegt wurden die Ergebnisse eines 3-monatigen Projektes, in dem die strategischen Optionen der SWL / Netz Lübeck analysiert und bewertet wurden mit dem Ziel, ein für die SWL optimales Betreibermodell im Breitbandmarkt zu identifizieren und eine Entscheidungsgrundlage für den Breitband-Infrastruktur-Roll-Out zu erhalten. Dem Beschluss lag eine Betrachtung der Ergebnislinien im Zeitverlauf zugrunde. Der Aufsichtsrat entschied den Beginn des Glasfaser-Flächenrollouts mit Blick auf den langfristigen Beitrag des Geschäftsfeldes zur Ergebnissicherung des Konzerns. Die anfallenden Anlaufverluste eines neuen Geschäftsfeldes waren dem Aufsichtsrat bekannt.

Die im Dezember 2019 verabschiedete Wirtschaftsplanung 2020 enthielt gemäß Beauftragung der Gesellschafter explizit Kosteneinsparungen sowohl in der SWL als auch in der damaligen Netz Lübeck, damit die Anlaufverluste keinen negativen Einfluss auf das Teilkonzern-Ergebnis haben.

Die regelmäßige Kontrolle des Cases liegt insofern auch weiterhin vor, als die Investitionen für den Breitbandausbau nicht in Summe freigegeben wurden, sondern über die jeweilige Wirtschaftsplanung des nächsten Jahres freigegeben werden müssen.

7) Die Bürgerschaft hat am 24.09.2020 beschlossen, den Breitband-Ausbau der Stadtwerke 5 Jahre lang mit jährlich 1 Mio. € zu unterstützen (VO/2020/09154-02-01). Am 24.08.2021 wurde vom Bürgermeister berichtet, dass das für den Einsatz dieser Mittel notwendige Konzept noch nicht erstellt und die Mittel daher noch nicht eingesetzt wurden (VO/2021/09961-01). Ist dies inzwischen erfolgt? Wenn nein, warum nicht und bis wann ist damit zu rechnen?

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 sogenannte „weiße 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.

Gemäß der Bürgerschaftsvorlage VO/2022/11104 Förderung Breitbandausbau wurde am 30.06.2022 in der Bürgerschaft beschlossen, die der Stabstelle DOS für die Förderung des Breitbandausbaus zugeordnete 1 Mio. EUR alternativ bereits im Jahr 2022 dem Bereich Stadtgrün und Verkehr für Maßnahmen zur Beschleunigung des Breitbandausbaus zur Verfügung zu stellen. Es handelt sich bei den Maßnahmen um 2 Personalstellen zur Bearbeitung der erhöhten Menge an Aufgrabegenehmigungen und um die Beteiligung der Hansestadt Lübeck am Breitbandausbau mit einer Sanierung der Gehwegflächen und somit einer anteiligen Übernahme von Baukosten.

Durch diese Stellenverlagerung kann der Genehmigungsprozess beschleunigt und damit der angestrebten, gesteigerten Ausbaugeschwindigkeit der Stadtwerke Lübeck Rechnung getragen werden. Für die Haushaltsjahre 2023 ff. erfolgt die Umsetzung mit der Haushaltsplanung in der jeweils erforderlichen Höhe.

► Nr. VO/2023/11785
öffentlich

Lübeck, 10.01.2023

Anfrage

Bearbeitung: Hans-Jürgen Martens (E-Mail: Telefon: 122-2372)

Anfrage AM Sascha Luetkens (DIE LINKE): Thema Wohnungslosigkeit bei Kindern in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.01.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Zum Thema Wohnungslosigkeit bei Kindern in Lübeck habe ich folgende Fragen:

1. Wie viele Familien Leben in Notunterkünften inklusive Geflüchtete?

2. Wie viele Kinder mussten in Obhut genommen werden, aufgrund von Wohnungslosigkeit?

3. Wie viele junge Erwachsene bis 25 Jahren sind wohnungslos?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11785-01
öffentlich

Lübeck, 03.02.2023

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Ulrich Kewitz (E-Mail: ulrich.kewitz@luebeck.de Telefon: 122-5615)

Antwort auf die Anfrage AM Sascha Luetkens (DIE LINKE): Thema Wohnungslosigkeit bei Kindern in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Antwort auf die Anfrage AM Sascha Luetkens (DIE LINKE): Thema Wohnungslosigkeit bei Kindern in Lübeck

Antwort:

Frage 1: Wie viele Familien Leben in Notunterkünften inklusive Geflüchtete?
Antwort 1:
Zum Stichtag 31.12.2022 waren in den Notunterkünften für Wohnungslose Familien 44 Haushalte untergebracht, sowie 339 Familien in den Unterkünften für Geflüchtete.

Frage 2: Wie viele Kinder mussten in Obhut genommen werden, aufgrund von Wohnungslosigkeit?
Antwort 2:
Nach Abstimmung mit dem Fachbereich 4, Jugendamt sind keine Fälle von Inobhutnahme wegen Wohnungslosigkeit/Obdachlosigkeit bekannt.

Frage 3: Wie viele junge Erwachsene bis 25 Jahren sind wohnungslos?
Antwort 3:
Die Frage lässt sich so nicht beantworten, da Personen als wohnungslos gelten, wenn sie über kein gesichertes Wohnverhältnis verfügen. Darstellen lässt sich die Zahl der in Notunterkünften untergebrachten Jungerwachsenen, Zum Stichtag 31.12.2022 waren 27 Jungerwachsene in diesen Unterkünften.

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

► Nr. VO/2022/11727
öffentlich

Lübeck, 05.12.2022

Anfrage

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

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.12.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

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

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

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

1. Mit welcher durchschnittlichen Jahresauslastung ist im Parkhaus am Fahrenberg zu rechnen?

2. Welche jährlichen Gewinne/Verluste werden durch das Parkhaus für den städtischen Haushalt nach Fertigstellung erwartet?

3. Der Bus- und Bahnverkehr zwischen Lübeck und Travemünde wird zur Zeit kontinuierlich ausgebaut. Welche Auswirkungen hat ein Parkhaus in Travemünde auf die Anreize, mit Bus und Bahn nach Travemünde zu fahren? Wie vertragen sich diese Auswirkungen mit den Klimazielen der Hansestadt und mit dem Grundlagenbeschluss zum VEP?

4. Wie bewertet die Verwaltung eine etwaige Subventionierung eines Parkhauses aus Haushaltsmitteln, das ggf. die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Beschlüsse der Bürgerschaft konterkariert (sog. klimaschädliche Subvention)?

Begründung:
Erfolgt mündlich

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11727-01
öffentlich

Lübeck, 31.01.2023

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.061 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Markus Toll (E-Mail: markus.toll@luebeck.de Telefon: 122-6003)

Antwort auf die Anfrage von AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Parkhaus in Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage von AM Dr. Axel Flasbarth im Hauptausschuss am 06.12.2022 (VO/2022/11727):

„Auf Antrag von SPD und CDU hat die Bürgerschaft beschlossen, ein Parkhaus am Fahrenberg in Travemünde von der Hansestadt Lübeck bauen zu lassen und nicht von einem privaten Betreiber, wie von der Verwaltung vorgeschlagen (VO/2019/08105 und 0/09154-01-01-01).
Da in Travemünde bereits ca. 2.800 Parkplätze für Tagesgäste vorhanden sind, ist damit zu rechnen, dass ein Parkhaus dort nur an wenigen Spitzentagen im Jahr ausgelastet sein wird. Die Verwaltung geht nicht davon aus, dass ein Parkhaus dort wirtschaftlich zu betreiben ist (VO/2021/09918). Die Baukosten werden aktuell auf 5,5 bis 6,5 Mio. € geschätzt (VO/2022/11422).

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

1. Mit welcher durchschnittlichen Jahresauslastung ist im Parkhaus am Fahrenberg zu rechnen?

2. Welche jährlichen Gewinne/Verluste werden durch das Parkhaus für den städtischen Haushalt nach Fertigstellung erwartet?

3. Der Bus- und Bahnverkehr zwischen Lübeck und Travemünde wird zur Zeit kontinuierlich ausgebaut. Welche Auswirkungen hat ein Parkhaus in Travemünde auf die Anreize, mit Bus und Bahn nach Travemünde zu fahren? Wie vertragen sich diese Auswirkungen mit den Klimazielen der Hansestadt und mit dem Grundlagenbeschluss zum VEP?

4. Wie bewertet die Verwaltung eine etwaige Subventionierung eines Parkhauses aus Haushaltsmitteln, das ggf. die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Beschlüsse der Bürgerschaft konterkariert (sog. klimaschädliche Subvention)?“

Antwort:

1. *Mit welcher durchschnittlichen Jahresauslastung ist im Parkhaus am Fahrenberg zu rechnen?*

Der Parkplatz Godewind beinhaltet momentan 105 Stellplätze und wies im Jahr 2022 über das ganze Jahr betrachtet eine Auslastung von 7,57 % aus. Vor Corona war die Auslastung vergleichbar und betrug im Jahr 2019 bei 100 Stellplätzen 6,5 %. Im neuen Parkhaus sind für Kurzparkende in einem ersten Ansatz 240 Stellplätze vorgesehen. Zwar ist zu Stoßzeiten wie den Sommer-Wochenenden sowie Veranstaltungen (z. B. Travemünder Woche) aufgrund der größeren Kapazität eine höhere Auslastung zu erwarten. Über das Jahr betrachtet wird aufgrund der größeren Kapazität für Kurzparkende allerdings lediglich mit einer Auslastung zwischen 5 % und 10 % gerechnet, die sich an der momentanen Auslastung des ebenerdigen Parkplatzes orientiert. Abzuwarten bleibt, inwiefern dieser Standort auch ganzjährig durch das deutlich erweiterte Angebot an Beliebtheit gewinnt.

Die Auslastung PP Godewind errechnet sich anhand der realen Einnahmen: Anhand der PP-Anzahl, der Betriebsstunden und des Ticketpreises wird eine wöchentliche Maximaleinnahme berechnet und mit den durchschnittlichen wöchentlichen Einnahmen über das gesamte Jahr ins Verhältnis gesetzt. Die reale Auslastung kann natürlich abweichen, wenn die Parkenden keine Tickets kaufen. Zudem kann zu (wenigen) bestimmten Zeiten die Nachfrage höher gewesen sein als die verfügbaren Stellplätze.
In der Wirtschaftlichkeitsberechnung wird des Weiteren davon ausgegangen, dass 100 Stellplätze für Dauermietende zur Verfügung stehen und ab dem 3. Betriebsjahr vollvermietet sind.

2. *Welche jährlichen Gewinne/Verluste werden durch das Parkhaus für den städtischen Haushalt nach Fertigstellung erwartet?*

Das Investitionsvolumen beträgt momentan 6,5 Mio. Euro, wobei allein die aufwändige Gründung mit etwa 1,8 Mio. Euro zu Buche schlägt. Aufgrund des rapiden Zinsanstiegs mussten die Finanzierungskonditionen angepasst werden: Der Berechnung liegt nunmehr ein Zinssatz von 4,5 % und eine Annuität von 2,5 % zu Grunde. Die jährliche Belastung für den Haushalt der Hansestadt Lübeck liegt in der Summe im Durchschnitt der ersten zehn Jahre bei 350 Tsd. Euro jährlich.

3. *Der Bus- und Bahnverkehr zwischen Lübeck und Travemünde wird zurzeit kontinuierlich ausgebaut. Welche Auswirkungen hat ein Parkhaus in Travemünde auf die Anreize, mit Bus und Bahn nach Travemünde zu fahren? Wie vertragen sich diese Auswirkungen mit den Klimazielen der Hansestadt und mit dem Grundlagenbeschluss zum VEP?*

Um Menschen in den Umweltverbund zu bringen, kommen sog. Push- und Pull- Maßnahmen in Frage. Bei Pull- Maßnahmen wird der Umweltverbund derart attraktiv gemacht, dass die Menschen diesen automatisch nutzen wollen. In diese Kategorie fallen die Ausweitungen des Bahnverkehrs. Push-Maßnahmen gehen generell mit Einschränkungen für den Kfz-Verkehr einher, sodass die Menschen dann lieber andere Verkehrsarten wählen. Eine Push-Maßnahme wäre in diesem konkreten Fall, die Zahl der Pkw-Stellplätze in Travemünde zu begrenzen. Da der Bau des Parkhauses keinem der genannten Ansätze entspricht, stellt die Errichtung gemäß der Frage auch keinen Anreiz dar, mit Bus oder Bahn anzureisen, sondern befördert eher die Nutzung des Pkw.

Grundsätzlich ist es nicht im Sinne des Grundlagenbeschlusses für den VEP, zusätzliche Flächen für den (ruhenden) Kfz-Verkehr anzubieten. Dies erlaubt aber aus Sicht der Verwaltung keine Rückschlüsse auf jeden Einzelfall. Parkhäuser können z. B. dazu dienen, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten (z. B. in verdichteten Wohngebieten) und sie können einen Beitrag leisten, Kfz auf einer insgesamt geringeren Fläche unterzubringen. Zudem ist Travemünde insofern ein Sonderfall, da es in diesem Fall insbesondere

um die Deckung der Nachfrage des Tagestourismus geht. Unter Ausklammerung des Kostenaspektes wäre es dann durchaus erstrebenswert, den Flächenverbrauch durch das Vorhalten von Stellplätzen in platzsparender Bauweise zu minimieren. Ein derartiges Parkhaus würde es z. B. erlauben, Teile des Parkplatzes Leuchtenfeld zu begrünen.

4. *Wie bewertet die Verwaltung eine etwaige Subventionierung eines Parkhauses aus Haushaltsmitteln, das ggf. die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Beschlüsse der Bürgerschaft konterkariert (sog. klimaschädliche Subvention)?*

Die Verwaltung kann aufgrund des Haushaltsgrundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit den dauerhaften Mitteleinsatz für dieses Vorhaben nicht empfehlen. Ob die unter 3. genannten Vorteile eines Parkhauses den Mitteleinsatz rechtfertigen, obliegt letztlich allerdings der politischen Bewertung. Einen Beitrag zum Klimaschutz und Verkehrswende stellt der Bau des Parkhauses nicht dar. Da der Bau des Parkhauses gemäß Beschluss des Mobilitätskonzeptes Travemünde den Wegfall von Parkplätzen an andere Stelle ausgleichen soll, würden hier jedoch keine zusätzlichen Parkplätze entstehen, sodass fraglich ist, ob überhaupt zusätzliche Verkehre ausgelöst werden.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

► Nr. VO/2023/11878
öffentlich

Lübeck, 07.02.2023

Anfrage

Bearbeitung: Dalila Mecker (E-Mail: dalila.Mecker@luebeck.de Telefon: 122-7372)

Anfrage AM Sascha Luetkens (DIE LINKE): Überlastungsanzeigen von der Verwaltung?

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Wie viele Überlastungsanzeigen wurden in den letzten 5 Jahren in allen Fachbereichen gestellt?

Begründung:

Anlagen:

► Nr. VO/2023/11927
öffentlich

Lübeck, 14.02.2023

Anfrage

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1061)

AM Oliver Prieur (CDU): IT-Betreuung an Lübecker Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Ich bitte den Bürgermeister um die schriftliche Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Verfügt die Stadt über eine zentral organisierte IT-Betreuung für alle Lübecker Schulen?
   a. Sollte dies nicht der Fall sein, wie wird der Support dann sichergestellt?

2. Sind die in den Lübecker Schulen verwendeten Betriebssysteme auf einem einheitlichen Stand?
   a. Wenn nicht, wie viele unterschiedlichen Betriebssysteme sind im Einsatz?

3. Wie alt ist die zur Verfügung stehende Hardware in den Lübecker Schulen und in welchen Intervallen wird diese erneuert?
   Bitte nach Drucker, PC, Laptop und Tablet ausweisen.

4. Wie viele Klassenräume in den weiterführenden und beruflichen Schulen sind mit sog. Smartboards ausgestattet in absoluten Zahlen und im Verhältnis?

5. Wie viele Klassenräume in den weiterführenden und beruflichen Schulen verfügen über Technik, mit deren Hilfe der Unterricht auch nach Hause zu den Schülerinnen und Schülern übertragen werden kann in absoluten Zahlen und im Verhältnis?

Begründung:

Anlagen:

► Nr. VO/2023/11944
öffentlich

Lübeck, 17.02.2023

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Smart-Meter-Rollout in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Smart Meter sind ein notwendiger Baustein für die Digitalisierung der Energiewende. Wind- und Solarstrom ist weniger berechenbar und in der Produktion deutlich verteilter als herkömmliche Kraftwerke und benötigen daher ein intelligentes Management von Netzen, Lasten, Speichern und Kapazitäten, für den der Einsatz von Smart Metern unerlässlich ist. Auch um Tarifermäßigungen in Schwachlastzeiten anbieten zu können, werden Smart Meter benötigt.

In Schweden haben alle Haushalte seit 2009 Smart Meter. Ähnlich sieht es in Italien aus. In den Niederlanden sind bereits in 95 Prozent aller Haushalte intelligente Messeinrichtungen eingebaut. In Deutschland sind erst 13 % der Haushalte mit den Geräten ausgestattet, obwohl ursprünglich intelligente Messsysteme bereits 2020 Standard in Deutschland sein sollten. Das Bundeskabinett will daher die Digitalisierung der Energiewende stärker fördern und entwickelt aktuell neue Regelungen für einen beschleunigten Smart-Meter-Rollout.

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

- Wie viele Smart-Meter (iMSys) sind in den Lübecker Haushalten bereits verbaut?
- Wie viele Smart-Meter sollen jährlich von der TraveNetz verbaut werden?
- Wie sieht die Strategie bisher aus, die gesetzliche Verpflichtung bis 2032 zu erreichen?
- Gibt es Priorisierungen für bestimmte Stadtteile oder Straßenzüge mit hinterlegten Zeitplänen?
- Ist ausreichend Personal für den rechtzeitigen Ausbau vorhanden oder muss mit Montagedienstleistern zusammengearbeitet werden?
- Kann der Fachkräftemangel ggf. zu weiteren Verzögerungen führen?
- Können Lieferschwierigkeiten/Beschaffungsprobleme am Markt ggf. zu Verzögerungen führen?

- Inwieweit würde das aktuell geplante neue Gesetz zu einer Veränderung der auf den alten gesetzlichen Grundlagen basierenden Strategie führen?

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2023/11936**
öffentlich

Lübeck, 15.02.2023

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Oliver Groth (E-Mail: oliver.groth@luebeck.de Telefon: 122-1026)

Umbau des Buddenbrookhauses

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Nachfragen AM Dr. Axel Flasbarth zu VO/2022/11687-01: Umbau des Buddenbrookhauses ohne Teilzerstörung des Gewölbes in der Sitzung des Hauptausschusses am 24.01.2023

1. ***Auf wie viele Gebäudeeigentümer:innen entfallen die 18 Anlieger:innen?***

   Die 18 unterschriftsberechtigten Anlieger:innen entfallen auf 16 Grundstückseigentümer:innen.

   Im Hauptausschuss am 24.01.2023 (VO/2022/11687-01) wurde noch von 11 anliegenden Gebäudeeigentümer:innen gesprochen. Das war nicht korrekt, sondern beruhte auf einem Missverständnis. Es sind tatsächlich 16 Grundstückseigentümer:innen. Der Fehler ist erst jetzt aufgefallen.

2. ***Ist die Durchführung einer Zwangsmaßnahme im Sanierungsgebiet gegen Entschädigung geprüft worden? Wenn ja, wie ist das Ergebnis?***

   Im Zuge der Verlegung der Hofdurchfahrt Mengstraße 6 in den Oberen Wehdehof wurden die juristischen Möglichkeiten von einer Rechtsanwaltskanzlei im Jahr 2019 geprüft, ob auch gegen die Zustimmung einiger Anlieger:innen die Verlegung durchgesetzt werden kann. Seinerzeit wurde die Möglichkeit verworfen, weil eine Grunddienstbarkeit eigentumsgleich unter dem besonderen Schutz des Grundgesetzes steht. Eine Verlegung der Hofdurchfahrt gegen die Zustimmung der betroffenen Grundstückseigentümer:innen würde diese in ihren Grundrechten verletzen. Ebenso verhält es sich mit der Anpassung einer Grunddienstbarkeit infolge des Anbaus durch ein Sicherheitstreppenhaus, die rechtlich analog zur Verlegung der Hofdurchfahrt gegen den Willen der betroffenen Anlieger:innen zu sehen ist.

   Grundsätzlich: Zwangsmaßnahmen im weiteren Sinne können nach den Sanierungsregelungen des BauGB als sog. Ordnungsmaßnahmen in Betracht kommen (§ 147 BauGB). Das setzt aber voraus, dass die Maßnahmen notwendig sind, damit die Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden können. Das gilt für die Parkflächen im Oberen Wehdehof aber nicht, bzw. nur temporär z.B. während der Umgestaltung des Buddenbrookhauses. Denn der Obere

Wehdehof liegt nicht im Sanierungsgebiet. Das Sanierungsgebiet endet nach dem Lageplan in nördlicher Richtung an der Grenze zu den Grundstücken Mengstraße 2-20.

Objektive Voraussetzung für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen ist darüber hinaus das Vorliegen städtebaulicher Missstände. Die Nutzung des Oberen Wehdehofs als Park- und Ladefläche ist nicht als städtebaulicher Missstand identifiziert worden.

Die Festsetzung möglicher Zwangsmaßnahmen nach dem BauGB gegenüber den Eigentümer:innen am Oberen Wehdehof allein zum Zwecke des vollständigen Erhalts des Gewölbekellers im Buddenbrookhaus wäre ebenfalls nicht zulässig. Da es hier der Zielsetzung nach konkret um den Schutz eines Baudenkmals ginge, könnten Zwangsmaßnahmen zum Schutz dieses Denkmals gegenüber unbeteiligten Dritten nicht nach Vorschriften des Baurechts, sondern nur nach dem Denkmalschutzrecht begründet werden. Das DSchG SH sieht eine solche Möglichkeit jedoch nicht vor. Die konkrete Pflicht zum Erhalt von Denkmalen trifft danach nur Eigentümer:innen, Besitzer:innen sowie die sonst Verfügungsberechtigten des jeweiligen Grundstücks, nicht aber auch unbeteiligte Nachbarn. Es findet sich im DSchG SH keine Norm, die es erlauben würde, in Rechte von unbeteiligten Dritten einzugreifen, allein um die Verwirklichung eines Kulturprojekts möglichst denkmalschonend durchzusetzen.

3. ***Bitte betreffend die Thematik der Verschiebung der Einfahrt um eine Aufstellung darüber, wie viele Gespräche geführt und wie viele Briefe verfasst wurden.***

   Die Vorbereitung und Durchführung der Anpassung der Grunddienstbarkeit zur Verlegung der Hofdurchfahrt betraf einen Zeitraum von ca. 4 Jahren. Zu den dazu geführten Gesprächen gibt es keine detaillierten Aufzeichnungen. Stichprobenhaft wird von ca. 80-90 Gesprächen bzw. Telefonaten ausgegangen. Hinzu kamen ca. 140-150 Schreiben bzw. eMails. Eine konkrete Ermittlung würde einen erheblichen Arbeits- und Zeitaufwand auslösen, so dass kurzfristig keine bessere Datenlage geliefert werden kann.

4. ***Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine Klage auf Grundlage der jetzigen Sachlage eine aufschiebende Wirkung hätte?***

   Die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage entfällt hier, da eine Klage offenkundig unzulässig wäre. Dies folgt daraus, dass die denkmalrechtliche Genehmigung Rechte Dritter nicht berührt. Weder aus einfachgesetzlichen Normen noch aus Grundrechten lassen sich insoweit subjektive Rechte ableiten. Eine rein ideelle oder wirtschaftliche Betroffenheit reicht hierfür nicht aus. Auch greift hier das Instrument der Verbandsklage mangels Rechtsgrundlage offenkundig nicht.

Antwort:
Siehe oben

Anlagen:
keine

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2023/11946**
öffentlich

Lübeck, 20.02.2023

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

Anfrage von Herrn Dr. Flasbarth in der Sondersitzung des Ausschusses für Soziales am 14.02.2023

Bitte entnehmen Sie die Antworten den beigefügten Anlagen:

Anlage 1 – Antworten der Stiftungsverwaltung
Anlage 2 – Antworten der Stiftungsverwaltung Teil 2
Anlage 3 – Antworten der SIE

Stiftung HGH
Investitionsübersicht

Investitionskosten		30.000.000 €	30.000.000 €	30.000.000 €	30.000.000 €	30.000.000 €
	Kreditbedarf	30.000.000 €	25.000.000 €	20.000.000 €	18.000.000 €	9.000.000 €
Investitionsvolumen (77 Plätze)						
Eigenkapital Stiftung HGH		0 €	5.000.000 €	5.000.000 €	6.000.000 €	6.000.000 €
Zuschüsse durch Dritte		0 €	0 €	5.000.000 €	6.000.000 €	15.000.000 €
Kapitaldienst	Zins	1.200.000 €	1.000.000 €	800.000 €	720.000 €	360.000 €
	Tilgung	600.000 €	500.000 €	400.000 €	360.000 €	180.000 €
rechnerische Miete nach Investition		2.221.000 €	2.221.000 €	2.021.000 €	1.981.000 €	1.621.000 €
nachrichtlich heutige Miete Mietvorausberechnung 2023		620.000 €	620.000 €	620.000 €	620.000 €	620.000 €
Differenz bei Umsetzung Sanierung		1.601.000 €	1.601.000 €	1.401.000 €	1.361.000 €	1.001.000 €

Stiftung HGH
Liquiditätsplanung
2022 - 2030
30 Mio. Kreditbedarf

Stand 16.02.2023

	Annahmen	
1	Bauzeit 3 Jahre	
2	Planphase 2 Jahre	
3	Investitionsvolumen	30.000.000 €
4	Finanzierung	
4a	Liquide Mittel / Stiftungskapital zur Zeit festgelegt zu 0,0 % bis 01.02.2024	0 €
4b	Spenden / Zuschüsse (Annahme 20 % des Investitionsvolumen)	0 €
4c	Kredite	30.000.000 €
8	Laufzeit der Abschreibung - 40 Jahre	
9	Jährliche Abschreibung	750.000 €
10	Annahme der Tilgung - 2 %	600.000 €
11	Zinsen - 4 %	1.200.000 €
12	Mieteinnahmen ab 2029	
12a	Jährliche Abschreibung	750.000 €
12b	Zinsen - 4 %	1.200.000 €
12c	Eigenkapitalverzinsung 4 %	0 €
12d	Mietbestandteile - Versicherung 8.000,00 € - Haftpflicht Schadenausgleich 1.000,00 € - Instandhaltungskostenpauschale 150.000,00 € - Grundsteuer / Straßenreinigung / NWG 12.000,00 € - Betriebskosten 40.000,00 € - Verwaltungskostenersatz 60.000,00 €	271.000 €
12e	**Miete gesamt**	**2.221.000 €**
13	Investitionskosten gesamt (Bauzeit 5 Jahre)	30.000.000,00 €
13a	davon Honorare (Planungskosten 28 % von 100) für die Jahre 2024 und 2025	8.400.000,00 €
13b	davon Umbaukosten 2026 - 2028	21.600.000,00 €

Stiftung HGH
Liquiditätsplanung
2022 - 2030
25 Mio. Kreditbedarf

Stand 16.02.2023

	Annahmen	
1	Bauzeit 3 Jahre	
2	Planphase 2 Jahre	
3	Investitionsvolumen	30.000.000 €
4	Finanzierung	
4a	Liquide Mittel / Stiftungskapital zur Zeit festgelegt zu 0,0 % bis 01.02.2024	5.000.000 €
4b	Spenden / Zuschüsse (Annahme 20 % des Investitionsvolumen)	0 €
4c	Kredite	25.000.000 €
8	Laufzeit der Abschreibung - 40 Jahre	
9	Jährliche Abschreibung	750.000 €
10	Annahme der Tilgung - 2 %	500.000 €
11	Zinsen - 4 %	1.000.000 €
12	Mieteinnahmen ab 2029	
12a	Jährliche Abschreibung	750.000 €
12b	Zinsen - 4 %	1.000.000 €
12c	Eigenkapitalverzinsung 4 %	200.000 €
12d	Mietbestandteile - Versicherung 8.000,00 € - Haftpflicht Schadenausgleich 1.000,00 € - Instandhaltungskostenpauschale 150.000,00 € - Grundsteuer / Straßenreinigung / NWG 12.000,00 € - Betriebskosten 40.000,00 € - Verwaltungskostenersatz 60.000,00 €	271.000 €
12e	**Miete gesamt**	**2.221.000 €**
13	Investitionskosten gesamt (Bauzeit 5 Jahre)	30.000.000,00 €
13a	davon Honorare (Planungskosten 28 % von 100) für die Jahre 2024 und 2025	8.400.000,00 €
13b	davon Umbaukosten 2026 - 2028	21.600.000,00 €

Stiftung HGH
Liquiditätsplanung
2022 - 2030
20 Mio. Kreditbedarf

Stand 16.02.2023

	Annahmen	
1	Bauzeit 3 Jahre	
2	Planphase 2 Jahre	
3	Investitionsvolumen	30.000.000 €
4	Finanzierung	
4a	Liquide Mittel / Stiftungskapital zur Zeit festgelegt zu 0,0 % bis 01.02.2024	5.000.000 €
4b	Spenden / Zuschüsse (Annahme 20 % des Investitionsvolumen)	5.000.000 €
4c	Kredite	20.000.000 €
8	Laufzeit der Abschreibung - 40 Jahre	
9	Jährliche Abschreibung	750.000 €
10	Annahme der Tilgung - 2 %	400.000 €
11	Zinsen - 4 %	800.000 €
12	Mieteinnahmen ab 2029	
12a	Jährliche Abschreibung	750.000 €
12b	Zinsen - 4 %	800.000 €
12c	Eigenkapitalverzinsung 4 %	200.000 €
12d	Mietbestandteile - Versicherung 8.000,00 € - Haftpflicht Schadenausgleich 1.000,00 € - Instandhaltungskostenpauschale 150.000,00 € - Grundsteuer / Straßenreinigung / NWG 12.000,00 € - Betriebskosten 40.000,00 € - Verwaltungskostenersatz 60.000,00 €	271.000 €
12e	**Miete gesamt**	**2.021.000 €**
13	Investitionskosten gesamt (Bauzeit 5 Jahre)	30.000.000,00 €
13a	davon Honorare (Planungskosten 28 % von 100) für die Jahre 2024 und 2025	8.400.000,00 €
13b	davon Umbaukosten 2026 - 2028	21.600.000,00 €

Stiftung HGH
Liquiditätsplanung
2022 - 2030
18 Mio. Kreditbedarf

Stand 16.02.2023

	Annahmen	
1	Bauzeit 3 Jahre	
2	Planphase 2 Jahre	
3	Investitionsvolumen	30.000.000 €
4	Finanzierung	
4a	Liquide Mittel / Stiftungskapital zur Zeit festgelegt zu 0,0 % bis 01.02.2024	6.000.000 €
4b	Spenden / Zuschüsse (Annahme 20 % des Investitionsvolumen)	6.000.000 €
4c	Kredite	18.000.000 €
8	Laufzeit der Abschreibung - 40 Jahre	
9	Jährliche Abschreibung	750.000 €
10	Annahme der Tilgung - 2 %	360.000 €
11	Zinsen - 4 %	720.000 €
12	Mieteinnahmen ab 2029	
12a	Jährliche Abschreibung	750.000 €
12b	Zinsen - 4 %	720.000 €
12c	Eigenkapitalverzinsung 4 %	240.000 €
12d	Mietbestandteile - Versicherung 8.000,00 € - Haftpflicht Schadenausgleich 1.000,00 € - Instandhaltungskostenpauschale 150.000,00 € - Grundsteuer / Straßenreinigung / NWG 12.000,00 € - Betriebskosten 40.000,00 € - Verwaltungskostenersatz 60.000,00 €	271.000 €
12e	**Miete gesamt**	**1.981.000 €**
13	Investitionskosten gesamt (Bauzeit 5 Jahre)	30.000.000,00 €
13a	davon Honorare (Planungskosten 28 % von 100) für die Jahre 2024 und 2025	8.400.000,00 €
13b	davon Umbaukosten 2026 - 2028	21.600.000,00 €

Stiftung HGH
Liquiditätsplanung
2022 - 2030
9 Mio. Kreditbedarf

Stand 16.02.2023

	Annahmen	
1	Bauzeit 3 Jahre	
2	Planphase 2 Jahre	
3	Investitionsvolumen	30.000.000 €
4	Finanzierung	
4a	Liquide Mittel / Stiftungskapital zur Zeit festgelegt zu 0,0 % bis 01.02.2024	6.000.000 €
4b	Spenden / Zuschüsse (Annahme 20 % des Investitionsvolumen)	15.000.000 €
4c	Kredite	9.000.000 €
8	Laufzeit der Abschreibung - 40 Jahre	
9	Jährliche Abschreibung	750.000 €
10	Annahme der Tilgung - 2 %	180.000 €
11	Zinsen - 4 %	360.000 €
12	Mieteinnahmen ab 2029	
12a	Jährliche Abschreibung	750.000 €
12b	Zinsen - 4 %	360.000 €
12c	Eigenkapitalverzinsung 4 %	240.000 €
12d	Mietbestandteile - Versicherung 8.000,00 € - Haftpflicht Schadenausgleich 1.000,00 € - Instandhaltungskostenpauschale 150.000,00 € - Grundsteuer / Straßenreinigung / NWG 12.000,00 € - Betriebskosten 40.000,00 € - Verwaltungskostenersatz 60.000,00 €	271.000 €
12e	**Miete gesamt**	**1.621.000 €**
13	Investitionskosten gesamt (Bauzeit 5 Jahre)	30.000.000,00 €
13a	davon Honorare (Planungskosten 28 % von 100) für die Jahre 2024 und 2025	8.400.000,00 €
13b	davon Umbaukosten 2026 - 2028	21.600.000,00 €

Annahme I+I:

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze		
refinanzierbare Miete	361.273	281.511	187.674	13,39	IST

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	485.654	378.432	252.288	18

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	512.635	399.456	266.304	19

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	539.616	420.480	280.320	20

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	566.597	441.504	294.336	21

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	593.578	462.528	308.352	22

Erläuterung: Es wird immer von einer 96% Auslastung ausgegangen.

► Nr. VO/2022/11695
öffentlich

Lübeck, 22.11.2022

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Schließung Alten- und Pflegeheim im Heiligen-Geist-Hospital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.11.2022	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
Am 1.November 2022 kommunizierte die Verwaltung während des zeitgleich laufenden Sozialausschusses im vierten Absatz einer Pressemeldung zur Neuausrichtung der städtischen SeniorInnenEinrichtungen (SIE):

„Die Entscheidung, das Heilgen-Geist-Hospital zukünftig einer anderen Nutzung zuzuführen, haben wir nach intensiver Abwägung innerhalb der Verwaltung getroffen."

Hierzu möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten.

1. Auf welcher Faktenbasis erfolgte dieser Vorschlag an die Bürgerschaft?

   a. Lassen sich im Heiligen-Geist-Hospital (HGH) grundsätzlich die aktuellen Mindestvoraussetzungen für den Betrieb eines Alten- und Pflegeheims (APH) erfüllen?

      i) Wenn nein, in welchen Punkten nicht und warum nicht?
      ii) Wenn ja, wie viele Plätze können dort dauerhaft unter Berücksichtigung dieser Mindestvoraussetzungen angeboten werden?

   a. Welche Investitionen sind im HGH für einen dauerhaften Weiterbetrieb eines APH notwendig? Bitte einzeln aufschlüsseln nach Brandschutz, Sanitär, Haustechnik, energetische Sanierung, bauliche Anpassungen und ggf. anderen Bereichen.

   a. Welche Kosten entstehen in einem APH nach Sanierung im HGH ggü.

      i) den heutigen Kosten im HGH?
      ii) den heutigen Kosten in den anderen Häusern der SIE?
      ii) den in den Neubauten der SIE geplanten Kosten (bitte für diese Vergleichsrechnung heute realistische Baukosten von 180.000 € pro Platz ansetzen)?

      Bitte jeweils je Platz und Monat angeben und, wenn möglich, die Gründe der

Differenzen getrennt ausweisen.

a. Welche Investitionen sind für eine Nutzung des HGH notwendig als Verwaltungsstandort/Bürogebäude?

   Bitte einzeln aufschlüsseln nach Brandschutz, Elektrik, Heizung, Wasser/Sanitär, energetische Sanierung, bauliche Anpassungen, Inneneinrichtung und ggf. anderen Bereichen. Falls bereits Kalkulationen für andere Nutzungsarten des HGH vorliegen, bitte diese auch jeweils einzeln angeben.

a. Welche Leerstandsdauer erwartet die Verwaltung bis nach vorgeschlagener Schließung des HGH im Sept. 2023 Umbau und Sanierung für eine Umnutzung beginnen kann?

2. Welche rechtlichen Einschränkungen und Risiken bestehen bei Umsetzung des Verwaltungsvorschlages bzgl. der Umnutzung des HGH aufgrund des Stiftungszweckes der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital?

3. Hat der Bürgermeister bereits Anfang Juni 2022 entschieden, die Planungen (inkl. Kostenkalkulation) für einen dauerhaften Weiterbetrieb des APH im HGH zu stoppen?

   a. Wenn nein, wann wurden die Planungen gestoppt?

   a. Wann wurde die Bürgerschaft und ihre Gremien darüber informiert? Wenn nicht, warum nicht?

4. Auf Anfrage im Hauptausschuss nach einem Sachstand zum Brandschutz im HGH antwortete der Bürgermeister Ende September 2022 schriftlich:

   “Momentan erfolgt die Erarbeitung einer Kostenzusammenstellung im Sinne einer Machbarkeitsstudie. In enger Absprache mit der Bauaufsicht und der Feuerwehr wird parallel ein Interimskonzept erarbeitet, welches den sicheren Weiterbetrieb bis zu einer ggf. möglichen Umsetzung von Maßnahmen sicherstellt.”

   Welche Kosten wurden noch nach Ende September 2022 für die Umsetzung der Brandschutzmaßnahmen (und parallel zur Erarbeitung eines Interimkonzeptes) zusammengestellt? Bitte einzeln aufführen.

5. In der Vorlage zur Strategischen Neuausrichtung der städtischen SeniorInnenEinrichtungen (VO/2022/11544) heisst es:

   “Es ist vorgesehen, keine neuen Bewohner:innen am Standort HGH aufzunehmen.”

   a. Gilt dieser Aufnahmestopp bereits? Wenn ja,

      i) seit wann?
      ii) wann wurde dies der Bürgerschaft und ihren Gremien mitgeteilt? Wenn nicht, warum nicht?

a. Wann wurde die/der letzte Bewohner*in im HGH aufgenommen?

Der Bürgermeister wird gebeten, diese Fragen bis zur Vorlage des Berichtes über das HGH im Februar 2023 zu beantworten.

Begründung:
Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11695-01
öffentlich

Lübeck, 20.02.2023

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.020 - Fachbereichs-Controlling

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

Antwort auf Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Schließung Alten- und Pflegeheim im Heiligen-Geist-Hospital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth im HA am 22.11.2022:

Am 1.November 2022 kommunizierte die Verwaltung während des zeitgleich laufenden Sozialausschusses im vierten Absatz einer Pressemeldung zur Neuausrichtung der städtischen SeniorInnenEinrichtungen (SIE):

„Die Entscheidung, das Heilgen-Geist-Hospital zukünftig einer anderen Nutzung zuzuführen, haben wir nach intensiver Abwägung innerhalb der Verwaltung getroffen."

Antwort:

1. **Auf welcher Faktenbasis erfolgte dieser Vorschlag an die Bürgerschaft?**

   a) **Lassen sich im Heiligen-Geist-Hospital (HGH) grundsätzlich die aktuellen Mindestvoraussetzungen für den Betrieb eines Alten- und Pflegeheims (APH) erfüllen?**
   Hier wird auf den Bericht VO/2023/11852 verwiesen.

      i) **Wenn nein, in welchen Punkten nicht und warum nicht?**
      Siehe Antwort zu 1a)

      ii) **Wenn ja, wie viele Plätze können dort dauerhaft unter Berücksichtigung dieser Mindestvoraussetzungen angeboten werden?**
      Siehe Antwort zu 1a)

b) Welche Investitionen sind im HGH für einen dauerhaften Weiterbetrieb eines APH notwendig? Bitte einzeln aufschlüsseln nach Brandschutz, Sanitär, Haustechnik, energetische Sanierung, bauliche Anpassungen und ggf. anderen Bereichen.

Es liegt eine grobe Kostenschätzung über 30 Mio. € vor.

KG		netto	brutto
KG 100	nicht berücksichtigt		
KG 200	nicht berücksichtigt		
KG 300	Bauwerk - Prognose	7.385.043,70 €	8.788.202,00 €
KG 400	Technische Anlagen	7.385.043,70 €	8.788.202,00 €
	IB Barkowski (HLS)	3.656.488,24 €	4.351.221,00 €
	IB Hornecker (ELT)	3.189.900,00 €	3.795.981,00 €
	Gebäudefunkanlage	286.554,62 €	341.000,00 €
	Aufzüge	252.100,84 €	300.000,00 €
KG 500	nicht berücksichtigt		
KG 600	nicht berücksichtigt		
Zwischensumme	Baukosten	14.770.087,39 €	17.576.404,00 €
KG 700	Baunebenkosten	4.135.624,47 €	4.921.393,12 €
	(Honorar LP 2-9) Annahme 28%		
Gesamtsumme		**18.905.711,87 €**	**22.497.797,12 €**
Gesamtsumme	**inkl. Kostensteigerung 30%***	**24.577.425,43 €**	**29.247.136,26 €**

* durch Erhöhung Baupreisindex in den kommenden 5 Jahren bis Ausführungsbeginn

Zur Ermittlung konkretisierter Zahlen ist im Rahmen der Planung mindestens die Leistungsphase 2 abzuschließen. Voraussichtlich im Sommer 2023 liegen hierfür die Informationen vor.

c) Welche Kosten entstehen in einem APH nach Sanierung im HGH ggü.

i) den heutigen Kosten im HGH?
Zu verschiedenen Kostenszenarien die Investition betreffend enthalten die Tabellen gemäß Anlagen Mietkosten aus Sicht des Vermieters und refinanzierbare Mietkosten aus Sicht des heutigen Nutzers.

ii) den heutigen Kosten in den anderen Häusern der SIE?
Die Frage kann so einfach nicht beantwortet werden. Refinanzierbare Mieten werden individuell für jedes einzelne Haus verhandelt und an die Bewohnenden weitergegeben. Abhängig vom jeweiligen Wert für Instandhaltung und Investition (oder Miete) und der Platzzahl ergibt sich der Kostenanteil für die Bewohnenden. Ein direkter Vergleich der SIE Häuser untereinander muss auch die Kostenanteile für den jeweiligen Personalstamm und Nahrungsmitteleinkauf berücksichtigen.

iii) **den in den Neubauten der SIE geplanten Kosten (bitte für diese Vergleichsrechnung heute realistische Baukosten von 180.000 € pro Platz ansetzen)?**
Zurzeit können nur Annahmen über die Höhe der Baukosten getroffen werden. Für die strategische Neuausrichtung der SIE wurden Investitionskosten auf Basis eines verhandelbaren Investitionskostensatzes gerechnet. Dieser Ansatz gibt die maximal verhandelbaren Investitionskosten vor. Soweit die tatsächlichen „Baukosten“ höher sind als der verhandelbare Wert wird die Immobilie unrentabel. Zum Vergleich wurden bei der strategischen Neuausrichtung reale Vorhaben und zusätzlich Planannahmen als „Gegenprobe“ gerechnet. Abhängig von der realisierten Platzzahl, die wiederum vom Zuschnitt des Grundstücks anhängig ist, wurde der verhandlungsfähige Maximalbetrag eingehalten. Die SIE wird keine Planung realisieren, die erkennbar unrentabel ist.

Bitte jeweils je Platz und Monat angeben und, wenn möglich, die Gründe der Differenzen getrennt ausweisen.
Jedes Pflegegebäude ist abhängig von Platzzahl und Miet- oder Investitionskosten differenziert zu betrachten.

iv) **Welche Investitionen sind für eine Nutzung des HGH notwendig als Verwaltungsstandort/Bürogebäude?**
Da dafür kein Planungsauftrag vorliegt, können keine Angaben gemacht werden.

Bitte einzeln aufschlüsseln nach Brandschutz, Elektrik, Heizung, Wasser/ Sanitär, energetische Sanierung, bauliche Anpassungen, Inneneinrichtung und ggf. anderen Bereichen. Falls bereits Kalkulationen für andere Nutzungsarten des HGH vorliegen, bitte diese auch jeweils einzeln angeben.

Entfällt

v) **Welche Leerstandsdauer erwartet die Verwaltung bis nach vorgeschlagener Schließung des HGH im Sept. 2023 Umbau und Sanierung für eine Umnutzung beginnen kann?**
Unabhängig von der künftigen Nutzung ist von einer mehrjährigen Sanierungs- bzw. Umbauphase auszugehen.

2. **Welche rechtlichen Einschränkungen und Risiken bestehen bei Umsetzung des Verwaltungsvorschlages bzgl. der Umnutzung des HGH aufgrund des Stiftungszweckes der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital?**

Ein konkretisierter Nachnutzungsvorschlag der Verwaltung liegt hier noch nicht vor. Hier sei auf den oben angeführten Bericht zu 1a) verwiesen.
Unabhängig von der Nutzung darf die Gemeinnützigkeit der Stiftung nicht gefährdet werden. Die Zustimmung der Stiftungsaufsicht des LandesSH sowie des Finanzamtes ist in jedem Fall Voraussetzung.

3. **Hat der Bürgermeister bereits Anfang Juni 2022 entschieden, die Planungen (inkl. Kostenkalkulation) für einen dauerhaften Weiterbetrieb des APH im HGH zu stoppen?**

   Durch die grobe Kostenschätzung und damit der Auswirkungen auf die SIE in Verbindung mit der drohenden Nutzungsuntersagung durch die Bauordnung wurde das Vorhaben in die Prüfung der weiteren Verfahrensschritte gegeben. Es wurde hier naturgemäß die Notwendigkeit gesehen, die Gremien über diese wichtige Angelegenheit nach Aufbereitung des Sachverhalts zu unterrichten. Unabhängig davon wurden die Planungen fortgesetzt.

   a) **Wenn nein, wann wurden die Planungen gestoppt?**

      Siehe Antwort zu 3)

   b) **Wann wurde die Bürgerschaft und ihre Gremien darüber informiert? Wenn nicht, warum nicht?**

      Sondersitzung des Ausschusses für Soziales 17.11.2022
      Hauptausschuss am 22.11.2022
      Bürgerschaft am 24.11.2022 durch Vorlage VO/2022/11544

4. **Auf Anfrage im Hauptausschuss nach einem Sachstand zum Brandschutz im HGH antwortete der Bürgermeister Ende September 2022 schriftlich:**

   “Momentan erfolgt die Erarbeitung einer Kostenzusammenstellung im Sinne einer Machbarkeitsstudie. In enger Absprache mit der Bauaufsicht und der Feuerwehr wird parallel ein Interimskonzept erarbeitet, welches den sichere Weiterbetrieb bis zu einer ggf. möglichen Umsetzung von Maßnahmen sicherstellt.”

   Welche Kosten wurden noch nach Ende September 2022 für die Umsetzung der Brandschutzmaßnahmen (und parallel zur Erarbeitung eines Interimkonzeptes) zusammengestellt? Bitte einzeln aufführen.

   Das Interimskonzept wurde erforderlich, um überhaupt eine sofortige Nutzungsuntersagung abzuwenden (hier sei verwiesen auf den oben genannten Bericht). Im Rahmen des Interimskonzeptes wurden Maßnahmen ergriffen (u. a. Brandwachen), um den Weiterbetrieb bis zum 30.09.2023 sicher zu stellen. Gleichzeitig erfolgt die weitere Bearbeitung der Planungen für die Gesamtmaßnahme der Sanierung.

5. **In der Vorlage zur Strategischen Neuausrichtung der städtischen SeniorInnenEinrichtungen (VO/2022/11544) heißt es:**
   „Es ist vorgesehen, keine neuen Bewohner:innen am Standort HGH aufzunehmen.”

a) Gilt dieser Aufnahmestopp bereits? Wenn ja,

i) seit wann?
Seit dem 06.04.2022 und nach Bestätigung durch die Verwaltungsleitung seit dem 10.06.2022

ii) wann wurde dies der Bürgerschaft und ihren Gremien mitgeteilt? Wenn nicht, warum nicht?

Sondersitzung des Ausschusses für Soziales 17.11.2022
Hauptausschuss am 22.11.2022
Bürgerschaft am 24.11.2022 durch die Vorlage VO/2022/11544

iii) Wann wurde die/der letzte Bewohner*in im HGH aufgenommen?
Am 10.03.2022

Anlagen:
Anlage 1 - Antwort der Stiftungsverwaltung
Anlage 2 - Antwort der SIE

Senatorin Pia Steinrücke

Stiftung HGH
Investitionsübersicht

Investitionskosten		30.000.000 €	30.000.000 €	30.000.000 €	30.000.000 €	30.000.000 €
	Kreditbedarf	30.000.000 €	25.000.000 €	20.000.000 €	18.000.000 €	9.000.000 €
Investitionsvolumen (77 Plätze)						
Eigenkapital Stiftung HGH		0 €	5.000.000 €	5.000.000 €	6.000.000 €	6.000.000 €
Zuschüsse durch Dritte		0 €	0 €	5.000.000 €	6.000.000 €	15.000.000 €
Kapitaldienst	Zins	1.200.000 €	1.000.000 €	800.000 €	720.000 €	360.000 €
	Tilgung	600.000 €	500.000 €	400.000 €	360.000 €	180.000 €
rechnerische Miete nach Investition		2.221.000 €	2.221.000 €	2.021.000 €	1.981.000 €	1.621.000 €
nachrichtlich heutige Miete Mietvorausberechnung 2023		620.000 €	620.000 €	620.000 €	620.000 €	620.000 €
Differenz bei Umsetzung Sanierung		1.601.000 €	1.601.000 €	1.401.000 €	1.361.000 €	1.001.000 €

Antwort der SIE

Annahme I+I:

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze		
refinanzierbare Miete	361.273	281.511	187.674	13,39	IST

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	485.654	378.432	252.288	18

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	512.635	399.456	266.304	19

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	539.616	420.480	280.320	20

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	566.597	441.504	294.336	21

	77 Plätze	60 Plätze	40 Plätze	
refinanzierbare Miete	593.578	462.528	308.352	22

Erläuterung: Es wird immer von einer 96% Auslastung ausgegangen.

► Nr. VO/2023/11955
öffentlich

Lübeck, 21.02.2023

Anfrage

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

Anfrage des stellv. AM Thorsten Fürter (FDP) zur Nutzung von Social Media Kanälen für Öffentlichkeitsarbeit der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Vorbemerkung

In ihrer Sitzung am 20. Mai 2021 hat die Bürgerschaft einstimmig folgenden Beschluss getroffen:

"Der Bürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie Social-Media-Kanäle für die kommunale Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können. Bei der Prüfung ist auf die Expertise anderer öffentlicher Stellen in Schleswig-Holstein, die über entsprechende Erfahrungen verfügen, zurückzugreifen (etwa die Landeshauptstadt Kiel, die Universität zu Lübeck oder die Polizei Lübeck und Ostholstein)."

In einem Kommentar auf seinem privaten Social Media Kanal hat der Bürgermeister auf den Vorhalt des Unterzeichners, dass der Prüfauftrag der Bürgerschaft bisher nicht erledigt sei, geantwortet: "@thorstenfuerter es ist zwei Mal berichtet worden. Nur das Ergebnis gefällt dir nicht. (...)".

Eine Recherche nach Berichten des Bürgermeisters zur Erledigung des Prüfauftrags (VO/2021/09888) blieb ohne Ergebnis.

Hierzu bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1) Welche Berichte hat der Bürgermeister unter Bezugnahme auf den am 20. Mai 2021 beschlossenen Prüfauftrag vorgelegt?

2) Wenn der Prüfauftrag noch nicht erledigt ist: Wann ist mit dem Ergebnis der Prüfung zu rechnen?

3) Hält der Bürgermeister angesichts der anstehenden Kommunalwahl und seiner Rolle als Wahlleiter an der bisherigen Praxis fest, auf seinen privat betriebenen Social-Media-Kanälen bei Facebook, Instagram und LinkedIn sowohl kommunale Information als auch Parteienwerbung zu präsentieren?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2023/11850**
öffentlich

Lübeck, 30.01.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.103 - Digitalisierung, Organisation und Strategie

Bearbeitung: Alexander Kraake (E-Mail: alexander.kraake@luebeck.de Telefon: 122 - 1526)

Jahresbericht des Beirats Lübeck Digital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Anlass:
Wie in der Vorlage VO/2021/09831 beschlossen, berichtet der Bereich 1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie über die Aktivitäten des Beirat Lübeck Digital im Jahr 2022.

Bericht:
Die aktive Beteiligung aller Akteure ist Grundlage des Lübecker Rahmenkonzeptes zur Digitalen Strategie. Die Menschen, die in der intelligent vernetzten Stadt leben, sollen alle Planungen und Entscheidungen auf dem Weg zu einer Smart City nachvollziehen und beeinflussen können. Die Gründung des Beirates Lübeck Digital, den die Hansestadt Lübeck nach Beschluss der Bürgerschaft vom 25. November 2021 eingerichtet hat, ist dabei ein wichtiger Schritt. In diesem Beirat ist ein Querschnitt der gesellschaftlichen Gruppen vertreten, die von der Entwicklung der Hansestadt Lübeck zu einer Smart City betroffen sind und diese begleiten möchten.

Der Beirat Lübeck Digital berichtet über die Beratungsergebnisse und die diskutierten Inhalte laufend öffentlich unter www.luebeck.de/digital. Zusätzlich werden mittels eines Jahresberichtes die Bürgerschaft und die Ausschüsse informiert.

Anlagen:
1. Jahresbericht Beirat Lübeck Digital 2022

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK



Beirat Lübeck Digital

Jahresbericht 2022

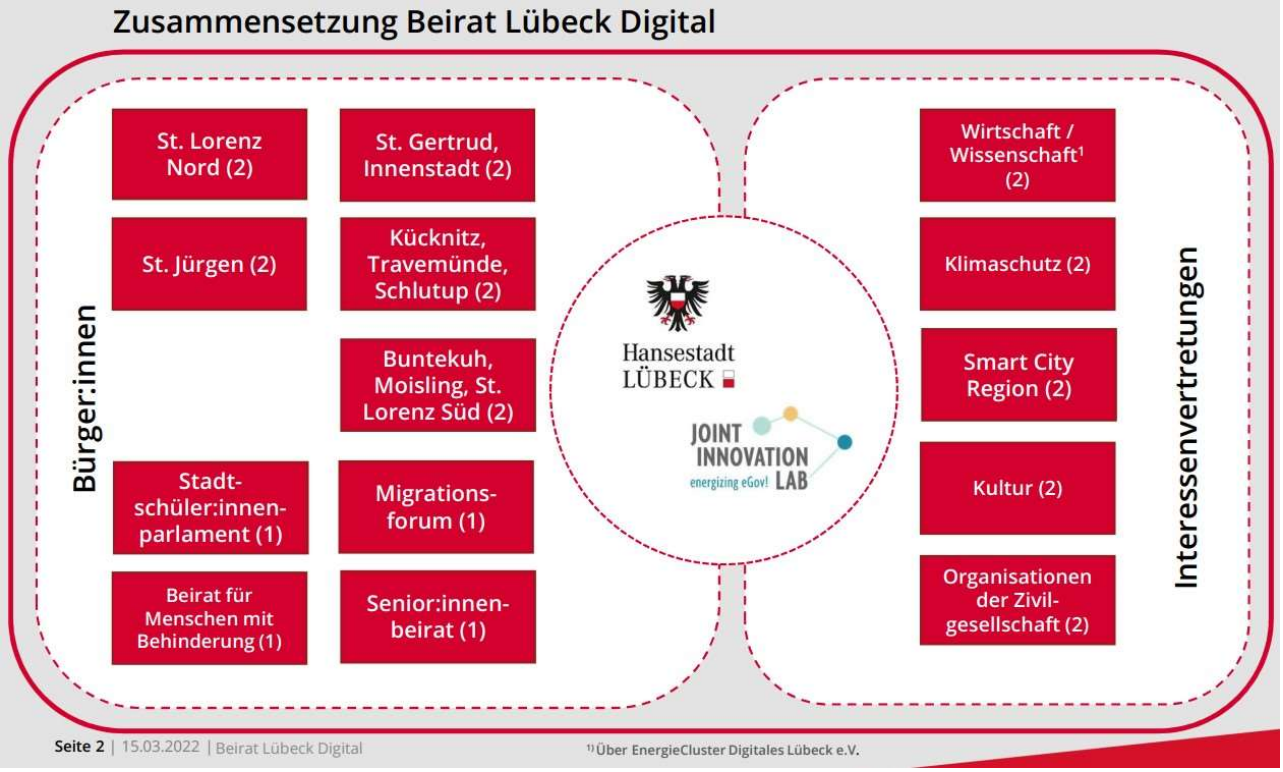
Gremium für die Beteiligung an der Smart City Region Lübeck

Die aktive Beteiligung aller Akteure ist Grundlage des Lübecker Rahmenkonzeptes zur Digitalen Strategie. Die Menschen, die in der intelligent vernetzten Stadt leben, sollen alle Planungen und Entscheidungen auf dem Weg zu einer Smart City nachvollziehen und beeinflussen können. Die Gründung des Beirates Lübeck Digital, den die Hansestadt Lübeck nach Beschluss der Bürgerschaft vom 25. November 2021 eingerichtet hat, ist dabei ein wichtiger Schritt. In diesem Beirat ist ein Querschnitt der gesellschaftlichen Gruppen vertreten, die von der Entwicklung der Hansestadt Lübeck zu einer Smart City betroffen sind und diese begleiten möchten.

Auslosung und Zusammensetzung

Am 10. März 2022 wurden die 24 Mitglieder durch Bürgermeister Jan Lindenau, Elke Sasse, Gleichstellungsbeauftragte der Hansestadt Lübeck, sowie Dr. Stefan Ivens, Chief Digital Officer der Hansestadt Lübeck, für das neue Gremium ausgelost. Insgesamt hatten 241 Personen ihr Interesse bekundet und wollten Mitglied im Beirat Lübeck Digital werden.

Zehn Sitze des Beirates wurden zufällig, aber geschlechterparitätisch, per Losverfahren an Lübecker Bürger:innen vergeben. Zudem wurde je eine Person als Vertretung aus dem Seniorenbeirat, dem Stadtschüler:innenparlament, dem Migrationsforum und dem Beirat für Menschen mit Behinderung entsendet. Wissenschaft und Wirtschaft werden über das EnergieCluster Digitales Lübeck vertreten, außerdem Klimaschutz, Kultur und Organisationen der Zivilgesellschaft mit je zwei Sitzen. Zwei Mitglieder aus umliegenden Kommunen bringen Meinungen und Ideen aus der Smart City Region Lübeck ein.



Der Beirat hat für Verwaltung und Politik eine beratende Funktion. Digitale Projekte sollen zukünftig schon in der Planungsphase dort eingebracht und diskutiert werden. Die Mitglieder bewerten die Chancen und Risiken der geplanten Vorhaben aus unterschiedlichen Blickwinkeln oder bringen Projektideen ein. Auf diese Weise helfen sie Politik und Verwaltung, die digitale Entwicklung der Hansestadt Lübeck an den Bedürfnissen der Menschen auszurichten.



1. Konstituierende Sitzung

Am 16. Juni fand die erste konstituierende Sitzung des Beirats Lübeck Digital statt. Bürgermeister Jan Lindenau begrüßte die Mitglieder in der Großen Börse im Lübecker Rathaus und bedankte sich für das Engagement. Chief Digital Officer Dr. Stefan Ivens führte in die Digitale Strategie der Hansestadt Lübeck ein. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde wurden die Aufgaben und Ziele des Gremiums vorgestellt und diskutiert. Im Anschluss wurde das Konzept der Smart City Region Lübeck präsentiert und Eckpunkte für gute Beteiligung vorgestellt. Die Mitglieder diskutierten intensiv darüber und brachten ihre eigenen Ideen und Gedanken ein.

2. Sitzung

Die zweite Sitzung des Beirats Lübeck Digital am 8. September fand wieder in der Großen Börse im Rathaus statt. Um die Zusammenarbeit zu vereinfachen, wurden zunächst zwei Online-Werkzeuge vorgestellt: die NextCloud und das Conceptboard. Diese Werkzeuge sind ein erster Schritt. Die Mitglieder wurden dazu aufgerufen, weitere „Tools“ vorzuschlagen.

Die Fragen und Vorschläge aus der ersten Sitzung wurden fünf Bereichen (Verwaltungsleistungen, Kultur, Vernetzung des Ehrenamtes, Mobilität und Nachhaltigkeit) zugeordnet und in kurzen

Blitzlichtern vorgestellt, was dazu in Lübeck bereits geplant und umgesetzt wird. Anschließend konnten die Mitglieder sich einem der Themen zuordnen und in Gruppen diskutieren. Die Ergebnisse fließen in die Vorbereitung der nächsten Sitzungen ein und werden dort aufgegriffen, diskutiert und weiterentwickelt.

Anschließend wurden zunächst die Definition (Smart City als Sammelbegriff für ein gesamtheitliches Entwicklungskonzept), die Ziele (Steigerung der Lebensqualität, Nachhaltiger Einsatz von Ressourcen, intelligente Vernetzung, Modernisierung der Verwaltung, Stärkung des Wirtschaftsstandorts), die Zielgruppe (Stadtgesellschaft) sowie die Bedürfnisfelder (mobil sein, arbeiten, Wohnen, Freizeit gestalten, gesund sein) der Smart City Region Lübeck vorgestellt. Letztere spiegeln sich in den Themenfeldern der Digitalen Strategie (Intelligente Mobilität, Smarte Wirtschaft, Wohnen & Gebäude, Freizeit & Kultur, Gesundheit & Soziales) wider. In Kleingruppen wurde anschließend über die Themen Lebensqualität, Smarte Wirtschaft und die Prioritäten für die Erweiterung der Smart City Strategie diskutiert. Die Ergebnisse fließen in die Weiterentwicklung des Modellprojekts Smart City und die Bürger:innenbeteiligung ein.

Zudem wurden die „Eckpunkte für gute und inklusive Beteiligung in Lübeck“ den Mitgliedern übergeben und dazu aufgerufen, Anmerkungen und Kommentare abzugeben. Bis Anfang 2023 sollte der Entwurf im Rahmen von Workshops mit Einwohner:innen, Kommunen und Organisationen weiter diskutiert werden.

3. Sitzung

Die dritte Sitzung des Beirats Lübeck Digital, die am 6. Dezember 2023 im Bürgerschaftssaal im Lübecker Rathaus stattgefunden hat, beschäftigte sich mit dem Schwerpunkt nachhaltige Mobilität. Dazu wurden Expert:innen aus der Stadtverwaltung zu den Themen Verkehrsfluss und Geo-Services, Verkehrsmodell und Radverkehr sowie der TraveKom zur Lübeck-App eingeladen. Die Mitglieder des Beirats konnten sich im Rahmen eines World Cafés an Ständen informieren, austauschen und ihre Perspektive einbringen. Anschließend wurden die Ergebnisse der Diskussionen von den Expert:innen vorgestellt. Sie sollen bei zukünftigen Planungen und Konzepten berücksichtigt werden.

Danach präsentierte Sabrina Eßer, Smart City Managerin der Hansestadt, die erste Fortschreibung der Digitalen Strategie der Hansestadt Lübeck. Sie stellte dabei den Zusammenhang zwischen den Herausforderungen, der Vision, den Maßnahmen und der Kommunikation/Vernetzung her und zeigte Beispiele. Die Mitglieder hatten das Dokument vorab erhalten und konnten dazu Fragen stellen und Anmerkungen aus ihrer Sicht machen.

Zudem stellte Prof. Moreen Heine, Moderatorin von der Universität zu Lübeck, den aktuellen Stand des Beteiligungskonzepts vor und erläuterte den weiteren Prozess zur Finalisierung und Umsetzung. Des Weiteren informierte Alexander Kraake, Changemanager im Bereich Digitalisierung, den Beirat über die vorläufige Planung von Stadtverwaltung und EnergieCluster Digitales Lübeck zum Digitaltag am 16. Juni. Die Mitglieder wurden eingeladen, sich an der Vorbereitung und eventuell mit eigenen Veranstaltungen (z.B. Seminar, Workshop, Tag der offenen Tür, Hackathon) zu beteiligen. Prof. Heine stellte abschließend ein Verbundprojekt der Hansestadt Lübeck, der Universität zu Lübeck und weiterer Partner zum Thema Datensouveränität vor. Der Beirat wurde eingeladen, die bisherigen Ergebnisse zu kommentieren und Teilnehmer:innen für die Evaluation vorzuschlagen.

Die Sitzung des Beirats im Jahr 2023 finden am 9. März, 7. Juni, 6. September und 6. Dezember statt.

Sie finden die Protokolle, Folien und Unterlagen unter **www.luebeck.de/digitalbeirat.**

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
1.103 Bereich Digitalisierung, Organisation und Strategie
Fackenburger Allee 29 | 23554 Lübeck
(0451) 115
cdo@luebeck.de
www.luebeck.de/digital

51 von 373 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11778
öffentlich

Lübeck, 09.01.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Gitte Timmermann (E-Mail: gitte.timmermann@luebeck.de Telefon: 122-4464)

Armuts- und Sozialbericht 2022
Teil 1: Datenanalyse

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.01.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
31.01.2023	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
02.02.2023	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
16.02.2023	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bürgerschaftsbeschluss vom 29.06.2006 zur Fortschreibung des Armuts- und Sozialberichtes

Die Stellungnahmen vom Frauenbüro, der Stabsstelle Integration und vom Gesundheitsamt sind im Anhang beigefügt.

Der Beirat für Menschen mit Behinderung sowie der Beirat für Seniorinnen und Senioren hat keine Stellungnahme übersandt.

Bericht:
Siehe Anlage

Anlagen:
Armuts- und Sozialbericht 2022; Teil 1 Datenanalyse

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK



Armuts- und Sozialbericht 2022

Teil 1: Datenanalyse

Hansestadt Lübeck
Wirtschaft und Soziales
Bereich Soziale Sicherung
Kronsforder Allee 2-6 | 23560 Lübeck
(0451) 115
soziale-sicherung@luebeck.de
www.luebeck.de

IMPRESSUM

Hansestadt Lübeck
Bereich Soziale Sicherung
Kronsforder Allee 2-6
23560 Lübeck

Kernteam:

Dr. Christiane Alvarez Fischer (Bildungsmonitoring)
Sophia Nestler (Kommunale Statistikstelle)
Claudia Schwartz (Soziale Sicherung)
Dr. Gerhard Bender (Soziale Sicherung/Gesundheitsamt)
Thorsten Drescher (Jugendhilfeplanung)
Dirk Schmüser (Soziale Sicherung)
Matthias Wulf (Soziale Sicherung)
Eric Zschech (Sozialplanung)

Begleitgremium:

Frauenbüro
Behindertenbeirat
Senior:innenbeirat
Forum für Migration
Stabsstelle Integration
Fraktionen
Wohlfahrtverbände
Jobcenter
AK-Soziales/Armutskonferenz
FB2-Controlling

Erstellung/Layout:
G. Bender

Druck: Druckhaus Menne

Auflage: 50 gedruckte Exemplare

Internet: www.luebeck.de

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,



nach Jahrzehnten des Wirtschaftswachstums mit stabilen Inflationsraten in einem weitgehend prosperierenden Europa sieht sich die Bevölkerung im Land mit einem drohenden Wohlstandsverlust konfrontiert. Aufgrund einer hohen Inflation und insbesondere aufgrund der steigenden Energiepreise machen sich viele Menschen Sorgen, wie sie mit dem ihnen zur Verfügung stehenden Geld auskommen sollen.

Ausgerechnet eine weitere elementare Krise – der Klimawandel – könnte dazu führen, dass der Winter etwas milder ausfällt und zu geringeren Energieverbräuchen führt. Doch auch bei einem milden Witterungsverlauf dürften die Heizkostenrechnungen in diesem Winter und in den kommenden Jahren deutlich höher ausfallen. Der Staat wird hier mit verschiedensten Maßnahmen eingreifen, ein komplettes Freihalten der Bevölkerung von deutlichen Preissteigerungen wird aber nicht möglich sein.
Erste Entlastungsmaßnahmen, wie z.B. die von der Stadt Lübeck massiv beworbene Wohngeldreform, sind bereits auf den Weg gebracht.

Die hohen Energiepreise belasten jedoch nicht nur die privaten Haushalte, sondern bedrohen auch viele Arbeitsplätze. Generell besteht in Deutschland insbesondere bei den energieintensiven Branchen die Gefahr einer Deindustrialisierung durch die Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland oder durch den kompletten Wegfall.

Hinsichtlich der Energiekrise gilt es, das Land für die Zukunft aufzustellen. Doch die dafür benötigten Arbeitskräfte sind nicht immer vorhanden. Die Zahl der offenen Stellen steigt und der Fachkräftemangel hat inzwischen fast alle Berufsgruppen erreicht. Dies liegt auch am demographischen Wandel, der die Relation von Arbeitenden zu Nichtarbeitenden in Zukunft immer weiter verschieben wird. Deutschland ist daher auf Zuwanderung und Integration von neuen Arbeitskräften und die Qualifizierung von bereits vorhandenen Arbeitskräften angewiesen.

Durch den gesellschaftlichen Wandel, der steigenden Bedeutung von sozialen Medien und einer damit einhergehenden selektiven Informationsgewinnung ist es umso wichtiger, dass politisches Handeln auf Basis von Fakten und verlässlichen Informationen erfolgt. Der vorliegende Bericht, enthält die grundlegende Daten zu den demographischen, sozialen und ökonomischen Entwicklungen in der Hansestadt Lübeck.
Er widmet sich als erster Teil des Gesamtberichtes der Datenanalyse und damit der Beschreibung der grundlegenden Entwicklungen. Der erste analytische Teil ist Grundlage für einen zweiten Teil, der sich mit den kommunalen Handlungsoptionen beschäftigten wird. Diese werden in diversen Workshops zu Beginn des Jahres 2023 unter Beteiligung verschiedener sozialer Akteure und der Wohlfahrtsverbände erarbeitet. Schwerpunktmäßig soll ein Fokus auf Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen gelegt werden.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen bedanken, die zur Erstellung des Armuts- und Sozialberichtes beigetragen haben und auch schon bei jenen, die durch ihre Mitarbeit in den Workshops an der Identifizierung der kommunalen Handlungsbedarfe im Teil 2 des Armuts- und Sozialberichtes mitwirken werden.

Lübeck, im Januar 2023

Pia Steinrücke
Senatorin

Zeichenerklärung Tabellen

-	=	nichts vorhanden
0	=	mehr als nichts, aber weniger als die Hälfte der kleinsten in der Tabelle dargestellten Einheit (abgerundeter Wert)
.	=	Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
...	=	Zahlenangaben lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor
p	=	vorläufige Zahl
r	=	berichtigte Zahl
s	=	geschätzte Zahl
X	=	Tabellenfach gesperrt, da Aussage nicht sinnvoll
/	=	Zahlenwert nicht sicher genug
( )	=	Zahlen haben eingeschränkte Aussagefähigkeit

Hinweis zu den Tabellen:

dar.	=	darunter:	diese Untergruppen bilden zusammen nur einen Teil der Obergruppe
dav.	=	davon:	diese Untergruppen ergeben in der Summe die ganze Obergruppe

Soweit nicht anders vermerkt, beziehen sich alle statistischen Angaben auf das Stadtgebiet bzw. die Bevölkerung der Hansestadt Lübeck, worauf auch die kommunalen Datenquellen hinweisen. Soweit keine kommunalen Quellenangaben genannt sind, ist der abweichende Raumbezug explizit im Titel erwähnt.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort ... **3**

Zeichenerklärung Tabellen ... 4

Inhaltsverzeichnis ... **5**

Tabellenverzeichnis ... 7
Abbildungsverzeichnis ... 8

1 Einleitung ... **9**

1.1 Der sechste Armuts- und Sozialbericht ... 9
1.2 Der Armutsbegriff ... 10

1.2.1 Absolute und relative Armut ... 10
1.2.2 Das Äquivalenzeinkommen ... 10
1.2.3 Die Mindestsicherungsquote ... 13

2 Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Krieges ... **16**

2.1 Die Corona-Pandemie ... 16
2.2 Der Ukraine-Krieg und die Energiekrise ... 19

3 Demographische Rahmenbedingungen ... **24**

3.1 Bevölkerungsentwicklung ... 24
3.2 Altersstruktur ... 27
3.3 Privathaushalte ... 29
3.4 Migrationshintergrund ... 31

4 Arbeitsmarkt und Beschäftigung ... **32**

4.1 Erwerbstätigkeit ... 32
4.2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ... 33
4.3 Vollzeit/Teilzeit ... 34
4.4 Geringfügig entlohnt Beschäftigte – die Minijobs ... 35
4.5 Der neue Mindestlohn ... 36
4.6 Unterbeschäftigung ... 37
4.7 Kurzarbeit ... 38
4.8 Arbeitslosigkeit (ALG I) ... 39

5 Grundsicherung nach SGB II ... **40**

5.1 Arbeitslosengeld II ... 40
5.2 Personen in Bedarfsgemeinschaften ... 41

6 Soziale Sicherung ... **43**

6.1 Leistungsarten ... 43
6.2 Hilfe zum Lebensunterhalt ... 43
6.3 Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung ... 44
6.4 Hilfe in besonderen Lebenslagen ... 46
6.5 Eingliederungshilfen für behinderte Menschen (SGB IX) ... 47
6.6 Asyl ... 48

7 Wohnen ... **49**

7.1 Wohnungsmarkt ... 49
7.2 Wohnungsbestand und Wohnungsbau ... 50
7.3 Wohngeld ... 52
7.4 Öffentlich geförderter Wohnungsbau ... 53
7.5 Wohnungslosigkeit ... 54

8 Die Wohnquartiere und die sozialräumliche Perspektive 57

8.1 Kleinräumige Gebietsgliederungen 57
8.2 Sozialraum und Sozialraumanalyse 58
8.3 Gebietsbezogene Handlungsstrategien zur Quartiersentwicklung 60
8.4 Das Gebietsgliederungssystem der Hansestadt Lübeck 61
8.5 Die Mindestsicherungsquote nach Sozialbezirken 62

9 Schwerpunktthema I: Kinder und Jugendliche 65

9.1 Bildung 65
9.2 Die kommunale Bildungs- und Jugendhilfelandschaft der Hansestadt Lübeck 66

9.2.1 Informationen für Familien 66
9.2.2 Angebote für Familien mit Kleinkindern oder Kindern im Vorschulalter 67
9.2.3 Angebote für Kinder und Jugendliche im Schulalter 69
9.2.4 Angebote für Erwachsene 73
9.2.5 Altersgruppenübergreifende Beratung, Unterstützung und Hilfe 74

9.3 Gesundheit von Kindern und Jugendlichen 76

10 Schwerpunktthema II: Ältere 77

10.1 Gesundheit 77

10.1.1 Lebenserwartung und Mortalität 77
10.1.2 Krankheiten im Alter 77

10.2 Pflegerische Versorgung 80

10.2.1 Pflegebedürftigkeit 80
10.2.2 Pflege durch Angehörige 81
10.2.3 Ambulante Pflegedienste 82
10.2.4 Teilstationäre Pflege 83
10.2.5 Stationäre Pflegeeinrichtungen 84
10.2.6 Hilfe zur Pflege 87
10.2.7 Beschäftigte in der Pflege 88
10.2.8 Kultursensible Pflege 89

10.3 Unterstützende Angebote im Alter 90

10.3.1 Wohnen im Alter 90
10.3.2 Wohnen mit Service 90
10.3.3 Hilfen im Alltag 91
10.3.4 Beratungsstellen 92

10.4 Armut im Alter 94
10.5 Bildung und Teilhabe im Alter 94

11 Anhang 95

11.1 Literaturverzeichnis 95
11.2 Stellungnahmen 97

Tabellenverzeichnis

Tab: 1.1: Armuts- und Sozialberichte der Hansestadt Lübeck seit 1991 ... 9
Tab. 1.2: Äquivalenzeinkommen für Alleinlebende für ausgewählte Gebietseinheiten 2019 ... 11
Tab. 1.3: Mindestsicherungsleistungen nach Art der Sozialleistung in der Hansestadt Lübeck 2010, 2015 und 2019 ... 14
Tab. 1.4: Mindestsicherungsquoten in den Landkreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins 2019 ... 14
Tab. 1.5: Mindestsicherungsquoten nach Altersgruppen in der Hansestadt Lübeck 2017 ... 15
Tab. 1.6: Mindestsicherungsleistungen in der Hansestadt Lübeck nach Datenquelle und Leistungsart 2020 ... 15
Tab. 2.1: Zuzüge nach Lübeck mit Bezugsland Ukraine nach Altersgruppen vom 1.1.2022 – 14.06.2022 ... 20
Tab. 3.1: Bevölkerungsbewegung 2000 bis 2020 und Prognose 2040 ... 26
Tab. 3.2: Einw. nach Altersgruppen 1980, 2000 und 2020 ... 27
Tab. 3.3: Bevölkerung nach Altersgruppen 2020 und Prognose bis 2040 ... 28
Tab. 3.4: Einw. mit Migrationshintergrund 2007 – 2022 ... 31
Tab. 3.5: Einwohner:innen nach Migrationshintergrund mit Bezugsland am 30.09.2022 ... 31
Tab. 4.1: Erwerbstätige am Arbeitsort Lübeck nach Wirtschaftsbereichen 2020 ... 32
Tab. 4.2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Lübeck 2010 – 2021 ... 33
Tab. 4.3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Lübeck 2014 und 2020 nach Sektoren ... 34
Tab. 4.4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Lübeck am 30.06. 2020 nach Berufsabschlüssen ... 34
Tab. 4.5: Minijobs und weitere Arbeitsverhältnisse in der Hansestadt Lübeck 2010, 2015 und 2021 ... 35
Tab. 4.6: Ausschließlich geringfügig Beschäftigte am 30.06.2021 nach Geschlecht, Alter und Staatsangehörigkeit ... 35
Tab. 4.7: Ausschl. geringfügig Beschäftigte am 30.06.2019 und 30.06.2021 nach Geschlecht, Alter und Staatsangehörigkeit ... 35
Tab. 4.8. Komponenten der Unterbeschäftigung in der Hansestadt Lübeck im Mai 2022 ... 37
Tab: 4.9: Entwicklung der Arbeitslosigkeit in der Hansestadt Lübeck im Verlauf der Corona-Pandemie 2019 – 2022 ... 39
Tab. 5.1: Arbeitslose erwerbsfähige Leistungsempfänger:innen und Personen in Bedarfsgemeinschaften 2019 und 2022 ... 41
Tab. 5.2: Personen in Bedarfsgemeinschaften in der Hansestadt Lübeck am 31.03.2022 ... 42
Tab. 5.3: Bedarfsgemeinschaften nach Stadteilen am 31.03.2022 ... 42
Tab. 6.1: Empf. von Leistungen in besonderen Lebenslagen in der Hansestadt Lübeck 2006 – 2018 ... 46
Tab. 6.2: Asylleistungsempfänger:innen nach Herkunftsland und Geschlecht am 31.03.2022 ... 48
Tab. 7.1: Mietspiegeltabelle zum 01.05.2021 ... 49
Tab. 7.2: Wohnungen nach Art der Wohnnutzung 2011 ... 50
Tab. 7.3: Wohnungen in der Hansestadt Lübeck nach Zahl der Räume 1990 und 2021 ... 51
Tab. 7.4: Haushalte von Wohngeldbezieher:innen nach Haushaltsgröße am 31.12.2020 ... 52
Tab. 7.5: Haushalte von Wohngeldempfänger:innen nach sozialer ... 53
Tab. 7.6: Wohnungslose und von Wohnungslosigkeit bedrohte Haushalte 2019 – 2021 ... 55
Tab. 7.7: Untergebrachte wohnungslose Personen nach Landkreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein ... 56
Tab. 8.1: Empfängerinnen und Empfänger von Sozialleistungen zur laufenden Lebensführung ... 63
Tab. 8.2: Unter 18-Jährige nach Art der Sozialleistung 2021 ... 64
Tab. 8.3: Mindestsicherungsquote für ausgewählte Altersgruppen nach Sozialräumen 2021 ... 64
Tab. 10.1: Pflegebedürftigkeit nach Altersgruppen in der Hansestadt Lübeck 2019 ... 80
Tab. 10.2: Pflegebedürftige nach Altersgruppen und Geschlecht in der Hansestadt Lübeck 2019 ... 80
Tab. 10.3: Pflegebedürftige nach Art der Pflegeleistung in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019 ... 81
Tab. 10.4: Ambulante Pflegedienste nach Stadtteilen am 30.06.2022 ... 83
Tab. 10.5: Stationäre Pflegeeinrichtungen nach Trägerschaft 2018 und 2021 ... 84
Tab. 10.6: Stationäre Pflegeeinrichtungen nach der Größe 2018 und 2021 ... 85
Tab. 10.7: Vollstationäre Pflegeplatzversorgung der über 75-Jährigen nach Stadtteilen 2021 ... 85
Tab. 10.8: Durchschnittliche Pflegeheimkosten und Preisspannen – Stand 30.06.2022 ... 86
Tab. 10.9: Durchschnittliche Pflegeheimkosten und Preisspannen – Stand 30.06.2019 ... 86
Tab. 10.10: Empfänger:innen von Hilfe in besonderen Lebenslagen in der Hansestadt Lübeck 2006 – 2017 ... 87
Tab. 10.11: Personal in der Pflege in der Hansestadt Lübeck 2003 – 2019 ... 88
Tab. 10.12: Einw. nach Altersgruppen, Staatsangehörigkeit und Migrationshintergrund am 30.09.2022 ... 89
Tab. 10.13: Wohnen mit Service/Betreutes Wohnen nach Stadtteilen am 30.06.2022 ... 90
Tab. 10.14: Wohnen mit Service/Betreutes Wohnen nach Anbietern ... 91

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1: Ausgewählte Armutsgefährdungsquoten für Deutschland 2019 11
Abb. 1.2: Armutsgefährdungsquote und Mindestsicherungsquote in Schleswig-Holstein 2006 – 2019 13
Abb. 1.3: Mindestsicherungsquote in der Hansestadt Lübeck nach unterschiedlichen Datenquellen 15
Abb. 2.1 Bruttoinlandsprodukt in Deutschland 2001 – 2021, preisbereinigt 16
Abb. 2.2: Veränderung des Bruttoinlandsprodukts 2001 – 2021 gegenüber dem Vorjahr in Prozent preisbereinigt 16
Abb. 2.3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bundesgebiet 2016 – 2021 16
Abb. 2.4: Kurzarbeit im Bundesgebiet 2020 – 2022 17
Abb. 2.5: Mögliche gesundheitliche Folgen des Corona-Lockdowns 18
Abb. 2.6: Monatliche Inflationsrate in Deutschland 2020 –2022 20
Abb. 3.1: Geburten und Sterbefälle 1952 – 2021 24
Abb. 3.2: Natürlicher Saldo und Wanderungssaldo 1970 – 2021 25
Abb. 3.3: Bevölkerungsprognose bis 2040 26
Abb. 3.4: Personen im erwerbsfähigem Alter (hier 18 – 64 Jahre) 1980 – 2020 27
Abb. 3.5: Altersstruktur 2019 28
Abb. 3.6: Einw. nach Haushaltstypen am 30.09.2021 29
Abb. 3.7: Alterspyramide Haushaltstypen in der Hansestadt Lübeck am 30.09.2021 30
Abb. 4.1: Erwerbstätige am Arbeitsort Lübeck 2000 – 2020 32
Abb. 4.2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort Lübeck 2008 – 2021 33
Abb. 4.3: Sozialversicherungspflichtige Voll- und Teilzeitbeschäftigte am Arbeitsort Lübeck 2008 – 2020 34
Abb. 4.4: Entwicklung des Mindestlohns in Deutschland 36
Abb. 4.5: Unterbeschäftigung in der Hansestadt Lübeck 2009 – 2021 37
Abb. 4.6: Unterbeschäftigungsquoten in der Hansestadt Lübeck 2009 – 2021 37
Abb. 4.7: Konjunkturelle Kurzarbeit (nach § 96 SGB III) in der Hansestadt Lübeck November 2019 – März 2022 38
Abb. 4.8: Arbeitslose nach ALG I nach Monaten in der Hansestadt Lübeck 2015 – 2021 39
Abb. 5.1: Leistungsempfänger:innen von ALG I und ALG II in der Hansestadt Lübeck 2005 – 2021 40
Abb. 5.2: Arbeitslose Erwerbsfähige nach SGB II in der Hansestadt Lübeck nach Monaten 2015 - 2022 40
Abb. 5.3: Personen in Bedarfsgemeinschaften nach SGB II in der Hansestadt Lübeck nach Monaten 2015 – 2022 41
Abb. 5.4: Bedarfsgemeinschaften in der Hansestadt Lübeck 2015 – 2022 42
Abb. 6.1: Bezieher:innen lfd. Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen 2005 – 2021 43
Abb. 6.2: Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung außerhalb von Einrichtungen 2005 – 2021 44
Abb. 6.3: Grundsicherung bei Erwerbsminderung nach Alter 2021 44
Abb. 6.4: Grundsicherung im Alter nach Altersjahrgängen 2021 45
Abb. 6.5: Asylleistungsempfänger:innen von 2012 – 2022 48
Abb. 6.6: Unterbringungsfälle Januar 2014 - September 2022 48
Abb. 7.1: Wohnungsbestand in der Hansestadt Lübeck 1990 – 2022 50
Abb. 7.2. Wohnungsfertigstellungen in der Hansestadt Lübeck 1992 – 2021 51
Abb. 7.3: Wohnungsneubau in der Hansestadt Lübeck 2019 – 2021 51
Abb. 7.4: Haushalte mit Wohngeldbezug von 2008 bis 2021 52
Abb. 7.5: Bestand an Wohnungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau bis 31.12.2021 und Projektion 53
Abb. 7.6: Wohnungssuchende 2002 – 2021 54
Abb. 7.7: Wohnungsvermittlungen 2002 – 2021 54
Abb. 7.8: Untergebrachte wohnungslose Personen am 31.01.2022 in der Hansestadt Lübeck 56
Abb. 8.1: Interaktionsräume im Sozialraum 59
Abb. 8.2: Statistische Gebietsgliederung der Hansestadt Lübeck 61
Abb. 8.3: Die 10 Stadtteile und die weitere Untergliederung in 20 Sozialbezirke 62
Abb. 8.4: Mindestsicherungsquote 2021 nach Sozialbezirken/Sozialräumen 63
Abb. 8.5: Mindestsicherungsquote 2021 nach Sozialbezirken/Sozialräumen für unter 18-Jährige 64
Abb. 9.1: Bildungstrichter 65
Abb. 10.1: Lebenserwartung nach Geschlecht in der Hansestadt Lübeck 1991 – 2021 77
Abb. 10.2: Monatliche Sterbefälle im Zusammenhang mit COVID-19 in der Hansestadt Lübeck Oktober 2020 bis Mai 2021 77
Abb. 10.3: Pflegebedürftige nach Pflegeart und Pflegegrad in der Hansestadt Lübeck 2019 81
Abb. 10.4: Empfänger:innen von Pflegegeld in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019 82
Abb. 10.5: Entwicklung des Pflegepotentials 1980 – 2018 und Prognose bis 2030 82
Abb. 10.6: Pflegebedürftige in der ambulanten Pflege in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019 83
Abb. 10.7: Pflegebedürftige in stationären Pflegeinrichtungen in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019 84
Abb. 10.8: Entwicklung der Pflegeplätze in den stationären Einrichtungen incl. Tagespflege 2012 – 2022 84
Abb. 10.9: Hilfeempfänger:innen in stationären Pflegeeinrichtungen 2010 – 2021 88
Abb. 10.10: Prognose der Zahl der Pflegebedürftigen bis 2040 89

1 Einleitung

1.1 Der sechste Armuts- und Sozialbericht

Die bisherigen Berichte

Zum sechsten Mal seit 1991 legt der Bereich Soziale Sicherung einen Bericht zur sozialen Lage in der Hansestadt Lübeck vor. Wie in den vorherigen Berichten werden die zentralen Lebenslagen faktenbasiert beschrieben.

Bereits im Frühjahr 1989 wurde durch das damalige Sozialamt der Hansestadt Lübeck die Erstellung eines Gutachtens zur Bekämpfung der Armut beauftragt, welches 1991 durch ein Sozialforschungsbüro vorgelegt wurde [Lübeck 1991]. Das Gutachten basierte hinsichtlich der Datenlage weitgehend auf einem internen Bericht zur „Sozialhilfebedürftigkeit in Lübeck".

Am 22. Februar 2001 beschloss die Bürgerschaft dann die Erstellung eines Lübecker Armuts- und Sozialberichtes, der sich in die zwei Teile Datengrundlage und Textteil gliederte. Daraufhin wurde 2003 zunächst der Lübecker Sozialatlas als Datengrundlage vorgelegt, der seinen Schwerpunkt in der graphischen und erstmalig auch kleinräumigen kartographischen Darstellung hatte. Aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses vom 25.09.2003 wurde dann in 2005 der zugehörige Textteil erstellt.

Am 29. Juni 2006 wurde von der Bürgerschaft einstimmig beschlossen, den Armuts- und Sozialbericht fortschreiben zu lassen. Dies führte im Juni 2008 zur Erstellung des **dritten** Lübecker Armuts- und Sozialberichtes, der über einen Textteil und einen umfangreichen Tabellenanhang verfügte, der es ermöglichte, alle 20 Sozialbezirke der Hansestadt Lübeck anhand eines Indikatorenkataloges differenziert zu betrachten.

Der **vierte** Armuts- und Sozialbericht – basierend auf den einstimmigen Bürgerschaftsbeschluss vom 25.09.2003 – knüpft weitgehend an den Stand von 2006 an und beschreibt die Entwicklung bis zum Stichtag 31.12.2012, teilweise auch darüber hinaus. Der Bericht wurde im Juli 2014 veröffentlicht.

Im Oktober 2017 erschien der **fünfte** Armuts- und Sozialbericht in einer kürzeren Fassung als Zwischenbericht 2015/2016.

Da eine Aktualisierung der Lübecker Armuts- und Sozialberichte bedarfsorientiert bzw. mindestens alle vier bis sechs Jahre erfolgen sollte, war die Aktualisierung und Publikation nun für spätestens Ende 2022 anvisiert.

Kleinräumige Sozialdaten

Die Lübecker Armuts- und Sozialberichte waren traditionell durch kleinräumige Darstellungen und Analysen geprägt. Der zweite Lübecker Armutsbericht enthielt als Sozialatlas durchgehend tabellarische und graphische Darstellungen auf Basis der 35 Stadtbezirke. Die thematischen kartographischen Darstellungen gingen zum Teil bis auf die Ebene der 158 statistischen Bezirke zurück.

Da einige der 35 Stadtbezirke hinsichtlich der Einwohnerzahl recht klein waren, wurden diese in den folgenden Berichten auf 20 sogenannte Sozialbezirke aggregiert, die auch bereits in der Gesundheitsberichterstattung verwendet worden waren.

Auch der hier vorliegende Bericht wird sich in der kleinräumigen Analyse auf diese 20 Sozialbezirke beziehen.

Handlungsempfehlungen

Im Gegensatz zu den voran gegangenen Sozialberichten wird der aktuelle Armuts- und Sozialbricht wieder Handlungsempfehlungen enthalten. Diese sollen auf Grundlage mehrerer Workshops des Begleitgremiums, bestehend aus Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung, des Jobcenters und der Lübecker Wohlfahrtsverbände erarbeitet werden. Während die vorliegende Datenanalyse den ersten Teil des Armuts- und Sozialberichtes bildet, werden die Handlungsempfehlungen im zweiten Teil veröffentlicht.

Tab: 1.1: Armuts- und Sozialberichte der Hansestadt Lübeck seit 1991

lfd. Nr.	Titel (Datenlage in Klammern)	räumliche Tiefe	Handlungsempfehlungen	veröffentlicht
1	Armut in Lübeck (1988)	ohne	Ja	März 1991
2	Armuts- und Sozialbericht (2004) - Sozialatlas und Textteil	35 Stadtbezirke	Ja	Sept. 2003/Okt. 2005
3	Armuts- und Sozialbericht (2006) - Sozialatlas 2006	20 Sozialbezirke	Nein	Okt. 2008
4	Armuts- und Sozialbericht (2012)	20 Sozialbezirke	Nein	Juli 2014
5	Armuts- und Sozialbericht (2016) - Zwischenbericht	10 Stadtteile	Nein	Okt. 2017
6	Armuts- und Sozialbericht (2021)	20 Sozialbezirke	Ja	-

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung

1.2 Der Armutsbegriff

1.2.1 Absolute und relative Armut

Absolute Armut

Absolute Armut ist ein Zustand, in dem das physische Überleben gefährdet ist. Die Weltbank spricht von extremer Armut, wenn ein Mensch weniger als 1,90 US-Dollar pro Tag zur Verfügung hat. Dieser Betrag gilt als absolutes Minimum, um überleben zu können. Weltweit ist der Zahl der Menschen in extremer Armut seit 1990 von rund zwei Milliarden auf rund 900 Millionen im Jahre 2012 gesunken Menschen [The World Bank 2016]. Ein Großteil der Menschen in extremer Armut lebt heute im subsaharischen Afrika (389 Millionen), Südasien (309 Millionen) und Ostasien (147 Millionen). Leben am Rande des Existenzminimums bedeutet Hunger, Unterernährung, fehlender Wohnraum, fehlende Bildung und Anfälligkeit für Krankheiten.

In einem Sozialstaat wie der Bundesrepublik Deutschland gilt absolute Armut als weitgehend überwunden. Die sozialen Sicherungssysteme sollen gewährleisten, dass alle Menschen die zu ihrer Existenzsicherung notwendigen Güter wie Nahrung, Kleidung und Wohnraum zur Verfügung haben. Es gibt jedoch auch Ausnahmen wie Wohnungslose oder Suchtkranke, die in vielen Fällen durch die sozialen Sicherungssysteme nicht erreicht werden. So schätzt die Bundesarbeitsgemeinschaft der Wohnungslosenhilfe e.V. (BAG W), dass im Jahr 2020 rund 260.000 Menschen in Deutschland wohnungslos waren.

Relative Armut

Die relative Armut beschreibt eine Armut, die im Verhältnis zum gesellschaftlichen Umfeld eines Menschen steht. Hierbei wird das Einkommensverhältnis einer Person mit der Einkommenssituation der Gesellschaft verglichen, in der die Person ihr Leben bestreitet. Demnach gilt eine Person als armutsgefährdet, wenn sie eine im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerung festgelegte Einkommensgrenze unterschreitet (siehe im Folgenden dazu die Ausführungen zum Äquivalenzeinkommen). Von dieser Armut sind in Deutschland vor allem kranke und alte Menschen, Niedriglöhner:innen und Arbeitslose sowie kinderreiche Familien und Alleinerziehende betroffen. Die Folgen relativer Armut sind erheblich, wenn Menschen aufgrund von Geldmangel nicht mehr an gesellschaftlichen Aktivitäten teilhaben können und somit in eine soziale Isolation geraten. Die finanzielle Benachteiligung geht dann einher mit einer emotionalen, sozialen und kulturellen Armut. Insbesondere die Kinderarmut ist hier mit Sorge zu betrachten, da eine schlechtere Schulbildung oder ein schlechterer Gesundheitszustand bereits im Kindesalter erhebliche Auswirkungen für die weiteren Lebensentwürfe und Lebenschancen haben kann.

Messung monetärer Armut

Zur Messung monetärer (finanzieller) Armut bietet die amtliche Sozialberichterstattung zwei Indikatoren an: die Armutsgefährdungsquote basierend auf dem Äquivalenzeinkommen und die Mindestsicherungsquote.

1.2.2 Das Äquivalenzeinkommen

Für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wird in Industrieländern ein bestimmtes Einkommensniveau benötigt. Als arm bzw. armutsgefährdet gelten daher nicht nur die Menschen, die ihre Existenz durch Transferleistungen sichern, sondern auch jene, deren verfügbares Einkommen gemäß der Definition der Europäischen Kommission 60 Prozent des mittleren Äquivalenzeinkommens (bedarfsgewichtetes Pro-Kopf-Einkommen je Haushaltsmitglied) der Bevölkerung eines Landes unterschreitet. Im Jahr 2019 galt etwa jede sechste Person in Deutschland als armutsgefährdet. Oder anders formuliert: 15,9 Prozent der Bevölkerung bezog ein

INFOBOX !

Äquivalenzeinkommen

Arm oder reich ist nicht nur eine Frage des Einkommens, sondern auch der Haushaltssituation: Neben der absoluten Höhe des Einkommens kommt es darauf an, wie viele Personen davon leben müssen. In der Verteilungsforschung werden deshalb oft so genannte Äquivalenzeinkommen verglichen, in deren Berechnung die Haushaltsgröße und -zusammensetzung einfließen. Das gesamte Einkommen eines Haushalts wird dabei rechnerisch gleichmäßig auf alle Haushaltsmitglieder verteilt. Allerdings wird das Haushaltseinkommen nicht einfach durch die Zahl der Personen geteilt. Stattdessen wird üblicherweise eine bedarfsorientierte Gewichtung vorgenommen, die berücksichtigen soll, dass

1. Kinder einen geringeren Einkommensbedarf haben als Erwachsene,

2. die Lebenshaltungskosten pro Person in Mehrpersonenhaushalten normalerweise geringer sind als in Einpersonenhaushalten.

Beispielsweise wird – bei gleicher Quadratmeterzahl – die Miete für eine Dreizimmerwohnung in der Regel niedriger sein als die Miete für drei Einzimmerwohnungen.

Nach der auf EU-Ebene verwendeten Äquivalenzskala erhält der erste Erwachsene im Haushalt das Gewicht 1, jedes weitere Haushaltsmitglied ab 14 Jahren den Gewichtungsfaktor 0,5 und Kinder unter 14 Jahren jeweils den Faktor 0,3. Die Faktoren aller Haushaltsmitglieder werden addiert. Durch den Wert, der sich aus dieser Rechnung ergibt, wird das Gesamteinkommen des Haushalts geteilt.

Beispiel:

Ein Vier-Personenhaushalt besteht aus zwei Erwachsenen, zwei Kindern von 15 und 10 Jahren und hat ein monatliches (Netto-) Einkommen von 3500 Euro. Die Addition der Gewichtungsfaktoren ergibt: 1 + 0,5 +0,5 + 0,3 = 2,3. Das bedarfsgewichtete (Netto-) Äquivalenzeinkommen der Haushaltsmitglieder beträgt 3500 Euro: 2,3 = 1521,74 Euro.

Einkommen, das weniger als 60 Prozent des mittleren Einkommens entsprach.

Je nach Haushaltstyp ergeben sich unterschiedliche Schwellenwerte für die Armutsgefährdung (Stand 2019):

- Alleinlebende 1.074 EUR
- Alleinerziehend mit 1 Kind 1.396 EUR
- 2 Erwachsene 1.611 EUR
- 2 Erwachsene mit 2 Kindern 2.256 EUR

Liegt das Einkommen der Haushalte unterhalb des genannten Betrages gelten diese als armutsgefährdet. Hierbei handelt es sich um das verfügbare Einkommen nach Einbeziehung staatlicher Transferleistungen.

Regional betrachtet kann das Äquivalenzeinkommen einer Bevölkerungsgruppe unterschiedlich ausfallen. Abweichungen vom Bundesdurchschnitt können sich insbesondere in Großstädten zeigen. Hier sind zum Teil deutlich höhere Haushaltseinkommen erforderlich, um nicht als armutsgefährdet zu gelten.

Tab. 1.2: Äquivalenzeinkommen für Alleinlebende für ausgewählte Gebietseinheiten 2019

Gebietseinheit	Äuqivalenzeinkommen	
	Median	60 %
Deutschland	1 790	1 074
Schleswig-Holstein	1 855	1 113
Raumordnungsregionen Schl.-Holst.		
Mitte	1 806	1 084
Nord	1 749	1 049
Ost	1 779	1 067
Süd	1 983	1 190
Süd-West	1 755	1 053
Großstädte		
München	2 223	1 334
Stuttgart	2 108	1 265

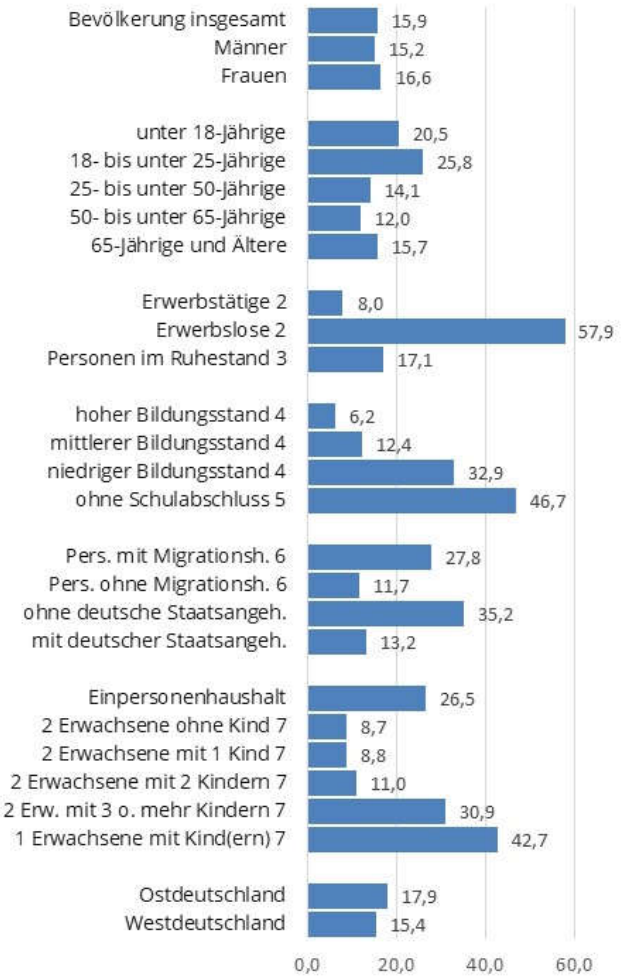
Quelle: Statistisches Bundesamt, Mikrozensus, gemessen am Bundesmedian

Hinsichtlich der Armutsgefährdung gibt es deutliche Unterschiede hinsichtlich des Alters, der Erwerbstätigkeit, des Bildungsabschlusses sowie des Haushaltstyps.

Alter

Je mehr Kinder in einem Haushalt leben, desto niedriger ist das Pro-Kopf-Einkommen des Haushaltes. Rund 20 Prozent der unter 18-Jährigen wachsen in Armut auf. Besonders Kinder mit nur einem Elternteil oder zwei und mehr Geschwistern sind davon betroffen. Armut bedeutet in Deutschland zwar zumeist nicht, kein Dach über dem Kopf oder kein Essen zu haben. Doch können sich die betroffenen Kinder und ihre Familien vieles nicht leisten, was für andere ganz normal zum Aufwachsen und Leben dazu gehört. Insbesondere wer dauerhaft in einer Armutslage aufwächst, erlebt Mangel und Verzicht. Um die finanziellen Belastungen der Familien abzumildern, haben Eltern einen Anspruch auf Kindergeld. Seit 1. Januar 2021 wird für das erste und zweite Kind jeweils 219 Euro, für das dritte Kind 225 Euro und ab dem vierten Kind 250 Euro gezahlt. Die Familienkasse prüft regelmäßig, ob die Vorrausetzungen für die Zahlungen noch vorliegen. Bei Ausbildung oder Studium wird das Kindergeld bis zum 25. Lebensjahr ausgezahlt. Für 2023 wird das Kindergeld einheitlich auf 250 Euro pro Kind erhöht.

Abb. 1.1: Ausgewählte Armutsgefährdungsquoten für Deutschland 2019



1 Berechnungsgrundlagen: 60-%-Median, modifizierte OECD-Skala.
2 nach dem Labour-Force-Konzept der International Labour Organization (ILO).
3 Personen mit Bezug einer eigenen (Versicherten-)Rente, Pension und Personen im Alter von 65 Jahren und älter mit Bezug einer Hinterbliebenenrente, -pension.
4 Personen im Alter von 25 Jahren und älter. Bildungsstand nach der Klassifikation ISCED (International Standard Classification of Education).
5 15-Jährige und Ältere; ohne Personen in schulischer Ausbildung.
6 eine Person hat einen Migrationshintergrund, wenn sie selbst oder mindestens ein Elternteil die deutsche Staatsangehörigkeit nicht durch Geburt besitzt.
7 zu den Kindern zählen Personen im Alter von unter 18 Jahren ohne Lebenspartner/-in und eigene Kinder im Haushalt.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Mikrozensus, Graphik: HL

Die Armutsgefährdungsquote ist in der Altersgruppe der 18- bis unter 25-Jährigen mit 25,8 Prozent am höchsten. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass es sich hier auch um eine temporäre, ausbildungsbedingte Armut handeln kann, die anders einzuordnen ist als eine Armut, die nicht ausbildungsbedingt ist und wo eher die Gefahr einer Verfestigung der Armut besteht.

Erwerbsbiographie

Erwerbslose weisen mit 57,9 Prozent die höchste Armutsgefährdungsquote auf. Aber nicht nur Erwerbslosigkeit an sich, sondern auch langjähriger Niedrigverdienst oder langjährige geringfügige Beschäftigung sind hier neben (Solo-) Selbstständigkeit oder Schwarzarbeit Risikofaktoren, die in der Erwerbsbiographie liegen.

Bildungsbiographie

Fehlender Schul- oder Berufsabschluss bzw. das Bildungsniveau sind die erklärenden Faktoren hinsichtlich der Bildungsbiographie. 46,7 Prozent aller Personen ohne Schulabschluss, aber nur 6,2 Prozent aller Personen mit hohem Bildungsabschluss sind armutsgefährdet. Dequalifizierungsprozesse, d.h. die Entwertung vorhandener beruflicher Fähigkeiten zum Beispiel im Zuge von Rationalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen oder die mangelnde Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen wirken hier als Risikofaktoren.

Familienbiographie

42,7 Prozent der Alleinerziehenden sind bundesweit armutsgefährdet, wobei es sich überwiegend (88 Prozent) um Frauen handelt [Statistisches Bundesamt 2019]. Weitere Familienbedingte Risikofaktoren sind neben der Alleinerziehung auch kinderbedingte berufliche Auszeiten, Trennung, Scheidung, Verwitwung oder die Pflege von Familienangehörigen.

Gesundheitsbiographie

Gesundheitliche Beeinträchtigungen erhöhen das Armutsrisiko. Ursachen können sein: Behinderung, Unfall, Berufskrankheit, psychische Probleme, chronische Erkrankungen oder eine bestehende Erwerbsminderung.

Migrationsbiographie

Risikofaktoren sind hier: später Zuzug, Sprachprobleme, aufenthaltsrechtliche Probleme oder allgemeine Integrationsprobleme. Die Armutsgefährdungsquote für Personen mit Migrationshintergrund liegt bei 27,8 Prozent, für Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit bei 35,2 Prozent.

Vorsorgebiographie und sonstiges Risikofaktoren

Weitere Ursachen einer hohen Armutsgefährdung können in der Vorsorgebiografie liegen (Mangelnde Vorsorgefähigkeit, mangelnde Vorsorgebereitschaft oder mangelndes Vorsorgewissen).

Sonstige Risikoelemente sind Verschuldung, Insolvenz, Soziale Devianz, Kriminalität, Sucht, Obdachlosigkeit, (Selbst-) Exklusionsprozesse oder Schicksalsschläge.

Berechnung des Armutsrisikos

Die statistische Kennziffer des Armutsrisikos wird durch methodische Entscheidungen maßgeblich beeinflusst, so dass es zu unterschiedlichen Armutsrisikoquoten und Armutsschwellen je nach verwendeter Datenbasis und Berechnungsweise kommt. Im 6. Armuts- und Reichtumsbericht des Bundes werden jährliche Armutsrisikoquoten nach

- dem SOEP[1],
- dem Mikrozensus[2] und nach
- EU-SILC[3] berichtet.

Ergänzend hierzu wird auch die Armutsrisikoquote nach der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS[4]) aufgeführt, die nur alle 5 Jahre erhoben wird.

Die in diesem Bericht dargestellten Armutsquoten basieren auf Daten des Mikrozensus.

Generell muss man sich des relativen Charakters einer Armutsquote bewusst sein, die auf dem durchschnittlichen Medianeinkommen basiert. Werden die Reichen reicher, steigt das Durchschnittseinkommen und die Zahl der Armen erhöht sich, ohne dass sich ihre Einkommensverhältnisse verändert hätten. Werden die Reicher ärmer, sinkt die Zahl der Armen aufgrund des niedrigeren Durchschnittseinkommen. Werden einige Arme reicher steigt das Durchschnittseinkommen, wodurch Einige, die bisher knapp oberhalb der Armutsgrenze waren, bei gleichen Einkommensverhältnissen unter die Armutsgrenze fallen würden.

---

[1] Das Sozio-ökonomische Panel ist eine lange laufende multidisziplinäre Panelstudie, für die derzeit jährlich etwa 30.000 Menschen in knapp 15.000 Haushalten befragt werden. Dabei werden immer wieder neue Teilstichproben in das Panel integriert, um die Bevölkerung zunehmend besser abbilden zu können, zuletzt etwa von Personen mit Migrationshintergrund. Hochgerechnet werden die erhobenen Daten mit Hilfe des Mikrozensus.

[2] Der Mikrozensus ist die größte amtliche Haushaltserhebung in der EU und erlaubt deshalb viele differenzierte und statistisch abgesicherte Auswertungen.

[3] Unter der Bezeichnung „Leben in Europa“ werden in Deutschland die Daten der EU-weiten Erhebung European Union Statistics on Income and Living Conditions (EU-SILC) erhoben. Rund 14.000 Haushalte werden zur Erwerbssituation, zum persönlichen Einkommen sowie weiteren wichtigen Lebensbereichen wie Wohnen und Gesundheit befragt. Seit 2008 wird die Stichprobe als Zufallsauswahl gezogen. Auch diese Daten werden anhand des Mikrozensus hochgerechnet.

[4] Die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) ist eine Haushaltsbefragung, die regelmäßig in fünfjährigem Abstand durch das Statistische Bundesamt durchgeführt wird. Die EVS ist eine Quotenstichprobe, die auf der Basis des jeweils aktuellen Mikrozensus hochgerechnet wird.

Entwicklung im Bundesgebiet

Im Jahr 2006 hatte die Armutsgefährdungsquote im Bundesgebiet mit 14 Prozent einen Tiefstand. Seitdem ist sie bis zum Jahr 2020 mehr oder weniger kontinuierlich auf 16,1 Prozent angestiegen. Ende der Neunzigerjahre waren es noch knapp elf Prozent.

INFOBOX !

Mindestsicherungsleistungen

Der Anteil der Armen an der Bevölkerung bzw. die Armutsquote lässt sich in den Städten und Landkreisen nur anhand der Zahlen der Bezieher:innen von Leistungen der sozialen Mindestsicherung bestimmen. Zu den Mindestsicherungsleistungen zählen

- die Grundsicherung für Arbeitssuchende, d.h. die Leistungen nach dem SGB II (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld),
- die Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung nach dem SGB XII,
- die Sozialhilfe (laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen, "HLU") und
- die Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

Die Berechnung der Mindestsicherungsleistungen erfolgt in Schleswig-Holstein durch das Statistische Landesamt bis zur räumlichen Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte.

Eigene und ergänzende Berechnungen zu den Mindestsicherungsleistungen werden in der Hansestadt Lübeck durch die kommunale Statistikstelle erstellt und erlauben weitergehende kleinräumige Aussagten zur Armutsquote.

1.2.3 Die Mindestsicherungsquote

Mindestsicherungsleistungen sind finanzielle Hilfen des Staates, die zur Sicherung des Existenzminiums an leistungsberechtigte Personen gezahlt werden (siehe Infobox). Die Mindestsicherungsquote ist der prozentuale Anteil der Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung, der Mindestsicherungsleistungen bezieht. Der von den Mindestsicherungsleistungen zu deckende Bedarf berechnet sich aus dem Regelbedarf, ggfs. den Mehrbedarfszuschlägen sowie den Kosten für Unterkunft und Heizung. Der Mindestsicherungsquote liegt ein politisch-normatives Konzept zugrunde, wonach jemand von Armut bedroht ist, der seinen Lebensunterhalt nicht aus eigener Kraft aufbringen kann und von staatlichen Mindestsicherungsleistungen abhängig ist. Bei der Prüfung der Anspruchsberechtigung wird nicht nur das Einkommen der Haushalte und der Bedarfsgemeinschaften geprüft, sondern auch deren Vermögen berücksichtigt.

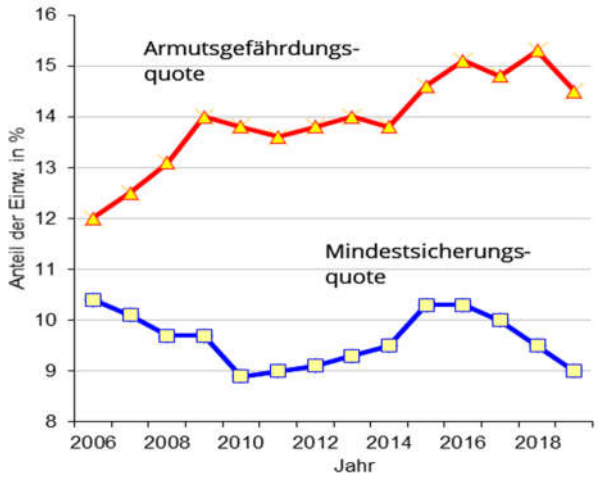
Ein methodisches Problem der Mindestsicherungsquote ist, dass nur Personen berücksichtigt sind, die ihre Leistungsansprüche auch geltend machen. So kann es zu einer statistisch nicht erfassten Armut kommen, wenn z.B. anspruchsberechtigte Rentnerinnen und Rentner aus Scham oder Unwissenheit keine Grundsicherung im Alter beantragen. Da der Anteil jener, die die ihnen zustehenden Leistungen nicht beantragen umso höher ausfällt, je niedriger die Ansprüche ausfallen, können nicht nur Ältere, sondern auch erwerbstätige Leistungsberechtigte mit einem anrechenbaren Zuverdienst in der Mindestsicherungsstatistik unterrepräsentiert sein.

Ein wesentlicher Vorteil der Mindestsicherungsquote liegt jedoch in der räumlichen Verfügbarkeit. Während die Armutsgefährdungsquote auf Basis des Äquivalenzeinkommens aufgrund des Berechnungsverfahrens eine Bevölkerungsmindestzahl erfordert und daher in Schleswig-Holstein maximal für Raumordnungsregionen oder außerhalb Schleswig-Holsteins für größere Städte verfügbar ist, kann die Mindestsicherungsquote z.B. in Schleswig-Holstein auch für kleinerer Gebietseinheiten wie Landkreise oder kreisfreie Städte berechnet werden (siehe auch Tab. 1.4). Verfügen die kreisfreien Städte über kommunalen Statistikstellen (wie Lübeck) und haben diese Zugriff auf die kleinräumigen Datenauswertungen der Bundesagentur für Arbeit, ergeben sich aus den ergänzenden Datenbeständen der Kommune zudem die Möglichkeiten einer kleinräumigen Auswertung auf Ebene von Stadteilen oder Stadtbezirken der jeweiligen Stadt.

Mindestsicherungsquote auf Berechnungsgrundlage des Statistikamtes Nord

Aufgrund der dargestellten Berechnungsverfahren und statistischen Unsicherheiten ist zu erwarten, dass die Mindestsicherungsquote unterhalb der Armutsgefährdungsquote liegt. Für Schleswig-Holstein liegen Berechnungen beider Indikatoren vor, womit sich dieser Raumbezug für einen Vergleich anbietet.

Abb. 1.2: Armutsgefährdungsquote und Mindestsicherungsquote in Schleswig-Holstein 2006 – 2019



Quelle: Statistisches Bundesamt, Mikrozensus und Statistik Nord

Im Ergebnis zeigen sich deutlich Abweichungen und sogar gegenläufige Bewegungen. Da die amtliche festgelegte Bedürftigkeitsschwelle, bestehend aus dem Regelsatz und den durchschnittlichen Unterkunftskosten etwas unterhalb von 60 Prozent des mittleren Äquivalenzeinkommens liegt und Untererfassungen aufgrund fehlender Antragstellung in der Mindestsicherung zu berücksichtigen sind, war davon auszugehen, dass die Mindestsicherungsquote unterhalb der Armutsgefährdungsquote liegen wird wie die Zeitreihe der Mindestsicherung- und Armutsgefährdungsquote für Schleswig-Holstein von 2006 bis 2012 verdeutlicht. Erstaunlich ist jedoch die Höhe der Abweichung. Im Jahr 2019 lag die Artmutsgefährdungsquote für Schleswig-Holstein bei 14,4 Prozent, während die Mindestsicherungsquote dem gegenüber lediglich bei neun Prozent lag. Auch die Entwicklungen unterscheiden sich. Die Armutsgefährdungsquote stieg zwischen 2006 und 2019 von 12,0 auf 14,4 Prozent an, während die Mindestsicherungsquote von 10,5 auf neun Prozent abnahm. Dass sich die Mindestsicherung- und Armutsgefährdungsquoten in Schleswig-Holstein seit einigen Jahren immer weiter aus einander entwickeln, kann auf eine geringere Inanspruchnahme von Mindestsicherungsleistungen bzw. Zunahme von milderen Formen der Armut hindeuten. Eine Erklärung für eine zunehmende Armutsgefährdungsquote könnte darin liegen, dass die Einkommen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen sind, womit auch die Armutsgrenze ansteigt. Ein Kritikpunkt an der Armutsgefährdungsquote zeigt sich hier deutlich, denn sie misst weniger die Armut, sondern ist eher ein Maß zur Messung von Ungleichheit.

Somit gibt es zwischen dem Personenkreis der Einkommensarmen und dem Kreis der Personen mit Bezug von Mindestsicherungsleistungen zwar große Überschneidungen, aber sie sind bei weitem nicht deckungsgleich.

Die Mindestsicherungsquote in der Hansestadt Lübeck unterlag in den letzten Jahren gewissen Schwankungen. Der Anstieg um das Jahr 2015 herum (siehe Abb. 1.2) ist auf die höhere Zahl der Asylanträge zurückzuführen. So stieg deren Zahl im Jahr 2015 auf über 3.000 Fälle an (s. a. S.48). Aktuell ist die Zahl auf rd. 1.000 Fälle zurückgegangen.

Tab. 1.3: Mindestsicherungsleistungen nach Art der Sozialleistung in der Hansestadt Lübeck 2010, 2015 und 2019

Art der Sozialleistung	2010	2015	2019
Hilfe z. Lebensunterhalt	677	685	722
Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung	4 031	5 236	5 592
Leistungen nach AsylbLG	201	3 028	1 210
Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II)	27 610	27 239	23 744
zusammen	32 519	36 188	31 268
Einwohnerzahl	210 232	216 253	216 530
Quote	15,5	16,7	14,4

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Regionaldatenbank Deutschland

Eine Steigerung der Fallzahlen zeigt sich bei der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung. Hier stiegen die Fallzahlen von 2010 auf 2019 von 4.031 auf 5.592 an. Nur leicht ansteigend sind die Fallzahlen bei der Hilfe zum Lebensunterhalt. Eine rückläufige Tendenz zeigt die Grundsicherung für Arbeitssuchende (incl. Sozialgeld). Seit 2017 ist die Zahl der Personen in Bedarfsgemeinschaft rückläufig und sinkt bis zum Jahr 2022 auf rd. 21.000 Personen (Abb. 5.3, S. 42).

Innerhalb Schleswig-Holsteins zeigen sich hinsichtlich der Mindestsicherungsquote erhebliche Unterschiede. Während sie in den Landkreisen zumeist unterm Landesdurchschnitt liegt (am niedrigsten ist die Mindestsicherungsquote in Stormarn mit 6,0 Prozent und in Nordfriesland mit 6,8 Prozent), finden sich in den kreisfreien Städten Werte, die mit 14,4 und 15,9 Prozent weit über dem Durchschnitt Schleswig-Holsteins liegen (Tab. 1.4).

Tab. 1.4: Mindestsicherungsquoten in den Landkreisen und kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins 2019

Gebiet	Mindestsicherungsquote
Kreisfreie Städte	
Flensburg	15,8
Kiel	15,6
Lübeck	14,4
Neumünster	15,9
Landkreise	
Dithmarschen, Landkreis	9,5
HerzogtumLauenburg	7,7
Nordfriesland	6,8
Ostholstein	7,3
Pinneberg	8,0
Plön	7,0
Rendsburg-Eckernförde	7,1
Schleswig-Flensburg	7,5
Segeberg	6,9
Steinburg	9,0
Stormarn	6,0
Schleswig-Holstein	9,0
Deutschland	8,3

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Regionaldatenbank Deutschland

Die Mindestsicherungsleistungen auf Grundlage der Berechnungen des Statistikamtes Nord liegen altersgruppenspezifisch vor (s. Tab. 1.5). Da es sich um keine Regelveröffentlichung handelt, liegen die Daten lediglich für das Jahr 2017 vor. Relativ hoch fallen die Mindestsicherungsquoten bei den Kindern und Jugendlichen aus.

Tab. 1.5: Mindestsicherungsquoten nach Altersgruppen in der Hansestadt Lübeck 2017

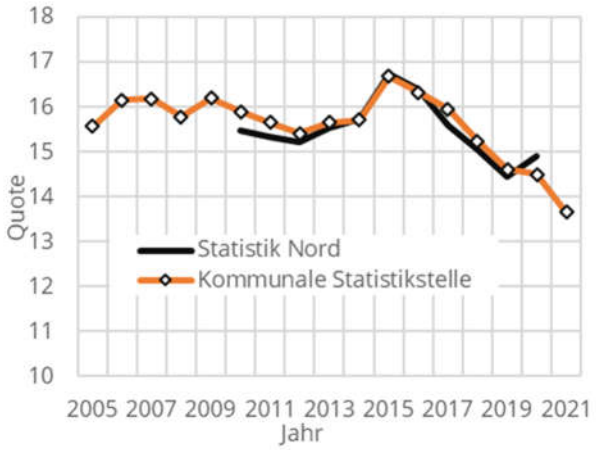
Alters-gruppe	Mindest-sicherungs-quote
0-6	30,8
7-17	25,9
18-24	15,9
25-39	18,5
40-64	15,1
65 u. ä.	6,6
insgesamt	15,8

Quellen: Bundesagentur für Arbeit (SGB II-Leistungen), Statistikamt Nord (lfd. Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung, Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz)

Mindestsicherungsquote auf Berechnungsgrundlage der Hansestadt Lübeck

Ein erster Blick auf die Entwicklung der Mindestsicherungsquoten nach Berechnungen des Statistikamtes Nord und nach Berechnungen der kommunalen Statistikstelle der Hansestadt Lübeck zeigen zunächst keine gravierenden Abweichungen.

Abb. 1.3: Mindestsicherungsquote in der Hansestadt Lübeck nach unterschiedlichen Datenquellen



Quellen: Statistikamt Nord und Kommunale Statistikstelle der Hansestadt Lübeck

Die Berechnungen der kommunalen Statistikstelle weisen gegenüber den Berechnungen des Statistikamtes Nord je nach Leistungsart Abweichungen auf, die es noch zu klären gilt. Übereinstimmungen zeigen sich bei der Grundsicherung für Arbeitssuchende. Abweichungen ergeben sich zudem bei der Einwohnerzahl. Statistik Nord verwendet die fortgeschriebene Einwohnerzahl auf Basis des Zensus, während in Lübeck die Einwohnerzahl auf Basis des Einwohnermelderegisters Verwendung findet.

Tab. 1.6: Mindestsicherungsleistungen in der Hansestadt Lübeck nach Datenquelle und Leistungsart 2020

Art der Sozialleistung	Statistik-amt Nord	Hanse-stadt Lübeck	Differenz HL-Nord
Hilfe zum Lebensunterhalt (SGB XII)	965	829	- 136
Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung	5 500	5 256	- 244
Leistungen nach dem AsylbLG	1 250	1 336	86
Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II)	24 435	24 435	0
zusammen	32 150	31 856	- 294
Einwohnerzahl	215 846	219 645	3 799
Quote	14,9	14,5	-0,4

Quellen: Statistikamt Nord und Kommunale Statistikstelle der Hansestadt Lübeck

Fazit

Die Armut lässt sich auf Bundes-/Länderebene und bis auf regionaler Ebene durch die Armutsgefährdungsquote auf Basis des Äquivalenzeinkommens abbilden. Sie ist Indikator für die relative Armut in Deutschland und orientiert sich an den Teilhabechancen in einer Gesellschaft. Je nach Stichprobengrundlage (Mikrozensus oder andere) kann es hier zu gewissen Abweichungen im Ergebnis kommen. Die Berechnungen erfordern als Stichprobe eine Mindestgröße an Fallzahlen und sind daher für Gebietseinheiten unterhalb von Regionen nicht verfügbar.

Für die kommunale Sozialberichterstattung findet die Mindestsicherungsquote Anwendung, die auf der Zahl der Personen, die Mindestsicherungsleistungen beziehen, basiert. Die Zahlen auf Basis der Berechnungen der Statistischen Landesämter erlauben altersgruppenspezifische Aussagen.

Für die kleinräumigen, sozialraumorientierten Analysen im Kapitel 8 finden die Mindestsicherungsleistungen und Mindestsicherungsquoten auf Basis der Berechnungen der kommunalen Statistikstelle Verwendung. Diese erlauben kleinräumige Aussagen zur innerstädtischen Situation.

2 Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Krieges

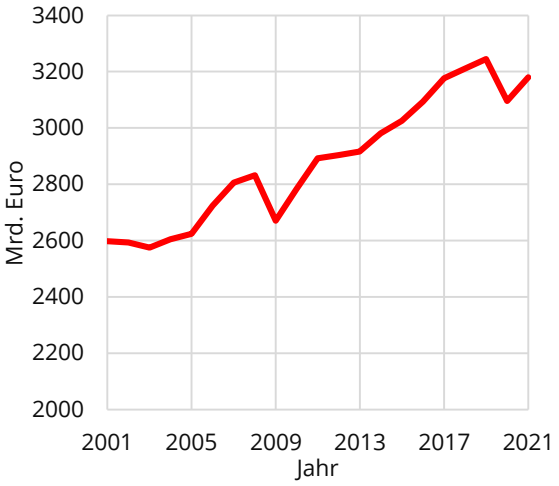
2.1 Die Corona-Pandemie

Seit dem Frühjahr 2020 ist die Corona-Pandemie das beherrschende Thema weltweit und in Deutschland. Es dürfte nur wenige Menschen geben, die nicht in der ein oder der anderen Weise die Folgen der Pandemie und die Maßnahmen ihrer Bekämpfung erlebt haben. Es gab weniger persönliche Treffen und Kontakte, die Mobilität reduzierte sich u.a. durch vermehrtes Home Office in der Arbeitswelt und Distanzunterricht in der schulischen Bildung. Eine Vielzahl von empirischen Studien und Befragungen, statistischen Erhebungen und Beobachtungen haben versucht, die kurz- und mittelfristigen Entwicklungen zu beschreiben. Die langfristigen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und gesundheitlichen Auswirkungen in den jeweiligen Handlungsfeldern sind jedoch nur bedingt absehbar.

Arbeitsmarkt, Wirtschaft und Konsum

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist einer der wichtigsten Wirtschaftsindikatoren und zeigt die konjunkturelle Entwicklung einer Volkswirtschaft. Das BIP misst die Wirtschaftsleistung, die in einem Gebiet während eines bestimmten Zeitraums erbracht wurde.

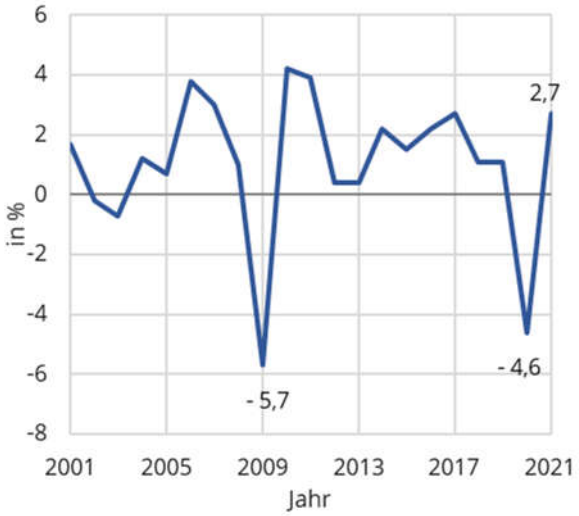
Abb. 2.1 Bruttoinlandsprodukt in Deutschland 2001 – 2021, preisbereinigt



Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen des Bundes, DESTASTIS

In Folge der Kontaktbeschränkungen und weiterer Schutzmaßnahmen sank das BIP in Deutschland im Jahr 2020 um 4,6 Prozent. Ursächlich hierfür waren insbesondere die rückläufige Inlandsnachfrage, ausbleibende Importe und Exporte sowie fehlende Konsumausgaben von Privathaushalten. Im Jahr 2021 stieg das Bruttoinlandsprodukt zwar wieder um 2,7 Prozent an (Abb. 2.2), erreicht damit aber noch nicht das alte Niveau aus dem Jahr 2020 (Abb. 2.1)

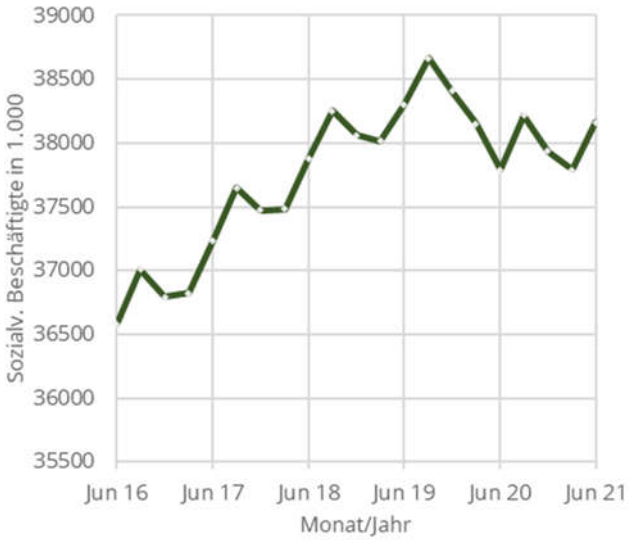
Abb. 2.2: Veränderung des Bruttoinlandsprodukts 2001 – 2021 gegenüber dem Vorjahr in Prozent preisbereinigt



Quelle: Statistisches Bundesamt, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen des Bundes, DESTASTIS

Der Arbeitsmarkt wurde ebenfalls deutlich von Maßnahmen zur Ausbreitung der COVID-19-Pandemie getroffen. Ähnlich der Entwicklung des BIP zeigt sich bei der Betrachtung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ein Rückgang im Jahre 2020 und der im Juni 2021 noch nicht gänzlich wieder den Stand vor der Krise erreicht hat.

Abb. 2.3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bundesgebiet 2016 – 2021

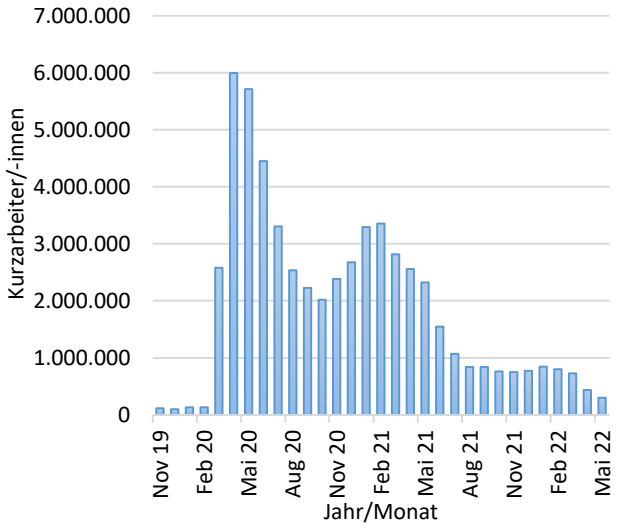


Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Bis zu sechs Millionen Arbeitnehmer:innen waren im April 2020 in Kurzarbeit beschäftigt. Diese Personen behielten zwar ihren Arbeitsplatz, mussten bei reduzierter Arbeitszeit aber auch geringere Löhne in Kauf nehmen. Im Oktober

2021 sind noch rund 610.000 Arbeitnehmer:innen in Kurzzeit beschäftigt und die Gesamtzahl der Arbeitnehmer:innen zeigt ein leichtes Plus, welches allerdings noch nicht auf Vorkrisenniveau angelangt ist. Gleichzeit mehren sich die öffentlichen Berichte aus unterschiedlichen Branchen, insbesondere der Gastronomie, dass freigestellte Arbeitnehmer:innen sich in der Krise beruflich neu orientierten und nicht in diese Berufe zurückkehren.

Abb. 2.4: Kurzarbeit im Bundesgebiet 2020 – 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Kontaktbeschränkungen und damit verbundenen Schließungen des Einzelhandels hatten auch Auswirkungen auf das Konsumverhalten von Privathaushalten. Im ersten Halbjahr 2020 gingen die Konsumausgaben von privaten Haushalten im Inland durchschnittlich um 5,3 Prozent und im zweiten Halbjahr 2020 um 4,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Verbrauchsgüter (insbesondere Nahrungsmittel und Getränke) waren im ersten Halbjahr 2020 besonders nachgefragt, während langlebige Gebrauchsgüter (u.a. PKW) einen deutlichen Einbruch der Nachfrage aufwiesen. Ausgaben für Dienstleistungen (u.a. Beherbergung und Gastronomie) verzeichnen in beiden Hälften des Jahres 2020 deutliche Rückgänge zum Vorjahr von annähernd zehn Prozent. Ebenfalls in beiden Halbjahren niedriger waren die Konsumausgaben für kurzlebige Gebrauchsgüter (z.B. Schuhe und Bekleidung) [Statistisches Bundesamt 2021-a].

Inwiefern sich das Konsumverhalten nachhaltig durch die Pandemie verändern wird, ist derzeit noch offen. Spürbar scheinen die Veränderungen bereits auf die Innenstädte zu sein. Der Deutsche Städtetag berichtet, dass durch die Pandemiebekämpfung bereits vorher bestehende Herausforderungen für den Einzelhandel in Innenstädten, insbesondere die Konkurrenz durch den wachsenden Online-Handel, noch einmal verschärft worden seien. Er fordert daher ein „Förderprogramm Innenstadt“, um einen wachsenden Leerstand und Verödung der Innenstädte entgegenzuwirken.

Gesundheit

Einer der wesentlichen Indikatoren, um das Ausmaß der Pandemie zu beschreiben, ist die Entwicklung der Sterbefälle. Belastbare Indikatoren für andere gesundheitliche Folgen der Pandemie, wie z.B. die Häufigkeit und Schwere von langfristigen Auswirkungen (sog. Long-COVID), liegen derzeit nur bedingt vor.

Das Statistische Bundesamt resümiert bezüglich der Todesursachen: „Bei insgesamt 47.805 Todesbescheinigungen war im Jahr 2020 laut vorläufigen Daten der Todesursachenstatistik COVID-19 als Erkrankung vermerkt. In 39.715 Fällen war dies die Todesursache, in den anderen 8.090 Fällen war es eine Begleiterkrankung. Somit starben in 83 Prozent dieser Fälle die betroffenen Personen an COVID-19 als sogenanntem Grundleiden, das heißt die Krankheit war die für den Tod verantwortliche Ursache. In 17 Prozent der Fälle starben die Personen mit COVID-19 als Begleiterkrankung, jedoch an einem anderen Grundleiden. Dies geht aus den vorläufigen Ergebnissen der Todesursachenstatistik hervor, die ab dem Berichtszeitraum Januar 2020 erstmals monatlich veröffentlicht werden und die bis zur vorliegenden Auswertung 99,9 Prozent aller Sterbefälle umfassen“ [Statistisches Bundesamt 2022].

Die Mortalität in Zusammenhang mit einer COVID-19-Infektion steht im Zusammenhang mit sozialer Benachteiligung, wie eine Auswertung des Robert-Koch-Instituts (RKI) zeigt. Die sozioökonomische Ungleichheit der 401 Landkreisen und kreisfreien Städten in Deutschland wird mit dem „German Index of Socioeconomic Deprivation“ (GISD) gemessen. Die Unterschiede der Altersstruktur wurden standardisiert und dadurch herausgerechnet. Es zeigte sich, dass eine hohe regionale Deprivation mit einer höherer Anzahl an Todesfällen pro 100.000 Einwohner:innen einhergeht [RKI 2022].

In der Hansestadt Lübeck wurden seit Beginn der COVID-Pandemie 99 Sterbefälle gezählt. Während zur ersten Welle lediglich ein Sterbefall registriert wurde, stiegen die Fallzahlen zur zweiten und dritten Welle deutlich an. Im Februar 2021 erreichten die Fallzahlen mit 40 Sterbefällen einen Höchststand. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 2.849 Sterbefälle gezählt, wovon 22 ursächlich auf COVID-19 zurückzuführen sind. Für das Jahr 2021 wurden 77 Sterbefälle aufgrund von Covid-19 registriert [Hansestadt Lübeck, 2022 b].

Die gesundheitlichen Auswirkungen der Pandemie zeigen sich jedoch nicht nur in der Mortalität, sondern auch im allgemeinen Gesundheitszustand und im gesundheitsrelevanten Verhalten.

Die Pandemie und der Lockdown haben maßgeblich einen negativen Einfluss auf den Gesundheitszustand der Bevölkerung und deren Gesundheitsversorgung. Medizinische Eingriffe und Behandlungen aller Art wie Operationen, Krebstherapien oder zahnmedizinische Eingriffe wurden für alle nicht absolut dringenden Fälle zurückgefahren und zum Teile über mehrere Wochen nicht durchgeführt. Dies galt jedoch auch für psychiatrische Behandlungen, für die Physiotherapie oder bei wichtigen Rehabilitationen wie z.B. nach einem Schlaganfall.

Abb. 2.5: Mögliche gesundheitliche Folgen des Corona-Lockdowns

Ursache	gesundheitliche Leistungen	kurzfristige, direkte Folgen	langfristige Folgen
Gesundheitliche Unterversorgung im Lockdown	Leistung nicht angeboten bzw. nicht nachgefragt	ausgesetzte Eingriffe, Behandlungen, Diagnosen	gesundheitliche Folgeschäden aus nicht erfolgten bzw. verschobenen Behandlungen oder Therapien
Lockdown-induzierte Gesundheitsfolgen	zusätzlicher Leistungsbedarf	gesundheitliceh Folgen von Gewalt in der Familie, Alkoholismus, Drogenkonsum, psychische Probleme, mangelnde Bewegung	Suizide ?, Psychosen, soziale Langzeitschäden auch als Folge von Armut und Arbeitslosigkeit

Quelle: Hansestadt Lübeck, Gesundheitsamt, verändert auf Grundlage der Prognos AG 2020

Der mit Quarantäne und Isolation einhergehende Verlust von Freiheit, die Trennung von Angehörigen und Freunden, die Unsicherheit bezüglich des eigenen Erkrankungsstatus, Langeweile und Bewegungsarmut machen Quarantäne und Isolation zu einem Risiko für die psychische und körperliche Gesundheit. Die häusliche Isolation kann zudem gesundheitsrelevante Verhaltensweisen wie Ernährung und Alkoholkonsum ungünstig beeinflussen. Essen und Trinken dienen dann der Stressbewältigung.

Als hoch vulnerable Gruppe sind insbesondere Pflegebedürftige von der COVID-19-Pandemie betroffen. Aufgrund der Abhängigkeit von körpernahen Unterstützungsleistungen können Maßnahmen der sozialen Distanzierung für sie nur eingeschränkt durchgeführt werden. Zudem sind die sozialen und gesundheitlichen Folgen von Kontaktreduktionen für die Bewohner:innen der Pflegeheime besonders hoch. Auch der Abschied von sterbenden Familienangehörigen war aufgrund der Kontaktbeschränkungen erschwert. Trauerfeiern und Bestattungen konnten aufgrund der Pandemie nicht wie gewohnt stattfinden.

Bildung

Die temporären Schließungen von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen haben alle Kinder und Jugendlichen getroffen. Während für Kinder im Vorschulalter insbesondere der Erwerb von Sprache und sozialen Fähigkeiten durch Interaktion mit anderen Kindern und Erzieher:innen im Vordergrund steht, ist für ältere Kinder Schule als tagesstrukturierender Lern- und Lebensort zentral. Auch die jugendtypische Sozialisation und Bearbeitung von Entwicklungsaufgaben in Peer-Gruppen konnte im Zeitraum der Kontaktbeschränkungen nur bedingt erfolgen. Darüber hinaus fehlten den jungen Menschen die Kontakte zu Bezugspersonen außerhalb ihrer Familie, wie z.B. Lehrkräfte und Schulsozialarbeiter:innen. Die außerschulischen Bildungsangebote von Jugendzentren, Jugendverbänden und vielen anderen konnten durch die jungen Menschen nicht in Anspruch genommen werden.

Die Schließungen erstreckten sich zu Beginn der Pandemie insbesondere von März 2020 bis circa Anfang Mai 2020, wobei schrittweise und je nach Bundesland und Infektionsgeschehen unterschiedliche schnelle Öffnungen vorgenommen wurden. Im Angesicht des zunehmenden Infektionsgeschehens wurden die Kitas und Schulen Dezember 2020 bis März 2021 erneut geschlossen. Die anschließenden Teilöffnungen wurden vor allem für jüngere Kinder ermöglicht und gestalteten sich regional deutlich unterschiedlich aus. In Schleswig-Holstein galt für Schulen ab Mitte Mai 2021 der Corona-Reaktionsplan, der Automatismen im Zusammenspiel von Kontaktbeschränkungen und Infektionsgeschehen schaffen sollte. Das folgende Schuljahr 2021/22 fand bis zum Redaktionsschluss weitgehend in Präsenz statt [Schleswig-Holsteinisches Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur 2022].

Mit der Einführung von verpflichtenden COVID-Tests und den Schutzimpfungen ergibt sich im Herbst 2021 eine deutlich andere Situation als in den vorhergehenden Pandemiephasen. Für die Phasen des Lockdowns insbesondere ab März 2020 wurden verschiedene Studien und Befragungen sowie statistische Sondererhebungen durchgeführt. Das Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (bib) fasst zentrale Ergebnisse dieser Untersuchungen in einer Metastudie wie folgt zusammen [Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung 2021]:

- weitreichende Auswirkungen der Kita- und Schulschließungen auf Bildung, Gesundheit und Lebensqualität,
- Lernzeit und Lernerfolg haben sich in den Schulschließungsmonaten deutlich reduziert,
- gesundheitliche und entwicklungspsychologische Dimensionen von enormer Bedeutung,
- keine verlorene Generation, große Unterschiede in den Auswirkungen,
- Mütter haben die meiste Familienarbeit geleistet, teilweise emotionale Erschöpfung,
- soziale Ungleichheiten verstärken die Belastung von Familien, vor allem bei Bildung und Wohnsituation.

Das bip führt aus, dass sich sowohl die körperlichen als auch psychischen Belastungen für junge Menschen erhöht hätten und ergänzt, dass auch die Situation von Eltern – insbesondere Müttern – durch die Doppelbelastung von Betreuung und Beruf erhöht hätten. Gleichzeitig zeigt sich,

dass bereits vor der Pandemie benachteiligte Familien die Folgen der Maßnahmen deutlicher spüren, weil diese häufiger auf Bildungs- und Förderangebote angewiesen sind und in der Regel über eine geringere Wohnfläche pro Person verfügen. Gerade sozioökonomisch benachteiligte Familien hatten bereits vor der Pandemie verminderte Teilhabe- und Bildungschancen, was durch die Schulschließungen noch weiter verstärkt worden zu sein scheint.

So zeigen beispielsweise die IQB-Bildungstrends 2021 [Stanat et al., 2022] einen deutlichen Kompetenzrückgang seit 2011, der zumindest teilweise durch die Einschränkungen im Rahmen der Pandemie begründet ist. Schüler:innen der 4. Klasse wiesen 2021 im Vergleich zu 2016 nicht nur deutlich geringere Kompetenzen in Deutsch und Mathematik auf, zusätzlich verstärkte sich der Zusammenhang zwischen dem sozioökonomischen Status der Familie und dem Kompetenzerwerb des Kindes. Ferner erreichen Schüler:innen mit Zuwanderungshintergrund schlechtere Ergebnisse. Auch der Bildungsbericht 2022 zitiert nationale und internationale Studien, die einen negativen Einfluss vor allem der Schließungen von Bildungseinrichtungen (besonders auf jüngere Kinder und Schüler:innen sowie sozioökonomisch benachteiligte Familien) nahe legen [Autor:innengruppe Bildungsberichterstattung, 2022].

Aus den oben aufgeführten Erkenntnissen leitet das bip folgende Handlungsempfehlungen ab:

- Kitas und Schulen sollten prioritär offengehalten werden,
- Familienexpertise in politischen Entscheidungsgremien zur Pandemie verankern,
- Lernrückstände langfristig aufholen,
- schulischen Druck reduzieren, belastete Schülerinnen und Schüler unterstützen,
- Ausbau multidisziplinärer Schulsozialarbeit und schnelle Kassenzulassung für Psychotherapien,
- Sprachförderung ausbauen, Kinder mit Migrationshintergrund zielgenau fördern,
- Vereinssport und Schulsport stärken,
- Leistungen der Eltern in der Pandemie anerkennen und Eltern zu Selbstsorge ermutigen,
- langfristiger Ausbau von Beratungs-, Bildungs- und Erholungsangeboten für Familien in Belastungssituationen [bip 2021: S. 75 – 77].

Die empfohlenen Maßnahmen des bib zielen einerseits auf Entlastung- und Entspannung für junge Menschen und ihre Eltern ab und andererseits auf eine nachhaltige und lebensweltorientierte Unterstützung. Das Vorgehen sollte dabei die jeweiligen familialen Ressourcen und Risikofaktoren berücksichtigen. Diesen Ansatz verfolgt auch das Aktionsprogramm „Aufholen nach Corona“, mit dem insgesamt zwei Milliarden Euro in den Jahren 2021 und 2022 für junge Menschen und ihre Familien investiert werden sollen [Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2022].

Fazit

Die kurz- und mittelfristigen Folgen der Pandemie zeigen sich in den Themenbereichen Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Gesundheit und Bildung. Insbesondere junge Menschen und ihre Familien wurden von den Kontaktbeschränkungen und Schließungen folgenschwer getroffen. Bund, Länder und Kommunen haben bereits eine Vielzahl von Maßnahmen sowohl während der Lockdowns als auch im Anschluss daran zur Abmilderung oder Vermeidung der entsprechenden Folgen getroffen. Die langfristigen Folgen auf wirtschaftlicher und gesellschaftlicher sowie auf individueller Ebene sind derzeit nicht abschließbar festzustellen. Hier braucht es einen kontinuierlichen Dialog zwischen Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Wissenschaft, um Handlungskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Bei diesem Dialog sollte eine differenzierte Perspektive auf Basis der hier kursorisch dargestellten Studienergebnisse entwickelt werden, denn die wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Folgen der Pandemie haben keineswegs alle Menschen gleich getroffen. Vor allem Arbeitnehmer:innen sowie junge Menschen und ihre Familien, die bereits vor der Pandemie Risikofaktoren für ein Leben in oder von Armut bedroht aufwiesen, scheinen besonders von den Folgen betroffen zu sein. In diesem Sinne hat die Corona-Pandemie die dargestellten sozialen Ungleichheiten bezüglich Einkommen, Bildung und Teilhabe nicht erzeugt, sondern ihnen eine neue Sichtbarkeit verschafft, indem sie noch weiter verstärkt wurden.

2.2 Der Ukraine-Krieg und die Energiekrise

Mit dem Überfall Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 herrscht ein Krieg mitten in Europa. Die Auswirkungen sind jedoch nicht regional begrenzt, sondern gehen weit über die Grenzen Europas hinaus.

Die ausbleibenden Getreideexporte

Durch die Einnahme bzw. Blockade ukrainischer Hafenstädte durch Russland fallen wichtige Getreidelieferungen der Ukraine für den Weltmarkt aus, wodurch sich globale Auswirkungen für die Ernährungssicherheit in Afrika ergeben und in einigen Regionen Afrikas Hungerkatastrophen drohen. Zudem sind infolge des russischen Angriffs die Weltmarktpreise für Getreide stark gestiegen. In Zusammenhang mit bisherigen Trockenperioden verschlimmert sich die jetzt schon kritische Ernährungslage in den von Getreideimporten abhängigen Ländern.

So hat das zentralafrikanische Tschad einen Ernährungsnotstand erklärt. Der Tschad ist eines von vielen Ländern in der Sahelzone, denen eine Hungerkrise droht. Die Länder am Horn von Afrika, hier vor allem Äthiopien, Kenia, Sudan und Somalia, stehen der schlimmsten Trockenheit seit 40 Jahren gegenüber. Auch Westafrika ist laut der UN mit der schlimmsten Nahrungsmittelkrise seit zehn Jahren konfrontiert. Nach Angaben von Hilfsorganisationen könnten in der gesamten Sahelregion bald 60 Millionen Menschen ohne ausreichende Nahrung sein.

Wirtschaftliche Auswirkungen

In Europa zeigen sich die Auswirkungen des Krieges in demographischer und ökonomischer Art: demographisch hinsichtlich der Auswirkungen der Fluchtbewegung aus der Ukraine und der notwendigen Integration von Geflüchteten in den Nachbarländern und ökonomisch hinsichtlich sich verändernder Warenströme und der notwendigen Transformation der Energiewirtschaft, die Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse in Deutschland und Europa haben werden.

Die Deutschen mussten im April 7,4 Prozent mehr für Waren und Dienstleistungen des täglichen Lebens zahlen als noch ein Jahr zuvor. Fast die Hälfte des Anstiegs entfällt auf Ausgaben für Energie.

Wie stark jede oder jeder Einzelne von der Teuerung betroffen ist, hängt vom individuellen Konsumverhalten und Einkommen ab. Wer kein Auto fährt, wird zumindest die direkten Auswirkungen steigender Benzinpreise nicht spüren und Eigentümer:innen einer selbst bewohnten Immobilie werden sich weniger um die Mietentwicklung sorgen. Generell werden sich die steigenden Energiepreise jedoch auf alle Produkte auswirken, da Energie für die Herstellung und den Transport wirtschaftlicher Produkte mehr oder weniger immer benötigt wird.

Seit Beginn des Kriegs in der Ukraine sind insbesondere die Preise für Energie merklich gestiegen und beeinflussen die Inflationsrate erheblich. Eine ähnlich hohe Inflationsrate gab es zuletzt im Winter 1973/1974, als die Mineralölpreise infolge der ersten Ölkrise stark gestiegen waren.

Abb. 2.6: Monatliche Inflationsrate in Deutschland 2020 – 2022



Quelle: Statistisches Bundesamt, DESTATIS

Hinzu kommen Lieferengpässe durch unterbrochene Lieferketten aufgrund der Corona-Pandemie und die deutlichen Preisanstiege auf den vorgelagerten Wirtschaftsstufen. Nicht nur Energie, sondern auch Nahrungsmittel verteuerten sich infolge der Kriegs- und Krisensituation für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Die allgemein steigenden Preise werden auf Seiten der privaten Haushalte zu einer Verringerung der Kaufkraft und sozialen Problemlagen führen. Besonders betroffen dürften vor allem Personen mit niedrigen und mittleren Einkommen sein. Einkommensschwächere Haushalte sind dabei am stärksten belastet, da bei diesen der Anteil der Energie-, Wohn- und Nahrungsmittelkosten am verfügbaren Einkommen am höchsten ist.

Demographische Auswirkungen

Neben der Preiserhöhung wird die steigende Anzahl an Geflüchteten aus der Ukraine Einfluss auf die soziale Situation in Deutschland haben. Während die meisten Geflüchteten zunächst die unmittelbaren Nachbarstaaten (Polen, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Moldau) ansteuerten, sind mittlerweile über 950.000 Menschen (Stand: August 2022) in Deutschland angekommen. Im Unterschied zu der Fluchtwelle von 2015 handelt es sich fast ausschließlich um weibliche Geflüchtete und Kinder sowie ältere Menschen, da Männer zwischen 18 und 60 Jahren infolge des Kriegsrechts derzeit die Ukraine in der Regel nicht verlassen dürfen. Die zukünftige Fluchtdynamik ist aktuell nicht vorhersehbar, aber der anhaltende Krieg sowie die offenen Grenzen und die Befreiung der Ukrainer:innen von der Visumspflicht, lässt ein Anhalten der Fluchtbewegung vermuten. Wie viele Geflüchtete aus der Ukraine tatsächlich Deutschland erreicht beziehungsweise verlassen haben, lässt sich daher nicht genau sagen.

In der Hansestadt Lübeck wurden seit Jahresbeginn 1.848 Zuzüge mit Bezug zur Ukraine gezählt. In der Altersgruppe der über 18-Jährigen handelt es sich aus o.g. Gründen zumeist um Frauen (siehe Tabelle 2.1). Für den gleichen Zeitraum standen den 1.848 Zügen 222 Fortzüge gegenüber. Vollständig sind diese Zahlen jedoch nicht, da ein Teil der Flüchtlinge auch bei Bekannten oder Verwandten unterkommen und (zunächst) keine Leistungen beantragen.

Tab. 2.1: Zuzüge nach Lübeck mit Bezugsland Ukraine nach Altersgruppen vom 1.1.2022 – 14.06.2022

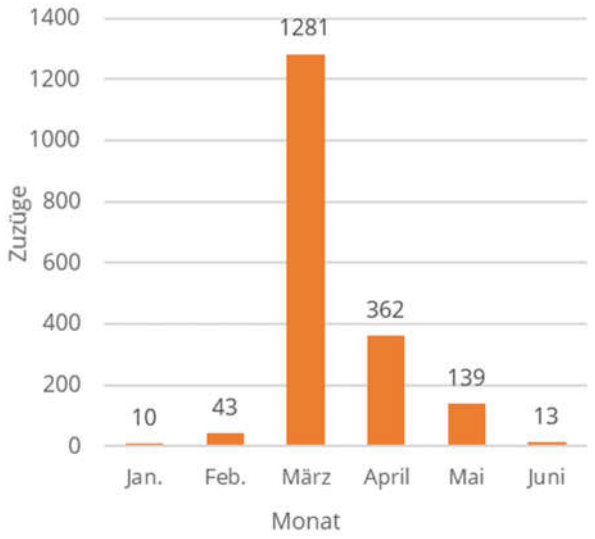
Altersgruppe	Anzahl	davon		weibl. In %
		männlich	weiblich	
0 - 17	655	338	317	48,4
18 - 59	985	156	829	84,2
60 und älter	208	58	150	72,1
insg.	1848	552	1296	70,1

Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle

Zum 1.1.2021 waren in der Hansestadt Lübeck 453 Ukrainer:innen mit erster Staatangehörigkeit gemeldet. Betrachtet man die Personen mit einem statistischen Bezug zur Ukraine (Erste/Zweite Staatsangehörigkeit, Einbürgerung, Geburtsort, Herkunftsgebiet) so kommt man auf eine Zahl von 1.022 Personen (1.1.2021). Für den 31.3.2022 wurden mittlerweile 2.274 Personen mit dem Bezugsland Ukraine im Einwohnermelderegister gezählt.

Die meisten Zuzüge erfolgten im März 2022, also unmittelbar nach dem Überfall Russlands auf die Ukraine. Inzwischen sind die wöchentlichen Zuzugszahlen stark zurückgegangen. Inwieweit diese Zahlen so niedrig bleiben wird, wird sicherlich vom weiteren Kriegsverlauf abhängig sein.

Abb. 2.7: Monatliche Zuzüge nach Lübeck von Personen mit Bezugsland Ukraine nach Lübeck (15.2.2022 – 13.06.2022)



Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle

Obwohl viele Ukrainerinnen und Ukrainer möglichst schnell wieder in ihr Land zurückkehren wollen, ist derzeit noch unklar, ob dies kurzfristig möglich sein wird. Daher bekommen die Geflüchteten derzeit einen Schutzstatus von einem Jahr, der auf zwei Jahre verlängert werden kann.

Aufgabe der Kommunen ist es, vor diesem Hintergrund die Rahmenbedingungen für eine möglichst gute Integration zu schaffen. Dies gilt für die Integration in den Arbeitsmarkt, genauso wie für Schulen, Kindergärten und die Integration in ein soziales Umfeld. Auch medizinische Versorgungsstrukturen sind elementar für die Geflüchteten.

Eine weitere Herausforderung ist die Unterbringung der Geflüchteten in eigenem Wohnraum, da die Situation auf dem Wohnungsmarkt insgesamt angespannt ist.

Das Bildungsniveau der Geflüchteten wird als vergleichsweise hoch eingeschätzt. Rund die Hälfte hat einen Hochschulabschluss. In der Ukraine arbeiteten vergleichsweise viele von ihnen in akademischen, technischen oder medizinischen Berufen. Hier bestehen in Deutschland große Personalengpässe, was die Integration in den Arbeitsmarkt erleichtern dürfte. Erste Zahlen aus Beratungsstellen zeigen, dass viele Ukrainerinnen und Ukrainer als Lehr- oder Pflegekräfte arbeiten möchten.

Der Weg zu einer qualifizierten Anstellung kann allerdings schwer sein, denn zuerst müssen die Geflüchteten Deutsch lernen und ihre Schul- und Berufsabschlüsse anerkennen lassen. Bis dahin könnten sich einige von ihnen für Jobs in niedrig qualifizierten Bereichen entscheiden, in den weniger Deutschkenntnisse nötig sind. Die Gefahr besteht, dass die Frauen bzw. Männer dann in diesen vorläufigen Arbeitsverhältnissen verbleiben. Dies kann nur über Sprach- und Integrationsangebote verhindert werden.

Neben Frauen und Kindern kommen auch viele ältere Menschen nach Deutschland, sodass von einem weiteren Bedarf an Gesundheits- und Pflegeleistungen auszugehen ist. Zusätzlich werden psychosoziale und therapeutische Leistungen erforderlich sein, um die durch Krieg und Flucht traumatisierten Menschen zu betreuen.

Die Energiekrise

Deutschland und seine Bevölkerung sehen sich mit einer hohen Inflation konfrontiert. Diese macht sich drastisch aufgrund der Entwicklung auf dem Energiemarkt bemerkbar, welche maßgeblich durch die Eskalation in der Ukraine herbeigeführt wurde.

Durch den Krieg in der Ukraine steigt die Unsicherheit um die Energieversorgung, die Preise für fossile Brennstoffe wie Erdgas und Rohöl erhöhten sich in den vergangenen Monaten rasant. Der Krieg in der Ukraine ab Februar 2022 hat zu Sanktionen der EU-Mitgliedstaaten und weiterer westlicher Industriestaaten gegen Russland geführt. Als Gegenmaßnahme zu den Sanktionen hat Russland die hohen Abhängigkeiten der Sanktionsstaaten von russischem Erdgas dazu genutzt, einen teilweisen Lieferstopp dieser Energieträger zu verhängen.

Die steigenden Energiepreise belasten Bevölkerung und Wirtschaft gleichermaßen. Angst vor nicht ausreichend beheizten Wohnungen im Winter beschäftigt viele Menschen in Deutschland. Behörden und Betriebe wappnen sich für potenziell drohende Gasengpässe.

Die Strompreise in Deutschland sind im Jahr 2022 stark gestiegen. Hauptursache dafür ist die Verknappung des Angebotes in Folge des Angriffskrieges von Russland auf die Ukraine bei einer weiterhin hohen Nachfrage. So sind die Beschaffungskosten für den Stromeinkauf schon Ende 2021 stark gestiegen und seit Ausbruch des Ukraine-Krieges hat sich dieser Effekt noch verstärkt. Die Preise an der Strombörse sind innerhalb von 12 Monaten (April 2021 bis April 2022) um 400% gestiegen. Das Resultat werden Verbraucher beim Blick auf die im Winter kommenden Strom- oder Heizkostenabrechnung sehen.

Jedoch sind Menschen nicht nur im privaten Bereich mit den Auswirkungen der Energiekrise konfrontiert, wo infolge der Kostenspirale eine Teuerung zahlreicher Güter stattfindet. Auch Industrie und Wirtschaft werden mit zum Teil drastisch gestiegenen Energiepreisen konfrontiert. Schließlich erfolgt hier in der Regel eine Massenfertigung diverser Güter, die einen enormen Produktionsaufwand erforderlich macht. Das Ergebnis: Viele Produkte des täglichen Bedarfs drohen plötzlich knapp zu werden, weil auch Unternehmen durch die gestiegenen Energiekosten in Existenznot gelangen.

Es sind mehrere Faktoren, die zum Tragen kommen: Neben den zusammenhängenden Märkten für Wärme und Elektrizität spielen auch Transportkosten eine Rolle, insbesondere Treibstoff. Dazu kommt bei manchen Unternehmen ein Problem mit Holzfasern, die für die Papierproduktion benötigt werden. Der Konflikt zwischen dem Westen und Russland mitsamt der Loslösung von preiswerter Energie bringt Verbraucher und Wirtschaft somit in Bedrängnis. Das betrifft auch Waren des täglichen Bedarfs. In vielen Branchen gibt es Probleme, die zu Verknappung, steigenden Preisen und Insolvenzen führen können.

Schon jetzt sind viele Nahrungsmittel gegenüber dem Vorjahr teurer geworden. Das fällt bei zahlreichen Produkten auf, besonders stark bei Butter, Sonnenblumenöl oder auch Brot- und Backwaren. Doch wodurch entstehen die Preissteigerungen? Infolge des Ukraine-Krieges wurden die Kosten für Dünger drastisch erhöht, dazu kommt das Energieproblem, mitunter befeuert durch den Nord-Stream-2-Konflikt.

Die Entwicklung, mit die Verbraucher an den Regalen und Frischetheken der Supermärkte konfrontiert werden, basiert darauf, dass (mineralischer) Dünger für Felder aus Erdgas hergestellt wird, dazu Tierfutter zu einem großen Teil aus pflanzlichen Überresten der Speiseöl-Produktion. Letzteres wirkt sich demnach massiv auf die Herstellung von Milcherzeugnissen wie Butter aus, aufgrund der erforderlichen Tierhaltung. Berichten zufolge haben Produzenten von Düngemitteln im Jahr 2022 aus Kostengründen die Fertigung um 70 Prozent reduziert.

Kurzfristig sorgt das für steigende Preise, langfristig schlimmstenfalls zu einem Versorgungsengpass. Ein weiteres Problem vieler Getränkehersteller ist die Verknappung von Kohlendioxid: Da die Kohlensäure bei einigen Brauereien und Softdrink-Herstellern nicht mehr für alle Getränke reicht, gibt es erste Produktionsstopps. Doch was hat Kohlensäure in Getränken mit der Energiekrise zu tun? Sie entsteht zumeist als Nebenprodukt im Rahmen der Düngemittelherstellung und ist daher vom oben genannten Problem betroffen.

Die angespannte Lage auf dem Energiesektor wirkt sich auf weitere Produkte aus und lässt diese teurer werden. Denn der Rohstoff Erdgas steckt in zahlreichen Artikeln, mit denen der Verbraucher im Alltag konfrontiert ist: Pflegeprodukte, Zahnpasta, Kosmetik, Waschmittel und Putzmittel.

Erdgas dient als wichtiger Bestandteil für Kunststoffverpackungen, bei vielen Utensilien sind Rückstände jedoch auch in der Ware selbst vorhanden. Dazu spielt Erdgas für Folien der industriellen Produktfertigung eine wesentliche Rolle. Nicht zu vergessen, werden alleine durch die Elektrizität bei der Fertigung riesige Mengen Energie benötigt. Somit besteht auch hier die Gefahr durch Engpässe, sollte die aktuelle Entwicklung nicht gestoppt werden.

Eine konkrete Prognose wie viele Menschen mehr aufgrund der Energiekrise Sozialleistungen in Anspruch nehmen müssen, lässt sich zurzeit nicht abschätzen.

Um die steigenden Energiepreise abzufedern, hat die Bundesregierung Entlastungen auf den Weg gebracht. Dabei geht es um steuerliche Verbesserungen wie eine höhere Entfernungspauschale, Zahlungen an einkommensschwache Familien oder Heizkostenzuschüsse. Beim Strompreis wird der Wegfall der EEG-Umlage vorgezogen.

Erwerbstätige, Selbstständige und Gewerbetreibende erhalten eine einmalige Energiepreispauschale von 300 Euro. Die Auszahlung erfolgt über die Lohnabrechnung des Arbeitgebers. Selbstständige erhalten einen Vorschuss über eine einmalige Senkung ihrer Einkommensteuer-Vorauszahlung.

Erwachsene, die Leistungen der sozialen Sicherungssysteme bekommen, erhalten eine Einmalzahlung von 200 Euro. Konkret sind das alle, die Leistungen nach SGB II, SGB XII oder dem Asylbewerberleistungsgesetz beziehen oder ergänzende Hilfe zum Lebensunterhalt nach dem Bundesversorgungsgesetz erhalten.

Darüber hinaus erhalten alle Bezieher von Arbeitslosengeld eine Einmalzahlung von 100 Euro. Voraussetzung ist, dass im Juli 2022 Arbeitslosengeld bezogen wird.

Um besondere Härten für Familien abzufedern, gibt es für jedes Kind, für das Anspruch auf Kindergeld besteht, einen Einmalbonus von 100 Euro. Dieser wird – wie in der Vergangenheit – auf den steuerlichen Kinderfreibetrag angerechnet. Die Zahlung erfolgt ab Juli 2022.

Von Armut betroffene Kinder und Jugendliche erhalten zudem künftig einen monatlichen Sofortzuschlag von 20 Euro ausgezahlt – erstmalig im Juli 2022. Dies gilt auch für junge Erwachsene, die mit ihren leistungsberechtigten Eltern in einem Haushalt leben.

Voraussetzung für den Anspruch ist, dass das Kind einen Leistungsanspruch nach SGB II, SGB XII, dem Asylbewerberleistungsgesetz oder auf die ergänzende Leistung zum Lebensunterhalt nach dem Bundesversorgungsgesetz hat. Der Anspruch besteht auch, wenn die Eltern für das Kind den Kinderzuschlag erhalten.

Für Wohngeldhaushalte wird der Heizkostenzuschuss nach Haushaltsgröße gestaffelt:

- bei einer Person 270 Euro (statt 135 Euro nach dem ersten Entwurf)
- bei zwei Personen 350 Euro (statt 175 Euro)
- für jede weitere Person 70 Euro (statt 35 Euro)

Für BAföG-Empfänger, für Aufstiegsgeförderte mit Unterhaltszuschuss sowie für Auszubildende mit Beihilfe oder Ausbildungsgeld beträgt der Heizkostenzuschuss einheitlich 230 Euro (statt 115 Euro).

Alle Berechtigten bekommen den Heizkostenzuschuss von Amts wegen gezahlt, also ohne gesonderten Antrag. Er wird im Sommer auf das Konto überwiesen, wenn in der Regel die Heizkosten- oder Nebenkostenabrechnungen anstehen.

Vom Heizkostenzuschuss profitieren bundesweit insgesamt 2,1 Millionen Menschen – davon allein etwa 1,6 Millionen Wohngeldempfängerinnen und -empfänger in 710.000 Haushalten. Den Zuschuss erhalten außerdem rund 370.000 BAföG-Empfängerinnen und -Empfänger sowie etwa 65.000 Auszubildende mit Berufsausbildungsbeihilfe oder Ausbildungsgeld, die nicht mehr bei den Eltern wohnen. Auch rund 75.000 Aufstiegsgeförderte mit Unterhaltszuschuss erhalten den Zuschuss.

Zum 1. Januar 2023 ist die größte Wohngeldreform in der Geschichte in Deutschland geplant. Mit dem neuen „Wohngeld Plus“ sollen deutlich mehr Geringentlohnte ein höheres Wohngeld bekommen: Der Kreis der Wohngeldberechtigten soll von 620.000 auf zwei Millionen Bürgerinnen und Bürger erweitert werden.

Durch die Einführung eines Bürgergeldes sollen Arbeitslosengeld II und Sozialgeld zum 1. Januar 2023 ersetzt werden. Gleichzeitig werden die Regelbedarfe fortgeschrieben.

Das Bürgergeld soll ab Januar 2023 für alleinstehende Erwachsene 502 Euro im Monat betragen – ein Plus von 53 Euro gegenüber dem aktuellen Regelbedarf.

Damit gerade in Zeiten steigender Preise das Existenzminimum für alle gesichert ist, sollen die Bedarfe künftig nicht erst rückwirkend, sondern vorausschauend an die Teuerungsraten angepasst werden.

2.3 Zwischenfazit

Insgesamt steht die deutsche Bundesregierung bei den sozialen Folgen vor einer doppelten Herausforderung. Sie muss erstens die Auswirkungen der hohen Preise, insbesondere im Energiebereich, abfedern und dafür sorgen, dass sie insbesondere bei einkommensschwachen Haushalten nicht zu sozialen Härten führen.

Es ist absehbar, dass weitere sozialpolitische Maßnahmen folgen müssen, die u.a. insbesondere auf diejenigen Haushalte, die gerade oberhalb des SGB-II-Bezugs angesiedelt sind, abzielen. Diese, u.a. Rentnerinnen und Rentner, werden allein beim Heizen mit horrenden Mehrkosten konfrontiert sein und müssen verstärkt – über den beschlossenen Heizkostenzuschuss hinaus – berücksichtigt werden. Bei allen kommenden Diskussionen zu Maßnahmen ist sicherzustellen, dass sie erstens wirklich Hauhalten zugutekommen, die Unterstützung benötigen, und dass sie außerdem nicht den gesetzten Klimazielen widersprechen.

Zweitens muss die Bundesregierung auf eine zügige Integration der häufig gut ausgebildeten Menschen aus der Ukraine setzen. Eine schnelle gelungene Integration könnte dann auch positive Effekte erzielen. Sie könnte in einigen Bereichen zu einer Entspannung des Fachkräftemangels führen und zu einer Stärkung der sozialen Sicherungssysteme beitragen. Dafür müssen die Voraussetzungen wie die Vermittlung von Sprachkenntnissen, die Betreuung und Beschulung der Kinder, die Anerkennung von Abschlüssen, das Schaffen von Rechts- und Planungssicherheit sowie eine effektive Arbeitsvermittlung gewährleistet bzw. geschaffen werden.

3 Demographische Rahmenbedingungen

3.1 Bevölkerungsentwicklung

Faktoren und Dimensionen des Demographischen Wandels

Die allgemeine Bevölkerungsentwicklung wird seit Jahrzehnten durch den demographischen Wandel geprägt.

Geburten, Sterbefälle und Wanderungen werden als die Faktoren des demographischen Wandels bezeichnet, da sie die Stärke der demographischen Entwicklungen quantitativ beeinflussen.

Dem gegenüber werden die Dimensionen des demographischen Wandels oftmals vereinfachend wie folgt beschrieben: Wir werden weniger, älter und multikulturell. Ergänzend könnte hinzugefügt werden, dass wir auch einsamer werden. Denn weniger Kinder und der allgemeine gesellschaftliche Wandel haben die Formen des Zusammenlebens verändert und werden diese auch weiterhin prägen. Hinsichtlich der ersten Dimension des demographischen Wandels – wir werden weniger – ist inzwischen eine differenziertere Betrachtung angezeigt, denn durch Zuwanderung sinken die Einwohnerzahlen oftmals nicht mehr, sondern stagnieren oder steigen z.T. sogar an. Dennoch kann die Zuwanderung in der Regel nicht die sinkende Bevölkerungszahl kompensieren. Dies gilt auch für Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (siehe auch S.27).

Geburten

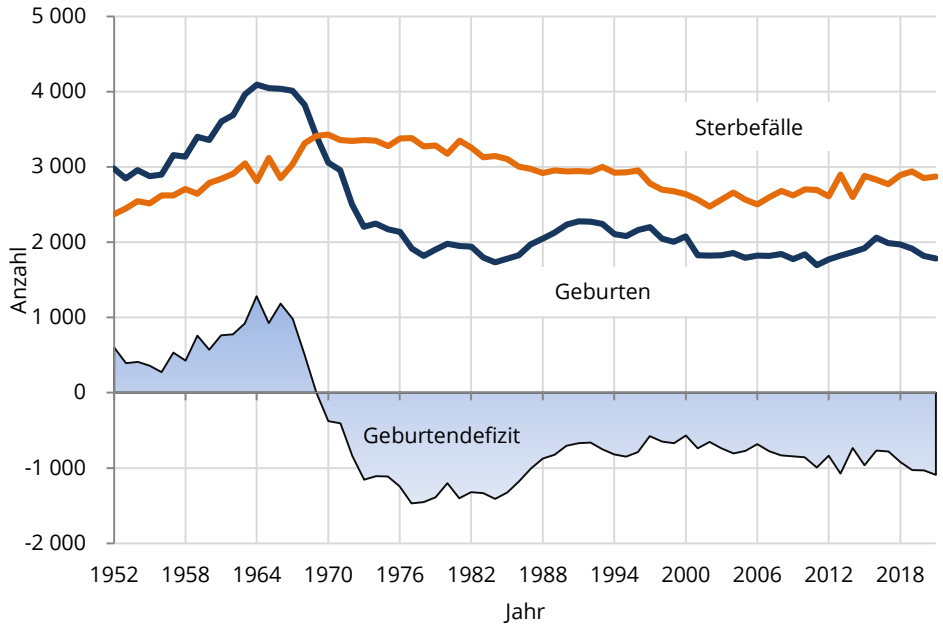
Die Baby-Boomer-Phase wurde Ende der 1960er Jahre mit dem sogenannten Pillenknick und von der damit einhergehenden deutlichen Senkung der Geburtenzahlen abgelöst. Die zusammengefasste Geburtenziffer (durchschnittliche Zahl der Kinder pro Frau) fiel langjährig auf ein Niveau von rund 1,4 Kindern je Frau. Rein rechnerisch würde dies bedeuten, dass jede Kindergeneration um ein Drittel kleiner wird als ihre Elterngeneration.

Hinzu kommt, dass die geburtenstarken Jahrgänge der 1960er Jahre das reproduktionsfähige Alter (ca. 15-44 Jahre) inzwischen durchschritten haben und sich jetzt überwiegend in der Altersgruppe der 45- bis 55-Jährigen wiederfinden (s.a. Abb. 3.7 auf S. 31). Als Folge dessen ist die Zahl der Frauen im gebärfähigen Alter von 44.596 im Jahre 1990 auf 39.547 im Jahre 2020 gesunken, entsprechend einer Abnahme um 11,3 Prozent.

Sterbefälle

Seit dem Geburtenrückgang Ende der 60er Jahre sind die Geburtenzahlen deutlich niedriger als die Zahl der Sterbefälle (s. Abb. 3.1). Aktuell kommen auf rd. 2000 Geburten pro Jahr fast 3.000 Sterbefälle. Für die demographische Grundgleichung (Bev. Jahresende = Bev. Jahresanfang + Geburten – Sterbefälle + Zuzüge – Wegzüge) bedeutet dies,

Abb. 3.1: Geburten und Sterbefälle 1952 – 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Graphik: Gesundheitsamt

dass ein jährliches Geburtendefizit von rd. 800 bis 1.000 Personen durch einen positiven Wanderungssaldo in derselben Höhe – also ca. 800 bis 1.000 mehr Zuzüge als Fortzüge – ausgeglichen werden müsste, um eine gleichbleibend hohe Einwohnerzahl zu garantieren.

Hinsichtlich einer älter werdenden Bevölkerung und auch hinsichtlich der gestiegenen Zuwanderungszahlen in den letzten Jahren stellt sich die Frage, inwieweit dieses über Jahrzehnte konstant bestehende Geburtendefizit auch in Zukunft Bestand haben wird. Inwieweit wird die Zuwanderung die Bevölkerung verjüngen und wird es dadurch auch zu einer Steigerung der Geburtenzahlen kommen? Der Blick auf die Wanderungsströme und die darauf basierende Bevölkerungsprognose der Hansestadt Lübeck gibt Antworten.

Wanderungen

Im Beobachtungszeitraum ab 1970 sind die Wanderungsströme durch vier Phasen gekennzeichnet.

Phase 1 (ca. 1970 – 1989):

Aufgrund der Stadt-Umland-Wanderungen gibt es Anfang der 70er Jahre bis Ende der 80er Jahre mehr Fortzüge als Zuzüge. In Kombination mit dem jährlichen Geburtendefizit sinken die Einwohnerzahlen im Durchschnitt um 2.000 Einwohner/innen pro Jahr.

Phase 2 (1990 – 1993):

In den Jahren nach der innerdeutschen Grenzöffnung steigt die Bevölkerungszahl bedingt durch die Zuwanderung aus den östlichen Bundesländern und dem osteuropäischen Ausland an.

Phase 3 (1994 – 2009):

Dieser Anstieg war jedoch nur kurz, denn in den darauffolgenden Jahren sorgte das strukturelle Geburtendefizit mit dem Nachlassen der Wanderungsintensivität für stagnierende bzw. leicht abnehmende Einwohnerzahlen.

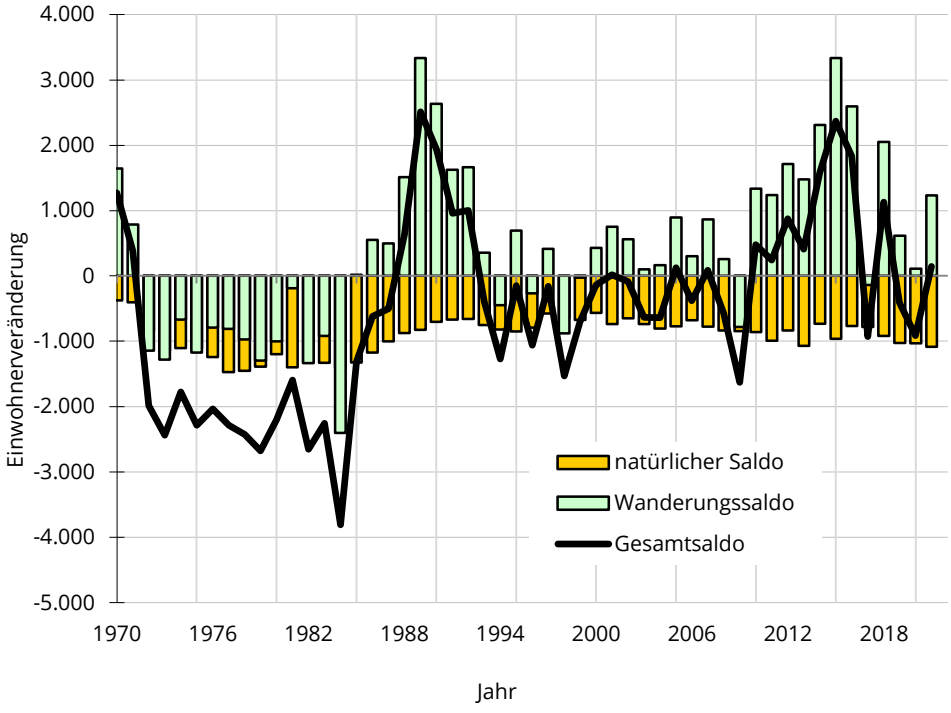
Im Gegensatz zur Entwicklung in den 70er und 80er Jahren ist die Wanderungsbilanz jedoch eher ausgeglichen, denn durch die Grenzöffnung ist eine kontinuierliche Ost-West-Wanderung hinzugekommen, wodurch sich die Herkunftsgebiete der Zuwanderungsströme auch grundsätzlich von denen der ersten Phase unterscheiden.

Phase 4 (2010 – 2021):

Steigende Zuwanderungszahlen aus dem Ausland und insbesondere die Flüchtlingszuwanderung aus dem Nahen Osten im Jahr 2015 lassen die Einwohnerzahlen wieder ansteigen.

Im Jahr 2017 kommt es zu einer deutlichen Beruhigung der Wanderungsströme. Erstmalig seit 2009 ist die Wanderungsbilanz wieder im negativen Bereich. Im Jahr 2018 wurde zwar wieder ein positiver Wanderungssaldo registriert, in den Jahren 2019 bis 2021 waren die Salden jedoch wieder negativ, wobei die Ursachen in 2020 und 2021 wahrscheinlich coronabedingt waren.

Abb. 3.2: Natürlicher Saldo und Wanderungssaldo 1970 – 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Graphik: Gesundheitsamt

Die Bevölkerungsprognose der kommunalen Statistikstelle der Hansestadt Lübeck hat die Einwohnerzahl zum 1.1.2020 als Basis und bildet den Zeitraum bis zum Jahre 2040 ab. Die Prognose der Geburten und Sterbefälle basiert auf den Durchschnittswerten der Jahre 2015 bis 2020. Geburten und Sterbefälle lassen sich anhand der Altersstruktur einer Bevölkerung relativ gut abschätzen.

Die Unsicherheiten einer Bevölkerungsprognose liegen jedoch zumeist in der Vorausschätzung der Zuwanderungen. Angesichts der demographischen Entwicklungen im Nahen Osten und in Afrika ist davon auszugehend, dass auch zukünftig ein starker Zuwanderungsdruck nach Europa bestehen wird.

Hinsichtlich der natürlichen Bevölkerungsbewegung (Geburten/Sterbefälle) ist auch zukünftig mit einem negativen Saldo zu rechnen. Bei den Wanderungen wird im Durchschnitt der Jahre mit Wanderungsgewinnen zu rechnen sein. Dies wird in der Regel auch ausreichend sein, um das Geburtendefizit auszugleichen.

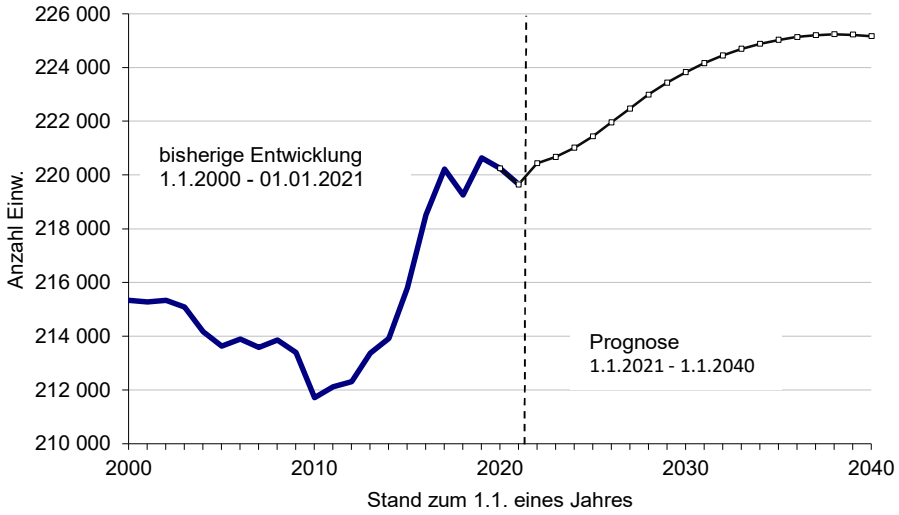
Im Ergebnis wird bis 2035 bzw. 2040 dann ein Zuwachs um ca. 5.000 Personen auf dann ca. 225 000 Personen erwartet. (siehe Tab. 3.1)

Tab. 3.1: Bevölkerungsbewegung 2000 bis 2020 und Prognose 2040

	Jahr	Bevölk. am 1.1.	natürl. Bevölkerungsbewegung			Wanderungen			Gesamtsaldo 1)
			Geburten	Sterbefälle	Saldo	Zuzüge	Fortzüge	Saldo	
bisherige Entwicklung	2010	211 716	1 843	2 701	- 858	11 390	10 053	1 337	396
	2015	215 800	1 918	2 882	- 964	13 919	10 584	3 335	2 723
	2016	218 523	2 058	2 827	- 769	14 893	12 297	2 596	1 698
	2017	220 221	1 986	2 769	- 783	10 385	10 551	- 166	- 966
	2018	219 255	1 969	2 890	- 921	12 464	10 413	2 051	1 374
	2019	220 629	1 915	2 941	-1 026	11 961	11 342	619	- 391
	2020	220 236	1 819	2 849	-1 030	10 665	10 544	121	- 591
	2021	219 645	1 950	3 015	-1 065	12 400	10 546	1 854	789
Prognose	2025	221 439	2 029	2 948	- 919	12 500	11 067	1 433	514
	2030	223 819	2 069	2 859	- 790	12 275	11 150	1 125	335
	2035	225 024	2 082	2 771	- 689	11 900	11 102	798	109
	2040	225 161							

*) incl. Fortschreibungsfehler
Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstrelle, Bevölkerungsprognose 2020 – 2040

Abb. 3.3: Bevölkerungsprognose bis 2040



Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Graphik: Gesundheitsamt

3.2 Altersstruktur

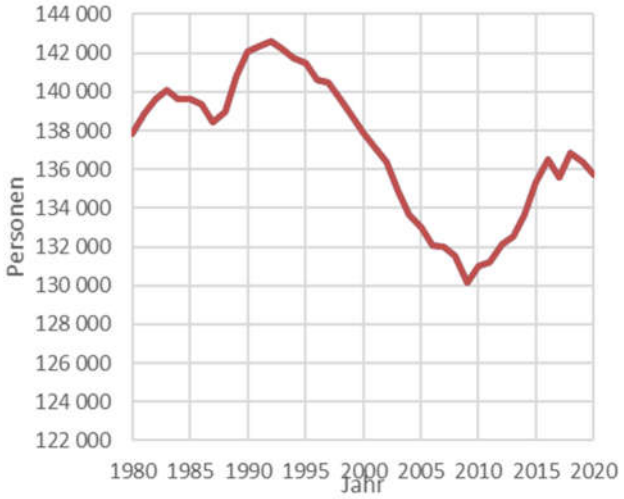
Eine seit Jahrzehnten niedrige Geburtenziffer und eine ständig steigende Lebenserwartung führen zu einer Veränderung des zahlenmäßigen Verhältnisses zwischen jüngerer und älterer Generation. Der Anteil der unter 18-Jährigen an der Gesamtbevölkerung liegt mittlerweile bei nur noch 15 Prozent, während der Anteil der über 65-Jährigen bei 23 Prozent liegt.

Tendenziell wird die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter abnehmen, während die Zahl der Älteren ansteigen wird. Durch die Zuwanderung können die abnehmenden Einwohnerzahlen in den jüngeren Jahrgängen zum Teil ausgeglichen werden [Hansestadt Lübeck 2021, Statistische Nachrichten Nr. 42]

Alterung und Fachkräftemangel

Auch für Lübeck zeigt sich, dass die Bevölkerung zunehmend älter wird und die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter in ca. fünf bis zehn Jahren zunehmend rückläufig sein wird, da dann die geburtenstarken Jahrgänge der heute ca. 47- bis 57-Jährigen verstärkt ins Rentenalter eintreten werden. Der sich in vielen Bereichen schon deutlich abzeichnende Fachkräftemangel wird zunehmen und Auswirkungen auf die wirtschaftliche Produktivität und Leistungsfähigkeit des Staates haben.

Abb. 3.4: Personen im erwerbsfähigem Alter (hier 18 – 64 Jahre) 1980 – 2020



Quelle. Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle

Deutlich wird auch, dass der jetzt schon feststellbare Fachkräftemangel aktuell nicht durch eine sinkende Zahl von Personen im erwerbsfähigen Alter zu erklären ist, denn gegenüber 2010 ist deren um rd. 6.000 angestiegen. Dieser Effekt dürfte sich auch erst in naher Zukunft zeigen, wenn mit dem Aussteigen der Baby-Boomer-Generation aus der Erwerbstätigkeit die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter abnimmt und die Zahl der Personen im Rentenalter entsprechend ansteigen wird (Tab. 3.3).

Alterung und Pflegebedarf

Eine höhere Anzahl älterer Menschen wird auch die Nachfrage nach Gesundheits- und Pflegeleistungen im Gesundheitswesen generell ansteigen lassen.

Der deutlich höchste medizinische und pflegerische Bedarf entsteht am Ende des Lebens. Insofern ist die zahlenmäßige Entwicklung der Gruppe der über 85-Jährigen ein guter Indikator für den künftigen Medizin- und Pflegebedarf einer älter werdenden Bevölkerung. Die Zahl der über 85-Jährigen wird bis 2030 von derzeit rd. 6.800 auf nahezu 9.000 Personen ansteigen. In Kombination mit der sinkenden Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter ist in Zukunft generell auch ein zunehmender Fachkräftemangel in den Pflegeberufen zu befürchten. Das altengerechte Wohnen oder die Möglichkeiten zur ambulanten Pflege werden an Bedeutung zunehmen und der Gesundheitsbereich wird unter zunehmendem Effizienzdruck stehen.

Im Stadtteil Travemünde sind über 45 Prozent der Einwohner:innen über 65 Jahre alt, was nur zum Teil auf das Vorhandensein von Senior:innenheimen zurückzuführen ist. Der Anteil der unter 18-Jährigen liegt hier bei nur 9,2 Prozent. Innerstädtisch betrachtet nimmt dieser Stadtteil somit eine Sonderrolle ein.

Tab. 3.2: Einw. nach Altersgruppen 1980, 2000 und 2020

Kategorie	1980	2000	2021	Prognose 2040
Einw. Insg.	230 316	215 267	220 056	225 161
0-17 Jahre	47 494	35 295	33 110	35 353
18-64 Jahre	137 813	137 873	135 955	129 381
65 Jahre u. ä.	45 009	42 099	50 991	60 427
in %	100,0	100,0	100,0	100,0
0-17 Jahre	20,6	16,4	15,0	15,7
18-64 Jahre	59,8	64,0	61,8	57,5
65 Jahre u. ä.	19,5	19,6	23,2	26,8
Jugendquotient	34,5	25,6	24,4	27,3
Altenquotient	32,7	30,5	37,5	46,7

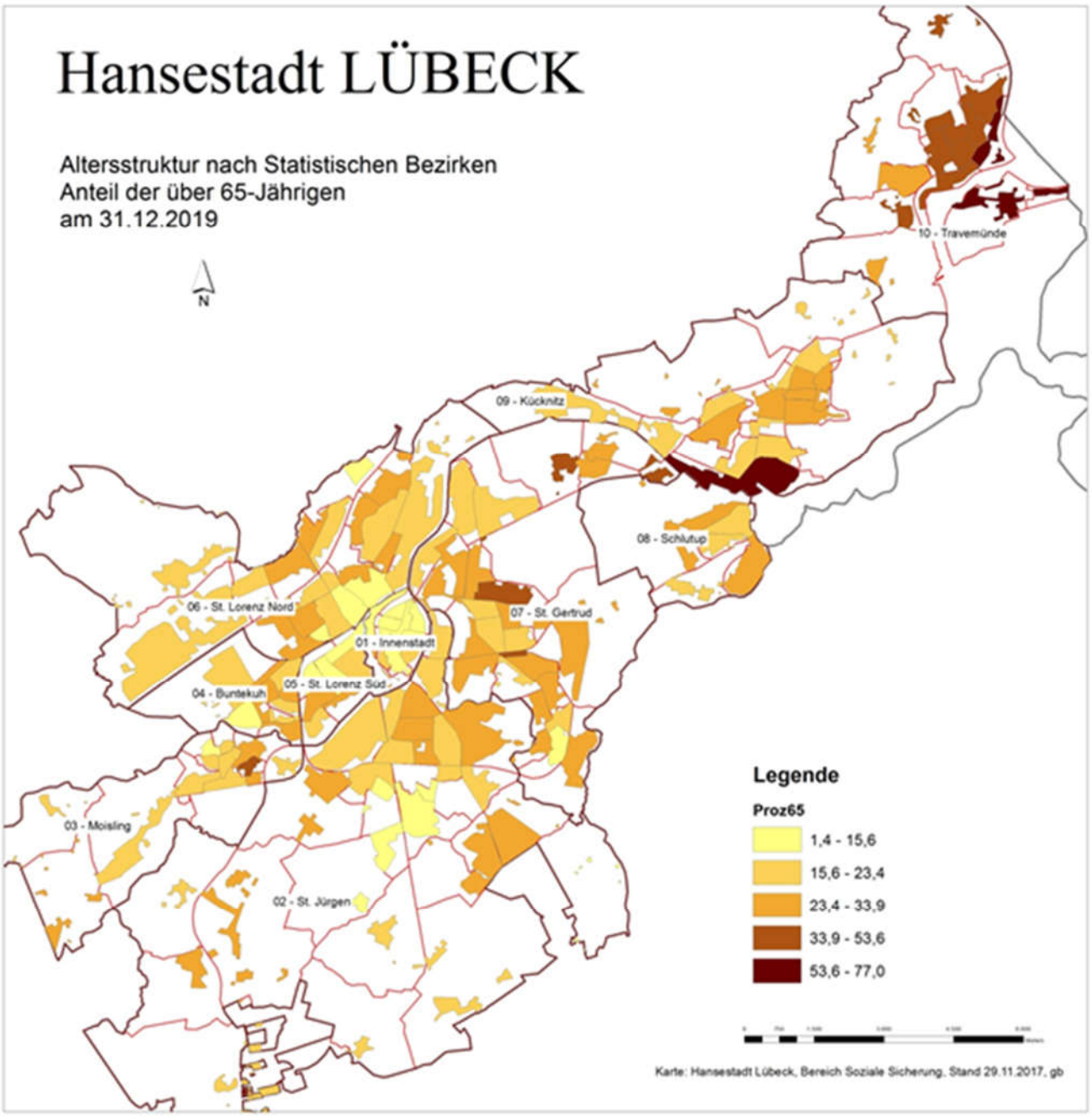
Jugendquotient: Bevölkerung 0 - 17 Jahre/Bevölkerung 18 - 64 Jahre

Altenquotient: Bevölkerung ab 65 Jahre/ Bevölkerrung 18 - 64 Jahre

Quelle: Hansestadt Lübeck, Statistische Nachrichten Nr. 41

Die kleinräumige Altersstruktur ergibt sich aus der Abbildung 3.5. Zu berücksichtigen, dass die Altersstruktur punktuell durch die Standorte der Seniorenheime beeinflusst ist. Vereinzelt höhere Anteile lassen sich daher aus den Standorten von Seniorenheimen erklären. Davon unabhängig, setzt sich der Stadtteil Travemünde deutlich vom übrigen Stadtgebiet ab, d.h. der höhere Anteil älterer Menschen ist hier nicht allein auf die Standorte der Seniorenheime zurückzuführen.

Abb. 3.5: Altersstruktur 2019



Tab. 3.3: Bevölkerung nach Altersgruppen 2020 und Prognose bis 2040

Alters-gruppe	2020		2040		+ / -
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	
00-05	11 347	5,2	11 947	5,3	600
06-09	7 148	3,2	7 696	3,4	548
10-17	14 819	6,7	15 712	7,0	893
18-29	33 999	15,4	32 423	14,4	- 1 576
30-59	88 786	40,3	83 454	37,1	- 5 332
60-74	36 219	16,4	42 061	18,7	5 842
75 u. ä.	27 920	12,7	31 868	14,2	3 948
Gesamt	220 238	100,0	225 161	100,0	4 923

Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Bevölkerungsprognose

3.3 Privathaushalte

Haushaltsstruktur

Die Struktur der Privathaushalte, also die Art und Weise, wie wir zusammenwohnen, hat nicht nur Einfluss auf den Gesundheitszustand der Bevölkerung, sondern auch für die Pflegesituation und Pflegebedarfe einer alternden Gesellschaft.

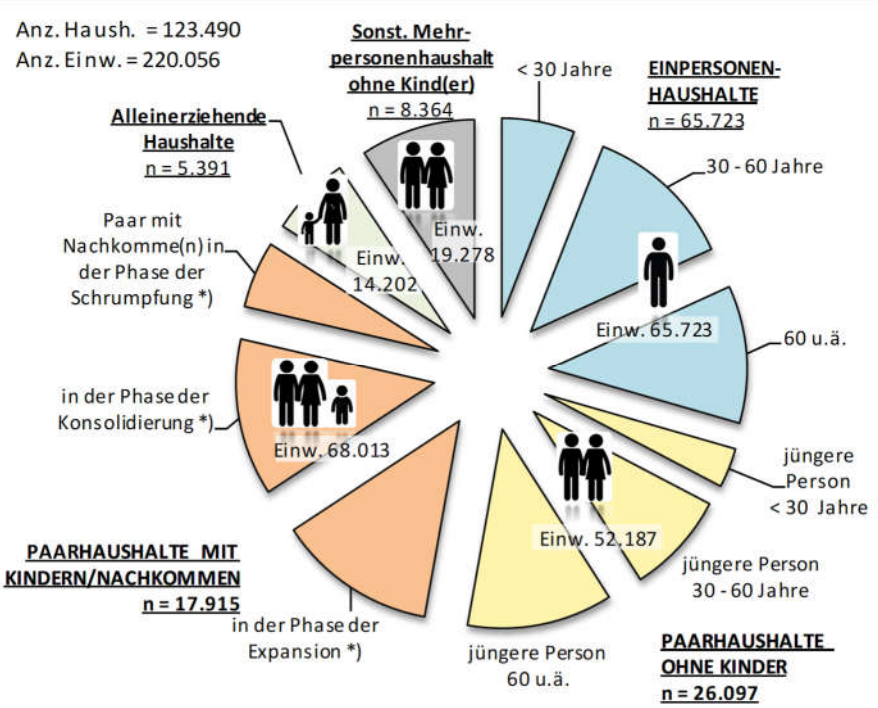
Mit dem gesellschaftlichen Wandel zu mehr Individualismus und Selbstbestimmtheit, ist die Auflösung der traditionellen Familienstrukturen verbunden. Familien mit Kindern sind nicht mehr die dominierende Lebensform in der Bevölkerung. Nur noch rd. 38 Prozent der Einwohner:innen leben in Eltern-Kind-Gemeinschaften. 29 Prozent der Einwohner:innen leben in Single-Haushalten und 23 Prozent der Einwohner/innen leben im Haushaltstyp „Paar ohne Kinder“ (s. Abb. 3.6).

Das Single-Dasein hat je nach Alter und Geschlecht unterschiedliche Ausprägungen. Nur wenige junge Menschen verlassen das Elternhaus, sobald sie volljährig sind. Rund 94 Prozent bleiben nach Angaben des Statistischen Bundesamtes zunächst im elterlichen Haushalt wohnen.

Männer führen in der Altersgruppe der 20-50-Jährigen eher ein Single-Dasein als Frauen. Die zunehmende Singularisierung in der Gesellschaft trifft insbesondere ältere Menschen, da jene durch die altersbedingte Auflösung der sozialen Bindungen Gefahr laufen, den Anschluss an ihr gesellschaftliches Umfeld zu verlieren. Hierzu zählen das Ausscheiden aus dem Berufsleben, der Verlust des Ehepartners oder der Ehepartnerin, die nachlassende körperliche Leistungsfähigkeit und die damit einhergehenden Einschränkungen der aktiven Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und nicht zuletzt die Erfahrung der allmählichen Ausdünnung der eigenen Generation bzw. der sozialen Bezugspersonen durch Sterbefälle.

Der zunehmende Anteil Alleinlebender im Alter ist vornehmlich bei Frauen festzustellen. Bereits ab Ende 50 steigt der Frauenanteil in der Bevölkerung mit zunehmendem Alter stetig an. Liegt der Frauenanteil in der Altersgruppe der 60 bis 69-Jährigen noch bei 53 Prozent, erhöht dieser sich in der Altersgruppe der über 85-Jährigen sogar auf 71 Prozent. Als Folge dessen steigt im Alter vor allem die Zahl weiblicher Single-Haushalte deutlich an.

Abb. 3.6: Einw. nach Haushaltstypen am 30.09.2021

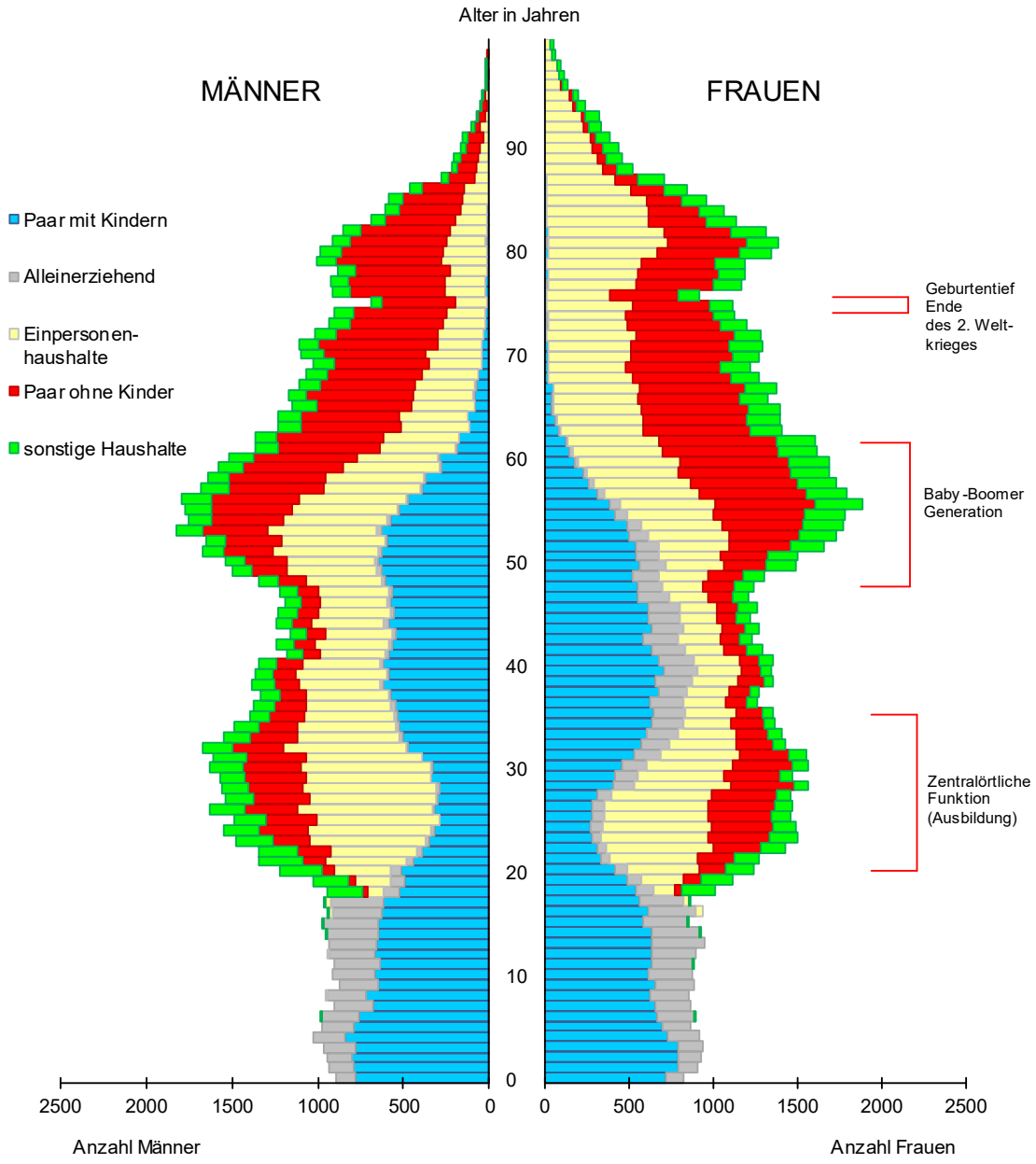


Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Graphik: Gesundheitsamt

Definition der Haushaltstypen:

Phase der Expansion: mindestens ein Kind im Alter von unter 6 Jahren
Phase der Konsolidierung: mind. ein Kind im Alter von 6-17 Jahren, kein Kind unter 6 Jahre
Phase der Schrumpfung: mind. ein Nachfahre im Alter von 18 – 29 J., kein Kind unter 18 J.

Abb. 3.7: Alterspyramide Haushaltstypen in der Hansestadt Lübeck am 31.12.2020



Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Graphik: Gesundheitsamt

Hinsichtlich der Pflegebedürftigkeit einer alternden Gesellschaft spielt der Trend zur Singularisierung eine tragende Rolle, denn die o.g. Entwicklungen wirken sich zunehmend verhindernd auf die Pflegemöglichkeiten durch Familienangehörige aus. Für das Gesundheitswesen stellt diese Entwicklung insofern eine Herausforderung dar, da die fehlende familiäre Versorgung der Alleinlebenden im Falle von Krankheit und Pflegebedürftigkeit immer mehr durch kommerzielle Versorgungsleistungen ersetzt werden muss.

3.4 Migrationshintergrund

INFOBOX !

Migrationshintergrund

Eine Person hat dann einen Migrationshintergrund, wenn sie selbst oder mindestens ein Elternteil nicht mit deutscher Staatsangehörigkeit geboren ist.

Die Definition umfasst im Einzelnen folgende Personen:

1. zugewanderte und nicht zugewanderte Ausländerinnen und Ausländer,
2. zugewanderte und nicht zugewanderte Eingebürgerte,
3. (Spät-) Aussiedlerinnen und Aussiedler sowie
4. mit deutscher Staatsangehörigkeit geborene Nachkommen der drei zuvor genannten Gruppen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, DESTATIS

In den vergangenen Jahrzehnten war Deutschland als Einwanderungsland das Ziel umfangreicher Zuwanderung. Diese Zuwanderung stellt nicht nur die Gesellschaft insgesamt und den Arbeitsmarkt, sondern auch das Gesundheitssystem vor besondere Herausforderungen. Zum einen sind sprachliche und kulturelle Barrieren hinderlich für eine optimale gesundheitliche Versorgung, zum anderen können Menschen mit Migrationshintergrund spezifische gesundheitsbezogene Risiken aufweisen.

Tab. 3.4: Einw. mit Migrationshintergrund 2007 – 2022

Jahr ------- Stand 31.12.	Einw. insg.	darunter mit Migrationshintergrund			
		Anzahl	in % der Einw.	darunter Ausländer/-innen	
				Anzahl	in % d. Einw.
2007	213 865	38 226	17,9	16 486	7,7
2010	212 115	40 023	18,9	14 640	6,9
2015	218 523	47 427	21,7	20 360	9,3
2020	219 645	59 746	27,2	25 824	11,8
2021	220 056	59 716	27,1	26 666	12,1
2022-9	221 779	63 813	28,8	29 325	13,2

Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Statistikverfahren zur Ermittlung des Migrationshintergrundes (MigraPro)
Anmerkung: 2022-9 = September 2022

Jede vierte Person hat einen Migrationshintergrund. Im Jahre 2007, als der Migrationshintergrund der Lübecker:innen erstmalig aus dem Statistikverfahren MigraPro heraus ermittelt werden konnte, wurden in der Hansestadt Lübeck noch rd. 38.000 Personen mit Migrationshintergrund gezählt. Aktuell haben rd. 64.000 Personen einen Migrationshintergrund. Das sind rd. 29 Prozent der Einwohner:innen. Von den Personen mit Migrationshintergrund haben rd. 29.000 - entsprechend rd. 13 Prozent der Bevölkerung - keine deutsche Staatsangehörigkeit (s. Tab. 3.4).

Die Zusammensetzung der ausländischen Bevölkerung hat sich durch die Zuwanderung in den letzten Jahren wesentlich verändert. Die andauernden Kriege im Nahen Osten haben zu einem Anstieg der Flüchtlingszuwanderung aus den betroffenen Staaten geführt,

Tab. 3.5: Einwohner:innen nach Migrationshintergrund mit Bezugsland am 30.09.2022

Bezugsland	insg.	davon nach Geschlecht	
		männlich	weiblich
Deutschland	157 966	75 512	82 454
Polen	11 669	5 170	6 499
Türkei	8 870	4 500	4 370
Arab. Rep. Syrien	3 585	2 081	1 504
Russ. Föderation	3 320	1 420	1 900
Ukraine	3 195	1 154	2 041
Irak	2 877	1 599	1 278
Kasachstan	1 696	815	881
Bulgarien	1 516	795	721
Rumänien	1 463	802	661
Afghanistan	1 401	907	494
Italien	1 170	654	516
sonstige	23 051	11 723	11 328
Gesamt	221 779	107 132	114 647

Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Statistikverfahren zur Ermittlung des Migrationshintergrundes (MigraPro)

So bilden die Syrer:innen mittlerweile die drittgrößte ausländische Bevölkerungsgruppe in Lübeck. Etwas unbemerkt davon hat sich schon seit den 90er Jahren – mit dem Fall der Mauer – eine vorwiegend wirtschaftlich begründete Zuwanderung aus dem osteuropäischen Raum etabliert, die sich insbesondere in der Zuwanderung aus Polen, Russland, Rumänien, Bulgarien und neuerdings auch aus Armenien ausdrückt.

4 Arbeitsmarkt und Beschäftigung

4.1 Erwerbstätigkeit

INFOBOX !

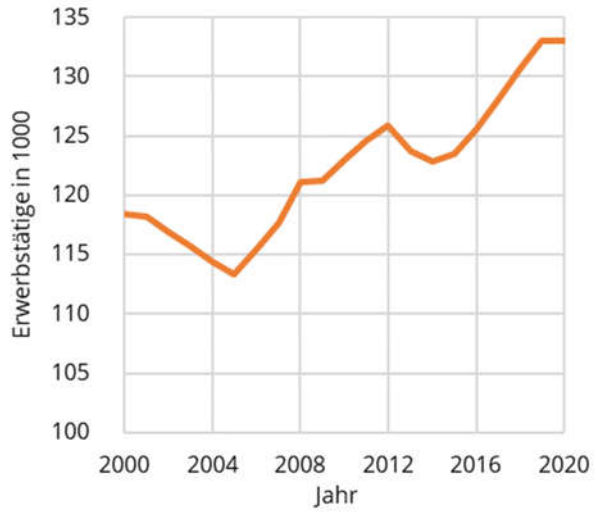
Erwerbstätigkeit

Erwerbstätige sind nach dem Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen alle zivilen Erwerbspersonen, also Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbständige beziehungsweise mithelfende Familienangehörige eine auf wirtschaftlichen Erwerb gerichtete Arbeit ausüben. Die Gruppe der Erwerbspersonen setzt sich aus den Erwerbstätigen und den (sofort verfügbaren) Erwerbslosen zusammen.

Nach Definition der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zählen zu den Erwerbstätigen alle Personen im Alter von 15 und mehr Jahren, die in einem Arbeitsverhältnis stehen (Arbeitnehmer) oder selbständig ein Gewerbe oder eine Landwirtschaft betreiben (Selbständige, Unternehmer) oder als mithelfende Familienangehörige im Betrieb eines Verwandten mitarbeiten. Personen, die lediglich eine geringfügige Tätigkeit (Mini-Job) ausüben oder als Aushilfe nur vorübergehend beschäftigt sind, zählen ebenso als Erwerbstätige wie auch Personen, die einem Ein-Euro-Job nachgehen (offiziell Arbeitsgelegenheit mit Mehraufwandsentschädigung).

Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen des Bundes und der Länder

Abb. 4.1: Erwerbstätige am Arbeitsort Lübeck 2000 – 2020



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Die Erwerbstätigkeit in der Hansestadt Lübeck steigt weiter an. In 2020 waren nach Berechnungen der Statistische Ämter des Bundes und der Länder rund 133 000 Personen in der Hansestadt Lübeck erwerbstätig. Im Vergleich zum Jahr 2005 stieg die Anzahl der Erwerbstätigen um 20.000 Erwerbstätige bzw. um 17 Prozent an.

Tab. 4.1: Erwerbstätige am Arbeitsort Lübeck nach Wirtschaftsbereichen 2020

Wirtschaftssektoren		Beschäftigte	
davon	Wirtschaftsbereiche	Anzahl	in %
Land- u. Forstwirtschaft, Fischerei		**281**	**0,2**
Produzierendes Gewerbe		**25 817**	**19,4**
davon	Verarbeitendes Gewerbe	19 740	14,8
	Baugewerbe	6 077	4,6
Dienstleistungen		**106 888**	**80,4**
davon	Handel, Verkehr, Gastgewerbe, Information u. Kommunikation	33 558	25,2
	Finanz-, Versicher.- u. Unternehmensdienstleister, Grundst. u. Wohnungswes.	24 655	18,5
	Öffentliche und sonstige Dienstleistungen, Erziehung, Gesundheit	48 675	36,6
Zusammen		**132 986**	**100,0**

Quelle: Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen des Bundes und der Länder, durchschnittliche Zahl der Erwerbstätigen pro Jahr am Arbeitsort

Der ca. Anfang der 70er Jahre einsetzende sektorale Strukturwandel, welcher durch die Verlagerung der Arbeitsplätze vom sekundären (produzierendes Gewerbe) in den tertiären Sektor (Dienstleistungen) gekennzeichnet war, war Mitte der 90er Jahre weitgehend abgeschlossen. Heute sind über 80 Prozent der Beschäftigten sind im Dienstleistungssektor tätig, 20 Prozent im Produzierendem Gewerbe. Auf den Wirtschaftssektor Land- und Forstwirtschaft, Fischerei entfallen lediglich 281 Erwerbstätige.

Aufgrund der Digitalisierung steht die Wirtschaft erneut vor einem elementaren Strukturwandel. In nahezu allen Branchen zeigen sich mittlerweile die Auswirkungen der Digitalisierung. Die aktuelle Wirtschaftsstruktur und Wertschöpfung wird sich dadurch grundlegend ändern.

Unter dem Schlagwort „Smart Cities“ hat die Digitalisierung der Städte auch auf Bundesebene stark an Bedeutung gewonnen [Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2017].

4.2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

INFOBOX !

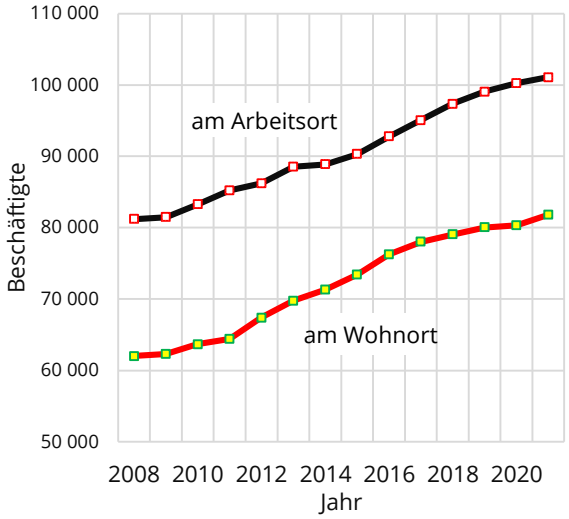
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten werden nach Arbeitsort und Wohnort bezogen erfasst. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort bezieht sich auf die Arbeitsverhältnisse der Lübecker Wohnbevölkerung. Zieht man die Auspendler/-innen ins Umland davon ab und addiert die Einpendler/-innen aus dem Umland dazu, erhält man die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Lübeck.

Quelle: Statistisches Bundesamt, DESTATIS

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung ist von besonderer Bedeutung, da über die Beitragszahlungen bestimmte soziale Leistungsansprüche wie zum Beispiel die Rentenansprüche oder die Ansprüche auf das Arbeitslosengeld I erworben werden. So sind etwa die steigenden Zahlen in der Grundsicherung im Alter auf fehlende Beitragszeiten im Lebensverlauf zurückzuführen. Zudem hängt die Leistungsfähigkeit des Sozialversicherungssystems stark vom allgemeinen Beitragsaufkommen ab.

Abb. 4.2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort Lübeck 2008 – 2021



Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Zwischen 1998 bis 2006 wurden noch rd. 5.500 Arbeitsplätze im Produzierenden Gewerbe abgebaut (-23,7 Prozent) und weitere 1.200 im Handel, Gastgewerbe und Verkehrsbereich. Dem standen rd. 4.100 neue Arbeitsplätze bei den sonstigen Dienstleistungen gegenüber.

Seit 2008 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten jedoch deutlich angestiegen und erreicht mittlerweile fast wieder das Niveau Anfang der 90er Jahre.

Wurden in der Hansestadt Lübeck am 30.06.2008 noch 81.197 Beschäftigte (am Arbeitsort) gezählt, nahm deren Zahl bis zum 30.06.2021 auf über 100.000 Beschäftigte zu, was einer Zunahme um rd. sechs Prozent entspricht. Ein

Tab. 4.2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Lübeck 2010 – 2021

Kategorie		2010	2015	2019	2020	2021	2010-2021 in %
Insgesamt		83 266	90 327	99 053	100 231	101 062	21,4
davon	Männer	41 695	45 762	51 182	51 941	52 095	24,9
	Frauen	41 571	44 565	47 871	48 290	48 967	17,8
	Frauenanteil	49,9	49,3	48,3	48,2	48,5	x
darunter	unter 25	.	8 902	9 607	9 727	9 850	.
	25 - 54 Jahre	.	66 138	69 702	69 753	69 315	.
	55 - 64 Jahre	.	14 526	18 572	19 548	20 607	.
	65 Jahre u. ä.	.	761	1 172	1 203	1 290	.
darunter	Vollzeit	63 677	62 311	66 819	67 379	67 816	6,5
	Teilzeit	19 570	27 979	32 234	32 852	33 246	69,9
	Teilzeit in %	23,5	31,0	32,5	32,8	32,9	40,0
darunter	Deutsche	79 394	84 567	89 691	90 259	90 741	14,3
	Ausl.	3 846	5 728	9 320	9 931	10 320	168,3
	Ausl. In %	4,8	6,8	10,4	11,0	11,4	x

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Reihe Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigungsstatistik

Großteil der Beschäftigungszunahme ist dabei auf den Dienstleistungsbereich zurückzuführen, wo im genannten Zeitraum 4.780 neue Arbeitsplätze entstanden.

Tab. 4.3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Lübeck 2014 und 2020 nach Sektoren

Jahr jeweils 30.06	Land-, Forstwirtschaft und Fischerei	Produzierendes Gewerbe	Dienstleistungsbereich
2014	111	20 589	68 187
2020	145	23 643	76 442
Veränderung (Absolut)	34	3 054	8 255
In %	30,6	14,8	12,1

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Reihe Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigungsstatistik

Berufsabschlüsse

Die meisten Beschäftigten (63.815 entsprechend 63,8 Prozent) verfügt über einen anerkannten Berufsabschluss. Weitere 13.638 (13,6 Prozent) verfügen über einen akademischen Abschluss. 13.302 Beschäftigte (13,3 Prozent) sind ohne Berufsabschluss, bei 9.376 Beschäftigten (9,4 Prozent) ist der Berufsabschluss unbekannt. In der Differenzierung nach Männern und Frauen ergeben sich nur geringfügige Unterschiede. Mit einem Anteil von 46 Prozent ist der Anteil der Frauen in der Gruppe der Beschäftigten ohne Abschluss niedriger und in der Gruppe der Beschäftigten mit anerkanntem Berufsabschluss mit 51 Prozent etwas höher. Etwas niedriger ist der Frauenanteil mit 47 Prozent in der Gruppe mit akademischer Ausbildung.

Tab. 4.4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Lübeck am 30.06.2020 nach Berufsabschlüssen

Berufsabschluss	insg.	in %
ohne Abschluss	13 302	13,3
mit anerkanntem Berufsabschluss	63 915	63,8
mit akademischen Abschluss	13 638	13,6
Ausbildung unbekannt	9 376	9,4
insgesamt	100 231	100,0

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Reihe Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigungsstatistik

Ausländeranteil

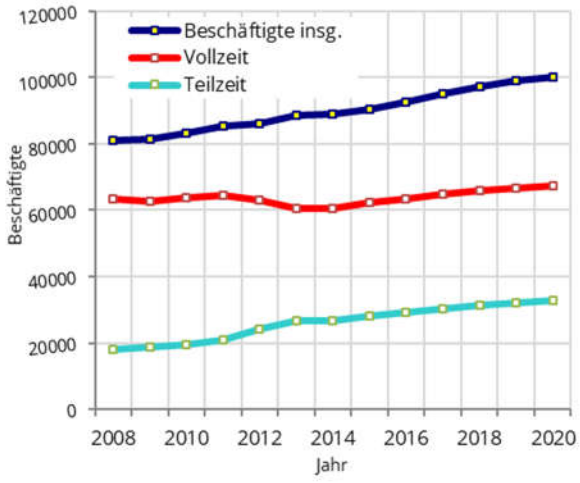
Aufgrund des Bevölkerungsanteils von 8,8 Prozent in der Altersgruppe der 18-64-Jährigen ist der Anteil der Ausländer:innen mit 4.556 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten entsprechend 5,5 Prozent der Beschäftigten deutlich zu niedrig. Im März 2013 lag der Ausländeranteil mit 4,5 Prozent der Beschäftigten bzw. 3.607 Personen allerdings noch niedriger.

4.3 Vollzeit/Teilzeit

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Hansestadt Lübeck ist seit 2008 von Jahr zu Jahr kontinuierlich angestiegen. Dies ist allerdings zu einem Großteil auf die Zunahme der Teilzeitbeschäftigung zurückzuführen. So stieg die Zahl der Teilzeitstellen von 2008 bis 2020 von 17.904 auf 32.852 an, während die Zahl der Vollzeitstellen in den Jahren 2012 und 2014 sogar rückläufig war.

Diese Rückgänge waren zum Teil jedoch verfahrenstechnischer Natur und spiegelten nicht ganz die reale Entwicklung wider, da es 2011 zu einer Umstellung im Meldeverfahren kam, wodurch es 2012 und 2014 zu nachträglichen Korrekturen im Datenbestand kam. Seit 2013/2014 steigt die Zahl der Vollzeitstellen wieder an.

Abb. 4.3: Sozialversicherungspflichtige Voll- und Teilzeitbeschäftigte am Arbeitsort Lübeck 2008 – 2020



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Reihe Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigungsstatistik, Graphik: Stand jeweils 30.06.

In der Gruppe der Teilzeitbeschäftigten bilden die Frauen mit einem Anteil von 79 Prozent deutlich die Mehrheit, d.h., nur jede fünfte Teilzeitstelle wird von einem Mann besetzt wird. Bei den Vollzeitbeschäftigten liegt der Frauenanteil bei lediglich 37,4 Prozent.

4.4 Geringfügig entlohnt Beschäftigte – die Minijobs

INFOBOX !

Minijobs

Seit April 2003 gilt das zweite Gesetz für moderne Dienstleistungen am Arbeitsmarkt, in dem auch der Bereich der geringfügigen Beschäftigung (Mini-Jobs) geregelt wird. Demnach liegt eine geringfügig entlohnte Beschäftigung vor, wenn das Arbeitsentgelt dieser Beschäftigung regelmäßig 450 EUR im Monat nicht überschreitet. Bis Ende 2012 lag die Obergrenze noch bei 400 EUR. Geringfügig entlohnt Beschäftigte sind versicherungsfrei, wobei die Arbeitgeber/innen eine pauschale Abgabe von 30 Prozent bezahlt (13 Prozent Krankenversicherung, 15 Prozent Rentenversicherung und zwei Prozent Pauschsteuer). Zum 1.10.22 wurde die Obergrenze aufgrund des neuen Mindestlohn auf 520 Euro angehoben (siehe auch Kap. 4.5).

Von den insgesamt 101.062 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2021 hatten rd. neun Prozent (7.755 Personen) zusätzlich eine geringfügig entlohnte Beschäftigung, den sogenannten Mini-Job (seit 1. Januar 2013 darf monatlich bis zu 450 EUR steuerfrei hinzuverdient werden). 11.479 Personen sind ausschließlich geringfügig entlohnt beschäftigt. Die Gesamtzahl der sogenannten Minijobber:innen beläuft sich somit auf 19.234 Personen (11.479 plus 7.755).

Tab. 4.5: Minijobs und weitere Arbeitsverhältnisse in der Hansestadt Lübeck 2010, 2015 und 2021

Kategorie	2010	2015	2021
Sozialvers. Beschäftigte ohne Nebenjob	76 190	84 569	93 307
Sozialvers. Beschäftigte mit Nebenjob	7 076	5 758	7 755
ausschließlich gerinfügig entlohnt Beschäftigte	15 347	13 463	11 479
zusammen	98 613	103 790	112 541

Anmerkung: Beschäftigte am Arbeitsort, Stand jeweils 30.06. eines Jahres, Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Bei den ausschließlich geringfügig Beschäftigten liegt der Frauenanteil bei rd. 57 Prozent. Ungefähr jeder zweite Minijob wird von Jüngeren (26,4 Prozent sind unter 25 Jahre alt) bzw. von Älteren (23,8 Prozent sind über 65 Jahre alt) wahrgenommen. Der Ausländeranteil beträgt 11,6 Prozent und entspricht in etwa dem Anteil der ausländischen Bevlkerung.

Tab. 4.6: Ausschließlich geringfügig Beschäftigte am 30.06.2021 nach Geschlecht, Alter und Staatsangehörigkeit am Arbeitsort Lübeck

Kategorie		Anzahl	in %
Insgesamt		11 479	100,0
davon	Männer	4 948	43,1
	Frauen	6 531	56,9
darunter	unter 25	3 027	26,4
	25 - 54 Jahre	3 729	32,5
	55 - 64 Jahre	1 993	17,4
	65 Jahre u. ä.	2 730	23,8
darunter	Deutsche	10 151	88,4
	Ausl.	1 328	11,6

Anmerkung: Beschäftigte am Arbeitsort, Stand jeweils 30.06. eines Jahres, Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Mit der Corona-Krise ging die Zahl der Minijobs deutlich zurück. Da die Minijobs insbesondere im Handel und der Gastronomie verbreitet sind, kam es im Zuge der Kontaktbeschränkungen zwischen Juni 2019 und Juni 2020 zum Wegfall von rd. 2.000 Minijobs bei den ausschließlich geringfügig Beschäftigten, entsprechend einem Minus von 15,4 Prozent der Beschäftigungsverhältnisse (siehe Tab. 4.7).

Tab. 4.7: Ausschließlich geringfügig Beschäftigte am 30.06.2019 und 30.06.2021 nach Geschlecht, Alter und Staatsangehörigkeit in der Hansestadt Lübeck

Kategorie		2019	2020	Veränderung	
				Anzahl	in %
Insgesamt		13 084	11 071	-2 013	-15,4
dav.	Männer	5 513	4 777	- 736	-13,4
	Frauen	7 571	6 294	-1 277	-16,9
dar.	unter 25	3 436	2 670	- 766	-22,3
	25 - 54 Jahre	4 660	3 727	- 933	-20,0
	55 - 64 Jahre	2 203	2 007	- 196	-8,9
	65 Jahre u. ä.	2 785	2 667	- 118	-4,2
dar.	Deutsche	11 570	9 769	-1 801	-15,6
	Ausl.	1 465	1 302	- 163	-11,1

Anmerkung: Beschäftigte am Arbeitsort, Stand jeweils 30.06. eines Jahres, Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Wie sich aus der Gegenüberstellung der Tabellen 4.5. und 4.6 zeigt, ist die Zahl der Minijobs in 2021 gegenüber 2020 wieder etwas angestiegen, erreichte jedoch nicht wieder das Niveau des Jahres 2019.

Kaum von der Corona-Krise beeinflusst waren dagegen die Minijobs, die von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten als Nebenjob ausgeführt worden sind. Hier kam es zwischen Juni 2019 und Juni 2020 lediglich zu einem Abbau von nur rd. 250 Beschäftigungsverhältnissen (von 7.379 auf 7.108). Im Jahr 2021 war die Zahl der Nebenjobs hier mit 7.755 sogar höher als im Vor-Corona-Jahr 2019.

4.5 Der neue Mindestlohn

INFOBOX !

Mindestlohn

Einen allgemeinen gesetzlichen Mindestlohn gibt es in Deutschland seit dem 1. Januar 2015. Damit wurde eine Lohnuntergrenze eingeführt, die nicht unterschritten werden darf. Sie schützt Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor unangemessen niedrigen Löhnen und soll damit zu einem fairen und funktionierenden Wettbewerb beitragen. Gleichzeitig sorgt der Mindestlohn für mehr Stabilität in den sozialen Sicherungssystemen.

Der Arbeitgeber trägt die Beiträge zur gesetzlichen Kranken- und Rentenversicherung. Neu ist, dass der Arbeitsgeber verpflichtet ist, die Arbeitszeiten von Minijobbern aufzeichnen und diese Aufzeichnungen zwei Jahre lang aufbewahren, um sie bei einer Prüfung durch den Zoll vorlegen zu können.

Der gesetzliche Mindestlohn gilt für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ab 18 Jahren.

Die Mindestlohnkommission

Eine unabhängige Kommission der Tarifpartner, die Mindestlohnkommission, schlägt der Bundesregierung alle zwei Jahre vor, in welcher Höhe der Mindestlohn angepasst werden sollte. Die Kommission prüft, welche Mindestlohnhöhe einen angemessenen Mindestschutz für die Beschäftigten bietet, faire Wettbewerbsbedingungen ermöglicht und die Beschäftigung nicht gefährdet. Sie orientiert sich bei ihrer Entscheidung an der Entwicklung der Tariflöhne in Deutschland.

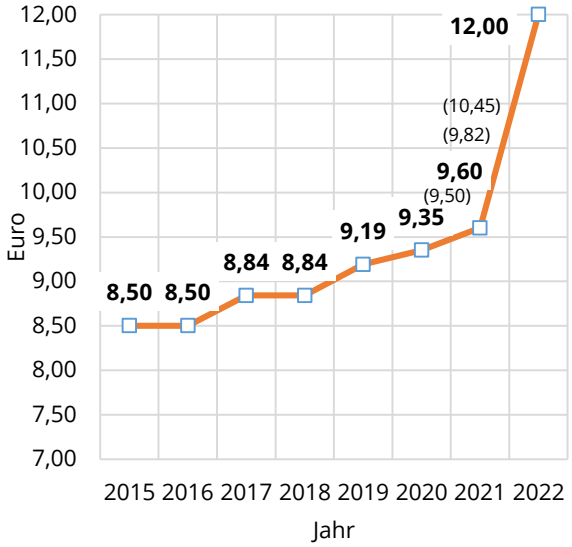
Die Mindestlohnkommission evaluiert zudem laufend die Auswirkungen des Mindestlohns und stellt ihre Erkenntnisse der Bundesregierung alle zwei Jahre in einem Bericht zur Verfügung.

Der gesetzliche Mindestlohn ist ein Bruttostundenlohn und gilt unabhängig von Arbeitszeit oder Umfang der Beschäftigung – und damit auch für Minijobberinnen und Minijobber.

Erstmalig seit Einführung des Mindestlohns wurde dieser nicht wie bisher üblich durch die Mindestlohnkommission, sondern durch die Bundesregierung in einer einmaligen Anpassung über das Mindestlohngesetz festgelegt (Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns). Zukünftige Anpassungen des Mindestlohns erfolgen weiterhin auf Vorschlag der Mindestlohnkommission, erstmals wieder zum 30. Juni 2023 mit Wirkung zum 1. Januar 2024.

Der gesetzliche Mindestlohn steigt damit zum 1. Oktober auf zwölf Euro brutto in der Stunde an.

Abb. 4.4: Entwicklung des Mindestlohns in Deutschland



Quelle: Geschäfts- und Informationsstelle für den Mindestlohn

Wer bisher nach Mindestlohn bezahlt wurde, erhielt bei einer 40-Stunden-Woche 1.811 Euro brutto. Jetzt werden es 2080 Euro sein.

Von der Erhöhung profitieren mehr als sechs Millionen Menschen, vor allem in Ostdeutschland und viele Frauen.

Die bislang vorliegenden Studien, die sich mit den Effekten des Mindestlohns auf die Beschäftigung befassen, kommen zum Ergebnis, dass es bisher zu keinen größeren Beschäftigungsverlusten gekommen ist [Bruttel et. Al. 2019]. Kausalstudien zeigen, dass die Einführung des Mindestlohns zu einem Rückgang der ausschließlich geringfügigen Beschäftigung geführt hat, wohingegen die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung (mit Nebenjob) weitgehend unbeeinflusst geblieben ist. Auch auf die Entwicklung der Arbeitslosigkeit oder der Zahl offener Stellen konnten keine statistisch signifikanten Effekte nachgewiesen werden [Mindeslohnkomission 2020].

Die geringen Auswirkungen des Mindestlohns auf die Beschäftigung in Deutschland hängen damit zusammen, dass die Betriebe auf den Kostenanstieg, der durch den Mindestlohn verursacht wurde, mit anderen Maßnahmen als mit Stellenabbau reagiert haben, wie zum Beispiel mit einer Erhöhung der Preise für ihre Produkte und Dienstleistungen.

Inwieweit die im Vergleich zu den bisherigen Anpassungen nun deutliche Anhebung des Mindestlohnes negative Beschäftigungseffekte verursacht, zu einer weiteren Verteuerung von Produkten oder Dienstleistungen führt und/oder positive Effekte in der Bekämpfung der Armut hat, ist zu diesem Zeitpunkt nicht vorhersehbar.

Minijob und Mindestlohn

Damit eine Wochenarbeitszeit von zehn Stunden möglich ist, steigt mit der Erhöhung des Mindestlohns zum 1. Oktober 2022 die Minijob-Grenze auf 520 Euro an. Sie wird künftig jeweils an die Entwicklung des Mindestlohns angepasst. Zuletzt lag die Minijob-Grenze bei 450 Euro.

4.6 Unterbeschäftigung

Die Arbeitslosenzahlen spiegeln nur einen Teil der Arbeitsmarktprobleme wider. Mit der Unterbeschäftigung werden zusätzlich zu den registrierten Arbeitslosen auch die Personen abgebildet, die nicht als arbeitslos gelten, weil sie an einer Maßnahme der Arbeitsmarktpolitik teilnehmen oder in einem arbeitsmarktbedingten Sonderstatus sind. Diese Personen werden zur Unterbeschäftigung gerechnet, weil sie für Menschen stehen, denen ein reguläres Beschäftigungsverhältnis fehlt. Es wird unterstellt, dass ohne den Einsatz dieser Maßnahmen bzw. ohne die Zuweisung zu einem Sonderstatus die Arbeitslosigkeit entsprechend höher ausfallen würde. Mit dem Konzept der Unterbeschäftigung können Defizite in der regulären Beschäftigung besser erfasst. Zudem können die Auswirkungen der Arbeitsmarktpolitik auf die Arbeitslosenzahlen nachvollzogen werden [Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktreport].

Tab. 4.8. Komponenten der Unterbeschäftigung in der Hansestadt Lübeck im Mai 2022

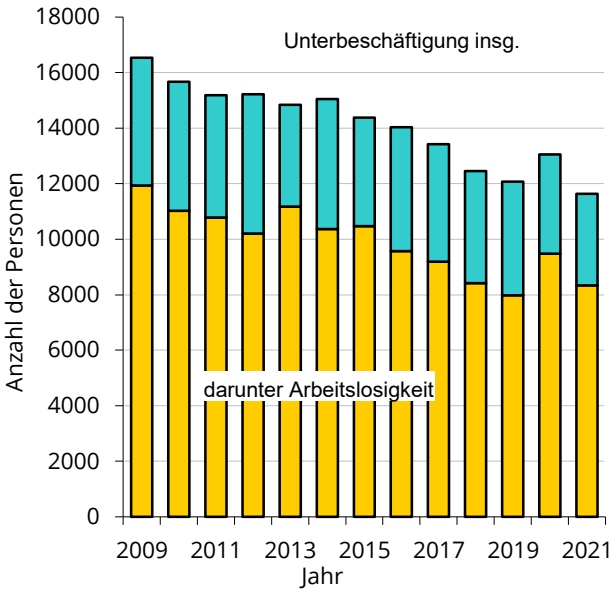
Kategorie	Mai 2022
Arbeitslosigkeit	8.402
+ Pers., die im weiteren Sinne arbeitslos sind	1.395
Aktivierung und berufliche Eingliederung	515
Sonderregelung für Ältere (§ 53a SGB II)	880
= Arbeitslosigkeit im weiteren Sinne	9.797
+ Personen, die nah am Arbeitslosenstatus sind	1.803
Berufliche Weiterbildung inklusive Förderung von Menschen mit Behinderungen	364
Arbeitsgelegenheiten	270
Fremdförderung	598
Förderung von Arbeitsverhältnissen	-
Beschäftigungszuschuss	12
Teilhabe am Arbeitsmarkt	248
kurzfristige Arbeitsunfähigkeit	311
= Unterbeschäftigung im engeren Sinne	11.600
+ Pers., die fern vom Arbeitslosenstatus sind	49
Gründungszuschuss	31
Einstiegsgeld - Variante: Selbständigkeit	18
= Unterbeschäftigung (ohne Kurzarbeit)	11.648
Unterbeschäftigungsquote	9,8
Anteil der Arbeitslosigkeit an der Unterbeschäft.	72,1

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktreporte

Daten der Unterbeschäftigten werden von der Bundesagentur für Arbeit seit 2009 erfasst. In der Statistik der Unterbeschäftigung nicht enthalten sind Personen, deren Arbeitszeit / Arbeitsdauer nicht der durchschnittlichen Norm entspricht und nicht freiwillig, sondern erzwungen ist, wie dieses z. B. bei Teilzeitbeschäftigung vorkommen kann.

In der Hansestadt Lübeck waren im Mai 2022 insgesamt 11.648 Personen unterbeschäftigt, davon waren 8.402 (72,1 Prozent) arbeitslos (s. Tab. 4.8.

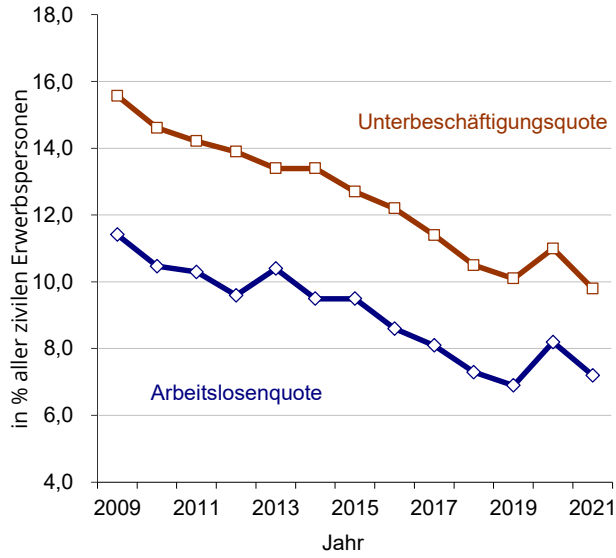
Abb. 4.5: Unterbeschäftigung in der Hansestadt Lübeck 2009 – 2021



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktreporte, Stand jeweils Dezember eines Jahres

Die Unterbeschäftigung erweitert den als arbeitslos registrierten Personenkreis um Erwerbslose, die ohne Einsatz arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen bzw. der Existenz von dafür geschaffenen gesetzlichen Sonderregelungen definitiv arbeitslos wären. Die Unterbeschäftigung ist daher stets höher als die registrierte Arbeitslosigkeit. In 2012 lag die Unterbeschäftigungsquote mit 13,9 Prozent deutlich über der Arbeitslosenquote (9,6 Prozent).

Abb. 4.6: Unterbeschäftigungsquoten in der Hansestadt Lübeck 2009 – 2021



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktreporte, Stand jeweils Dezember eines Jahres

Im Corona-Jahr 2020 stiegen Arbeitslosigkeit bzw. Unterbeschäftgung und erreichten im Jahr 2021 nahezu wieder das Niveau vor Corona.

4.7 Kurzarbeit

INFOBOX!

Kurzarbeitergeld

Kurzarbeitergeld ist eine Lohnersatzleistung, durch die Arbeitslosigkeit vermieden werden soll. Den Arbeitnehmern sollen ihre Arbeitsplätze erhalten bleiben, den Betrieben die eingearbeiteten Arbeitnehmer. Es gibt drei Arten von Kurzarbeitergeld:

Kurzarbeitergeld (Kug, § 96 SGB III) aus wirtschaftlichen und konjunkturellen Gründen kann gewährt werden, wenn ein vorübergehender erheblicher Arbeitsausfall mit Entgeltausfall vorliegt und die persönlichen sowie betrieblichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Saison-Kurzarbeitergeld (Saison-Kug, § 101 SGB III) erhalten nur Betriebe des Baugewerbes (Bauhauptgewerbe, Dachdeckergewerbe, Gerüstbaugewerbe, Garten- und Landschaftsbau) in der Schlechtwetterzeit. Die Schlechtwetterzeit dauert von Dezember bis März. Vor März begann sie im Gerüstbaugewerbe bereits im November. Saison-Kug wird bei wirtschaftlich bedingtem Arbeitsausfall sowie aus witterungsbedingten Gründen gewährt.

Transferkurzarbeitergeld (Transfer-Kug, § 111 SGB III) kann zum einen zur Vermeidung von Entlassungen beantragt werden, zum anderen zur Verbesserung der Vermittlungschancen bei Betriebsänderungen, die einen Personalabbau nach sich ziehen. Voraussetzung ist jeweils ein dauerhafter unvermeidbarer Arbeitsausfall."

Verfahren

Die Betriebe müssen vor Beginn von Kurzarbeit eine schriftliche Anzeige bei der zuständigen Agentur für Arbeit (Betriebssitz) erstatten; dies hat spätestens bis zum Ende des Monats zu erfolgen, für den erstmalig Leistungen bezogen werden sollen. Für Saison-Kurzarbeit gibt es keine Anzeigepflicht mehr. Anzeigen sind nur noch für konjunkturelle Kurzarbeit (§ 96 SGB III) sowie für Transferkurzarbeit (§ 111 SGB III) abzugeben.

In der Statistik wird differenziert nach angezeigter Kurzarbeit (geprüfte Anzeigen über Kurzarbeit und Personen in Anzeigen) und realisierter Kurzarbeit (Betriebe mit Kurzarbeit und Kurzarbeiter).

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

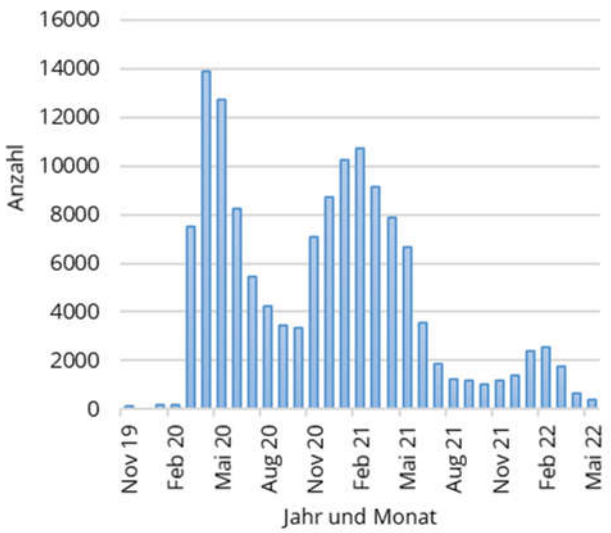
Kurzarbeitergeld wird unter bestimmten Voraussetzungen gewährt, wenn in Betrieben oder Betriebsabteilungen die regelmäßige betriebsübliche wöchentliche Arbeitszeit infolge wirtschaftlicher Ursachen oder eines unabwendbaren Ereignisses vorübergehend verkürzt wird. Das Arbeitsverhältnis besteht fort, lediglich Arbeits- und Entgeltzahlungspflicht werden geändert. Der Arbeitnehmer muss weniger Stunden arbeiten, der Arbeitgeber zahlt dafür aber auch weniger Lohn.

Die Agentur für Arbeit zahlt das Kurzarbeitergeld als teilweisen Ersatz für den durch einen vorübergehenden Arbeitsausfall entfallenen Lohn. Sie ersetzt einen Teil des weggefallenen Nettoeinkommens: Bei kinderlosen Beschäftigten 60 Prozent und bei Beschäftigten mit Kindern 67 Prozent. Der Arbeitgeber wird dadurch bei den Kosten der Beschäftigung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer entlastet. So können Unternehmen ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auch bei Auftragsausfällen weiter beschäftigen. Das Kurzarbeitergeld hilft also, Kündigungen zu vermeiden.

Zu Beginn der Pandemie hat die Bundesregierung einen vereinfachten Zugang zum Kurzarbeitergeld eingeführt, der Anfang 2022 bis Dezember 2022 verlängert wurde. Bundesweit waren im April 2020 über acht Millionen Personen in Kurzarbeit. Schwerpunktmäßig waren der Handel und das Gastgewerbe betroffen. Bis Juli 2021 ging die Zahl der Kurzarbeitenden dann auf nur noch rd. 74.000 zurück.

Der entsprechende Bestandsverlauf für die Hansestadt Lübeck ergibt sich aus der Abbildung 4.7. Mit der zweiten Welle im Winter 21/22 steigt die Zahl der Kurzarbeitenden wieder an. Da die Daten einer der geprüften Anzeigen einer Wartezeit von einem bzw. sechs Monaten unterliegen, sind die Daten hier bis zum März 2022 dargestellt.

Abb. 4.7: Konjunkturelle Kurzarbeit (nach § 96 SGB III) in der Hansestadt Lübeck November 2019 – März 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Interaktive Statistiken - Kurzarbeitergeld

Aktuell ist laut Angaben des Münchner Ifo-Instituts die Zahl der Kurzarbeitenden im Mai 2022 weiter gesunken. Trotz der enormen Konjunkturrisiken, dem Krieg in der Ukraine, Lieferkettenproblemen und steigender Inflation ist die Zahl der Kurzarbeitenden in fast allen Wirtschaftszweigen gesunken. Im Gastgewerbe gehen die Zahlen deutlich zurück und im Handel spielen sie kaum mehr eine Rolle. Insgesamt sind noch 277.000 Personen bundesweit in Kurzarbeit, was 0,8 Prozent der Beschäftigten entspricht [ifo Institut 2022].

4.8 Arbeitslosigkeit (ALG I)

INFOBOX!

Arbeitslosengeld I (ALG I)

Zu den Arbeitslosen zählen Personen, die abgesehen von einer geringfügigen Beschäftigung

- ohne Arbeit sind,
- die sich als Arbeitssuchende bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldet haben,
- eine Beschäftigung von mindestens 15 Stunden für mehr als drei Monate suchen,
- für eine Arbeitsaufnahme sofort zur Verfügung stehen,
- nicht arbeitsunfähig erkrankt sind und
- das 65. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

Seit 2005 wird zwischen dem Arbeitslosengeld I nach SGB III und dem Arbeitslosengeld II nach SGB II unterschieden.

Das Arbeitslosengeld I (ALG I) ist eine Versicherungsleistung. Anspruch auf Arbeitslosengeld I haben Arbeitnehmer/innen, die arbeitslos sind, sich bei der Agentur für Arbeit arbeitslos gemeldet haben und in den zwei Jahren vor Beginn der Arbeitslosigkeit mindestens 360 Tage in einer beitragspflichtigen Beschäftigung gestanden haben oder aus sonstigen Gründen wie z.B. Kindererziehungszeiten versicherungspflichtig zur Arbeitslosenversicherung waren.

Die COVID-19-Pandemie führte zu weitreichenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens und hatte erhebliche Auswirkungen auf den deutschen Arbeitsmarkt. Obwohl das arbeitsmarktpolitische Instrument der Kurzarbeit umfangreich eingesetzt wurde, um Entlassungen zu vermeiden, hatte die Pandemie erhebliche Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und das System der Grundsicherung für Arbeitssuchend.

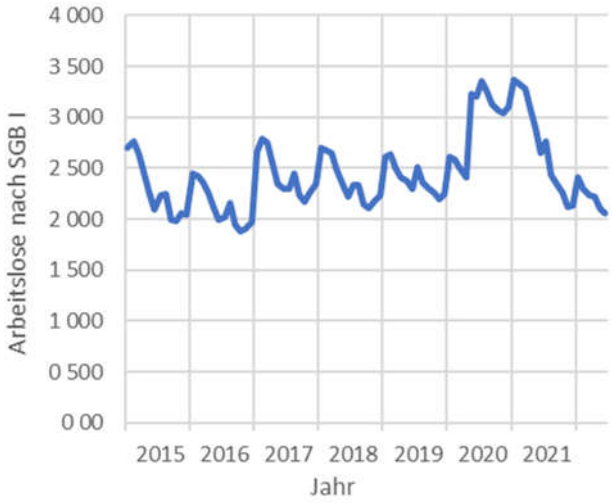
Arbeitslosenquote insg. (ALG I und ALG II)

Die Arbeitslosenquote, welche sich aus den Empfänger:innen von ALG I und ALG II zusammensetzt, stieg im Vor-Corona-Jahr 2019 von 7,1 auf 8,6 Prozent im Jahr 2020 an (Stand jeweils Juni eines Jahres). Im Verlauf des Jahres 2021 sank die Arbeitslosenquote und im Juni 2022 lag sie mit 7,5 Prozent etwas höher als vor der Corona-Pandemie.

Arbeitslosengeld nach ALG I

Nach den saisonbedingten höheren Arbeitslosenzahlen in den Wintermonaten hätte die Zahl der Arbeitslosen zum Frühjahr hin erwartungsgemäß sinken müssen. Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie im März 2020 ließ die Zahl der Bezieher:innen von Arbeitslosengeld I von ca. 2.500 auf fast 3.500 ansteigen. Erst zum Sommer 2021 gingen die Zahlen wieder deutlich zurück (Abb. 4.8). Im ersten Halbjahr 2022 war die Gesamtzahl der Arbeitslosen nach ALG I sogar niedriger als im Jahr 2019 vor Pandemie. Bei den Frauen dagegen lag sie jedoch wesentlich über dem Niveau des Jahres 2019.

Abb. 4.8: Arbeitslose nach ALG I nach Monaten in der Hansestadt Lübeck 2015 – 2021



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichte

Während die Zahl der Empfänger:innen von Arbeitslosengeld I sogar niedriger lag als vor der Pandemie, verblieb die Zahl der Empfänger:innen von Arbeitslosengeld II auf dem durch die Pandemie verursachten hohen Niveau, wie es sich bereits Mitte des Jahres 2020 zeigte (s. Tab. 4.8 u. Abb. 5.2). Auch hier zeigte sich bei den Frauen wieder eine weitere Steigerung der Fallzahlen

Tab: 4.9: Entwicklung der Arbeitslosigkeit in der Hansestadt Lübeck im Verlauf der Corona-Pandemie 2019 – 2022

Kategorie	2019	2020	2021	2022
Arbeitslsoe insg.	8 261	9 959	9 377	8 724
Arbeitslosenquote	7,1	8,6	8,1	7,5
ALG I insg.	2 299	3 206	2 656	2 054
dar. Frauen	988	1 369	1 140	1 216
55 und älter	550	733	709	574
Langzeitarbeitslose	151	214	262	188
Schwerbehinderte	136	159	148	121
Ausländer/-innen	356	559	476	388
ALG II insg.	5 962	6 753	6 721	6 670
dar. Frauen	2 533	2 948	2 915	3 117
55 und älter	932	1 123	1 261	1 274
Langzeitarbeitslose	2 684	2 892	3 710	3 277
Schwerbehinderte	278	337	310	310
Ausländer/-innen	1 594	1 993	1 843	2 221

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktreport, (Stand jeweils 30.6.)

5 Grundsicherung nach SGB II

INFOBOX!

Bedarfsgemeinschaften

Der Großteil der hilfebedürftigen Bevölkerung lebt von Grundsicherungsleistungen für Arbeitssuchende nach SGB II (Hartz IV = ALG II). Die Grundsicherung für Arbeitssuchende nach SGB II dient der Existenzsicherung der erwerbsfähigen Bevölkerung und deren nichterwerbsfähigen Angehörigen bzw. Kinder.

Die Grundsicherung nach SGB II unterscheidet zwei Leistungsarten: das Arbeitslosengeld II für Erwerbsfähige und das Sozialgeld für Nichterwerbsfähige (zumeist Kinder).

Bedarfe

Die Höhe des Arbeitslosengeldes II richtet sich nach der Bedürftigkeit des/der Antragsteller/-in. Das ALG II umfasst nach § 19 Abs. 1 SGB II:

- den Regelbedarf nach § 20 SGB II,
- Mehrbedarfe nach § 21 SGB II und
- Leistungen für Unterkunft und Heizung nach § 22 SGB II.

Der Regelbedarf wird jedes Jahr neu angepasst und in sechs Stufen ermittelt. So erhält z. B. eine alleinstehende Person in Stufe Eins 449 EUR, auf Stufe sechs ein Kind, das jünger als sechs Jahre ist 285 EUR.

Darüber hinaus werden unter bestimmten Voraussetzungen weitere Leistungen erbracht, wie z.B. Erstausstattung bei Wohnung, Bekleidung oder Schwangerschaft.

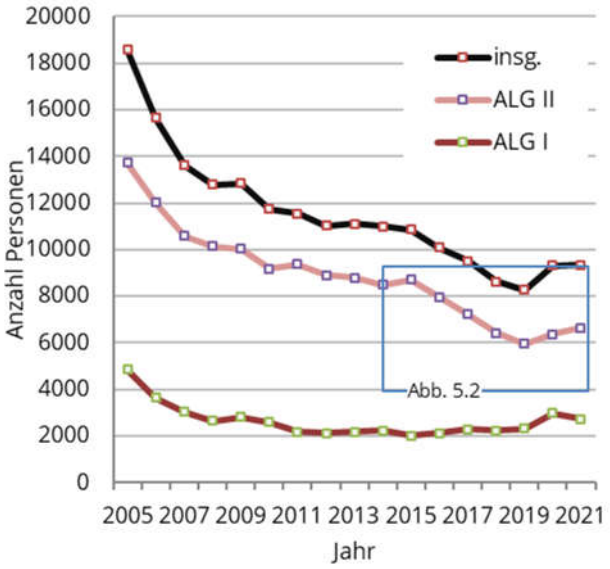
5.1 Arbeitslosengeld II

Nicht alle erwerbsfähigen Leistungsberechtigten sind auch arbeitslos. Tatsächlich geht nur ein Drittel der Erwerbsfähigen im SGB II in die Arbeitslosenstatistik ein. Die übrigen Personen gelten als nicht arbeitslos, weil sie dem Arbeitsmarkt (temporär) nicht zur Verfügung stehen. Gründe hierfür sind beispielsweise die Teilnahme an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen, die Erziehung von Kindern, Pflege von Angehörigen, langfristige Arbeitsunfähigkeit oder ein Schulbesuch.

Seit Einführung der Arbeitsmarktreform zum 1.1.2005 ist die Zahl der Personen mit Bezug von ALG II in der Hansestadt Lübeck mehr oder weniger stetig gesunken. Der wirtschaftliche Aufschwung seit 2010 hat auch in der Grundsicherung für Arbeitssuchende für einen verhältnismäßig starken Rückgang der Empfängerzahlen gesorgt.

Mit der Pandemie stiegen die Jahresdurchschnittswerte jedoch in den Jahren 2020 und 2021 erstmalig wieder an (siehe Abb. 5,1). Die Jobcenter versuchten mit schnelleren Bewilligungsverfahren und vereinfachten Anträgen dieser sprunghaft angestiegenen Nachfrage zu begegnen. Die sonst übliche „Frühjahrsbelebung“ am Arbeitsmarkt blieb wegen der Pandemie aus.

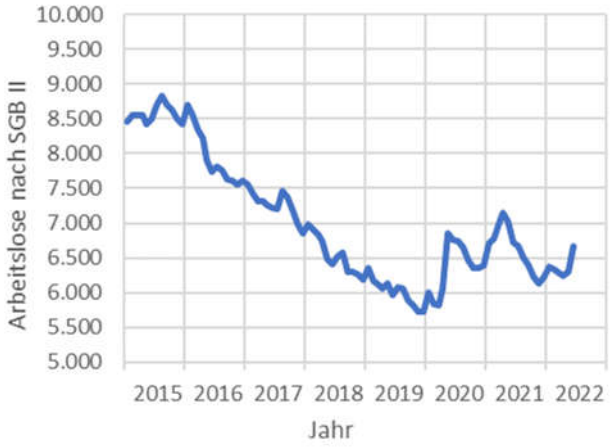
Abb. 5.1: Leistungsempfänger:innen von ALG I und ALG II in der Hansestadt Lübeck 2005 – 2021, Jahresdurchschnittswerte



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichte

Der Fokus auf die aktuelle Entwicklung zeigt (s. Abb. 5.2), wie sehr die Zahl der Leistungsempfänger:innen nach ALG II durch die Pandemie angestiegen sind. Die niedrigen Werte vor der Pandemie konnten nicht wieder erreicht werden.

Abb. 5.2: Arbeitslose Erwerbsfähige nach SGB II in der Hansestadt Lübeck nach Monaten 2015 - 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichte

Tab. 5.1: Arbeitslose erwerbsfähige Leistungsempfänger:innen und Personen in Bedarfsgemeinschaften 2019 und 2022 in der Hansestadt Lübeck

Kategorie	Dezember 2019		März 2022		Veränderung Dez 19-Mrz 22	Jun 22		Veränderung Mrz 22-Jun 22
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	Anzahl	in %	Anzahl
Arbeitslose	5 729	100,0	6 272	100,0	543	6 670	100,0	398
Männer	3 334	58,2	3 561	56,8	227	3 553	56,6	- 8
Frauen	2 395	41,8	2 711	43,2	316	3 117	49,7	406
15 bis unter 25 Jahre	423	7,4	438	7,0	15	518	8,3	80
50 Jahre und älter	1 734	30,3	1 944	31,0	210	2 064	32,9	120
Langzeitarbeitslose	2 676	46,7	3 473	55,4	797	3 277	52,2	- 196
dar. 25 bis unter 55 Jahre	2 051	35,8	2 601	41,5	550	2 435	38,8	- 166
dar. 55 Jahre und älter	574	10,0	776	12,4	202	767	12,2	- 9
Schwerbehinderte Menschen	272	4,7	292	4,7	20	310	4,9	18
Ausländer:innen	1 498	26,1	1 686	26,9	188	2 221	35,4	535
Personen in Bedarfsgemeinschaften	23 960	x	21 299	x	-2 661	21 115	x	- 184
dav. erwerbsf. Leistungsberechtigte	17 118	71,4	15 513	72,8	-1 605	15 421	72,4	- 92
dav. arbeitsl. Leistungsber. (Zeile 1)	5 729	23,9	6 272	29,4	543	6 670	31,3	398
dav. nicht arbeitslose Leistungsber.	11 389	47,5	9 241	43,4	-2 148	8 751	41,1	- 490
dav. nicht erwerbsf. Leistungsber.	6 842	28,6	5 786	27,2	-1 056	5 694	26,7	- 92
Bedarfsgemeinschaften	12 944	x	11 745	x	-1 199	11 834	x	89

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichte

So ist die Zahl der Arbeitslosen nach ALG II vom Dezember 2019 von 5.729 bis Marz 2022 um 549 Personen auf 6.272 Personen angestiegen. Die Pandemie wirkte sich dabei insbesondere für die Langzeitarbeitslosen (länger als ein Jahr arbeitslos) ungünstig aus. Deren Zahl stieg für den gleichen Zeitraum von 2.676 auf 3.473 Personen an. Im März 2022 waren somit über 55 Prozent der Leistungsempfänger:innen Langzeitarbeitslose. Ebenso ist die Zahl und der Anteil der Frauen unter den arbeitslosen erwerbsfähigen Leistungsempfänger:innen zwischen 2019 und 2022 stark angestiegen.

Die seit dem 24. Februar in Deutschland eintreffenden Ukrainischen Flüchtlinge werden seit Mai 2022 verstärkt bei der Bundesagentur für Arbeit registriert. Diese spiegelt sich auch in den Zahlen zu den Leistungsempfänger:innen wider. Allein vom März 2022 auf Juni 202 erhöhte sich díe Zahl der Arbeitslosen im SGB II-Rechtskreis von 6.272 auf 6.670 Personen. Da dieser Zuwachs allein bei den Frauen zu beobachten war, ist zu vermuten, dass es sich hier weitgehend um Frauen aus der Ukraine handelt.

5.2 Personen in Bedarfsgemeinschaften

Rechnet man zu den eigentlichen ALG II - Empfänger:innen noch die Zahl der nicht erwerbsfähigen Angehörigen bzw. Kinder im Haushalt hinzu, gelangt man zur Zahl der Personen in den Bedarfsgemeinschaften.

Bei dieser Personengruppe zeigt sich jedoch eine gänzlich gegenläufige Entwicklung. Sowohl die Zahlen der erwerbsfähigen Hilfebedürftigen als auch die Zahl der nicht erwerbsfähigen Hilfebedürftigen in den Bedarfsgemeinschaften haben den sinkenden Trend der Vor-Corona-Zeit wieder aufgenommen und lagen im Sommer 2022 sogar unter des Niveaus vor der Corona-Pandemie (siehe Abb. 5.3). Wurden vor der Corona-Pandemie noch 23.960 Personen in Bedarfsgemeinschaften gezählt, waren es im Juni 2022 nur noch 21.115 Personen (s. Tab. 5.1).

Abb. 5.3: Personen in Bedarfsgemeinschaften nach SGB II in der Hansestadt Lübeck nach Monaten 2015 – 2022



Quelle. Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichte

Entsprechend synchron zur Entwicklung der Personenzahl in den Bedarfsgemeinschaften reduzierte sich auch die Zahl der Bedarfsgemeinschaften. Vom Dezember 2019 sank die Zahl der Haushalte von 12.944 bis März 2022 auf 11.745. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt derzeit bei 1,8 Personen pro Haushalt.

Abb. 5.4: Bedarfsgemeinschaften in der Hansestadt Lübeck 2015 – 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichte

Die in der Einleitung nach Haushaltstypen aufgelisteten unterschiedlichen Armutsrisiken spiegeln sich in den Daten zu den Bedarfsgemeinschaften wider. In hohem Maße armutsgefährdet sind Einpersonenhaushalte, da ihnen bei Niedrigeinkommen keine Kompensation durch andere Haushaltsmitglieder zur Verfügung steht. Folglich machen die Einpersonenhaushalte mit fast 59 Prozent auch den Großteil der Bedarfsgemeinschaften aus.

Die zweitgrößte Gruppe sind die Haushalte mit Kindern, da die Kinder einerseits den Bedarf im Haushalt erhöhen und andererseits die Möglichkeiten der Erwerbstätigkeit einschränken. Die alleinerziehenden Bedarfsgemeinschaften bilden 16,5 Prozent der Haushalte zuzüglich der partner-Bedarfsgemeinschaften mit 14,7 Prozent der Bedarfsgemeinschaften, womit diese über 31 Prozent der Haushalte ausmachen.

Hinsichtlich der Zahl der erwerbsfähigen Leistungsberechtigten sind die ausländischen Leistungsberechtigten mit 29,0 Prozent deutlich überrepräsentiertentiert, denn der Ausländeranteil an der Bevölkerung im Alter von 15-65 Jahren liegt in der Hansestadt Lübeck bei 14,9 Prozent.

Bezogen auf die Gesamtzahl aller Haushalte sind rd. neun Prozent aller Haushalte Bedarfsgemeinschaften. Die geringsten Anteile finden sich in Travemünde mit 3,3 Prozent sowie in St. Jürgen mit 4,4 Prozent aller Haushalte.

Tab. 5.2: Personen in Bedarfsgemeinschaften in der Hansestadt Lübeck am 31.03.2022

Kategorie		Anzahl	in %
Bedarfsgemeinschaften (BG) insg.		**11 742**	**100,0**
davon	mit 1 Person	6 868	58,5
	mit 2 Personen	2 019	17,2
	mit 3 und mehr Personen	2 855	24,3
dar. Alleinerziehende BG		1 940	16,5
dar. Partner BG ohne Kinder		994	8,5
dar. Partner BG mit Kindern		1 726	14,7
Personen insg.		**22 292**	**100,0**
darunter	Kinder	6 985	31,3
erwerbsfähige Leistungsberechtigte		**15 462**	**100,0**
davon	Deutsche	10 974	71,0
	Ausländer:innen	4 488	29,0
davon	Männer	7 840	50,7
	Frauen	7 622	49,3
davon	unter 25 Jahren	2 612	16,9
	25 bis unter 35 Jahren	3 422	22,1
	35 bis unter 45 Jahren	3 360	21,7
	45 bis unter 55 Jahren	2 885	18,7
	über 55 Jahren	3 183	20,6

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Kleinräumige Arbeitsmarktdaten im Statistischen Informationssystem der Kommunalen Statistikstelle

In den Stadtteilen Moisling und Buntekuh ist der Anteil hilfebedürftiger Haushalte mit 17,1 bzw. 15,2 Prozent überproportional hoch (Tab. 5.3).

Tab. 5.3: Bedarfsgemeinschaften nach Stadteilen am 31.03.2022

Stadtteil	Haushalte	Bedarfs-gemein-schaften	Bedarfs-gemein. in %
01 - Innenstadt	9 858	891	9,0
02 - St. Jürgen	26 285	1 156	4,4
03 - Moisling	5 699	975	17,1
04 - Buntekuh	5 681	866	15,2
05 - St. Lorenz Süd	9 950	1 230	12,4
06 - St. Lorenz Nord	24 706	2 628	10,6
07 - St. Gertrud	24 222	2 388	9,9
08 - Schlutup	3 088	202	6,6
09 - Kücknitz	10 062	1 139	11,3
10 - Travemünde	7 975	267	3,3
Gesamt	127 526	11 742	9,2

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarktberichte und Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Haushaltegenerierungsverfahren HHSTAT

6 Soziale Sicherung

6.1 Leistungsarten

In der sozialen Sicherung wird zwischen folgenden Leistungsarten unterschieden:

- der Hilfe zum Lebensunterhalt,
- der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung
- der Hilfe in besonderen Lebenslagen, sowie den
- Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

6.2 Hilfe zum Lebensunterhalt

Gegenüber 2005 hat sich die Zahl der Bezieher:innen von Hilfe zum Lebensunterhalt (HLU) von rd. 450 auf rd. 950 im Jahr 2018 mehr als verdoppelt. Seit 2018 sind die Fallzahlen wieder rückläufig und lagen Ende 2021 bei 745 Personen.

In den meisten Fällen handelt es sich um alleinstehende Personen im Erwachsenenalter, d.h. um eine(n) vorübergehend erwerbsgeminderten oder längerfristig erkrankten Hauptverdiener(in). 18 Prozent der HLU-Bezieher:innen sind im Jahr 2021 unter 18 Jahre alt. Der Männeranteil ist etwas höher als der Frauenanteil. Von den 576 Haushaltsvorständen waren 310 Männer und 266 Frauen.

INFOBOX !

Hilfe zum Lebensunterhalt (HLU)

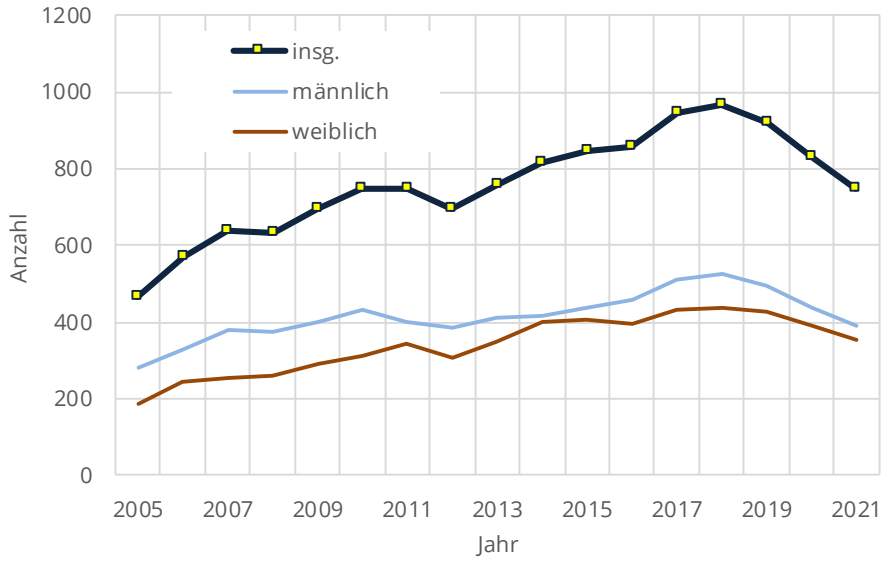
Wer nicht erwerbsfähig oder nicht dauerhaft voll erwerbsgemindert ist und seinen notwendigen Lebensunterhalt nicht oder nicht ausreichend aus eigenen Mitteln (Haushaltseinkommen, Vermögen) bestreiten kann, hat nach dem SGB XII (Kapitel 3) Anspruch auf Laufende Hilfe zum Lebensunterhalt (HLU). Bei dem leistungsberechtigten Personenkreis außerhalb von Einrichtungen handelt es sich fast ausschließlich um vorübergehend Erwerbsunfähige - wie z. B. befristet erwerbsgeminderte Rentner/innen - und längerfristig Erkrankte sowie deren in Einstands-gemeinschaft (vergleichbar Bedarfsgemeinschaften im SGB II) lebenden (Ehe-) Partner/innen und Kinder unter 15 Jahren.

Mit der Einführung der Grundsicherung für Arbeitssuchende im Januar 2005, die für die große Mehrheit der erwerbsfähigen bedürftigen Personen maßgeblich ist, kommt der HLU nun mehr eine nachrangige Funktion bei der Existenzsicherung zu. Infolge dessen ist die Zahl der Leistungsbezieher:innen gegenüber der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung auch relativ gering.

Abb. 6.1: Bezieher:innen lfd. Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen 2005 – 2021

Stand jeweils 31.12.

Quelle: Hansestadt Lübeck, FB 2, Bereich Soziale Sicherung, Prosoz-Auswertung, Graphik: Gesundheitsamt



6.3 Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung

INFOBOX !

Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung

Die Grundsicherung im Alter wurde 2003 eingeführt, um vor Altersarmut zu bewahren. Anspruch auf Grundsicherung im Alter (Sozialhilfe) hat danach nur, wer das gesetzliche Renteneintrittsalter erreicht hat und seinen notwendigen Lebensunterhalt nicht oder nicht ausreichend aus eigenen Mitteln (Haushaltseinkommen und Vermögen) bestreiten kann.

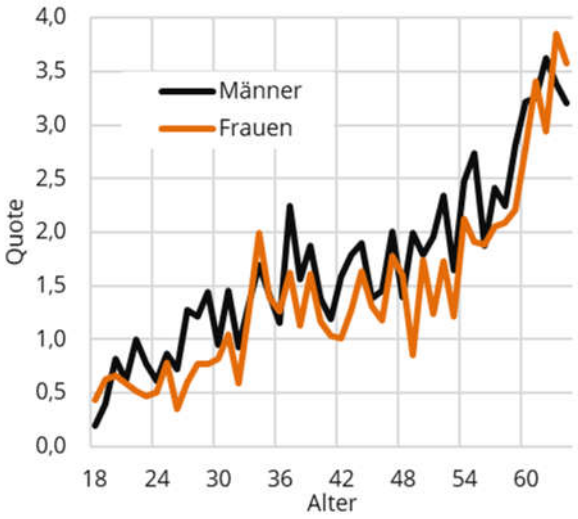
Wer wegen Krankheit dauerhaft voll erwerbsgemindert ist und seinen notwendigen Lebensunterhalt nicht oder nicht ausreichend aus eigenen Mitteln (Einkommen und Vermögen) bestreiten kann, hat Anspruch auf Grundsicherung bei Erwerbsminderung. Die Leistungen der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung dienen der Existenzsicherung, dessen Umfang sich an dem gesetzlichen Existenzminimum orientiert.

Grundsicherung bei Erwerbsminderung

Die Zahl der hilfebedürftigen erwerbsgeminderten Personen ist von 2005 bis 2021 stetig angestiegen. Gegenüber 2005 haben sich die Fallzahlen mehr als verdoppelt – sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern. Mit Stand zum 31.12.2021 erhielten 2.177 Personen Grundsicherung bei Erwerbsminderung, was einem Anteil von 1,6 Prozent der 18 – 64-Jährigen entspricht. Von den Leistungsempfänger:innen waren 1.172 Männer und 1.005 Frauen. Bezogen auf die Zahl der Männer bzw. Frauen im Alter von 18 – 64 Jahren bekommen 1,4 Prozent der Männer und 1,2 Prozent der Frauen Grundsicherung bei Erwerbsminderung.

Mit zunehmendem Alter steigt die Zahl der Bezieher:innen von Grundsicherungsleistungen. Wie aus Abbildung 6.3 ersichtlich liegt die Erwerbsminderungsquote bei den 18 bis 24-Jährigen zwischen 0,5 und einem Prozent und steigt bei den über 60-Jährigen auf drei bis vier Prozent an.

Abb. 6.3: Grundsicherung bei Erwerbsminderung nach Alter 2021

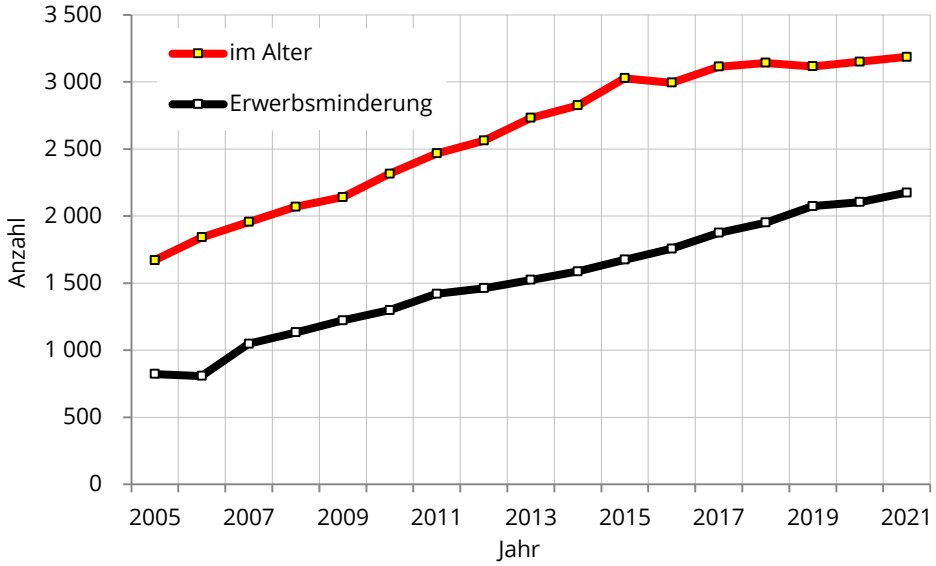


Quelle: Hansestadt Lübeck, FB 2, Bereich Soziale Sicherung, Prosoz-Auswertung

Abb. 6.2: Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung außerhalb von Einrichtungen 2005 – 2021

Stand jeweils 31.12.

Quelle: Hansestadt Lübeck, FB 2, Bereich Soziale Sicherung, Prosoz-Auswertung



Bei den Männern sind die altersspezifischen Erwerbsminderungsquoten zumeist etwas höher im Vergleich zu den Frauen. Aufgrund der pro Altersjahrgang geringen Fallzahlen unterliegt der insgesamt ansteigende Kurvenverlauf in der Abbildung 6.3 zufallsbedingten Schwankungen.

Grundsicherung im Alter

Auch hinsichtlich der Grundsicherung im Alter ist ein kontinuierlicher Anstieg der Fallzahlen festzustellen: von rd. 1.600 im Jahre 2005 auf über 3.000 im Jahre 2021. Seit 2016 zeigte sich erstmalig seit langem kein wesentlicher weiterer Anstieg der Fallzahlen,

Von den 3.151 Bezieher:innen von Grundsicherung im Alter (Stand 2021) waren 1.742 (rd. 55 Prozent) Frauen und 1.435 Männer (rd. 45 Prozent). Gemessen an der Gesamtzahl der über 65-jährigen Bevölkerung ist die Grundsicherungsquote (Grundsicherungsbezieher:innen je hundert Einwohner:innen über 65 Jahre) zwischen 2005 und 2020 von rd. 3,5 auf 6,3 Prozent angestiegen, d.h. rund jede/r zwanzigste Rentner:in nimmt die Hilfe in Anspruch.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Zahl der Anspruchsberechtigten in der Realität etwas höher liegt, da nicht alle Berechtigten aus verschiedenen Gründen einen Antrag auf Grundsicherung stellen.

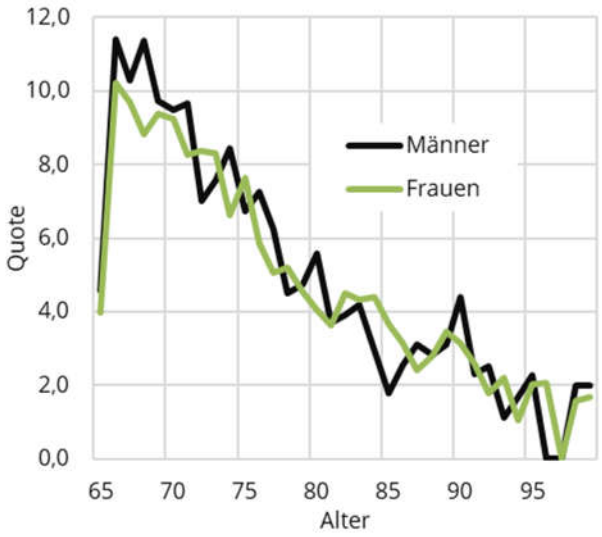
In der alters- und geschlechtsspezifischen Differenzierung zeigt sich, dass die Quote für Frauen und Männern nahezu identisch ist und lediglich - wie bei der Grundsicherung bei Erwerbsminderung - statistische bedingte Schwankungen pro Jahrgang aufweisen.

Die altersspezifische Betrachtung der Grundsicherung im Alter gibt jedoch noch einen interessanten Einblick auf die bisherigen Entwicklungen und erlaubt gleichzeitig einen Ausblick auf zukünftige Entwicklungen, da die X-Achse der Altersjahre quasi eine Zeitachse darstellt. Abgesehen von den 65-Jährigen, wo der Übergang zum Ruhestand derzeit gleitend verläuft, zeigt sich bei den jüngeren Altersjahrgängen der 66–69 Jährigen eine höhere Grundsicherungsquote die zwischen zehn und zwölf Prozent liegt. Dies bildet also den aktuellen Zustand wieder: von den heute in den Ruhestand gehenden Personen sind nahezu zwölf Prozent, also mehr als jede zehnte Person, auf Leistungen der Grundsicherung angewiesen. Vor 15 Jahren, also bei den nun 80–Jährigen, waren lediglich ca. vier Prozent der Älteren auf Grundsicherungsleistungen angewiesen. Dieser vereinfachte Rückblick gilt natürlich unter der Voraussetzung, dass Bezieher:innen von Grundsicherung derselben Sterblichkeit unterliegen, wie jene ohne Bezug von Grundsicherungsleistungen. Zumindest für die älteren Jahrgänge dürfte dieser Rückblick dann nicht mehr ganz passend sein, da die Menschen aufgrund des sozialen Status einer unterschiedlichen Sterblichkeit unterliegen.

Die aktuellen Zahlen zu den jüngeren Jahrgängen machen jedoch deutlich, dass die Grundsicherungsquote in den nächsten Jahren weiter steigen wird.

Hinsichtlich der Armut im Alter ist zudem davon auszugehen, dass diese aufgrund von Inflation und Energiekrise weiter zunehmen wird. Im Falle einer notwendigen Pflege, werden die aktuell rasant steigenden Pflegekosten zudem zu einer weiteren Verarmung der pflegebedürftigen Bevölkerung beitragen (siehe Kapitel 6.4).

Abb. 6.4: Grundsicherung im Alter nach Altersjahrgängen 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck, FB 2, Bereich Soziale Sicherung, Prosoz-Auswertung

Innerhalb Lübecks schwanken die Grundsicherungsquoten zwischen rd. elf Prozent in Moisling und weniger als einem Prozent in den ländlichen Gebieten St. Jürgens.

6.4 Hilfe in besonderen Lebenslagen

INFOBOX !

Hilfe in besonderen Lebenslagen

Die gesundheitliche Situation birgt ein hohes Armutspotential, das spätestens beim Auftreten der Pflegebedürftigkeit zum Ausdruck kommt. Denn Pflegebedürftige benötigen in der Regel professionelle Hilfe und die ist verhältnismäßig teuer. Auch unter Einbeziehung der Leistungen der gesetzlichen Pflegeversicherung können die Kosten der Pflege von vielen Pflegebedürftigen nicht, nicht ausreichend oder nur für einen begrenzten Zeitraum aus eigenem Einkommen oder eventuell vorhandenem Vermögen getragen werden.

Hilfe zur Pflege (SGB XII)

Hilfe zur Pflege ist eine bedarfsorientierte Sozialleistung zur Unterstützung pflegebedürftiger Personen, die den notwendigen Pflegeaufwand nicht aus eigenen Mitteln sicherstellen können.

Die Fallzahlen sind von 2006 mit 1.468 Hilfen auf 2.391 Hilfen zum Jahresende 2016 angestiegen (siehe Tab. 6.1).

Mit dem Zweiten Pflegestärkungsgesetzes, das ab dem 1. Januar 2017 gilt, wurde ein grundlegend neuer Pflegebedürftigkeitsbegriff erstellt, Fünf neue Pflegegrade werden die bisherigen drei Pflegestufen ersetzen. Künftig erhalten alle Pflegebedürftigen gleichberechtigten Zugang zu den Leistungen der Pflegeversicherung, unabhängig davon, ob sie von körperlichen, geistigen oder psychischen Beeinträchtigungen betroffen sind. Die Überleitung in die neuen Pflegegrade erfolgt automatisch.

Mit dem Inkrafttreten des Pflegestärkungsgesetzes mit Wirkung zum 1.1.2017 kam es zu einem deutlichen Rückgang in der Zahl der Hilfeempfänger:innen. Personen mit der bisherigen Pflegestufe 0 und 1 wurden in den neuen Pflegegrad 2 übernommen. Hatte die Pflegekasse in der Pflegestufe zu den Pflegekosten bisher nichts dazu bezahlt, wurden diese nun von der Pflegekasse übernommen, wodurch viele bisherige Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB XII aus dem Sozialhilfebezug fielen und zu Selbstzahlern wurden.

Bis Ende 2019 war die Eingliederungshilfe für behinderte Menschen nach SGB XII der Hilfe in besonderen Lebenslagen zugewiesen (siehe Tab. 6.1). Seit dem 1. Januar 2020 ist die Eingliederungshilfe Teil des SGB IX und erfolgt durch den Rehabilitationsträger.

Tab. 6.1: Empf. von Leistungen in besonderen Lebenslagen in der Hansestadt Lübeck 2006 – 2018

Jahr, jeweils 31.12.	insg.	und zwar					
		Ausl.	männlich	Eingliederungshilfe	Hilfe zur Pflege	außerhalb von Einrichtungen	in Einrichtungen
2006	4 376	281	2 064	2 521	1 468	2 278	2 420
2010	5 427	359	2 537	3 222	2 008	1 969	3 470
2015	5 947	437	2 842	3 438	2 326	2 530	3 425
2016	6 365	483	3 121	3 809	2 391	2 841	3 538
2017	5 625	488	2 809	3 514	1 217	2 745	2 914
2018	5 242	414	2 554	2 969	1 404	2 061	3 214

Anmerkung: Hilfe in bes. Lebenslagen, regionale Zuordnung nach Sitz des Trägers, Stand jeweils 30.06. eines Jahres

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stat. Ber. K I 1 – j, Teil 2

6.5 Eingliederungshilfen für behinderte Menschen (SGB IX)

INFOBOX **!**

Eingliederungshilfe

Die Eingliederungshilfe ist eine Sozialleistung nach dem SGB IX. Sie soll Menschen mit einer Behinderung oder von Behinderung bedrohten Menschen helfen, die Folgen ihrer Behinderung zu mildern und sich in die Gesellschaft einzugliedern.

Das SGB IX – „Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen“ gilt seit dem 1. Juli 2001. Bis heute steht es für den in der Behindertenpolitik vollzogenen Paradigmenwechsel. In Abkehr des Fürsorgegedankens wird seither primär die Zielsetzung verfolgt, Teilhabe und Selbstbestimmung der Menschen mit Behinderungen je nach Bedarf zu unterstützen, zu ermöglichen oder zu fördern. Dieser Weg soll mit dem Bundesteilhabegesetz (BTHG) aus dem Jahr 2016 fortgesetzt werden. Eine der wichtigsten Neuregelungen des BTHG ist die Herauslösung der Eingliederungshilfe aus dem Fürsorgesystem des SGB XII.

Die Neuerungen haben auch Einfluss auf den Aufbau des SGB IX gehabt. Das SGB IX ist in drei Teile aufgeteilt. Der erste Teil umfasst die allgemeinen Regelungen für Menschen mit Behinderungen und von Behinderung bedrohte Menschen. Dieser Teil erstreckt sich von § 1 bis § 89 SGB IX. Im zweiten Teil werden die besonderen Leistungen zur selbstbestimmten Lebensführung, also das Eingliederungshilferecht, in den §§ 90 bis 150 SGB IX geregelt. Schließlich enthält der dritte Teil ab § 151 ff. SGB IX die besonderen Regelungen zur Teilhabe schwerbehinderter Menschen.

Aber: Einfach ins Kino gehen, eine Hose kaufen oder zum Essen ins Restaurant? Wer arm ist, kann sich das oft nicht leisten. Für viele Menschen mit Behinderung und ihre Familien ist das Alltag. Dennoch wird ihre Situation im aktuellen Armutsdiskurs nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere dann, wenn es um Themen wie Grundrente, solidarisches Grundeinkommen oder Bürgergeld geht.

Das Einkommen vieler Menschen mit Behinderung ist gering. Auch über finanzielle Polster und Vermögen verfügen sie oft nicht. Laut dem Zweiten Teilhabebericht liegt das Armutsrisiko von Menschen mit Behinderung bei 20 Prozent. Sie sind ebenso wie etwa Alleinerziehende, pflegende Angehörige, kinderreiche Familien, Migrant:innen und zunehmend auch Rentner:innen besonders häufig von Armut betroffen. Das Armutsrisiko steigt, je mehr dieser Faktoren zusammentreffen.

Armut berührt existentielle Fragen und Nöte: Habe ich Nahrung, Wasser und Kleidung? Gibt es eine medizinische Grundversorgung? Habe ich einen Platz zum Wohnen? Doch selbst wenn diese Grundbedürfnisse befriedigt sind, kann man arm sein. Denn Armut heißt auch, dass finanzielle Mittel fehlen, um am sozialen, kulturellen oder politischen Leben teilzuhaben, dass kein Geld da ist für einen Kinobesuch, für Zeitungen oder für den Besuch des Stadtteilfestes.

Im Hinblick auf Menschen mit sogenannter geistiger Beeinträchtigung zeigt eine Pilotstudie für das Bundesministerium für Arbeit und Soziales deutlich: Mangelnde finanzielle Möglichkeiten sind eine zentrale Teilhabebarriere im Alltag. Sie wirkt zudem verstärkend auf viele andere Barrieren. Armut erschwert Inklusion.

Nicht nur Menschen mit Behinderung selbst, auch ihre Familien haben ein höheres Armutsrisiko. Dies gilt insbesondere dann, wenn langfristig Pflege und Betreuung von mindestens einem Familienmitglied geleistet wird.

Ungefähr zwei Drittel aller pflegenden Angehörigen sind Frauen. In Familien von Kindern mit Behinderung übernehmen Mütter sogar zu 80 Prozent diese Aufgabe ["Familie im Fokus" AOK Bundesverband]. Die unentgeltliche Sorgearbeit, die sie leisten ist für die Gesellschaft unverzichtbar. Dennoch fehlt es an gesellschaftlicher – auch materieller – Anerkennung sowie an Anreizen, Sorgearbeit geschlechtergerecht aufzuteilen.

Häufig führen Schwierigkeiten in der Vereinbarkeit von Familienarbeit und Beruf dazu, dass sie – wenn überhaupt – schlecht bezahlt und häufig in Teilzeit erwerbstätig sind. Die Folgen sind eine finanzielle Schlechterstellung und somit die Einschränkung der Teilhabemöglichkeiten der gesamten Familie einerseits und andererseits ein erhöhtes Risiko von Altersarmut für die pflegenden Angehörigen selbst.

6.6 Asyl

INFOBOX **!**

Asyl

Nach dem Asylgesetz (AsylG) können Ausländerinnen und Ausländer, die ihre Heimat verlassen haben, unter Berufung auf völkerrechtliche, humanitäre oder politische Gründe in Deutschland Asyl beantragen und Schutz suchen.

Die Geflüchteten haben dabei Anspruch auf existenzsichernde Leistungen zum Lebensunterhalt. Abhängig vom Aufenthaltsstatus und von der Erwerbsfähigkeit werden Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG), SGB II oder SGB XII gezahlt. Auch die gesundheitliche Versorgung als Teil der sozialen Sicherung ist im Asylbewerberleistungsgesetz geregelt.

Vergleicht man die aktuelle Zuwanderung mit der Zuwanderung Anfang 90er Jahre, so zeigen sich wesentliche Unterschiede. Damals kamen rund dreiviertel der Asylbegehrenden aus Europa selbst, hier vor allem aus Ost- und Südosteuropa. Hier hatten die Kriege im zerfallenden Jugoslawien in den Jahren 1991 bis 1995 ihre Auswirkungen auf die Flüchtlingsströme nach Deutschland. Seit ca. 2014 ist nun wieder ein signifikanter Anstieg der Flüchtlingszahlen zu beobachten. Viele der Asylbegehrenden kommen nun aus den Kriegsgebieten im Nahen Osten.

2016 sinkt die Zahl der Asylbegehrenden und verbleibt bis zum Jahr 2021 auf einem Niveau von ca. 1.400 Personen.

Die Gründe für den Rückgang sind im Wesentlichen:

- Ausreise (freiwillig bzw. durch Abschiebung)
- untergetaucht
- in den meisten Fällen die Erteilung einer Aufenthaltserlaubnis n. § 25 Abs. 2 AufenthG

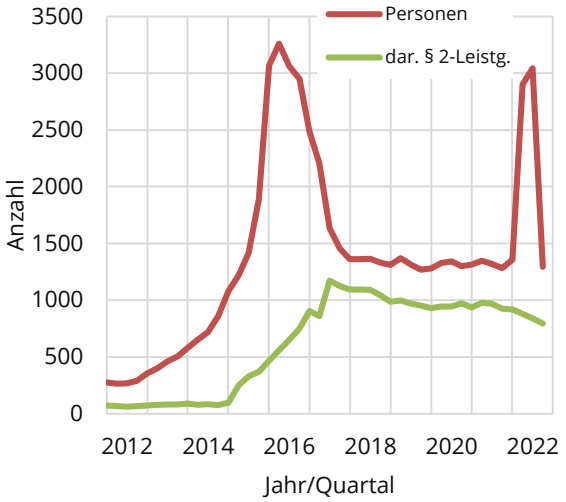
Tab. 6.2: Asylleistungsempfänger:innen nach Herkunftsland und Geschlecht am 31.03.2022

Nationalität	Asyl-begehrende	davon	
		männlich	weiblich
Ukraine	1 498	414	1 084
Irak	389	243	145
Syrien	168	82	86
Afghanistan	140	105	35
Russische Föderati	139	66	73
Armenien	111	53	58
Iran	92	59	33
sonstige	363	191	171
insgesamt	2 900	1 213	1 685

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung

Die Rückgänge bei den Asylbewerberleistungsempfängern gegenüber dem Jahr 2016 bedeuten also nicht, dass diese Personen alle ausgereist sind. In der statistischen Erfassung tauchen die Flüchtlinge zwar zunächst in der Asylbewerberleistungsstatistik auf. Mit der Anerkennung als Asylberechtigte (hier nach §25 Abs. 2 AufenthG) sind diese Personen - im Falle der Arbeitslosigkeit - jedoch zukünftig in der Arbeitsmarktstatistik zu führen.

Abb. 6.5: Asylleistungsempfänger:innen von 2012 – 2022

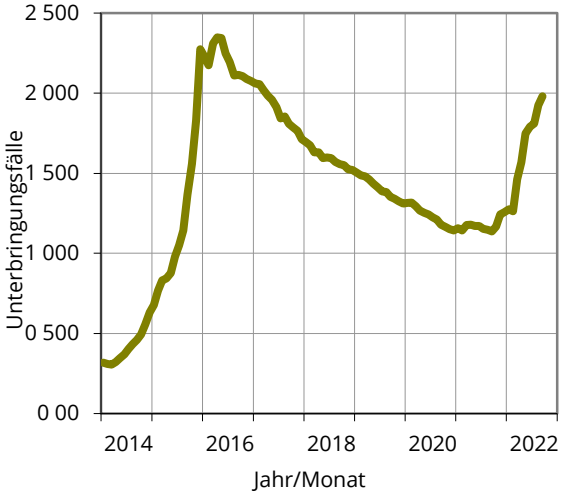


Quelle: Hansestadt Lübeck, Soziale Sicherung, Stand jeweils 31.12.

Neben den finanziellen Leistungen, der Versorgung mit Essen, Trinken und Kleidung sowie der medizinischen Grundversorgung ist die Unterbringung zu gewährleisten.

Aktuell ist die Zahl der Asylleistungsempfänger:innen durch den russischen Überfall auf die Ukraine deutlich angestiegen. Mit der Überführung der Ukraine-Flüchtlinge in den rechtskreis des SGB II sind die Ukrainer:innen in der Asylleistungsstatistik nicht mehr enthalten.

Abb. 6.6: Unterbringungsfälle Januar 2014 - September 2022



Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung

7 Wohnen

7.1 Wohnungsmarkt

Nach mehr als zehn Jahren des Immobilienbooms in Deutschland und rasant gestiegener Preise wird nun eine Wende am Wohnungsmarkt erwartet. Die aktuell steigenden Bauzinsen, Lieferengpässe bzw. zunehmende Preise für Baustoffe und nicht zuletzt die Unsicherheiten aufgrund des Krieges in der Ukraine zeigen auf, dass sich die Turbulenzen am Wohnungsmarkt häufen.

Insbesondere die steigenden Bauzinsen dürften dazu führen, dass viele Leute sich den Kauf einer Wohnung nicht mehr leisten können, was den Preisanstieg am Wohnungsmarkt im Sinne von Angebot und Nachfrage generell beschränken könnte. Die Zinsen für einen zehnjährigen Standardkredit haben sich von Dezember 2021 von 0,9 Prozent auf 2,5 Prozent im Mai 2022 erhöht. Sie liegen damit zwar noch historisch niedrig, aber Zinssätze von bis zu vier Prozent werden für dieses Jahr durchaus als realistisch angesehen.

Auch bei Neuvermietungen dürften die zu erwartenden höhere Nebenkosten Einfluss auf die finanziellen Möglichkeiten der Mietinteressenten haben.

Der Wohnungsmarktbericht 2020 der Hansestadt Lübeck geht auf Basis der kommunalen Bevölkerungsprognose 2020 bis 2040 von einem zusätzlichen Bedarf von ca. 5.300 Wohneinheiten bis zum Jahre 2040 aus, der aus dem prognostizierten Zuwachs an Haushalten resultiert (siehe Kapitel 3, Demographische Rahmenbedingungen). Aufgrund des demographische Wandel und der damit einhergehenden Singularisierungsprozesse wird die Zahl der Haushalte bis 2040 auf 127.000 anwachsen.

Zusätzlich wird angesichts der angespannten Wohnungsmarktlage von einem aktuellen Nachholbedarf in Höhe von ca. 1.300 Wohneinheiten ausgegangen, so dass sich bis 2040 ein Gesamtbedarf von ca. 6.300 Wohneinheiten ergibt.

Im landesweiten Vergleich ist ähnlich wie in Kiel ein überdurchschnittliches Mietpreisniveau festzustellen. Nach den Daten des aktuellen Mietspiegels von 2020 sind für nicht preisgebundenen Wohnraum im Stadtgebiet Lübecks ortsübliche Vergleichsmieten für Wohnungen zwischen 5,94 und 11,01 EUR/m² pro Monat üblich. Die höchsten Mieten werden dabei in der jüngsten Baualtersklasse 2014 – 2020 erzielt. Die Baualtersklassen 1958-1968 und 1969-1978 weisen, wie auch in der Vergangenheit, die günstigsten Preise auf.

Nach einer Marktanalyse des Internet-Portals Immowelt sind die Angebotsmieten von Wohnungen in 80 deutschen Großstädten vom ersten Halbjahr 2021 auf das erste Halbjahr 2022 nirgendwo so stark angestiegen wie in Lübeck. Demnach stiegen die Mietpreise um 14 Prozent bzw. von 8,50 Euro auf 9,70 Euro pro Quadratmeter und Monat an.

Tab. 7.1: Mietspiegeltabelle zum 01.05.2021

Baujahr	Wohnungsgröße in m²			
	25 - 44	45 - 64	65 - 84	85 und mehr
bis 1918	**9,77** 7,70 - 11,80	**7,79** 6,71 - 9,22	**7,58** 6,67 - 8,43	**7,24** 6,40 - 8,15
1919 - 1948	**7,78** 6,68 - 9,00	**7,39** 6,32 - 8,69	**7,43** 6,55 - 8,62	**7,81** 6,80 - 9,14
1949 - 1957	**7,25** 6,04 - 8,58	**6,71** 5,83 - 7,76	**7,63** 6,96 - 8,42	
1958 - 1968	**6,42** 5,75 - 7,28	**5,94** 6,01 - 8,07	**6,42** 5,63 - 7,35	
1969 - 1978	**6,93** 5,26 - 8,58	**7,14** 6,18 - 8,30	**5,94** 5,28 - 7,00	**6,84** 5,18 - 8,50
1979 - 1990		**7,84** 7,08 - 7,86	**7,03** 5,75 - 8,00	**7,16** 6,23 - 8,40
1991 - 2001	**8,31** 6,74 - 9,27	**8,56** 7,50 - 9,84	**7,78** 6,71 - 8,70	**7,18** 6,82 - 7,37
2002 - 2013	**9,43** 8,62 - 9,96	**8,66** 7,45 - 9,71	**8,80** 7,97 - 9,61	**8,39** 7,50 - 9,89
2014 - 2020		**10,55** 9,80 - 11,34	**11,01** 9,90 - 12,00	**9,43** 7,07 - 12,18

Anmerkung: Nettokaltmiete
oberer Wert = Mittelwert
unterer Wert = untere bis obere Mietpreisspanne
Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziales, Mietspiegel

Auch sei es seit Jahresbeginn mit den deutlich gestiegenen Bauzinsen zu einer Verlagerung der Nachfrage von Kauf- zu Mietimmobilien gekommen. Da auf dem Internetportal jedoch eher die hochpreisigen Angebote stünden, dürften die Angaben nicht für den gesamten Wohnungsmarkt repräsentativ sein. Legt man den Mietspiegel zugrunde, so sind die Bestandsmieten in den letzten drei Jahren um 15,5 Prozent, d.h. die Steigerung erstreckte sich über einen wesentlich längeren Zeitraum. Auch die Lübecker Wohnungsgesellschaft „Trave“ gibt bei den Angebotsmieten im frei finanzierten Bestand einen Anstieg von nur etwa fünf Prozent im Vergleich zu 2021 an. Bei den Lübecker Wohnungsunternehmen liegen die Bestandsmieten der freifinanzierten Wohnungen nur geringfügig über den Bestandsmieten der öffentlich geförderten Wohnungen. Ein Auslaufen von Belegungsbindungen führt demnach nicht zwangsläufig zu Mietpreissteigerungen. Oft sind in als problematisch wahrgenommenen Quartieren jedoch gar keine Sozialwohnungen mehr vorhanden.

Unbestritten ist jedoch, dass der Lübecker Wohnungsmarkt – ebenso wie der Kieler Wohnungsmarkt – im Vergleich zum übrigen Schleswig-Holstein als besonders angespannt gilt. Viele Wohnungen werden gar nicht mehr inseriert und gehen unter der Hand weg. Insbesondere große Wohnungen mit drei Zimmern und mehr als 70 Quadratmeter seien nach Aussagen der Trave-Grundstücsgesellschaft zunehmend gesucht [LN vom 27.07.2022].

7.2 Wohnungsbestand und Wohnungsbau

Wohneigentum

Deutschland ist ein Mieter-Land. Die Wohneigentumsquote ist in Deutschland verglichen mit den anderen europäischen Ländern oder den USA relativ gering: Nur ca. 40 Prozent der Menschen wohnen in einem eigenen Haus. In Italien oder Spanien etwa liegt die Eigentumsquote zwischen 70 und 80 Prozent. Neben einem Stadt-Land-Gefälle sind gegenwärtig auch deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern festzustellen. Nach Angaben des Statischen Bundesamtes auf Basis des Mikrozensus ist die Wohneigentumsquote in Berlin mit 17,4 Prozent am geringsten (Stand 2018). Schleswig-Holstein liegt mit 53,3 Prozent über dem Bundesdurchschnitt von 46,5 Prozent [Statistisches Bundesamt 2022].

Für die Hansestadt Lübeck liegen die letzten Daten aus dem EU-Zensus von 2011 vor. Von den damals 117.500 Wohnungen waren 29,0 Prozent von Eigentümer bzw. Eigentümerinnen bewohnt und 66,6 Prozent zu Wohnzwecken vermietet. Das erwähnte Stadt-Land-gefälle zeigt sich im Vergleich zu den Daten für Schleswig-Holstein. Der Vergleich zu 2018 zeigt zudem, dass die Eigentümerquote generell etwas angsteigen ist.

Tab. 7.2: Wohnungen nach Art der Wohnnutzung 2011

Art der Wohnnutzung	Lübeck		Schleswig-Holstein	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %
von Eigentümer/-in bewohnt	33 992	29,0	672 316	46,2
zu Wohnzwecken vermietet *)	78 010	66,6	686 954	47,2
Ferien- oder Freizeitwohnung	1 718	1,5	56 916	3,9
Leer stehend	3 430	2,9	39 277	2,7
insg.	117 150	100,0	1 455 463	100,0

*) auch mietfrei

Quelle: Statistik-Nord, EU-Zensus 2011

Baugenehmigungen im Bundesgebiet

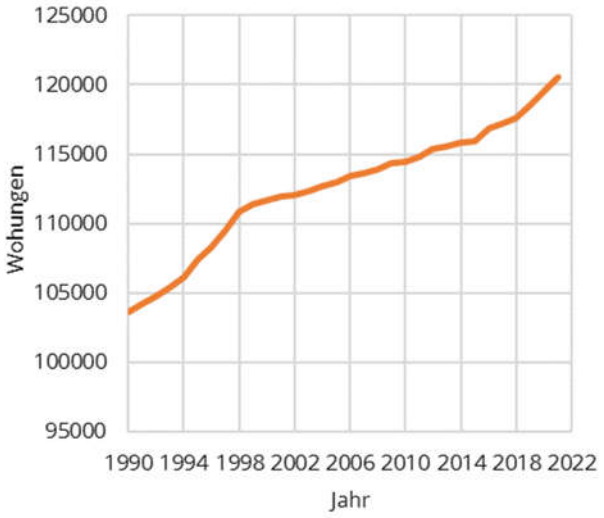
Die Zahl der Baugenehmigungen für Wohnungen stieg bundesweit im Jahr 2021 mit 380.736 um 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr an und war damit weiter deutlich höher als die Zahl der Baufertigstellungen, was zu einem Überhang von genehmigten, aber noch nicht fertiggestellten Wohnungen von insgesamt 846.467 Wohnungen führte.

Entwicklung im Wohnungsbau

Im vergangenen Jahr sind in Deutschland rund 293.000 Wohnungen fertiggestellt worden. Das waren 4,2 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Der seit 2011 zu beobachtende jährliche Anstieg in der Zahl fertiggestellter Wohnungen setzte sich damit 2021 nicht weiter fort. Das Ziel der Bundesregierung war es 400.000 Wohnungen pro Jahr zu bauen, davon 100.000 im öffentlich geförderten Wohnungsbau.

In der Hansestadt Lübeck gab es Ende 2021 über 120.000 Wohnungen. Gegenüber 1990, als es noch rd. 104.000 Wohnungen sind dies rd. 16.000 Wohnungen bzw. rd. 16 Prozent mehr. Betrachtet man für den gleichen Zeitraum die Einwohnerentwicklung, ergeben sich hier nur mäßige Zuwächse. Aufgrund von Abwanderungsverlusten in den 1990er Jahren ist die aktuelle Einwohnerzahl zum 31.12.2021 mit 220.056 Personen gegenüber 217.592 Personen zum 31.12.1990 nur unwesentlich höher, was einer Steigerung von etwas mehr als einem Prozent entspricht. Dass wir heute trotzdem von einem angespannten Wohnungsmarkt sprechen, ist Ausdruck der demographischen Veränderungen, einhergehend mit Prozessen der Singularisierung und steigenden Wohnungsansprüchen.

Abb. 7.1: Wohnungsbestand in der Hansestadt Lübeck 1990 – 2022



Quelle: Statistik-Nord. Wohnungsbaustatistik

Lag der Anteil der Wohnungen mit ein bzw. zwei Räumen im Jahr 1990 noch unter zehn Prozent, so sind es heute nahezu 18 Prozent. Die Zahl Wohnungen in diesem Segment erhöhte sich von rd. 10.000 auf über 21.000 Wohnungen.

Tab. 7.3: Wohnungen in der Hansestadt Lübeck nach Zahl der Räume 1990 und 2021

Räume	2021		1990		+ / - Anzahl Whg.
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	
1	5 617	4,7	2 332	2,3	3 285
2	15 971	13,2	7 884	7,6	8 087
3	32 244	26,8	28 640	27,7	3 604
4	32 981	27,4	36 123	34,9	-3 142
5	18 696	15,5	17 672	17,1	1 024
6	8 716	7,2	6 573	6,4	2 143
≥ 7	6 312	5,2	4 208	4,1	2 104
zus.	120 537	100,0	103 432	100,0	17 105

Quelle: Statistik-Nord, Wohnungsbaustatistik

Auch die Entwicklung der Zahl der Privathaushalte in der Hansestadt Lübeck spiegelt den wachsenden Bedarf an Wohnungen wieder. Seit 2002 liegen Angaben zur Zahl der Haushalte vor. Seitdem ist die Zahl der Haushalte von damals 114.671 auf 123.490 Ende 2021 angestiegen. Rein rechnerisch übersteigt die Zahl der Haushalte laut Melderegister somit die Zahl der verfügbaren Wohnungen in der Hansestadt Lübeck, wobei eine derartige Gegenüberstellung vorsichtig zu interpretieren ist, da beide Statistiken gewissen Unsicherheiten unterliegen. Während die Angaben aus dem Melderegister im täglichen verwaltungshandeln z.B. durch An-, Um- oder Abmeldungen quasi täglich bereinigt werden, unterliegen die Wohnungsbaustatistik einem Fortschreibungsfehler, der durch die nun durchgeführte Zensuserhebung ggfs. korrigiert werden könnte. Genauere Zahl aus dem Zensus sind im Laufe des Jahre 2023 zu erwarten

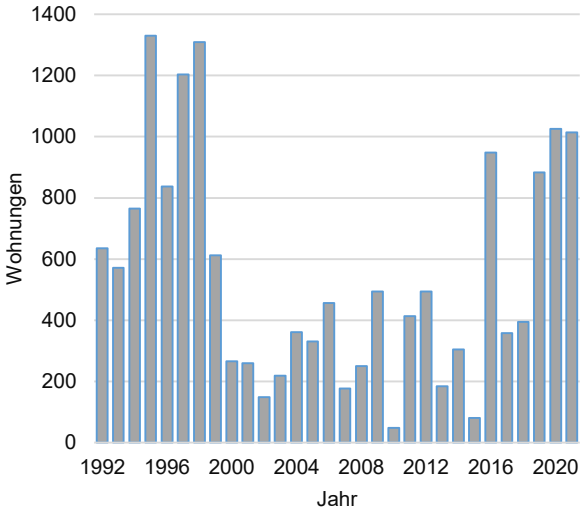
Sicherung des Wohnungsbestandes

Bestehender Wohnraum ist durch geeignete Instrumente vor Umnutzung zu sichern. Daher wurde für die Altstadt eine Erhaltungssatzung aufgestellt und für Teilbereiche von Travemünde Bauleitplanverfahren eingeleitet, um die Umwandlung von Wohnraum in Ferienwohnungen auszuschließen.

Baufertigstellungen

In der Hansestadt Lübeck wurden im Jahr 2021 rd. 1.000 Wohnungen fertiggestellt. Seit 2019 befindet sich die Anzahl an Baufertigstellungen auf einem konstant hohen Niveau und liegt deutlich über dem Durchschnitt der 2000er und 2010er Jahren (s. Abb. 7.2).

Abb. 7.2. Wohnungsfertigstellungen in der Hansestadt Lübeck 1992 – 2021

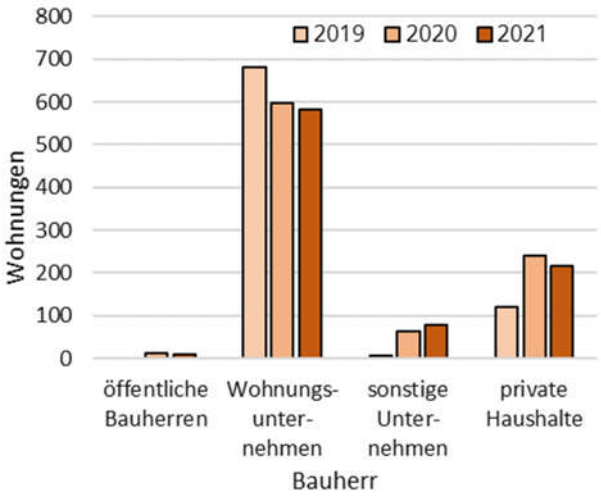


Quelle: Statistik Nord, Bautätigkeitsstatistik

Inwieweit das Niveau der Fertigstellungen in den nächsten Jahren gehalten werden kann, wird auch von den o.g. Rahmenbedingungen wie Bauzinsen etc. abhängig sein.

Mit rund 600 fertig gestellten Wohnungen pro Jahr machen die Wohnungsbaugesellschaften rd. 80 Prozent des Neubaus aus. Rund 200 Wohnungen wurden in den letzten Jahren durch private Bauherren erstellt.

Abb. 7.3: Wohnungsneubau in der Hansestadt Lübeck 2019 – 2021



Quelle: Statistik Nord, Wohnungsbaustatistik

7.3 Wohngeld

INFOBOX!

Wohngeld

Das Wohngeld dient dazu, einkommensschwache Haushalte vor einem Abgleiten in die Hilfebedürftigkeit (Grundsicherung nach SGB II bzw. Sozialhilfe nach SGB XII) zu bewahren. Das Wohngeld ist quasi ein Netz vor dem eigentlichen sozialen Netz.

Bei der Wohngeldberechnung im Einzelfall sind drei Faktoren ausschlaggebend:

- das Einkommen
- die Anzahl der Familienmitglieder
- die Höhe der Miete oder der Belastung

Das Wohngeldgesetz sieht eine Förderungshöchstgrenze beim Einkommen vor. So liegt z.B. die monatliche Einkommensgrenze 2022 für den Bezug von Wohngeld bei einem 1-Personen-Haushalt in Mietstufe I bei 986 Euro. Handelt es sich um einen 2-Personen-Haushalt derselben Mietstufe, liegt die Grenze bei 1.348 Euro. Die Werte beziehen sich nicht auf das tatsächliche Einkommen, sondern berücksichtigen den Abzug aller absetzbaren Kosten und Pauschalbeträge bei der Wohngeld Berechnung.

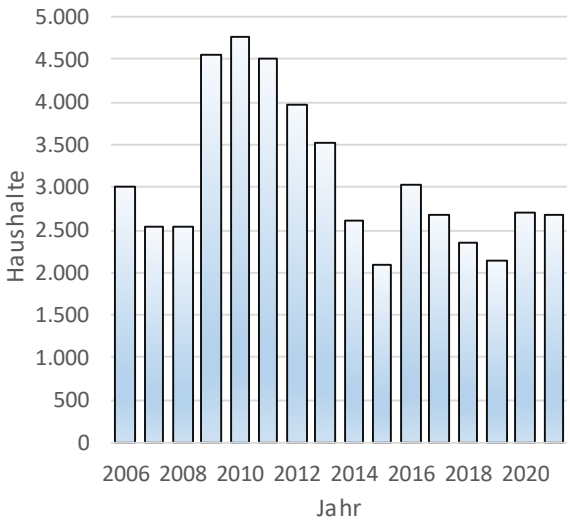
Die sieben Mietstufen (1=günstigste Stufe) bewerten den ortsüblichen Mietpreis im deutschlandweiten Vergleich mit anderen Kreisen und Städten. Die teuerste Mietstufe 7 betrifft Städte und Gemeinden wie München, Tübingen. Für die Hansestadt Lübeck gilt die Mietstufe 4.

Quelle: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)

Das Wohngeld hilft einkommensschwachen Mieter:innen und Mietern von Wohnungen und selbst nutzenden Eigentümerinnen und Eigentümern von Eigenheimen oder Eigentumswohnungen, die Wohnkosten zu tragen. Das Wohngeld wird als Miet- oder Lastenzuschuss geleistet. Die Kosten tragen Bund und Länder je zur Hälfte.

Die Zahl der Haushalte von Wohngeldbezieher:innen steht und fällt mit der Entwicklung der privaten Haushaltseinkommen, hat aber auch strukturelle Ursachen. Ende 2021 bezogen in Lübeck 2.667 Haushalte - das sind 2,2 Prozent aller Haushalte - Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz (WoGG). Gegenüber Anfang der 2010er Jahre, als die Zahl der Wohngeldempfängerhaushalte deutlich über 4.000 lag, ist die Zahl der Haushalte von Wohngeldbezieher:innen deutlich zurückgegangen. Die sprunghaften Anstiege in den Jahren 2009, 2016 und 2020 sind auf Reformen bzw. Anpassungen des Wohngeldbezuges zurückzuführen. Seit dem 01. Januar 2022 orientiert sich das Wohngeld an der Entwicklung von Mieten und Einkommen und steigt damit in 2022 automatisch an. Eine Anpassung an die aktuellen Entwicklungen soll alle zwei Jahre vorgenommen werden.

Abb. 7.4: Haushalte mit Wohngeldbezug von 2008 bis 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Wohngeldstelle

Bei den Haushalte von Wohngeldbezieher:innen handelt es sich in ca. 96 Prozent der Fälle um einen Mietkostenzuschuss. Zumeist um Ein-Personen-Haushalte, die, wie die Statistik belegt, besonders armutsgefährdet sind. Von den 2.771 Haushalte von Wohngeldbezieher:innen zum 31.12. 2020 waren 63,4 Prozent (1.757 Haushalte) Einpersonenhaushalte. Die Zahl der Zwei-Personen-Haushalte ist mit 327 bzw. 11,8 Prozent bereits deutlich niedriger.

Tab. 7.4: Haushalte von Wohngeldbezieher:innen nach Haushaltsgröße am 31.12.2020

Personen pro Haushalt	Haushalte	
	Anzahl	in %
1	1 757	63,4
2	327	11,8
3	183	6,6
4	257	9,3
5	161	5,8
6 - 10	86	3,1
insg.	2 771	100,0

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Wohngeldstelle

Nach wie vor stellen die Rentner-Haushalte die Hauptgruppe unter den Haushalte von Wohngeldbezieher:innen. In 2020 machten die Rentner-Haushalte rund 37,9 Prozent der Haushalte von Wohngeldbezieher:innen aus. In 2006 waren es 46,2 Prozent. Damals bezogen 1.385 Haushalte von Rentner:innen Wohngeld.

Tab. 7.5: Haushalte von Wohngeldempfänger:innen nach sozialer Stellung der Bezugsperson am 31.12.2020

Sozialer Stellung der Bezugsperson	Anzahl	in %
sonstige (Beamte, Pension u.a.)	821	29,6
Selbstständige	24	0,9
Angestellte	522	18,8
Rente	1 051	37,9
Studium/Ausbildung	135	4,9
nicht erwerbstätig	147	5,3
Arbeitslos	71	2,6
insg.	2 771	100,0

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Wohngeldstelle

Insbesondere für die Rentner:innen spielt das Wohngeld als Schutz gegen Hilfebedürftigkeit eine zunehmend wichtige Rolle. Dass so viele Rentner-Haushalte Wohngeld beziehen, kann als Indiz für die hohe Armutsgefährdung der Rentner:innen gelten, denen nach Abzug der Wohnkosten von ihrer Rente oftmals kaum mehr als das Existenzminimum verbleibt.

Im Jahr 2021 wurden an die 2.771 Haushalte von Wohngeldbezieher:innen insg. 5,3 Millionen Euro ausgezahlt, was einem Betrag von durchschnittlich 159 Euro monatlich entspricht.

Neues Wohngeldgesetz zum 1.1.2023

Um der Kriegsfolge bedingten Inflation entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung kurzfristig beschlossen, zum 01.01.2023 ein neues Wohngeldgesetzes zu erlassen, Wohngeld Plus 2023.

Mit diesem Wohngeldgesetz soll erreicht werden, dass einerseits das bisher bewilligte Wohngeld steigt, aber auch, dass sich der Empfängerkreis verdreifacht. Für Lübeck bedeutet das, statt der bisher 2.667 Haushalte zukünftig rund 8.000 Haushalte, die Wohngeld beziehen werden.

Zum künftigen, höheren Wohngeld wird es zudem eine Heizkosten- und eine Klimakomponente geben.

Als Sofortmaßnahme zur Abmilderung hat die Bundesregierung beschlossen, dass es im August 2022 eine Heizkosteneinmalzahlung für die Wohngeldempfängerhaushalte gab, die für Lübeck insgesamt EUR 731.331,00 betrug. Eine zweite Heizkosteneinmalzahlung für alle Wohngeldempfängerhaushalte wird es im Januar 2023 geben.

7.4 Öffentlich geförderter Wohnungsbau

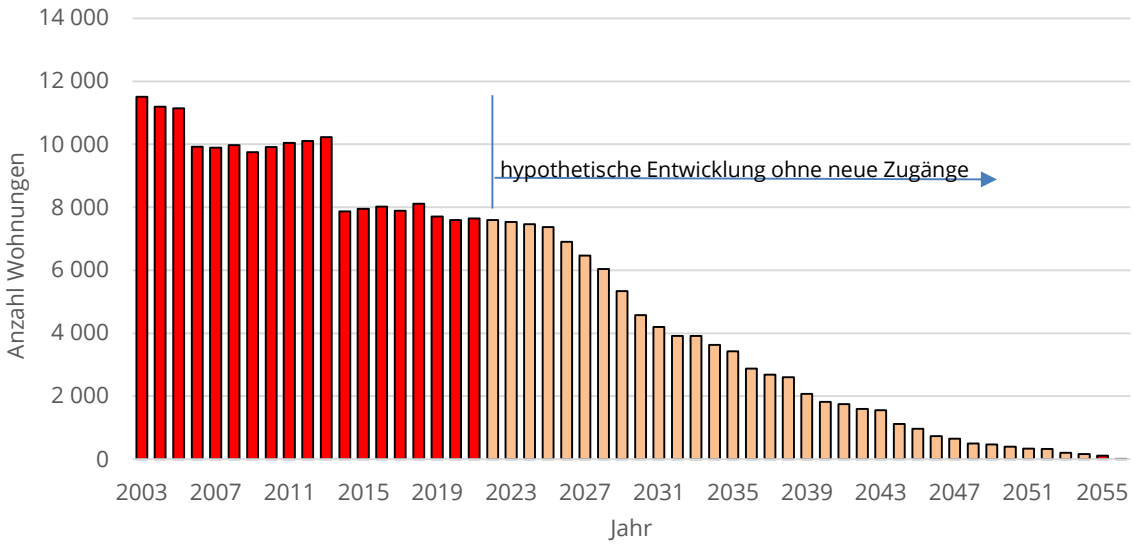
In der Hansestadt Lübeck ist der Bestand von Wohnungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau in den letzten acht Jahren annähernd konstant geblieben (s. Abb. 7.5). Würde der geförderte Wohnungsbestand nicht durch die Neuvereinbarung von Bindungen aufrechterhalten, würde es in der Zukunft zu einer Abnahme im Bestand durch Ablauf der Bindungen kommen.

Diese Verknappung des preisgünstigen Wohnungsangebotes würde die Möglichkeiten der Hansestadt einschränken, Haushalte, die auf preisgünstigen Wohnraum angewiesen sind, in Wohnraum mit Belegungsbindungen gezielt unterzubringen.

Die Betrachtung des geförderten Wohnungsbaus kann allerdings nicht ohne Berücksichtigung des allgemeinen Wohnungsmarktes erfolgen. Hier spielt insbesondere die Frage nach dem Anteil des preisgünstigen Wohnraums eine Rolle.

Viele preisgünstige Wohnungen sind für die Zielgruppe auf dem Markt nicht verfügbar, da sie auch von Personen oberhalb der Einkommensgrenzen bewohnt werden. Aus diesem Grund und zur Versorgung betroffener Haushalte mit Marktzugangsproblemen sollte das Vorhalten von gefördertem Wohnraum in einem ausreichenden Umfang si-

Abb. 7.5: Bestand an Wohnungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau bis 31.12.2021 und Projektion



Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung

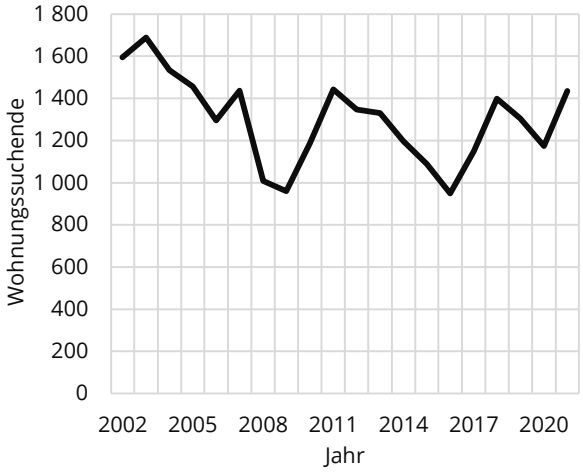
chergestellt werden. Die derzeitigen preisgünstigen Wohnungen sollten an die heutigen energetischen Standards anpasst werden.

Wohnungssuchende

Durch die Inanspruchnahme von Fördermitteln des Landes im Rahmen von Neubau- oder Modernisierungsmaßnahmen entstehen allgemeine Belegungsrechte an den geförderten Wohnungen. Dadurch können Personen mit Wohnraum versorgt werden, die Anspruch auf einen Wohnberechtigungsschein haben. Dabei kann sich die Gemeinde durch Mitförderung und Gewährung von Kommunaldarlehen Benennungsrechte sichern. Damit hat die Hansestadt Lübeck das Recht, der oder dem Verfügungsberechtigten für die Vermietung einer bestimmten belegungsgebundenen Wohnung mindestens drei Wohnungssuchende zur Auswahl zu nennen. Zusätzlich besteht für die Gemeinde die Möglichkeit, im Rahmen von Kooperationsverträgen Benennungsrechte zu vereinbaren. Daher ist die Hansestadt Lübeck grundsätzlich daran interessiert, mit den Wohnungsunternehmen Kooperationsverträge zu schließen, um so nicht nur Belegungs- sondern auch Benennungsrechte zu erhalten.

Als Wohnungssuchende gelten dabei alle Haushalte in der Hansestadt Lübeck, die auf Antrag in die Wohnungsvermittlung aufgenommen wurden.

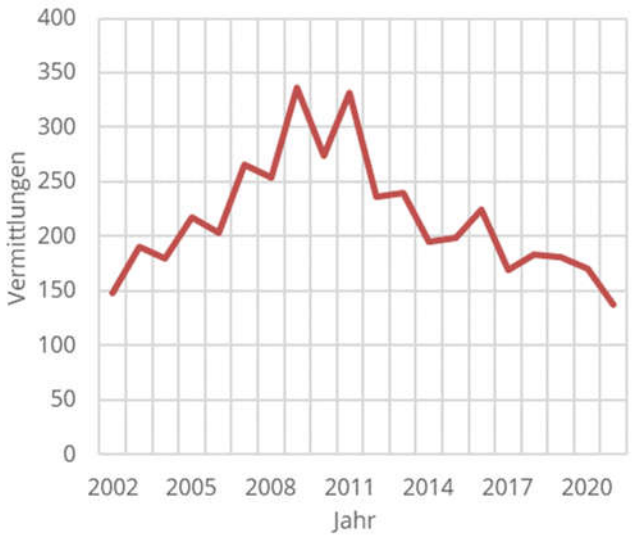
Abb. 7.6: Wohnungssuchende 2002 – 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung

Die Vermittlungen stellen die Zahl der aufgrund von Wohnungsangeboten zu Stande gekommenen Mietverhältnisse dar. Sie sind in der Hauptsache Ergebnis eines erfolgreich ausgeübten Benennungsrechts.

Abb. 7.7: Wohnungsvermittlungen 2002 – 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung

7.5 Wohnungslosigkeit

INFOBOX !

Obdachlosigkeit und Wohnungslosigkeit

In der Obdachlosigkeit manifestiert sich die Armut in ihrer extremen Form. Von Obdachlosigkeit wird gesprochen, wenn die Person über keinen festen Wohnsitz verfügt und im Freien, z.B. auf Bänken, in Hauseingängen oder unter Brücken übernachtet.

Die Wohnungslosigkeit bezeichnet dagegen den Zustand, wenn die Person nicht über eine eigene Unterkunft verfügt, sondern z.B. in einem Heim oder einer sonstigen Notunterkunft untergebracht ist

Der Armuts- und Reichtums Bericht der Bundesregierung geht bundesweit von rd. 250.000 wohnungslosen und von rd. 18.000 – 22.000 obdachlosen Personen aus [Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2013, S. 392 ff]. Für Lübeck wird die Zahl der Obdachlosen nach Angaben des Bereiches Soziale Sicherung auf ca. zehn Personen geschätzt.

Im Jahr 2021 betreute die städtische Unterkunftssicherung Personen in insgesamt 878 Haushalte, die von Wohnungslosigkeit bedroht waren (s. Tab. 7.6). Die Wohnungsnotfälle werden in drei Eingangssituationen an die städtische Unterkunftssicherung angetragen:

- Selbstmeldung durch die betroffenen Personen
- Meldung durch die Wohnungsgesellschaft
- Mitteilungen des Gerichtes

Bei 151 Haushalten ging es dabei um Kündigungen, bei weiteren 264 Haushalten lagen Räumungsklagen vor. Vom Gericht wurden 217 Zwangsräumungstermine angesetzt, von denen 153 tatsächlich durchgeführt wurden.

Tab. 7.6: Wohnungslose und von Wohnungslosigkeit bedrohte Haushalte 2019 – 2021

Gemeldete Fälle	2019	2020	2021
Insgesamt	1 285	986	878
darunter			
Kündigungen von Haushalten	354	210	151
Räumungs-klagen	341	289	264
angesetzte Zwangs-räumungstermine	218	266	217
tatsächl. durchgef. Zwangsräumungen	162	167	153

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung

Notunterkünfte und Hilfsangebote

Die Hansestadt Lübeck finanziert vielfältige Hilfs- und Beratungsangebote. Insbesondere im Winter sind diese von großer Bedeutung für die Betroffenen. Diese Hilfen in unterschiedlichen Lebenssituationen werden gemeinsam mit verschiedenen Institutionen realisiert, um Betroffenen zu helfen. Ausführliche Informationen sowie Kontaktdaten und ein Flyer sind online abrufbar unter www.luebeck.de/hilfen.

Dabei sind die Hilfsangebote so verschieden, wie die Notlagen, in die Menschen geraten: Von festen Anlaufstellen wie den sozialen Beratungsstellen, Kontaktläden oder mobilen Angeboten wie Streetworkern und Herzenswärmebus bis hin zu Notunterkünften reicht das Angebot. Alle Angebote greifen wiederum ineinander, um durch die enge Kooperation verschiedener Stellen ein möglichst dichtes Versorgungsnetz zu schaffen.

Während einzelne Angebote das ganze Jahr über nachgefragt werden, sind insbesondere die Notunterkünfte und Angebote für Obdachlose zur kalten Jahreszeit von Bedeutung. Durchschnittlich werden rund 20 bis 30 Obdachlose in Lübeck angetroffen. Hinzu kommen die Wohnungslosen, die bereits in Notunterkünften leben.

Im Auftrag der Stadt werden 149 Notunterkunftsplätze sowie weitere 27 Notplätze in folgenden Einrichtungen bereitgehalten. Im Rahmen der Sanierung des Bodelschwinghauses wurden die Notunterkunftsplätze teilweise auf den Standort Volkfestplatz verlagert. Dies ermöglichte gleichzeitig eine Erweiterung der Platzzahlen sowie eine Verbesserung der Unterbringungssituation.

Im November 2022 wurden an folgenden Standorten Unterkünfte angeboten:

- 75 Plätze sowie 5 Notplätze im Bodelschwingh-Haus der Vorwerker Diakonie für alleinstehende Männer (Meesenring 8 und vorübergehend Volksfestplatz),
- 17 Plätze sowie 4 Notplätze im Sophie-Kunert-Haus der Vorwerker Diakonie für Frauen (Dr.-Julius-Leber-Straße 75),
- 20 Plätze sowie 4 Notplätze im Sophie-Kunert-Haus der Vorwerker Diakonie für Jungerwachsene (Dr.-Julius-Leber-Straße 75).
- 37 Plätze sowie 14 Notplätze im Wohnheim der Heilsarmee für alleinstehende Männer (Engelsgrube 62-64)

Darüber hinaus stehen Unterkünfte für Mehrpersonenhaushalte sowie Unterbringungsmöglichkeiten in gewerblichen Beherbergungsbetrieben zur Verfügung.

Zudem beabsichtigen das Café W.U.T:, die Vorwerker Diakonie sowie die Heilsarmee ihre Öffnungszeiten in den Monaten zu erweitern.

Vorwerker Diakonie

Die Beratungsstellen in der Wahmstraße 60 und der Moislinger Allee 11a sind erste Anlaufstellen für Menschen in sozialen Notlagen. Hier werden sie fachkundig beraten, begleitet und in die passenden weiterführenden Hilfen vermittelt. Darüber hinaus nehmen Mitarbeitende der Beratungsstellen im Rahmen abendlicher Rundgänge Kontakt zu bedürftigen Menschen auf der Straße auf, um eine frühzeitige Vermittlung in die Notunterkünfte zu beschleunigen beziehungsweise zu ermöglichen. Zudem werden winterfeste Schlafsäcke, Isomatten und warme Kleidung sowie Fahrkarten, Lebensmittel und Lebensmittelgutscheine bei Bedarf ausgegeben. Eine warme Aufenthaltsmöglichkeit inklusive Wasch- und Duschgelegenheit wird in der Zentralen Beratungsstelle in der Wahmstraße 60 angeboten.

Heilsarmee

Die Begegnungsstätte Salut, An der Untertrave 48, der Heilsarmee ist täglich von 7 bis 14 Uhr geöffnet. Ergänzend steht der Gemeindesaal als Wärmestube täglich von 14 bis 20 Uhr zur Verfügung. Zudem werden Schlafsäcke und warme Kleidung ausgegeben.

Obdachlosenhilfe Lübeck e.V. (OHL)

Die OHL fährt derzeit an vier Tagen in der Woche, Montag, Mittwoch, Freitag und Sonnabend, zwischen 19 und 23 Uhr ihre feste Tour mit dem Herzenswärmebus, beginnend am Bahnhof und endend in der Innenstadt. Neben heißen Getränken und warmen Essen werden auch alle Bedarfsartikel, die man zum Leben auf der Straße braucht, wie Hygieneartikel, Schlafsäcke, Isomatten, Verbandsmaterial sowie Bekleidung, haltbare Lebensmittel

und Getränke, verteilt. Zudem organisiert die OHL bei Bedarf in Kooperation mit den Maltesern den Personentransport in eine Notunterkunft.

Bei witterungsbedingten Veränderungen können die Touren zu jeder Zeit bis auf sechs Mal wöchentlich erweitert werden. Außerdem reagiert der OHL auf telefonische Notrufe rund um die Uhr – 24 Stunden an 365 Tagen.

Begegnungsstätte Café W.u.T.

Im Café W.u.T., An der Untertrave 21, können Menschen, die nicht sesshaft sind und/oder ohne feste soziale Bindung leben, ihre Wäsche waschen, duschen und bei Bedarf neue hochwertige Kleidung erhalten. Zudem werden dort kostenlose Speisen und Getränke zum Selbstkostenpreis an den vorgenannten Personenkreis ausgegeben. Die Betroffenen werden bei Bedarf beraten und bei notwendigen Angelegenheiten mit Behörden unterstützt.

Arbeiterwohlfahrt (AWO):

Streetworker und das Streetworkermobil (StreMo) sind im Stadtgebiet unterwegs, um suchtkranken und zugleich auch oftmals obdach- beziehungsweise wohnungslosen Menschen zu helfen. Zudem bietet der Kontaktladen tea & talk, jeweils montags bis freitags von 9.30 bis 14.30 Uhr, eine feste Anlaufstelle. Neben Beratung und Spritzentausch werden Wasch- und Duschmöglichkeiten sowie warme Getränke angeboten.

INFOBOX!

WoBerichtsG

Mit dem Wohnungslosenberichterstattungsgesetz vom 4. März 2020 wurde die rechtliche Grundlage einer bundesweit einheitlichen und vergleichbaren Statistik untergebrachter wohnungsloser Personen geschaffen. Für die Statistik werden Daten erhoben über Personen, denen aufgrund von Maßnahmen der Gemeinden und Gemeindeverbände oder mit Kostenerstattung durch andere Träger von Sozialleistungen zum Stichtag wegen Wohnungslosigkeit Räume zu Wohnzwecken überlassen oder Übernachtungsgelegenheiten zur Verfügung gestellt worden sind. Nicht einbezogen werden Personen, die zwar in Einrichtungen untergebracht sind, deren Ziel aber nicht die Abwendung von Wohnungslosigkeit ist (z.B. Pflegeeinrichtungen, Frauenhäuser, Einrichtungen der Jugendhilfe etc.). Ebenfalls nicht einbezogen werden wohnungslose Menschen, die zum Zeitpunkt der Erhebung nicht untergebracht waren wie z.B. obdachlose Personen oder Personen, die bei Freunden untergekommen sind.

Die Erhebung wird jährlich zum Stichtag 31. Januar, erstmals 2022, durchgeführt.

Damit liegen nun zum ersten Mal Erkenntnisse der Erhebung vor. Innerhalb Schleswig-Holstein sind die Zahlen untergebrachter wohnungsloser Menschen höchst unterschiedlich. Rund um Hamburg sowie in Kiel waren zum Stichtag vergleichsweise viele wohnungslose Menschen untergebracht. Inwieweit dies eventuell auf unterschiedliche Zählmethodik oder auf reale Verhältnisse basiert, ist in dieser neuen Statistik noch zu hinterfragen.

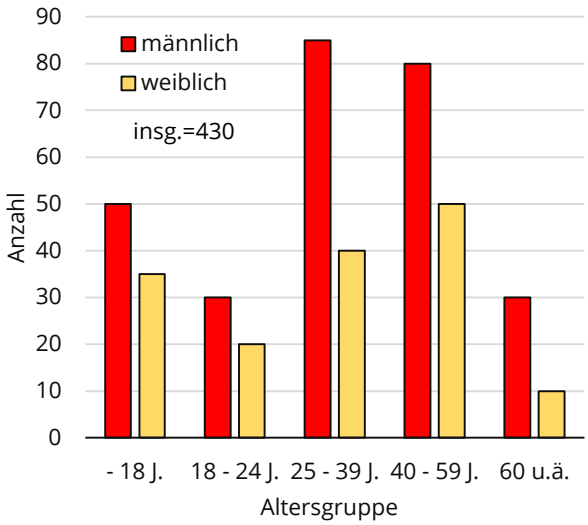
Tab. 7.7: Untergebrachte wohnungslose Personen nach Landkreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein

Kennziffer	Landkreis/ Kreisfreie Stadt	Einw. am 31.12.21	untergebrachte Personen am 22.01.22	untergebrachte Personen je 1.000 Einw.
001	Flensburg	91 113	75	0,8
002	Kiel	246 243	2 130	8,6
003	Lübeck	216 277	430	2,0
004	Neumünster	79 496	10	0,1
051	Dithmarschen	133 969	30	0,2
053	Hzgt. Lauenburg	200 819	600	3,0
054	Nordfriesland	167 560	305	1,8
055	Ostholstein	202 014	250	1,2
056	Pinneberg	318 326	1 240	3,9
057	Plön	129 687	210	1,6
058	Rendsb.-Eckernf.	276 053	140	0,5
059	Schleswig-Flensb.	203 799	230	1,1
060	Segeberg	280 400	1 180	4,2
061	Steinburg	130 843	490	3,7
062	Stormarn	245 406	1 165	4,7
01	Schleswig-Holst.	2 922 005	8 485	2,9

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistik untergebrachter wohnungsloser Personen

Etwa zwei Drittel der untergebrachten wohnungslosen Menschen sind männlich. Daten zur Familienstruktur der untergebrachten Personen liegen aktuell (noch) nicht vor.

Abb. 7.8: Untergebrachte wohnungslose Personen am 31.01.2022 in der Hansestadt Lübeck



Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistik untergebrachter wohnungsloser Personen

8 Die Wohnquartiere und die sozialräumliche Perspektive

8.1 Kleinräumige Gebietsgliederungen

Nicht nur die Folgen der Pandemie oder des Krieges in der Ukraine, auch der Klimawandel und der demographische Wandel stellen die Kommunen vor großen Herausforderungen, die eine Fülle neuer Aufgaben mit sich bringen und neue strategische Ansätze fordern. Diese lassen sich auch festmachen an der Steuerung einer alters- und familiengerechten, inklusiven Quartierentwicklung, an der Weiterentwicklung sozialer Infrastruktureinrichtungen (wie Dezentralisierung von Einrichtungen), am Aufbau stadtteilbezogener Gesundheitsförderung oder an der Entwicklung lokaler Bildungsnetzwerke. Diese Herausforderungen vervielfachen sich, wenn es um die Entwicklung benachteiligter Stadtgebiete bzw. Stabilisierung anderer Stadtteile geht.

Dazu ist ein Blick auf die kleinräumigen Gebietsstrukturen der Stadt erforderlich.

Das Gebiet einer Stadt ist aus verwaltungstechnischen, planerischen oder politischen Gründen durch diverse und zumeist hierarchisch strukturierte Gebietsgliederungssysteme gekennzeichnet.

Für Vermessungszwecke und für die Eintragung in das Grundbuch ist das Stadtgebiet in Gemarkungen, Flure und Flurstücke unterteilt. Für politische Wahlen ist das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck auf Basis der 122 Wahlbezirke in drei Landtagswahlkreise bzw. 25 Kommunalwahlkreise untergliedert. Es gibt die Postleitzahlgebiete, die Kirchengemeinden und für die kommunale Planung gibt es eine hierarchisch strukturierte statistische Gebietsgliederung (Abb. 8.2). Letztere ist Grundlage für die kleinräumige Stadt-, Sozial oder Jugendhilfeplanung. Die Gebietseinheiten unterliegen je nach Stadt oder Betrachtungsperspektive unterschiedlichen Begriffsbezeichnungen wie Stadtteil, Stadtviertel. Wohnquartier, Stadtbezirk oder Sozialraum, die zudem oftmals synonym verwendet werden.

Die Begriffe bedürfen daher einer genaueren Erläuterung. Was die räumlichen Ebenen betrifft, haben die Begrifflichkeiten

- Stadt,
- Stadtteil,
- Quartier,
- Block und
- Nachbarschaft

zumindest ein feste hierarchische Abfolge.

Die Nachbarschaft

Angefangen auf der kleinsten Einheit, der Nachbarschaft, besteht diese im Sinne der statistischen Gliederung aus mehreren Wohnadressen. Die Nachbarschaft wird als eine Gruppe von Menschen verstanden, die aufgrund ihre geringen sozialen Distanz und räumlichen Nähe vergleichsweise häufige Kontakte hat. Nachbarschaftsaktivitäten können sich etwa auf gemeinsame Grillabende, Paketannahmen oder ähnliche Hilfstätigkeiten beziehen und zum Teil auch in Aktivitäten wie Straßenfeste oder Flohmärkte münden.

Auf diesen nachbarschaftlichen Interaktionen basiert das städtebauliche Konzept des Nachbarschaftsgedankens, das zur Überwindung der Anonymität von Personen dienen soll. Zweifel an der Notwendigkeit solcher Nachbarschaften ergeben sich aus den in Städten vielfältig vorhandenen Gelegenheiten, außerhalb der unmittelbaren Wohnumgebung soziale, politische, ökonomische oder auch kulturelle Beziehungen aufzubauen.

Der Gedanke an die Nachbarschaft muss nicht immer positiv besetzt sein, da es aufgrund der Nähe auch häufig zu Streitigkeiten kommen kann.

Der Baublock

Der Baublock ist die kleinste statistische Flächeneinheit und besteht zumeist aus vier Blockseiten. Aus der Aggregation der Baublöcke bilden sich auf der nächsthöheren Gliederungsstufe z.B. die Statistischen Bezirke, Sozialräume oder Wohnquartiere. Die auf Baublockebene vorhandenen demographischen Einwohnerdaten werden aus Datenschutzgründen nicht veröffentlicht. Der Baublock ist in diesem Sinne eine interne rechnerische Größe, aus denen sich die übergeordneten Gebietseinheiten zusammensetzen.

Das Quartier

In der Stadtplanung nimmt der Quartierbegriff eine zentrale Stellung ein. Dabei unterliegt er keiner klaren Definition. Die Größe eines Quartiers definiert sich zwar nicht über eine bestimmte Einwohnerzahl, sie liegt jedoch in der Regel unterhalb der Größe eines Stadtteils. Im sozialgeographischen Sinne beschreibt ein Quartier den öffentlichen Raum über die Wohnung hinaus, in dem regelmäßigen Aktivitäten stattfinden. Das Quartier ist der Ort, wo Versorgung und Begegnung stattfinden. Hier werden soziale Dienste angeboten und nachgefragt. Quartiere benötigen daher auch immer eine gewisse Größe, dürfen doch wiederum nicht zu groß sein, um den identitätsbildenden Ortsbezug zu verlieren. Quartiere werden nicht durch administrative Grenzen gebildet, sondern ergeben sich durch das Zugehörigkeitsgefühl ihrer Bewohner:innen. So

können in einer Stadt auch Bereiche auftreten, die keinem Quartier zugehörig sind oder zu klein sind, um selbst ein Quartier bilden zu können.

Stadtquartiere sollen an die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger angepasst werden – mit besonderer Berücksichtigung von Familien und älterer Menschen. Letzteren soll durch kleinräumige Versorgungsangebote die Möglichkeit gegeben werden, im vertrauten Wohnumfeld leben zu bleiben. Auch nachbarschaftliche Beziehungen und Hilfspotenziale können am besten auf kleinräumiger Ebene aktiviert werden.

Der Quartierbezug ermöglicht älteren Menschen wieder mehr Nachbarschaft, Transparenz und Erreichbarkeit der ergänzenden Hilfsangebote, wie etwa beratende Anlaufstellen, hauswirtschaftliche Dienste, Betreuungsleistungen oder die ambulante Pflege.

Akteur:innen der Quartiersentwicklung sind die Bürgerinnen und Bürger, die sozialen Einrichtungen und Dienste, Träger und Netzwerke, die lokale Wirtschaft, die zuständige Kommunalverwaltung und Politik. Gebietsbezogene Handlungsstrategien zur Gebietsentwicklung sind durch das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ oder die Programme Stadtumbau West und Ost entwickelt worden.

Diese Programme, wie sie in Lübeck in der Vergangenheit für die Stadtteile St. Lorenz Süd und Teile von Moisling durchgeführt worden sind, sollten dem Erhalt und der Schaffung neuer Arbeitsplätze, der verbesserten Ausstattung mit Einrichtungen, für Gesundheit, Bildung und Integration, der Barrierefreiheit oder der Begrünung des Lebensumfeldes dienen und damit auch Möglichkeiten bürgerschaftlichen Engagements eröffnen.

Die Zwischenevaluation des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ hat allerdings ergeben, dass durch den sozialräumlichen Fokus die generellen Wirtschafts- und Arbeitsmarkttrends zwar nicht neutralisiert werden konnten, aber die städtebauliche Situation und die Qualität des Zusammenlebens positiv beeinflusst werden konnte und die soziale Infrastruktur bedarfsgerecht weiterentwickelt wurde.

Sozialraum

Eng verknüpft mit dem Begriff „Sozialraum“ ist das Konzept der „Sozialraumanalyse“.

Einer Sozialraumanalyse vorgeschaltet ist jedoch die Klärung geeigneter Sozialraumzuschnitte, d.h. entsprechend dem Quartiersbezug stellt sich die Frage ab welcher Größenordnung der Lebensweltbezug verloren geht und inwieweit offizielle Gebietsgliederungen mit den faktischen Lebenswelten übereinstimmen.

Weil sie von verschiedenen Akteuren mit unterschiedlichen Zielen angewandt werden, gibt es keine einheitliche Definition und keine einheitliche Vorgehensweise.

Je nach Fragestellung und Konzeption werden Einwohnergrößen von wenigen Hundert bis ca. 30.000 Einwohner:innen pro Sozialraum genannt.

Die Sozialräume ordnen sich daher in der kommunalen Gebietsgliederung auf der Ebene der Quartiere zwischen den Baublöcken/Nachbarschaften und den Stadtvierteln bzw. Stadtteilen ein.

Stadtviertel/Stadtteil

Auch diese beiden Begriffe werden oftmals synonym verwendet, wobei der Begriff des Stadtviertels sich städtebaugeschichtlich aus der mittelalterlichen Stadt bzw. der planmäßig angelegten römischen Stadt herleitet, als die Stadt oftmals durch die beiden sich im Zentrum kreuzenden Hauptstraßen die Stadt in vier gleich große Teile geteilt wurde. Der Begriff Stadtteil weist dagegen auf den eher banalen Umstand hin, dass es sich um einen Teil der Stadt handelt, wie groß dieser Anteil an der gesamten Stadt auch sei.

Siedlung

Der Vollständigkeit halber sei abschließend auch noch der Begriff der „Siedlung“ erwähnt. Von der Größe ordnet sich die Siedlung zwischen der Ebene der Baublöcke und der Quartiere ein. Im Begriff der „Siedlergemeinschaft“ spiegelt sich ein Nachbarschaftsgedanke wider, der auf gegenseitige Hilfestellung in den Nachkriegsjahren basierte. Das typische Siedlungshaus (heute oft ausgebaut) war in der Regel ein einfach gebautes eineinhalbstöckiges Haus mit geringer Wohnfläche, meist umgeben von einem großen Nutzgarten zur Selbstversorgung und Existenzsicherung. Ein kleiner Stall diente ursprünglich z.B. zur Haltung von Hühnern. Eine Siedlung lässt sich aufgrund eines einheitlichen Baustils- bzw. Baualters der Gebäude und einer damit eingehenden gemeinsamen Entstehungsgeschichte relativ deutlich abgrenzen.

8.2 Sozialraum und Sozialraumanalyse

Das Quartier als Ort des sozialen Lebens wird auch oft dem „Sozialraum“ gleichgesetzt. Als Sozialraum wird – kurz gesagt – das Lebensumfeld sowohl räumlich als auch sozial verstanden. Da die Begriffe Quartier und Sozialraum oft synonym verwendet, ergeben sich weitgehende Übereinstimmungen bei Definition, Konzept, Planungsansatz und Zielführung.

Sozialraumanalysen helfen den Stadtteil (bzw. das Stadtviertel, das Stadtquartier) unter einem gewissen Gesichtspunkt zu erkunden, zu analysieren, Bedarfe im Gebiet zu ermitteln, zu erheben und festzustellen. Die Sozialraumanalyse hilft, den Sozialraum, seine Bewohner:innen, sozialen Einrichtungen und Institutionen zu erfassen und ihn mit anderen Sozialräumen vergleichbar zu machen.

Die wesentlichen Elemente der Sozialraumanalyse sind:

- die Darstellung kleinräumiger Strukturen, Probleme und städtischer Planungen,
- die Darstellung sozialer Ungleichheit und spezifischer Unterversorgung,

- die Ermittlung besonderer Bedarfsgruppen und vorrangiger Räume, denen in Zeiten begrenzter Finanzen in erster Linie Unterstützung zukommen sollte,
- die Ermittlung von Ressourcen und Potentialen nachbarschaftlicher Hilfen, sozialer Netzwerke und bürgerschaftlichen Engagements in den Quartieren.

Mögliche Fragestellungen einer Sozialraumanalyse könnten sich auf folgende Themenfelder beziehen:

Wohnungen:

- Gibt es vorwiegend freistehende Einfamilienhäuser, Reihenhäuser oder Mehrfamilienhäuser?
- Wie ist der Gebäudezustand und die Wohnungsmarktsituation?
- Sind die Wohnungen barrierefrei?

Erscheinungsbild:

- Gibt es genügend Frei- und Grünflächen (Parks, Wälder und Spielplätze)? Wie sind diese ausgestaltet?
- Wie gestaltet sich das Erscheinungsbild des Sozialraums bezüglich Sauberkeit, Vandalismus, Ruhestörungen, Lärm und Streit?
- Gibt es Gehwege, Radwege oder besondere Gefahrenquellen? Wie ist der öffentliche Nahverkehr geregelt?

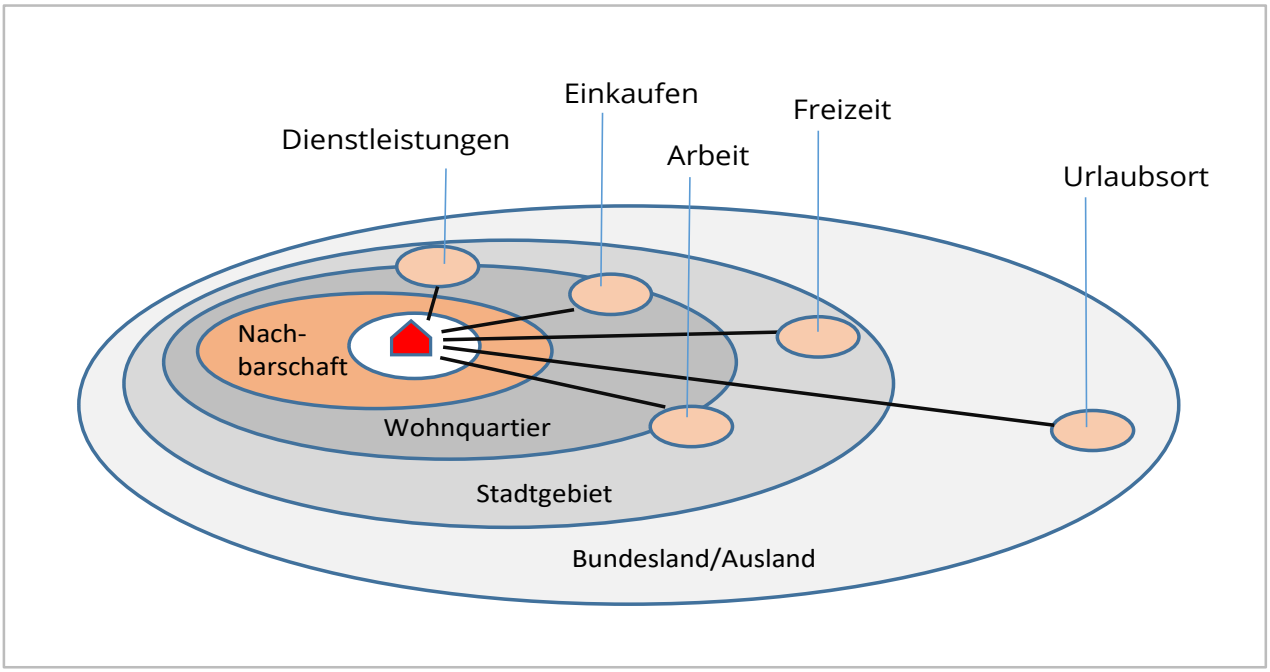
Bevölkerungs– und Sozialstruktur/Arbeitsmarkt:

- Welche Altersstrukturen, Geschlechtergliederung, Familienstände und Haushaltsstrukturen prägen den Sozialraum?
- Welche Religionen, Sprachen, Staatsangehörigkeiten bzw. Migrationshintergründe sind vertreten?
- Wie ist die Beschäftigtenstruktr, wie hoch ist die Arbeitslosigkeit bzw. die Armutsquote?

Infrastruktur und soziale Ressourcen:

- Welche Freizeitangebote, Sportvereine oder Jugendzentren sind für Kinder und Jugendliche vorhanden?
- Welche Schulen und Kindertageseinrichtungen gibt es im Sozialraum? Gibt es Familienzentren, Jugendzentren, Musikschulen oder kirchliche Angebote?
- Welche Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote gibt es?
- Gibt es im Sozialraum besondere Förderangebote bzw. Projekte für Kinder und Jugendliche in Hinblick auf die Sprachkompetenz, Lernhilfen oder das Gesundheitsverhalten?
- Gibt es ehrenamtliche oder nachbarschaftliche Netzwerke (Nachbarschaftshilfen, Straßenfeste, Siedlergemeinschaften, Bürgerinitiativen etc.)?
- Welche politischen Aktivitäten bestehen seitens der Parteien oder von Verbänden und welche Planungen bzw. Bauvorhaben gibt es seitens der Stadtverwaltung bzw. der Politik?

Abb. 8.1: Interaktionsräume im Sozialraum



Graphik: Hansestadt Lübeck, Gesundheitsamt

Im Rahmen einer Sozialraumanalyse muss beachtet werden, dass diese nur einen Ausschnitt des sozialräumlichen Erlebens der Einwohner:innen abbilden kann. Denn wie in Abb. 8.1 deutlich wird, ist der Sozialraum auf individueller Ebene für jede/n Einwohner:in zunächst einzigartig. Selbst unmittelbare Nachbar:innen bewegen sich genau genommen in unterschiedlichen Sozialräumen. Nachvollziehbar wird dies beispielsweise daran, dass auch Nachbar:innen unterschiedliche Orte zum Einkaufen, zur Arbeit oder zur Erholung aufsuchen und sich somit einen ganz eigenen Sozialraum schaffen. Das eigene Zuhause bildet dabei das sozialräumliche Zentrum. Hier leben engste soziale Kontakte wie die Familie. Ringsherum erstreckt sich die Nachbarschaft, in der beispielsweise gegenseitige alltagspraktische Hilfe gelebt oder Bekanntschaften gepflegt werden. Der daran anschließende Raum kann als Wohnquartier bezeichnet werden – der Ort alltäglicher Erledigungen und Routinen. Für die Arbeit oder das Engagement im Verein legen die Einwohner:innen gegebenenfalls weitere Strecken zurück und fahren in einen Nachbarstadtteil. Schließlich gehören auch weit entfernte und seltener besuchte Orte wie die Urlaubsinsel zum individuellen Sozialraum eines Menschen.

Die Wahrscheinlichkeit sich überschneidender Sozialräume und die Interaktionsdichte bei Personen der gleichen Nachbarschaft oder des gleichen Wohnquartiers ist wesentlich höher ist als bei sich unbekannten Personen in entfernten Stadtteilen. Sozialraumanalysen werden sich daher meist auf die Ebene gemeinsamer Wohnquartiere beziehen. Der konkrete Zuschnitt des zu untersuchenden Raumes muss jedoch gemeinsam mit den vor Ort lebenden Einwohner:innen erarbeitet werden.

Der Begriff Sozialraumorientierung wird in unterschiedlichen Disziplinen auf verschiedene Art und Weise verwendet. In der Sozialen Arbeit ist beispielsweise das „Fachkonzept Sozialraumorientierung“ einflussreich. Von Wolfgang Hinte entwickelt, schlägt es fünf handlungsleitende Prinzipien für die sozialpädagogische Praxis vor: Orientierung am Willen der Adressat:innen, Aktivierung vor Betreuung, Einbeziehung sozialräumlicher Ressourcen, ziel- und ressortübergreifendes Handeln sowie Vernetzung der sozialen Dienste im Rahmen der Einzelfallhilfe. In Planungs- und Steuerungsprozessen hat der Begriff Sozialraumorientierung zumeist eine andere Bedeutung. In der Regel wir darunter verstanden, dass mehrere Dimensionen in Planungsprozesse integriert werden. Das verbindende Element ist bei dieser Integration der Sozialraum. So gilt es bei einer sozialraumorientierten Planung relevante Dimensionen in Kontext und Abhängigkeit miteinander zu betrachten. Dies sind u.a.:

- Themen (z.B. Bildung, Wohnen, Kultur, Sport),
- Ressorts (z.B. Arbeitsverwaltung, Gesundheit, Jugendhilfe),
- Akteure (z.B. Bewohner:innen, Fach- und Leitungskräfte aus unterschiedlichen Arbeitsfeldern).

In einer sozialraumorientierten integrierten Planung geht es demnach nicht darum, für einzelne Themenfelder Lösungen zu erarbeiten (z.B. „Wie viele Kita-Plätze werden benötigt?“), sondern übergreifende Handlungsfelder sollen ganzheitlich bearbeitet werden (z.B. „Wie können armutsgefährdete Familien nachhaltig unterstützt werden?“).

Integrierte Planungsansätze stehen vor der Herausforderung, dass in der Vielfalt der Akteure, Rechtsgrundlagen und Zielgruppen eindeutige Planungsziele schwer zu definieren und zu erreichen sind. Sie bieten dafür die Chance, die Lebenswelt der Zielgruppen ganzheitlich zu betrachten, um so nachhaltige und abgestimmte Maßnahmen mit hoher Wirkung zu entwickeln.

8.3 Gebietsbezogene Handlungsstrategien zur Quartiersentwicklung

Hinsichtlich eines neuen Armuts- und Sozialberichtes wurde seitens der Politik ein Antrag formuliert, wonach die im Rahmen des Armuts- und Sozialberichtes zu erhebenden Sozialdaten in Zukunft für spezifische Sozialräume bzw. Quartiere im Stadtgebiet erhoben werden sollten, um ein realistisches Bild der sozialen Situation besonders armutsgefährdeter Gruppen in den verschiedenen Lebensumfeldern Lübecks darzustellen. Vor diesem Hintergrund sollten die Stadtteile Lübecks auf der Basis räumlicher Gegebenheiten sowie spezifischer sozialdemographischer Parameter in verschiedene Sozialräume bzw. Quartiere gegliedert werden.

Auf der Basis der Sozialdaten in den einzelnen Quartieren sollten die Handlungsempfehlungen zum Armuts- und Sozialbericht für die einzelnen Sozialräume Lübecks im Rahmen einer integrierten Armutsstrategie für Lübeck dargestellt werden. Die Armutsstrategie solle regelmäßig in 5-Jahres-Intervallen gemäß den soziodemographischen Trends aktualisiert werden. Im Kontext der Armutsstrategie solle insbesondere auf besonders armutsgefährdete Gruppen wie Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen eingegangen werden.

Bei der Bündelung der spezifischen quartiersbezogenen Handlungsempfehlungen seien alle relevante Akteure in den Sozialräumen (z.B. freie Träger, Wohlfahrtsverbände, Pflegedienste, etc.) sowie relevante Akteure und Gremien der Verwaltung (z.B. Jobcenter, Arbeitsgruppe Leben und Wohnen im Alter usw.) in die Strategieerstellung und Maßnahmenanpassung einzubeziehen. Die aktualisierten und neuen Maßnahmen sollten mit den rechtlich gestützten und realisierten Regelmaßnahmen sowie bestehenden Angeboten und Konzepten sinnvoll verknüpft und keine Doppelstrukturen geschaffen werden [Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN zur Beratung in der Bürgerschaft am 26.11.2020].

Der Antrag wurde in der Sitzung des Sozialausschusses vom 03.11.2020 abgelehnt, da die Machbarkeit nicht gegeben war. Die geforderten Daten werden nur zum Teil städtisch erhoben. Andere Daten werden bei der Bundesarbeitsagentur geführt und können nicht im geforderten Maße kleinräumig aufbereitet werden.

Die Prüfung der Datenlage zu den elementaren Sozialdaten nach SGB II (Personen in Bedarfsgemeinschaften) und SGB XII (Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung, Sozialhilfe und Asylbewerberleistungen) zeigte, dass diese nicht für beliebige räumliche Ebenen aufbereitet werden können. Insbesondere die Arbeitsmarktdaten wirken hier beschränkend, da diese seitens der Bundesagentur für Arbeit bereits in aggregierter Form an die kommunale Statistikstelle geliefert werden. Erschwerend kommt hinzu, dass die Daten seit 2018 aus Gründen des Datenschutzes und statistischer Gründe nicht mehr auf Ebene der 158 statistischen Bezirke geliefert wurden, was - um die Daten weiterhin auf einer kleinräumigen Ebene erhalten zu können - zur Einführung einer neuen statistischen Gebietsgliederung, den so genannten 98 Sozialräumen führte. Als kleinste gemeinsame räumliche Ebene, für die alle zur Berechnungen der Armutsquote notwendigen Daten vorliegen, ergaben sich dann im Ergebnis lediglich die zehn Stadtteile der Hansestadt Lübeck, die für sozialräumliche Analysen zu groß waren.

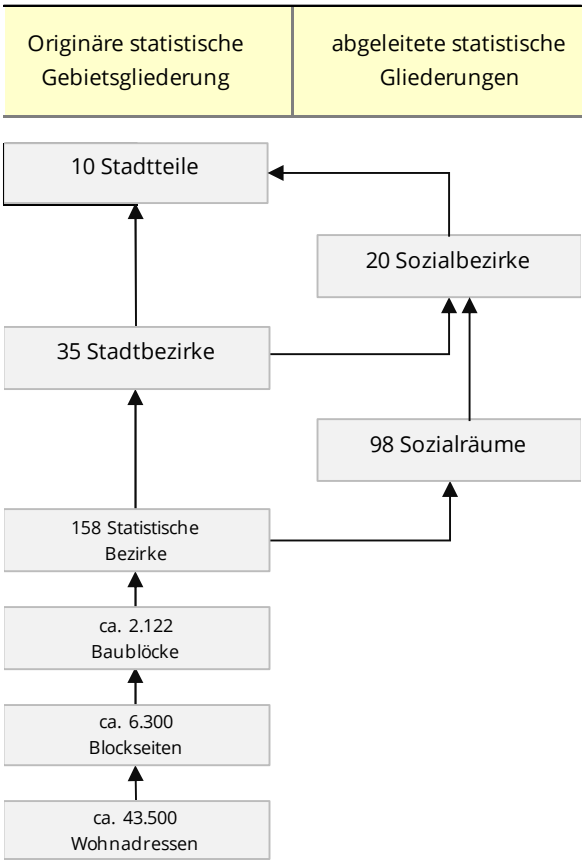
Eine Gliederung der Stadtteile auf Basis räumlicher Gegebenheiten sowie spezifischer sozialdemographischer Parameter in verschiedene Sozialräume bzw. Quartiere war damit auch nicht ohne weiteres möglich. Eine Umsetzung im geforderten Umfang war somit aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Der Antrag wurde zur Bürgerschaftssitzung am 26.11.2020 daher zurückgezogen.

In Folge dieser Diskussion hat sich der Bereich Soziale Sicherung mit der kommunalen Statistikstelle zusammengesetzt, um die kleinräumigen verfügbaren Datenstrukturen neu zu bewerten. Im Ergebnis können nun zumindest einige wesentliche soziale Daten über ein statistisches Schätzverfahren auf Basis der 20 Sozialbezirke ermittelt werden. Die geforderte funktionale, statistische Herleitung von Quartieren bzw. Sozialräumen aufgrund der Datenlage ist jedoch auch weiterhin nicht leistbar. Die statistischen Analysen auf Ebene der 20 Sozialbezirke stellen quasi das praktisch Machbare dar. Inwieweit der räumliche Zuschnitt der Sozialbezirke geeignet ist, die geforderte Sozialraumorientierung abzubilden bzw. quartierbezogene Handlungsempfehlungen zu generieren, kann an dieser Stelle nicht abschließend geklärt werden.

8.4 Das Gebietsgliederungssystem der Hansestadt Lübeck

Aus den Elementen der kleinräumigen Gliederung lassen sich alle erforderlichen Gebietseinteilungen, vom Schul- bis zum Wahlbezirk, bausteinartig zusammensetzen. Alle Elemente dieses Gliederungssystems sind durch einen hierarchischen numerischen Schlüssel identifiziert und miteinander verknüpft. Alle Adressen sind eindeutig den Blockseiten zugeordnet, was die Erstellung und Aktualisierung von Gebietsbeschreibungen und Adressverzeichnissen vereinfacht. Das Gliederungssystem der Hansestadt Lübeck umfasst fünf hierarchisch aufgebaute räumliche Ebene (Stadtteile bis Blockseiten).

Abb. 8.2: Statistische Gebietsgliederung der Hansestadt Lübeck



Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle

Innerhalb dieses Systems ordnen sich die 20 Sozialbezirke zwischen den 35 Stadtbezirken und den 10 Stadteilen ein. Die Stadtbezirke und Stadteile wurden 1970 per Ortssatzung neu geschnitten. Der räumlichen Zuschnitt der 35 Stadtbezirke orientierte sich dabei an der Schaffung von etwa gleichgroßen Flächenarealen, was zur Folge hatte, das die Einwohnerzahlen in den Stadtbezirken höchst unterschiedlich ausfallen und zwischen 102 Einwohner:innen in Vorrade (Stadtbezirk 16) und 21.510 Einwohner:innen in Holstentor-Nord (Stadtbezirk 04) schwankten (Stand 31.12.2021). Es zeigt sich damit, dass die Stadtbezirke hinsichtlich einer Vergleichbarkeit zwischen den Stadtbezirken und auch hinsichtlich einer notwendigen Mindestgröße nicht geeignet sind.

Auch die erste Gliederungsebene, die Stadteile, sind aufgrund ihres räumlichen Zuschnitts ungeeignet, da die großen Stadteile St. Lorenz Nord, St. Gertrud und St. Jürgen mit über 40.000 Einwohner:innen hinsichtlich der unterschiedlichen sozialräumlicher Strukturen innerhalb des Stadtbezirkes zu groß sind und daher bei einer ganzheitlichen Betrachtung verallgemeinernd und nivellierend wirken.

Aus diesen Grund wurden schon in den 1990er Jahren die sogenannten Sozialbezirke aus der Aggregation der 35 Stadtbezirke gebildet, indem die kleineren Stadtbezirke zu größeren Gebietseinheiten aggregiert worden sind und größere Stadtbezirke ohne räumliche Veränderung als Sozialbezirke übernommen worden sind.

Die in der Abb. 8.2 noch dargestellten 98 „Sozialräume“ sind ebenfalls eine abgeleitete räumliche Gliederung, die auf Basis der 158 statistischen Bezirke generiert worden ist. Sie wurde im Jahr 2018 eingeführt, als die Bundesagentur für Arbeit die kleinräumigen statistischen Daten zum Arbeitsmarkt nur noch für Gebietseinheiten mit mehr als 2.000 Einwohner:innen zur Verfügung stellte. Die kleinräumigen Analysen zum Arbeitsmarkt auf Basis der 158 Statistischen Bezirke sind seitdem nicht mehr möglich.

8.5 Die Mindestsicherungsquote nach Sozialbezirken

Die im Kapitel zur sozialen Sicherung dargestellten Leistungsarten bilden in der Summe die Empfänger:innen von Sozialleistungen zur Sicherstellung der laufenden Lebensführung ab. In Bezug zur Einwohnerzahl errechnet sich die sogenannte Mindestsicherungsquote.

Im Hinblick auf die 20 Sozialbezirke (hier synonym auch als Sozialräume bezeichnet) ergeben sich zum Stand 31.12.2021 die in Tabelle 7.1 dargestellten Verhältnisse.

Insgesamt ist die Mindestsicherungsquote gegenüber 2015 von 16,6 auf 13,7 Prozent gesunken. Dies spiegelt sich auch generell in den Sozialbezirken wieder. Lediglich im Bezirk 10-18 St. Jürgen-Land ist die Mindestsicherungsquote aufgrund einer höheren Anzahl von Personen in Bedarfsgemeinschaften von sechs auf 12,9 Prozent angestiegen. Dies ist jedoch nicht über zu bewerten, da es sich mit 3.871 Einwohner:innen um einen kleinen Sozialbezirk handelt.

Die höchsten Mindestsicherungsquoten weisen die Sozialbezirke Moisling (25,9 Prozent) und Buntekuh (24,6 Prozent) auf.

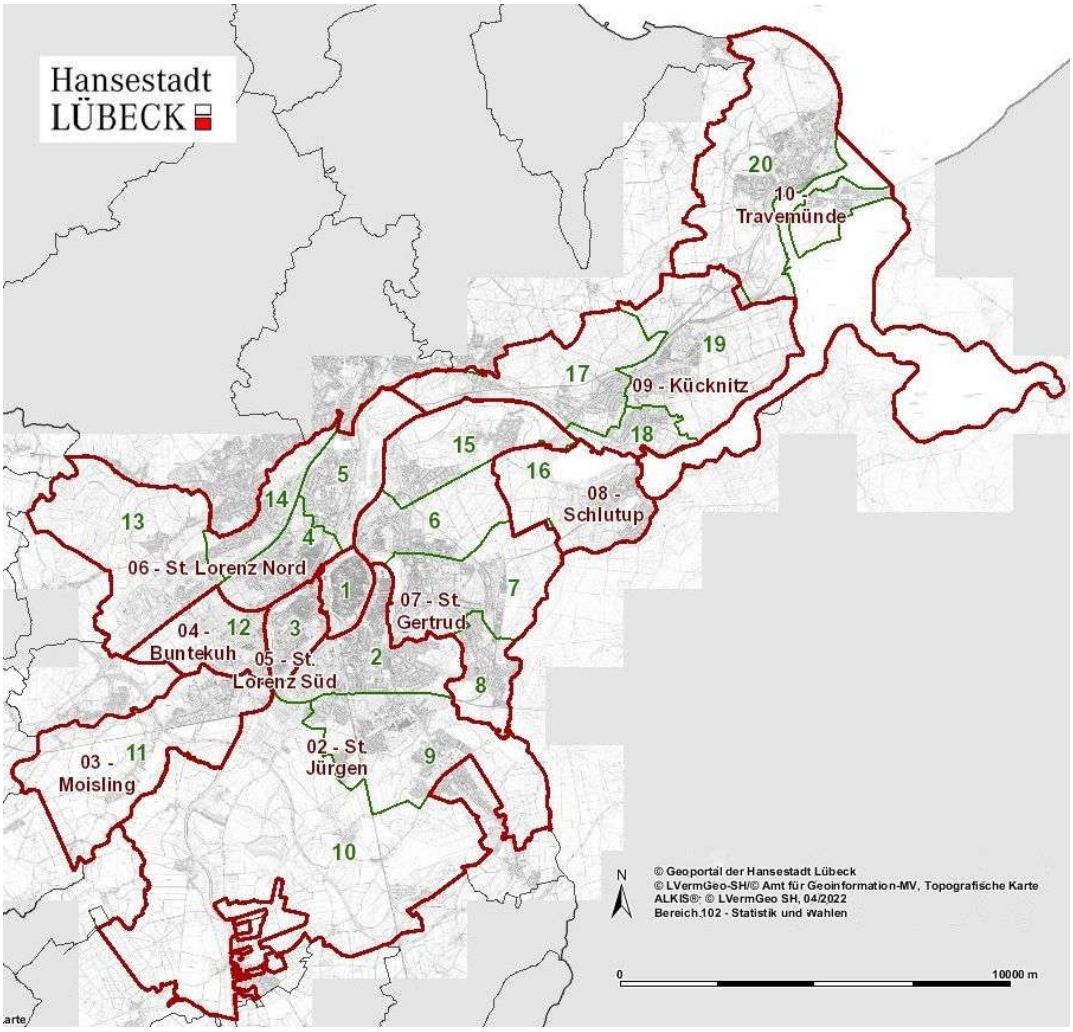


Abb. 8.3: Die 10 Stadtteile und die weitere Untergliederung in 20 Sozialbezirke

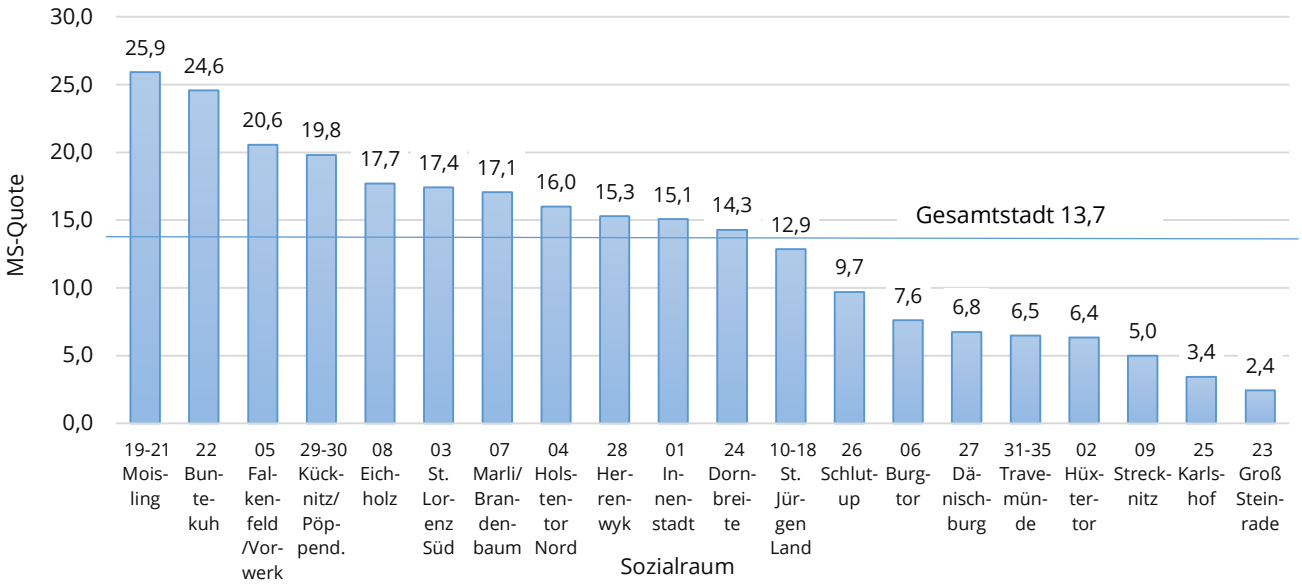
Quelle: Geoportal der Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle

Tab. 8.1: Empfängerinnen und Empfänger von Sozialleistungen zur laufenden Lebensführung am 31.12.2021

Sozialbezirk	lfd. Hilfe zum Lebens-unterhalt	Grundsicherung im Alter und bei Erwerbs-mind.	Empf. von Leistg. nach Asyl-bewerber-leistungs-gesetz	Personen in Bedarfs-gemein-schaften	Leistungs-empf. insg.	Ein-wohner/-innen	Mindest-sicherungs-quote (Leistungsempf. in % der Einw.)		Verän-derung der Quote in Pro-zent-punkten
	31.12.2021							31.12.2015	
01 - Innenstadt	52	405	76	1 585	2 118	14 053	15,1	18,9	-3,8
02 - Hüxtertor	77	390	86	1 199	1 752	27 544	6,4	9,0	-2,6
03 - St. Lorenz Süd	85	528	81	2 040	2 734	15 692	17,4	21,2	-3,8
04 - Holstentor Nord	87	507	154	2 690	3 438	21 510	16,0	20,2	-4,2
05 - Falkenfeld/Vorwerk	41	459	22	1 581	2 103	10 219	20,6	23,4	-2,8
06 - Burgtor	18	105	15	474	612	8 034	7,6	5,9	1,7
07 - Marli/Brandenbaum	88	651	49	2 622	3 410	19 988	17,1	19,7	-2,6
08 - Eichholz	24	188	36	1 088	1 336	7 546	17,7	22,1	-4,4
09 - Strecknitz	24	182	84	428	718	14 337	5,0	7,4	-2,3
10-18 - St. Jürgen Land	3	16	87	392	498	3 871	12,9	6,0	6,9
19-21 - Moisling	62	483	98	2 172	2 815	10 852	25,9	32,3	-6,4
22 - Buntekuh	39	354	128	2 226	2 747	11 177	24,6	30,1	-5,5
23 - Groß Steinrade	.	12	9	69	91	3 752	2,4	2,9	-0,5
24 - Dornbreite	28	227	41	815	1 111	7 782	14,3	18,0	-3,7
25 - Karlshof	10	82	4	109	205	5 958	3,4	9,7	-6,2
26 - Schlutup	15	91	18	436	560	5 771	9,7	15,0	-5,3
27 - Dänischburg	7	45	36	200	288	4 266	6,8	10,1	-3,4
28 - Herrenwyk	20	113	17	469	619	4 045	15,3	18,6	-3,3
29-30 - Kücknitz/Pöppend.	45	295	150	1 534	2 024	10 217	19,8	22,0	-2,2
31-35 - Travemünde	19	231	172	449	871	13 442	6,5	7,3	-0,8
Gesamt	745	5 364	1 363	22 578	30 050	220 056	13,7	16,7	-3,0
Anteile in Prozent	2,5	17,9	4,5	75,1	100,0	x	x	x	x

Quellen: Bundesagentur für Arbeit (Personen in Bedarfsgemeinschaft), Hansestadt Lübeck (laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung, Empf. von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz)

Abb. 8.4: Mindestsicherungsquote 2021 nach Sozialbezirken/Sozialräumen



Quellen: Bundesagentur für Arbeit (Personen in Bedarfsgemeinschaft), Hansestadt Lübeck (laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung, Empf. von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz)

Tiefer gehende Analysen zur kleinräumigen Armut sind insbesondere durch die Daten zu den Bedarfsgemeinschaften limitiert, da diese in bereits aggregierter Form an die kommunalen statistischen Ämter geliefert werden. Dennoch lassen sich anhand der Daten einige weitere Aussagen zur Kinderarmut und zur Armut der Älteren treffen.

Tab. 8.2: Unter 18-Jährige nach Art der Sozialleistung 2021

Art der Sozialleistung	Anzahl	in %
Hilfe z. Lebensunterhalt (< 18 J.)	137	1,8
Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung (< 18 J.)	0	0,0
Leistungen nach AsylbLG für < 18 J.	478	6,1
Kinder in Grundsicherung für Arbeitssuchende (SGB II)	7 166	92,1
zusammen	**7 781**	**100,0**
Einwohnerzahl < 18 J. / MSQ	33 110	23,5

Quellen: Bundesagentur für Arbeit und Hansestadt Lübeck

Für die Kinder ergibt sich eine Mindestsicherungsquote von 23,5 Prozent. Dieser Wert entspricht in der Größenordnung h den Berechnungen des Statistischen Landesamtes (siehe Seite 13). Die Kinderarmut resultiert weitgehend aus den 7.166 Kindern im SGB II (Sozialgeld), die mit rd. 92 Prozent die größte Gruppe nach Art der Sozialleistung bildet.

Weitere 478 Kinder (hier mit < 18 Jahre definiert) finden sich bei den Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz und 137 (1,8 Prozent) erhalten Hilfe zum Lebensunterhalt.

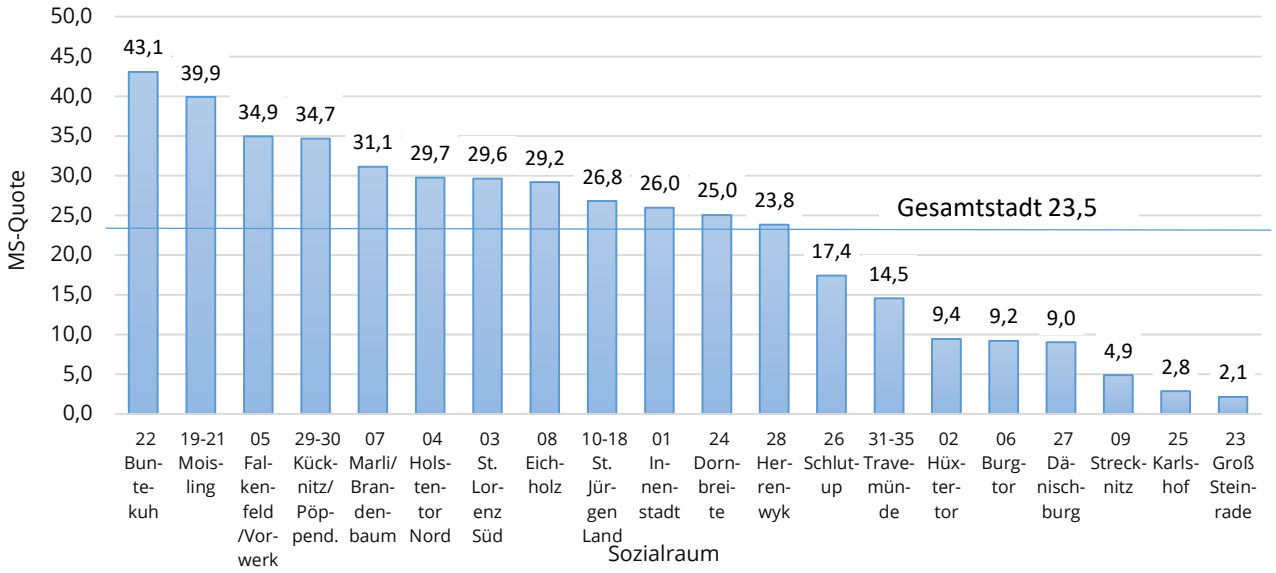
Tab. 8.3: Mindestsicherungsquote für ausgewählte Altersgruppen nach Sozialräumen 2021

Sozialbezirk	Einw. insg.	Kinder < 18 Jahre	Ältere ≥ 65 Jahre
01 - Innenstadt	15,1	26,0	11,3
02 - Hüxtertor	6,4	9,4	3,3
03 - St. Lorenz Süd	17,4	29,6	11,0
04 - Holstentor Nord	16,0	29,7	6,9
05 - Falkenfeld/Vorwerk	20,6	34,9	14,1
06 - Burgtor	7,6	9,2	2,1
07 - Marli/Brandenbaum	17,1	31,1	7,4
08 - Eichholz	17,7	29,2	6,1
09 - Strecknitz	5,0	4,9	4,0
10-18 - St. Jürgen Land	12,9	26,8	1,2
19-21 - Moisling	25,9	39,9	13,7
22 - Buntekuh	24,6	43,1	9,6
23 - Groß Steinrade	2,4	2,1	1,6
24 - Dornbreite	14,3	25,0	8,4
25 - Karlshof	3,4	2,8	2,6
26 - Schlutup	9,7	17,4	3,3
27 - Dänischburg	6,8	9,0	2,5
28 - Herrenwyk	15,3	23,8	7,9
29-30 -	19,8	34,7	7,3
31-35 - Travemünde	6,5	14,5	2,8
Gesamt	13,7	23,5	6,4

Quellen: Bundesagentur für Arbeit und Hansestadt Lübeck

Die Angaben für die Älteren basieren auf der Grundsicherung im Alter. Hier ist allerdings von einer höheren Dunkelziffer auszugehen (siehe hierzu die Erläuterungen im Kapitel Mindestsicherungsquote).

Abb. 8.5: Mindestsicherungsquote 2021 nach Sozialbezirken/Sozialräumen für unter 18-Jährige



Quellen: Bundesagentur für Arbeit (Personen in Bedarfsgemeinschaft), Hansestadt Lübeck (laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung, Empf. von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz)

9 Schwerpunktthema I: Kinder und Jugendliche

9.1 Bildung

Armut und Bildung hängen in Deutschland deutlich zusammen. Armut reduziert Bildungschancen und Teilhabe. Ein wesentlicher Faktor ist, dass die Teilnahme an Bildungs- und Freizeitangeboten oftmals von den materiellen Voraussetzungen der Familie abhängt. Kinder aus armen Familien nehmen seltener z.B. an kulturellen Angeboten teil. Gleichzeitig ist Bildung ein entscheidender Faktor zur Armutsprävention [vgl. 6. Armuts- und Reichtumsbericht: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2021]. Je höher der Bildungsabschluss, desto geringer ist das Risiko einer Erwerbslosigkeit. Personen mit niedrigem Bildungsgrad, Arbeitslose, Alleinlebende und Alleinerziehende sind überdurchschnittlich häufig von finanziellen Einschränkungen betroffen. Für Frauen besteht ein besonderes Risiko, da sie öfter in Teilzeit arbeiten, niedrigere Löhne erhalten, familienbedingte Zeiten (Kinderbetreuung, Angehörigenpflege) ohne oder mit geringer Beschäftigung aufweisen und/oder häufiger alleinerziehend sind als Männer.

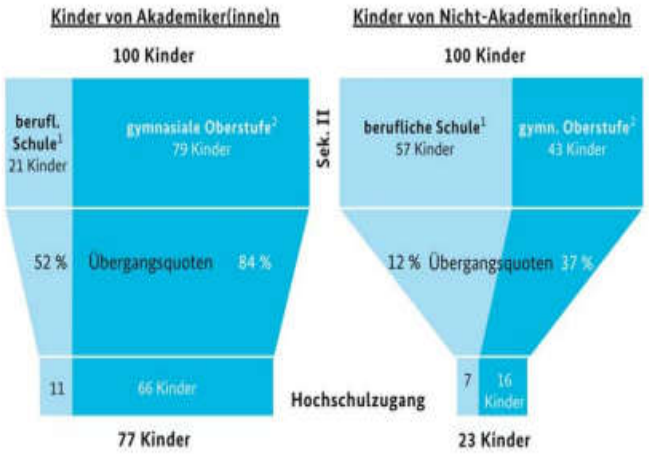
In Deutschland wuchsen 2020 knapp 29 Prozent der Menschen unter 18 Jahren in Familien auf, in denen die Eltern keinen Ausbildungsabschluss aufwiesen, kein Elternteil erwerbstätig war oder das Haushaltseinkommen unterhalb der Armutsgefährdungsgrenze lag. In Schleswig-Holstein lebten 20 Prozent der Kinder in Familien mit einem Haushaltseinkommen unterhalb der Armutsgefährdungsgrenze. Vier Prozent waren deutschlandweit von allen drei Risikolagen gleichzeitig betroffen [Autor:innengruppe Bildungsberichterstattung 2022].

2011 hatten acht Prozent der Lübecker:innen über 15 Jahre laut Zensus keinen Schulabschluss. 29 Prozent hatten keinen Berufsabschluss. Geringe Bildung erhöht das Risiko, arbeitslos oder Geringverdiener zu werden. Im Sommer 2018 hatten 15 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Lübecker:innen keinen anerkannten Ausbildungsabschluss, alle anderen hatten einen Ausbildungs- oder Studienabschluss [vgl. Hansestadt Lübeck, 2019, 3. Bildungsbericht].

Besonderes Augenmerk verdienen die Jugendlichen, die ein höheres Risiko haben, keinen Schul- oder Berufsabschluss zu erreichen. Die Möglichkeiten des Erwerbs eines Abschlusses an sich, als auch die Art des Abschlusses sind in Deutschland ungleich verteilt [vgl. Maaz, 2016]. Auch die Chancen auf höhere Bildung und damit ein höheres Einkommen sind nicht für alle Jugendlichen gleich. Zwar steigt insgesamt der Bildungsstand der Bevölkerung und das Bildungssystem wird durchlässiger, jedoch ist der Einfluss des sozialen Hintergrunds auf den Bildungserfolg nach wie vor groß [6. Armuts- und Reichtumsbericht: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2021]. Es existiert immer noch ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Bildungsgrad und dem Einkommen der Eltern und der Kinder [6. Armuts- und Reichtumsbericht: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2021]. Je höher der Bildungsabschluss der Eltern ist, desto eher besuchen die Kinder ein Gymnasium. Die Unterschiede in der Studienwahrscheinlichkeit zwischen Studienberechtigten aus akademischen und nichtakademischen Elternhäusern sind ebenfalls immer noch groß [Autorengruppe Bildungsberichterstattung (2020). Bildung in Deutschland 2020, S. 179].

Studienabbrecher:innen kommen häufiger aus Elternhäusern ohne Studienerfahrung. Möglichkeiten, nach einer Berufsausbildung zu studieren (3. Bildungsweg), werden nach wie vor nur sehr selten genutzt. Dies veranschaulicht der sog. Bildungstrichter [s. Abb. 9.1; vgl. Hansestadt Lübeck, 2014, 2. Bildungsbericht, S. 146]: Mit jedem Übergang wird die Wahrscheinlichkeit für ein Kind aus einer Nicht-Akademiker:innenfamilie geringer: Sie wechseln seltener aufs Gymnasium und in die gymnasiale Oberstufe (43 Prozent gegenüber 79 Prozent) und gehen danach seltener zur Hochschule (37 Prozent gegenüber 84 Prozent).

Abb. 9.1: Bildungstrichter



1) Fachoberschule, berufsoberschule, technische Oberschule, Berufs(fach)schule, Berufsakademie, Schule des Gesundheitswesens, Berufsvorbereitungsjahr, Berufsgrundbildungsjahr
2) Allgemeinbildende Gymnasien, Gesamtschulen, Fachgymnasien

(Quelle: Hansestadt Lübeck, 2014, 2. Bildungsbericht, S. 146)

Auch Menschen mit Migrationshintergrund sind häufiger von Armut betroffen – nicht nur Erwachsene, sondern ebenso Kinder und Jugendliche. 35 Prozent der Kinder mit Migrationshintergrund sind von Armut betroffen [Autor:innengruppe Bildungsberichterstattung 2022]. Die Armutsrisikoquote beträgt für Kinder *mit eigener Migrationserfahrung* 43 Prozent [vgl. 5. Armuts- und Reichtumsbericht: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017]. Kinder mit Migrationshintergrund haben ein Risiko von 30 Prozent, Kinder

ohne Migrationshintergrund von 14 Prozent. Fehlende Sprachkenntnisse der Kinder erschweren die Mitarbeit in der Schule. Auch werden die schulischen Leistungen von Kindern mit Migrationshintergrund in Deutschland strukturell schlechter bewertet und auch bei gleicher Leistung erhalten sie seltener eine Empfehlung für den Besuch des Gymnasiums [Arnold et al. 2007].

Familien mit Migrations-/Fluchthintergrund fehlen teilweise Kenntnisse über das deutsche Bildungssystem und vorhandene Unterstützungsmöglichkeiten. Sprachbarrieren erschweren es den Eltern, ihre Kinder zu unterstützen. Ein besonders hohes Armutsrisiko haben Menschen mit eigener Migrations- oder Fluchterfahrung: Je kürzer die Zuwanderung zurückliegt, desto stärker ist der Zusammenhang. Ein Grund ist, dass Menschen nach einer Zuwanderung oftmals zunächst in geringer entlohnten Tätigkeiten beginnen [6. Armuts- und Reichtumsbericht: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2021]. Das Armutsrisiko hängt auch mit Sprachproblemen, unklarem Aufenthaltsstatus und Integrationsschwierigkeiten zusammen.

Familien mit vielen Kindern leiden ebenfalls häufiger unter finanziellen Einschränkungen. Kinderreiche Familien können sich viele Bildungsangebote für ihre Kinder ohne Unterstützung nicht leisten, so dass den Kindern wichtige Lernmöglichkeiten fehlen.

Für Menschen mit Einschränkungen bestehen noch immer zahlreiche Barrieren. Eltern mit eigenen Einschränkungen können ihre Kinder nur begrenzt unterstützen. Barrierefreiheit und Teilhabe sind noch nicht überall möglich. Inklusion benötigt zusätzliche Ressourcen für barrierefreie Gebäude, Hilfsmittel und Personal. Um den Kreislauf zu durchbrechen ist es wichtig, Kindern aus armen Familien Teilhabe und Bildungschancen zu ermöglichen. Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel, mit Bildungsangeboten und Unterstützungsleistungen möglichst früh präventiv anzusetzen. Benachteiligungen soll entgegengewirkt werden, um allen Lübecker Kindern gleiche Chancen auf einen erfolgreichen Bildungsweg zu ermöglichen. Daher setzen viele Angebote bei Familien und Früher Bildung an. Diese Angebote werden nachfolgend beschrieben.

9.2 Die kommunale Bildungs- und Jugendhilfelandschaft der Hansestadt Lübeck

Bildung ist ein wichtiger Baustein der Armutsvermeidung. Daher setzt die Hansestadt Lübeck auf zahlreiche Angebote beginnend bei Beratung für junge Familien bis hin ins Jugendalter [vgl. Hansestadt Lübeck, 2019, 3. Bildungsbericht; s. auch www.luebeck.de/bildungsbericht]. So werden in Lübeck verschiedene Unterstützungsmaßnahmen für werdende und junge Eltern angeboten. Mit den Frühen Hilfen rund um die Geburt, den Willkommensbesuchen für Schwangere und Familien mit Neugeborenen, den Elternbriefen, den stadtweiten Familienzentren, den Familienbildungsstätten bis zur Kindertagesbetreuung in Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege steht ein vielfältiges Angebot bereit. Die Kommune stellt Betreuungs- und Bildungsangebote für Kinder bereits vor dem Schulbeginn zur Verfügung. Damit alle Familien teilnehmen können, sind Angebote der Frühen Hilfen, Willkommensbesuche und Familienzentren für die Eltern kostenlos. Auch während der Kita- und Schulzeit erfahren Familien zahlreiche Betreuungs-, Beratungs- und Unterstützungsangebote. Neben der Armutsprävention gilt es Armutsfolgen abzumildern sowie Teilhabe und Bildungsgerechtigkeit zu schaffen. Daher ist es ein wichtiges Ziel, allen Kindern, unabhängig von der finanziellen Situation der Familie zu ermöglichen, Bildungs- und Förderangebote wahrzunehmen und Teil der Gemeinschaft zu sein. Damit diese Maßnahmen auch genutzt werden und ankommen, setzt die Hansestadt auf eine Vielzahl von Informationskanälen und auf niedrigschwellige Angebote in den Sozialräumen. Bereichert werden die Angebote durch zahlreiche Projekte der Possehl-Stiftung, der Sparkassen-Stiftung, der Haukohl-Stiftung und anderer Förder:innen in Kindertageseinrichtungen, Schulen und Bildungseinrichtungen wie Museen oder Theater.

Im Laufe ihres Aufwachsens profitieren alle jungen Menschen in der Hansestadt Lübeck von Angeboten und Leistungen der Kinder- und Jugendhilfe. Dies kann durch Bildung, Betreuung und Erziehung in Kindertagesstätten oder der Schulkindbetreuung sein, den Besuch von Jugendzentren oder die Beratung durch die Schulsozialarbeit. Bei weitergehenden erzieherischen Bedarfen steht dem Sozialen Dienst des Jugendamtes ein breites Spektrum an Einzelfallhilfen für junge Menschen und ihre Familien zur Verfügung. Die Hansestadt Lübeck gewährleistet als öffentlicher Träger der Kinder- und Jugendhilfe darüber hinaus einen qualifizierten Kinderschutz und sorgt dafür, dass die staatliche Gemeinschaft über das Wohl von jungen Menschen wacht. Die Gesamtverantwortung und Planungsverantwortung obliegt ebenfalls der Hansestadt Lübeck.

9.2.1 Informationen für Familien

Ein hoher Bekanntheitsgrad der Unterstützungsmöglichkeiten, wird über städtische Flyerund Broschüren erreicht, z.B., den FamilienWegweiser. Gebündelt stehen die Informationen im Familien- und Bildungsportal zur Verfügung, der FamilienService bietet persönlichen Kontakt. Niedrigschwellige Angebote wie Willkommensbesuche, Familienzentren und Nachbarschaftsbüros bieten in den Stadtteilen Information, Unterstützung und Vermittlung in bedarfsgerechte Angebote.

Familien- und Bildungsportal

Das Familien- und Bildungsportal unter www.luebeck.de/bildung bzw. www.luebeck.de/familie informiert Bürger:innen und Fachkräfte über Angebote rund um Familie, Bildung und Beratung. Es zielt damit sowohl auf die Einwohner:innen der Hansestadt Lübeck als auch auf Fachpersonen und Multiplikator:innen. Ziel des Portals ist es, die verschiedenen Adressat:innen möglichst umfassend zu informieren, damit die Angebote breit bekannt sind und entsprechend genutzt werden. Insbesondere Zielgruppen, die nur wenig Zugang zu Bildungsangeboten und entsprechenden Informationen haben sowie Menschen, die eine spezielle Unterstützung benötigen, sollen angesprochen werden. Durch Informationen über Hilfsangebote sollen Familien möglichst frühzeitig erreicht werden, um präventiv oder baldmöglichst helfen zu

können. Solche Themen können sein: Wo bekomme ich finanzielle Unterstützung? Welche Hilfen gibt es für mein behindertes Kind? Bürger:innen kennen oftmals weder das zuständige Amt noch den Namen der Dienstleistung und suchen daher über ihr Anliegen. Besonderheiten des Portals sind die Informationen in Fremdsprachen, die Links zu Seiten in Leichter Sprache und Gebärdensprache sowie eine Vorlesefunktion. Menschen, die noch wenig Deutsch sprechen, finden eine Auflistung von Begriffen in ihrer Sprache, die zu umfangreichen Seiten in dieser Sprache leiten und über Beratungsangebote, Kindertagesbetreuung, Schule und Ausbildung/Studium in Deutschland, Deutschkurse und weitere Themen zum Leben in Deutschland informieren (www.luebeck.de/welcome). Für Zielgruppen, die spezielle Fragen bzw. besonderen Unterstützungsbedarf haben, wurden Sonderseiten eingerichtet. „Willkommen in Lübeck" stellt Angebote für Geflüchtete und Neuzugezogene sowie Menschen mit Migrationshintergrund vor (www.luebeck.de/willkommen). Spezielle Seiten gibt es außerdem zu den Themen „Unterstützung bei Förderbedarf/Behinderung" (www.luebeck.de/foerderbedarf) sowie „Informationen für Alleinerziehende" (www.luebeck.de/alleinerziehend), zur Berufswahl (www.luebeck.de/berufswahl) oder zum Wiedereinstieg (www.luebeck.de/wiedereinstieg), zu finanzieller Unterstützung (www.luebeck.de/familienunterstuetzung) und zu Beratungsangeboten für Kinder und Jugendliche, für Familien (www.luebeck.de/familienberatung) oder Erwachsene.

FamilienWegweiser

Der Lübecker FamilienWegweiser (www.luebeck.de/familienwegweiser) ist eine Broschüre, die an Eltern über die Kindertagesstätten, die Beratungsstellen des Jugendamtes und die Nachbarschafts-/Stadtteilbüros kostenlos verteilt wird. Der FamilienWegweiser fasst alle Leistungen für Schwangere und Familien mit Kindern im Alter von 0-6 Jahren zusammen und stellt Beratungs- und Hilfeeinrichtungen vor. Ferner benennt der Wegweiser Ansprechpersonen in der Verwaltung und bei freien Trägern der Jugendhilfe. Der FamilienWegweiser wird regelmäßig aktualisiert und erscheint in einer Auflage von 20.000 Exemplaren.

FamilienService

Der FamilienService der Hansestadt Lübeck im Fachbereich Kultur und Bildung (www.luebeck.de/familienservice) bietet allen Bürger:innen Unterstützung bei Fragen rund ums Aufwachsen in Lübeck. Ein/e Mitarbeiter:in nimmt am Servicetelefon die Anliegen entgegen und kümmert sich kompetent um deren Beantwortung. Es wird sichergestellt, dass die Fragen an die zuständige Stelle weitergeleitet werden und die Ratsuchenden zeitnah eine Rückmeldung erhalten. Überwiegend handelt es sich dabei um Anfragen zu den Themen Frühe Bildung und Betreuung, insbesondere Fragen zu verfügbaren Betreuungsplätzen in Kitas. Der FamilienService ergänzt das Informationsangebot des FamilienWegweisers und des Familien- und Bildungsportals.

Informationen für Frauen und Mädchen in Lübeck

In der "Wegweiserin für Frauen und Mädchen in Lübeck" unter www.frauen-luebeck.proaktiv.de erhalten Bürgerinnen einen Überblick über Einrichtungen und Angebote in Lübeck, die zu unterschiedlichen Fragestellungen und Problemen weiterhelfen können.

9.2.2 Angebote für Familien mit Kleinkindern oder Kindern im Vorschulalter

Willkommensbesuche

Seit 2012 können Schwangere und Familien mit Neugeborenen den kostenlosen „Lübecker Willkommensbesuch" in Anspruch nehmen (luebeck.de/willkommensbesuch). Der Trägerverbund Willkommensbesuch[3] organisiert die Besuche bei den jungen Familien und schult Hebammen speziell für diese Tätigkeit. Durch den Willkommensbesuch erhalten junge Eltern zahlreiche Informationen über Bildungs- und Betreuungsangebote sowie Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten (z.B. Eltern-Kind-Kurse, Kindertageseinrichtungen, Tagespflegeplätze oder Kontaktadressen bei speziellen Fragen und Problemen). Die Hebamme besucht die Familie zuhause und nimmt sich Zeit für die individuelle Beratung. Zur sprachlichen Unterstützung werden auch Sprachmittler:innen eingesetzt. Jede Familie erhält ein Willkommenspaket mit einem Buchgeschenk für Kleinkinder und umfassenden Informationen über die Angebote in Lübeck. Die Willkommensbesuche sollen auch präventiv wirken. Je früher und individueller Familien mit Beratungs- oder Unterstützungsbedarf erreicht werden, desto eher können sie selbstbestimmt und eigenverantwortlich das Aufwachsen ihrer Kinder fördern.

In 2020 wurden 876 Lübecker Familien mit Neugeborenen besucht. Das entspricht 48 Prozent aller Geburten im Jahr 2020. Die Quote liegt seit Beginn der Besuche ungefähr bei 50-60 Prozent. Auch während der Coronavirus-Pandemie wurden die Eltern in nahezu unverändertem Umfang besucht. Die Willkommensbesuche wurden im Jahr 2021 durch eine Befragung von Eltern und Hebammen evaluiert. Eltern und Hebammen berichten eine hohe Zufriedenheit mit dem Angebot. Neben den vielfältigen Informationen wird vor allem der persönliche, individuelle Kontakt geschätzt.

Frühe Hilfen

Die Frühen Hilfen sind ein seit 2006 in der Hansestadt Lübeck existierendes Angebot zur Unterstützung, Begleitung und Beratung für alle werdenden Eltern und Familien in Lübeck (www.luebeck.de/familienberatung). Die *Beratungsstellen Frühe Hilfen* arbeiten stadtweit an drei Standorten jeweils in Teams mit Sozialpädagog:innen, Familienhebammen und einer Familien-, Gesundheits- und Kinderkrankenpflegerin. Die Angebote sind präventiv, freiwillig und kostenfrei. Frühe Hilfen-Zentren kooperieren, verknüpfen Hilfesysteme und ebnen gegebenenfalls den Weg in weiterführende Unterstützungsangebote wie z.B. die Familienzentren. Die drei Einrichtungen der Frühen Hilfen haben sich zu einem etablierten und eng verzahnten Bestandteil des Lübecker *Netzwerks Frühe Hilfen* entwickelt. Für die Koordination und

Begleitung des Netzwerks werden entsprechende Personalressourcen vorgehalten. Expert:innen aus den Frühen Hilfen wie auch anderen Angeboten geben an, dass der Anteil der Familien, in denen mindestens ein Elternteil psychisch erkrankt bzw. in hohem Maße psychisch instabil ist, ansteigt. Das stellt insbesondere für Säuglinge und Kleinkinder ein erhebliches Risiko für eine gesunde kindliche Entwicklung dar. Eine große Herausforderung stellt auch weiterhin der hohe Unterstützungsbedarf für Schwangere/Familien mit Fluchthintergrund und die damit verbundenen komplexen Anforderungen an die Fachkräfte dar.

Familienzentren

Stadtweit bieten 18 Familienzentren an Kindertageseinrichtungen kostenlose Familienbildung und Beratung für Eltern an (www.luebeck.de/familienzentren). Zur Stärkung der Erziehungskompetenz und zur Unterstützung der Nachbarschaften werden offene Elterntreffs, Erziehungs- und Eltern-Kind-Kurse angeboten.

Die Familienzentren stehen allen Eltern und Kindern zur Verfügung. Ein Ziel ist unter anderem, Familien zu erreichen, die seltener den Weg zu Familienbildungsangeboten finden. Es werden Familien angesprochen, deren Kind noch keine Kita besucht, um ihnen bereits frühzeitig Bildungs- und Unterstützungsangebote nahezubringen. Der Anteil der teilnehmenden Eltern noch vor dem Kitabesuch ihres Kindes liegt bei rund 70 Prozent. Der Anteil der Familien mit Migrationshintergrund liegt im Durchschnitt bei 39 Prozent und variiert dabei z.B. von 89 Prozent im Familienzentrum Buntekuh bis zwei Prozent im Familienzentrum in Travemünde (Auswertung 2017). Ein aktuelles Schwerpunktthema der Familienzentren, unterstützt durch zusätzliche Landesmittel, ist die Integration von Familien mit Migrationshintergrund. Das niedrigschwellige Sprachlernangebot „Mama lernt Deutsch“ mit Kinderbetreuung richtet sich an Schwangere und Mütter mit Kleinkindern (s. 9.2.4).

Kindertagesbetreuung

Kindertagesbetreuungsangebote helfen, allen Kindern Teilhabe und Bildungschancen zu ermöglichen. Betreuung in der Kindertagespflege und im Kindergarten sowie Schulkindbetreuung/Ganztag an Schule/Hort ermöglich den Eltern außerdem, einer Berufstätigkeit nachzugehen. Daher wird die Teilnahme aller Kinder durch Ermäßigung der Gebühren sowie Unterstützung aus dem Bildungsfonds gefördert.

Kindertagesbetreuung ist jedoch mehr als ein Angebot, um Eltern Berufstätigkeit zu ermöglichen. Sie lässt Kinder wichtige soziale Erfahrungen und Teilhabe an Bildungsgelegenheiten erleben. Die Förderung in Kitas bietet die große Chance, ungleiche Startvoraussetzungen der Kinder auszugleichen. Insbesondere für Kinder mit Migrationshintergrund kann sie ein wichtiger Baustein bei der Integration und der Sprachförderung sein (s. www.luebeck.de/kindertagesbetreuung).

Für Kinder im Alter von unter drei Jahren bis zum Schulbeginn gab es in Lübeck im Kindergartenjahr 2020/21 131 Kindertageseinrichtungen verteilt auf alle Stadtteile. Zusätzlich zu den Kindertageseinrichtungen boten auch 258 qualifizierte Kindertagespflegepersonen in Lübeck Kindertagesbetreuung an. Die Kindertagespflege hat einen entscheidenden Anteil insbesondere an der Betreuung der Kinder unter drei Jahren.

Im Kindergartenjahr 2020/21 wurden von den 5.428 Lübecker Kindern unter drei Jahren insgesamt 2.363 Kinder in einer Kita oder Kindertagespflegstelle betreut, das entspricht einem Anteil von 44 Prozent. In Kindertageseinrichtungen wurden in altersgemischten Gruppen oder in Krippengruppen 1.597 Kinder (29 Prozent) überwiegend ganztags (91 Prozent der Krippenkinder) betreut. Von Kindertagespflegepersonen wurden 766 Lübecker Kinder unter drei Jahren (14 Prozent) versorgt.

92 Prozent der Lübecker Kinder ab drei Jahren bis zum Schuleintritt wurden 2020/21 in Lübecker Kitas und Tagespflegestellen betreut und gefördert. 5.708 Kinder besuchten eine Kita, in der Kindertagespflege wurden 342 Kinder betreut. Kinder ab dem vollendeten ersten Jahr haben einen Rechtsanspruch auf einen Kinderbetreuungsplatz.

Im Kindergartenjahr 2020/21 wurden in den Lübecker Kindertageseinrichtungen 345 Kinder mit Behinderungen im Elementarbereich betreut. Die Anzahl der betreuten Kinder hat in allen Betreuungsformen zugenommen.

Die Kindertagesbetreuung wird durch die Hansestadt Lübeck gefördert. Eltern leisten für die verlässliche Betreuung einen Elternbeitrag, der abhängig von der Einkommenssituation teilweise oder vollständig ermäßigt werden kann. Im Kita-Jahr 2021/2022 wurden teilweise bzw. voll 2.886 Anträge auf Ermäßigung der Kindertagesstättenkosten positiv beschieden. In der Kindertagespflege wurden im Jahr 2022 insgesamt 534 positive Bescheide versandt.

Nahezu jedes Kind besucht eine Kindertageseinrichtung vor dem Beginn der Schulzeit und kann pädagogisch begleitet gemeinsam mit anderen Kindern seine Sozialkompetenz und Sprachfähigkeit ausbauen.

Ein Drittel der Kindergartenkinder im Elementarbereich weist einen Migrationshintergrund auf. Insbesondere für Kinder mit Fluchterfahrung und ihre Familien ist der Kitabesuch oder die Betreuung in einer Tagespflegestelle eine wichtige Unterstützung bei der Integration in das neue Lebensumfeld. In den Jahren der starken Zuwanderung wurde das Platzangebot weiter ausgebaut, um möglichst viele Kinder zeitnah fördern zu können. Die Zeit in der ersten Bildungsinstitution Kita ist eine wichtige Altersphase für den geförderten spielerischen Spracherwerb für Kinder mit Migrationshintergrund und alle Kinder mit besonderem Sprachförderbedarf. Im gesamtstädtischen Durchschnitt verzeichneten die Kitas 2020/21 für 37 Prozent der Kinder im Elementarbereich einen Sprachförderbedarf.

9.2.3 Angebote für Kinder und Jugendliche im Schulalter

Kooperation am Übergang Kita-Schule

Vor der Einschulung eines Kindes erfolgt eine Schuleingangsuntersuchung im Gesundheitsamt (s. Kap. 9.3) sowie eine Einschätzung der Schulreife durch die Erzieher:innen der Kindertagesstätten mit Hilfe eines Schuleingangsprofils.

Der Übergang der Vorschulkinder von der Kindertageseinrichtung in die Schule findet in allen Kitas besondere Berücksichtigung. Kinder werden spielerisch auf die neuen Herausforderungen vorbereitet, die Kooperation mit der Schule wird verstärkt und es finden Elternabende zum Thema Einschulung statt. Die Kindertageseinrichtungen erstellen zur Vorbereitung des Übergangs in die Grundschule für jedes Kind ein Schuleingangsprofil (SEP). Das SEP wurde in Zusammenarbeit zwischen dem Schulamt, Kitaleitungen, Fachberatungen der Kitaträger, Förderzentren, der Kooperativen Erziehungshilfe, dem schulärztlichen Dienst und der Jugendhilfeplanung erarbeitet. Der Schulstart soll für die Kinder möglichst reibungslos und mit Freude verbunden sein. Das SEP gibt eine Orientierung über den Entwicklungsstand des Kindes und dient, mit Einverständnis der Eltern, der Vorbereitung des Schuleintritts. Für Kinder mit Unterstützungsbedarf kann die Zeit bis zur Schule für individuelle Fördermaßnahmen wie Sprachheilförderung oder Ergotherapie genutzt werden.

Verbindliche Kooperationen zwischen Kitas und Schulen sollen allen Kindern einen guten Start in der Schule ermöglichen. Dafür kooperieren Lehrer:innen und Erzieher:innen im jeweiligen Stadtteil und bieten für Vorschulkinder regelmäßige Schulbesuche und gemeinsame Veranstaltungen an. Die HL fördert die Arbeit mit den „Schulminis“. So werden Vorschulkinder behutsam und gezielt an die Institution Schule herangeführt. Im Kita-Jahr 2020/21 arbeiten 27 Grundschulen und 77 Kitas im ganzen Stadtgebiet verbindlich am Übergang Kita-Schule zusammen. Dies sind 59 Prozent der Kitas und 77 Prozent der Schulen in städtischer Trägerschaft.

Zeichnet sich Unterstützungsbedarf am Übergang oder nach der Einschulung ab, können Sprachheilförderung, Logopädie, Ergotherapie oder ein soziales Training vor der Einschulung empfohlen werden. Auch zusätzliche Unterstützung z.B. durch eine Schulbegleitung oder Integrationshelfer:innen im ersten Schuljahr kann bei Bedarf frühzeitig geplant werden. Beratung und Hilfestellung erfolgen durch Kita und Schule sowie bei Bedarf Mitarbeiter:innen eines Förderzentrums oder der Kooperativen Erziehungshilfe. Bei besonderem Unterstützungsbedarf der Kinder begleitet die Kooperative Erziehungshilfe (KEH) den Übergang und leitet für den Schulbesuch entsprechende Maßnahmen ein (s. u.). Für Kinder mit intensivem Unterstützungsbedarf im sozial-emotionalen Bereich steht an der Berend-Schröder-Schule die Tiger-Klasse (temporäre Lerngruppe (inklusionsvorbereitend) für Grundschulkinder mit Erziehungshilfebedarf) zur Verfügung.

Unterstützungsangebote an Schule

Die Hansestadt Lübeck bietet eine Reihe von Hilfs- und Unterstützungsmöglichkeiten sowie auch präventiven Maßnahmen für Schüler:innen sowie Lehrkräfte und Eltern an, welche im 3. Bildungsbericht der Hansestadt Lübeck (Hansestadt Lübeck, 2019) vorgestellt werden (s. auch www.luebeck.de/schule).

Das Projekt „Soziales Lernen in Schule“ fördert präventiv soziale Kompetenzen und Gesundheitsverhalten in Schule (www.luebeck.de/soziales-lernen).

Schulsozialarbeit, Kooperative Erziehungshilfe (KEH) und Schulpsychologischer Dienst unterstützen Schüler:innen, Eltern und in Schule Tätige für eine positive Entwicklung und eine gelingende Schullaufbahn der Schüler:innen unter anderem durch entsprechende Beratungsangebote.

Integrationshilfe/Schulbegleitung (s.u.) sowie die Lerngruppe Erziehungshilfe und „TALENT“ sind Angebote für Kinder und Jugendliche mit besonderem Unterstützungsbedarf im Schulalltag oder Schwierigkeiten, am Unterricht teilzunehmen. Die Lerngruppe Erziehungshilfe ist eine Kleingruppe von maximal 6 Schüler:innen mit anerkanntem sonderpädagogischen Förderbedarf „emotionale und soziale Entwicklung“. Die Tages- und Lerngruppe Natur und Tier „TALENT“ ist ein Kooperationsprojekt zwischen Jugendhilfe, Schulamt und dem Geschichtserlebnisraum Roter Hahn e.V. „TALENT“ ist eine tagesstrukturierende Maßnahme mit Beschulung im Rahmen von Hilfe zur Erziehung (§32 SGB VIII) für acht schulpflichtige Schüler, überwiegend aus den Jahrgangsstufen 7 bis 9, die wegen massiver Probleme in ihrem Sozialverhalten und/oder langfristigem oder sehr häufigem Schulabsentismus an ihrer Stammschule nicht unterrichtet werden können.

Lernförderung (s.u.) und das Ferienbildungsangebot talentCAMPus helfen benachteiligten Jugendlichen nach der Schule oder in den Ferien z.B. beim Erwerb des Schulstoffes. Flex-Klassen helfen beim Erwerb des Schulabschlusses. Flex-Klassen sind kleine Klassen mit flexibler dreijähriger Übergangsphase für Schüler:innen, die Lern- und Leistungsrückstände haben und deshalb sehr viel Zeit benötigen, um den Ersten Allgemeinbildenden Schulabschluss zu erreichen sowie für Schüler:innen, bei denen sonderpädagogischer Förderbedarf besteht und bei denen zu erwarten ist, dass sie bei intensiver Unterstützung den Ersten Allgemeinbildenden Schulabschluss erlangen können.

Schulen in besonders belasteten Stadtteilen werden als Perspektivschule vom Land mit zusätzlichen Mitteln unterstützt. Der Schulträger verteilt außerdem Ressourcen nach Bedarf: Schulen in herausfordernden Lagen oder mit besonderer Schüler:innenklientel erhalten mehr Personalressourcen in der Schulsozialarbeit und dem Ganztag.

Schulsozialarbeit

Schulsozialarbeit (www.luebeck.de/schulsozialarbeit) fördert Schüler:innen in ihren persönlichen und sozialen Kompetenzen sowie in ihrer Lern- und Leistungskompetenz mit dem Ziel, eine Schulkultur zu gestalten, die die Potenzialentfaltung von Schüler:innen durch Wertschätzung und gemeinsames Lernen ermöglicht und Bildungsbenachteiligung verhindert. Schulsozialarbeit ist als eigenständige Leistung der Jugendhilfe 2021mit §13a neu in das SGB VIII aufgenommen worden. Sie bildet eine Ergänzung zum schulischen Erziehungsauftrag der Lehrkräfte gemäß § 4 Schulgesetz Schleswig-Holstein. Ziel ist die präventive Förderung der sozialen Kompetenzen und das Angebot von Hilfen für Kinder und Jugendliche mit ihren Familien.

Schulsozialarbeit richtet sich an alle Schüler:innen der Klassen 1-13, an ihre Eltern, Erziehungsberechtigte und Lehrkräfte. Seit 2012 hat die Hansestadt Lübeck die Schulsozialarbeit in mehreren Stufen erheblich ausgebaut. Die Verteilung der Stellen erfolgt neben den Schüler:innenzahlen sozialdatenbezogen. Die Kooperative Erziehungshilfe (KEH) richtet sich an Schüler:innen mit Beeinträchtigungen der emotionalen und sozialen Entwicklung, die in ihren Bildungs-, Lern- und Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Besondere Zielgruppen sind Schüler:innen mit Schulmüdigkeit, Absentismus, reduzierter Gruppenfähigkeit und/oder aggressivem bzw. auffälligem Rückzugsverhalten sowie Schüler:innen ohne Anschluss an eine altersgemäße Lerngruppe. Ziel der über Projektmittel Schulsozialarbeit geförderten Angebote ist die Ergänzung von Schulsozialarbeit im Sozialraum zur Stärkung von sozialen Kompetenzen.

In den Monaten Februar bis Juli 2021 wurden ca. 1.200 Schüler:innen im Einzelgespräch beraten (vgl. Bericht Schulsozialarbeit, 2021). Während der coronabedingten Schulschließung bzw. den eingeschränkten Betrieb der Schulen von Mitte März bis zu den Sommerferien 2020 wurden knapp zwei Drittel der Schüler:innen des Vorjahres erreicht. Im Jahr 2021 konnten 79 Projekte (Vorjahr 77 Projekte) über freie Träger umgesetzt werden, wie im Vorjahr wurden knapp 7.000 Schüler:innen erreicht. Die KEH hat im Schuljahr 2020/21 1.059 Kinder betreut.

Schulische Ganztagsbetreuung und Hort

Ziel und Grundsatz Offener Ganztagsschulen ist nach der Richtlinie Ganztag und Betreuung des Landes Schleswig-Holstein, dass – ergänzend zum planmäßigen Unterricht – die Bildungschancen junger Menschen erhöht, die individuellen Fähigkeiten und Interessen gefördert und Benachteiligungen abgebaut werden sollen. Die Richtlinie wird durch das städtische Konzept „Ganztag an Schule“ zur Bildung und Betreuung in der Primarstufe ergänzt. Eine Übersicht der Ganztagsangebote kann der Schulstatistik [Hansestadt Lübeck, 2021] entnommen werden.

Schulkindbetreuung in Lübeck (www.luebeck.de/schulkindbetreuung) zielt auf die Förderung der Kinder im Sozialverhalten, der Selbständigkeit und der Persönlichkeit. Bildung erfolgt somit im Sinne einer „Schule als Lebens- und Lernort“ nicht nur am Vormittag, sondern auch im Rahmen verschiedenster Ganztagsangebote am Schulstandort. Das Betreuungsangebot beinhaltet in der Regel die Möglichkeit, ein warmes Mittagessen einzunehmen, die Hausaufgaben zu erledigen, verschiedene Spiel- und Bewegungsangebote drinnen und draußen sowie ergänzende AGs mit kreativen oder auch musikalischen Inhalten wahrzunehmen. In den Ferien wird eine Ferienbetreuung angeboten.

An der Schulkindbetreuung der Grundschulen nahmen im Schuljahr 2021/22 insgesamt 4.790 Kinder teil. Dies entspricht 65 Prozent der Grundschüler:innen. Die Zahl der angemeldeten Kinder ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen [Hansestadt Lübeck, 2021, Schulstatistik, 2021/22].

In den vergangenen Jahren ist die Nachfrage nach Betreuungsplätzen für Kinder im Grundschulalter stark gewachsen. Diese Entwicklung hat die Hansestadt Lübeck veranlasst, die Förderung der Schulkindbetreuung neu auszurichten und neben der Entwicklung von fachlichen Qualitätsstandards auch eine einheitliche Regelung zur Sozialstaffel der Elternbeiträge und die Einführung einer Geschwisterermäßigung auf den Weg zu bringen, festgeschrieben im Konzept Ganztag an Schule.

Neben dem Ganztagsangebot an den Grundschulen werden ein Prozent der Lübecker Kinder dieser Altersgruppe in Hortgruppen in Kindertageseinrichtungen betreut. Hortkinder können nach dem gemeinsamen Mittagessen, den Freizeitaktivitäten und den Hausaufgaben in der Kita ergänzend auch die Kursangebote der Offenen Ganztagsschule an ihrer Grundschule in Anspruch nehmen. Im Kita-Jahr 2020/21 wurden noch 106 Grundschulkinder nach dem Schulvormittag in Kindertageseinrichtungen betreut.

Integrationshilfe/Schulbegleitung

Integrationshilfen an Schulen als ambulante Maßnahmen der Eingliederungshilfe sollen die Teilhabe von Kindern mit Beeinträchtigungen/Behinderungen am Unterricht sicherstellen (s. auch www.luebeck.de/foerderbedarf). Für Kinder und Jugendliche mit geistigen und/oder körperlichen Beeinträchtigungen gibt es Eingliederungshilfe gem. § 112 SGB IX (Bereich Soziale Sicherung im Fachbereich 2 Wirtschaft und Soziales), für Kinder und Jugendliche mit seelischen Beeinträchtigungen bzw. Störungen im sozial-emotionalen Bereich als Jugendhilfe im Rahmen von §35a SGB VIII (Bereich Familienhilfen – Jugendamt im Fachbereich 4 Kultur und Bildung). Um die steigenden Bedarfe junger Menschen an schulischer Eingliederung zu decken, wurde bereits zum Schuljahr 2013/14 ein flächendeckendes Poolmodell („I-Pool“) eingeführt, das mit festen Budgets (Poolstunden) arbeitet. Seit 2015 fließen hier auch die Landesmittel für Schulassistenz ein.

Lernförderung

Die Volkshochschule Lübeck (VHS) unterstützt Schüler:innen der Klassenstufen 1 bis 10 im Rahmen von Angeboten der Lernförderung in den drei Hauptfächern Mathematik, Deutsch und Englisch. In Kleingruppen von 2-4 Teilnehmenden werden unter Anleitung von qualifizierten Förderkräften und unter Berücksichtigung individueller Bedarfe systematisch Grundkenntnisse in dem jeweiligen Fach erarbeitet. Die Lernförderung findet als sozialräumlich orientiertes Angebot im Rahmen des Offenen Ganztags an den Schulen statt. Sie richtet sich vornehmlich an sozio-ökonomisch benachteiligte Schüler:innen, die Gefahr laufen, wesentliche Lernziele nicht zu erreichen. Die Lernförderung ist für Kinder und Jugendliche aus Familien, die Arbeitslosengeld II, Sozialgeld, SGB XII-Leistungen, Kinderzuschlag oder Wohngeld beziehen und damit berechtigt sind, Leistungen aus dem Bildungs- und Teilhabepaket in Anspruch zu nehmen, kostenfrei. Lernförderung leistet somit einen Beitrag zur Schaffung von mehr Chancengleichheit für Schüler:innen aus sozio-ökonomisch benachteiligten Familien. Im Frühjahr 2019 fand die Lernförderung an fünf Schulen statt, 134 Schüler:innen wurden gefördert.

Schüler:innen mit besonderen Bedarfen

Die Schule (www.luebeck.de/schule) ist der zentrale Bildungsort für alle Kinder und Jugendlichen. Der erlangte Schulabschluss ist die Basis für einen gelingenden Übergang in Ausbildung, Studium und Beruf.

Um eine höhere Bildungsgerechtigkeit zu erreichen, werden Schüler:innen, die im Schulsystem besondere Unterstützung benötigen, entsprechend gefördert. Schüler:innen mit sonderpädagogischem Förderbedarf sollen in Schleswig-Holstein, soweit es die organisatorischen, personellen und sächlichen Möglichkeiten erlauben und soweit der gemeinsame Unterricht der individuellen Förderung der Schülerinnen und Schüler mit sonderpädagogischem Förderbedarf entspricht, integrativ beschult werden. Ist dies nicht möglich oder förderlich, stehen Förderzentren mit verschiedenen Schwerpunkten zur Verfügung. Schüler:innen, die in einem Bereich erhebliche Schwierigkeiten aufweisen, werden in der Regelschule oder einem Förderzentrum auf unterschiedliche Art und Weise gefördert. In der Eingangsphase der Grundschule (Klasse 1 und 2) werden allen Grundschulen sonderpädagogische Ressourcen für die Förderung von Kindern mit Lernschwierigkeiten zur Verfügung gestellt. Die sonderpädagogisch ausgebildete Lehrkraft berät sich mit der Lehrkraft der allgemeinbildenden Schule über weitere Fördermöglichkeiten und wirkt selbst im Unterricht der Klassen oder in Fördergruppen aktiv mit.

Reicht diese präventive Förderung nicht aus, so wird ein Verfahren zur Feststellung des sonderpädagogischen Förderbedarfs eingeleitet werden. Die Zahl der Kinder in Lübeck mit sonderpädagogischem Förderbedarf ist in den letzten Jahren gestiegen. An Lübecker Schulen hatten 2021/22 8 Prozent der Kinder und Jugendlichen einen sonderpädagogischen Förderbedarf, 66 Prozent wurden in Regelschulen beschult.

Eine weitere Gruppe, die oftmals besondere Hilfen benötigt, sind ausländische Kinder und Jugendliche bzw. Schüler:innen mit Migrations- bzw. Fluchthintergrund. Ein wichtiger Aspekt für ihre Bildungslaufbahn ist – neben weiteren – das Erlernen bzw. Verbessern der deutschen Sprache. In Lübeck besaßen im Jahr 2017 laut Integrationsmonitoring [Stabsstelle Integration, 2018] 10,5 Prozent der 0- bis 17-Jährigen nicht die deutsche Staatsangehörigkeit und 38,3 Prozent einen Migrationshintergrund. Diese Jugendlichen stammten aus sehr unterschiedlichen Ländern bzw. hatten einen Bezug zu sehr unterschiedlichen Ländern. Zum Teil waren die Kinder und Jugendlichen erst kurz zuvor (z.B. aus Syrien) nach Deutschland gekommen und besaßen einen Fluchthintergrund. Einen wesentlichen Anteil machten aber auch Familien mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit, zwei Staatsangehörigkeiten bzw. Migrationshintergrund aus (z.B. aus Polen, der Türkei oder Rumänien), deren Kinder oftmals in Deutschland geboren sind. Hinter der Zahl ausländischer Schüler:innen sowie Schüler:innen mit Migrationshintergrund verbergen sich folglich sehr unterschiedliche Bildungshintergründe, Sprachkenntnisse, Bildungsvorstellungen und -erfahrungen sowie kulturelle Hintergründe.

Im Jahr 2021/22 besaßen in den allgemeinbildenden Schulen zehn Prozent der Kinder und Jugendlichen keine deutsche Staatsangehörigkeit. Auffällig ist der geringe Anteil ausländischer Kinder und Jugendlicher an den Gymnasien (fünf Prozent) im Vergleich zu den Förderzentren (zehn Prozent) und den Gemeinschaftsschulen (13 Prozent). Einem Teil der Schüler:innen fehlen aufgrund ihrer Fluchtbiografie ausreichende Sprachkenntnisse. Forschungsergebnisse zeigen, dass Schüler:innen mit Migrationshintergrund seltener Bildungsangebote mit höheren Abschlussmöglichkeiten besuchen wie z.B. Sekundarstufe II oder Hochschule [vgl. Autorengruppe Bildungsberichterstattung, 2018, Bildung in Deutschland 2018]. Ein Grund könnte sein, dass Kindern aus Familien mit Migrationshintergrund (z.B. von Lehrkräften) seltener ein höherer Abschluss zugetraut wird.

Kinder und Jugendliche ohne oder mit geringen deutschen Sprachkenntnissen erhalten vor Besuch der Regelklasse einen intensiven Sprachunterricht in Deutsch als Zweitsprache (DaZ). Ziel des Unterrichtes ist, dass sie erfolgreich am regulären Unterricht teilnehmen können und zunehmend die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. An allen Schulformen werden Kinder und Jugendliche in Lübeck in der Basisstufe (in einer eigenen Klasse) unterrichtet. 199 Kinder besuchten im Schuljahr 2021/22 DaZ-Klassen an Grundschulen. In den weiterführenden Schulen wurden DaZ-Klassen an mehreren Gemeinschaftsschulen (112 SuS in 10 Klassen) und an einem Gymnasium (11 SuS) angeboten. Die Zahl der Schüler:innen in der DaZ-Basisstufe ist bis zum Schuljahr 2016/17 stark angestiegen und bis 2018/19 analog zur Verringerung der Zuwanderung wieder deutlich gesunken. Die DaZ-Basisstufenschüler:innen der vergangenen Schuljahre befinden sich allerdings jetzt in der Aufbaustufe und benötigen noch weiterhin Unterstützung. Sie sollen in der Stufe 3, der Integrationsstufe des DaZ-Konzeptes des Landes, im Rahmen der „durchgängigen Sprachbildung“ in allen Fächern gefördert werden. Seit Beginn des Ukraine-Krieges ist die Zahl der DaZ-Basisschüler:innen wieder deutlich gestiegen.

Bildungsbenachteiligung entsteht oft auch für Kinder aus bildungsferneren und/oder finanzschwächeren Familien. Menschen mit niedrigem Bildungsgrad, Arbeitslose und Alleinerziehende sind besonders häufig von finanziellen Einschränkungen betroffen, die auch für die Kinder gelten. Ein Indikator für (drohende) Armut ist der Bezug von Leistungen aus dem Bildungsfonds. Im Schnitt wurden an Grund- und Gemeinschaftsschulen 32 Prozent der Schüler:innen im Jahr 2020 gefördert. Die wenigsten gingen in St. Jürgen, der Innenstadt oder Travemünde zur Schule, die meisten in Moisling, wo knapp 47 Prozent der Schüler:innen an diesen Schulformen gefördert wurden. Auch in St. Lorenz Nord, Buntekuh und Schlutup wurden rund 40 Prozent der Schüler:innen gefördert. Allerdings ist der Anteil der geförderten Schüler:innen an den Schulstandtorten innerhalb eines Stadtteils nicht unbedingt gleich hoch. Der Anteil der Kinder, die Bildungsfonds-Leistungen beziehen, schwankt stark zwischen den einzelnen Schulen. So gibt es mehrere Grundschulen, in denen unter zehn Prozent der Kinder Unterstützung erhalten und andere, in denen es über 60 Prozent oder 70 Prozent sind.

Ganztag in der weiterführenden Schule/Sek I

In der Ganztagsgestaltung der Sekundarstufe I steht weniger eine verlässliche Betreuung im Fokus, sondern vielmehr eine Mischung aus vielfältigen Angeboten, die darauf abzielen, den Bildungsauftrag von Schule zu ergänzen, individuelle Fähigkeiten zu fördern bzw. soziale Kompetenzen zu stärken.

An fast allen Lübecker Schulen mit weiterführendem Zweig (Sekundarstufe I) sowie den 5 Förderzentren werden ergänzende Angebote außerhalb des Unterrichts im Rahmen offener Ganztagsschulen angeboten. Ausgenommen sind hier die drei gebundenen bzw. eine teilgebundene Ganztagsschule, die einen verpflichtenden Unterrichtsteil auch am Nachmittag vorhalten (Baltic-, Geschwister-Prenski-, Willy-Brandt-Schule und Holstentor-Gemeinschaftsschule).

In allen weiterführenden Regelschulen nahmen im Schuljahr 2018/19 4.653 Schüler:innen der Sekundarstufe I (Sek I) am Ganztag teil. Dies war grob die Hälfte der Kinder und Jugendlichen der Sek I. In den Förderzentren nahmen im Schuljahr 2018/19 durchschnittlich 45 Schüler:innen und Schüler aus den Klasse 1 bis 10 teil. Dies waren 54 Prozent.

Offene Kinder- und Jugendarbeit

Ein weiterer zentraler Baustein der Infrastruktur für Bildung und Erziehung sind die Angebote der offenen Kinder- und Jugendarbeit in der Hansestadt Lübeck. Die Jugendzentren (www.luebeck.de/jugendzentren) und anderen Einrichtungen knüpfen an den Interessen junger Menschen an und werden von ihnen mitbestimmt und mitgestaltet. Sie befähigen junge Menschen zur Selbstbestimmung und zu gesellschaftlicher Mitverantwortung. Die Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit bieten offene Angebote an, die in der Regel von jungen Menschen aus dem Quartier bzw. Stadtteil genutzt werden. Darüber hinaus organisieren sie gruppenbezogene Angebote, die an die jeweiligen Bedürfnisse und Bedarfe der Besucher:innen anschließen. Dies sind u.a. Mädchen- oder Jungengruppen sowie problemzentrierte Angebote z.B. zum Thema Gewalt. Veranstaltungen und Projekte als zeitlich begrenzte Angebote werden ebenfalls von den Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit geplant und durchgeführt. Hierzu gehören insbesondere kostenlose oder -günstige Sommerferienprogramme oder Aktionswochen in den Stadtteilen. Für junge Menschen, die in Armut leben oder davon bedroht sind, hat die offene Kinder- und Jugendarbeit eine besondere Bedeutung. Sie bieten alternative Erfahrungsräume, leisten informelle Bildungsarbeit und bieten kostenlose oder vergünstige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. Besonders in Sozialräumen mit einer hohen Armutsgefährdungsquote sind diese Einrichtungen stark nachgefragt. Kinder und Jugendliche, die in Armut oder davon bedroht aufwachsen, tun dies nicht selten in beengten Wohnverhältnissen und haben ein größeres Risiko, dass ihre soziale Teilhabe im Freizeitbereich eingeschränkt ist. So werden Jugendzentren oft zum „zweiten Wohnzimmer“ außerhalb der eigenen Wohnung und bieten den Kinder und Jugendlichen neue Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, die ihnen ansonsten fehlen würden. In der Hansestadt verfügen alle zehn Stadtteile über Angebote der offenen Kinder- und Jugendarbeit. Für Insgesamt 16 Einrichtungen werden knapp 43 Vollzeitstellenäquivalente (VZÄ) vorgehalten. Die Personalausstattung der Einrichtungen liegt zwischen zwei und vier VZÄ. Sie haben unterschiedliche inhaltliche und methodische Ausrichtungen, sind eher sozialraumorientiert oder haben stadtweite Angebote. Im Jahr 2020 besuchten 1.262 junge Menschen die Einrichtungen regelmäßig (davon 47,4 Prozent weiblich). Hier zeigen sich klare Einschränkungen durch die Pandemie. Im Jahr zuvor waren es rund 1.772 Stammnutzer:innen (davon 46,8 Prozent weiblich). Für das Jahr 2019 heißt das, dass rund 9,8 Prozent der in Lübeck wohnhaften 12- bis unter 21-Jährigen regelmäßig eine Einrichtung der offenen Kinder- und Jugendarbeit besucht haben.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung erhalten junge Menschen Gelegenheit, ihre Bedürfnisse zu äußern und aktiv Einfluss auf die Gestaltung ihrer Lebenswelt zu nehmen. Insbesondere für Kinder und Jugendliche, die in Armut leben oder davon bedroht sind, ist Beteiligung wichtig, um Selbstwirksamkeit und Teilhabe zu erleben. Gelingende Beteiligungsaktionen können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass sie Zutrauen in die eigenen Fähigkeiten und Überzeugungen erhalten. Darüber hinaus ist die Erfahrung, dass ihre Anliegen und Wünsche ernst genommen werden, eine vertrauensschaffende Maßnahme von jungen Menschen und stärkt die Überzeugung, dass das eigene Engagement sinnvoll und wirksam ist.

Die Hansestadt Lübeck hat im Jahr 2021 die Kinder- und Jugendbeteiligung weiter gestärkt. Neben den Personalstellen im Bereich 4.513 Jugendarbeit – Jugendamt wurde ein neues Konzept entwickelt. Es basiert auf den Säulen von Stadtteilformaten, mehr Ressourcen für Beteiligungsaktionen und der Stärkung der Kinder- und Jugendbeteiligung in der Verwaltung. In der Kombination der Maßnahmen werden die Bedürfnisse von jungen Menschen besser sichtbar gemacht und erhalten in der Verwaltung der Hansestadt eine feste Verankerung.

Aufsuchende Jugendsozialarbeit – Streetwork

Aufsuchende Soziale Arbeit in Form von Streetwork ist rechtlich zwischen der Jugendarbeit (§ 11 SGB VIII) und Jugendsozialarbeit (§ 13 SGB VIII) verortet. Ihr Auftrag ist es, junge Menschen im öffentlichen Raum anzusprechen und lebenswelt- sowie adressatenorientiert zu beraten und zu unterstützen. Die Streetworker:innen leisten Einzelfallhilfen und arbeiten mit Gruppen sowie im Gemeinwesen. Insbesondere junge Menschen, die in Armut oder von Armut bedroht leben, halten sich aufgrund von beengten Wohnverhältnissen im öffentlichen Raum auf. Durch jugendtypisches oder delinquentes Verhalten kann es so zum Konflikten mit Anwohner:innen oder Passant:innen kommen. Hier greift die Streetwork moderierend ein. Die Hansestadt finanzierte dem Internationalen Bund (IB) als Träger der freien Jugendhilfe im Jahr 2020 rund 6 Vollzeitstellenäquivalente für Streetwork.

Jugendhilfe im Strafverfahren

Wenn gegen Jugendliche (zur Tatzeit 14 bis unter 18 Jahre alt) oder Heranwachsende (zur Tatzeit 18 bis unter 21 Jahre alt) Strafverfahren eröffnet werden, wird das Team Jugendhilfe im Strafverfahren (JuHiS) des Jugendamts der Hansestadt Lübeck vom Jugendgericht herangezogen. Die JuHiS hat zwei Aufgabenschwerpunkte: Erstens die Mitwirkung in Verfahren nach dem Jugendgerichtsgesetz, also die Beratung, Begleitung und Betreuung Jugendlicher und junger Erwachsener, gegen die ein Strafverfahren eingeleitet worden ist. Zweitens das Einbringen von sozialen und pädagogischen Gesichtspunkten in das Verfahren. Außerdem prüfen die Fachkräfte der JuHiS, ob die Strafverfolgung wirklich notwendig ist, oder ob es andere Möglichkeiten zum Strafverfahren gibt, wie z.B. eine Diversion. Beispiele von solchen alternativen Maßnahmen sind: soziale Arbeitsstunden, Betreuungshilfen, Besuche von Justizvollzugsanstalten, soziale Trainingskurse, Schadenswiedergutmachungen, Verkehrserziehungskurse oder Täter-Opfer-Ausgleich. In der Integrierten Kinder- und Jugendberichterstattung (IKJB) der Hansestadt Lübeck können demnächst Fallzahlen der JuHiS dargestellt werden.

Unterstützungsangebote beim Übergang in den Beruf

Speziell für junge Menschen am Übergang von der Schule in den Beruf wurde im Jahr 2019 die Jugendberufsagentur Lübeck eingerichtet (www.jba-luebeck.de). Sie hilft und berät junge Menschen unter 25 Jahren. Die Jugendberufsagentur (JBA) der Hansestadt Lübeck bietet älteren Jugendlichen und jungen Volljährigen einen Anlaufpunkt, um Perspektiven für die Zeit nach der Schule oder einen Ausbildungs- bzw. Studienplatz zu finden. Rechtskreisübergreifend berät und begleitet ein Team von Sozialpädagog:innen junge Menschen in herausfordernden Lebenslagen, z.B. wenn seit längerem die Schule nicht besucht wurde oder die Situation im elterlichen Haushalt belastend ist.

Drei Institutionen arbeiten unter einem Dach zusammen, um Jugendliche in dieser Lebensphase zu unterstützen: Die Berufsberatung der Agentur für Arbeit Lübeck berät bei Fragen zur Berufs- und Studienorientierung, Ausbildungsvermittlung und Förderung. Das Jobcenter Lübeck bietet Beratung, Vermittlung und Förderung für junge Menschen am Übergang zu Ausbildung, Studium und Beruf an. Die Hansestadt Lübeck bietet umfassende psychosoziale Beratung und Begleitung im Rahmen öffentlicher und freier Jugendhilfe, Hilfen zur Erziehung, Kontakt zu Jugendeinrichtungen in den Stadtteilen, Streetwork sowie Eingliederungshilfe. Beratungsthemen können daher neben der Berufsorientierung auch z.B. finanzielle Probleme, Konflikte mit Eltern, eine Schwangerschaft, die Wohnsituation oder Schulschwierigkeiten sein. Die JBA eröffnete Ende des Jahres 2019. Die Jugendberufsagentur konnte trotz der Corona bedingten Einschränkungen junge Menschen mit ihrem Angebot erreichen. Im Jahr 2020 haben knapp 400 Jugendliche und junge Volljährige die Beratungs- und Vermittlungsangebote in Anspruch genommen. Die JBA setzt dazu auf hygienekonforme Gesprächssettings sowie digitale Medien.

9.2.4 Angebote für Erwachsene

Sprachkenntnisse

Hinreichende Sprachkenntnisse sind zentral für junge Menschen und ihre Eltern, um am gesellschaftlichen Leben zu partizipieren. Das gilt sowohl für die Erwerbstätigkeit der Eltern, die Bildungslaufbahn der Kinder und Jugendlichen als auch die soziale Teilhabe an Freizeit- und Kulturangeboten der ganzen Familie.

Über das Kooperationsprojekt **„Mama lernt Deutsch“** der Frühen Hilfen, der Volkshochschule und der Familienzentren**,** gefördert durch die Possehl-Stiftung, erhalten Frauen ein Sprachkursangebot (s. www.luebeck.de/de/stadtleben/familie-und-bildung/erwachsene/vhs/mama-lernt-deutsch.html). Ziel ist es, durch ein niedrigschwelliges Sprachlernangebot von Frauen für Frauen, möglichst viele geflüchtete Frauen, Schwangere und Mütter mit Kleinkindern zu erreichen. An den Kursen nahmen in 2018 rund 180 Frauen mit rund 140 Kindern aus unterschiedlichen Herkunftsländern teil. Die Frauen, die ihre jungen Kinder mitbringen können, machen in den Kursen erste Schritte im Spracherwerb und lernen das deutsche Bildungssystem kennen. Vertrauen in örtliche Betreuungs- und Unterstützungsangebote wird aufgebaut.

Schul- und Ausbildungsabschlüsse, berufliche Perspektiven

Fehlende oder niedrige Schul- und Ausbildungsabschlüsse wirken sich nicht nur auf die finanzielle Situation der ganzen Familie aus. Daher sind Angebote zum (nachträglichen) Erwerb von Schulabschlüssen und beruflicher Qualifikationen für die Eltern wichtig, damit sie einen besseren Zugang zum ersten Arbeitsmarkt erhalten.

Auch für Jugendliche ist der Erwerb des Schulabschlusses ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Erwerbstätigkeit. Einige Jugendliche erreichen ihren Schulabschluss nach Verlassen der allgemeinbildenden Schule auf einer berufsbildenden Schule. Aber auch ein späterer Erwerb ist möglich. Zwischen 2015 und 2018 besuchten jeweils zwischen 25 und 40 Menschen erfolgreich Vorbereitungskurse auf die Prüfungen für den Ersten allgemeinbildenden Schulabschluss (ESA) und den Mittleren Schulabschluss (MSA) an der VHS. Am Abendgymnasium an der Oberschule zum Dom erreichten 14 Personen im Sommer 2021 die Fachhochschulreife oder das Abitur.

Erwachsene, die neue berufliche Wege suchen, erhalten in der VHS Lübeck eine kostenfreie, individuelle Weiterbildungsberatung (www.luebeck.de/vhs). Beratungsanlässe ergeben sich häufig aus Übergangs- und Umbruchsituationen im persönlichen Lern- und Lebensweg. Beispiele hierfür können ein drohender oder tatsächlicher Verlust des Arbeitsplatzes sein, ein beruflicher Wiedereinstieg bzw. eine Berufsrückkehr nach einer Familienphase, eine berufliche Neuorientierung nach Jahren am selben Arbeitsplatz oder ein Ankommen in einem neuen kulturellen Umfeld. Neben der individuellen Reflektion der beruflichen Situation wird auch zu Weiterbildungsangeboten und finanziellen Fördermöglichkeiten, wie der Bildungsprämie oder dem Weiterbildungsbonus Schleswig-Holstein, beraten. Im Jahr 2018 wurden in der VHS Lübeck insgesamt 257 berufliche Neuorientierungsberatungen sowie vertiefende Beratungen zum Erhalt von Fördergeldern für berufliche Weiterbildungen geführt.

In der VHS werden **Deutsch als Fremdsprache** (DaF) und Integrationskurse für Erwachsene angeboten. Bei Bedarf kann auch ein Alphabetisierungskurs absolviert werden. Das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) fördert den Besuch von Integrationskursen für Personen aus den EU-Ländern, Personen mit einem Aufenthaltstitel von über einem Jahr sowie Asylbewerber:innen aus Eritrea, Irak, Iran, Somalia und Syrien. Geflüchtete, die in Lübeck wohnen und nicht unter diese Fördermöglichkeiten fallen, können sich um einen kostenfreien Kursplatz im Rahmen des Programms „Deutsch für alle“ bemühen. Sollte ein Kursbesuch nicht über Bund, Land oder sonstige Dritte finanzierbar sein, werden die Kosten von der Possehl-Stiftung übernommen. Kooperationen (von u.a. TH Lübeck, Berufsschulen, Kammern) bieten Praktika sowie Anschlussmöglichkeiten zu beruflicher Qualifikation. Speziell für Menschen mit Fluchthintergrund steht seit Juni 2016 eine sozialpädagogische Beratung für Fragen zu beruflichen Perspektiven bereit.

9.2.5 Altersgruppenübergreifende Beratung, Unterstützung und Hilfe

Nachbarschaftsbüros

Ein Baustein der Gemeinwesenarbeit, der insbesondere von Familien und Elternteilen in Anspruch genommen wird, sind die Nachbarschaftsbüros (www.luebeck.de/nachbarschaftsbuero). Sie bieten in den Wohngebieten vielfältige Angebote für Kinder, Jugendliche, Familien und Erwachsene. Sie sind Anlaufstellen für alle Bewohner:innen, die im Stadtteil leben. Die Mitarbeiter:innen dort unterstützen die Bürger:innen mit Rat und Tat, bei Bedarf vermitteln sie auch weiter an zuständige Stellen. Insbesondere junge Menschen und ihre Familien, die in Armut leben oder davon bedroht sind, profitieren von den Angeboten der Nachbarschaftsbüros ebenso wie Neuzugewanderte bzw. Menschen mit Migrationshintergrund. Sie helfen z.B. bei der Vorbereitung von Behördengängen oder der Beantragung von Transferleistungen, vermitteln zu weiterführenden Angeboten und stehen mit Rat und Tat zur Seite. Sie bieten somit eine niedrigschwellige Stärkung von Ressourcen im Sozialraum. In fünf Stadtteilen werden Nachbarschaftsbüros durch die Hansestadt Lübeck vorgehalten. Sie sind insbesondere dort verortet, wo die sozialstrukturelle Belastung überdurchschnittlich hoch ist. Insgesamt sind sie mit 7,5 VZÄ ausgestattet. Eine flächendeckende Ausstattung ist noch nicht erreicht.

Finanzielle Entlastung von Familien

Viele Angebote werden für einen geringen Beitrag oder kostenlos ermöglicht (www.luebeck.de/familienunterstuetzung). Betreuung in der Kindertagespflege und im Kindergarten sowie Schulkindbetreuung/Ganztag an Schule/Hort wird durch einkommensabhängige Ermäßigung der Gebühren, Geschwisterermäßigung sowie Unterstützung aus dem Bildungsfonds gefördert.

Bildungsfonds

Seit 2009 werden über den Lübecker Bildungsfonds Kinder und Jugendliche einkommensschwacher Familien in verschiedenen Bereichen gefördert (www.luebeck.de/bildungsfonds). Der Bildungsfonds hilft bei der Finanzierung von Mittagessen, Arbeitsmaterialien, Musik- und Sportangeboten oder auch Klassenausflügen. Die Kinder und Jugendlichen erhalten schnell und unbürokratisch Unterstützung. Mit diesem gemeinsamen Ziel tragen Kommune, Land, Stiftungen und private Förder:innen den Lübecker Bildungsfonds, seit 2011 werden über das Jobcenter Mittel aus dem Bildungs- und Teilhabepaket (BuT) integriert. Die Leistungen aus dem Bildungs- und Teilhabepaket bilden den Grundstock des Lübecker Bildungsfonds (58 Prozent im Jahr 2020, vgl. Broschüre Bildungsfonds, 2022), ergänzt um Mittel eines Stiftungsverbunds, dem die Possehl-Stiftung, die Gemeinnützige Sparkassenstiftung zu Lübeck, die Wessel-Stiftungen, die Rose-Stiftung, die Friedrich Bluhme und Else Jebsen-Stiftung sowie die Reinhold Jarchow-Stiftung angehören, zudem von einzelnen Wirtschaftsunternehmen und der Hansestadt Lübeck. Ungefähr ein Drittel der verteilten Leistungen steuern Stiftungen und Spender:innen bei.

Die Hansestadt Lübeck übernimmt die Verwaltung, Abrechnung und die stichprobenartige Kontrolle der verwendeten Mittel. Die BuT-Mittel werden dem Bereich Schule und Sport seitens des Jobcenters und dem Bereich Soziale Sicherung in Form von Pauschalen zur Verfügung gestellt. Diese Vorgehensweise ermöglicht das Prinzip „Unterstützung aus einer Hand".

In allen Förderbereichen hilft der Bildungsfonds auch dort, wo Familien knapp über der gesetzlichen Anspruchsgrenze des BuT liegen. Besonders oft wurden die zusätzlichen Mittel in den letzten Jahren für Betreuungsangebote nach der Schule eingesetzt. Die Antragsstellung (und größtenteils die Entscheidung) erfolgt unbürokratisch direkt vor Ort in der Schule oder Kindertagesstätte.

In den letzten fünf Jahren wurden jeweils rund 9.000 Einzelförderungen über das Bildungs- und Teilhabepaket als auch freiwillige Förderungen aus dem Bildungsfonds verteilt. Erwartungsgemäß werden in Schulen in herausfordernden sozialen Lagen besonders viele Kinder gefördert. Die Hilfe kommt also in den Stadtteilen mit Bewohner:innen, die besonders von Armut (Arbeitslosigkeit, Bezug von Unterstützungsleistungen) belastet sind, an. Fast die Hälfte der Mittel des Bildungsfonds wird genutzt, um Kindern mittags eine warme Mahlzeit in Kita, Hort oder Schule zu ermöglichen. Mit einem Drittel der Ausgaben wird der Besuch der Schulkindbetreuung oder des Offenen Ganztags unterstützt. Mit durchschnittlich 16 Prozent der Kosten wird Kindern und Jugendlichen die Teilnahme an Klassenfahrten oder Ausflügen mit dem Kindergarten oder der Klasse/Schule ermöglicht.

Erziehungsberatungsstelle

Um junge Menschen und ihre Familien in herausfordernden Phasen zu unterstützen, berät und begleitet das Beratungszentrum Hüxterdamm der Gemeindediakonie Lübeck im Auftrag der Hansestadt Lübeck. Zum Leistungsspektrum der Erziehungsberatungsstelle (EB) gehört neben der Familien- und Erziehungsberatung sowie der Trennungs- und Umgangsberatung auch Beratung für Jugendliche, Paar- und Lebensberatung sowie Schwangeren-/ Schwangerschaftskonfliktberatung. Die EB kooperiert mit den Familienzentren, um das Angebot in allen Stadtteilen bekannt zu machen. Trotz der durch die Pandemie bedingten Einschränkungen konnte die Erziehungsberatungsstelle im Jahr 2021 in 845 Fällen beratend tätig sein. Ein Großteil der Beratungsfälle waren Neuaufnahmen (609, entsprechen 72 Prozent). Trotz der hohen Nachfrage nach den Beratungsangeboten der EB konnte rund 70 Prozent der Anfragenden innerhalb von vier Wochen ein erster Fachkontakt angeboten werden, wobei grundsätzlich in akuten Krisen und bei jugendlichen Selbstmelder:innen kurzfristige Beratungsmöglichkeiten angeboten werden. Die Beratung in der EB wird zum größten Teil aufgrund von Belastungen des jungen Menschen durch familiäre Konflikte (48 Prozent) sowie Erziehungsfragen der Eltern (25 Prozent) angefragt. Rund ein Viertel der Kinder aus den beratenden Familien leben ganz oder teilweise von Transferleistungen.

Hilfen zur Erziehung

Eltern haben ein Recht auf eine individuelle Hilfe, wenn eine dem Wohl des Kindes entsprechende Erziehung nicht gewährleistet ist und eine Hilfe notwendig und geeignet für die Entwicklung des Kindes ist (§ 27 VIII). In insgesamt 1.377 Fällen konnten junge Menschen und ihre Familien im Jahr 2020 geholfen werden. Diese Hilfen stehen auch jungen Menschen und Familien zur Verfügung, die in Armut leben oder davon bedroht sind.

Die Art der Hilfe zur Erziehung unterscheidet sich nach den Bedarfen der jungen Menschen und ihrer Familie. Das Jugendamt hält in Zusammenarbeit mit den Trägern der freien Jugendhilfe ein Portfolio an Hilfen bereit, um passgenau zu unterstützen. Hilfen können familienunterstützend sein und in ambulanter Form erbracht werden. Die Sozialpädagogische Familienhilfe (§ 31 SGB VIII) ist ein Beispiel für eine Hilfe, die in der Regel im Haushalt der Familie, bei Erziehungsaufgaben Alltagsproblemen und Konflikten intensiv beraten und betreuen soll. Die Mitarbeiter:innen der Sozialen Dienste legen den Schwerpunkt auf präventive und niedrigschwellige Hilfen. Deshalb wurden mehr als die Hälfte der Hilfen in ambulanter Form gewährt (706, entsprechend 50,9 Prozent).

Familienergänzende Hilfen werden in teilstationärer Form erbracht, wie dies beispielsweise bei der Tagesgruppe (§ 32 SGB VIII) der Fall ist. Bei dieser Hilfe steht das soziale Lernen in Gruppen, die Begleitung der schulischen Förderung und Elternarbeit im Vordergrund, um den Verbleib des Kindes oder des Jugendlichen in seiner Familie zu sichern. Teilstationäre Hilfen wurden am seltensten in Anspruch genommen (66, entsprechend 4,8 Prozent).

Manchmal können Kinder oder Jugendliche aus verschiedenen Gründen nicht mehr bei ihren Eltern leben. Familienersetzende Hilfen werden zeitlich begrenzt oder auf Dauer in Pflegefamilien (§ 33 SGB VIII) oder stationären Einrichtungen (Wohngruppen und Heime; § 34 SGB VIII) durchgeführt. Die Ziele dieser Hilfen variieren von Einzelfall zu Einzelfall. Hilfen in Form von Vollzeitpflege und stationären Einrichtungen machen 44,4 Prozent der Hilfen zur Erziehung aus (611 Fälle).

Um passgenaue Hilfen anbieten zu können, wird das Angebot an Hilfen stetig weiterentwickelt. Der Bereich Familienhilfen sieht insbesondere Handlungsbedarf bei der Akquise neuer Pflegefamilien und hat deshalb einen Qualitätsentwicklungsprozess unter Einbezug externer Beratung und Expertise initiiert. Ziele sind u.a., die Rahmenbedingungen für Pflegeeltern und ihre Kinder zu verbessern sowie des kommunalen Pflegekinderdienstes zu stärken.

Familiengerichtssachen

Auch in Familiengerichtssachen berät, unterstützt und begleitet die Jugendhilfe Erziehungsberechtigte und Kinder. Im Auftrag und finanziert durch die Hansestadt Lübeck erfüllt Sprungtuch e.V. die familiengerichtliche Mitwirkung im Rahmen von Trennung und Scheidung (§ 50 SGB VIII). Im Jahr 2020 wurden insgesamt 127 Fälle begleitet. In einem Großteil der Mitwirkungen wurden Anträge der Übertragung der Alleinsorge bei Getrenntleben der Eltern (§ 1671 BBG) (47) und Verfahren zum Umgang des Kindes mit den Eltern (§ 1684 BGB) (47 Prozent) begleitet.

Kinderschutzzentrum

Das Kinderschutz-Zentrum Lübeck ist eine niedrigschwellige Beratungsstelle für alle Fragen des Kinderschutzes. In den statistischen Meldedaten werden alle Ratsuchenden gezählt, die eine mindestens einstündige Beratung in Anspruch genommen haben, deren Anlass vermutete, drohende oder bereits eingetretene Gewaltereignisse gegenüber Kindern oder Jugendlichen waren. Hierunter fallen sowohl Erziehungsberechtigte und junge Menschen als auch Fachkräfte der Kinder- und Jugendhilfe, die sich im Kinderschutz beraten lassen. Im Jahr 2020 wurden 583 Beratungsfälle gezählt, von denen insgesamt 785 Kinder und Jugendliche betroffen waren. Rund ein Drittel der Beratungen findet auf eigene Initiative der Erziehungsberechtigten bzw. der Kinder und Jugendlichen statt und etwas mehr als ein Viertel auf Anregung durch das Jugendamt der Hansestadt Lübeck.

9.3 Gesundheit von Kindern und Jugendlichen

Armut wirkt sich auch auf die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen aus. Kinder aus Familien mit einem geringeren sozio-ökonomischen Status haben ein schlechteres Gesundheitsverhalten und nehmen seltener an Vorsorgeangeboten teil. Sie haben im Schnitt einen schlechteren physischen und psychischen Gesundheitszustand [vgl. Lampert & Kunz, 2019]. Indikatoren für ein schlechteres Gesundheitsverhalten sind beispielsweise eine ungesunde Ernährung und wenig Bewegung. Ein schlechterer Gesundheitszustand zeigt sich beispielsweise in Übergewicht oder schlechterer Zahngesundheit. Da bereits im Kindesalter wichtige Gesundheitsverhaltensweisen erlernt werden, bergen entsprechende Auffälligkeiten ein Risiko für das Erwachsenenalter. Es gibt deutliche Hinweise, dass die Coronavirus-Pandemie die gesundheitliche Situation bei Kindern und Jugendlichen noch verschlechtert hat, insbesondere für Kinder und Jugendliche aus benachteiligten Familien.

Die Einschulungsuntersuchungen der Gesundheitsämter zeigen, dass Kinder aus sozial benachteiligten Familien bereits vor der Einschulung häufiger körperliche, kognitive, emotionale, sprachliche und motorische Entwicklungsdefizite aufweisen als Kinder aus sozial bessergestellten Familien [vgl. Lampert & Kunz, 2019]. So findet sich in Lübeck ein Zusammenhang, dass in Stadtteilen mit hohen Mindestsicherungsquoten mehr übergewichtige Kinder leben [Hansestadt Lübeck, 2022, Gesundheitsbericht 2015-2021].

Die Hansestadt Lübeck überprüft in der Schuleingangsuntersuchung, ob Kinder dem Schulalltag Körperlich und psychisch gewachsen sind und empfiehlt gegebenenfalls unterstützende Maßnahmen wie Ergotherapie, Logopädie, Sprachförderung. In Kitas und Schulen werden zahnärztliche Reihenuntersuchungen und Prophylaxeschulungen durchgeführt. In den Schulen werden Angebote zur psychischen Gesundheit, Bewegungsförderung, Suchtprävention, gesunder Ernährung und Ähnliches zum Beispiel im Rahmen der Schulsozialarbeit ermöglicht. Das Lübecker Projekt „Soziales Lernen in Schule“ will Bildungsbenachteiligungen in Schule mit sozialem Lernen in Form von Gesundheitsförderung und Präventionsmaßnahmen zur Entwicklung individueller und sozialer Kompetenzen begegnen. Unter dem Motto „Ohne Bindung keine Bildung“ ist das Kernziel die Verbesserung des Klassen- und Schulklimas für alle in Schule Beteiligten (s. www.luebeck.de/soziales-lernen).

10 Schwerpunktthema II: Ältere

10.1 Gesundheit

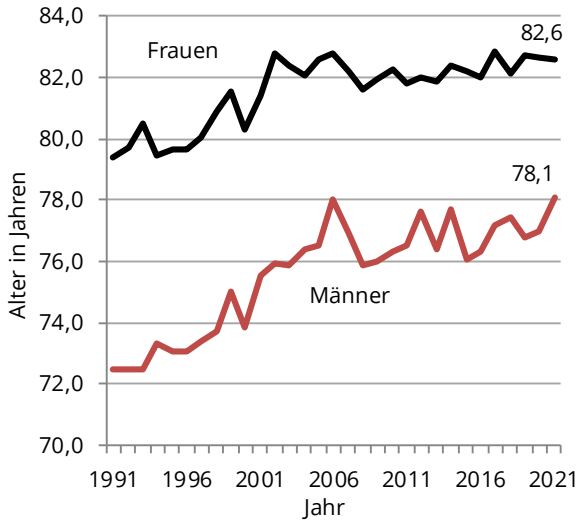
10.1.1 Lebenserwartung und Mortalität

Bis zum Jahr 2050 werden circa 23 Millionen Menschen im Alter über 65 in Deutschland leben. In einer älter werdenden Bevölkerung spielen Gesundheitsförderung und Prävention eine wichtige Rolle, da Gesundheit auch im höheren Alter die Voraussetzung für Selbstständigkeit und aktive Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ist. Angesichts steigender Lebenserwartung ist es das Ziel, die gewonnenen Lebensjahre bei möglichst guter Gesundheit und Lebensqualität zu erleben. Hierbei ist es wichtig, dass Menschen ihr Leben so lange wie möglich aktiv gestalten können und dass sie ihre Möglichkeiten und Ressourcen ausschöpfen können.

Im Bundesgebiet betrug die durchschnittliche Lebenserwartung im Jahr 2021 für neugeborene Mädchen 83,2 Jahre und für neugeborene Jungen 78,2 Jahre. Im Vergleich zum letzten Vorpandemiejahr 2019 hat sich die Lebenserwartung somit deutlich verringert: Bei Jungen um 0,6 Jahre, bei Mädchen um 0,4 Jahre.

Für die Hansestadt Lübeck lassen sich diese Entwicklungen aufgrund der insgesamt niedrigen Fallzahl statistisch nicht bestätigen. Zwar entsprechen die aktuellen Werten mit einer Lebenserwartung von 82,6 Jahren bei Mädchen und 78,1 Jahren bei den Jungen nahezu den Werten auf Bundeseben, aber eine sinkende bzw. steigende Lebenserwartung ist hier statistisch signifikant nicht zu belegen.

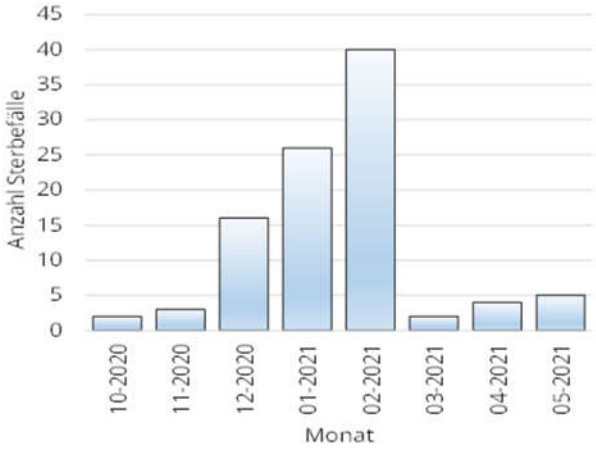
Abb. 10.1: Lebenserwartung nach Geschlecht in der Hansestadt Lübeck 1991 – 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck. Gesundheitsamt und kommunale Statistikstelle

Im Vergleich zu den anderen Bundesländern weist Schleswig-Holstein die geringsten Fallzahlen zu den Covid-19-Sterbfällen auf [RKI 2022]. In der Hansestadt Lübeck wurden seit Ausbruch der Pandemie im März 2020 rund 100 Sterbefälle registriert. Laut dem Lübecker Gesundheitsbericht entfielen davon die meisten Sterbefälle auf die Monate Dezember 2020 bis Februar 2021 [s.a. Hansestadt Lübeck 2022 b].

Abb. 10.2: Monatliche Sterbefälle im Zusammenhang mit COVID-19 in der Hansestadt Lübeck Oktober 2020 bis Mai 2021.



Quelle: RKI, Survnet-Abfrage, Stand 07.06.2021, Graphik: HL GA

Neben den durch die Pandemie verursachten Todesfällen, die sich bundesweit eindeutig nachweisen lassen, tauchen zunehmend Fragestellungen zur hitzebedingten Mortalität auf. Auch hier sind die Fragen zur statistischen Signifikanz hinsichtlich der räumlichen Ebene ähnlich gelagert. Schätzungen gehen davon aus, dass die ungewöhnlich hohen Sommertemperaturen 2018–2020 in allen drei Jahren zu einer statistisch signifikanten Anzahl von Sterbefällen geführt haben: Bundesweit gab es etwa 8.700 hitzebedingte Sterbefälle im Jahr 2018, etwa 6.900 im Jahr 2019 und etwa 3 700 im Jahre 2020. Eine Untergliederung des Bundesgebiets in die drei Regionen Nord, Mitte und Süden zeigt nicht nur für den Süden, sondern auch für die nördliche Region (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein) signifikante Werte an [Winklmayr et. al. 2022].

Für die Hansestadt Lübeck dürfte die Zahl hitzebedingter Todesfälle in unteren zweistelligen Bereich liegen, soweit diese im statistisch signifikant Bereich nachweisbar sind [Hansestadt Lübeck, 2022, S. 174-177].

10.1.2 Krankheiten im Alter

Multimorbidität

Umso älter der Mensch wird, desto wahrscheinlicher ist es an mehreren Erkrankungen gleichzeitig zu leiden. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass wir dank gestiegener Lebenserwartung immer älter werden, stellt Multimorbidität eine besondere Herausforderung bei der gesundheitlichen Versorgung dar. Bereits knapp 62 Prozent der Menschen über 65 sind multimorbid (74% der 70- bis

75-Jährigen und 80% der 76- bis 81-Jährigen). Das heißt, sie erfüllen das medizinische Kriterium, an mindestens drei chronischen Krankheiten gleichzeitig erkrankt zu sein. Die Multimorbidität geht zumeist einer mit einer Verschlechterung des Gesundheits- und Funktionszustandes, der erhöhten Inanspruchnahme von Leistungen des Gesundheitssystems, dem Verlust an Lebensqualität und der Selbstbestimmtheit (Autonomie) sowie erhöhter Pflegebedürftigkeit und Sterblichkeit einher.

Bei der Therapie muss jede der einzelnen Erkrankungen separat behandelt werden als auch im Zusammenspiel und Kontext mit den anderen Erkrankungen. Ebenso verhält es sich mit den Medikamenten; auch diese können sich gegenseitig beeinflussen

Umso wichtiger ist daher auch die gezielte Gesundheitsförderung älterer Menschen. Mit gezielter Prävention können die Entstehung einzelner Krankheiten verhindert oder verzögert und die Lebensqualität im Alter erhöht werden.

Inkontinenz

Kommt es zu ungewolltem Harn- oder Stuhlverlust, spricht man von Inkontinenz bzw. von Blasen- oder Darmschwäche. Dabei kann der Betroffene also nicht mehr selbstständig über Blasen- oder Darmentleerung entscheiden. In Deutschland sind rund 9 Millionen Menschen von Inkontinenz betroffen. Die Ursachen dafür können vielfältig sein. Steckt eine geschwächte Beckenbodenmuskulatur dahinter, hilft meist schon gezieltes Training. Die Schwäche von Blase oder Darm kann jedoch auch ernste Ursachen haben.

Oftmals trauen sich Betroffene nicht darüber zu sprechen oder ärztliche Hilfe aufzusuchen. Jedoch sind die Prognosen für die Heilung einer möglichen Erkrankung oder eine deutliche Besserung der Symptomatik vielversprechender, je eher man einen Arzt aufsucht.

Demenz

Die Demenz bezeichnet eine anhaltende oder fortschreitende Beeinträchtigung des Gedächtnisses, des Denkens oder anderer Hirnleistungen. Es liegen unterschiedliche Ursachen dafür vor und sie Erkrankung tritt in verschiedenen Formen auf. Jedoch geht trotz der unterschiedlichen Formen bei allen langfristig die geistige Leistungsfähigkeit verloren. Weitere Symptome und der genaue Verlauf variieren je nach Demenzform.

Betroffen sind hauptsächlich Menschen über 65 Jahren. Die meisten Demenz-Patienten sind Frauen, weil diese im Schnitt älter werden als Männer.

Morbus Alzheimer

Morbus Alzheimer – besser bekannt als die Alzheimer-Krankheit - ist eine Form der Demenz. Sie tritt üblicherweise zwischen dem 50. und 60. Lebensjahr auf und die durchschnittliche Krankheitsdauer beträgt etwa 8 Jahre bis zum Tod. Die genaue Ursache der Alzheimer-Krankheit ist zurzeit noch unbekannt. Man weiß nur, dass es zu Eiweißablagerungen im Gehirn kommt und das Gehirn bis zu 20% schrumpfen kann.

Die Alzheimer-Krankheit verläuft in drei verschiedenen Phasen. Zuletzt sind Erkrankte oftmals bettlägerig, apathisch, inkontinent und leiden unter Sprechstörungen. Die Persönlichkeitsstruktur bleibt auch mit fortschreitender Erkrankung über einen langen Zeitraum erhalten.

Dysphagie / Schluckstörung

Eine Dysphagie ist eine Störung des Schluckaktes, die eine oder mehrere Phasen des Schluckvorgangs betreffen kann. Diese Störung tritt in der Regel als Symptom bei einer Krankheit auf z.B. nach einem Schlaganfall und ist keine eigenständige Erkrankung. Ältere Menschen sind besonders häufig davon betroffen. Dauert eine Dysphagie längere Zeit an, sind die Folgen oft schwerwiegend.

Schwerhörigkeit

Im höheren Lebensalter verschlechtern sich die Leistungen aller Sinne und dann tritt bei den meisten Menschen eine Schwerhörigkeit auf. Grundsätzlich ist die schleichende Altersschwerhörigkeit (Presbyakusis) ein ganz natürlicher Prozess, der bei fast jedem Menschen ab dem fünften Lebensjahrzehnt einsetzt. Beschleunigt wird die Schwerhörigkeit durch Lärmbelastungen, Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Diabetes, bestimmte Medikamente oder Gifte wie Nikotin.

Morbus Parkinson

Morbus Parkinson zählt zu den häufigsten Erkrankungen des Nervensystems, bei der vor allem die Beweglichkeit und der Bewegungsablauf gestört sind. Kennzeichnend für Parkinson ist ein stetiger Verlust von Nervenzellen im Gehirn. Darauf folgen typische Symptome wie Zittern, das in Ruhe auftritt, versteifte Muskeln, eine gestörte Stabilität der Körperhaltung und verlangsamte Bewegungen.

Schlaganfall

Ein Schlaganfall tritt plötzlich auf und verschiedenste Faktoren können zu seiner Entstehung beitragen. Manche dieser Schlaganfall-Risikofaktoren lassen sich jedoch nicht beeinflussen. Dazu zählt das Alter: Das Risiko für einen Schlaganfall nimmt mit den Lebensjahren zu.

Ein Schlaganfall kann massive und langfristige Folgen haben. Die häufigste Schlaganfall-Ursache (mit rd. 80%) ist eine Durchblutungsstörung im Gehirn aufgrund einer Arteriosklerose (Arterienverkalkung). Als unmittelbare Folge wird das Gehirngewebe plötzlich nur noch wenig oder gar nicht mehr durchblutet, erhält also weniger oder gar keinen Sauerstoff mehr. Dadurch sterben Zellen ab und rund 70 Prozent der Schlaganfall-Patienten leiden an Langzeitfolgen wie z. B. Sprachstörungen oder halbseitiger Lähmung nach einem Apoplex. Die rasche Hilfe und Behandlung nach einem Schlaganfall ist deshalb so wichtig, um schnell reagieren zu können.

Dekubitus

Ein Dekubitus – umgangssprachlich oft „Wundliegen“ genannt - ist eine schlecht und langsam heilende Wunde, bei der zunächst nur die oberste Hautschicht betroffen ist, jedoch im weiteren Verlauf auch tiefere Hautschichten geschädigt werden. Von einem Dekubitus betroffen sind oftmals Personen, die aufgrund von hohem Alter, Lähmungen oder schwerer Krankheit pflegebedürftig und bettlägerig sind.

Diabetes Typ II (Altersdiabetes)

Diabetes mellitus, umgangssprachlich auch Zuckerkrankheit genannt, ist eine chronische Erkrankung des Stoffwechsels, bei welcher der Blutzuckerspiegel dauerhaft erhöht ist. Die Erkrankung kann in verschiedenen Formen auftreten, z.B. Typ I und Typ II. Ältere Menschen sind besonders häufig von Diabetes Typ II betroffen, der aus diesem Grund auch als Altersdiabetes bezeichnet wird. Er gehört zu den häufigsten Alterskrankheiten. Grund für die Diabetes Typ 2 Erkrankung ist eine Insulinresistenz. Dabei wird das Insulin vom Körper zwar noch gebildet, allerdings reagieren die Körperzellen nicht mehr optimal darauf. So kommt es zu Beginn noch zu einer Überproduktion an Insulin, bis die Bauchspeicheldrüse erschöpft ist und die Insulinproduktion stark zurückgefahren wird.

Anders als Typ I ist Diabetes Typ II nicht auf eine körpereigene Reaktion zurückzuführen, sondern wird vor allem durch einen ungesunden Lebensstil verursacht. So zählen zu den Risikofaktoren eine unausgewogene, fettige Ernährung, Übergewicht sowie ein Mangel an Bewegung. Dies alles führt zu einer Erhöhung des Glukosespiegels im Blut, wodurch die Entstehung von Diabetes Typ II gefördert wird. Aber auch mit dem Alter steigt das Risiko einer Erkrankung. Ein kompetenter Umgang mit der Krankheit und eine Änderung des Lebensstils sind unerlässlich, um die teilweise gravierenden Folgeschäden zu vermeiden.

Altersbedingte Erkrankungen der Augen

Mit zunehmenden Alter wird die Linse weniger verformbar und kann sich dadurch schlechter an Nah- und Fernsicht anpassen. Die Pupille kann sich nicht mehr so schnell weiten und verengen. Außerdem kann die Tränenproduktion eingeschränkt sein, wodurch es vermehrt zu trockenen, gereizten Augen kommt.

Die häufigsten Augenerkrankungen im Alter sind:

- Altersweitsichtigkeit
- Makuladegeneration
- Diabetische Retinopathie
- Grauer Star
- Grüner Star

Eine regelmäßige Untersuchung des Auges beim Augenarzt ist ab dem 60. Lebensjahr zu empfehlen. Hier kann der Hausarzt am besten beraten.

Erkrankungen des Bewegungsapparates

Erkrankungen des Bewegungsapparats (muskuloskelettale Erkrankungen) gehören zu den häufigsten Erkrankungen im Alter. Dabei sind sowohl Knochen und Gelenke als auch Muskeln und Bindegewebe betroffen. Am häufigsten treten rheumatische Gelenk- und Muskelerkrankungen und die Osteoporose auf.

Klassische Erkrankungen und Beschwerden des Bewegungsapparates im Alter sind:

- Rückenschmerzen
- Arthrose
- Arthritis
- Osteoporose

Die genauen Ursachen können, je nach Art der Erkrankung, ganz unterschiedlich sein, jedoch sind alle auf die altersbedingten Veränderungen der Knochen-, Gelenks-, Muskel- und Bindegewebestrukturen zurückzuführen.

Depression im Alter

Depressionen im Alter beschreiben psychische Störungen oder depressive Verstimmungen, die bei Menschen ab einem Alter von 65 Jahren auftreten und gehören neben Demenzerkrankungen zu den häufigsten psychischen Krankheiten im späteren Lebensalter.

Ab einem Alter von über sechzig Jahren nimmt die Wahrscheinlichkeit, unter depressiven Episoden zu leiden, drastisch zu. Der Grund dafür ist oft, dass zwischen dem 60. und 70. Lebensjahr die meisten Menschen mit einem radikalen Umbruch ihrer Lebensgewohnheiten konfrontiert werden (Ende der beruflichen Tätigkeit, Renteneintritt). Nicht selten kommt es dadurch zu einem Rückzug, zu Resignation oder Verstimmungen, die dann langsam fortschreitend in eine Depression münden. Auch die nachlassende körperliche Leistungsfähigkeit spielt eine wesentliche Rolle.

Depressive Störungen in späteren Lebensphasen werden von der Gesellschaft oft als normale und typische Begleiterscheinungen des Älterwerdens angesehen werden. In extremen Fällen führt eine Depression im Alter sogar zu Suizidversuchen oder einem totalen Rückzug aus allen sozialen Kontakten.

10.2 Pflegerische Versorgung

INFOBOX!

Selbstbestimmung

„Die Leistungen der Pflegeversicherung sollen den Pflegebedürftigen helfen, trotz ihres Hilfebedarfs ein möglichst selbständiges und selbstbestimmtes Leben zu führen, das der Würde des Menschen entspricht. Die Hilfen sind darauf auszurichten, die körperlichen, geistigen und seelischen Kräfte der Pflegebedürftigen, auch in Form der aktivierenden Pflege, wiederzugewinnen oder zu erhalten." (SGB XI, §2)

Vorrang der häuslichen Pflege

„Die Pflegeversicherung soll mit ihren Leistungen vorrangig die häusliche Pflege und die Pflegebereitschaft der Angehörigen und Nachbarn unterstützen, damit die Pflegebedürftigen möglichst lange in ihrer häuslichen Umgebung bleiben können. Leistungen der teilstationären Pflege und der Kurzzeitpflege gehen den Leistungen der vollstationären Pflege vor." (SGB XI, §3)

Grundsätzlich gibt es zwei Grundformen der Pflege: die häusliche Pflege und die stationäre Pflege im Pflegeheim. Dazwischen gibt es jedoch zahlreiche Varianten in der Pflege. Grundsätzlich soll das Verbleiben in der eigenen Wohnung ermöglicht werden, weshalb die ambulante vor der stationären Pflege so weit wie möglich zu bevorzugen ist.

10.2.1 Pflegebedürftigkeit

Rd. 10.000 Pflegebedürftige

Mit zunehmendem Alter steigt in der Regel auch das Ausmaß der Pflegebedürftigkeit an und damit auch die Wahrscheinlichkeit einer stationären Unterbringung. Der Pflegeanteil durch Angehörige ist im höheren Alter deutlich geringer, was nicht nur auf den im Allgemeinen höheren Grad der Pflegebedürftigkeit zurückzuführen ist, sondern zum Teil auch auf den Tod des Lebenspartners oder der Lebenspartnerin.

Von den 10.213 anerkannten Pflegebedürftigen werden 7.060 (ambulant und Pflegegeld) zu Hause versorgt. Das entspricht 69,1 Prozent der Pflegebdürftigen.

Zum Jahr 2019 stieg die Zahl der Pflegebedürftigen an, da unter anderem nun auch der Pflegegrad I in die Statistik aufgenommen wurde (s. Tab. 10.3).

Rd. 700 Pflegebedürftige unter 20 Jahren

Zwar steigt die Pflegebedürftigkeit mit dem Alter generell an und der Großteil der Pflegebedürftigen findet sich in den höheren Altersstufen, doch sollte darüber nicht vergessen werden, dass es auch pflegebedürftige Kinder- und Jugendliche gibt. Diese werden fast ausschließlich ambulant bzw. durch pflegende Angehörige versorgt. Von den rd. 700 unter 20-Jährigen haben 252 den Pflegegrad 2 und 259 den Pflegegrad 3. Weitere 97 haben den Pflegegrad 4 und 44 den Pflegegrad 5. Der Anteil der weiblichen Pflegebedürftigen ist in dieser Altersgruppe (bis 19 Jahre) mit rd. 32 Prozent unterdurchschnittlich.

Tab. 10.1: Pflegebedürftigkeit nach Altersgruppen in der Hansestadt Lübeck 2019

Alters-gruppe	Einw.	Pflegebedürftige	
		Anzahl	in % v. Sp. 1
	1	2	3
00-09	18 495	298	1,6
10-19	19 180	384	2,0
20-49	84 129	521	0,6
50-59	34 295	489	1,4
60-69	25 653	886	3,5
70-79	21 947	2 122	9,7
80-89	13 812	3 686	26,7
90 u.ä.	2 727	1 837	67,4
Gesamt	220 238	10 223	4,6

Quelle: Statistik-Nord, Pflegestatistik 2019 und Kommunale Statistikstelle

Zwei Drittel der Pflegebedürftigen sind Frauen

Von den 10.223 anerkannten Pflegebedürftigen sind 6.258 Frauen, entsprechend 61,2 Prozent aller Pflegebedürftigen, was auf die die höhere Lebenserwartung bzw. dem höheren Frauenanteil in den höheren Altersjahrgängen zurückzuführen.

Tab. 10.2: Pflegebedürftige nach Altersgruppen und Geschlecht in der Hansestadt Lübeck 2019

Alters-gruppe	Pflegebe-dürftige	davon		weibl. in %
		männl.	weibl.	v. Sp. 1
	1	2	3	4
00-09	298	202	96	32,2
10-19	384	261	123	32,0
20-49	521	274	247	47,4
50-59	489	220	269	55,0
60-69	886	417	469	52,9
70-79	2 122	888	1 234	58,2
80-89	3 686	1 268	2 418	65,6
90 u.ä.	1 837	435	1 402	76,3
Gesamt	10 223	3 965	6 258	61,2

Quelle: Statistik-Nord, Pflegestatistik 2019 und Kommunale Statistikstelle

Tab. 10.3: Pflegebedürftige nach Art der Pflegeleistung in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019

Jahr ------- jeweils 31.12.	insg.	davon							
		ambulante Pflege [2]		vollstationäre Pflege		Pflegegeld [3]		Pflegegrad 1 [4]	
		Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
1999	6 931	1 195	17,2	2 495	36,0	3 241	46,8	-	
2009	6 531	1 056	16,2	2 952	45,2	2 523	38,6	-	
2015	7 755	1 455	18,8	3 158	40,7	3 142	40,5	-	
2017 [1]	8 521	1 747	20,5	3 146	36,9	3 628	42,6	-	
2019	10 223	2 229	21,8	3 154	30,9	4 232	41,4	599	5,9

Quelle: Statistik-Nord, Pflegestatistik

1) ab 2017 Einführung der Pflegegrade

2) Ab 2019 einschließlich durch ambulante Betreuungsdienste versorgte Pflegebedürftige. Sofern Pflegebedürftige Leistungen eines ambulanten Pflegedienstes und z.B. parallel eines ambulanten Betreuungsdienstes erhalten, kann es zu Doppelzählungen kommen.

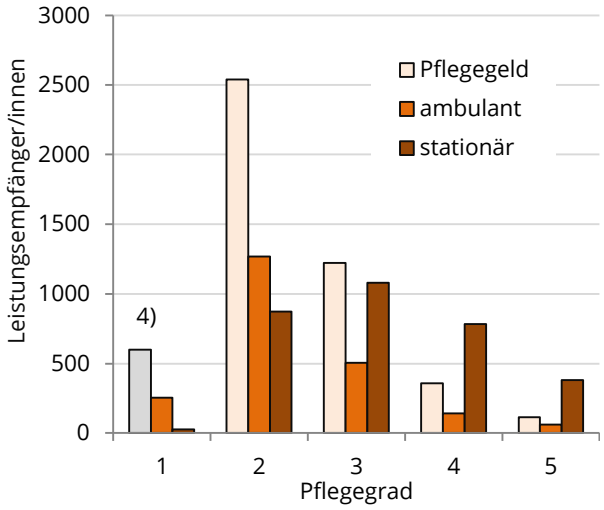
3) Ohne Empfänger:innen von Pflegegeld, die zusätzlich auch ambulante Pflege erhalten. Diese werden bei der ambulanten Pflege berücksichtigt. Stichtag: 31.12.2019. Zudem ohne Empfänger:innen von Kurzzeit- bzw. Verhinderungspflege. Diese werden bereits bei der vollstationären bzw. bei der ambulanten Pflege erfasst.

4) Pflegebedürftige des Pflegegrades 1 mit ausschließlich Leistungen der nach Landesrecht anerkannten Angebote zur Unterstützung im Alltag bzw. ohne Leistungen der ambulanten Pflege-/Betreuungsdienste oder Pflegeheime.

Pflegeart und Pflegegrad

Die Pflege durch Angehörige (Pflegegeld) bezieht sich zumeist auf die Pflegegrad 2 und 3, wo auch die ambulanten Pflegedienste ihre Schwerpunkte haben. Bei der vollstationären Pflege handelt es sich zumeist um die Pflegegrade 2-4, wobei Pflegegrad 5 auch zumeist in der vollstationären Pflege stattfindet.

Abb. 10.3: Pflegebedürftige nach Pflegeart und Pflegegrad in der Hansestadt Lübeck 2019



4) Siehe Anmerkungen zu Tab. 10.3
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Pflegestatistik, Graphik: HL, Bereich Soziale Sicherung

Weitere Formen der Pflege

Neben der grundsätzlichen Differenzierung nach Pflegegeld, ambulanter und stationärer Pflege gibt es darauf aufbauend weitere Formen der Pflege, die die jeweils individuellen Bedarfe zielgerichtet abdecken sollen. Im Rahmen der Altenpflege zu Hause können neben der allgemeinen ambulanten Pflege folgende Betreuungs- und Pflegeformen Anwendung finden bzw. ergänzt werden:

- Kurzzeitpflege
- Verhinderungspflege,
- Tages- und Nachtpflege,
- Intensivpflege,
- Palliativpflege,
- 24-Stunden-Betreuung
- andere niedrigschwellige Betreuungsangebote

10.2.2 Pflege durch Angehörige

Vor- und Nachteile

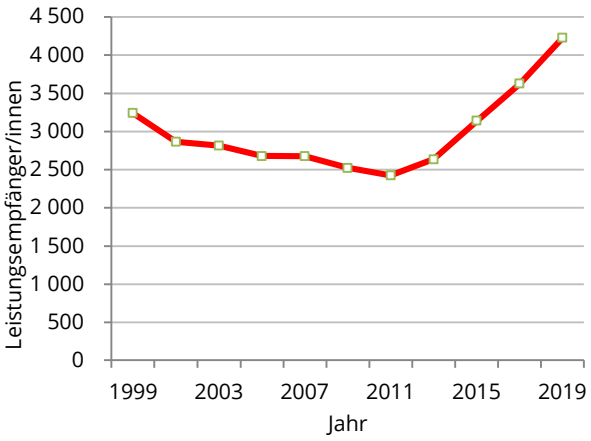
Mehr als die Hälfte der Pflegebedürftigen in Deutschland wird allein durch Angehörige betreut, versorgt und gepflegt. Pflegende Angehörige bilden damit das Rückgrat der häuslichen Pflege.

Die Vorteile liegen für den Pflegebedürftigen im Verbleib in seinem gewohnten Umfeld. Die täglichen Routinen bleiben erhalten und die Person muss sich nicht umgewöhnen. Der tägliche Kontakt zur Familie fördert Gesundheit und Wohlbefinden. Die Pflege ist individuell auf die Bedürfnisse des Pflegebedürftigen abgestimmt. Zudem sind die Kosten im Vergleich zur stationären Pflege häufig geringer.

Es besteht jedoch die Gefahr, dass sich pflegende Angehörige selbst oft überfordern, denn die Pflege stellt oftmals eine hohe physische und psychische Belastung für die pflegenden Angehörigen dar, die mit einem hohen Or-

ganisationsaufwand verbunden ist. Zum Teil sind Umbauten im Haushalt erforderlich, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Bei höherer Pflegebedürftigkeit ist eine durchgehende Rund-um-die-Uhr-Betreuung oftmals nicht möglich bzw. auf Dauer nicht aufrechtzuerhalten. Dies gilt insbesondere im Fall einer fortgeschrittenen Demenz.

Abb. 10.4: Empfänger:innen von Pflegegeld in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019



Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Pflegestatistik, Graphik: HL, Bereich Soziale Sicherung

Sind die pflegenden Angehörigen berufstätig, hat dies in der Regel Auswirkungen auf die berufliche Tätigkeit. Unterbrechungen im beruflichen Fortkommen oder Rückgänge im Einkommen durch Reduzierung der Arbeitszeiten können das Ergebnis sein. Berufstätige pflegende Angehörige benötigen daher zunächst Unterstützung, um Beruf und Pflege vereinbaren zu können. Darüber hinaus ist die häusliche Pflege durch Angehörige durch Fachdienste und Leistungen aus der Pflegeversicherung zu ergänzen, damit pflegende Angehörige nicht selbst zu Pflegefällen werden, denn mit der demographisch bedingten Zunahme von langfristigem Hilfe- und Pflegebedarf wird die Überforderung privat pflegender Familienangehöriger zunehmend sichtbar.

Pflege zumeist durch Frauen

Von den Pflegenden sind ca. zwei Drittel Frauen und fast 40 Prozent der Pflegenden sind älter als 70 Jahre. Die meisten Pflegepersonen sind im Alter von 50 bis 70 Jahren [Barmer Ersatzkasse, Pflegereport 2018, S. 114].

Seit 2011 ist die Zahl der Leistungsempfänger:innen von Pflegegeld, d.h. jener Personenkreis, der durch Angehörige gepflegt wird, deutlich angestiegen (s. Abb. 5.6).

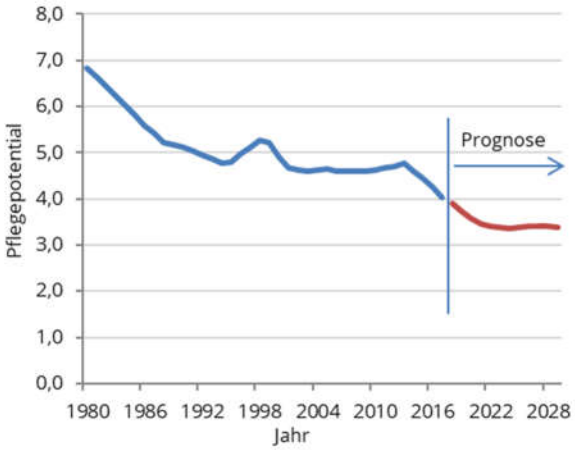
Pflegepotential

Das zahlenmäßige Verhältnis der pflegenden Generation zur pflegebedürftigen Generation wird sich durch die Alterung der Gesellschaft weiter verschlechtern. Rein rechnerisch lässt sich dies in einer statistischen Kennziffer abbilden.

Die Kennziffer Pflegepotential beschreibt das Verhältnis der Hochaltrigen (80 Jahre und älter) zur nächsten Generation der 40 – 60-Jährigen.

Der Rückblick zeigt, dass sich dieses Verhältnis in den letzten Jahren immer weiter zu Ungunsten der zu pflegenden Generation verschlechtert hat.

Abb. 10.5: Entwicklung des Pflegepotentials 1980 – 2018 und Prognose bis 2030



Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle, Graphik: Bereich Soziale Sicherung

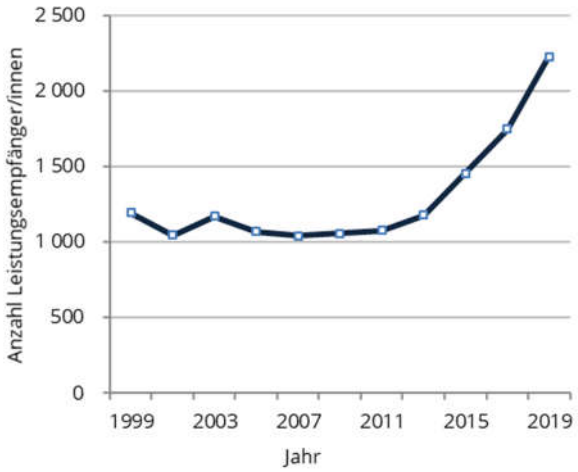
10.2.3 Ambulante Pflegedienste

Entwicklung

Ende 2019 gibt In der Hansestadt Lübeck 40 ambulante Pflegedienste. Gegenüber Mitte der 2000er Jahre ist dies ein deutlicher Anstieg, als die Zahl der Pflegedienste noch bei 25 lag. Da die Leistungsfähigkeit der ambulanten Pflegedienste jedoch nicht von ihrer Anzahl, sondern von der Zahl der dort Beschäftigten abhängt, ist der Blick auf die Beschäftigtenzahlen erforderlich.

Angaben zur Zahl der in den Pflegediensten Beschäftigten ergeben sich aus der zweijährlich erscheinenden Pflegestatistik des Statistischen Landesamtes. Hier zeigt sich eine äußerst negative Entwicklung, was das Verhältnis von Beschäftigten zu Pflegebedürftigen angeht. Seit 2013 ist die Zahl der durch ambulante Pflegedienste betreuten Pflegebedürftigen von knapp 1.100 im Jahr 2011 auf fast 1.800 im Jahr 2017 angestiegen, die Zahl der Beschäftigten ist im gleichen Zeitraum zwar auch angestiegen (von 600 auf knapp 1.000), das Verhältnis von Pflegebedürftigen zu Beschäftigten hat sich dabei jedoch von 1,66 auf 1,80 verschlechtert. Auffällig ist hierbei die Entwicklung von 2015 auf 2017. Die Zahl der von ambulanten Pflegediensten betreuten Pflegebedürftigen hat sich um fast 400 Personen erhöht, die Zahl der Beschäftigten blieb dagegen fast unverändert.

Abb. 10.6: Pflegebedürftige in der ambulanten Pflege in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019



Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Pflegestatistik, Graphik: HL, Bereich Soziale Sicherung

Trägerschaft

Der Zuwachs in der Zahl der Pflegedienste ist auf die Zunahme bei den privatrechtlichen Pflegediensten zurückzuführen. Während die Zahl gemeinnütziger Pflegedienste im Wesentlichen unverändert blieb, hat sich die Zahl privatrechtlicher Pflegedienste nahezu verdoppelt. Im Mai 2019 wurden rd. dreiviertel aller Pflegedienste privatrechtlich betrieben.

Größe der Pflegedienste

Mit der Größe eines Pflegedienstes verbindet sich die Frage der wirtschaftlichen Existenz, da kleinere Pflegedienste mit geringer Personalzahl personelle Ausfälle aufgrund von Krankheit oder Kündigung nur schwer kompensieren können. Aufgrund der angespannten personellen Situation führen Personalausfälle heute immer öfters als Konsequenz zur Kündigung von Pflegeverträgen, da die Pflege durch den Pflegedienst nicht mehr gewährleistet werden kann. Aktuelle Zahlen zur Größe der ambulanten Pflegedienste liegen nicht vor.

Standorte

Nicht nur bei den stationären Einrichtungen, sondern auch bei den ambulanten Pflegediensten ist eine flächendeckende, wohnortnahe Versorgung anzustreben, zumal den Pflegediensten, nach deren eigenen Bekunden, zu lange Wegstrecken zu den Haushalten der Pflegebedürftigen nicht ausreichend vergütet werden und auch der zeitliche Aufwand unter den Gesichtspunkten einer effizienten Versorgung der Pflegebedürftigen zu berücksichtigen ist.

Tab. 10.4: Ambulante Pflegedienste nach Stadtteilen am 30.06.2022

Kennziffer	Stadtteil	Anzahl ambulanter Pflegedienste	Einw. ü.75 je amb. Pflegedienst (ohne Bev. in Pflegeheimen)
01	Innenstadt	3	283
02	St.Jürgen	8	636
03	Moisling	2	612
04	Buntekuh	1	1 318
05	St.Lorenz Süd	3	409
06	St.Lorenz Nord	8	545
07	St.Gertrud	6	884
08	Schlutup	1	650
09	Kücknitz	5	421
10	Travemünde	3	1 001
Hansestadt Lübeck		40	628

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Pflegestützpunkt

10.2.4 Teilstationäre Pflege

Tages- und Nachtpflege

Tages- und Nachtpflege sind Leistungen der Pflegeversicherung und bilden eine Ergänzung zur häuslichen Pflege. Durch sie soll die häusliche Pflegesituation und damit das ambulante Pflegekonzept stabilisiert und gestärkt werden. Während die Pflegekasse die Pflegekosten, die Aufwendungen der sozialen Betreuung und die Kosten der medizinischen Behandlungspflege übernimmt, sind die Kosten für die Verpflegung privat zu tragen. Die An- und Abfahrten werden zumeist durch die Einrichtung organisiert.

Viele Berufstätige könne ihre Angehörigen selbst nicht rund um die Uhr versorgen und benötigen daher geeignete Betreuungsangebote für den Tag. Wenn z.B. Hilfe beim Toilettengang benötigt wird, ist ein ambulanter Pflegedienst, der ein- oder zweimal am Tag vorbeischaut nicht mehr ausreichend. Hier bietet sich die Tagespflege an. Bei der Tagespflege halten sich die Pflegebedürftigen tagsüber in der Tagespflegeeinrichtung auf und sind abends bzw. nachts wieder in ihrer bekannten Umgebung. Die Tagespflege bietet den Nutzern und Nutzerinnen eine individuelle Tagestruktur mit pflegerischer Hilfe und einem Betreuungsangebot.

Die Pflegebedürftigen werden morgens zu Hause versorgt, gewaschen und angezogen – entweder vom ambulanten Pflegedienst oder den Angehörigen – und danach in die Einrichtung gebracht. Die Pflegebedürftigen erfahren tagsüber einen strukturierten Tagesablauf. Gegen 17:00 sind die Pflegebedürftigen zumeist wieder zu Haus und werden ggfs. vom ambulanten Pflegedienst bettfertig gemacht. Als teilstationäre Pflege ist die Tagespflege sozusagen das Bindeglied zwischen ambulanter und stationärer Pflege.

Der pflegebedürftige Gast einer Tagespflege sollte jedoch transportfähig sein, d.h. nicht bettlägerig sein und sollte in der Lage sein, mehrere Stunden sitzend zu verbringen. Der Besuch im Rollstuhl stellt daher kein Problem dar.

Die Nachtpflege enthält die gleichen Leistungen wie die Tagespflege mit dem einzigen Unterschied der Betreuungszeiten. Die Nachtpflege kommt insbesondere bei Intensivpflege-Patienten wie z.B. bei Alzheimer-Patienten in Frage oder auch im Rahmen der Palliativpflege. Die Nachtpflege wird in Lübeck zurzeit allerdings nicht angeboten.

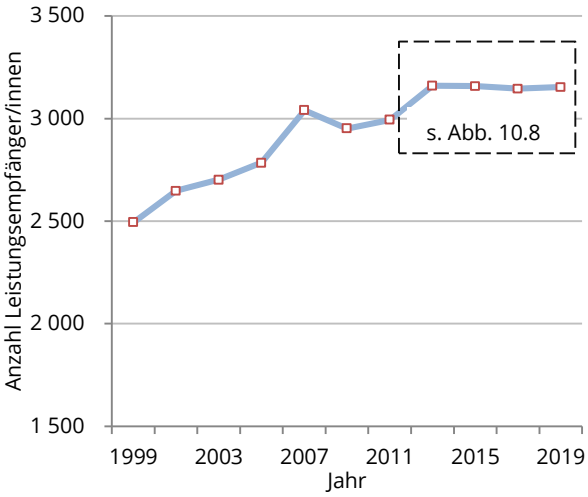
Einrichtungen mit Tagespflege

In der Hansestadt Lübeck gibt es sechs Einrichtungen der Tagespflege. Pro Einrichtung werden zwischen 12 und 18 Plätze vorgehalten. Die Auslastung lag im Durchschnitt des Jahres 2018 bei rd. 90 Prozent. Die Tagespflegeeinrichtungen werden privat bzw. von freigemeinnützigen Trägern betrieben.

10.2.5 Stationäre Pflegeeinrichtungen

Mit einer älter werdenden Bevölkerung ist auch die Zahl der Pflegebedürftigen in der Hansestadt Lübeck in den letzten Jahren deutlich angestiegen. So ist auch die Zahl der Pflegebedürftigen in stationären Heimen von rd. 2.500 im Jahre 1999 auf rd. 3.200 im Jahre 2013 angestiegen (Abb. 10.7). Seitdem stagnieren die Zahlen in der stationären Pflege, was zum Teil auf die vorrangige Inanspruchnahme der ambulanten Pflege zurückzuführen sein dürfte (s. Abb. 10.6).

Abb. 10.7: Pflegebedürftige in stationären Pflegeeinrichtungen in der Hansestadt Lübeck 1999 – 2019

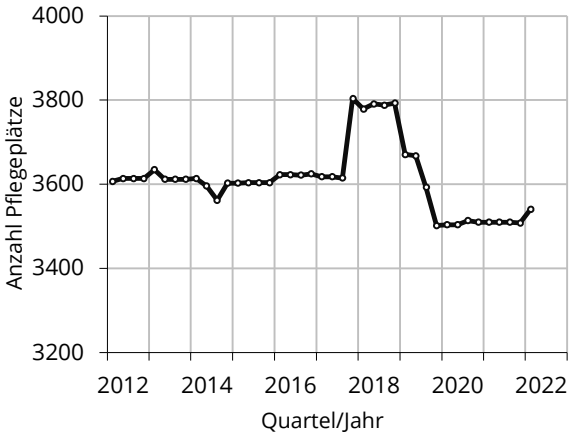


Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Pflegestatistik

Die Angaben basieren auf der amtlichen Pflegestatistik des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein. Diese erfasst die Bestände jedoch nur alle zwei Jahre und reicht aktuell bis ins Jahr 2019, da die Daten für 2021 voraussichtlich erst Ende des Jahres 2022 vorliegen werden.

Ergänzend hierzu scheint daher ein Blick auf die interne Pflegestatistik des Bereiches Soziales Sicherung sinnvoll, da diese quartalsweise erhoben wird und aktuell bis zum 1. Quartal 2022 vorliegt. Demnach ergibt sich ein wesentlich differenziertes Bild. Denn so ist der Anstieg und anschließende Rückgang bei den Pflegeplätzen im Jahr 2018 nicht erfasst worden. Ende 2017 kamen rund 300 Pflegeplätze durch ein neues Seniorenheim am Holstentor hinzu, während gleichzeitig ein kleineres Pflegeheim schloss. Im Laufe des Jahres 2019 kam es erneut zur Schließung von drei Heimen, darunter das städtische Heim Schönböckener Straße. Die Zahl der Pflegeplätze reduzierte sich dadurch auf noch rd. 3.500. Diese Zahl beinhaltet auch die Zahl der Tagespflegeplätze, die in der Abb. 10.7 nicht enthalten sind.

Abb. 10.8: Entwicklung der Pflegeplätze in den stationären Einrichtungen incl. Tagespflege 2012 – 2022



Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, interne Pflegestatistik

Zahl der Einrichtungen

Die Zahl der Pflegeeinrichtungen ist insbesondere zwischen 1997 und 2010 von 29 auf 47 deutlich angestiegen. Bis Ende 2018 hatte sich die Zahl der Pflegeeinrichtungen auf 53 erhöht, darunter befinden sich mittlerweile acht Einrichtungen der Tagespflege.

Tab. 10.5: Stationäre Pflegeeinrichtungen nach Trägerschaft 2018 und 2021

Trägerschaft	2018		2021	
	insg.	dar. Tagespflege	insg.	dar. Tagespflege
gemeinnützig	22	3	23	5
privat	21	3	20	3
öffentlich	9	-	8	-
insg.	52	6	51	8

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, interne Pflegestatistik

Die Zuwächse sind auf neue Einrichtungen der gemeinnützigen und privaten Träger zurückzuführen. Die Zahl der gemeinnützigen Einrichtungen stieg gegenüber 1997 von zehn auf 22, die der privaten Träger von elf auf 22.

Die Zahl städtischer Einrichtungen blieb nahezu unverändert. Zum Ende des Jahres 2018 wurde das Seniorenpflegeheim in der Schönböckener Straße geschlossen, womit die Zahl öffentlicher (städtischer) Heime auf acht gesunken ist.

Im Vergleich zu 2018 haben erneut drei Heime geschlossen und zwei Einrichtungen der Tagespflege sind hinzugekommen, weshalb die Gesamtsumme der Heime von 52 auf 51 gesunken ist (s. Tab. 10.5).

Größe der Einrichtungen

In der Hansestadt Lübeck gibt es sechs Einrichtungen mit mehr als 120 Pflegeplätzen. Die größte Einrichtung umfasst aktuell 178 Pflegeplätze. Elf Heime liegen in der Größenkategorie von 81-120 Pflegeplätzen, weitere 20 Pflegeheime haben zwischen 41 und 80 Pflegeplätze. Sechs Einrichtungen haben weniger als 40 Pflegeplätze. Gegenüber 2018 gab es Ende 2021 drei Einrichtungen weniger. Jeweils ein gemeinnütziges, ein privates und ein öffentliches Heim wurden geschlossen. Die Zahl der Pflegeplätze hat sich im gleichen Zeitraum von 3.690 auf 3.369 Plätze verringert.

Tab. 10.6: Stationäre Pflegeeinrichtungen nach der Größe 2018 und 2021

Anzahl Pflegeplätze pro Einr.	2018		2021	
	Einr.	Pflege-plätze	Einr.	Pflege-plätze
bis 40	6	160	6	157
41 - 80	23	1 460	20	1 243
81 -120	10	998	11	1 096
121 -	7	1 072	6	873
insg.	46	3 690	43	3 369

Anmerkung: 2018 zzgl. 103 Plätzen in der Tages- und Nachtpflege

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, interne Pflegestatistik

Wohnortnahe Pflegeplatzversorgung

Laut den Zielen des Landespflegegesetzes soll bei den Planungsrichtlinien auch der Aspekt der wohnortnahen Versorgung berücksichtigt werden. Als Grundlage der kleinräumigen Betrachtung wurden die zehn Stadtteile der Hansestadt Lübeck gewählt.

Die Darstellung in Tabelle 10.7 zeigt dabei deutliche Unterschiede, die von 3,8 Prozent in St. Jürgen bis zu 25 Prozent in Schlutup reichen.

Tab. 10.7: Vollstationäre Pflegeplatzversorgung der über 75-Jährigen nach Stadtteilen 2021

Stadtteil	Plätze	Einw. über 75 J.	Plätze pro 100 Einw. ü. 75 J.
01 - Innenstadt	177	1 082	16,4
02 - St. Jürgen	212	5 368	3,9
03 - Moisling	122	1 191	10,2
04 -Buntekuh	83	1 346	6,2
05 - St. Lorenz S.	245	1 458	16,8
06 - St. Lorenz N.	615	4 422	13,9
07 - St. Gertrud	1 061	5 915	17,9
08 - Schlutup	195	784	24,9
09 - Kücknitz	248	2 308	10,7
10 - Travemünde	411	3 723	11,0
insg.	3 369	27 597	12,2

Anmerkung: zzgl. 139 Plätzen in der Tages- und Nachtpflege

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung und Einwohnermelderegister

Kosten der stationären Pflege

Die Preise für die Unterbringung in einem Pflegeheim befinden sich Umbruch und steigen aktuell immer weiter. Aktuell liegt der durchschnittliche Eigenanteil mit Stand zum 30.06.2022 bei rd. 2.300 Euro. Vor drei Jahren mit Stand zum 30.06. 2019 waren es noch 1.744 Euro, also 558 Euro weniger.

Lagen die Preisspannen vor drei Jahren noch zwischen 1.255 und 2.259 Euro, so liegen diese nun zwischen 1.787 und 3.361 Euro.

Der zu leistende Eigenanteil setzt sich zusammen aus dem Eigenanteil der Pflegekosten (Tab. 10.8, Spalte3), den Unterkunft- und Verpflegungskosten (Spalte 4) und den Investitionskosten (Spalte 5). Die Eigenanteile sind unabhängig vom Pflegegrad, da die Pflegekasse die mit dem Pflegegrad steigenden Pflegekosten übernimmt. Die jeweiligen Zahlen zum Eigenanteil (Spalte 7) sind daher für alle Pflegegrade gleich.

Hinsichtlich dieser drei Komponenten des Eigenanteils ist festzustellen, dass insbesondere die Eigenanteile an den Pflegekosten (Spalte 3) deutlich teurer geworden. Dies allein machen schon 491 Euro in der genannten durchschnittlichen Preissteigerung von insg. 558 Euro aus. Unterbringungs- und Verpflegungskosten schlagen mit 105 Euro zu Buche, die Investitionskosten[5] sind im Durchschnitt lediglich um 15 Euro gestiegen.

Dies ist jedoch nur eine Momentaufnahme, denn aktuell verschicken die ersten Heime erneut Teuerungsbescheide. Die Heime nennen die Inflation und die Tarifpflicht ab dem 1. September als Ursache für die Preissteigerungen. Die Mehrkosten tragen die Bewohner:innen bisher allein. Die Bundesregierung hat Anfang des Jahres

[5] Zu den Investitionskosten zählen die Ausgaben eines Pflegeheimes für die Anschaffung von längerfristigen Gütern, z.B. für Herstellung, Anschaffung und Instandsetzung von Gebäuden und den damit verbundenen technischen Anlagen.

2022 eine Entlastung eingeführt, indem im ersten Heimjahr fünf Prozent des Eigenanteils erstattet wird, was nach drei Jahren auf 70 Prozent gesteigert wird, was die meisten Heimbewohner:innen jedoch nicht erleben.

Hinsichtlich einer finanziellen Absicherung im Pflegefall bieten sich Pflegezusatzversicherungen an. Hier gibt es grundsätzlich vier Möglichkeiten:

- das Pflegetagegeld,
- die Pflegekostenversicherung,
- die Pflegerentenversicherung und
- die private Pflegevorsorge.

Welche Variante sinnvoll ist, hängt stark von der individuellen Situation ab. Generell gilt, dass Beiträge mit zunehmendem Alter zum Teil beträchtlich steigen und dass man nicht mehr alle Versicherungen bekommt, denn die privaten Krankenversicherer stellen Fragen zur Gesundheit.

Tab. 10.8: Durchschnittliche Pflegeheimkosten und Preisspannen – Stand 30.06.2022

Heim	Pflegegrad	Pflegekosten insg.	davon Pflegekasse	davon Eigenanteil	Unterkunft/ Verpflegungskosten	Investitionskosten	**Kosten insg. (Sp.1+4+5)**	Eigenanteil (Sp. 3+4+5)
		1	2	3	4	5	6	7
günstigstes Heim	2	1 205	770	435	813	539	**2 557**	1 787
Durchschnitt	2	1 705	770	920	842	507	**3 054**	2 270
teuerstes Heim	2	2 121	770	1 282	990	514	**3 625**	2 786
günstigstes Heim	3	1 697	1 262	435	813	539	**3 049**	1 787
Durchschnitt	3	2 224	1 262	948	848	506	**3 578**	2 302
teuerstes Heim	3	2 935	1 262	1 673	1 075	613	**4 623**	3 361
günstigstes Heim	4	2 210	1 775	435	813	539	**3 562**	1 787
Durchschnitt	4	2 737	1 775	948	848	506	**4 091**	2 302
teuerstes Heim	4	3 448	1 775	1 673	1 075	613	**5 136**	3 361
günstigstes Heim	5	2 440	2 005	435	813	539	**3 792**	1 787
Durchschnitt	5	2 967	2 005	948	848	506	**4 321**	2 302
teuerstes Heim	5	3 678	2 005	1 673	1 075	613	**5 366**	3 361

Anmerkung: Pflegegrad 2 berechnet auf Grundlage von 40 Heimen, Pflegegrade 3-5 auf Grundlage von 42 Heimen
Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Pflegestützpunkt

Tab. 10.9: Durchschnittliche Pflegeheimkosten und Preisspannen – Stand 30.06.2019

Heim	Pflegegrad	Pflegekosten insg.	davon Pflegekasse	davon Eigenanteil	Unterkunft/ Verpflegungskosten	Investitionskosten	**Kosten insg. (Sp.1+4+5)**	Eigenanteil (Sp. 3+4+5)
		1	2	3	4	5	6	7
günstigstes Heim	2	1 045	770	275	680	300	**2 025**	1 255
Durchschnitt	2	1 277	770	507	746	491	**2 514**	1 744
teuerstes Heim	2	1 858	770	1 088	830	341	**3 029**	2 259
günstigstes Heim	3	1 537	1 262	275	680	300	**2 517**	1 255
Durchschnitt	3	1 769	1 262	507	746	491	**3 006**	1 744
teuerstes Heim	3	2 350	1 262	1 088	830	341	**3 521**	2 259
günstigstes Heim	4	2 050	1 775	275	680	300	**3 030**	1 255
Durchschnitt	4	2 282	1 775	507	746	491	**3 519**	1 744
teuerstes Heim	4	2 863	1 775	1 088	830	341	**4 034**	2 259
günstigstes Heim	5	2 280	2 005	275	680	300	**3 260**	1 255
Durchschnitt	5	2 512	2 005	507	746	491	**3 749**	1 744
teuerstes Heim	5	3 093	2 005	1 088	830	341	**4 264**	2 259

Anmerkung: auf Grundlage von 43 Heimen

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Pflegestützpunkt

10.2.6 Hilfe zur Pflege

Die gesundheitliche Situation birgt ein hohes Armutspotential, das spätestens beim Auftreten der Pflegebedürftigkeit zum Ausdruck kommt. Denn Pflegebedürftige benötigen in der Regel professionelle Hilfe und die ist verhältnismäßig teuer. Auch unter Einbeziehung der Leistungen der gesetzlichen Pflegeversicherung können die Kosten der Pflege von vielen Pflegebedürftigen nicht, nicht ausreichend oder nur für einen begrenzten Zeitraum aus eigenem Einkommen oder eventuell vorhandenem Vermögen getragen werden.

Tab. 10.10: Empfänger:innen von Hilfe in besonderen Lebenslagen in der Hansestadt Lübeck 2006 – 2017

Jahr, jeweils 31.12.	insg.	und zwar			
		Eingliederungshilfe	Hilfe zur Pflege	außerh. von Einrichtungen	in Einrichtungen
2006	4 376	2 521	1 468	2 278	2 420
2007	4 987	2 954	1 659	1 625	3 379
2008	4 894	2 984	1 637	1 483	3 416
2009	5 132	3 193	1 705	1 652	3 494
2010	5 427	3 222	2 008	1 969	3 470
2011	5 550	3 336	2 016	2 006	3 560
2012	5 497	3 268	2 055	1 974	3 572
2013 p)	5 716	3 318	2 003	2 219	3 479
2014	5 934	3 367	2 391	2 500	3 451
2015	5 947	3 438	2 326	2 530	3 425
2016	6 365	3 809	2 391	2 841	3 538
2017	5 625	3 514	1 217	2 745	2 914

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stat. Ber. K I 1 – j, Teil 2

Hilfe zur Pflege ist eine bedarfsorientierte Sozialleistung in Deutschland zur Unterstützung pflegebedürftiger Personen, die den notwendigen Pflegeaufwand nicht aus eigenen Mitteln sicherstellen können. Bundesweit beziehen rund ein Drittel der Heimbewohner:innen Sozialhilfe, weil Vermögen und Einkommen nicht reichen, um die Eigenanteile zu bezahlen.

In Lübeck ist die Zahl der Hilfeempfänger:innen zur Pflege insg. (ambulant, stationär und Pflegegeld) seit 2006 von rd. 1.500 auf rd. 2.400 Hilfen zum Jahresende 2016 deutlich angestiegen.

Pflegereform im Juni 2021 (SGB XI)

Im Juni 2021 hat der Bundestag eine neue Pflegereform beschlossen.

Um die finanzielle Belastung der pflegebedürftigen Menschen abzumildern, wird für die Pflegegrade 2 bis 5 seit 1.1.2022 ein Leistungszuschlag zu den Pflege- und Ausbildungskosten gewährt und der Eigenanteil an den Pflege- und Ausbildungskosten schrittweise verringert. Die Kosten für Unterkunft, Verpflegung und Investitionen werden nach wie vor nicht bezuschusst.

Die Höhe der Zuschüsse richtet sich nach dem Zeitraum, in dem Leistungen der vollstationären Pflege bezogen werden.

Für Heimbewohner:innen mit Pflegegrad 2-5 beträgt der Leistungszuschlag

- 5% des Eigenanteils an den Pflegekosten innerhalb des ersten Jahres
- 25% des Eigenanteils an den Pflegekosten wenn sie mehr als 12 Monate,
- 45% des Eigenanteils an den Pflegekosten wenn sie mehr als 24 Monate und
- 70% des Eigenanteils an den Pflegekosten wenn sie mehr als 36 Monate in einem Pflegeheim leben.

Angefangene Monate in Pflegeeinrichtungen werden als voll angerechnet. Der Leistungszuschlag muss nicht beantragt werden. Die zuständige Pflegekasse teilt den Pflegeeinrichtungen für jede(n) Bewohner:in mit den Pflegegraden 2 bis 5 die bisherige Dauer des Bezugs vollstationärer Leistungen mit.

Pflegebedürftige Personen mit Pflegegrad 1 haben keinen Anspruch auf den neuen Zuschuss.

Es bleibt abzuwarten, inwieweit der Leistungszuschlag zu einer tatsächlichen Entlastung führt. Schließlich ist im Jahr 2022 mit steigenden Personalkosten für Pflegekräfte durch die Tarifbindung von Pflegeeinrichtungen zu rechnen. Es ist damit zu rechnen, dass die Entlastungen so gering ausfallen, dass bereits in zwei Jahren wieder das heutige Durchschnittsniveau der Eigenanteile von mehr als 2.100 Euro erreicht sein wird.

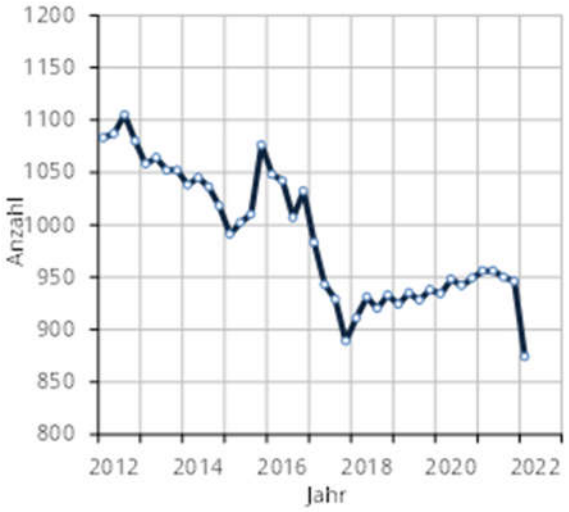
Aktuell ist ein Anstieg der Einzelfälle, die einen ergänzenden Sozialhilfeanspruch haben bereits erkennbar.

Einführung der Pflegegerade in 2017 führt zu sinkenden Fallzahlen

Im Jahr 2017 kam es jedoch zu einem deutlichen Rückgang in der Zahl der Hilfeempfänger:innen. Mit dem Inkrafttreten des Pflegestärkungsgesetzes mit Wirkung zum 1.1.2017 wurden Personen mit der bisherigen Pflegestufe 0 und 1 in den neuen Pflegegrad 2 übernommen. Hatte die Pflegekasse in der Pflegestufe 0 zu den Pflegekosten bisher nichts dazu bezahlt, wurden diese nun von der Pflegekasse übernommen, wodurch viele bisherige Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB XII aus dem Sozialhilfebezug fielen und zu Selbstzahlern wurden.

So wurden in Schleswig-Holstein zum Jahresende 2016 noch 13.061 Hilfeempfänger:innen gezählt. Ende 2017 waren es nur noch 8.688, entsprechend einer Abnahme von rd. einem Drittel. In der Hansestadt Lübeck hatte sich die Zahl von 2.391 auf 1.217 sogar nahezu halbiert.

Abb. 10.9: Hilfeempfänger:innen in stationären Pflegeeinrichtungen 2010 – 2021



Quelle: Hansestadt Lübeck, FB 2, Bereich Soziale Sicherung

Hilfe zur Pflege in stationären Einrichtungen

Bezieht man sich ausschließlich auf die Zahl der Hilfeempfänger:innen zur Pflege in stationären Einrichtungen, so zeigt sich auch hier aufgrund der genannten Ursachen für das Jahr 2017 ein deutlicher Rückgang bis auf knapp unter 900 Hilfeempfänger:innen (siehe Abb. 10.9).

Der seit 2010 kontinuierlich zu beobachtende Rückgang der Fallzahlen ist dagegen im Ausbau der ambulanten Hilfen begründet. Zusätzlich sind die Platzzahlen der Pflegeheime aktuell rückläufig. Mangels Pflegefachkräften können die Einrichtungen ihre (Betten-) Kapazitäten oftmals nicht voll ausschöpfen und erreichen daher keine volle Auslastung. Teilweise stehen Pflegeplätze auch im Zuge von Umbaumaßnahmen temporär nicht zur Verfügung.

Häusliche Pflege

Im Bereich der häuslichen Pflege bekommen ca. 650 Personen Hilfe zur Pflege nach SGB XII (Stand Ende 2019). Eine rückblickende Zeitreihendarstellung ist aufgrund methodischer, begrifflicher und statistischer Änderungen aktuell nicht leistbar.

10.2.7 Beschäftigte in der Pflege

Demographischer Wandel

Die Pflege und Betreuung hilfebedürftiger Personen wird im Zuge der demographischen Alterung eine wachsende Bedeutung in der gesundheitlichen Versorgung einnehmen. Mit der steigenden Zahl älterer Menschen werden auch alters- und krankheitsbedingte Einschränkungen zunehmen, womit die betroffenen Personen auf Hilfe und Pflege angewiesen sein werden.

Gleichzeitig sinkt jedoch auch das Arbeitskräftepotential im erwerbsfähigen Alter. Die Prognosen gehen daher von einer wachsenden Versorgungslücke zwischen Pflegebedürftigen und Pflegenden aus (s. Kap. 2.4).

Tab. 10.11: Personal in der Pflege in der Hansestadt Lübeck 2003 – 2019

Jahr ------- jeweils 31.12.	insg.	davon in ...	
		ambulanten Pflegediensten	stationären Heimen
2003	2576	490	2086
2005	2854	526	2328
2007	3029	540	2489
2009	3170	595	2575
2011	3225	593	2632
2013	3398	721	2677
2015	3656	928	2728
2017	3564	968	2596
2019	3711	1033	2678

Quelle: Statistik-Nord, Pflegestatistik

Hoher Frauenanteil und viel Teilzeitarbeit

In der Alten- und Krankenpflege sind Teilzeitbeschäftigungen als auch geringfügige Beschäftigungen weit verbreitet. Bundesweit liegt der Anteil der Teilzeitbeschäftigten bei 28 Prozent, in der Altenpflege ist der Anteil mit 56 Prozent etwas höher als bei der Krankenpflege mit 43 Prozent [Bundesagentur für Arbeit, 2018, S.7].

Die Pflege ist eine Frauendomäne, denn in der Altenpflege sind 84 Prozent Frauen und in der Krankenpflege sind es immerhin noch 81 Prozent.

Vermehrt ausländische Fachkräfte

Zur Reduzierung des Fachkräftemangels in der Pflege wird zunehmend auf ausländische Fachkräfte gesetzt, auch wenn die Berufsanerkennung und die Sprachbarrieren zum Teil große Hürden darstellen.

Entsprechend der Zunahme der Zahl der Pflegebedürftigen in der ambulanten Pflege hat sich auch die Zahl der in der ambulanten Pflege Beschäftigten erhöht (Tab. 10.11), wobei sich die Zahl der Beschäftigten von 490 im Jahre 2003 auf 968 im Jahre 2017 nahezu verdoppelt hat. In den stationären Pflegeeinrichtungen ist die Zahl der Beschäftigten von 2.086 im Jahr 2003 auf 2.728 im Jahr 2015 angestiegen. Für 2017 waren die Zahlen erstmalig rückläufig und gingen auf 2.596 Beschäftigte zurück, dies bei in etwa gleichbleibenden Zahlen der Pflegebedürftigen in der stationären Pflege.

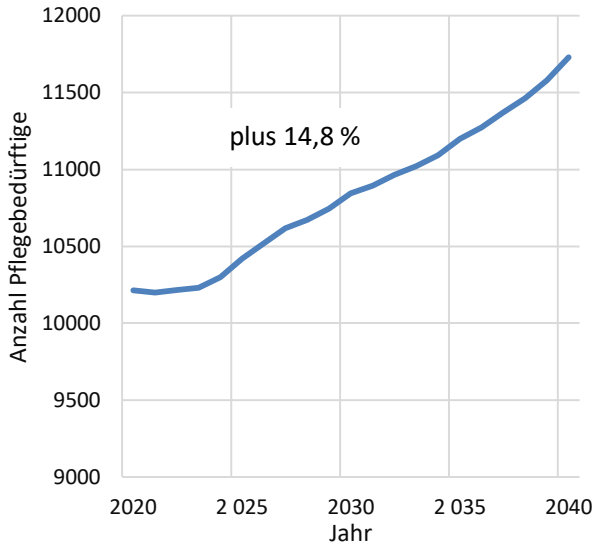
Zukünftige Entwicklung des Pflegebedarfs

Allein ein kurzer Blick auf die Entwicklung der Altersstruktur lässt erahnen, dass die Pflegefallzahlen in Zukunft ansteigen werden. Exakt lassen sich die Pflegefallzahlen jedoch nicht prognostizieren, denn die Entwicklung der Pflegeprävalenz hängt nicht nur von der Bevölkerungsalterung ab, deren Prognose ebenso gewissen Unwägbarkeiten unterliegt, sondern auch gesetzliche Änderungen oder z.B. das zukünftige Gesundheitsverhalten beeinflussen die zukünftigen Bedarfe in der Pflege.

Um die künftigen Pflegezahlen zu berechnen, werden die zu erwartenden altersspezifischen Pflegeprävalenzen auf die prognostizierten Altersgruppen einer zukünftigen Bevölkerung bezogen.

Eine Prognose des zukünftigen Pflegebedarfs aus dem Jahre 2020 (siehe Pflegebedarfsplan der Hansestadt Lübeck) basierte noch auf der Pflegestatistik des Jahres 2017 und prognostizierte auf Grundlage der künftigen demographischen Entwicklung bis 2030 weitere Bedarfe in Höhe von 8,6 Prozent, die durch steigende Pflegebedarfe in der stationären Pflege und in der ambulanten Pflege begründet wurden. Inzwischen liegt die Pflegestatistik 2019 vor und es zeigt sich, dass die Prognose von 2020 aufgrund von Änderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst werden muss und der Überarbeitung bedarf. Die steigenden Bedarfe aufgrund der demographischen Entwicklung bleiben davon jedoch unberührt.

Abb. 10.10: Prognose der Zahl der Pflegebedürftigen bis 2040



Quelle: Hansestadt Lübeck, Berechnungen des Bereiches Soziale Sicherung auf Grundlage der Bevölkerungsprognose der kommunalen Statistikstelle

10.2.8 Kultursensible Pflege

INFOBOX!

Kultursensible Pflege

In der Pflegeversicherung sollen geschlechtsspezifische Unterschiede bezüglich der Pflegebedürftigkeit von Männern und Frauen und ihrer Bedarfe an Leistungen berücksichtigt und den Bedürfnissen nach einer kultursensiblen Pflege nach Möglichkeit Rechnung getragen werden.

SGB XI Soziale Pflegeversicherung, Abs. 5

In den Krankenhäusern und in der ambulanten Pflege nimmt der Anteil an Patient:innen aus anderen Kulturkreisen zu. Ein Grund dafür ist die erste Generation der damals so genannten Gastarbeiter, die in den 1950er bis 1970er Jahren nach Deutschland kamen. Diese Generation ist jetzt in einem Alter, in dem die Pflegebedürftigkeit eine zunehmende Rolle spielt.

In der kultursensiblen Pflege geht es darum, kulturelle und migrationsbedingte Traditionen in der Pflege bewusst und konsequent zu beachten. Pflegedienste oder Pflegeeinrichtungen könne sich auf die kultursensible Pflege ausrichten, in dem sie als einen ersten Schritt muttersprachliche Mitarbeiter:innen beschäftigen. Zudem werden Mitarbeiter:innen für die kultursensible Pflege geschult und sensibilisiert.

Tab. 10.12: Einw. nach Altersgruppen, Staatsangehörigkeit und Migrationshintergrund am 30.09.2022

Altersgruppe	Einw. insg.	nicht deutsch		mit Migrationshintergrund	
		Anzahl	in %	Anzahl	in %
0 - 59	155 330	25 411	16,4	49 531	31,9
60 - 69	27 587	1 921	7,0	5 042	18,3
70 - 79	20 641	1 357	6,6	4 037	19,6
80 u.ä.	18 221	636	3,5	5 203	28,6
Gesamt	221 779	29 325	13,2	63 813	28,8

Quelle: Hansestadt Lübeck, Kommunale Statistikstelle

Aus der Tabelle 10.12 ist ersichtlich, dass die Bevölkerungsanteile mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit in der Altersgruppe der über 80-Jährigen derzeit lediglich bei 3,5 Prozent liegen. Hinsichtlich des Migrationshintergrundes liegt der Anteil mit 28,6 Prozent zwar deutlich höher, hierbei handelt es sich jedoch weitgehend um deutsche Staatsangehörige mit einem polnischen Migrationshintergrund. Die vorliegenden Zahlen lassen zwar aktuell schon einen gewissen Bedarf erkennen, dieser wird sich jedoch erst in den nächsten fünf bis zehn Jahren manifestieren.

10.3 Unterstützende Angebote im Alter

10.3.1 Wohnen im Alter

Gesundheit im Alter

Bis zum Jahr 2050 werden ca. 23 Millionen Menschen im Alter von über 65 Jahren in Deutschland wohnen. In einer älter werdenden Bevölkerung spielen Gesundheitsförderung und Prävention eine wichtige Rolle, da Gesundheit auch im höheren Alter die Voraussetzung für Selbständigkeit und aktive Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ist. Angesichts einer steigenden Lebenserwartung ist es das Ziel, die gewonnenen Lebensjahre bei möglichst guter Gesundheit und Lebensqualität zu erleben. Hierbei ist es wichtig, dass Menschen ihr Leben so lange wie möglich aktiv gestalten können, so dass sie ihre Möglichkeiten und Ressourcen ausschöpfen können.

Aktuelle Wohnsituation älterer Menschen

Ältere Menschen möchten möglichst lange und selbstbestimmt in der eigenen Wohnung im vertrauten Wohnumfeld wohnen bleiben. In der Realität ist es heute so, dass ca. 91 Prozent aller Menschen über 65 Jahre in ihrer bisherigen Wohnung wohnen und nur ca. neun Prozent in sogenannten anderen Wohnformen leben. Zu diesen Wohnformen gehören z.B. das betreute Wohnen oder das Wohnen mit Service, Wohnprojekte und Wohngemeinschaften und das Wohnen in einer stationären Einrichtung. Selbst bei Pflegebedürftigkeit bleiben ca. 2/3 der Menschen über 65 Jahre in der bisherigen Wohnung. Nur ein Drittel geht bei Pflegebedürftigkeit in eine stationäre Einrichtung.

Wohngemeinschaften

Während die jetzige Generation der älteren Menschen (ab ca. 75 Jahre) noch verstärkt nach Möglichkeiten des betreuten Wohnens oder des Wohnens mit Service fragt, fragen jüngere Ältere (ab ca. 60 Jahren) vermehrt nach Wohngemeinschaften / Wohnprojekten. Deutlich wird bei den Nachfragen, dass es hierbei nicht um die Absicherung von pflegerischen Leistungen, sondern vielmehr um Gemeinschaft und insbesondere um Vermeidung von Einsamkeit geht. Auch die Bezahlbarkeit der Wohnung und des aktiven Lebens spielen eine große Rolle. Wohnen in einer Wohngemeinschaft oder in einem Projekt wird in aller Regel als günstiger angesehen als eine eigene Wohnung zu mieten.

Der Seniorenbeirat der Hansestadt Lübeck hat sich dieses Themas im Jahr 2018 schwerpunktmäßig angenommen und bereits Gespräche mit Wohnungsunternehmen aufgenommen. Es wird derzeitig diskutiert und geprüft ob und inwieweit im vorhandenen Wohnungsbau Wohngemeinschaften realisiert werden können oder ob auch im Rahmen von Modellprojekten – ggf. auch mit Fördermitteln – Wohnungsbau für Wohngemeinschaften bzw. Wohnprojekte realisiert werden kann.

Barrierefreies Wohnen

Eine konkrete Datenerhebung über barrierefreien, mindestens aber barrierereduzierten Wohnungsbestand in der Hansestadt Lübeck gibt es derzeit nicht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Jahr 2011 eine Datenerhebung zur Ermittlung des vorhandenen barrierefreien bzw. barrierereduzierten Wohnungsbestand in der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt und in der Schriftenreihe Forschungen im Heft 147, Berlin 2011 mit dem Titel „Wohnen im Alter – Marktprozesse und wohnungspolitischer Handlungsbedarf“ veröffentlicht. Zu diesem Zeitpunkt waren lediglich sieben Prozent des vorhandenen Wohnungsbestandes als barrierefrei bzw. -reduziert einzustufen.

Es wird davon ausgegangen, dass dieser Prozentsatz ungefähr auch für den Lübecker Wohnungsbestand Gültigkeit hat. Selbst wenn bei aktuellen Neubauvorhaben eine Barrierereduzierung anteilig geplant und umgesetzt wird, ist noch ein erheblicher Nachholbedarf, insbesondere vor dem Hintergrund des wachsenden Anteils der älter werdenden Menschen mit gleichzeitig steigender Lebenserwartung erkennbar.

10.3.2 Wohnen mit Service

Wohnen mit Service/Betreutes Wohnen

Viele ältere Menschen können und wollen noch weiterhin in ihrer eigenen Wohnung leben und brauchen nur hin und wieder ein wenig Unterstützung. Für diese Menschen ist das „Betreute Wohnen“ ideal. Es können Einschränkungen in der allgemeinen Mobilität und der persönlichen Lebensführung bestehen, ohne dass jedoch bereits eine Pflegebedürftigkeit gegeben ist.

Tab. 10.13: Wohnen mit Service/Betreutes Wohnen nach Stadtteilen am 30.06.2022

Stadtteil	Wohnungen insg.	davon ... Anbindung an eine Pflegeeinrichtung	
		mit	ohne
01 - Innenstadt	-	-	-
02 - St. Jürgen	304	246	58
03 - Moisling	108	-	108
04 - Buntekuh	-	-	-
05 - St. Lorenz S.	103	10	93
06 - St. Lorenz N.	258	165	93
07 - St. Gertrud	208	193	15
08 - Schlutup	-	-	-
09 - Kücknitz	248	248	-
10 - Travemünde	598	439	159
Lübeck insg.	1 827	1 301	526

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Pflegestützpunkt

Tab. 10.14: Wohnen mit Service/Betreutes Wohnen nach Anbietern am 30.06.2022

Anbieter	Wohnungen insg.	davon … Anbindung an eine Pflegeeinrichtung	
		mit	ohne
AWO Servicehaus Lüebck im Hochschulstadtteil	186	186	-
Grundtsücksgesellschaft Lübeck	81	81	-
Hanse-Residenz Lübeck GmbH	132	132	-
HL SeniorInneneinrichtungen	326	326	-
Rosenhof Travemünde	410	410	-
Seniorenhaus Hinrichs	127	127	-
Seniorenw ohnanlage am Vogelsang GmbH	15	-	15
Seniorenzentrum Travemünde	14	14	-
Vorw erker Diakonie	377	25	352
Johanniter	159	-	159
Gesamtergebnis	1 827	1 301	526

Quelle: Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung, Pflegestützpunkt

Die Anbieter

Je nach Anbieter werden diverse Grundleistungen angeboten, die durch Wahlleistungen ergänzt werden können. Zum Teil sind in den Grundleistungen z.B. ein tägliches Mittagsessen oder eine wöchentliche Wohnungsreinigung enthalten, zum Teil können derartige Angebote über die Wahlleistungen hinzugebucht werden.

10.3.3 Hilfen im Alltag

Häusliche Unfälle - Hausnotruf

Im höheren Alter steigt das Risiko eines häuslichen Unfalls, denn ältere Menschen stürzen häufig durch Schwindel, Gangunsicherheit oder die Nebenwirkungen von Medikamenten. Hinzu kommen Gleichgewichtsprobleme oder eine verminderte Reaktionsfähigkeit. Besonders häufig stürzen Patienten mit Risikoerkrankungen wie Demenz, Hypertonie, Morbus Parkinson oder Arthritis und immobile Menschen. Schon ein normalerweise harmloser Sturz, wie etwa über eine Treppenstufe oder einen Teppichvorleger kann zum Bruch des Knochens führen. Besonders Oberschenkelhalsfrakturen oder Handgelenkbrüche sind keine Seltenheit. Statistisch valide Angaben zur Häufigkeit von häuslichen Stürzen liegen nicht vor, da ein Teil der Stürze auch glimpflich verläuft und somit nicht gemeldet oder irgendwie anders aktenkundig wird.

Laut der Mortalitätsstatistik der Hansestadt Lübeck verstarben im Jahre 2015 jedoch etwa 70 Personen aufgrund von Stürzen, wovon die meisten im Allgemeinen im häuslichen Umfeld erfolgen. Problematisch ist diesbezüglich auch die hohe Zahl der Singlehaushalte. Da ältere Menschen oftmals allein leben, werden sie bei Unfällen vielfach zu spät gefunden. Doch deshalb sollte das selbständige Leben im eigenen Haushalt nicht gleich unmöglich werden. Ein Hausnotrufsystem bietet Seniorinnen und Senioren schnelle Hilfe in Notfällen bei häuslichen Stürzen, wenn sie aus eigener Kraft nicht mehr aufstehen können.

Hausnotruf

Die Hausnotruf-Anlage wird an eine Telefondose und eine Steckdose angeschlossen. Der Sender kann als Medaillon oder am Handgelenk getragen werden. Das Gerät funktioniert als Freisprechanlage. Bei einem Notruf tauchen die Teilnehmerdaten beim Dienstleister im Display auf, so dass sofort eine eindeutige Identifizierung der anrufenden Person gewährleistet ist, auch wenn diese nichts sagen sollte. Bei einer Alarmierung werden die vom Kunden benannten Kontaktpersonen benachrichtigt bzw. sofern erforderlich der Pflegedienst, der Hausarzt/die Hausärztin oder der Rettungsdienst.

Können telefonisch keine Kontaktpersonen erreicht werden, wird der Einsatzdienst vom Hausnotruf geschickt. Da Schlüssel hinterlegt sind, müssen ggfs. keine Türen aufgebrochen werden. Der Hausnotruf ist durchgehend rund um die Uhr gewährleistet. Auf Wunsch kann auch eine Tagesmeldung vereinbart werden. Bleibt das Signal länger als vereinbart aus, nimmt die Hausnotrufzentrale automatisch Kontakt auf. Dadurch wird vermieden, dass Menschen über einen längeren Zeitraum auf Hilfe warten müssen.

In der Hansestadt Lübeck gab es Ende 2019 acht Anbieter. Der Hausnotruf wird von gemeinnützigen und privaten Unternehmen angeboten. Hierbei muss der Dienstleister nicht unbedingt vor Ort ansässig sein, da der Anbieter im Bedarfsfall die Angehörigen, die Nachbarn, den zuständigen Pflegedienst oder bei akuter Gefahr zeitgleich den örtlichen Rettungsdienst informiert.

Listen zu den Anbietern werden vom kommunalen Pflegestützpunkt erstellt und im Internet aktuell zur Verfügung gestellt.

Haushaltshilfen

Haushaltshilfen ermöglichen es älteren Menschen bis ins hohe Alter selbstbestimmt zu leben. Laut einer Forsa-Studie aus dem Jahre 2019, die im Auftrag der Mini-Job-Zentrale erstellt wurde, ist bereits jeder Fünfte über 65 Jahre alt und davon lassen sich rd. 40 Prozent regelmäßig im Haushalt helfen. Bei mehr als die Hälfte von Ihnen (53 Prozent) übernimmt das eine bezahlte Haushaltshilfe. 51 Prozent lassen sich von Familienangehörigen, Freunden oder Bekannten helfen, wobei die Hilfe von Familienangehörigen jedoch immer häufiger an Haushaltshilfen delegiert wird, da die erwachsenen Kinder entweder beruflich zu sehr eingespannt sind oder zu weit entfernt leben. Die typischen Arbeiten, die von Haushaltshilfen übernommen werden, sind das Reinigen der Wohnung und das Waschen und Bügeln der Wäsche.

In der Hansestadt Lübeck erhielten im Rahmen von SGB XII Ende 2019 rd. 500 Personen finanzielle Zuschüsse zur Haushaltshilfe. Die Gesamtzahl der in Lübeck privat finanzierten und beschäftigten Haushaltshilfen ist deutlich höher.

Alltagshilfen

In Ergänzung dazu stehen die Alltagshilfen. Diese Dienstleistungen werden in der Regel etwas teurer vergütet und umfassen die Erledigung von Einkäufen, die Hilfe bei Behördengängen, Gespräche mit den Angehörigen oder die gemeinsame Freizeitgestaltung. Hierzu zählen etwa die Organisation von Familienfeiern, das Vorlesen aus Zeitungen oder Büchern bzw. Brettspiele oder Kartenspiele. Natürlich werden auch - wenn gewünscht - Haushaltshilfen vermittelt.

Anfang 2019 gab es in der Hansestadt Lübeck 23 Anbieter für Haushalts- bzw. Alltagshilfen. Zumeist werden Haushalts- und Alltagshilfen zusammen angeboten, manche Anbieter haben ihren Schwerpunkt jedoch allein in den Alltagshilfen.

Mahlzeitendienste

Wenn schon das Einkaufen im Alter eine Herausforderung ist, so gilt dies noch mehr für das tägliche Zubereiten einer gesunden Mahlzeit. Eine gute Lösung ist hier das Essen auf Rädern, d.h. die Belieferung durch einen Mahlzeitendienst. In der Hansestadt Lübeck gibt es sechs Mahlzeitendienste (Stand Januar 2019), wobei fünf davon warmes Essen liefern, bei einem muss das Essen erhitzt werden. Zwei Mahlzeitendienste liefern von Montag bis Freitag, die übrigen das ganze Jahr über.

Auch die Listen der Anbieter von Alltags- und Haushaltshilfen sowie von Mahlzeitendiensten werden seitens des kommunalen Pflegestützpunktes im Internet bereitgestellt und aktuell gehalten.

10.3.4 Beratungsstellen

INFOBOX !

Pflegestützpunkt

Auszug aus der Präambel des Landesrahmenvertrages:

„Zur wohnortnahen Beratung, Versorgung und Betreuung der Versicherten errichten die Landesverbände der Pflege- und Krankenkassen und die Kreise und kreisfreien Städte in gemeinsamer Trägerschaft Pflegestützpunkte im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften des § 92 c SGB XI in Schleswig-Holstein. Die Vorhaltung dieses Beratungsangebotes im direkten Alltagsgeschehen konfrontiert Menschen früher als gewöhnlich mit dem Themenfeld und schafft somit einen niedrigschwelligen Zugang auch mit einer präventiven Wirkung zur Pflegebedürftigkeit. Durch die Einbindung der Pflegestützpunkte in die Kreise und kreisfreien Städte können Angebote vor Ort auf die Bedarfe der Menschen ausgerichtet werden. Unterstützung, Betreuung und Pflege werden verstärkt wohnortnah angeboten und können einen Umzug in die stationäre Versorgung verhindern bzw. weitgehend verzögern. Damit wird der Grundsatz der ambulanten Versorgung vor der stationären Unterbringung unterstützt.“

Die Beratungsleistungen

Pflegestützpunkte gibt es inzwischen in fast allen Kreisen und kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beraten individuell, neutral und kostenfrei. Eine Beratung kann im Pflegestützpunkt selber, am Telefon oder aber auch während eines Hausbesuches stattfinden.

Für Pflegebedürftige und ihre Zugehörigen sowie von Pflegebedürftigkeit bedrohte Menschen sind die Pflegestützpunkte zentrale Anlaufstellen, in denen sie kompetente Auskünfte und Beratung zu allen pflegerelevanten Themen erhalten.

Wenn ein Mensch und seine Zugehörigen in einer Pflegesituation Hilfe benötigen, stellen sich viele Fragen: Wer unterstützt mich im Alltag? Wie kann ich mein bisheriges Leben in vertrauter Atmosphäre weiterleben? Wo bekomme ich Hilfsmittel? Wie kann ich mein Wohnumfeld an die veränderten Bedürfnisse anpassen? Welche Anträge muss ich stellen? Auf diese und andere Fragen erhalten Ratsuchende im Pflegestützpunkt eine Antwort.

Die Pflegestützpunkte werden von den Pflege- und Krankenkassen, dem zuständigen Kreis oder der zuständigen kreisfreien Stadt und dem Land Schleswig-Holstein finanziert. Die Grundlage hierfür ist der „Landesrahmenvertrag Pflegestützpunkte Schleswig-Holstein“.

Der Lübecker Pflegestützpunkt

Im Pflegestützpunkt in der Hansestadt Lübeck arbeiten zwei sozialpädagogische Fachkräfte sowie eine Verwaltungsangestellte. Die Beratungsstelle ist dem Bereich Soziale Sicherung zugeordnet und befindet sich im Verwaltungszentrum Mühlentor. Es besteht eine gute Busanbindung und die Räumlichkeiten sind auch mit einem Rollstuhl gut zu erreichen (Behindertenparkplatz vor der Tür, Rampe vor dem Eingang, elektrische Türöffnung, Behindertentoilette).

An vier Tagen in der Woche können die Ratsuchenden die Mitarbeiterinnen des Pflegestützpunktes auch ohne vorherige Terminabsprache aufsuchen. Ansonsten werden telefonisch oder schriftlich Beratungstermine im Pflegestützpunkt oder im Wohnumfeld der Betroffenen vereinbart.

Jeweils einmal im Monat werden Außensprechstunden in Travemünde im Gesellschaftshaus des gemeinnützigen Vereins zu Travemünde und am Kolberger Platz in der Wohnberatungsstelle angeboten. Ebenfalls einmal im Monat findet in Kooperation mit dem Mehrgenerationenhaus Eichholz ein Frühstück für pflegende Angehörige statt.

Ein weiterer Tätigkeitsschwerpunkt ist die Öffentlichkeitsarbeit. Es werden regelmäßig unterschiedliche Fachvorträge zum Themenspektrum Pflege angeboten. Zudem werden gemeinsam mit der Alzheimer Gesellschaft Lübeck und Umgebung seit dem Jahr 2004 jährlich die Lübecker Alzheimertage organisiert.

Im Jahr 2018 fanden insgesamt ca. 2.800 Beratungs- und Informationsgespräche mit Pflegebedürftigen, ihren Zugehörigen und sonstigen Interessierten statt. Der überwiegende Teil der Beratungen wurde telefonisch durchgeführt (ca. 2.000 Gespräche), ca. 600 Ratsuchende kamen in die Sprechstunde und ca. 200 Beratungen fanden während eines Hausbesuches statt.

Beratungsstelle für Erwachsene und Senior:innen

Die Beratungsstelle ist ein sozialpädagogisches Team innerhalb des Bereiches Soziale Sicherung der Hansestadt Lübeck. Die Beratungsstelle ist eine erste Anlaufstelle für Erwachsene ohne minderjährige Kinder, die Beratung und Unterstützung in verschiedenen Lebensbereichen benötigen. Gleichermaßen steht die Beratungsstelle für Angehörige, Nachbarn und Institutionen im nahen Umfeld zur Verfügung.

Das kostenlose Angebot erfolgt in Form von telefonischen oder persönlichen Beratungsgesprächen. Diese finden entweder in der Beratungsstelle oder bei Bedarf auch in der häuslichen Umgebung statt.

Beratungsspektrum richtet sich an Erwachsene jeden Alters. Dies können sowohl junge Erwachsene sein, die gerade lernen, ein selbständiges Leben zu führen, als auch ein hochbetagter oder kranker Mensch, der möglichst lange in seiner eigenen Häuslichkeit leben möchte. Im Rahmen der Selbsthilfe werden individuelle Lösungen erarbeitet. Bei Bedarf bietet die Beratungsstelle Unterstützung in der Organisation geeigneter Hilfen.

Die Beratungsstelle hilft bei

- Überwindung von Vereinsamung,
- Bewältigung des Alltags bzw. persönlicher und finanzieller Notlagen,
- Entwicklung von Perspektiven für die weitere Lebensplanung und
- nach Möglichkeit bei der Vermeidung gesetzlicher Betreuungen oder Pflegeheimaufenthalten.

Hinsichtlich der ambulanten und stationären Hilfen werden diverse Hilfsangebote vermittelt wie Haushaltshilfen, Essen auf Rädern, Pflegedienste, Hausnotrufsysteme, Besuchsdienste. Auch bei der Suche nach geeigneten Pflegeeinrichtungen bietet die Beratungsstelle Hilfe an.

Ebenfalls geklärt, werden ggf. Fragen der finanziellen Absicherung. Die Beratungsstelle dient daneben als Wegweiser zu weiteren Diensten bzw. Einrichtungen wie

- Pflegestützpunkt,
- Schuldnerberatung,
- Betreuungsbehörde,
- Unterkunftssicherung,
- Grundsicherung bzw.
- Sozialhilfe.

Der Bereich Soziale Sicherung der Hansestadt Lübeck bietet mit der Beratungsstelle für Erwachsene und Senioren sowie dem Pflegestützpunkt somit zwei Anlaufstellen, in denen zu Fragen und Möglichkeiten von Wohnformen und Wohnmöglichkeiten und der Finanzierbarkeit unabhängig und neutral beraten wird.

Wohnberechtigungsschein

Ebenfalls im Bereich Soziale Sicherung, ist eine Anlaufstelle vorhanden, die die Voraussetzungen für einen Wohnberechtigungsschein prüft und eine Vermittlung in eine – mit öffentlichen Mitteln – geförderte Wohnung unterstützt.

Wohnberatung

Eine weitere Anlaufstelle, speziell für die Beratung zu Wohnraumanpassungen in der bisherigen Wohnung, bieten die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH, der Lübecker Bauverein eG und die Neue Lübecker Norddeutsche Baugenossenschaft eG in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck, dem Mieterverein Lübeck e.V. und dem Haus- und Grundbesitzerverein Lübeck e.V. allen Lübecker:innen in der Wohnberatung „Wohnen im Alter“ - unabhängig von einer Mitgliedschaft zu diesen Unternehmen - an.

EUTB

Die ergänzende unabhängige Teilhabeberatung des Vereins zur Förderung der Teilhabe in Lübeck berät Menschen bei drohender oder bestehender Behinderung und

deren Angehörige. Dies erfolgt unabhängig vom Leistungserbringer und Kostenträger und findet ergänzend zu anderen Beratungsangeboten statt. Das Ziel ist die Förderung und Stärkung des Rechts auf Selbstbestimmung und Selbstvertretung.

KIWA

Die Koordinierungsstelle für innovative Wohn- und Pflegeformen im Alter bietet eine neutrale, landesweite Beratung zur Förderung und Unterstützung innovativer und besonderer Wohn-Pflegeformen im Alter. Ziel ist es, „Angebotsvielfalt und Qualität des Wohnens im Alter mit Unterstützungsbedarf in Schleswig-Holstein zu stärken und weiter zu entwickeln". Die KIWA bietet neue digitale, ortsunabhängige Beratungsangebote ergänzend zu persönlichen Emails und Telefonaten. Am Projekt des Forums Pflegelandschaft ist die AWO beteiligt. Es wird durch das Land Schleswig-Holstein gefördert.

10.4 Armut im Alter

Mehr als eine halbe Million Menschen in Deutschland haben heute so kleine Renten, dass sie ergänzende Sozialhilfe erhalten, das sogenannte Hartz IV für Senior:innen. Hinzu kommt eine recht erhebliche versteckte Altersarmut, denn viele Senior:innen wissen nicht um ihre Ansprüche oder schämen sich, zum Sozialamt zu gehen. Beunruhigend ist auch, dass sich die Zahl der Grundsicherungsempfänger unter den Senior:innen seit 2003 verdoppelt hat.

Die größten Gefahren für die Altersversorgung in Deutschland lauern in drei unterschiedlichen Entwicklungen:

1. Die Struktur des heutigen Arbeitsmarktes ist nicht mehr nachhaltig.
2. In nächster Zeit gehen die geburtenstarken Jahrgänge in Rente und belasten die Rentenkasse allein durch ihre hohe Zahl.
3. Die dauerhaft niedrigen Zinsen sind ungünstig für die Lebensversicherungen und Pensionskassen, die immer weniger in der Lage sind, ihre Zusagen an die kommende Rentnergeneration einzulösen.

Das Problem ist nicht auf Ungelernte, Kranke oder sogenannte nicht vermittelbare Arbeitslose begrenzt. Auch die Mittelschicht ist gegen einen Abstieg in die Altersarmut nicht gefeit. Jeder dritte Vollzeitbeschäftigte in Deutschland musste 2017 mit maximal 2400 Euro brutto im Monat oder mit weniger auskommen. Wenn diese Arbeitnehmer:innen in einigen Jahren in den Ruhestand gehen, gelten sie statistisch zwar nicht als arm. Sie werden sich aber dennoch mit sehr kleinen Renten am Rande der Armut durchschlagen müssen.

10.5 Bildung und Teilhabe im Alter

Teilhabe, soziale Kontakte und „Gebraucht werden" sind wichtige Aspekte der psychischen Gesundheit, auch im Alter. Begegnungs- und Bildungsangebote helfen, Einsamkeit vorzubeugen. Gleichzeitig geben vor allem jüngere Ältere ihr Wissen gerne weiter und übernehmen ein Ehrenamt. Im Ehrenamt wird das Engagement älterer Menschen geschätzt. Sie bringen sich ein durch Hilfe bei den Hausaufgaben, Betreuung von Kindern oder bei anderen sozialen Projekten und ermöglichen so auch anderen Menschen Teilhabe.

Die Hansestadt bietet mit der Bürgerakademie und der Volkhochschule Veranstaltungen für Erwachsene aller Altersgruppen (und Familien). Zwölf Prozent der Kursanmeldungen in der VHS erfolgten im Jahr 2012 von Menschen ab 65 Jahren [Hansestadt Lübeck, 2014]. Ein Drittel der Belegungen erfolgte von Frauen zwischen 50 und 65 Jahren, ein Viertel von Männern dieser Altersgruppe. Neben Sprachkursen werden in der VHS vor allem Gesundheitskurse gewählt.

Spezielle Angebote finden Ältere in eigenen Bildungseinrichtungen. Die AWO, Kreisverband Lübeck e.V., macht für Menschen ab 50 in 10 AWO-Treffs in verschiedenen Stadtteilen Lübecks wechselnde Bewegungs- und Bildungsangebote wie z.B. PC-Kurse, Englischgruppen, Malgruppen, Gymnastik, Vorträge und Tagesfahrten. Die Seniorenakademie an St. Marien bietet Vorträge und Kurse über Literatur, Musik, Philosophie, Sprachen, Theologie u.a., die Wissen und Interesse lebendig halten. Gleichzeitig soll eine aktive Gemeinschaft entstehen, die Einsamkeit vorbeugt.

Ein besonderes Angebot sind die KunstImPuls-Kunstspaziergänge, die auch für Menschen mit Demenz geeignet sind. Eine maximal 90-minütige Führung in verschiedenen Lübecker Museen legt in Gesprächen über Bilder und Skulpturen oftmals verschüttet geglaubte Potenziale dementer Menschen frei. Das damit verbundene freie Erzählen stärkt das Selbstbewusstsein, fördert den Kontakt zu anderen Menschen und öffnet den Blick für „die Welt da draußen". Je nach Zeit, Lust und Kraft besteht die Möglichkeit mit Farbe, Pinsel und Papier auch selbst zu gestalten.

Nachbarschaftsbüros und Mehrgenerationenhäuser sind Treffpunkte im Stadtteil für alle Generationen und bieten Austausch, Freizeitgestaltung und gemeinsames Essen an.

Spezielle Kurse verschiedener Anbieter ermöglichen Teilhabe durch das Erlernen des Umgangs mit neuen Medien. Diese sind besonders wichtig für die Teilhabe älterer Menschen (vgl. 6. Armutsbericht). Besuchs- und Fahrdienste bieten auch für körperlich eingeschränkte Senior:innen Teilhabe und soziale Kontakte. Diese Angebote sind in der Regel kostenfrei oder gegen ein geringes Entgelt, da die Teilnahme allen ermöglicht werden soll.

11 Anhang

11.1 Literaturverzeichnis

Arnold, K.-H., Bos, W., Richert, P. & Stubbe, T. C. (2007). Schullaufbahnpräferenzen am Ende der vierten Klassenstufe. In W. Bos, S. Hornberg, K.-H. Arnold, G. Faust, L. Fried, E.-M. Lankes, K. Schwippert & R. Valtin. (Hrsg.), IGLU 2006: Lesekompetenzen von Grundschulkindern in Deutschland und im internationalen Vergleich (S. 271-297). Münster: Waxmann.

Autorengruppe Bildungsberichterstattung (2018). Bildung in Deutschland 2018. Ein indikatorengestützter Bericht mit einer Analyse zu Wirkungen und Erträgen von Bildung.

Autorengruppe Bildungsberichterstattung (2020). Bildung in Deutschland 2020. Ein indikatorengestützter Bericht mit einer Analyse zu Bildung in einer digitalisierten Welt.

Autor:innengruppe Bildungsberichterstattung (2022). Bildung in Deutschland 2022. Ein indikatorengestützter Bericht mit einer Analyse zum Bildungspersonal.

Bruttel, O.; Baumann, A.: Dütsch, M. (2019): Beschäftigungseffekte des gesetzlichen Mindestlohns: Prognosen und empirische Befunde, in: Perspektiven der Wirtschaftspolitik 3/2019, S. 237–253.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2017): Die neue Stadtökonomie. Strukturwandel in Zeiten der Digitalisierung. Bonn.

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Hrsg. 2021): Belastungen von Kindern, Jugendlichen und Eltern in der Corona-Pandemie. Wiesbaden. Online verfügbar (PDF): https://www.bib.bund.de/Publikation/2021/Belastungen-von-Kindern-Jugendlichen-und-Eltern-in-der-Corona-Pandemie.html?nn=9751912 (letzter Aufruf: 26.10.2021).

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2017). Lebenslagen in Deutschland. Der Fünfte Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2021). Lebenslagen in Deutschland. Der Sechste Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg., 2022): Der Mindestlohn. Fragen und Antworten. Bonn.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2022): Aktionsprogramm "Aufholen nach Corona für Kinder und Jugendliche". (https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/corona-pandemie/aufholen-nach-corona) (letzter Aufruf 30.0320232).

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (2019): Wohngeld 2020 - Ratschläge und Hinweise. Berlin.

Bundesregierung (2016): Ergänzender Bericht der Bundesregierung zum Rentenversicherungsbericht 2016 (Alterssicherungsbericht 2016). Bundestags-Drucksache 18/10571

Eisfeld, Rupert K.; Just, Tobias (2021): Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die deutschen Wohnungsmärkte, IMK Study gefördert durch die Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf.

Hansestadt Lübeck (2014). 2. Bildungsbericht der Hansestadt Lübeck. Vielfalt und Inklusion.

Hansestadt Lübeck (2018). Integrationsmonitoring. Indikatoren zum Stand der Integration. Zwischenbericht 2016/17. Stabsstelle Integration.

Hansestadt Lübeck (2019). 3. Bildungsbericht der Hansestadt Lübeck.

Hansestadt Lübeck (2021 a): Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2020 – 2040. Statistische Nachrichten Nr. 42. Kommunale Statistikstelle.

Hansestadt Lübeck (2021 b). Schulsozialarbeit an allgemein und berufsbildenden Schulen und Förderzentren der Hansestadt Lübeck.

Hansestadt Lübeck (2021 c). Schulstatistik Allgemeinbildenden Schulen.

Hansestadt Lübeck (2022 a). Der Lübecker Bildungsfonds – Teilhabe und Bildungschancen für Kinder und Jugendliche in Tagepflege, Kitas und Schule.

Hansestadt Lübeck (2022 b). Gesundheitsbericht 2015-2021. Basisdaten zur Gesundheit und zur Gesundheitsversorgung der Lübecker Bevölkerung. Gesundheitsamt.

Ifo Institut (2022): Pressemitteilungen: Weniger Kurzarbeit im Mai. https://www.ifo.de/node/69854 (letzter Aufruf 29.06.2022).

Lampert, Th. & Kuntz, B. (2019). Auswirkungen von Armut auf den Gesundheitszustand und das Gesundheitsverhalten von Kindern und Jugendlichen. Bundesgesundheitsblatt, 62: 1263-1274.

Maaz, K. (2016). Chancengerechtigkeit – Schulische Bildung und Übergänge? 10. Lübecker Armutskonferenz.

Mindestlohnkommission (2020): Dritter Bericht zu den Auswirkungen des gesetzlichen Mindestlohns Bericht der Mindestlohnkommission an die Bundesregierung nach § 9 Abs. 4 Mindestlohngesetz. Berlin.

RKI (2022): Gesundheit A-Z. Soziale Unterschiede in der COVID-19-Sterblichkeit während der zweiten Infektionswelle in Deutschland. (https://www.rki.de/DE/Content/GesundAZ/S/Sozialer_Status_Ungleichheit/Faktenblatt_COVID-19-Sterblichkeit.html) (letzter Aufruf 30.03.2022).

Prognos AG und das Institut der deutschen Wirtschaft (Hrsg) (2020): Gesundheitliche und soziale Folgewirkungen der Coronakrise. Eine evidenzbasierte interdisziplinäre Bestandsaufnahme. Basel/Bonn/Dresden/Hamburg/Köln/Magdeburg/München/Zürich.

Schleswig-Holsteinisches Ministerium für Wissenschaft, Bildung und Kultur (2022). Corona-Reaktionsplan (CRP) ab 17. Mai 2021. (https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Coronavirus/Schulen_Hochschulen/corona-reaktionsplan.pdf?__blob=publicationFile&v=5) (letzter Aufruf 30.03.2022).

Stanat, P., Schipolowski, S., Schneider, R., Sachse, K.A., Weirich, S., Henschel, S. (Hrsg.)(2022). IQB-Bildungstrend 2021. Kompetenzen in den Fächern Deutsch und
Mathematik am Ende der 4. Jahrgangsstufe: Erste Ergebnisse nach über einem Jahr Schulbetrieb unter Pandemiebedingungen. Münster: Waxmann.

Statistisches Bundesamt (2021-a): DESTATIS Pressemitteilung: Konsumausgaben der privaten Haushalte 2020 deutlich zurückgegangen. (https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/03/PD21_122_811.html). (letzter Aufruf: 23.02.2022).

Statistisches Bundesamt (2022): Monatsberichte der Todesursachenstatistik mit Fokus auf COVID-19-Sterbefälle - Vorläufige Fallzahlen nach Monaten für ausgewählte Diagnosegruppen und Einzeldiagnosen für die Monate Januar 2020 bis März 2021. (https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Todesursachen/Tabellen/sonderauswertung-todesursachen.html) (letzter Aufruf: 30.3.2022).

The World Bank (2016): World Development Indicators 04/2016 U.S. Department of Labor, U.S. Bureau of Labor Statistics: A Profile of the Working Poor, 2014; Statistisches Bundesamt: Gemeinschaftsstatistik über Einkommen und Lebensbedingungen (EU-SILC).

Winklmayr C, Muthers S, Niemann H, Mücke HG, an der Heiden M: Heat-related mortality in Germany from 1992 to 2021. Dtsch Arztebl Int 2022; 119: 451–7. DOI: 10.3238/arztebl.m2022.0202.

11.2 Stellungnahmen

2 - Wirtschaft und Soziales
530 - Gesundheitsamt

Lübeck, den 04.01.2023
Auskunft: Isa Nieuhoff
Tel.: 5693
e-mail: isa.nieuhoff@luebeck.de

FB 2 - Wirtschaft und Soziales
2.500 - Soziale Sicherung

Armuts- und Sozialbericht 2022, Teil 1: Datenanalyse
Stellungnahme des Gesundheitsamtes

Das Gesundheitsamt begrüßt die nun die vorliegende Fortführung der Lübecker Armuts- und Sozialberichterstattung. Der Bericht liefert einen vielfältigen Einblick in die aktuelle soziale Lage in der Hansestadt Lübeck. Viele Datenquellen wurden erschlossen und in diesem Bericht erstmalig nebeneinander gestellt. Graphiken und Tabellen stellen die Entwicklungen nachvollziehbar dar. Angesichts der aktuellen mehrdimensionalen Krisenlage erhält der Bericht eine besondere Bedeutung.

Der Fokus auf Kinder- und Jugendliche sowie ältere Menschen ist angesichts des demographischen Wandels nachvollziehbar.

Bezüglich der Bildungssituation wurden die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die schulische Entwicklung der Kinder und Jugendlichen dargestellt. Auch hinsichtlich der gesundheitlichen Situation gibt es Hinweise, dass die Pandemie diese insbesondere bei Kindern und Jugendlichen aus benachteiligten Familien verschlechtert hat. Armut und ein geringeres Bildungsniveau gehen dabei generell mit einem schlechteren Gesundheitszustand einher. Die Schuleingangsuntersuchungen im Gesundheitsamt belegen, dass Kinder aus sozial benachteiligten Familien häufiger körperliche, kognitive, emotionale, sprachliche und motorische Entwicklungsdefizite aufweisen. Auch die zahnärztlichen Reihenuntersuchungen in Schulen und Kitas belegen den Zusammenhang zwischen sozioökonomischem Status und gesundheitlichen Aspekten.

Hinsichtlich des demographischen Wandels wird der steigende Anteil älterer Menschen und die sinkende Zahl an Beitragszahlenden die Finanzierung des Rentensystems Deutschland vor einen gewaltigen finanziellen Kraftakt stellen. Daneben wird der steigende Anteil älterer Menschen auch die derzeitigen Probleme im Gesundheitssystem weiter verschärfen. Die Pandemie brachte ärztliches Fachpersonal und Pflegekräfte an ihre Grenzen. Angesichts des jetzt schon bestehenden Fachkräftemangels stellt sich die Frage, wie das System funktionieren soll, wenn bundesweit womöglich Millionen Menschen zusätzlich gepflegt werden müssen. Viele Ärztinnen und Ärzte sowie Pflegekräfte gehören zur Baby-Boomer-Generation und stehen selbst kurz vor der Rente und werden dem System also auf absehbare Zeit fehlen.

Doch nicht alle „jüngeren Älteren“ gehen der Arbeitswelt mit dem Ausscheiden aus dem Beruf gänzlich verloren. Viele suchen nach Gestaltungsmöglichkeiten, um sich das Gefühl zu wahren, von der Gesellschaft gebraucht zu werden. Die Lebensqualität im Alter wird durch die soziale Einbindung – sei es nun in einer gemeinnützigen Organisation, die Tätigkeit in einem Verein, durch einen bezahlten Minijob oder durch Aufgaben in der Familie – positiv beeinflusst. Daneben ist natürlich auch der allgemeine Gesundheitszustand von grundsätzlicher Bedeutung. Die gestiegene Lebenserwartung ist hier ein zentraler Indikator für den Gesundheitszustand einer älter werdenden Bevölkerung.

Die Lebensqualität im Alter wird aber auch von der Wohnsituation im Alter abhängig sein, denn damit jeder Mensch in vertrauter Umgebung altern kann, muss die eigene Wohnung nicht nur altersgerecht sein, sondern es geht auch um die Nähe zu vertrauten Menschen, die soziale Einbindung in der Nachbarschaft, um erreichbare Einkaufsmöglichkeiten, gesundheitliche Infrastruktur oder kulturelle Angebote. Hier sind die Kommunen gefragt, die Rahmenbedingungen vor Ort zu gestalten. Insbesondere unter diesen Gesichtspunkten ist der sozialräumliche Ansatz im nun vorliegenden Armuts- und Sozialbericht zu begrüßen und konsequent weiter zu verfolgen. Die angedachte und zum Teil auch schon erfolgte kleinräumige Bestandsaufnahme sozialer Infrastruktur im weitesten Sinne sollte in Zusammenarbeit mit der Stabsstelle DOS – hier ist an das Kapitel Gesundheit und Soziales gedacht – weiter betrieben werden.

Im Auftrag

Isa Nieuhoff
Leitung amtsärztlicher Dienst
(in Vertretung)

1.160 - Frauenbüro

Zeichen: ps

Lübeck, den 02.01.2023
Auskunft: Petra Schmittner
Tel.: 1601; Fax: 1620
e-mail: petra.schmittner@luebeck.de

Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht 2021
hier: Stellungnahme des Frauenbüros dazu

Der vorliegende Armuts- und Sozialbericht verdeutlicht – wie schon die vorherigen Berichte, dass Frauen und Kinder, insbesondere jüngere und ältere Frauen sowie Alleinerziehende, überpropor-tional von Armut betroffen sind.
Die Beschäftigungsquote von Frauen ist in Lübeck zwischen 2007 und 2020 zwar von 43,7% auf 55,4% gestiegen[6] (bundesweit: 58%); dennoch macht der Bericht deutlich:

- Die Zahl der ***Teilzeit-Stellen*** ist in Lübeck zwischen 2010 und 2021 um ***40%;*** von 19.570 auf 33.246 gestiegen[7]. In Teilzeit arbeiten, überwiegend aufgrund der Übernahme von „Care"-Arbeit (Kinder, Pflege), deutlich mehr Frauen als Männer (rund 80%[8]). In Lübeck liegt die Teilzeit-Quote der Frauen bei rund 50%, bei Männern bei nur 16%[9].
- Bundesweit sind **42%** der ***Alleinerziehenden*** (AE) armutsgefährdet, davon zu 88% Frauen[10]. Umgerechnet auf Lübeck sind das 2.264 AE-Haushalte mit rund ***5.965 Personen[11]***. Alleinerziehende in Lübeck stellten 2021 fast jeden 5. Haushalt mit Kindern (23%) und 16,5% der Personen in Bedarfsgemeinschaften[12].
- ***Frauen im Alter sind überproportional arm[13]*** (1.742 Frauen bezogen Grundsicherung im Alter, rd. 55%).
- ***Frauen stellen 2/3 der pflegenden Angehörigen.*** In Familien mit Kindern mit Behinderung übernehmen sogar zu 80% die Mütter diese Aufgabe mit der Folge erhöhter Altersarmut.
- ***Jede Dritte*** der insgesamt 430 in Lübeck untergebrachten, ***wohnungslosen Personen[14]*** war eine Frau.
- ***Kinderarmut*** (hier: Mindestsicherungsquote) ist in in Lübeck insbesondere bei Kindern bis 6 Jahren besonders hoch ist (30,8 bis 6 Jahre bzw. 25,9% bis 18 Jahre[15]).
- Die ***Krisen der letzten Jahre*** (Corona, Ukraine, Energie) haben ***unterschiedliche Auswir-kungen*** auf Frauen und Männer. So ist z.B. die Zahl und der Anteil der ***arbeitslosen Frauen*** in Lübeck zwischen Dezember 2019 und Juni 2022 von 41,8 auf 49,7% gestiegen[16] (absolut: von 2.395 auf 3.117 Frauen).

Positiv ist,

---

[6] BMFSFJ, 4. Atlas zur Gleichstellung (2020), Beschäftigungsquote von Frauen (Landkreise)
[7] Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht der Hansestadt Lübeck 2021, S. 33
[8] ebda, S. 34
[9] BMFSFJ, 4. Atlas zur Gleichstellung (2020), Beschäftigungsquote von Frauen (Landkreise), Teilzeitquote Frauen, Landkreise, 2021
[10] Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht der Hansestadt Lübeck 2021, S. 12
[11] eigene Berechnung
[12] Hansestadt Lübeck, Armuts- und Sozialbericht der Hansestadt Lübeck 2021, S. 42
[13] Ebda, S. 45, und hierbei ist noch nicht berücksichtigt, dass ein großer Teil der Anspruchsberechtigten keine Anträge stellt.
[14] ebda, S. 56. Und dies obwohl die Statistik Personen nicht erfasst, die obdachlos sind oder bei Freund:innen unterkommen.
[15] ebda, S. 15
[16] ebda, S. 41

- dass die Zahl der ***ausschließlich geringfügig Beschäftigten*** zwischen 2010 und 2021 von 15.347 auf 11.479 zurückgegangen ist[17]. Allerdings liegt der Anteil der Frauen, die aus-schließlich einem Minijob nachgehen, bei ***57%***[18].

Bedenklich ist,

- dass der ***Anteil der Frauen***, die ihren ***Lebensunterhalt*** hauptsächlich durch ***eigene Erwerbstätigkeit bestreiten können***, zwischen 2020 und 2021 in Schleswig-Holstein von 66,3 auf 63,7% zurückgegangen ist[19]. Laut einer Studie des DGB[20] war es bereits 2019 für **knapp 2/3 der vollzeitbeschäftigten Frauen (64%) nicht möglich**, mit ihrem aktuellen Verdienst die **langfristige Existenzsicherung** für sich und ein Kind zu gewährleisten.

Die Gründe für die Armut von Frauen und Kindern sind vielfältig und häufig sind mehrere Gründe gleichzeitig für diese verantwortlich[21].

Das Frauenbüro begrüßt, dass für 2023 geplant ist, die Datengrundlagen für ein lokales Handlungskonzept zur Bekämpfung der Armut / sozialen Stadtentwicklung zu nutzen.

In das Handlungskonzept sollten neben Kindern und Jugendlichen auch deren Eltern (insbesondere Alleinerziehende) und Personen ohne Schul- und Berufsabschlüsse, Geringqualifizierte, Erwerbs-lose, Migrant:innen und Frauen als eigene Zielgruppen einbezogen und „beteiligt" werden.

Die Lübecker Armutskonferenz hat 2022 das Papier „Die Zukunft, eine soziale Stadt Lübeck" vorgelegt, in dem erste Vorschläge - auch für die Zielgruppe Frauen - gemacht werden. Auch im 1. Lübecker „Aktionsplan Gleichstellung" (2022) sind einzelne Maßnahmen zur besseren Teilhabe (z.B. an Digitalisierung, Ausbildung in Teilzeit) zu finden.
Viele Maßnahmen zur Armutsbekämpfung sind zunächst auf Bundesebene zu verorten und dort z.T. schon angegangen oder zumindest vereinbart worden.

Auf kommunaler Ebene können in folgenden Handlungsfeldern Maßnahmen zur Stärkung einer eigenständiger Existenzsicherung und damit dem Abbau der Armut und zur Teilhabe beitragen:

- **„Klischeefreie Berufswahl"** kann im Rahmen der Berufsorientierung an Kitas und Schulen sowie bei allen Akteur:innen und Steuerungsrunden zum Übergang von der Schule in den Beruf/Studium aufgenommen werden.
- **Fokus auf beruflicher Ausbildung für alle jungen Menschen.**
  2011 hatte laut „Zensus" in Lübeck jede dritte Frau keine abgeschlossene Berufsausbildung. Mit Jugendberufsagentur, Jobcenter und anderen Akteur:innen kann hier auf kommunaler Ebene agiert werden. Die Ausbildung in Teilzeit[22] für junge Eltern sollte ebenso weiter unterstützt, gefördert und publik gemacht werden.
- **Verstärkte Qualifizierung von Frauen** durch das JobCenter, um sie häufiger als bisher **in gut bezahlte und existenzsichernde Berufe** zu orientieren.

---

[17] ebda, S. 35

[18] ebda, S. 35

[19] BMFSFJ, 4. Atlas zur Gleichstellung (2020), Beschäftigungsquote von Frauen (Landkreise), Arbeit & Einkommen / Lebensunterhalt durch eigene Erwerbstätigkeit.

[20] DGB-Studie, Wie unabhängig sind Frauen, Dr. I. Pimminger, Berlin, 2019.

[21] z.B. die anhaltende Benachteiligung auf dem Arbeitsmarkt (atypische und prekäre Beschäftigung, Niedriglöhne, Gender Pay Gap) und die ungleiche Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit (gesellschaftliche Rollenbilder). Siehe auch NAK, „Armutsrisiko Geschlecht", Berlin 2017.

[22] Im 1. Lübecker „Aktionsplan Gleichstellung" (2022) ist u.a. unter 5.1. eine Maßnahme zur „Ausbildung in Teilzeit" vorgesehen.

- Beratung von Arbeitgeber:innen und Arbeitnehmer:innen zur „Brücken-Teilzeit“ und Angebote für TZ-Beschäftigte, ihre Arbeitszeit (lebensphasenspezifisch) zu erhöhen, um den **Wechsel von Teil- (TZ) in vollzeitnahe Teilzeit oder Vollzeit** zu unterstützen.
- Unterstützung von Beschäftigten in Minijob/geringer Teilzeit **in Richtung Vollzeit oder vollzeitnaher Teilzeit** durch Arbeitgeber:innen, Gewerkschaften, Betriebsräte und Kammern vor Ort[23].
- Auch die **Teilhabe an Mitteln zur Familienplanung** kann dazu beitragen, Ausbildungsabbrüche oder ungewollte Arbeitsunterbrechungen zu verringern. Das Projekt -Zugang zu ärztlich verordneten Kontrazeptiva- sollte deshalb von der Hansestadt Lübeck weitergeführt werdem, bis die geplante bundeseinheitlichen Lösung umgesetzt wird.

Es wird empfohlen, die benannten Handlungsfelder in das geplante lokale Handlungskonzept zur Bekämpfung der Armut aufzunehmen.

Petra Schmittner

[23] z.B. durch gute Beispiele der Personalpolitik oder Abschluss von Dienstvereinbarungen.

Fachbereich 2 Wirtschaft und Soziales
2.000.2 Stabsstelle Integration –
Koordinierung Flüchtlingsarbeit

Auskunft: Philipp Köhler
Zi.: 6.171 Haus Trave
Tel./Fax: 122 - 64 41/ - 951 64 40
E-Mail: philipp.koehler@luebeck.de
Lübeck, den 06. Januar 2023

Stellungnahme zum Armuts- und Sozialbericht 2023

Die Stabsstelle Integration begrüßt die Fortführung des Armuts- und Sozialberichtes. Der Bericht gibt einen umfassenden Überblick über soziale, bildungsrelevante und integrationspolitische Themen. Auffällig und hervorzuheben ist hierbei, dass einige Kapitel bewusst in die Tiefe gehen und sich Zeit genommen wurde bspw. Wohnquartiere und die sozialräumliche Perspektiven statistisch und sozialpolitisch zu differenzieren. Hier wurde eine Arbeit geleistet, die auch für zukünftige Konzepte, Projekte und die Entwicklung von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen wichtige Grundlagen liefert.

Wir begrüßen weiterhin ausdrücklich, dass die zukünftige Armuts- und Sozialberichterstattung in Richtung einer sozialraumorientierten, integrativen, fachbereichsübergreifenden Sozialplanung konzipiert werden soll. Wichtige erste Schritte in diese Richtung werden bereits über die Besetzung des Kernteams deutlich. Im Begleitgremium wurde angedeutet, dass dieser Prozess fortgeführt werden soll. Auch befürworten wir ausdrücklich, dass die Berichterstattung ‚schlanker' ausfallen soll, dafür aber eine jährliche Veröffentlichung angestrebt wird.
In dem Kapitel über demographische Rahmenbedingungen wird zudem sehr deutlich, dass die Bevölkerung in Lübeck immer diverser wird. Sowohl der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund, als auch der Anteil der Ausländer:innen ist im statistischen Betrachtungszeitraum seit 2007 stetig gestiegen und hat im Jahr 2022 durch den Zuzug der Ukrainer:innen nochmal an Deutlichkeit zugenommen.
Menschen mit Migrationshintergrund sind besonders gefährdet bei wichtigen Themen wie Bildung, Arbeit, Gesundheit, aber auch am Wohnungsmarkt, keine chancengerechte Teilhabe zu erfahren. Wenn multiple Problemlagen zusammenkommen, kann diese Zielgruppe zu einer besonders vulnerablen werden. Ist die Teilhabe an gesellschaftlich relevanten Bereichen über einen längeren Zeitraum nicht barrierefrei möglich, ist das Armutsrisiko besonders hoch.
Das Lübecker Integrationskonzept trägt diesem Umstand Rechnung und spricht in allen relevanten Handlungsfeldern die vorherrschenden Probleme an. Es ist ein Instrument um die gleichberechtigte Teilhabe strukturell zu implementieren.
Der Armuts- und Sozialbericht liefert eine wichtige Datengrundlage u.a. auch für die Entwicklung zukünftiger Maßnahmen, die der Erreichung der Leit- und Teilziele des Lübecker Integrationskonzeptes dienen.
Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit in den Workshops zur gemeinsamen Entwicklung von Handlungsempfehlungen.

Im Auftrag

Philipp Köhler
Stabsstelle Integration

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11852
öffentlich

Lübeck, 31.01.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.000 - Fachbereichsleitung

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

Weiterbetrieb einer SeniorInnenEinrichtung (SIE) im Heiligen-Geist-Hospital (HGH)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.02.2023	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bericht:

Einleitung

Im Zusammenhang mit der Diskussion und Entscheidung zur strategischen Neuausrichtung der SIE (VO/2022/11544) wurde die Thematik Heiligen-Geist-Hospital abgegrenzt. Sowohl in der Sondersitzung des Ausschusses für Soziales am 17.11.2022 als auch in den Runden Tischen zum Thema HGH am 19.12.2022 und 24.01.2023 hat die Verwaltung zur zeitlichen Abfolge der Entwicklung, zu den getroffenen Maßnahmen, der weiteren Planung und den erforderlichen baulichen Maßnahmen sowie den Abhängigkeiten von Brandschutz, Gebäude, Stiftungsrecht und Betrieb einer Einrichtung der Altenpflege berichtet, unter welchen Umständen ein Weiterbetrieb des APH im HGH möglich ist. In beiden Runden Tischen wurden sowohl die Situationsbeschreibung wie auch der Ausblick der Verwaltung zur weiteren Entwicklung sehr kontrovers diskutiert.
Berichtet wurde ausführlich und schlüssig, warum aus rechtlichen Erwägungen der Gefahrenabwehr ein Weiterbetrieb des bestehenden Pflegebetriebes am 30.09.2023 enden muss. Es wurde weiterhin aufgezeigt, dass Maßnahmen zur Abwendung der vorliegenden, konkreten Gefahren eine vollständige Umsetzung der Maßnahmen nach genehmigtem Brandschutzkonzept erforderlich machen. Diese lösen einen notwendigen, erheblichen Eingriff in das Gebäude mit umfangreichen bau- und anlagentechnischen Sanierungen aus. Zusätzlich wurde erläutert, dass eine Sanierung im laufenden Betrieb weder für Bewohnende oder Mitarbeitende zumutbar noch möglich ist, weil eine Verlängerung der Betriebszeit bis zum Beginn der Gesamtsanierung nicht möglich ist.
Dabei sind die verschiedenen Aspekte und Rollen der Stiftung als Eigentümerin des Gebäudes, die Anforderungen des öffentlichen Rechtes (Brandschutz und Bauordnung) sowie die Aspekte des derzeitigen Nutzers in Übereinstimmung zu bringen.

Die folgenden Ausführungen zu den dafür erforderlichen baulichen, (stiftungs-)rechtlichen, finanziellen und betrieblichen Voraussetzungen sind nicht als abschließend zu betrachten. Die baulichen Rahmenbedingungen, aber insbesondere auch die finanziellen Auswirkungen, können lediglich auf Basis heutiger Erkenntnisse beantwortet werden.

Die VO/2022/11730-01 zur chronologischen Abfolge im Fall Brandschutz Heiligen-Geist-Hospital des Bereiches Stadtplanung und Bauordnung berichtet zusammenfassend über die Entwicklung des Themas bis zur heutigen Situation. Im Wesentlichen können folgende Kernaussagen wiederholt werden:

- Die Brandverhütungsschau der Feuerwehr im April 2019 endete mit so gravierenden Mängeln, dass die Bauordnung am 30.04.2019 ein Verwaltungsverfahren nach §§ 74 LVWG SH eröffnete und die Stiftungsverwaltung als beteiligte Person (§ 78 LVWG S-H) zur Anhörung (§ 87 LWVG S-H) aufgefordert wurde. Diese öffentlich-rechtliche Maßnahme erfolgt in der Regel, um nicht sofort einen Verwaltungsakt, der in Rechte Dritter eingreift, zu erlassen. In der Regel wird eine solche Anhörung mit Maßnahmen verbunden, die sofort zu erbringen sind. Das war auch hier der Fall, weshalb kurzfristig u.a. nächtliche Brandwachen eingesetzt wurden, die Sicherheitsbeleuchtung ausgetauscht wurde, Mitarbeitende des APH zu Schulungen aufgefordert wurden, eine Ertüchtigung der Brandmeldeanlage stattgefunden hat. Schon damals war von konkreter Gefahr für Leib und Leben die Rede.
- In den folgenden Monaten wurde im Auftrag der Stiftungsverwaltung, unter enger Mitwirkung der Feuerwehr und der Bauordnung, ein Brandschutzkonzept durch Assmann-Schmidt Brandschutzingenieure erarbeitet.
- Auf Grundlage dieses Brandschutzkonzeptes erteilte die Bauordnung am 04.03.2021 eine Baugenehmigung zur Brandschutztechnischen Sanierung HGH-SIE. Diese Baugenehmigung ist 3 Jahre gültig. Die von der Stiftungsverwaltung bereits 2019 beauftragten Planer (Architekt, Planer für Heizung, Lüftung, Sanitär und Elektrotechnik, Brandschutzplaner) vertieften anschließend die Aufnahme und Bewertung des baulichen und anlagentechnischen Bestandes, um eine Kostenschätzung für die Umsetzung der Brandschutzmaßnahmen sowie für die sonstigen Instandsetzungen und Mängelbeseitigungen (u. a. Lüftungsanlage, Trinkwasseranlage) zu erzielen.

Anfang November 2021 konkretisierte sich der Umfang der Sanierungskosten. Gegenüber der Stiftungsverwaltung wurde als grobe Schätzung eine Höhe von 25 - 28 Mio. € Investitionskosten kommuniziert.

Bauordnung und Feuerwehr sahen nach Vorlage der weiteren Aufnahmen der Schadensumfänge die erhebliche Gefahr für die Bewohner:innen als bestätigt an. Bedenken bestanden vor allen Dingen wegen der eingeschränkten Evakuierungssituation und der nicht anforderungsgemäß baulich ausgebildeten Trennung in Bauabschnitte. Aufgrund der Vielzahl der Gebäude und der daraus resultierenden komplexen Fluchtwegführung sowie der in vielen Fällen nicht gegebenen Möglichkeit der Selbstrettung der Bewohner:innen wurde ein bestehender, sicherer Betrieb durch die Berufsfeuerwehr in Frage gestellt. Es erging ein Aufnahmestopp im APH. Der Betreiber des Gebäudes sah diesen Schritt als alternativlos an, um nicht zusätzlich neue Bewohner:innen dem Risiko für Leib und Leben auszusetzen und um das Gebäude für die Sanierung freiziehen zu können. Für die Durchführung der Baumaßnahme wurde ein Zeitraum von etwa drei Jahren veranschlagt. Eine Sanierung im laufenden Betrieb würde die Bauzeit verlängern, die Kosten anwachsen lassen, den Pflegebetrieb erheblich erschweren und Bewohner:innen und Mitarbeitende erheblich belasten. Betreiber SIE und das GMHL haben sich daher gegen eine derartige Maßnahme entschieden und den Freizug als einzig mögliche Alternative gewählt.

Ein Übergangsbetrieb sollte mittels eines abgestimmten Interimskonzeptes sichergestellt werden. Die Inhalte dieses Interimskonzept wurden in einer Besprechung am 05.09.2022 zwischen GMHL, Bauordnung, Feuerwehr und dem Bereichsleiter der SIE erörtert. Dieses Konzept ermöglicht zumindest den Weiterbetrieb bis zum 30.09.2023 und hat die sofortige Schließung abgewendet.

Die Stiftung HGH hat bis 31.12.2022 730.000 € für Brandschutzmaßnahmen zuzüglich 303.000 € Planungshonorare ausgegeben, weitere Planungsmittel werden zum Ablauf der Leistungsphase 2 erforderlich. Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Stiftung HGH bislang auf rund 1.032.000 €, die zur Aufrechterhaltung des APH Betriebs seit 2019 eingesetzt worden sind.

Bauliche Situation

Die derzeitige bauliche Situation lässt einen dauerhaften Betrieb eines APH aus o.g. Gründen eindeutig baurechtlich nicht mehr zu. Es ist daher zwingend notwendig, das Gebäude bau- und anlagentechnisch, inkl. Brandschutz, grundhaft zu sanieren. Die Raumaufteilung innerhalb des Gebäudes wird vollständig verändert werden müssen, um die Barrierefreiheit im gesamten Gebäude herzustellen. Der Einbau neuer Bäder ist erforderlich, um den Anforderungen nach Heimmindestbauverordnung, Barrierefreiheit sowie die Schottung der zwischen den Brandabschnitten verlaufenden Ver- und Entsorgungsleitungen gerecht zu werden.

Die Stiftung HGH hatte daher 2020 entsprechende Vorplanungen (bis zur HOAI-Leistungsphase 3) beauftragt, diese werden voraussichtlich im Sommer 2023 vorliegen. Die Zielsetzung war es darzustellen, wie im Gebäude ein modernes APH mit möglichst vielen Heimplätzen realisiert werden könnte; die grundsätzliche Eignung des historischen Baukörpers für eine solche Nutzung stand nicht infrage. Gemäß dem Planungsauftrag wäre das Gebäude für die Dauer von 40 Jahren für die Nutzung durch ein APH ertüchtigt. Die Herrichtung nach den erforderlichen Standards der Heimmindestbauverordnung ist dabei zu beachten. Diese Mindeststandards entsprechen aber nicht den heutigen Nutzeranforderungen, den allgemeinen Maßstäben an nachhaltige und zukünftigen Projektentwicklungen, auch nicht den definierten Qualitätsanforderungen des heutigen Betreibers (SIE).

Über die Anzahl der entstehenden Heimplätze kann zu diesem Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden, es werden nicht mehr als die bislang im Haus befindlichen 77 Plätze errichtet werden können.
Voraussetzung für die Realisierung des Umbaus ist die Fortführung der Planung, sowie die daran unmittelbar anschließende Umsetzung der baulichen Maßnahmen. Pflegefachlich ist ein zeitgemäßer Betrieb nach Sanierung nur schwer vorstellbar.
Selbst nach erfolgter kompletter Sanierung bleibt die bestehende Gebäudestruktur erhalten. Zwar erscheint die Erfüllung der Mindeststandards für eine Pflegeeinrichtung umsetzbar, die Anforderungen der SIE an künftige Neubauten (Zimmergröße, Belichtung, Wohngruppen, durchgehende Barrierefreiheit und Erleichterungen für den Pflegebetrieb) werden im alten Gebäude nicht umsetzbar sein.

Die ordnungsrechtlichen Mindestanforderungen an die Erbringung von Pflege- und Betreuungsleistungen u.a. in Wohnformen für pflegebedürftige Menschen waren in der Heimmindestbauverordnung und sind in bestimmten Ländergesetzen und Verordnungen normiert. Für Schleswig-Holstein sind dies: das Selbstbestimmungsstärkungsgesetz (SbStG) und die Durchführungsverordnung (SbStG-DVO) in den jeweils gültigen Fassungen. Die fachlichen und qualitativen Anforderungen und Ansprüche an eine moderne und zeitgemäße vollstationäre Pflegeinrichtung gehen, teils weit, darüber hinaus. Dies aus zwei Gründen: Neubauten müssen auf Grund ihrer erwartbaren Nutzungsdauer zukünftige fachliche und gesellschaftliche Entwicklungen sowie Nutzer:innenerwartungen abbilden und ermöglichen können. Für die SIE der HL sind die Grundlagen die „Konzeption 2030“ in deren fachlicher Tiefe und der Bürgerschaftsbeschluss der Bürgerschaft der HL vom November 2022, der u.a. die Umsetzung der Konzeption 2030, beinhaltet.
Unter dem fachlichen Aspekt, dass ein seit Jahren und weiterhin steigender Anteil demenzieller Erkrankungen, in Verbindung mit gestiegener Pflegebedürftigkeit des von uns aufgenommenen Klientels zu beobachten und zu beschreiben ist, ist die derzeitige Gebäudestruktur des HGH, mit seinen langen Wegen auf unterschiedlichen Ebenen ohne Orientierungspunkte und Wiedererkennungseffekte, für eine/n demenziell erkrankte/n Bewohner:in ein nicht zu handhabendes Hindernis.

Demnach muss eine zeitgemäße Pflegeeinrichtung sehr klare Raum-, Wege- und Orientierungsstrukturen haben. Bei der baulichen Neufassung der stationären Pflegeangebote ist besonderes Augenmerk auf die Faktoren Immobilität und demenzielle Entwicklung bei den Bewohner:innen zu richten. In Hinsicht auf letzteres bedeutet dies eine Raumstruktur, die in einem „Rundlauf" für die Bewohner:innen mündet. „Jede Kreuzung" innerhalb des Bereiches führt in Folge der räumlichen Orientierungslosigkeit potenziell zu Unruhe/Aggressivität/ Hilflosigkeit. Das Gebäude des HGH bietet dafür schlechte Umsetzungsmöglichkeiten.

Die Hansestadt Lübeck legt mit den SIE folgende Qualitätsstandards fest:
Die Wohnbereiche benötigen eigene Identitäten (Farbe/Themen). Dringend umzusetzen ist die durchgängige bauliche Errichtung von „Wohngemeinschaften/Wohngruppen" für ca. 10 Bewohner:innen, ebenso wie „Platz für Rückzugsorte" und Gemeinschaftsflächen („großer Esstisch" und vergleichbares). Idealerweise öffnen sich die Zimmer zu einem zentralen Gemeinschaftsraum, nicht jedoch zu einem „Längsflur". Essentiell ist eine „Doppelhüftigkeit" der Flurgestaltung, wenn sich ggf. nicht alle Zimmer als „Wohngemeinschaft" darstellen lassen.
Ein modernes Haus muss angemessene Dienst- und Sozialräume für die Mitarbeiter:innen vorhalten, ebenso geeignete Rollstuhl-, Betten-, Wäsche- u.a. Lagermöglichkeiten sowie räumliche Therapie- und Betreuungsmöglichkeíten haben.
Nicht zuletzt im Sinne der Mitarbeiter:innen sind effektive Wegebeziehungen zu begründen.
Eine ökonomische Flächenverteilung ist in Bezug auf die Gemeinschaftsflächen auch regelmäßig Forderung bei Pflegesatzverhandlungen. Das HGH kann diese Forderung nicht erfüllen.
Eine moderne Pflegeinrichtung muss die „Kund:innenerwartungen" grundsätzlich antizipieren können. Dies sind u. a. ausreichende Verkehrsflächen für die An-/Abfahrt von immobilen Bewohner:innen, genauso wie eine ungehinderte Rettungsdienst- und Lieferantenanfahrt.
Ebenso muss, im Sinne eines Quartier- und Teilhabebezuges eine den Bewohner:innen dienende Infrastrukur (Räumlichkeiten für Arztpraxen, Physiotherapie; Friseur etc. idealerweise im Haus) gegeben sein.
Beispiel: derzeit würden bundesweit, mit wenigen Ausnahmen, Einzelzimmergrößen von 14 qm zulässig sein, so auch in Schleswig–Holstein (SH). Für Doppelzimmer variieren die Mindestgrößen zwischen 16 und 24 qm.
Mindestens 75% der Plätze müssen in SH Einzelzimmer sein.
Die langjährige Erfahrung und Beobachtung der einschlägigen Gesetzgebung muss davon ausgehen lassen, dass die Raummindestgrößen immer wieder angepasst, ergo vergrößert werden. . Im Rahmen der anstehenden Sanierung können zwar gesetzliche Mindestmaße erfüllt werden, keinesfalls aber Raumgrößen entstehen, die moderne Kriterien erfüllen.

Ein Einzelzimmer soll eine Größe von ca. 20 qm, ohne Bad, haben. Die Doppelzimmer sollten nicht wesentlich kleiner als 30 qm (ohne Bad) sein. Grundsätzlich sollten 3% der Bettenzahlen als Doppelzimmer geschaffen werden. Zudem ist je ca. 25 Bewohner:innen ein Wannenbad zu planen. Die Zimmer müssen hell und wohnlich sein. Die Raumstruktur hat durchgängig eine individuelle Möblierung zu ermöglichen.
Zimmertüren sind zweiflüglich zu planen. Einerseits wegen eines leichteren Bettentransfers, anderseits zeigt die Erfahrung, das auch zunehmend „überbreite" Betten und Rollstühle beachtet werden müssen.
Erwartet wird eine Gebäudeausstattung mit Induktionsschleifen und Blindenleitsystemen.
Grundsätzlich ist auf eine möglichst autarke/nachhaltige Medienver- und Entsorgung abzustellen.
Die geplante Hauskapazität liegt zwischen 100 und 140 Betten. Dieser Korridor beschreibt die wirtschaftlich sinnvolle Größe einer Einrichtung. Kleinere Häuser geraten sehr schnell an die Grenzen der Wirtschaftlichkeit, größere Einheiten werden nutzerseitig abgelehnt und finden bei den Bewohnenden wenig Akzeptanz.

Unabhängig von den baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit den Sanierungsplänen für die Pflegeeinrichtung, sind weitere bauliche Gegebenheiten im Gebäude HGH zu berücksichtigen. Dazu gehört unter anderem der Kartoffelkeller, bei dem ein hoher Investitionsstau vorhanden ist. Hier sind Maßnahmen zur Stabilisierung des Fußbodens vorzunehmen. Dar-

über hinaus besteht Investitionsstau im Komplex HGH, ohne direkt die Pflegeeinrichtung zu betreffen. Diese Maßnahmen sind ebenfalls zu planen, auszuschreiben und über die Stiftung HGH abzuwickeln. Ebenso wie im Bereich des Pflegeheimes stellt sich hier auch die Frage, wie diese Investitionen zu refinanzieren sind.
Unabhängig von der Frage der Refinanzierung bedeutet die Investition in diese Maßnahmen eine zusätzliche Belastung des Stiftungshaushaltes, die aktuell nicht abgebildet und leistbar ist.
In der Gesamtschau aller durchzuführenden Maßnahmen wird deutlich, wie extrem angespannt die finanzielle Situation der Stiftung HGH ist.

Stiftungsrechtliche Voraussetzungen
Das Stiftungsvermögen der Stiftung darf nicht verbraucht werden, zudem muss die Gemeinnützigkeit der Stiftung HGH erhalten bleiben. Der Stiftungszweck muss entweder operativ oder durch Erträge, die aus dem Stiftungsvermögen erzielt werden, erfüllt werden.

Haushalt der Stiftung
Die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stiftung HGH ist nicht ausreichend, um eine Sanierung des Gebäudes, unabhängig von seiner Nutzung, zu finanzieren. Selbst wenn die Stiftung eine andere Nutzung als die eines APH in dem historischen Gebäudeensemble umsetzen wollte, müsste eine technische, energetische und brandschutztechnische Sanierung erfolgen. Der Umfang der einzelnen Maßnahmen mag unterschiedlich sein, die Tatsache einer dringenden Sanierungsbedürftigkeit steht jedoch außer Frage. Da eine Alternativnutzung für das Gebäude stiftungsrechtlich nicht vorgesehen ist, war die Planung der Stiftung stets auf den Betrieb einer Alten- und Pflegeeinrichtung ausgerichtet.

Zu beachten ist, dass die Stiftung HGH nur von der Hansestadt Lübeck treuhänderisch verwaltet wird. Stiftungsmittel können für die Sanierung nicht problemlos durch Mittel der Hansestadt Lübeck ergänzt werden. Der Stiftungshaushalt ist nicht Bestandteil des Haushaltes der Hansestadt Lübeck.

Die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stiftung ist seit Jahren gefährdet. Seit 2019 weisen die Beschlüsse der Bürgerschaft ohne Unterbrechung Fehlbeträge aus. Eine entsprechende Übersicht befindet sich in der Anlage.

Nachfolgend wird modellhaft dargestellt, wie sich die Höhe der zu erwirtschaftenden Miete errechnet:

Unter der Annahme eines Investitionsbedarfes von 30 Mio €, eines Eigenkapitalanteils der Stiftung von 6 Mio €, generierten Spenden/Zuschüssen von 6 Mio €, bestünde ein Kreditbedarf in Höhe von 18 Mio €. Bei einer angenommenen Kreditlaufzeit von 40 Jahren, einer Tilgung von 2%, einem Zinssatz von 4%, der jährlichen Abschreibung und zuzüglich der grundsätzlich zu erwirtschaftenden Mietbestandteile (Stand 2022: 271.000 €/p.a.) müsste eine jährliche Miete i.H.v. ca. 2 Mio € durch einen potenziellen Nutzer aufgebracht werden. Umgerechnet auf den m² Nutzfläche (ca. 4.500m²) ergäbe sich eine monatliche Kaltmiete/m² in Höhe von 36,68€. Für den aktuellen Betreiber ist dieser Betrag nicht refinanzierbar. Bereits jetzt bedeutet der Betrieb des HGH ein laufendes Defizit für die SIE. Eine Kaltmiete in einer Größenordnung von 37 €/m² ist mit den Kostenträgern nicht verhandelbar und erhöht das laufende Defizit im erheblichen Ausmaß. Soweit eine Sanierung zu einer Verringerung der Platzanzahl führt, verschärft sich die Situation beträchtlich. Unabhängig vom derzeitigen Betreiber SIE ist eine Miete in diesem Umfang von keinem Betreiber zu refinanzieren.

Eine marktübliche Miete würde sich an den seitens der Leistungsträger refinanzierbaren Kosten orientieren. Dies bedeutet, dass kein Betreiber Pflegeheime erstellt oder anmietet, bei denen bereits gebäudeseitig über die refinanzierten Investitionskosten oder Mieten keine Wirtschaftlichkeit besteht. Dies dann schon ohne Berücksichtigung des eigentlichen Pflegebetriebes.

Diese sind im langjährigen Mittel auf ca. 20 Euro je m², bei neuen und jüngeren Häusern, begrenzt. Dies entspräche einer Kaltmiete von ca. 518.000,00 Euro auf der Basis von 80 zur Verfügung stehenden Betten, dies war die Ausgangsgröße für den gültigen Mietvertrag. Grundsätzlich bedeutet dies, dass eine marktübliche Miete immer unter den jeweils üblichen Bedingungen zur Refinanzierbarkeit ausgebildet wird. Die aktuell verhandelbaren 20 Euro je m² bestimmen das Geschehen am Immobilienmarkt für Pflegeheime.

Zum Zeitpunkt des Bürgerschaftsbeschlusses zur Mietanpassung lag der genehmigte Investitionskostensatz, wie derzeit auch, bei 13,39 € je Kalendertag.
Dies entspricht einer refinanzierten Miethöhe, bei 77 Betten, von ca. 314.000,00 €.
Daraus wird ersichtlich, dass schon die jetzige Miete für 77 Plätze über dem Marktdurchschnitt liegt. Eine Miete nach vorliegenden, ersten sehr groben Kostenschätzungen der Stiftung von 2 Mio. €, würde bei 77 Betten einen Investitionskostensatz von ca. 76,00 € bedingen.

Eine marktkonforme Miete für ein zeitgemäßes Haus, bei 77 Betten, wäre unter Zugrundelegung des bislang marktüblichen Investitionskostensatzes von 20,00 €, in Höhe von ca. 500.000,00 € anzusetzen. Mieten über diesem Betrag werden vermutlich vermieterseitig nicht am Markt durchsetzbar sein. Im Umkehrschluss sind alle Investitionsentscheidungen vor diesem Hintergrund zu treffen.

Gibt es Nutzungsalternativen zu einem vollstationären APH?

Voraussetzung für jedwede Nutzung des historischen Gebäudes ist die Einhaltung der Stiftungssatzung. Diese sieht gem. § 3 der Stiftungssatzung vor:

1. Errichtung eines Altenheims.
2. Förderung der Betreuung alter, bedürftiger Menschen in Lübeck; Voraussetzung ist die Bedürftigkeit im Sinne der jeweils geltenden steuerlichen Bestimmungen sowie
3. Förderung der Denkmalpflege und die Pflege von Kulturwerten, die sich im Vermögen der Stiftung "Heiligen-Geist-Hospital" befinden.

Bis heute ist das HGH eine selbstständige Institution geblieben; als öffentlich-rechtliche Stiftung von der Hansestadt Lübeck treuhänderisch verwaltet, wird ihr Vermögen getrennt vom städtischen Haushalt gehalten. Sämtliche Erträge aus diesem Vermögen werden ausschließlich zu den in der Stiftungssatzung festgelegten Zwecken eingesetzt.

Die Stiftung erfüllt die Aufgaben der Satzung wie folgt:

Nr. 1 und 2 der Stiftungssatzung:
Die Stiftung Heiligen-Geist-Hospital ist eine öffentlich-rechtliche Stiftung, die überwiegend operativ arbeitet, d.h. der Stiftungszweck wird nicht nur über Ausschüttung von Vermögenserträgen - also direkt fördernd - erfüllt, sondern hauptsächlich durch Einsatz der Vermögenssubstanz selbst sowie durch Dienstleistungen. Die Stiftung fördert die Betreuung alter bedürftiger Menschen in Lübeck über eine fortlaufende subventionierte Miete für das im Gebäudekomplex der Stiftung befindliche Pflegeheim und für eine Altentagesstätte.
Die SIE zahlen auf Grund eines Bürgerschaftsbeschlusses aus September 2019 derzeit eine Kostenmiete mit variablen Anteilen.
Sie ist im Markvergleich unüblich hoch, von den Leistungsträgern nicht vollständig gegenfinanziert und betrug 2022 ca. 666.000,00 € p.a.

Nr. 3. der Stiftungssatzung:
Die Stiftung stellt die Kirchenhalle als auch das Langhaus des Heiligen-Geist-Hospitals Besucher:innen für Besichtigung der Kulturwerte, welche sich im Eigentum der Stiftung befinden, zur Verfügung. Die Kunstgegenstände bestehen aus Altären, Einzelfiguren, sakralem Silber und Wandmalereien.

Eine Nutzungsänderung kann daher nur im Rahmen der Satzung erfolgen; die rechtliche Auslegung der Satzung muss in enger Abstimmung und mit Zustimmung der Stiftungsaufsicht des Innenministeriums des Landes SH sowie des Finanzamtes erfolgen.
Im Rahmen eines ersten Sondierungsgespräches mit der Stiftungsaufsicht des Landes, an der Bürgermeister Lindenau sowie die Fachbereichsleitung und die Stiftungsverwaltung des HGH am 19.01.2023 teilgenommen haben wurde deutlich, dass die Nutzung des Hauses zum Wohle alter (und bedürftiger) Menschen aufrechterhalten werden sollte. Dies erfordert nicht zwangsläufig den Betrieb einer vollstationären Pflegeeinrichtung.

Die Errichtung und/oder der Umbau einzelner Gebäudeteile zu abgeschlossenen Seniorenwohnungen mit Serviceangeboten (insbesondere die Gebäudeteile Schrankhaus und Kammerhaus) wurden als mögliche satzungskonforme Nutzungsalternativen angesprochen. Eine formal-rechtliche Prüfung hierzu steht noch aus.

Festzuhalten bleibt, dass auch bei einer alternativen Nutzung die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stiftung HGH nicht ausreichen wird, um die dafür dann erforderlichen Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Fazit:

Anträge zum Thema "Weiterbetrieb" des HGH, wie sie beispielsweise in der VO/2022/11626-01 vorliegen, wurden in der Sondersitzung des Ausschusses für Soziales am 17.11.2022 vertagt. Bereits in den Runden Tischen hat die Verwaltung erläutert, warum ein Weiterbetrieb der Altenpflege im HGH in der jetzigen Form nicht erfolgen kann. Bauordnungsrechtlich ist aus Gründen des Brandschutzes eine Schließung unausweichlich. Eine künftige Wiederaufnahme der Altenpflege im HGH kann nur nach einer Betriebsunterbrechung erfolgen. Ein "weiter so" im Sinne der jetzigen vollstationären Altenpflege ist nicht möglich. Die Betriebsunterbrechung von mehreren Jahren ist aus Gründen der Gefahrenabwehr ebenso wie zur Durchführung der baulichen Maßnahmen erforderlich. Den Bewohnenden wurde das Angebot unterbreitet, in andere Häuser der SIE umzuziehen, entsprechende Kapazitäten werden dort freigehalten.

Wenn es gelingt, dass HGH brandschutztechnisch und baulich zu ertüchtigen, ist ein Weiterbetrieb eines Alten- und Pflegeheimes aus Sicht der Verwaltung -wenn überhaupt - nur unter deutlich verminderten Qualitätsstandards in Bezug auf die oben genannten Kriterien denkbar. Dies allerdings bei geringerer Belegung und unverhältnismäßig hohen laufenden Kosten, die eine Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die Stiftung und einen möglichen Betreiber der Pflegeeinrichtung ausschließen. Dabei wird die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stiftung HGH ohne eine plausible Refinanzierungsmöglichkeit bei der angenommenen Miete überschritten. Eine Wiederaufnahme des vollstationären Pflegebetriebes im HGH nach einer möglichen Sanierung ist aus Sicht der SIE nicht beabsichtigt. Es müsste ein anderer Betreiber gefunden werden, der die zu refinanzierenden unverhältnismäßig hohen Kosten trägt, damit die Stiftung zukünftig wirtschaftlich tätig sein kann.

Aus Sicht der Verwaltung bedeutet dies aber eine Schließung des Betriebes zum Zeitpunkt Ende des Interimsbetriebes am 30.09.2023 in der jetzigen Form und eine anschließende bauliche Ertüchtigung. Eine finanzielle Abwicklung der Maßnahmen über den zum 01.01.2023 neu gegründeten Eigenbetrieb SIE ist nicht möglich, da auch der Betrieb nicht über die finanzielle Leistungsfähigkeit im nötigen Investitionsumfang verfügt. Das Betriebskapital beträgt zur Gründung 8.162.000 Euro für den gesamten Betrieb (siehe VO/2022/11544).

Soweit theoretisch eine finanzielle Unterstützung der Hansestadt Lübeck überhaupt in Frage kommen sollte, kann diese nur an die Stiftung als Eigentümerin des Gebäudes erfolgen (zum Beispiel über eine zweckgebundene Zuwendung).

Eine derartige Zuwendung bedeutet eine Belastung des kreditfinanzierten Investitionshaushaltes der Hansestadt Lübeck und steht in Konkurrenz zu anderen städtischen Projekten. Aktuell im Haushalt 2023 ff. beschlossene Großprojekte sind als Anlage beigefügt, die dann einer erneuten Prüfung auf Umsetzung unterzogen werden müssten.

Im Rahmen der Haushaltsgenehmigung des Haushaltsplans 2023 führt die Kommunalaufsicht im Genehmigungserlass vom 21.12.2022 aus:

„Auch, wenn der prognostizierte Anstieg der Verschuldung im Vergleich zu den bisherigen Planungen gedämpft erfolgt, muss die Hansestadt Lübeck weiterhin Anstrengungen zur Senkung der geplanten Kreditaufnahme unternehmen. Die mit den kreditfinanzierten Investitionen einhergehenden Abschreibungen bzw. Auszahlungen aus ordentlicher Tilgung sowie die nunmehr gestiegenen Zinsen werden zu einer Belastung der kommenden Ergebnis- und Finanzhaushalte der Hansestadt Lübeck führen. Vor diesem Hintergrund sollte die Hansestadt Lübeck prüfen, ob der erhebliche Anstieg der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit von rd. 101 Mio. Euro im Jahr 2021 auf rd. 227 Mio. Euro im Jahr 2026 realistisch sein kann. Für die Investitionsplanung empfehle ich, eine Streckung und Verschiebung von Investitionen vorzunehmen.“

Eine finanzielle Unterstützung durch die Hansestadt Lübeck ist daher mehr als fraglich und ggf. nicht genehmigungsfähig, weil das Kreditvolumen ein genehmigungsfähiges Maß übersteigt. Alternativ müssten bereits beschlossene andere im Haushalt verankerte Investitionsvorhaben zu Gunsten einer zügigen Sanierung des HGH aufgegeben werden.
Es sind deshalb künftige Nutzungen zu prüfen, die formalrechtlich in Übereinstimmung mit dem Stiftungszweck möglich und von der Stiftung finanziell leistbar sind. Weitere Abstimmungen mit der Stiftungsaufsicht sind hierzu vor dem Hintergrund der Genehmigungsnotwendigkeit zwingend erforderlich.

Anlagen:
- Investitionen 2023 ff.
- HH_Pläne_HGH_2020-2023

Senatorin Pia Steinrücke

VO/2019/07966 – Beschluss der Bürgerschaft 26.09.2019

Stiftung Heiligen-Geist-Hospital – **Haushaltsplan 2020**

I.

1. im Ergebnisplan mit

einem Gesamtbetrag der Erträge auf	1.392.400	EUR
einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	1.717.200	EUR
einen Jahresüberschuss von	0	EUR
einen **Jahresfehlbetrag** von	**324.800**	**EUR**

VO/2020/09092 – Beschluss der Bürgerschaft 24.09.2020

Stiftung Heiligen-Geist-Hospital – **Haushaltsplan 2021**

I.

1. im Ergebnisplan mit

einem Gesamtbetrag der Erträge auf	1.338.800	EUR
einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	1.769.200	EUR
einen Jahresüberschuss von	0	EUR
einen **Jahresfehlbetrag** von	**430.400**	**EUR**

VO/2021/10278 – Beschluss der Bürgerschaft 30.09.2021

Stiftung Heiligen-Geist-Hospital – **Haushaltsplan 2022**

I.

1. im Ergebnisplan mit

einem Gesamtbetrag der Erträge auf	1.423.700	EUR
einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	1.509.000	EUR
einen Jahresüberschuss von	0	EUR
einen **Jahresfehlbetrag** von	**85.300**	**EUR**

VO/2022/11262 – Beschluss der Bürgerschaft 29.09.2022

Stiftung Heiligen-Geist-Hospital – **Haushaltsplan 2023**

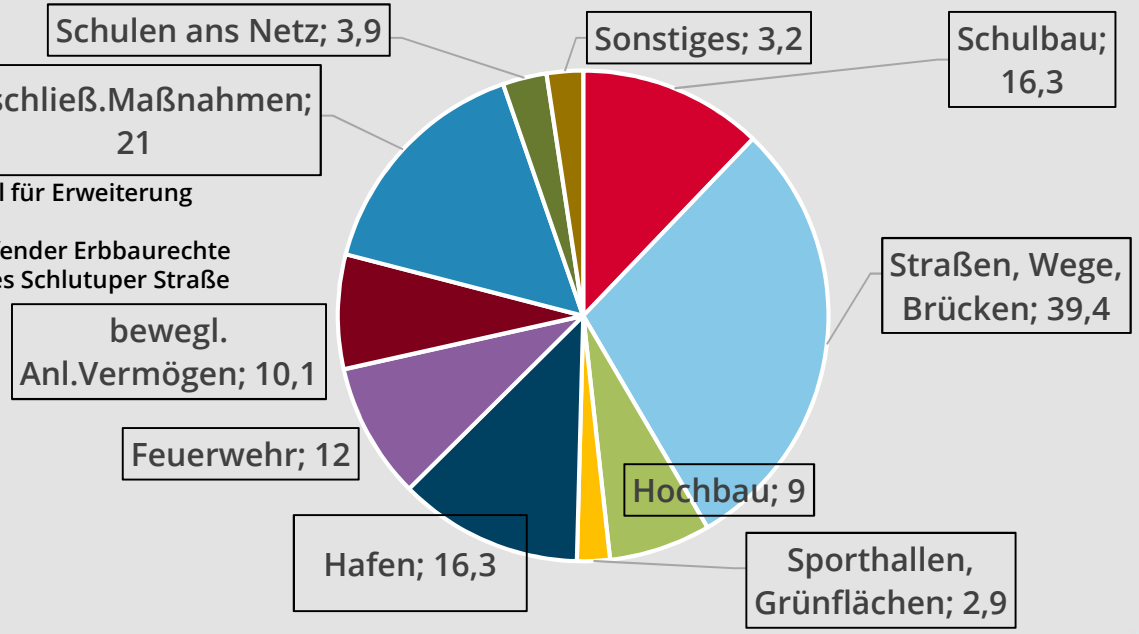
I.

1. im Ergebnisplan mit

einem Gesamtbetrag der Erträge auf	1.501.200	EUR
einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	2.074.300	EUR
einen Jahresüberschuss von	0	EUR
einen **Jahresfehlbetrag** von	**573.100**	**EUR**

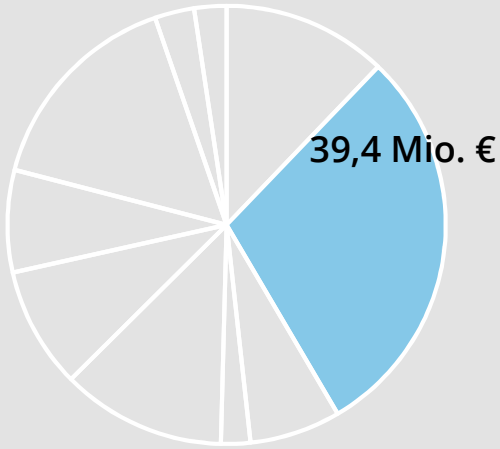
Investitionen 2023 in Mio. EUR

Kreditbedarf 2023: 68 Mio. EUR



U.a.
- Ankauf Boldwiesenkoppel für Erweiterung Skandinasvienkai
- Entschädigung 25 auslaufender Erbbaurechte
- Erschließung des Projektes Schlutuper Straße

Straßen, Brücken, Wege



Bezeichnung	2023 Anmeldung T€	2024 Anmeldung T€	2025 Anmeldung T€	2026 Anmeldung T€
Neubau Bahnhofsbrücke	10.200,0	7.500,0	0,0	0,0
Stadtgrabenbrücke	3.000,0	1.750,0	0,0	0,0
Bahnhaltepunkt Moisling	3.000,0	750,0	0,0	0,0
Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen	2.300,0	2.300,0	2.300,0	2.300,0
Mühlentorbrücke	2.200,0	1.500,0	2.700,0	2.200,0

Schulbau

16,3 Mio. €



Bezeichnung	2023 Anmeldung T€	2024 Anmeldung T€	2025 Anmeldung T€	2026 Anmeldung T€
Kalandschule, Sanierung u. DG-Erweiterung	2.500,0	2.000,0	3.400,0	1.000,0
Albert-Schweitzer-Schule / Umbau / Erweiterung	2.000,0	200,0	0,0	600,0
Sch.a.Koggenweg/Ganztagsräume	2.000,0	1.028,0	0,0	0,0
S.Stadtpark/Herricht. Ganztag	1.310,0	2.500,0	1.720,0	0,0
Trave GGS Kirchplatz 7 - Grundinstandsetzung	1.000,0	2.500,0	2.500,0	2.500,0

Hafen



16,3 Mio. €

Bezeichnung	2023 Anmeldung T€	2024 Anmeldung T€	2025 Anmeldung T€	2026 Anmeldung T€
Skandinavienkai / Anleger 5 PLUS	5.000,0	0,0	0,0	0,0
Skandikai/Bahnhof Gewerbegebiet Nord	3.500,0	9.200,0	5.000,0	700,0
Kaimauer Kohlenhofkai	2.500,0	1.000,0	0,0	0,0
SK Flächen- und Verkehrsentw.	1.400,0	1.000,0	19.000,0	19.000,0
Fi.-hfn Trave./Umgest. Hafenzone	1.400,0	300,0	800,0	4.000,0

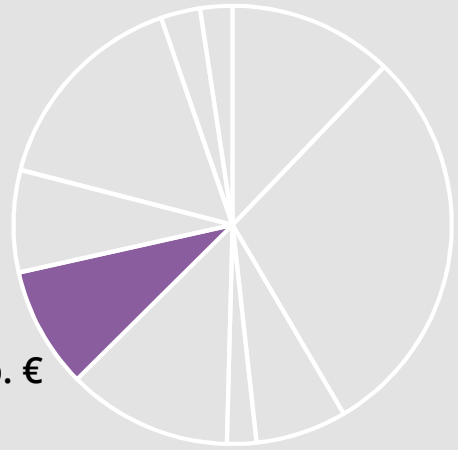
Hochbau



9 Mio. €

Bezeichnung	2023 Anmeldung T€	2024 Anmeldung T€	2025 Anmeldung T€	2026 Anmeldung T€
Buddenbrookhaus / Erweiterung/Umbau/Sanierung	1.537	4.096,0	7.110,0	8.924,0
VZM/Brandschutz u. Raumplanung	1.000,0	2.850,0	3.530,0	3.000,0
Behn-/Drägerh. Sanierungsmaßn.	1.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0
Theater, Grundinstandsetzung	800,0	2.000,0	4.000,0	5.900,0
Rathaus diverse Maßnahmen	700,0	500,0	5.800,0	6.000,0

Feuerwehr



12 Mio. €

Bezeichnung	2023 Anmeldung T€	2024 Anmeldung T€	2025 Anmeldung T€	2026 Anmeldung T€
Allgemeine Investitionstätigkeit Gefahrenabwehr	4.160,4	1.649,9	1.580,4	3.940,7
Allgemeine Investitionstätigkeit Rettungsdienst	2.359,0	3.066,1	2.736,6	1.551,1
Feuerwehrhaus FFW Gr. Steinrade	1.900,0	0,0	0,0	0,0
Feuerwache II, Neubau, koop. Leitstelle	1.000,0	2.900,0	5.100,0	15.000,0
Allgemeine Investitionstätigkeit Katastrophenschutz	890,9	821,0	96,0	255,0

Sporthallen, Grün- und Sportflächen

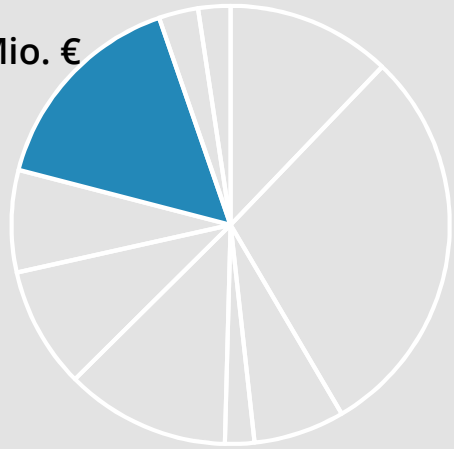


2,9 Mio. €

Bezeichnung	2023 Anmeldung T€	2024 Anmeldung T€	2025 Anmeldung T€	2026 Anmeldung T€
Hansehalle / Ertüchtigung Bundesliga	1.000,0	400,0	0,0	0,0
Neubau Sporthalle Falkenwiese	1.000,0	0,0	0,0	0,0
Sportplatz Travemünder Allee Ballfangzaun	300,0	0,0	0,0	0,0
Falkenwiese / Entwicklung Sportzentrum	273,5	273,5	273,5	0,0
Sportpl. Schönböcken/ Kunstrasen	200,0	1.300,0	0,0	0,0

Erschließungsmaßnahmen

21 Mio. €



Bezeichnung	2023 Anmeldung T€
Ankauf Boldwiesenkoppel	5.000
Erbbaurechtsentschädigung	4.000
Ankauf Pacht- und Ausgleichsflächen	500
Smart City	3.200
Erschließung Schlutuper Straße	2.100

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11698
öffentlich

Lübeck, 23.11.2022

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

Masterplan Skandinavienkai

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.12.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.02.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
07.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Die im Zuge des HEP getätigten strategischen Aussagen und Prognosen zur Entwicklung der Terminallayouts sollen mit Hilfe von Masterplänen detailliert erarbeitet und umgesetzt werden. Der hier vorliegende Masterplan zeigt die notwendigen Entwicklungsschritte für den Skandinavienkai auf, um für die Zukunft gewappnet zu sein.

Bericht:

Einleitung und Hintergrund

Der Hafenentwicklungsplan 2030 für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Der von der LPA erstellte Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK und basiert zum größten Teil auf einer von der LPA fortgeschriebenen Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030. In dieser Form stellt der HEP2030 einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen“ und des Wirtschaftsfaktors „Hafen“ mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist. Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkunden an unseren Hafen und bietet der maritimen Wirtschaftsbranche mit den direkt und indirekt verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können. Grundsätzlich ist der PORT OF LÜBECK als

ein wesentlicher wirtschaftlicher Bestandteil wichtig für die Hansestadt Lübeck. Häfen sind hierbei als hocheffiziente trimodale Logistikzentren anzusehen, die alle drei Verkehrsträger optimal verknüpfen. Diese Verknüpfung muss im Sinne der Nutzer leistungsfähig und flexibel funktionieren.

Die strategische Hafenentwicklung wird dabei im Wesentlichen von drei unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die oben bereits angesprochene Entwicklung der Umschlagmengen und –arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportbehälter, die den Hafen ansteuern, ein weiteres Element. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg / Siems / Schlutup und der Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP2030 berücksichtigt.

Die im HEP2030 skizzierte Entwicklung soll über Masterpläne für Hafen- und Hafenbahninfrastruktur der einzelnen Terminals, beziehungsweise Hafenbereiche, bearbeitet, erstellt und fortgeschrieben werden. Diese Masterpläne decken einen Zeitraum von 10 Jahren ab. Aus den Masterplänen werden dann die einzelnen Infrastrukturprojekte bedarfsgerecht weiterbearbeitet und entwickelt. Die Masterpläne lösen keinen Automatismus bei der Umsetzung von Bauprojekten aus, stellen aber Abhängigkeiten und Prioritäten in der Investitionsreihenfolge dar.

Mit diesem Bericht legt die LPA den ersten Masterplan und zwar für den Skandinavienkai vor. Zur Bearbeitung des Masterplans Skandinavienkai, der grundsätzlich den Zeitraum von 2022 bis 2032 abdeckt, wurden im Rahmen von diversen Workshops mit dem Betreiber LHG, seinen Hafenkunden und den Partnerhäfen die Marktsituation, die betrieblichen Belange und die zukünftig zu erwartenden Markt- und Betriebsanforderungen diskutiert, ausgewertet und verarbeitet.

Ziel des Masterplans

Der Skandinavienkai ist der wichtigste Hafenterminal des PORT OF LÜBECK. Ca. 75% des Gesamtumschlags (brutto) gehen hier über die Kaikante. Er wird in Zukunft noch weiter an Bedeutung zunehmen, weil er aus Wettbewerbssicht im Abgleich mit den Konkurrenzhäfen der südlichen Ostsee (hier insbesondere Kiel und Rostock) seine verkehrsgeografischen und verkehrsmarktrelevanten Vorteile am schnelldrehenden RoRo-/RoPax-Markt hat. Demzufolge müssen die zukünftigen Markt- und Kundenbedarfe identifiziert und die hieraus resultierende infrastrukturelle und betriebliche Weiterentwicklung umgesetzt werden, um diese Wettbewerbsposition beizubehalten.

Aus den Ausführungen und Kernaussagen des HEP2030 ist aus der Anlage 2 auf Seite 116 zu entnehmen, dass der Skandinavienkai in Zukunft eine Gesamterweiterungsfläche von 29 ha benötigt, um den prognostizierten Umschlagsmengenzuwachs von rd. 5 Mio. t (netto) bewältigen zu können. Dies bedeutet, eine Erweiterung und Ergänzung der reinen Umschlagsfläche von rund 14,1 ha. Die zugehörige erforderliche Anlegerentwicklung ist auf Seite 124 mit der Tabelle 28 im HEP2030 skizziert. Das erarbeitete zukünftige Layout des Skandinavienkais ist in Abbildung 38 dargestellt. Hierin ist im Wesentlichen eine grundsätzliche Entwicklung in den Borndiek sowie die Entwicklung externer LKW-Stellplätze, die dem Skandinavienkai vorgelagert sind, dargestellt. Alle weiteren erforderlichen infrastrukturellen Anpassungen erfolgen innerhalb der bestehenden Hafenfläche. Mit dem Masterplan Skandinavienkai wird diese beschriebene Entwicklung aus dem HEP2030 konkretisiert und detaillierter hergeleitet und begründet.

Der Skandinavienkai muss über moderne, leistungsfähige und zukunftsorientierte Infrastruktur wettbewerbsfähige Angebote verfügen, um adäquat auf die Kundenbedarfe zu reagieren, verlorene Marktanteile zurückzugewinnen und wieder der führende deutsche RoRo-/RoPax-Ostseehafen zu werden. Dafür müssen die „bottlenecks“ beseitigt und die Kundenanforderungen zufriedenstellend bedient werden, damit die Qualität dauerhaft gewährleistet werden kann. Die Qualität und die Lagegunst des Standorts sind die beiden wesentlichen Alleinstellungsmerkmale des Skandinavienkais. Im Rahmen der Bearbeitung des Masterplans Skandinavienkai ging es zudem um die Bedarfsüberprüfung des HEP2030 anhand der aktuellen Entwicklung sowie die Darstellung und Herleitung, welche Aufgaben und Projekte sich zur Wahrung der Wettbewerbsposition priorisiert ergeben.

Der Masterplan Skandinavienkai zeigt die notwendige Entwicklung des Skandinavienkais bis 2032. Es geht hier nicht grundsätzlich nur um Anpassung, Ergänzung und Optimierung der Hafeninfrastruktur. Es geht hier genauso um betriebliche Prozesse und operative Abläufe. Der Masterplan untergliedert sich in sieben Teilbereiche: Anlegerkante, Operative Flächen, Betrieb, Gleisanschluss, Straßenanschluss, Naturschutz und Klimaschutz.

Die Verwaltung bittet um Kenntnisnahme.

Anlagen:

- Masterplan Skandinavienkai
- Anlage 1: Übersichtsplan Skandinavienkai Bestand
- Anlage 2: Übersichtsplan schematische Nutzung
- Anlage 3: HEP2030: Entwicklungssteckbrief Skandinavienkai
- Anlage 4: BMC-Gutachten Flächen- und Stellplatzbedarf
- Anlage 5a: Übersichtsplan Masterplan Skandinavienkai 2026
- Anlage 5b: Übersichtsplan Masterplan Skandinavienkai 2030
- Anlage 6: Übersichtstabelle aktuelle Anlegerbelegung
- Anlage 7: Übersichtsgrafik Liniendienste
- Anlage 8: Übersichtsplan interne und externe Potenzialflächen
- Anlage 9: Realisierungszeitplan
- Anlage 10: Verlängerung Anleger 3
- Anlage 11: Umbau Anleger 6a
- Anlage 12: Borndieksentwicklung
- Anlage 13: Gateentwicklung inkl. externe Stellplätze
- Anlage 14: LSK-Ausbau 1
- Anlage 15: Nordbahnhof

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Lübeck Port Authority

Hafenentwicklungsplanung

Masterplan Skandinavienkai

Die im Zuge des Hafenentwicklungsplans HEP2030 getätigten strategischen Aussagen und Prognosen zur Entwicklung der Terminallayouts sollen mit Hilfe von Masterplänen detailliert erarbeitet und umgesetzt werden. Der hier vorliegende Masterplan zeigt die notwendigen Entwicklungsschritte für den Skandinavienkai auf, um für die Zukunft gewappnet zu sein.

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Lübeck Port Authority
Strategische Hafenentwicklung
Einsiedelstraße 6 | Gebäude 96 | 23540 Lübeck
(0451) 115
Lübeck-port-authority@luebeck.de
www.luebeck.de

Inhalt

1. Einleitung und Hintergrund 3
2. Sinn und Zweck des Masterplans 3
3. Ziel des Masterplans 5
4. Ausgangslage 7
5. Notwendige Entwicklung der Anlegerkante 9
6. Notwendige Entwicklung der angrenzenden Flächen 18
7. Betriebliche Prozessoptimierung 23
8. Notwendige Entwicklung der Gleiskapazitäten Hafenbahn 26
9. Notwendige Entwicklung des straßenseitigen Zu- und Ablaufs 31
10. Naturschutz 34
11. Klimaschutz 34
12. Fazit 36
13. Zeitlicher Ablaufplan und zugehörige Investitionen 37
14. Anlagenverzeichnis 41

177 von 373 in Zusammenstellung

1. Einleitung und Hintergrund

Der Hafenentwicklungsplan 2030 für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Der von der LPA erstellte Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK und basiert zum größten Teil auf einer von der LPA fortgeschriebenen Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030. In dieser Form stellt der HEP einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen" und des Wirtschaftsfaktors „Hafen" mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist. Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkunden an unseren Hafen und bietet der maritimen Wirtschaftsbranche mit den direkt und indirekt verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können. Grundsätzlich ist der PORT OF LÜBECK als ein wesentlicher wirtschaftlicher Bestandteil wichtig für die Hansestadt Lübeck.

Die strategische Hafenentwicklung wird dabei im Wesentlichen von drei unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die oben bereits angesprochene Entwicklung der Umschlagmengen und –arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportbehälter, die den Hafen ansteuern, ein weiteres Element. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg / Siems / Schlutup und der Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP berücksichtigt.

Im Hafenentwicklungsplan sind in den Layoutplänen die grundsätzlichen Entwicklungen der Hafenterminals langfristig skizziert. Nunmehr geht es darum, eine kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzen des Ansatzes zum Nature inklusive Planning (NIP) aktiv anzugehen. Anhand der Schiffsgrößen- und Zuglängenentwicklung ergeben sich Anpassungsbedarfe an der Hafen- und Hafenbahninfrastruktur im Bestand. Zudem wird es bei einigen Hafenterminals aufgrund des prognostizierten Mengenwachstums und unter Aufrechterhaltung und Gewährleistung einer wettbewerbsfähigen Hafeninfrastruktur zu weiteren Anpassungsbedarfen kommen müssen.

2. Sinn und Zweck des Masterplans

Aus den Ausführungen und Kernaussagen des Hafenentwicklungsplans 2030 ist aus der Anlage 2 auf Seite 116 zu entnehmen, dass der Skandinavienkai in Zukunft eine Gesamterweiterungsfläche von 29 ha benötigt, um den prognostizierten Umschlagsmengenzuwachs von rd. 5 Mio. t (netto) bewältigen zu können. Dies bedeutet eine Erweiterung und Ergänzung der reinen Umschlagsfläche von rund 14,1 ha. Hierin sind die Ausbauten des zweiten Bauabschnitts und die Flächennutzungen im Gewerbegebiet-Nord (Pkw-Neufahrzeuge, LDG-Fläche sowie Papergate) bereits flächenmäßig als Bestand berücksichtigt worden. Die zugehörige erforderliche Anlegerentwicklung ist auf Seite 124 mit der Tab. 28 im Hafenentwicklungsplan 2030 skizziert. Das erarbeitete zukünftige Layout des Skandinavienkais ist in Abbildung 38 dargestellt. Hierin ist im Wesentlichen eine grundsätzliche Entwicklung in den Borndiek sowie die Entwicklung externer LKW-Stellplätze, die dem Skandinavienkai vorgelagert sind, dargestellt. Alle weiteren erforderlichen infrastrukturellen Anpassungen erfolgen innerhalb der bestehenden Hafenfläche.

Im Rahmen der Bearbeitung des Masterplans Skandinavienkai ging es zudem um die Bedarfsüberprüfung anhand der aktuellen Entwicklung sowie die Darstellung und Herleitung, welche Aufgaben und Projekte sich zur Wahrung der Wettbewerbsposition priorisiert ergeben. Häfen sind hocheffiziente trimodale Logistikzentren, die alle drei Verkehrsträger optimal verknüpfen. Diese Verknüpfung muss im Sinne der Nutzer leistungsfähig und flexibel funktionieren.

Für die Bearbeitung des Masterplans sind folgende Arbeitsschritte und Informationen zu berücksichtigen:

a) Die Bearbeitung erfolgt aus dem Blickwinkel der Linienfährdienste und den zugehörig eingesetzten Schiffen mit ihren Auswirkungen in die operative Fläche hinein und den Auswirkungen auf die straßen- und schienenseitigen Zu- und Ablaufverkehren;
b) Dabei erfolgt eine Bewertung der Betriebskapazitäten und eine Identifizierung der derzeitigen Stärken (Chancen) und Schwächen (Bottlenecks) des Skandinavienkais;
c) Mit Hilfe einer Marktrecherche und -beobachtung u.a. durch Gespräche mit Marktteilnehmern und Auswertung von Entwicklungstrends werden grundlegende Entwicklungen und zukünftige Bedarfe mitberücksichtigt;
d) Abschließend erfolgt die Ableitung von erforderlicher Infrastruktur und Optimierung betrieblicher Prozesse

Diese Arbeitsschritte münden dann in eine Geschäftsfelder-, Betriebs- und Infrastrukturstrategie für den Skandinavienkai. Hierbei sollten die Leitmotive betriebswirtschaftliches Ergebnis, Kundenzufriedenheit sowie Wahrung und Verbesserung der Marktposition ein Optimum darstellen. Im Masterplan wird vordergründig die Infrastrukturstrategie abgebildet. Auf die Geschäftsfelder- und Betriebsstrategie werden Impulse gegeben und durch die ermittelten Marktanforderungen eine Rückspiegelung erzeugt. Die LHG muss und wird auf Basis des Masterplans markt- und kundengerecht agieren.

In diesem Masterplan Skandinavienkai werden keine detaillierten Angaben zu den anderen Arbeitsbereichen des HEP2030 gegeben. Es sei denn, es bestehen direkte Zusammenhänge. Somit werden die Themen wie Traveanpassung, Hinterlandanbindung und Marke „PORT OF LÜBECK“ hier nicht abgehandelt.

3. Ziel des Masterplans

Die im HEP2030 skizzierte Entwicklung soll über Masterpläne für Hafen- und Hafenbahninfrastruktur der einzelnen Terminals, beziehungsweise Hafenbereiche, bearbeitet, erstellt und fortgeschrieben werden. Diese Masterpläne decken einen Zeitraum von zehn Jahren ab. Aus den Masterplänen werden dann die einzelnen Infrastrukturprojekte bedarfsgerecht weiterbearbeitet und entwickelt. Der Masterplan löst keinen Automatismus bei der Umsetzung von Bauprojekten aus, stellt aber Abhängigkeiten und Prioritäten in der Investitionsreihenfolge dar.

Zur Bearbeitung des Masterplans Skandinavienkai, der grundsätzlich den Zeitraum von 2022 bis 2032 abdeckt, wurden im Rahmen von diversen Workshops mit dem Betreiber LHG, seinen Hafenkunden und den Partnerhäfen die Marktsituation, die betrieblichen Belange und die zukünftig zu erwartenden Markt- und Betriebsanforderungen diskutiert, ausgewertet und verarbeitet.

Am Skandinavienkai sind die Ressourcen „Fläche und Anleger“ und somit die Kapazität nicht beliebig vermehrbar, sondern an diesem Standort nur sehr limitiert erweiterbar. Deshalb müssen Ansatzpunkte erarbeitet werden, die über eine rein flächenexpansive Infrastrukturplanung hinausgehen. Anhand der Identifizierung der vorhandenen kapazitären „Bottlenecks“ und der bestehenden und zukünftigen Marktanforderungen an die Infrastruktur und den Betrieb sind Optimierungen und Lösungen zu erarbeiten.
Dazu ist es wichtig, dass die Wirkpfade zwischen

- Schiffsgrößenentwicklung,
- der erforderlichen anlegerseitigen Entwicklung,
- der Zusammenhang zum Fährfahr- und Anlegerbelegungsplan und
- den daraus sich ergebenden Verkehrsspitzen inkl. der Auswirkungen auf den Zu- und Ablauf von Gütereinheiten

bekannt sind. Alle Fährlinien fahren in einem festgelegten Fahrplan und haben definierte Liegezeiten in denen die Be- und Entladung betrieblich stattfinden muss. Hierzu werden in Abhängigkeit des Ladungsmixes, also wieviel Selbstfahrer/begleitete LKW oder Passagiere in Pkws nach Fährankunft den Hafen sofort verlassen und wieviel unbegleitete Einheiten (Trailer, Container oder mit Stückgut oder Forstprodukten beladenen Kassetten) zu entladen sind, zugehörige Umschlagflächen oder Verkehrsflächen benötigt. Gleiches gilt dann auch für die Beladung nur in umgekehrter Richtung. Der Fahrplan ist relativ stabil, so dass mit dem Einsatz größerer Schiffe grundsätzlich mehr Ladung in gleicher Zeiteinheit bewegt werden muss. Das wirkt sich auf die Flächenbedarfe/-kapazität und auf die Kapazität des straßen- und bahnseitigen Zu- und Ablaufs aus und auf die betriebliche Organisation. Demzufolge bewirkt eine Änderung des betrieblichen Gleichgewichts (z.B. hier Schiffsgröße = mehr Ladungseinheiten) eine Anpassung sämtlicher anderer Komponenten (siehe Abbildung 1). Passen die Bereiche der Wirkpfade ineinander und zusammen und gibt es eine entsprechende Betriebsreserve, ist der Hafenumschlag quasi im betrieblichen Gleichgewicht. Wird eine Komponente maßgeblich verändert, erfordert das eine Anpassung der anderen Komponenten. Die Betriebsreserve bezieht sich auf ein erforderliches Flächenangebot und auch auf eine Flexibilität in der Anlegerbelegungsmöglichkeit. Die Lade- und Transporteinheiten (größtenteils Trailer) des unbegleiteten Verkehrs haben unterschiedliche

Verweildauern im Hafen, zudem werden verschiedene Transportbehälter (Rolltrailer, Kassetten, SECU etc.) für den Transport von Stückgut benutzt. Die Anzahl dieser Einheiten variiert und diese Einheiten müssen z.T. im Hafen gelagert werden, größtenteils verkehren diese zwischen den verschiedenen Häfen hin und her. Somit werden ausreichend Lagerflächen für die beladenen und leeren Einheiten gebraucht. Ähnliches gilt für Neufahrzeuge oder für Traktoren und andere Maschinen, die im Hafen als selbstfahrendes Ladungsgut mit variierenden Standzeiten zwischengelagert werden, um dann verschifft zu werden.

Aus dem benannten Konglomerat ergeben sich in Abhängigkeit der betrieblichen Umschlaganforderung pro Fährdienst die erforderliche Anzahl der Anleger und deren Größe sowie eine resultierende operative Flächengröße sowie weitere Erfordernisse bezüglich Bahn- und Gatekapazitäten.

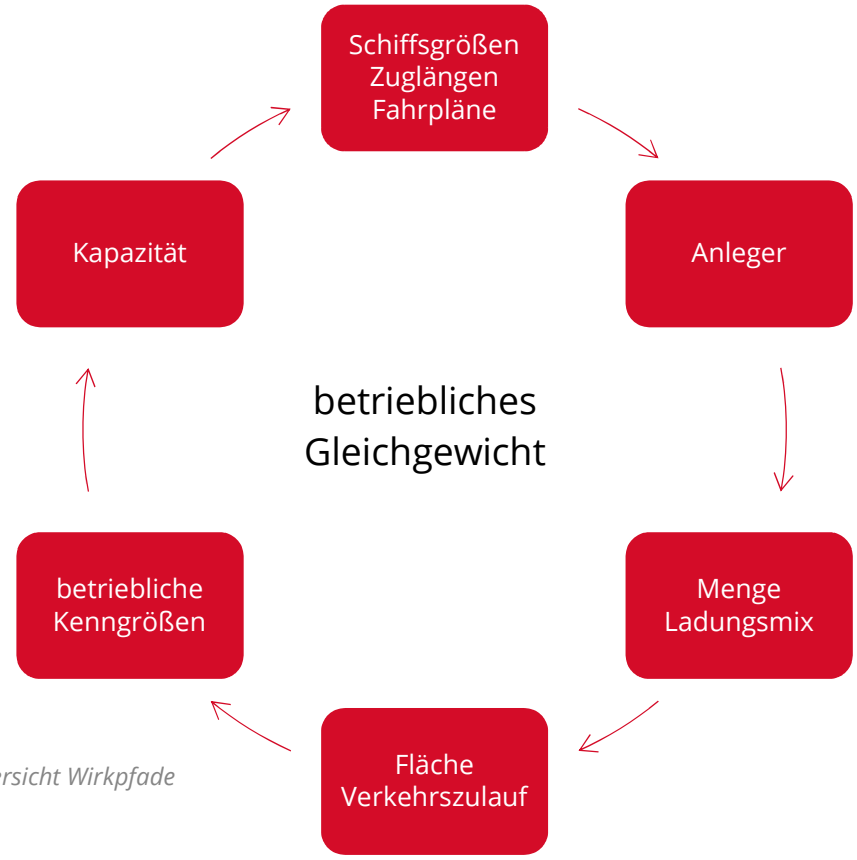


Abbildung 1: Übersicht Wirkpfade

Der Masterplan wird somit auf Basis der beschriebenen Wirkpfade die erforderlichen Kapazitätsanpassungen herleiten und in Form von konkreten Projekten und Anpassungen beschreiben und benennen. Im Rahmen der Verkehrswende sollen die infrastrukturellen Maßnahmen auch den Bahnanteil am modal split von derzeit 18% auf mindestens 25% steigern. Zudem unterliegen die Häfen den nationalen und internationalen Klimaschutzzielen. Hierzu sind geeignete Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen.

Der Masterplan soll die erforderliche Bedarfsentwicklung des Skandinavienkais bis 2032 hinsichtlich seiner infrastrukturellen und betrieblichen Belange beschreiben, herleiten und darstellen. Er konkretisiert die Aussagen des HEP2030. Er gibt eine Priorisierung und Einordnung der erforderlichen infrastrukturellen Anpassungen und Erweiterungen im Abgleich mit den zu identifizierenden und umzusetzenden Optimierungen der Betriebsprozesse an.

4. Ausgangslage

Der Skandinavienkai ist der wichtigste Hafenterminal des PORT OF LÜBECK. Ca. 75% des Gesamtumschlags (brutto) gehen hier über die Kaikante. Er wird in Zukunft noch weiter an Bedeutung zunehmen, weil er aus Wettbewerbssicht im Abgleich mit den Konkurrenzhäfen der südlichen Ostsee (hier insbesondere Kiel und Rostock) seine verkehrsgeografischen und verkehrsmarktrelevanten Vorteile am schnelldrehenden RoRo-/RoPax-Markt hat. Demzufolge müssen die zukünftigen Markt- und Kundenbedarfe identifiziert und die hieraus resultierende infrastrukturelle und betriebliche Weiterentwicklung umgesetzt werden, um diese Wettbewerbsposition beizubehalten.

Der Hafenterminal ist historisch von Norden nach Süden gewachsen bzw. erweitert worden. Der Nordteil mit den Anlegern 3, 4, 5, 5a und 6 hat aktuell ausreichend Umschlagfläche mit einer betriebswirtschaftlich guten durchschnittlichen Entfernung zu den Anlegern. Diese ist für das Geschäftsfeld der unbegleiteten RoPax-Verkehre (Trailer) optimal. Der Südteil des Skandinavienkais mit den Anleger 6a, 7, 7a und 8 wurde ursprünglich als direkte Eisenbahnwagenverladung (Trajektverkehr) konzipiert und gebaut. Mittlerweile ist dieses Geschäftsfeld vollständig beendet. In diesem Bereich fehlen für das RoRo-/RoPax-Geschäftsfeld essentielle Umschlagflächen für den Vorstau von begleiteten und unbegleiteten RoPax-Einheiten. Zum Teil müssen die den anderen Anlegern zugeordneten Vorstauflächen für den südlichen Bereich mitgenutzt werden. Das hat letztendlich negative Auswirkungen auf die Betriebsprozesse.

In dem Hafenentwicklungsplan 2030 ist in der Anlage 2 des Sachstandsberichts auf Seite 29-46 eine Wettbewerbsanalyse des PORT OF LÜBECK im Marktumfeld an der deutschen Ostsee Küste enthalten. Aus dieser Betrachtung folgt, dass der Hafen kontinuierlich in den letzten 10-12 Jahren Marktanteile verloren hat (Stand 2019). Die beiden wesentlichen Wettbewerbshäfen Lübecks – Rostock und Kiel – haben sich dagegen in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Als Argument für diese Entwicklung werden technische und monetäre Gründe gesehen. Wie im Leitbild zur Entwicklung des Hafenstandorts Lübeck beschrieben (vergl. HEP2030, Kapitel 5), ist es daher zwingend erforderlich, dass der Hafenstandort Lübeck mit einer modernen, leistungsfähigen und zukunftsorientierten Infrastruktur wettbewerbsfähige Angebote schafft, um adäquat auf diese Entwicklungen zu reagieren, verlorene Marktanteile zurückzugewinnen und wieder der führende deutsche RoRo-/RoPax-Ostseehafen zu werden.

Dafür müssen die „Bottlenecks“ beseitigt und die Kundenanforderungen zufriedenstellend bedient werden, damit die Qualität dauerhaft gewährleistet werden kann. Die Qualität und die Lagegunst des Standorts sind die beiden wesentlichen Alleinstellungsmerkmale des Skandinavienkais. Diese rechtfertigen derzeit noch im Vergleich mit den Konkurrenzhäfen höhere Umschlag- und Liegeplatzentgelte. Das würde sich aber ändern, wenn Qualität, Flexibilität und Kapazitätsengpässe

zu Kundenunzufriedenheit führen. Aktuell ist festzustellen, dass freie Mengen im Markt vorhanden sind und Lübeck sich darauf aus fehlenden Kapazitätsgründen nicht wirklich bewerben kann. Zudem fördert die europäische Verkehrspolitik die Stärkung des Intermodalverkehrs, sodass der Markt für den Intermodalverkehr weiter überproportional wachsen wird.

Die grundsätzliche Bearbeitung des Masterplans soll die notwendige Entwicklung des Skandinavienkais bis 2032 – vorzugsweise in den nächsten Jahren (Zeitraum 2022-2026) - anhand der zukünftig abgeschätzten Bedarfe darstellen. Es geht hier nicht grundsätzlich nur um Anpassung, Ergänzung und Optimierung der Hafeninfrastruktur. Es geht hier genauso um betriebliche Prozesse und operative Abläufe. Die Bearbeitung untergliedert sich in sieben Teilbereiche:

Tabelle 1: Übersicht über die Teilbereiche

Pkt.	Teilbereiche	Bemerkung
1	Anlegerkante	Die betrieblichen Notwendigkeiten ergeben sich aus den Lübeck anlaufenden Schiffen und dem zugehörigen Fahrplan.
2	Operative Flächen	Hier geht es in erster Linie um die Ableitung, wieviel operative Fläche der verschiedenen Kategorien des Skandinavienkais in Abhängigkeit einer Mengen- und Betriebsentwicklung sowie einer strategischen Geschäftsfeldentwicklung kurz- bis mittelfristig benötigt wird und um die Aktivierung der Flächenreserven im Terminal sowie auch um die Bewertung der Potenzialflächen außer- und innerhalb des Terminals zur Schaffung von operativen Flächen und erforderlicher Verkehrsfunktionen.
3	Betrieb	Hier geht es um den Einsatz von digital-gestützten Anwendungen und um die interne Verkehrsorganisation des Terminals. Für den Betrieb ist eine grundsätzliche Prozesserfassung erforderlich. Es sind die Betriebsorganisationen von der Zugabfertigung, von der Umschlagsabfertigung - insbesondere die Schnittstelle BRG / Hafenumschlag genauer zu betrachten. Es sind anhand der aktuellen Durchlaufzeiten von Trailern und anderen Einheiten Optimierungsansätze zu erarbeiten. Grundsätzlich ist der Betrieb im Bestand zu bewerten und Optimierungsmöglichkeiten zu identifizieren. Anschließend ist von der LHG ein zukünftiges Betriebsmodell zu erarbeiten.
4	Gleisanschluss	Beim Thema Gleisanschluss geht es grundsätzlich um die Optimierung und Steigerung von Gleiskapazitäten, jedoch getrennt in die Themenfelder Intermodal, Rangier- und Zuggestellung (Güterbahnhof), Autoumschlag und konventioneller Bahnumschlag (Stückgut, Stahl, Papier).
5	Straßenanschluss	Beim Straßenanschluss geht es generell um die Umgestaltung des Gatebereichs für die RoRo-/RoPax-Verkehre in verschiedenen Anpassungs- und Entwicklungsstufen. Hierbei sind auch ordnende Maßnahmen in Form von aktiven Eingriffen in Fehlnutzungen seitens der Hafenkunden (z.B. im öffentlich zugänglichen Südgate) zu planen und durchzusetzen.

Pkt.	Teilbereiche	Bemerkung
6	Naturschutz	Grundsätzlich wird aus dem HEP2030 heraus ein übergeordnetes Nature Inclusive Planning erarbeitet. Im Masterplan werden eingriffs- und bilanzierungsrelevante Infrastrukturprojekte benannt und aufgelistet. Für alle diese Projekte werden gem. den gesetzlichen Vorgaben, die natur- und umweltrelevanten Betroffenheiten zu untersuchen sein. Eine projektbezogene natur- und umweltschutzrechtliche Bearbeitung erfolgt im Masterplan nicht.
7	Klimaschutz	Im Rahmen der Masterplanung sind alle klimarelevanten Themen in Bezug auf die Klimaziele mit zu diskutieren und mit darzustellen. Für den Hafen wird parallel ein übergeordneter Klimaschutzplan, der sich aus dem HEP2030 ableitet, erarbeitet, der alle klimarelevante Aktivitäten und Ansatzpunkte erfasst und deren Effekte nach Umsetzung über ein CO_2-Modell des gesamten Hafens bilanziert werden.

Bei der Zusammenstellung wird deutlich, dass insbesondere auch die betriebliche Prozesserfassung und –optimierung eine grundlegende Rolle bei der Entwicklung spielt.

Die hier benannten sieben Themenfelder werden im Folgenden genauer bewertet und am Ende eines jeweiligen Themenfeldes die voraussichtlichen Aktionsbedarfe und Vorschläge zu weiteren Bearbeitung festgehalten. Die nachfolgenden Kapitel untergliedern sich in die Punkte

- Bestandsbeschreibung,
- Anforderung/Zieldefinition,
- Umsetzung,
- notwendige infrastrukturelle Anpassung und
- notwendige betriebliche Optimierung.

Hierbei ist deutlich hervorzuheben, dass die Verantwortlichkeiten über den bestehenden Nutzungsvertrag zum Betreiben des öffentlichen Hafens klar geregelt sind. Abschließend erfolgt ein Fazit und ein zeitlicher Ablaufplan mit zugehörigen Grobkosten.

5. Notwendige Entwicklung der Anlegerkante

5.1. Bestandsbeschreibung

Der Skandinavienkai hat derzeit neun Anleger, wovon sechs Anleger derzeit hauptsächlich genutzt werden. Vier Anleger sind nur eingeschränkt oder nicht nutzbar (Anleger 3, Anleger 5, Anleger 6a, Anleger 7a). Der Skandinavienkai hat im Status quo für den unbegleiteten Verkehr rd. 1.600 zentrale Blockreihen-Stellplätze für Trailer. Der Umfuhrbetrieb des Skandinavienkais kann zum jetzigen Zeitpunkt von der Anlegerkapazität sowie von der Hauptvorstaukapazität die bestehenden Kundenanforderungen bedienen. Dieses gilt auch für die eintretenden Betriebsspitzen, in denen

der Betrieb allerdings bereits über seinem Optimum arbeitet (Stand 2021). In 2022 hat sich die betriebliche Situation noch deutlich verschärft.

Das Referenzschiff/Regelschiff vor Bearbeitung und Bürgerschaftsbeschluss des HEP2030 hatte Schiffslängen von 218 m bis 220 m und Schiffsbreiten von 26,5 m bis 30,2 m. Die vorhergehende Schiffsgeneration hat Abmessungen von 190 m Länge bei gleichen Schiffsbreiten. Es ist noch in RoRo- und RoPax-Schiffstypen zu unterscheiden. Die RoPax-Schiffe brauchen zur Be- und Entladung eine Doppelstockrampe, die RoRo-Schiffe im Grunde erstmal nicht, wenn die Be- und Entladevorgänge über intern vorhandene Rampen im Schiff erfolgen kann. Nunmehr sind für die Referenz-/Regelschiffsabmessungen rd. 30% höhere Werte anzusetzen. Weitere Details sind aus Unterkapitel 5.2 zu entnehmen. Die neuen größeren Schiffsgrößen haben ihren operativen Dienst auch schon in 2022 aufgenommen.

Aus Sicht der LPA ist es wichtig, bei der Infrastrukturplanung einen Ausblick bezüglich der voraussichtlich zum Einsatz kommenden Schiffstonnage pro Destinationen und die Zuordnung des entsprechenden Anlegers inklusive Abschätzung des Fahrplans im Zusammenhang mit den anderen Destinationen zu tätigen. Neben der grundsätzlichen Schiffsgrößenentwicklung kommt parallel auch eine Linienentwicklung am Skandinavienkai (z.B. kommen durch die Inbetriebnahme des Forstprodukteterminals neue Linien hinzu) bei gleichzeitigem Mengenwachstum der Bestandslinien hinzu. Das heißt, die Schiffsgrößenentwicklung und die generelle Mengenentwicklung verstärken sich bzgl. des Kapazitätsbedarfs gegenseitig. Unter der Berücksichtigung der Wirkpfade, die in Kapitel 3 beschrieben wurden, ergeben sich bei der Betrachtung der tabellarischen Übersichten über die Linienverkehre und den Regelabfahrtszeiten aus den Anlagen 6 und 7 folgende Beobachtungen und Auffälligkeiten.

Wie bereits beschrieben, verfügt der Skandinavienkai in 2022 über sechs vollwertige Anleger, die für den Betrieb zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurde die direkt verfügbare Umschlagflächenkapazität hinter jedem Anleger erläutert (siehe Kapitel 4 - je weiter nach Süden, desto geringer wird die verfügbare Umschlagfläche pro Anleger).

Die Anleger 3 und 7a sind aufgrund der deutlich beschränkten Liegelänge nicht nutzbar. Anleger 5 wird aktuell umgebaut. Der Anleger 6a ist nur für Schiffslängen bis 200 m geeignet.
In der Anlage 6 ist die Regelanlegerbelegung am Skandinavienkai auf Basis des Hafenamts für den Zeitraum von Januar bis April 2022 idealisiert für eine Regelwoche dargestellt. In Anlage 7 sind generell die Liniendienste im Wochenverlauf halbstundengenau gegenübergestellt. Wie bereits erwähnt, handelt es sich grundsätzlich um Liniendienste. Beim Verkehr am Skandinavienkai handelt es sich um den schnelldrehenden RoRo-/RoPax-Verkehr, das heißt, für die Hauptdestinationen nach Südschweden (Malmö und Trelleborg – beides RoPax-Dienste) in Abhängigkeit des Frachtaufkommens in der Wochenganglinie 2-4 Abfahrten pro Tag. Die Hauptdestination Helsinki und Liepaja werden aufgrund der Länge der Passage und der eingesetzten Schiffsanzahl in Abhängigkeit der zu befördernden Fracht 1x täglich angefahren. Weitere RoRo-Destinationen wie Uusikaupunki, Turku, Kotka, Oulo (alle FIN) sowie ein RoRo-Dienst nach Helsinki sind dabei 1-3 x wöchentlich zu berücksichtigen. Für die 1x bis 2x wöchentlich stattfindenden Destinationen kann es zu Fahrplananpassungen kommen. Die Anlegerbelegung pro Wochentag ergibt folgendes Bild:

Wochentag	Beschreibung
Montag	Am Montag werden von 15:00 Uhr bis 21:00 Uhr alle sechs verfügbaren Anleger benötigt. Zum Teil muss die Kundenanforderung des Überliegens (Schiff liegt im Hafen, ist aber noch nicht in Bearbeitung) durch zwischenzeitiges Verholen improvisiert werden. Zudem haben der Malmö- und der Trelleborg-Dienst Ausrüstungstag. Die Belegung von Anleger 6 mit dem Oulu-Dienst und dem nachfolgenden Helsinki-RoPax-Dienst mit einer Pufferzeit vom 30 Minuten ist betrieblich nicht verlässlich abbildbar, Verspätungen können hier nur die Regel sein, weil z.B. alleine durch Wartezeiten beim Begegnungsverkehr in der Travemünder Enge der Fahrplan uneinhaltbar gemacht wird. Eine Anlegerhavarie würde den Skandinavienkai betrieblich „kollabieren“ lassen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Abfahrten auf den Umschlagflächen vorbereitet und die verschiedenen Ladungseinheiten aus dem Terminal zusammengezogen werden müssen (z.B. Gefahrgut, Reefer (Frachteinheiten die eine Stromversorgung benötigen), Intermodal, Stückgut, rollende Sonderfahrzeuge etc.) sowie normale Trailer und begleitete Einheiten vorbereitet werden müssen. Zudem werden die Schiffe vorher entladen.
Dienstag	An diesem Wochentag ist die Anlegerbelegung grundsätzlich als in Ordnung zu bezeichnen. Es werden vier Anleger gegen 21:00 Uhr für die vier Hauptdestinationen benötigt.
Mittwoch	Dieser Tag ist rein nach der Anlegerbelegung in Ordnung.
Donnerstag	Der Donnerstag ist vergleichbar mit dem Dienstag.
Freitag	Es werden in der Abendspitze vier bis fünf Anleger parallel gebraucht. Es gibt wieder den 30 Minuten Übergang am Anleger 6, der betrieblich nicht realistisch und praktikabel ist, weil diese Zeit nicht ausreichend ist. Es gibt in den Betriebsspitzen fast keine „Fallback“-Optionen mehr.
Samstag	In der späten Abendzeit werden vier Anleger parallel benötigt. Von der Anlegerseite ist der Samstag somit abbildbar.
Sonntag	Die Anlegerbelegung am Sonntag benötigt gleichzeitig sechs Anleger in den Abendstunden. Grundsätzlich sind drei Anleger mit Überliegerfunktionen dauerhaft belegt.

Aus den benannten Anlagen 6 und 7 werden die betrieblichen Verkehrsspitzen sehr deutlich. Unter allen zu berücksichtigenden Kundenbedarfen und Randbedingungen fehlen derzeit aktuell zwei Anleger. Die Inbetriebnahme des Anlegers 5 im Januar 2023 wird hier schon für betriebliche Entspannung und mehr Flexibilität sorgen. Es muss danach aber der Anleger 3 schnellst möglich wieder aktiviert werden. Bis spätestens 2027 ist der Anleger 6a für die neuen Schiffsgrößen (SuperStar-Klasse (RoPax) 235 m lang und 33,3 m breit) baulich anzupassen.

Aufgrund der neuen Schiffsgrößen von Finnlines, Wallenius-SOL (WSOL) und TT-Line ergeben sich für die zukünftige Anlegerbelegung größenbedingte Zwänge. Die verlängerte Peter Pan und die „neue“ Nils Holgersson können dann nur noch am Anleger 7 abgefertigt werden, weil der Anleger 6a für diese Schiffe zu kurz ist. Zudem bekommt TT-Line Ende 2022 ein weiteres neues Schiff

(vergleichbar zur Nils Holgersson). Die maximale Liegelänge von Anleger 6a wird somit in den nächsten zwei bis drei Jahren zu einem limitierenden Faktor für die Anlegergebrauchstauglichkeit. Die drei neuen Schiffe von Finnlines (Finneco I bis III) sowie die beiden neuen Schiffe von WSOL (Bothnia Enabler & Baltic Enabler) können zunächst nur am Anleger 4 und dann ab Anfang 2023 am neuen Anleger 5 abgefertigt werden. Die Finneco I soll den Biscaya/Kotka-Dienst bedienen. WSOL würde am Montag und am Freitag kommen. Am Montag könnte es daher zu einem Problem an der Anlegerseite gem. dem aktuellen Belegungsplan kommen. Es würde mindestens bis Anfang 2023 zu einer unmöglichen Mehrfachbelegung des Anlegers 4 kommen. Das ist operativ von der LHG mit ihren Kunden zu klären. Die Belegung der Anleger 4 und ab 2023 auch Anleger 5 sowie die Belegung des Anlegers 7 werden sich aufgrund der neuen Schiffsgrößen zuspitzen.

Eine Betrachtung der reinen Anlegerbelegung ist aber für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Terminals unvollständig, weil als weitere entscheidende Information bzw. der Wirkpfad die Schiffsauslastung der verschiedenen Abfahrten auch innerhalb einer Destination entscheidend für die erforderlichen Umschlagflächen-, Anleger- und Zulaufkapazitäten ist. Die Auslastung der Anleger im Wochenverlauf ist nachfolgend näher beschrieben. Eine detaillierte Beschreibung ist zudem aus Kapitel 6 und aus der Anlage 4 zu entnehmen. Gem. der Wochenganglinie zum unbegleiteten Trailerverkehr in Abbildung 2 gibt es eine deutliche Betriebsspitze von Freitagabend bis Sonntagfrüh. Grundsätzlich ist die Auslastung bei den begleiteten Verkehren bei den Abendabfahrten zwischen 21:00 Uhr bis 22:00 Uhr am höchsten. Ansonsten besteht eine tägliche Verkehrs- bzw. Mengenspitze generell zwischen 18:00 Uhr und 21:00 Uhr im Zulauf (schwerpunktmäßig am Mi, Do, Fr und Sa).

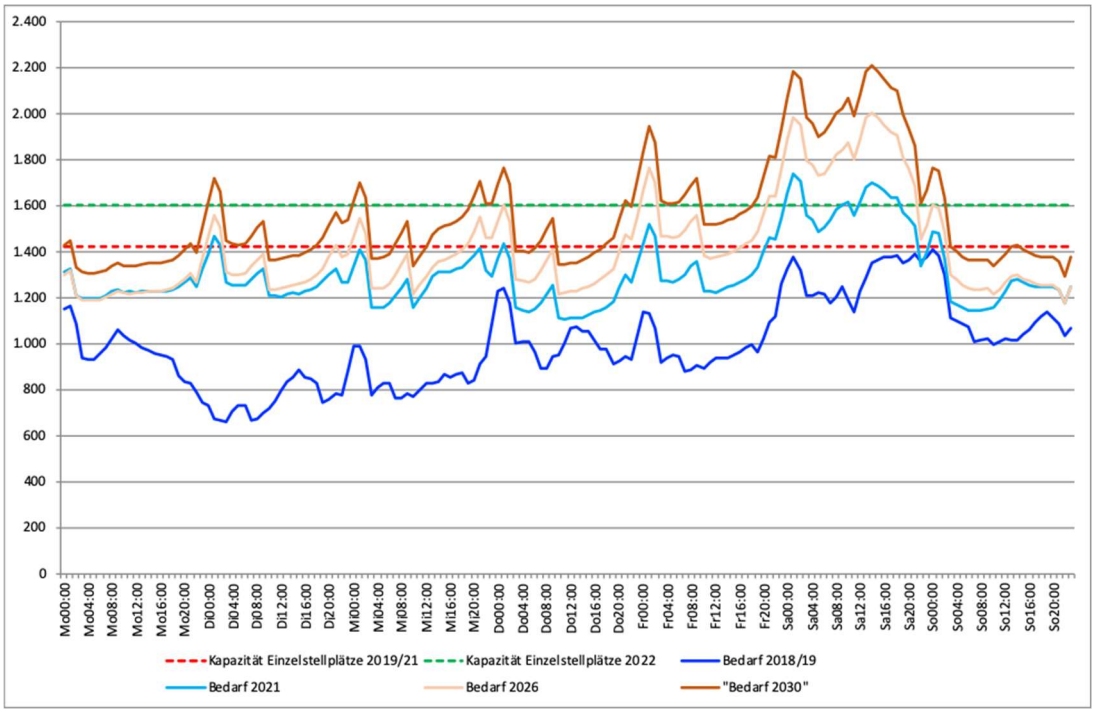


Abbildung 2: Verkehrsspitzen unbegleitete Einheiten (Wochengang)

Als Fazit lässt sich festhalten, dass keine „backup"-Anleger für evtl. Havarien an Anlegern oder für Verspätungen vorhanden sind. Zudem bewirkt die eingeschränkte Begegnungsmöglichkeit in der Travemünder Enge ebenfalls Verzögerungen im Schiffsverkehr und somit im Hafenablauf. Ebenso sind bei dieser Situation die erforderlichen Vorbereitungszeiten des Umschlagbetriebs auf den Vorstauflächen zu berücksichtigen, da die Liegezeiten mit z.T. insgesamt nur zwei bis drei Stunden für die Süd-Schwedenverkehre sehr kurz sind. Es gibt aktuell nur noch sehr wenig Betriebsspielraum auf der Anlegerseite. Hier besteht somit akuter Handlungsbedarf über den Umbau des Anlegers 5 hinaus.

Die Einflussnahme auf den Schiffsfahrplan und die Abfahrtszeiten der Reeder sind bei bestimmten Linien nur bedingt möglich, weil sich diese an den optimierten logistischen Ladungsströmen der Transportwirtschaft ausgerichtet haben und deren Schiffskonzepte den verkehrsgeografischen Bedingungen der jeweiligen Fahrtgebiete so angepasst sind, dass wirtschaftlich tragbare Seetransporte angeboten werden können.

Hierbei steht der PORT OF LÜBECK jederzeit im Spannungsfeld zwischen den vielfältigen Kundenanforderungen von Reedern und Speditionen sowie Verladern und dem eigenen Servicegedanken. Hier bedarf es zu verschiedenen Ansatzpunkten immer der Konsequenzabschätzung und dem Abgleich der eigenen Marktposition bzgl. Ursache und Wirkung.

5.2. Anforderung/Zieldefinition

Das sog. betriebliche Gleichgewicht, wie in Kapitel 3 beschrieben, wird in den nächsten Jahren durch folgende Punkte verändert werden:

(1) Gemäß der Umschlagprognose des HEP2030 werden sich die Ladungspakete bzw. Dienste durch Mengenzuwächse relationsabhängig am Skandinavienkai kontinuierlich erhöhen.

(2) Gemäß der Erkenntnis aus dem HEP-Prozess werden die Reeder Maßnahmen ergreifen, um Transportkosten einzusparen. Das erfolgt kontinuierlich durch den Bau/Umbau und Einsatz von größeren und moderneren Schiffen. Deshalb werden sich auch der Kapazitätsbedarf auf der Anlegerseite und auf der Hauptvorstauseite verändern. Einige Schiffsumbauten durch Schiffsverlängerungen bestehender Schiffe stellten den Anfang dar (von 190 m Länge auf rd. 220 m Länge – Peter Pan (TT), Finnbreeze-Klasse (Finnlines)). Bei den Schiffsneubauten sieht es derzeit wie folgt aus:

RoRo-Schiff 1 = 238,0 m lang x 34,0 m breit x 7,2 m max. Tiefgang (Juni 2022)
RoPax-Schiff 1 = 235,0 m lang x 33,3 m breit x 7,1 m max. Tiefgang (ab 2025/2026)
RoPax-Schiff 2 = 230,0 m lang x 31,0 m breit x 6,7 m max. Tiefgang (April 2022)
RoRo-Schiff 2 = 242,0 m lang x 35,2 m breit x 8,9 m max. Tiefgang (ab Juli 2022)

Der Tiefgang spielt bei diesen Schiffsklassen (RoRo und RoPax) grundsätzlich nur marginal eine Rolle, da die Travewassertiefe für die Schiffsklassen von derzeit 9,5 m noch ausreicht.

188 von 373 in Zusammenstellung

Diese Wassertiefe gewährleistet Schiffstiefgänge bis max. 8,7 m. Grundsätzlich ist im RoRo-Schiffssegment eine Wassertiefe von 10,0 m aber langfristig zu entwickeln

(3) Evtl. neue Dienste oder Linien integriert werden müssen.

(4) Umnutzung von vorhandenen Vorstauflächen (z.B. Erweiterung von Dienstleistungen oder durch angepassten Anlegerbau)

(5) Evtl. Fahrplanänderungen (z.B. mehr Abfahrten oder zusätzlichen Einsatz von Schiffen)

Bei der Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen von allen oben genannten Veränderungen muss die erforderliche und vorhandene Betriebsreserve/Reaktionsfläche (10 - 15%) berücksichtigt und weiterhin gewährleistet bleiben. Die Definition der Betriebsreserve ist ebenfalls aus Kapitel 3 zu entnehmen.

Die benannten neuen Schiffsgrößen hätten 2018-2019 alle nicht abgefertigt werden können.

Das Ziel muss deshalb die Schaffung von mehr Anlegerkapazität insbesondere auch zu den Betriebsspitzen sein, um die Kundenbedarfe decken zu können, aber auch, um eine Entwicklungsmöglichkeit für neue Dienste und Kunden zu ermöglichen.

5.3. Umsetzung

Zum Start der Ertüchtigungen der Anlegerkante bedurfte es z.T. Prüfungen der nautischen Erreichbarkeit und der Festmachervorrichtungen sowie der erforderlichen Anlegerlängen. Es ergab sich aus den angekündigten neuen Schiffsgrößen das Erfordernis von infrastrukturellen Anpassungen auf der Anlegerseite. Somit wurden in einem **1. Entwicklungsschritt** die Anleger 4, 5, 7 und 8 baulich angepasst.

Um den Umbau bzw. die Anpassung von Anleger 4 und 5 neu bauzeitlich umsetzen zu können, musste der Liepaja-Dienst zum Anleger 8 umziehen. Hierfür wurde die vorhandene alte Trajektrampe baulich angepasst. Das erfolgte bereits im Jahr 2020. Für die Schiffsgrößen RoRo-Schiff 1 (238,0 m x 34,0 m) und RoRo-Schiff 2 (242,0 m x 35,2 m) ist der Umbau des Anlegers 5 in Realisierung. Der Anleger wird erst Anfang 2023 betriebsbereit sein. Beim RoRo-Schiff 1 handelt es sich um insgesamt drei Schiffe und beim RoRo-Schiff 2 um insgesamt zwei Schiffe. Für den Umbau des Anlegers 5 gehen Stellplätze vom Hauptvorstaubereich verloren, die ersetzt werden müssen. Dafür sind die bereits hergestellten Teilflächen aus dem Projekt des Forstprodukteterminals vorgesehen. Da die neuen RoRo-Schiffe aber schon Mitte 2022 in Dienst gestellt werden, wurde der Anleger 4 durch eine Pontonverbreiterung und die Anpassung der Fender- und Pollerlinie rechtzeitig in Betrieb genommen. Er wird nach Inbetriebnahme des neuen Anlegers 5 auch weiterhin für die neuen RoRo-Schiffsgrößen zum Einsatz kommen müssen. Deshalb sind die erforderlichen Schritte für eine zukünftige Schiffsbelegung des Anlegers 4 mit den großen Schiffen erforderlich. Bauliche Zwischenzustände sind bei solchen baulichen Maßnahmen mit zu berücksichtigen und zu planen, da die Umbauarbeiten immer unter Vollbetrieb des Hafenterminals erfolgen müssen. Für das neue RoPax-Schiff 2 wurde der Anleger 7 mit einer Pollerergänzung angepasst und steht zum Einsatz bereit. Beim RoPax-Schiff 2 handelt es sich um 2 Schiffe. Für die zukünftige Anlegerbelegung ist davon auszugehen, dass nicht mehrere Schiffe des Typs RoRo-Schiff 1 oder des Typs RoRo-Schiff 2

gleichzeitig den Skandinavienkai anlaufen. Das aber RoRo-Schiff 1 und RoRo-Schiff 2 parallel kommen, ist gem. Regelfahrplan dagegen z.B. am Montag möglich.

Durch die Anpassung von Anleger 4 und Anleger 5 an die neuen Liegeplatzlängen und –breiten verkürzt sich die Liegelänge des Anlegers 3 auf nur 145 m. Dieser Anleger ist demzufolge betrieblich nicht mehr nutzbar, weil alle Schiffe, die den Skandinavienkai anlaufen deutlich länger sind.

In einem **2. Entwicklungsschritt** ist deshalb der Anleger 3 durch bauliche Anpassung (Verlängerung der vorhandenen Spundwand und Baggerung des Liegeplatzes) auf die Schiffslängen von mind. 220 m anzupassen.

In einem **3. Entwicklungsschritt** ist ein Anleger für die Abfertigung des RoPax-Schiff 1 zu entwickeln. Hierfür bietet sich der Umbau des Anlegers 6a an. Alternativ wäre zu prüfen, ob der Anleger 5a sich für die RoPax-Schiff 1 durch geeignete infrastrukturelle Anpassungen eignen würde.

Im **4. Entwicklungsschritt** wäre der Bereich Anleger 7a und 8 auf die neuen Schiffsgrößen anzupassen, wie im HEP2030 dargestellt. Der Einsatz und der Nutzen von Automatic-Mooring-Systemen ist im weiteren Verlauf zu prüfen.

Hier kurz eine Zusammenfassung der bisherigen Inhalte:

Tabelle 2: Beschreibung der Anleger

Anleger	Beschreibung	Dienste
Anleger 3	Aktuell ist der Anleger 3 mit einer Liegeplatzlänge von 145 m nicht nutzbar, weil die Schiffe alle deutlich größer sind. Die eingeschränkte Liegeplatzlänge des Anlegers 3 ist dem Bau des Anlegers 5 und der erforderlichen Liegelänge von Anleger 4 für die neuen großen Schiffe geschuldet. Der **Anleger 3** muss mindestens eine Schiffsliegelänge von 220 m bei einer Breite von 30 m zukünftig aufweisen (Wunsch wäre 240 × 35). Eine Verlängerung der vorhandenen Spundwand Richtung Marina Baltica um circa 120 m ist prioritär und muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Seine Verlängerung stellt den Abschluss der Anlegerentwicklung im nördlichen Bereich des Skandinavienkai dar. Als Extra-Aufgabe ist die Bewertung und Möglichkeit eines Nachtbetriebs im Bereich der Anleger 3 und 4 zu untersuchen. Die Lärmentwicklung Richtung Pommernzentrum und Fischereihafen Travemünde ist zu bearbeiten und entsprechende Lösungsansätze zur Realisierung des geplanten Nachtbetriebs zu identifizieren. Seitens der LPA ist hier geplant, in einem zukünftigen Planfeststellungsverfahren zum Projekt Verlängerung Anleger 3 auch den Nachtbetrieb mit zu beantragen. Um gesichert die Liegelänge am Anleger 3 von 220 m gewährleisten zu können inkl. Manövrierraum und sicheres Mooring könnten Teile	derzeit keine

	des Grundstücks Marina Baltica bzw. zugehörige Wasserflächen benötigt werden.	
Anleger 4	Der **Anleger 4** ist für Schiffslängen bis zu 242 m (250 m) und eine Liegeplatzbreite von 35,2 in 2021 provisorisch ausgerüstet worden. Hier wurde eine entsprechende Pontonanpassung umgesetzt. Die frühere Pontonlage musste Richtung Travemünde verschoben werden, um für Anleger 5 und Anleger 4 die erforderlichen Schiffsliegelängen ermöglichen zu können. Dadurch ist die aktuelle Nutzung von Anleger 3 für die Liniendienste vorerst nicht möglich. Bis zur Verlängerung des Anlegers 3 wird der Liepaja-Dienst am Anleger 8 abgefertigt. Der Anleger 4 muss zukünftig dauerhaft die großen Schiffe abfertigen können. Hierfür müssen die zugehörigen Vorkehrungen getroffen werden.	Uusikaupunki, WSOL, Finneco
Anleger 5 (ab 01/2023)	Der **Anleger 5** wird derzeit als Hauptdecksanleger für Schiffe bis zu 242 m (250 m) und einer Breite von maximal 38 m baulich umgesetzt. Der Anleger 5 wird Anfang 2023 für den Betrieb zur Verfügung stehen. Die avisierten größeren Schiffe von WSOL und Finnlines werden zurzeit am Anleger 4 inklusive dem Uusikaupunki-Dienst als Übergangslösung abgefertigt. Später muss der Anleger 4 weiterhin als backup Anleger bzw. als alternativer Anleger für die neuen Schiffsgrößen zur Verfügung stehen.	(WSOL, Finneco)
Anleger 5a	Der **Anleger 5a** hat eine aktuelle Schiffsliegelänge von 220 m und einer Breite von max. 32,2 m. Es ist zukünftig zu prüfen, ob durch infrastrukturelle Anpassungen, z.B. eine Auto-Mooring-Ausrüstung (Festmachen/Vertäuung), längere Schiffe festmachen können. Der Bau eines avisierten Dalbenstegs wird aus Sicht der nautischen Anfahrbarkeit als derzeit kritisch eingestuft. Zudem wird zukünftig die Liegeplatzbreite ein Thema werden. Hier sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten es gibt, den Anleger für das RoPax-Schiff 1 infrastrukturell anzupassen.	Malmö
Anleger 6	Der **Anleger 6** kann Schiffslängen bis 220 m und einer Breite bis 32,2 m abfertigen. Kurz- bis mittelfristig sind hier keine Veränderungen vorgesehen. Dieser Anleger müsste auch geometrisch vollständig neu eingeordnet werden, um größere Schiffe abfertigen zu können. Hier wird der Helsinki-Dienst mit einer täglichen Liegezeit von 21:00 Uhr bis 03:00 Uhr nachts abgefertigt. Für Anleger 6 wäre ebenfalls zu prüfen, welche Maßnahmen erforderlich wären, um die RoPax-Schiffe 1 und 2 abfertigen zu können.	Helsinki, (WSOL 2)
Anleger 6a	Der **Anleger 6a** ist auf eine Schiffsliegelänge von 200 m limitiert. Nach Fertigstellung der Verlängerung des Anlegers 3 scheint ein Umbau erforderlich - insbesondere wenn TT-Line mit einem weiteren großen Schiff oder wenn Finnlines mit der neuen SuperStar-Klasse Travemünde anlaufen möchten. Dieser Anleger müsste auch für die neue Schiffsklasse geometrisch komplett neu	Trelleborg (WSOL 2)

	eingeordnet werden, da keine Anpassungen in der jetzigen Lage möglich sind.	
Anleger 7	Der **Anleger 7** ist nach Bau zusätzlicher Poller für eine Liegelänge von 230 m vorbereitet.	Trelleborg
Anleger 7a	Der Anleger 7a ermöglicht eine max. Schiffsliegelänge von 163 m und einer Breite bis ca. 22,5 m. Gem. den Abmessungen der Regelschiffe am Skandinavienkai ist dieser Anleger kaum nutzbar für den Linienverkehr. Eine infrastrukturelle Anpassung ist auch nur begrenzt möglich und erfüllt dann immer noch nicht den alten Schiffsstandard von 220 m Liegelänge und 32 m Breite.	derzeit keine
Anleger 8	Der **Anleger 8** wurde gerade für die Abfertigung der Bestands-RoRo-Schiffe der Finnbreeze-Klasse sowie der Visentini-Klasse ertüchtigt (bis 220 m Länge und 26,5 m Breite). Er wird grundsätzlich auch für fahrplanbedingte Überlieger benötigt, was aktuell betrieblich deutlich schwieriger ist, weil der Liepaja-Dienst dort abgefertigt werden muss (Anleger 3 ist nur für Schiffslängen bis 145 m derzeit nutzbar). Perspektivisch wäre hier ein RoRo-Hauptdecksanleger für die großen Schiffe bis 250 m umsetzbar. Jedoch ist das nur möglich und sinnvoll, wenn entsprechend ausreichende anlegernahe Flächen zur Verfügung gestellt werden können (z.B. in Form eines Schwerlastparkdecks). Ohne derartiger Flächen ist der Anleger 8 wie der gesamte südliche Teil des Skandinavienkais aufgrund der Historie (Stichwort: Trajektverkehr) derzeit nur bedingt für einen klassischen RoRo-/RoPax-Verkehr geeignet. Durch den Bau des Nordbahnhofs könnten die konventionellen Gleise im südlichen Teil als Umschlagflächen umgenutzt werden. Hier würden rd. 170 Trailerstellplätze entstehen können und dafür Sorge tragen das der Anleger 8 betriebswirtschaftlich besser genutzt werden könnte.	Liepaja

Insgesamt hängt die Anlegerbewertung selbstverständlich mit der zukünftigen Anlegerbetriebsplanung zusammen. Der aktuelle Fahrplan inklusive der bestehenden Anlegerbelegung ist aus der Anlage 6a ersichtlich. Zudem ist bei der Ausarbeitung des Anlegerbelegungsplans zu bedenken, dass nach der jetzigen betrieblichen Situation (erhöhtes Traileraufkommen/Trailermengen) die Bestandsdestinationen zusätzliche Abfahrten mit Extra-Schiffen einplanen könnten bzw. aktuell durchführen.

5.4. Notwendige infrastrukturelle Anpassungen

Der erste Entwicklungsschritt ist derzeit in der Umsetzung. Der Anleger 5 wird voraussichtlich im Januar 2023 in Betrieb genommen. Anschließend sind die weiteren Entwicklungsschritte umzusetzen. Somit sind folgende Infrastrukturprojekte identifiziert und im Kapitel 13 zeitlich und monetär eingeordnet.

Tabelle 3: Projekte der Anlegerkante

Nummer	Anleger	Schiffsanforderung	Inbetriebnahme	Oberdeckrampe (RoPax)
1	Anleger 5	250 m x 38 m	Anfang 2023	Nein
2	Anleger 3	220 m x 30 m	Ende 2025	Nein
3	Anleger 5a/6	250 m x 35 m	Prüfung wie die Schiffsanforderung umsetzbar ist	beide haben eine – Lage der Rampe sollte möglichst erhalten bleiben
4	Anleger 6a	250 m x 38 m	2027	Ja
5	Anleger 7a/8	250 m x 38 m	nach 2030	nein

5.5. Notwendige betriebliche Optimierungen

Der Hafenbetreiber muss für die zukünftige Organisation des Liniendienstfahrplans und der zugehörigen Liegeplatzbelegung aktiv werden und die vermeintlichen Doppelungen in der Anlegerbelegung wie im Unterkapitel 5.1. beschrieben, mit den Kunden besprechen und entsprechend organisieren, um diese zu vermeiden bzw. auszuschließen. Es ist vom Betreiber ein mit den Kunden/Reedern abgestimmter zukünftiger Regelanlegerbelegungs- bzw. Fahrplan abzustimmen, aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben.

6. Notwendige Entwicklung der angrenzenden Flächen

6.1. Bestandsbeschreibung

In den nächsten Jahren wird insbesondere der Druck auf den Skandinavienkai als mündungsnahes und umschlagsstärkstes Hafenterminal weiter zunehmen. Die Verlagerung von Ladungspaketen und die Umschlagssteigerung von vorhandenen Ladungspaketen wird hier zu leistungsfähigeren Umschlagsflächen und Anlegern führen müssen.

Hierbei gehen die Anpassung der hafenbetrieblichen Organisation mit digital-gestützten Betriebs- und Verkehrsmaßnahmen mit infrastrukturellen Erweiterungen auf der Bestandsfläche einher. Der Betrieb und die Infrastruktur bilden eine gemeinsame Einheit und lassen sich nicht losgelöst voneinander betrachten. Die Betriebsprozessoptimierungen sind aber bei dem hochproduktiven Spezialterminal Skandinavienkai limitiert, so dass auch schon Flächenentwicklungen außerhalb des jetzigen Terminals erforderlich und dringend vorzubereiten sind.

Die Hauptfunktion der wertvollen kainahen Umschlagflächen ist in Zukunft stärker zu schützen. Eine Nutzung dieser Blockreihenplätze durch übermäßiges Parken und damit blockieren für nachfolgende Lösch- und Ladeprozesse ist durch geeignete Maßnahmen zukünftig deutlich einzuschränken bzw. zu optimieren. Zudem ist der Zugang zu diesen Flächen durch geeignete Maßnahmen und Prozessanpassungen deutlich zu regulieren bzw. reglementieren.

Im Rahmen der getätigten Abstimmung mit dem Betreiber sind operative Flächengrößen pro Ladungssegment im Bestand ermittelt worden. Diese Ladungssegmente lassen sich grob untergliedern in:

- Blockreihen unbegleitete Einheiten,
- Blockstau Fracht,
- Blockstau Pax,
- Lagerflächen für Stückgut,
- selbst fahrende Einheiten (Traktoren, Mähdrescher),
- Vorstellbereiche für Pkw Neufahrzeuge,
- Vorstau begleitete Einheiten,
- Stellplätze für SECU-Boxen, Container, BRG, IMO,
- Gefahrgut sowie
- Reefer-Plätze und Schwergut und Leergut.

Im Rahmen der Neuordnung der Hauptverkehrsachsen als Folge der Erweiterungsmaßnahme Forstproduktеterminal auf den Flächen des zweiten Bauabschnitts sind diese Flächen und deren zugehörige Verortung neu strukturiert worden. Ein schematischer Flächenplan vom Skandinavienkai ist als Anlage 2 beigefügt. Zukünftig sind vorhandene Sonderflächen nur für bestimmte Ladungssegmente zu reduzieren, um die Flächenflexibilität zu erhöhen.

Die Blockstaubereiche am Anleger sind aus betrieblichen Gründen zwingend erforderlich, um die Lösch- und Ladezeiten der einzelnen Linien gewährleisten zu können. Diese Blockstauflächen werden benutzt, um bei Ankunft des jeweiligen Schiffes die Einheiten bereits anlegernah für die Beladung zusammen zu ziehen.

6.2. Anforderung/Zieldefinition

Auf der Basis von reellen Betriebsdaten der LHG und mit den zukünftig zu erwartenden Auslastungsgraden der Schiffe ist der zukünftige Flächenbedarf für die unbegleiteten Verkehre aber auch für die anderen Ladungssegmente (siehe 6.1) zu ermitteln. Für die zukünftige Terminalentwicklung sind insbesondere - aus der Blickrichtung der Betriebssicherheit - ausreichend Flächen für den Hafenumschlag zur Verfügung zu stellen.

6.3. Umsetzung

Wie bereits in Kapitel 3 erläutert, hängen die Themen Schiffsgrößen, Ladungsspitzen und Umschlagfläche eng miteinander zusammen. Durch die beschriebenen Wirkpfade folgt, dass die Flächenkapazität zu steigern ist.

Hierzu wurde eine fachgutachterliche Bearbeitung auf Basis der Betriebsdaten vom ersten Halbjahr 2021 sowie unter Berücksichtigung einer realistischen Mengenentwicklung vom Büro BMC bearbeitet. Im Abgleich mit den Ergebnissen aus dem HEP2030 ergeben sich für die erforderlichen operativen Flächen folgende Ergebnisse. Im Einzelnen lassen sich diese Flächengrößen aus der Anlage 4 entnehmen.

Demnach braucht der Skandinavienkai in Zukunft für das Geschäftsfeld „unbegleitete Trailereinheiten“ rd. 2.000 Stellplätze (+400 Stellplätze) bis 2026 und rd. 2.200 Stellplätze (+200 Stellplätze) bis 2030. In Flächen bedeutet das rd. 6,6 ha bzw. 10 ha neue Umschlagfläche. Das stellt eine notwendige Steigerung für dieses Geschäftsfeld von rd. 38% dar. Der Stellplatzverlust durch die Verlängerung des KV-Terminals ist hierbei ebenfalls zu berücksichtigen. Für die Bilanz stehen hier -70 Stellplätze. Zusätzlich werden ca. 200 Einzelstellplätze für volle und leere SECU-Einheiten mit ähnlichen Flächenkennziffern benötigt.

Grundsätzlich gibt es einmal die Möglichkeit der Digitalisierung und einmal die Möglichkeit der Aktivierung von internen Flächen durch Umnutzung und externen Flächen als Erweiterung. Bei der Umnutzung sind die vorhandenen Nutzungen zu verlagern. Beides muss parallel entwickelt werden. Für die begleiteten Einheiten werden die zugehörigen Vorstauflächen im Zulauf zum Skandinavienkai neu geordnet und neu organisiert (siehe auch Kapitel 9 – Thema: LKW-Stellplätze).

Die Schiffsgrößenentwicklung mit der zugehörigen Abfahrtsfrequenz und den Auswirkungen auf den Zu- und Ablauf der Einheiten bewirkt zusammen mit der Erhöhung der Kapazitäten auf der Bahnseite an den Bedarfsspitzen eine Erhöhung der Mengen pro Zeiteinheit und somit automatisch eine Erhöhung des Flächenbedarfs. Diesem Flächenbedarf kann nur bedingt durch die innere Erweiterung der Skandinavienkais und die wirkungsvolle Einführung digitalisierter Abfertigungs- und Umfuhrprozesse entsprochen werden. Die externe Flächenreserve des Borndieks steht voraussichtlich aus genehmigungsrechtlicher- und entwicklungstechnischer Sicht nicht rechtzeitig zur Verfügung.

Es ist somit festzuhalten, dass diese benötigte Fläche im zweidimensionalen Raum am Skandinavienkai nicht rechtzeitig und ausreichend zur Verfügung stehen wird. Im Norden des Skandinavienkais befindet sich Travemünde. Hier ist auch im Zusammenhang mit dem notwendigen Ausbau des Anlegers 3 der Erwerb der Marina Baltica bzw. Teile des Grundstücks zu prüfen, um im Norden den Skandinavienkai auf die zukünftigen Bedarfe zu arrondieren bzw. optimieren zu können. Gegenläufige Entwicklungen in diesem Bereich z.B. durch Ferienwohnungen oder ähnliches sind seitens der Stadt strikt zu unterbinden. Der Skandinavienkai braucht gerade im nördlichen Bereich seine Schutzzone zu sensiblen Nutzungen. Im Osten befindet sich die Trave. Im Süden befindet sich das Naturschutzgebiet/Flora-Fauna-Habitat-(FFH-)Gebiet Dummersdorfer Ufer (DU). Eine südliche Erweiterung des Skandinavienkais in das direkt angrenzende FFH-/Naturschutzgebiet Dummersdorfer Ufer ist rechtlich als problematisch einzustufen. Politische und gesellschaftliche Mehrheiten für diese Erweiterung bestanden und bestehen nicht. Um diesen Entwicklungsschritt anzugehen, bedarf es einer alternativlosen Bedarfsbegründung und eines politischen Auftrags der Lübecker Bürgerschaft. Eine Projektrealisierung bedarf aufgrund der erdbautechnischen und hydrogeologischen Verhältnisse enormer Eingriffe in die Natur und Umwelt. Zudem wäre - wenn überhaupt - mit einer neuen Betriebsfläche im DU nicht innerhalb der nächsten 30 Jahre zu rechnen. Im Westen ist die DB Strecke bereits bei der großen Hafenerweiterung in den 2000er Jahren so weit wie möglich in westlicher Richtung verschoben worden. Danach folgt gleich der Ortskern Ivendorf, die eine Erweiterung in diese Richtung limitiert bzw. ausschließt.

Somit bleibt der Borndiek - oberhalb des KV Terminals - als einziges größeres Entwicklungsgebiet, wie im HEP2030 bereits dargestellt. In der Konsequenz sind neben der beschriebenen Borndiekserschließung auch Teile der Flächenbedarfe über Parkdecks für Schwerlastverkehr und

über ein Parkhaus für Pkw-Neufahrzeuge zu entwickeln, um die entsprechende Umschlagfläche zur Verfügung stellen zu können. Also im dreidimensionalen Raum.

6.4. Notwendige infrastrukturelle Anpassungen

Für den Betrieb des neuen Anlegers 5 wird aufgrund der deutlich erhöhten Kapazität (Lademeter) der neuen Schiffe die bestehende OC-/Werkstattfläche für den Hauptvorstaubereich benötigt. Die LHG muss hierfür erst ein neues OC-/Werkstattgebäude an einem alternativen Ort errichten. Die Flächenbefestigung des bestehenden OC-/Werkstattbereichs muss in 2024 baulich fertiggestellt sein. Baufreiheit für die LPA wird voraussichtlich Ende 2023 bestehen.

Innerhalb des Skandinavienkais gibt es die internen Flächen Hillenberg (Flächen A und B) die im Rahmen des Projekts zur Verlängerung des Anlegers 3 bearbeitet werden. Zudem die Flächen der Autoabfertigung im Bereich Anleger 3 (Fläche C) und den so genannten Bereich Werkstatt/OC (Fläche E), die insgesamt rund 17.274 m² (1,7 ha) Entwicklungsfläche bieten (Anlage 8). Hierbei ist zu bedenken, dass die Funktionen wie zum Beispiel Werkstatt und OC hierfür auf andere Flächen verlagert werden müssen. Am Skandinavienkai lassen sich somit interne Flächen mit einer Größe von 1,7 ha realisieren. Weitere Flächen sind zum Teil außerhalb des Skandinavienkais vorhanden, die für die erforderlichen Funktionen entwickelt, beziehungsweise umgenutzt, werden können. Als externe Flächen am Skandinavienkai sind zu nennen (Anlage 8): Fläche H im Gewerbegebiet Skandinavienkai-Nord für ein Trailerdepot oder einen Stellplatz für Solozugmaschinen. Die Flächen I & J die derzeit als Wochenwechselparker oder als PKW-Neufahrzeuge Stellflächen benutzt werden, können in die Umgestaltung der Gateabfertigung z.T. auch vorübergehend mit einbezogen werden, solange das Pregate nicht umgesetzt ist bzw. es aus betrieblicher Sicht erforderlich wird, kurzfristig handeln zu müssen. Die Fläche K, die sich im Eigentum der Firma Vestas befindet, könnte ebenfalls für LKW-Stellplätze/Solozugmaschine infrage kommen beziehungsweise auch für PKW-Neufahrzeuge. Ansonsten gibt es nur die Möglichkeit Hafenumschlagflächen in Richtung Borndiek (Fläche G+) Flächen zu entwickeln. Die begleiteten Einheiten sollen Puffer- oder Stellplatzflächen im verkehrlichen Zu- und Ablauf des Skandinavienkais erhalten. Zudem sollen die Gateprozesse zukunftsgerichtet optimiert werden (Stichwort: Pregate).

Für das Umschlagsegment Pkw-Neufahrzeuge wäre konzeptionell zu überlegen und zu entscheiden, ob dieses Thema am Skandinavienkai langfristig entwickelt werden soll. Hierfür wäre dann aus Sicht der LPA ein entsprechendes Pkw-Parkhaus als Vorstau sinnvoll. Die benötigte Parkhausgröße sollte für rd. 2000 Pkw ausgelegt werden. Vorzugsweise könnte dieses Pkw-Parkhaus im Bereich Anleger 3 und 4 als Lärmabschirmung Richtung Pommernzentrum/Ivendorfer Landstraße fungieren. Dieses wäre im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens zu prüfen. Zudem gibt es hier natürlich ein Querbezug zu dem Themenfeld „Gleisanschluss“. Es ist grundsätzlich die Gleiskapazität für den Skandinavienkai zu erhöhen. Dieses betrifft jedoch alle Teilsegmente (Pkw-Bahnumschlag, konventioneller Bahnumschlag und Intermodal-Umschlag sowie Rangierkapazität). Das wesentliche Projekt stellt die Umsetzung des „Nordbahnhofs“ im GE Skandinavienkai-Nord dar. Nähere Erläuterungen im Kapitel 8.

186 von 373 in Zusammenstellung

Tabelle 4: Projekte der Flächen

Nummer	Fläche	Stellplatzpotenzial unbegleitet	Inbetriebnahme	Lage der Fläche/ Bemerkung
	Erweiterung TT-Vorstau	-35		
	KV-Verlängerung – Stellplatzverlust	-80	Mitte 2023 (mit Bauphase)	Im Terminal
6	Flächenbefestigung Pkw-Abfertigungsgebäude	35	Mitte 2023	im Terminal
7	Flächenanhebung alter OC-/Werkstatt-bereich	130	Ende 2024	im Terminal
8	Trailerdepot	80	Ende 2024	im GE Skandi-navienkai-Nord
9	Flächenerschließung Borndiek 1 (3,5 ha)	250	Mitte 2026	außerhalb des Terminals/ Stellplatzverlust durch KV-Verlängerung bereits gegengerechnet
12	Flächenerschließung Borndiek 2 (12 ha)	-	nach 2030	außerhalb des Terminals
13	Pkw-Neufahrzeuge Parkhaus (Standort 4)	Pkw	Ende 2025	im Terminal
14	Schwerlastparkdeck (3 ha)	240	Ende 2025	im Terminal
15	Umnutzung konventionelle Gleise Anleger 8	170	Ende 2027	Das geht erst wenn der Nordbahnhof in Betrieb ist
		∑ 790		

Die möglichen internen Erweiterungsflächen für den unbegleiteten Verkehr, wie die Pkw Abfertigung im Bereich Anleger 3, der Bereich OC/Werkstatt sowie das Trailerdepot im Gewerbegebiet Skandinavienkai-Nord wären als erstes schnellstmöglich umzusetzen. Hiermit würden 245 neue Trailerstellplätze generiert werden können. Parallel ist zu prüfen, ob die Flächenerschließung Borndiek 1 bis Ende 2025 realisiert und dem Betrieb zur Verfügung gestellt werden kann. Alternativ wäre ein Schwerlastparkdeck zu entwickeln. Mit beiden Projekten wären mindestens weitere neue 240 Stellplätze zu schaffen. Sollte der Nordbahnhof im Gewerbegebiet Sklandinavienkai-Nord bis Ende 2025 umgesetzt werden, wäre gerade insbesondere im Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeit des Anlegers 8 die vorhandenen konventionellen Gleise im südlichen Teil des Skandinavienkais (40er- und 70er-Gruppe) aufzugeben und dort rund 170 Trailerstellplätze für den Hafenbetrieb einzurichten. Als gesondertes Thema ist ein Parkhaus für PKW-Neufahrzeuge zu betrachten. Dieses Parkhaus würde selbstverständlich für die anderen Ladungssegmente Flächenkapazität schaffen. Der abschließende Entwicklungsschritt mit der Flächenerschließung des Borndieks 2 schließt sich dann an.

6.5. Notwendige betriebliche Optimierungen

Der Betreiber hat die Verkehrsführung und somit die Verkehrs- und Flächenordnung/-nutzung zu optimieren. Hierbei sind alleinige Sondernutzungen von Flächen für bestimmte Ladungssegmente sowie Umnutzungen von Betriebsflächen zu überdenken. Zudem sind betriebliche Prozessoptimierungen zu identifizieren und umzusetzen (siehe auch Kap. 7). Es ist eine grundsätzliche Steigerung der Flächenproduktivitäten gem. Vorgabe aus dem Hafenentwicklungsplan 2030 durch Umsetzung von geeigneten Maßnahmen.

Als eine Flächenoptimierungsmaßnahme ist festzuhalten, dass die Blockreihenstellplätze und somit die Flächen im Bereich der Anleger 3 bis Anleger 5a im Rahmen der Verlegung der Hafenrandstraße in Richtung der Anzahl der Einzelstellplätze durch Neuordnung der Verkehrs- und Manipulationsflächen maximiert wurde.

7. Betriebliche Prozessoptimierung

7.1. Bestandsbeschreibung

Aus der Beschlussvorlage zum HEP2030 ergibt sich der Auftrag an die LPA, nach Möglichkeiten zur Steigerung der Flächeneffizienz (Arbeitsbereich 4) zu suchen sowie eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre (Arbeitsbereich 8) auszuarbeiten und umzusetzen. Diesem Auftrag der Bürgerschaft möchte die LPA durch die Digitalisierung von verschiedenen Prozessen und der nutzerspezifischen Freigabe von gewonnenen Informationen Rechnung tragen. Hieraus leitet die LPA auch ihre Zuständigkeit ab, Lösungsansätze zu entwickeln und auf ihre Anwendbarkeit zu untersuchen und zu bewerten. Nichtsdestotrotz ist auch die LHG als Betreiber in der Pflicht aktiv Lösungsmöglichkeiten und Optimierungen zu erarbeiten und ggf. zusammen mit der LPA umzusetzen.

7.2. Anforderung/Zieldefinition

Aus Sicht der LPA ist die Steigerung der Flächenproduktivität hauptsächlich durch Erhöhung der Durchsätze erreichbar. Diese Durchsatzzahlen auf der Umschlagsfläche werden dabei einerseits von der Verweildauer der Ladungseinheiten auf der Fläche (Hafenbetriebsoptimierung) und andererseits von der Ausfallzeit von Flächen (z.B. durch Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an der Infrastruktur) bestimmt.

Für die LPA stellt die Digitale Infrastruktur eine Komponente der Infrastrukturanlage Hafen dar, die die Basis für die Optimierung des Hafenbetriebs bildet. Sie steht gleichrangig zur physischen Infrastruktur und ist mit dieser engverzahnt. Digitalisierung bedeutet für die LPA, das Life-Cycle-Management der Infrastrukturanlagen durch digitale Prozesse bedarfsbezogen zu steuern sowie Grundlagen für die aktuell ablaufenden Hafenbetriebsprozesse / den Hafenbetrieb bereitzustellen, die zu einer Steigerung der Hubfunktion des Hafens beitragen. Zahlreiche Optimierungsideen sind bzgl. ihres Nutzens und ihrer Realisierbarkeit weiter zu entwickeln und letztendlich umzusetzen. Der

Ausbau des Digitalisierungsgrads erfolgt in der Schnittmenge mit der operativen Fläche, der Gleiskapazitäten und des Straßenzulaufs. Sie soll den bestehenden Hafenbetrieb unterstützen und dabei helfen, die bestehenden Betriebsprozesse weiter zu optimieren.

7.3. Umsetzung

Grundsätzlich bewirkt eine Steigerung der Flächeneffizienz oder der Flächenproduktivität eine Reduzierung von neuer operativer Umschlagfläche bzw. des grundsätzlichen Flächenbedarfs bzw. -verbrauchs. Im Hafenentwicklungsplan haben wir diese Steigerung der Flächenproduktivität vorausschauend und ohne Benennung von konkreten Optimierungsmaßnahmen bereits berücksichtigt (ohne diese umgesetzt zu haben). In Abhängigkeit der unterschiedlichen Fährdienste und ihrer individuellen Charaktere haben wir Steigerungen von rd. 8 % für große und etablierte Dienste und bis 50 % für kleine sich entwickelnde Dienste angesetzt. Dieses gilt es nun auch mit geeigneten Maßnahmen in die Realität umzusetzen. In diesem Zusammenhang wurden mehrere Investitionsprojekte identifiziert, für deren Realisierung Fördermittel eingeworben wurden.

Bezüglich des Ausbaus der Digitalisierung sind die laufenden Betriebsprozesse zu analysieren, auszuwerten und unter Einbeziehung z.B. der allgemeinen Standzeiten des unbegleiteten Verkehrs sind Optimierungsmaßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen, um die vorhandenen Flächen optimal bewirtschaften zu können. Das ist eine originäre Betreiberaufgabe.

Die Steigerung der Flächenproduktivität beziehungsweise -effizienz ist durch geeignete Digitalisierungsmaßnahmen kombiniert mit infrastrukturellen Anpassungen im Bestand zu entwickeln. Dies begründet sich durch das Leitziel: „Flächenoptimierung vor Flächenausbau“. Wobei es derzeit schon aufgrund des hohen Spezialisierungsgrads des schnelldrehenden RoRo-/RoPax-Verkehrs sehr hohe Flächen- und Anlegerproduktivitäten (Spitzenwert im Nord- und Ostseeraum) am Skandinavienkai gibt.

Es sind im Rahmen von Workshops mit dem Betreiber die Betriebsprozesse zu prüfen und zu bewerten. Die entsprechenden betrieblichen „Bottlenecks“ sind zu identifizieren und die richtigen Anwendungen und Lösungen zur Beseitigung dieser Engpässe zu erarbeiten und aufzuzeigen. Hieraus lassen sich mögliche Prozessoptimierungen bzw. die Anpassung oder Einführung neuer Prozesse und der Bau von zugehöriger digitaler Infrastruktur ableiten.

Der erste große Einstieg in dieses Thema ist das Förder- und Forschungsprojekt „Baltic Future Port“. Es wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Höhe von 3,9 Millionen Euro gefördert. Die Fördersumme teilt sich in insgesamt elf Teilprojekte des Lübecker Hafens auf. Im Rahmen des Förderprojekts „Baltic Future Port“ wird ein 5G-Campusnetzes installiert, in dem die ersten digitalen 5G-Anwendungen von HL und Betreiber sowie der Reedereien zur Optimierung der Betriebsprozesse getestet werden sollen. Es handelt sich um ein Forschungsprojekt, in dem Anwendungsmöglichkeiten und –tauglichkeiten einer 5G-Technologie untersucht und geprüft werden. Bei diesen 5G-Anwendungen handelt es sich um die Automatisierung von Kränen, die Verbesserung der digitalen Datenerfassung von Gütern, die schnellere und sicherere Kommunikation bei größeren Bilddatenmengen und bei der Be- und Entladeorganisation von Gütereinheiten sowie das Monitoring der technischen Abläufe und der Netzstabilität. Grundsätzlich wird das 5G-Netz aus Sicht der LPA als Sprungbrett für zukünftige weitere digitale Projektentwicklungen fungieren. Sollten im Rahmen des Forschungsprojektes

vielversprechende Lösungsansätze identifiziert werden, wäre der Hafenbetreiber gefordert, diese in die alltägliche Anwendung zu überführen.

Im Jahr werden rund 800.000 Einheiten (das sind nur begleitete LKW und unbegleitete Trailer) per Schiff gebracht oder abtransportiert und über die Straße und die Schiene zum Skandinavienkai zu- oder abgeführt. Dabei muss zwischen begleiteten und unbegleiteten Verkehren unterschieden werden. Die Abfertigung der begleiteten Verkehre (Fahrer geht mit auf die Fähre) findet ausschließlich durch die Reedereien am Skandinavienkai statt. Bei unbegleiteten Verkehren liefern Speditionen die Trailer zum Terminal, fahren die Einheit ins Terminal, stellen die Einheit grundsätzlich im vom Betrieb beim Gate-IN zugewiesenen Blockreihenvorstau ab und verlassen das Terminal dann wieder. Die Verladung der Einheit auf das Schiff erfolgt dann durch den Hafenbetreiber.

Eine Blockreihe besteht aus 30 bis 50 Einzelplätzen, die die Speditionen als Abstellplatz frei wählen können. Wenn die Spedition die Einheit gemäß den Vorgaben in der richtigen Blockreihe abgestellt hat, fährt der Betrieb dann mit entsprechend langsamer Suchgeschwindigkeit die Blockreihen nach der zu verladenden Einheit ab bis er diese gefunden hat. Eine Fahrstrecke entlang der Blockreihe ist bis zu 200 m lang.

Durch das Teilprojekt „Traileryard“ wird es zu einem kontinuierlichen Scannen der Blockreihen kommen (digitale Inventarisierung der Blockreihenbelegung). Durch das Scanning der Trailereinheiten in den Blockreihen mit Identifikation und Standortbestimmung entsteht ein digitaler Gesamtbelegungsplan. Der Betrieb kann dadurch Suchfahrten und somit Suchzeiten einsparen und auch durch gezielten Zugriff auf die zu verladenden Einheiten betriebswirtschaftlich optimierter arbeiten.

Das über die 5G-Technik autonom gesteuerte Scanning-Fahrzeug wird im Teilprojekt auf einer Testfläche zum Einsatz kommen. Die Ergebnisse werden Ende 2023 vorliegen.

7.4. Notwendige infrastrukturelle Anpassungen

Es geht hier in erster Linie um betriebliche Prozessoptimierung. Zugehörige Investitionen wären hier in die IT zu tätigen. Das ist originäre Betreiberaufgabe. Die LPA kann hier beraten und unterstützen. Investitionen in klassische Hafeninfrastruktur sind hiermit nicht verbunden.

7.5. Notwendige betriebliche Optimierungen

Aktuell beschäftigt sich der Betrieb schon mit betrieblichen Prozessoptimierungen, die zu Verkehrsspitzenzeiten auch schon zum Einsatz kommen. Für die Abwicklung der unbegleiteten Verkehre am Skandinavienkai gibt es im Rahmen des durchgeführten Blockreihen-Vorstaus die Möglichkeit die Trailer auch im schon vorbereiteten Verlademodus in einer Art „Blockstau“ bedarfsweise bereit zu stellen (vorzustauen). Hierfür werden dann zwei Blockreihenbereiche inklusive Verkehrsweg als Blockstaufläche benutzt. Im Bedarfsfall ist durch erhöhten operativen Aufwand (zweimaliges Bewegen der Trailer) eine Steigerung der Stellplatzkapazität von 35-40 % zu erzielen.

Zu diesem Themenfeld gehört ebenso die Beurteilung und Bewertung der Durchlaufzeiten der einzelnen Frachteinheiten - insbesondere die Standzeit der unbegleiteten Trailer (straßen- und

bahnseitig). Die separate Untersuchung und Auswertung läuft derzeit. Anhand der Ergebnisse muss der Betreiber geeignete Regulierungsmaßnahmen aufstellen, die grundsätzlich die mittleren Trailerstandzeiten optimiert, um entsprechend Kapazität zu schaffen. Grundsätzlich gilt das auch für Leerguteinheiten. Zudem liegt eine weitere Hauptaufgabe für den Betreiber in der Entwicklung und Bearbeitung von Möglichkeiten der Schnittstellen- und Prozessoptimierung, um die Flächeneffizienz gem. Vorgaben aus dem Hafenentwicklungsplan zu steigern.

Parallel soll über den Arbeitsbereich 8 die Automatisierung der straßenseitigen Gateabfertigung mit einer digitalen Zulaufsteuerung vorangetrieben werden (Pregate). Siehe hierzu Kapitel 9. Es werden grundsätzlich Forschungs- und Förderprogramme für die Fortführung/Steigerung des Digitalisierungsgrads benötigt.

In der Projektliste Masterplan (Tabelle 7 aus Kapitel 13) sind die Projekte der Nummern 15 bis 20 als erster Einstieg in diese Thematik zu nennen.

8. Notwendige Entwicklung der Gleiskapazitäten Hafenbahn

8.1. Bestandsbeschreibung

Der Hafen- und Logistikstandort Lübeck muss die nächsten Jahre nutzen, um den Transportweg über den Lübecker Hafen Richtung Skandinavien/Südschweden zu festigen und die bestehenden Transportrouten hinsichtlich Kapazität und Service zu stärken und auszubauen. Die Nutzer (Reeder) müssen hier eine flexiblere Gestaltungsmöglichkeit durch Kapazitätserhöhung erhalten. Hierzu gehören in erster Linie der Ausbau des Intermodalangebots sowie der vorgelagerten Hafenbahnkapazitäten für die Terminals Skandinavienkai und auch im Bereich Dänischburg-Siems.

Alle Zugbewegungen am Skandinavienkai laufen über den LSK-Betriebsbahnhof. Insgesamt besteht der LSK aus elf Gleisen mit unterschiedlichen Gleislängen und Funktionseigenschaften. Die Gleise 1-5 sind reine Wagenabstellgleise z.T. für Einzelwagen bzw. Wagengruppen. Die Gleise 6 bis 11 sind Rangier- und Zuggestellungsgleise. Die Güterzüge und Einzel- bzw. Gruppenwagenverkehre sind nach Fahrplan angemeldet und werden über das eingleisige Zuführungsgleis in den LSK gebracht und abgestellt. Anschließend werden die Ganzzüge oder die Einzelwagen bzw. Wagengruppen zu den entsprechenden Umschlaggleisen rangiert und dann be- und entladen. Die Geschäftsfelder lassen sich in Intermodal (KV), Pkw-Neufahrzeuge und Stückgut (Forstprodukte, Stahl, Projektladung/Sonderfahrzeuge) unterscheiden. Die Intermodalzüge werden ins BRG-Terminal (KV-Terminal / Intermodalterminal) rangiert. Die Stückgut-Einzelwagen und Wagengruppen werden vornehmlich auf den 40er Umschlaggleisen und die Pkw-Neufahrzeuge-Ganzzüge auf die 70er Umschlaggleise rangiert und bearbeitet. Das Ganzzugaufkommen ist hoch und die Ganzzuglängen im Intermodalverkehr sind größtenteils schon länger als die 600m langen Ladegleise des BRG. Die Auto-Ganzzüge haben eine entsprechende Länge, so dass diese nicht in einem Stück auf die 70er Umschlaggleise gestellt werden können – auch die 40er sind dafür nicht lang genug. Der BRG-Terminal erlaubt derzeit nur eine Zuggestellung bis max. 600m. Das bedeutet, die Intermodal-Züge und auch die Auto-Ganzzüge im LSK in zwei Teile getrennt und anschließend zur Be- und Entladung rangiert und dann wieder zur Abfahrt zusammengeführt werden müssen. Dieser zusätzliche

erhöhte Trenn- und Rangieraufwand geht zu Lasten der vorhandenen Gleiskapazität im LSK, im BRG-Terminal und in der 70er/40er-Gruppe.

8.2. Anforderung/Zieldefinition

Grundsätzlich sehen die Marktteilnehmer ein gutes Wachstumspotenzial im Intermodalverkehr. Zudem besteht ja das grundsätzliche nationale und europäische Bestreben (u.a. durch finanzielle Förderung) die Schienenverkehre deutlich zu stärken. Das Ziel ist hier ein Modal Split-Anteil von mind. 25% (derzeit liegt der für den PORT OF LÜBECK bei 18%).

8.3. Umsetzung

Gemäß dieser Erkenntnis und den Besprechungsergebnissen mit Marktteilnehmern ist die Steigerung der Bahnkapazität eine der grundlegenden Aufgaben. Es hat sich gerade im Rahmen der Akquisitionstätigkeit gezeigt, dass der Skandinavienkai aktuell bzgl. freier Hafenbahnkapazitäten keinen Handlungsspielraum mehr hat. Neugeschäfte sowie die Steigerung bzw. der Ausbau der Bestandsgeschäfte ist aktuell kaum möglich. Hierbei gilt der Grundtenor, dass eine Delokalisierung von bestimmten Bahngeschäftsfelder erfolgen muss, um zeitnah freie Kapazitäten zur Entwicklung der einzelnen Bahngeschäftsfelder generieren zu können. Der PKW-Neufahrzeugeumschlag und der Stückgutumschlag (Forstprodukte, Stahl und buntes Stückgut) müssen aus dem Bereich des LSK-Betriebsbahnhofes und den Flächen des südlichen Skandinavienkais verlagert werden. So können diese Geschäftsfelder aufgrund der neuen Gleiskapazitätsschaffung vom Betreiber weiterentwickelt werden. Hierfür muss schnellstmöglich der Nordbahnhof im Gewerbegebiet Skandinavienkai-Nord baulich umgesetzt werden. Der Nordbahnhof muss Ganzzuglängen von bis zu 740 m Aufstelllänge abbilden können. Hieraus werden dann im LSK-Betriebsbahnhof automatisch Bahnkapazitäten für das Intermodalgeschäftsfeld frei, weil die konventionellen Züge dann im Nordbahnhof abgefertigt werden können.

Die LHG bereitet derzeit die Verlängerung des bestehenden KV-Terminals Baltic Rail Gate auf 740 m und die Errichtung eines dritten Krans vor. Zudem soll ein Dreischichtbetrieb des KV-Terminals realisiert werden. Dadurch wird eine deutliche Erhöhung der KV-Kapazitäten erreicht. Für die geplante Verlängerung des bestehenden KV-Terminals in das bestehende Hafenterminal hinein, sind Ersatzflächen für den Hauptvorstau zu schaffen. Parallel muss in nördlich-nordwestlicher Richtung die Kapazitätserweiterung des LSK-Betriebsbahnhof planerisch und genehmigungsrechtlich begonnen werden, was die Zug-Zuführungskapazitäten und Zug-Zwischenabstellkapazitäten deutlich erhöht, um die vorhandenen Wachstumspotenziale in diesem Geschäftssegment realisieren zu können und um damit LKW-Trailer von der Straße auf die Schiene zu bekommen.

In der Konsequenz mit der Steigerung der KV-Kapazitäten muss auch die Umschlagflächenkapazität steigen, weil der KV-Umschlagprozess insbesondere im Import längere Standzeiten der Einheiten mit sich bringt und was generell zu Lasten der Flächenkapazität der anlegernahen Terminalflächen des Skandinavienkai geht. Eine Erhöhung der Kapazitäten auf der Bahnseite verursacht also auch eine Erhöhung des Flächenbedarfs am Skandinavienkai. Das sind die Wirkpfade wie in Kapitel 3 erläutert.

Somit lässt sich die notwendige Entwicklung wie folgt beschreiben:

Intermodal:

a) Die Verlängerung der bestehenden KV-Anlage um circa 140 m in das Hafenterminal hinein;
b) die Erweiterung der Gleiskapazität im LSK Betriebsbahnhof um drei bis vier zuglange Gleise auf der nördlichen Seite;
c) Erhöhung der Stellplatzkapazität des bestehenden KV-Terminals durch Realisierung einer zugehörigen Teilfläche der Borndiekflächen;
d) Im Hafenentwicklungsplan 2030 ist eine komplett neue KV-Anlage enthalten, die im Bereich Borndiek außerhalb des jetzigen Hafens angeordnet ist und eine Aufstelllänge im Endausbau von 850 m ermöglicht. Diese Entwicklungsstufe stellt derzeit aufgrund der Verlängerung des bestehenden Intermodalterminals durch die LHG einen Ausblick nach 2032 bzw. später dar;

LSK/konventioneller Umschlag

e) Realisierung des so genannten Nordbahnhofs zur betrieblichen Trennung von verschiedenen Geschäftsfeldern;
f) hinzu kommt die ergänzende Aufgabenstellung perspektivisch die Terminal-/Ladegleise am Skandinavienkai aus Sicht des LSK neu über mind. zwei neue Rangiergleise neben den bestehenden Gleisen anzuschließen.

Aus Sicht des Geschäftsfelds Intermodal sind die weiter oben benannten infrastrukturellen Maßnahmen zum stufenweisen Ausbau der Gleiskapazitäten wie folgt näher zu bewerten und zu beschreiben:

Stufe 1

Die Verlängerung des BRG Intermodalterminals (a) bedeutet für den Standort „PORT OF LÜBECK“ einen Wettbewerbsvorteil in der südlichen Ostsee. Zudem wird durch seine Umsetzung automatisch Gleiskapazität im vorgelagertem LSK-Betriebsbahnhof aufgrund der nicht mehr notwendigen Zugteilung freigesetzt.

Stufe 2

Der Bau des Nordbahnhofs (e) schafft Gleiskapazität im LSK für die Zuggestellung weiterer Intermodalzüge. Durch die Verlagerung werden auch die Umschlagsprozesse des konventionellen Bahnumschlags optimiert, weil die Betriebsflächen der LDG und die für die Pkw-Neufahrzeuge schon im Bereich des Nordbahnhofs sind und somit nicht mehr die Ladung quer durch das Hafenterminal vom jetzigen Umschlagspunkt des konventionellen Bahnverkehrs im Bereich Anleger 8 und des KV-Terminals gefahren werden muss. Hierdurch verbessert sich auch die Verlade- und Umschlagsmöglichkeit für Forstprodukte, da die Wege von den Lagerhallen zur Gleisverladung deutlich reduziert werden.

Stufe 3

Um entsprechend weitere erforderliche Gleiskapazitäten am Skandinavienkai zukunftsfähig bereitstellen zu können, ist der LSK Betriebsbahnhof zu erweitern (Bezug FFBQ). Dies muss in Form von drei bis vier ganzzuglangen Gleisen in Richtung Nord West vom vorhandenen Gleis 11 erfolgen (b). Diese Maßnahme steht auch im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahn-HUBs Lübeck.

Ferner wird durch die Erweiterung auch die Situation bzgl. der Stellung von Leerwaggons am Skandinavienkai optimiert.

Stufe 4

Perspektivisch sind die Stellplätze auf der Landseite des bestehenden KV-Terminals vollständig durch die Entwicklung der sogenannten Borndiekflächen herzustellen (c).

Durch die Verlagerung des konventionellen Bahnverkehrs werden die freien Gleise bzw. freien Gleisflächen im südlichen Teil des Skandinavienkais zur Nutzung als Hafenumschlagfläche frei und können entsprechend umgenutzt werden, um anlegernahe und damit wertvolle Vorstauflächen zu gewinnen. Es handelt sich hier um zusätzliche 170 Stellplätze für den unbegleiteten Verkehr.

8.4. Notwendige infrastrukturelle Anpassungen

Folgende Projekte zu nennen:

Tabelle 5: Projekte zur Entwicklung von Gleiskapazität

Nummer	Bezeichnung	Anforderung	Inbetriebnahme	Bemerkung
20.	Umsetzung Nordbahnhof	5 Gleise für konventionellen Bahnumschlag (Ganzzuglängen bis 720 m)	Ende 2025	Stufe 2 Zudem Voraussetzung zur Steigerung des KV- und des konventionellen Bahnumschlags
21.	Ausbau LSK-Betriebsbahnhof 1 (neue Gleise 12-14)	Ganzzuglange-Rangier- und Zustellgleise	nach 2030	Stufe 3
c)	Verlängerung Ladegleise BRG um 140 m	Ganzzuglange Gleise bis 740 m	Anfang 2024	Stufe 1 zur Steigerung der KV-Kapazität (LHG-Maßnahme)

Ohne Umsetzung der aufgelisteten Maßnahmen wird die Steigerung des Bahnanteils am modal split grundsätzlich nicht möglich sein.

8.5. Notwendige betriebliche Optimierungen

Die LPA hat im Rahmen der Bearbeitung des HEP2030 das übergreifende Aktivitätsfeld „Digitalisierung der Transportketten“ als eine zukünftige Kernaufgabe identifiziert. Unter dem Arbeitsbereich 4 „Steigerung von Flächeneffizienzen und Gleiskapazitäten“ sowie dem Arbeitsbereich 8 „Digitale Zu- und Ablaufsteuerung der hafenbezogenen Verkehre“ hat die LPA von

der Lübecker Bürgerschaft den Auftrag erhalten, sich um diese Themen hafenstandortübergreifend zu kümmern.

In diesem Zusammenhang wird auf der Bahnseite das sogenannte „Railgate“ an der einspurigen Zu- und Ablauftrasse des LSK-Betriebsbahnhofes realisiert. Das Railgate ist ein Teilprojekt des „Baltic Future Port“. Mit Hilfe des Railgates soll der auf die Infrastruktur der Lübecker Hafenbahn am Skandinavienkai einfahrende und ausfahrende Zugverkehr und deren Ladung systematisch digital registriert werden. Die Scanning-Anlage ermöglicht die automatische Erfassung der Wagennummern, der Ladungsdaten, eventuelle Gefahrgutkennzeichnungen sowie der Schäden an Wagen und Ladung der ein- und ausfahrenden Züge. Die Daten können automatisiert in die Dispositions- und Abrechnungssoftware des Hafenbetreibers, der Reedereien, der Spediteure und der Lübecker Hafenbahn übertragen werden. Diese Datenerhebung dient außerdem der Prozessoptimierung im LSK sowie bei Baltic Rail Gate (BRG) und über die aufgezeigten Wirkpfade den anlegernahen Terminalflächen des Skandinavienkais. Es soll den Kunden im direkten Zulauf zum Skandinavienkai (Stichwort: „last mile“) eine transparentere und größere Datenbasis sowie eine sichere Datengrundlage bieten. Dadurch können Hafen(bahn)nutzer z.B. über das Warten auf gebuchte, aber noch nicht entladene Einheiten auf der Bahnseite mehr Klarheit und ggfs. zu Fährabfahrten eine höhere Entscheidungssicherheit erlangen. Durch die direkte, nicht zeitverzögerte Erfassung kann die Effizienz und Leistungsfähigkeit der Hafenterminals gesteigert und die Transparenz beim Management von Güterverkehren erhöht werden. Perspektivisch ist das Railgate mit einer digitalen Zuganmeldung und -abmeldung zu kombinieren, um alle Optimierungspotenziale aktivieren zu können. Durch das Railgate können die bestehenden Betriebsprozesse der Hafenbahn und des Hafenumschlags maßgeblich optimiert werden. Das von der LPA zu betreibende „Railgate“ stellt den Einstieg in die vorzunehmende Digitalisierung von Betriebsprozessen dar. Das Railgate wird bis Ende 2022 baulich umgesetzt.

Grundsätzlich resultieren aus dem Bau des Railgates diverse Optimierungs- und Effizienzeffekte sowie zukünftig noch aktivierbare Potenziale, die im Einzelnen wie folgt zu benennen sind:

1) Optimierung der Hafenbahnbetriebsprozesse (Abrechnung, Zuganmeldung, Transparenz)
2) Optimierung des Umschlagprozesses durch die Verfügbarkeit von Statusinformationen (früherer Datenaustausch, schnellere logistische Disposition)
3) Automatisierte Schadensüberwachung

Es gilt weitere Prozessverbesserungen auch rund um das Railgate zu identifizieren und zu aktivieren. Hier sind die LPA als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) aber auch die LHG mit ihren betroffenen Tochtergesellschaften (ECL und NRS) gefordert.

Im Vorfeld der Lübecker Hafenbahn wäre insbesondere im Zulauf als sinnvolle Ergänzung zum Railgate ein Echtzeit-Tracking der Güterzüge inkl. Ankunftsprognose einzurichten (ETA-Tracking).

9. Notwendige Entwicklung des straßenseitigen Zu- und Ablaufs

9.1. Bestandsbeschreibung

Im Jahr werden rund 800.000 Fracht-Einheiten (ohne Container oder Stückgut bzw. rollendes Gut, nur LKW und Trailer) per Schiff gebracht oder abtransportiert und über die Straße und die Schiene zum Skandinavienkai zu- oder abgeführt. Dabei muss zwischen begleiteten und unbegleiteten Frachtverkehren unterschieden werden. Hinzu kommen noch die Passagierverkehre und diverse weitere hafenbezogene Verkehre (Personal und Mitarbeiter, Lieferverkehre etc.). Für die Verkehrsabwicklung sind rd. 1,4 Mio. Fahrzeugbewegungen/a für die Hafenzufahrt (Südgate) anzusetzen. In Zukunft werden die Fahrzeugbewegungen aufgrund des Mengenwachstums zunehmen.

Die Verkehrsbelastung der Südgatezone ist wie oben beschrieben zu Spitzenzeiten, wenn mehrere Linien gleichzeitig abgefertigt werden, extrem hoch – zeitweise ist sie überlastet und es kommt zu Rückstaubildungen. Die vor dem Terminal liegende Südgatezone als öffentlich zugänglicher Verkehrsraum, muss deshalb auf der gleichen Fläche leistungsfähiger werden. Dies gilt sowohl für die Einreise- wie auch z.T. für die Ausreiseverkehre. Für den in den Hafen einfahrenden Verkehr, muss die Zufahrt effizienter gestaltet werden, um einen reibungslosen und schnellen Durchlauf der gebuchten Einheiten zu gewährleisten, gerade wenn der Mengenzuwachs eintritt. Ebenso muss der abfließende Verkehr bei Fährankünften rollen können.

Jedoch sind die Flächen direkt am Hafenterminal nicht beliebig vermehrbar, weshalb alle vorhandenen Terminal- und Verkehrsflächen zusätzlich effizienter genutzt werden müssen. Vor diesem Hintergrund sollen die Verkehre im Gatezulauf/-ablauf zukunftsgerichtet neu organisiert werden.

Abhängig von der Verkehrsart laufen bei der Abfertigung komplexe Prozesse ab, die für eine Optimierung der Verkehrsströme näher untersucht wurden.

9.2. Anforderung/Zieldefinition

Das Gate muss hierbei folgende Anforderungen erfüllen:

1. gebuchte Einheiten müssen gezielt, ungestört und schnell in den Hafen geführt werden
2. es muss Parkraum für diverse andere Prozesse geschaffen werden, dabei darf Pkt. 1 nicht gestört werden
3. es muss die Prozessautomatisierung fortgeführt werden

Diese Anforderungen sollen für den Skandinavienkai, das umschlagstärkste RoRo-/RoPax-Terminal im Ostseeraum, in Form eines Pregates mit mehreren Entwicklungsstufen realisiert werden. Grundsätzlich bedeutet das eine perspektivische Automatisierung der Abfertigung beziehungsweise eine Regulierung der Zufahrt auf die vorhandenen Umschlagflächen (z.B. über ein Slotsystem). So erfolgt eine Steuerung der Einheiten über ihren Status. Einheiten die sich nicht in einem richtigen Zeitfenster befinden, sollen erst gar nicht zur Hafenzufahrt kommen bzw. die Einheiten (Güter- und

Reiseverkehr) werden am automatisierten Gate abgewiesen und zu den vorgelagerten Stellplätzen geführt. Hierfür ist ein dem Skandinavienkai vorgelagerter öffentlicher Stellplatz/Rastplatz erforderlich und baulich umzusetzen. Die Stell-/Rastplätze müssen hierfür eine gewisse Attraktivität aufweisen (Sanitäreinrichtungen, Kiosk, Buchungsmöglichkeiten etc.). Ein weiterer positiver Aspekt des externen Stellplatzes wäre den LKW-Verkehr aus den Ortskernen Travemünde, Kücknitz und auch Siems deutlich reduzieren zu können.

Es ist bei dieser Thematik ebenso zu berücksichtigen, dass es durch die veränderten Lenk- und Ruhezeiten bzw. auch durch das Sonntagsfahrverbot dazu kommt, dass mehr entsprechende Parkplatzflächen außerhalb des Skandinavienkais entwickelt werden müssen, um den Bedürfnissen der Transport- und Logistikwirtschaft gerecht werden zu können.

9.3. Umsetzung

Grundsätzlich sollte für bestimmte Verkehrsarten (wie Solozugmaschinen sowie für den Umgang mit Leertrailern aus dem Vorstaubereich etc. kurzfristig eine Fläche als Trailerdepot außerhalb des Skandinavienkais eingerichtet werden, die für Umschlagsgeräte erreichbar ist und um die Kapazität der operativen Fläche erhöhen zu können. Generell erscheint dieses Trailerdepot auch sinnvoll für Trailereinheiten von Sonntagsankünften bzw. –abfahrten als weiteren Anwendungsfall geeignet.

Zur Vorbereitung und Abstimmung der Pregate-Planung wurde u.a. eine Arbeitsgruppe aus der LHG, der LPA und den Reedereien TT-Line, Finnlines und Stena Line (Reeder-Workshop) gegründet. Als erstes Ergebnis dieser Gruppe wurde die sog. „Sofortmaßnahme Südgate“ durch Anpassung der Verkehrsorganisation/-führung (z.B. Einrichtung einer fast lane) im Südgate umgesetzt. In diesem Zusammenhang wird die Zufahrt zum Südgate straßenmäßig noch aufgeweitet, um eine bessere Vorsortierung erreichen zu können. Die Staubildung konnte so vorerst gemindert werden. Zukünftig sind aber umfassendere und zukunftsgerichtetere Anpassungen und Umbauten erforderlich.

Als ersten Entwicklungsschritt auf dem Weg zum Pregate wird das Roadgate baulich umgesetzt. Das Roadgate erhebt hierfür wichtige Planungsdaten. Diese werden insbesondere dafür benötigt, um planerisch bestimmen zu können, wie viel automatische Spuren ein Pregate für den Fracht- und Güterbereich und für den Passagierbereich benötigt, um nicht einen grundsätzlichen Rückstau in der Zuführung zu erzeugen. Zudem sollen anhand der so erhobenen Daten die neue externe Parkplatzgröße/Stellplätze besser bestimmt werden. Jede Einheit soll über das Roadgate gescannt und geprüft werden, ob eine entsprechende Buchung oder eine Anmeldung vorliegt. Zudem sind auch sämtliche derzeit vorhandenen Abfertigungsprozesse betroffen, die gemeinsam mit Betreiber und Reedereien sowie später auch mit Spedition auf die digitalen Ansprüche zu überprüfen und anzupassen sind. Das Roadgate wird bis spätestens Mitte 2023 realisiert sein.

9.4. Notwendige infrastrukturelle Anpassungen

Somit ergibt sich, dass die vorgelagerten Stellplätze bzw. Parkplätze kombiniert mit einer zugehörigen und zukunftsgerichteten Abfertigungseinrichtung (Pregate) zwingend erforderlich sind, um die zukünftigen Umschlaganforderungen bewältigen zu können. Die Stellplätze wären schnellstmöglich in einem ersten Schritt auf den Flächen rundum das Betonwerk Bültwisch inkl. angrenzender Bereich südlich des GE Skandinavienkai-Süd als Parkmöglichkeit zu entwickeln. Im

langfristigen Schritt wären dann die endgültige Parkplatzlösung an der B 75 - als der optimale Platz – entwickelt werden. Die konzeptionelle Bearbeitung und die bauliche Umsetzung der Neuordnung des Zufahrtsbereichs und der Gateabfertigung muss zukunftsweisend und abgestimmt erfolgen.

Tabelle 6: Projekte zum Straßenanschluss

Nummer	Bezeichnung	Anforderung	Inbetriebnahme	Bemerkung
16.	Roadgate Südgate	Umsetzung der notwendigen Spuraufweitung zur besseren Verkehrsorganisation und Erfassung der Verkehrszahlen	Mitte 2023	Vorstufe des eigentlichen Pregates
10.	Flächenerschließung externe LKW-Stellplätze (10 ha)	Sammelfläche für alle LKWs und Einheiten, die frühzeitig am Hafen eintreffen.	Ende 2025	Zwingend erforderlich um die Automatisierung des Abfertigung umsetzen zu können
11.	Flächenerschließung Borndiek/Pregate (3,5 ha)	Automatisierung der Abfertigung	Ende 2025	Durch die Umsetzung können weitere vorhandene Hafenflächen für andere wichtige Nutzungen aktiviert werden.

9.5. Notwendige betriebliche Optimierungen

Sämtliche Abfertigungsprozesse für die begleiteten und unbegleiteten Verkehre sind vom Betreiber und von den Reedereien gemeinsam zukunftsgerichtet und prozessoptimierend zu gestalten und zu implementieren. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es bezüglich des Digitalisierungsgrads der verschiedenen Reedereiabfertigungen z.T. deutlich unterschiedliche Entwicklungsstufen gibt.

10. Naturschutz

Parallel zur Umsetzung des Hafenentwicklungsplans und der damit verbundenen Erstellung des vorliegenden Masterplans für den Skandinavienkai, wird das Konzept Nature Inclusive Planning (NIP) weiterentwickelt und strukturiert. Ziel des NIP ist die gleichberechtigte Entwicklung des Naturraums Untertrave und des Hafens, sodass perspektivisch ein zukunftsfähiger Hafen neben einem intakten Ökosystem Untertrave im guten ökologischen Zustand steht. Erste Projektideen stammen vor allem aus der Erstellung des Managementplans Traveförde und angrenzende Flächen. Diese sind hinsichtlich der Entwicklungs- und Umsetzungsbedingungen zu prüfen und zu entwickeln. Die bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung ausgerichtet an den notwendigen Anforderungen der Kunden des Hafens bei gleichzeitiger Naturraumentwicklung mit dem primären Ziel für zeitnahe und spätere Infrastrukturmaßnahmen auch entsprechende Ausgleichserfordernisse sollen bedient werden können. Hierfür wird derzeit parallel an einem Gesamtkonzept für den PORT OF LÜBECK gearbeitet. Dieses Gesamtkonzept wird in Abhängigkeit seiner Entwicklungsreife ebenfalls der Öffentlichkeit vorgelegt werden.

Vor allem den Ausgleichserfordernissen entsprechend, werden Entwicklungen von Flächen des Naturraumes notwendig. Hierfür wurden die gemäß Hafenentwicklungsplan erforderlichen Flächen der bedarfsgerechten Infrastrukturentwicklung durch ein kompetentes Fachbüro bilanziert. Mit Hilfe zugrunde zulegender Ausgleichsfaktoren kann auf diese Weise der Ausgleichsbedarf allein für den Skandinavienkai ermittelt werden. Die für den Masterplan geltende Zeitplanung ermöglicht es zudem ebenfalls eine Ankaufstrategie für Ausgleichsflächen zu entwickeln. Generell sollen solche Flächen an entweder direkt an der Trave oder aber an Gewässern, die in die Trave münden, entwickelt werden. Hier eignen sich vor allem Acker- und sonstige Grünlandflächen, welche den Erfordernissen entsprechend aufgewertet werden könnten.

11. Klimaschutz

Die international und national definierten Klimaziele wurden im Rahmen des Masterplan Klimaschutzes der Hansestadt Lübeck heruntergebrochen und finden ihren Ausdruck in dem erklärten Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2040.

Bei der Bearbeitung wird deutlich, dass die Umsetzung des Klimaschutzplans keine singuläre Aufgabe der LPA ist, sondern das Zusammenwirken der Infrastrukturentwicklung und des Umschlagbetriebs bedarf. Aufgrund der Vielzahl von zu beteiligenden Akteuren der maritimen Wirtschaft sowie der Vielschichtigkeit des Themenkomplexes ist dieses Thema ebenfalls unter der Marke „PORT OF LÜBECK“ zu bearbeiten.

Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzplans soll mittels Bilanzierung umgesetzter Klimaschutzteilprojekte mit Hafenbezug ein entsprechendes jährliches Monitoring erfolgen. Der jeweilige Sachstand wird in einem entsprechenden Bericht öffentlichkeitswirksam zusammengefasst. Fortlaufend sollen neue und weitere Ansatzpunkte identifiziert, entwickelt und ergänzt werden.

Für die einzelnen Themenbereiche werden Projektentwicklungsskizzen und -pläne erstellt. Diese sind im Maßnahmenkatalog (Teil 2 des Klimaschutzplans Hafen) verankert.

Die Entwicklung neuer effizienter Technologien ist sehr dynamisch und schreitet schnell voran. Deshalb sollte Klimaschutz in diesem Punkt immer technologieneutral sein.

Im Hinblick auf den Hafen bedeutet das, dass die Entwicklung des Hafens als trimodale Infrastruktureinrichtung die Grundlagen für den klimaverträglichen und nachhaltigen Hafenbetrieb legen muss.

Da der überwiegende Anteil der Klimaauswirkungen aus dem Hafenbetrieb und der Schifffahrt resultieren, kann die LPA nur mittelbar Einfluss nehmen. Jedoch können von der LPA Informationen, Stand der Technik sowie Rahmenbedingungen bzw. infrastrukturelle Voraussetzungen identifiziert und die Umsetzung von Maßnahmen damit ermöglicht werden. Es bedarf hier einem gemeinschaftlichen Handeln, um eine entsprechende Durchschlagskraft zu erreichen. Alle maritimen Akteure sind für die Durchführung von Klimaschutzmaßnahmen grundsätzlich in der Verantwortung. Die LPA steht dabei mit bestem Wissen und Gewissen bei Seite und kann bei der Akquise von Fördermitteln sowie Beratungsunternehmen unterstützend tätig werden. Da ein entsprechender Teil der klimarelevanten Emissionen des Hafens aus dem Energieverbrauch sowie der Flächennutzung resultieren, bedarf es aus Sicht der LPA eines hafenweiten Energiemanagements sowie einer Flächenentwicklungsstrategie zur Erreichung des Zero-Emission-Port.

Dem Territorialprinzip des Masterplans Klimaschutz der HL folgend strebt der „Zero Emission Port“ Treibhausgasneutralität bis 2040 an, auch weil sonst alle anderen Sektoren der Hansestadt die ggfs. verbleibenden Treibhausgasemissionen des Hafens kompensieren müssten. Das bedeutet, dass ein Hafenbetreiber seinen Betrieb und seinen Umschlag hinsichtlich Emissionen klimaneutral durchführt, dass auch die Schiffe am Liegeplatz sowie während der Revierfahrt und die dem Hafen zu- und ablaufenden Verkehre bilanziell keine Treibhausgase mehr emittieren.

Grundlage für einen Klimaschutzplan Hafen bildet vor allem die Zieldefinition als auch eine Startbilanz. Hierfür wurden die Endenergieverbräuche der maritimen Wirtschaft (hafenbezogene Verkehre, Umschlagsgeräte) und der Schifffahrt auf der Trave als Basis ermittelt. Basisjahr ist wie für den HEP das Jahr 2015. Grundlegend beziehen sich deutsche Klimaschutzpläne auf das Bezugsjahr 1990, allerdings liegen hierfür keine hinreichenden Daten vor, um verlässliche Aussagen hinsichtlich der Treibhausgasemissionen zu treffen.

In diesem Zusammenhang sind die Umsetzungen von Landstromanlagen inkl. der Schaffung ausreichender Netzkapazitäten im Abgleich mit dem Leistungsbedarf und dem konkreten Anwendungsfall, Fortführung des Aufbaus einer LNG-Infrastruktur zur Bebunkerung von Schiffen und Versorgung des Schwerlastverkehrs sowie der Einsatz weiterer alternativer Kraftstoffe (GTL, efuels, Wasserstoff H2, Ammoniak NH3 etc.) und die Steigerung alternativer Antriebstechnologien (z.B. Elektrofahrzeuge) u.a. für den Gerätefuhrpark zu unterstützen und voranzutreiben. Gleiches gilt für die Möglichkeiten der alternativen Energieversorgung der Hafenstandorte (PV, Kleinwindkraftanlagen bzw. Lockerung der Abstandsregelungen für Windkraftanlagen, Wasserstoff H2). Letztendlich kann die Wirtschaftlichkeit einer jeden Aktivität nicht vollends außer Betracht gelassen werden. Die LPA hat für den Skandinavienkai ein Landstromausbaukonzept (Onshore Power Supply / OPS) erarbeitet und projektiert daraus gerade die erste Stufe mit einer Landstromversorgung für zwei Anleger. Perspektivisch sind zwei weitere Ausbaustufen mit der jeweiligen Ausrüstung von zwei weiteren Anlegern geplant.

Eine Verpflichtung zur Landstromnutzung hingegen sieht der PORT OF LÜBECK, wie auch alle maritimen Vertreter und Verbände sehr kritisch, da alle rechtlichen Vorgaben und Regulierungen technologieneutral sein müssen. Es bestehen oder es gibt alternative Lösungen, mit denen die gleichen Ziele erreicht werden könnten. Hierzu haben die deutschen Nord- und Ostseehäfen im Rahmen des Kooperationsprojektes ZeroEmission@berth ein gemeinsames Positionspapier veröffentlicht. An dieser Stelle wird auf den parallel in der Bearbeitung befindlichen Klimaschutzplan Hafen verwiesen, der nach Fertigstellung der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird.

12. Fazit

Der Skandinavienkai ist der wichtigste Hafenterminal des PORT OF LÜBECK. Ca. 75% des Gesamtumschlags (brutto) gehen hier über die Kaikante. Er wird in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen, weil er aus Wettbewerbssicht im Abgleich mit den Konkurrenzhäfen der südlichen Ostsee (hier insbesondere Kiel und Rostock) seine Vorteile am Markt hat. Demzufolge obliegt dem Hauptaugenmerk seiner Weiterentwicklung, um diese Stellung zu behalten und zu festigen. Hierbei sind selbstverständlich die gesellschaftspolitischen und zukünftig wichtigen Themen von Klima- und Naturschutz mit zu berücksichtigen.

Die angeführten Angaben und Schlussfolgerungen entsprechen dem aktuellen Kenntnisstand. In den nächsten Monaten bzw. Jahren können sich geänderte bzw. neue zusätzliche Kundenanforderungen ergeben, auf die flexibel reagiert werden können muss. Alle benannten Projekte in Kapitel 13 bewirken bzw. gewährleisten den zukünftigen Betrieb und sind somit zwingend bei Eintreten der angekündigten Kundenanforderungen erforderlich. Die Bedarfe bzgl. der erforderlichen Infrastruktur- und Suprastrukturprojekte resultieren aus unserer aktuellen Marktrecherche und der Betriebsuntersuchung und -bewertung im Abgleich mit den Erkenntnissen aus dem HEP2030.

Entsprechende erforderliche Grunderwerbskosten sind bei dieser Betrachtung berücksichtigt und als Gesamtposten ausgewiesen, da die externen Flächen verfügbar und gesichert werden müssen.

Im Rahmen der Bearbeitung des Masterplans zum Skandinavienkai sind nachfolgende Ziele zu Grunde gelegt worden:

1. Die europäische Verkehrsaufgabe im Sinne des TEN-T Verkehrskorridors Scandinavien-Mediterranean wahrnehmen;
2. Kunden- und Marktbedarfe durch Aufrechterhaltung der Qualität bedienen können;
3. Betriebswirtschaftlich sinnvoll arbeiten;
4. Chancen der FFBQ aktivieren;
5. Den Modal Split-Anteil der Schiene auf >=25 % erhöhen.

Demnach ist als Fazit des Masterplans Skandinavienkai festzuhalten:

- Es müssen ausreichend leistungsfähige Anleger zur Verfügung gestellt werden. Nach Inbetriebnahme des Anlegers 5 ist schnellstmöglich der Anleger 3 auszubauen und danach der Anleger 6a zu modernisieren.
- Es sind alle internen und externen Flächen baulich zu entwickeln, die im Kapitel 6 benannt sind.

- Es muss eine grundlegende Neuorganisation des straßenbezogenen Verkehrszulaufs durch die Umsetzung des Konzepts Pregate erfolgen.
- Der Nordbahnhof im Gewerbegebiet Skandinavienkai-Nord ist baulich umzusetzen, um die Grundvoraussetzungen für die Steigerung der Bahnverkehre zu ermöglichen. Danach ist stufenweise die Bahnkapazität auszubauen – wie im Kapitel 8 beschrieben.

Die weiteren Entwicklungsschritte ergeben sich wie folgt:

- Infrastrukturelle Überplanung der Kailinie zwischen Anleger 5A bis 6 sowie 7A bis 8
- Ausbau des Geschäftsfelds PKW Neufahrzeuge
- Prüfung einer digitalgestützten Einzelstellplatzverwaltung beim Hafenumschlag mit Optimierung der innerbetrieblichen Verkehrsplanung inklusive Berücksichtigung der externen Bring- und Abholverkehre z.B. mit Hilfe eines Trailerdepots
- Analyse der Trailer-Durchlaufzeiten beziehungsweise der Einheiten-Durchlaufzeiten und Erarbeitung von steuernden Regulierungsmaßnahmen
- Grundsätzliche Prozesserfassung u.a. Prüfung der innerbetrieblichen Prozessschnittstellen z.B. zwischen BRG und Hafenumschlag
- Ermittlung der Zeitfenster für erhöhtes Trailer-/Einheitenaufkommen um gezielt Möglichkeiten für eine Glättung prüfen zu können.

Die Einflussnahme auf den Schiffsfahrplan und die Abfahrtszeiten der Reeder sind bei bestimmten Linien nur bedingt möglich, weil sich diese an den optimierten logistischen Ladungsströmen der Transportwirtschaft ausgerichtet haben und deren Schiffskonzepte den verkehrsgeografischen Bedingungen der jeweiligen Fahrtgebiete so angepasst sind, dass wirtschaftlich tragbare Seetransporte angeboten werden können.

Hierbei steht der PORT OF LÜBECK jederzeit im Spannungsfeld zwischen den vielfältigen Kundenanforderungen von Reedern und Speditionen sowie Verladern und dem eigenen Servicegedanken. Hier bedarf es zu verschiedenen Ansatzpunkten immer der Konsequenzabschätzung und dem Abgleich der eigenen Marktposition bzgl. Ursache und Wirkung. Was zuweilen keine leichte Aufgabe ist.

13. Zeitlicher Ablaufplan und zugehörige Investitionen

Die Inhalte, Anmerkungen, Prüfaufträge und Aktivitäten dieses Masterplans dienen grundsätzlich und hauptsächlich der Wahrung und des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit des Skandinavienkais.

In der heutigen Zeit ist die Flächenverfügbarkeit bzw. die Aktivierung von neuen Flächen u.a. mit Versiegelung als Verkehrsfläche – insbesondere am Skandinavienkai – stark limitiert und im Hinblick auf den Klima- und Naturschutz eine verantwortungsvolle Rolle, der der LPA gerecht werden muss. Die Konzentration auf die primären Flächenfunktionen und die Benutzung von vorhandenen Flächen – gerade der anlegernahen Umschlagflächen – muss oberste Priorität haben. Die primär zum Lösch- und Ladezweck vorhandenen Umschlagflächen müssen von Ihren parallelen über Jahre verstetigten sekundären bis tertiären Nutzungen und Prozessen in Zukunft „geschützt" werden. Eine Fokussierung auf den grundlegenden eigentlichen Nutzungszweck muss somit erfolgen und umgesetzt werden.

Auch der Masterplan Skandinavienkai setzt wie auch der HEP2030 keine baulichen Automatismen in Gang. Die tatsächliche Umsetzung einer Infrastrukturinvestition und damit auch über deren Wirtschaftlichkeit wird erst im Rahmen der konkreten Projektfreigabe einzelner Projekte beschlossen.

Für die Umsetzung der notwendigen Infrastrukturprojekte müssen alternative Finanzierungsmodelle zum bestehenden Nutzungsvertrag gefunden werden. Hierzu wird derzeit eine entsprechende Bürgerschaftsanfrage u.a. auch zur Neuorganisation des öffentlichen Hafens bearbeitet. Ebenfalls sind entsprechende Grunderwerbskosten bei den Investitionen mit zu berücksichtigen. Die betriebliche Prozessoptimierung muss mit dem Betreiber und z.T. mit den Hafenkunden gemeinsam entwickelt werden. Die aus dem Masterplan heraus entwickelte Projektliste mit Realisierungszeiten und Investitionskosten ist aus der Tabelle 7 und dem Realisierungszeitplan in der Anlage 7 ersichtlich. Einige Projekte sind bereits aktiv. Für die Realisierungszeitplan wurde als Startdatum der 03.01.2022 gewählt. Aktive Projekte sind in der Tabelle durch eine vollflächige graue Markierung gekennzeichnet.

Tabelle 7: Projektliste Masterplan

Pos.	Projektname	erforderliche Inbetriebnahme	Projektträger	Investition [EUR]
1.	Neubau Anleger 5 (250 m x 38 m)	Anfang 2023	LPA	21 Mio.
2.	Verlängerung Anleger 3	Ende 2025	LPA	7,5 Mio.
3.	Anpassung Bereich Anleger 5a/6 (Prüfung)	Mitte 2023	LPA	-
4.	Umbau Anleger 6a	2027	LPA	35 Mio.
5.	Umbau Anleger 7a/8	nach 2030	LPA	20 Mio.
6.	Flächenbefestigung Pkw-Abfertigungsgebäude	Ende 2023	LPA	0,6 Mio.
7.	Flächenanhebung alter OC-/Werkstatt-bereich	Ende 2024	LPA	1,2 Mio.
8.	Trailerdepot	Ende 2024	LPA	1,0 Mio.
9.	Flächenerschließung Borndiek 1 (3,5 ha)	Mitte 2026	LPA	5,6 Mio.
10.	Flächenerschließung externe LKW-Stellplätze (10 ha)	Ende 2025	LPA	10 Mio.
11.	Flächenerschließung Borndiek/Pregate (3,5 ha)	Ende 2025	LPA	5,6 Mio.
12.	Flächenerschließung Borndiek 2 (12 ha)	nach 2030	LPA	19,2 Mio.

13.	Pkw-Neufahrzeuge Parkhaus (Standort 4)	Ende 2025	LPA	5,8 Mio.
14.	Schwerlastparkdeck (3 ha)	Ende 2025	LPA	30 Mio.
15.	Railgate LSK	Ende 2022	LPA	1,0 Mio.
16.	Roadgate Südgate	Mitte 2023	LPA	1,0 Mio.
17.	Traileryard	Ende 2023	LPA	0,25 Mio.
18.	Betriebliche Prozessoptimierung	fortlaufend bis 2030	LHG/LPA	2,5 Mio.
19.	Digitalisierung Zulauf (ETA-Tracking, Pregate-IT)	Ende 2025	LPA	1,0 Mio.
20.	Steigerung Digitalisierung Hafenbahnbetrieb	fortlaufend bis 2030	LPA	1,0 Mio.
21.	Umsetzung Nordbahnhof	Ende 2025	LPA	19,5 Mio.
22.	Ausbau LSK-Betriebsbahnhof 1 (neue Gleise 12-14)	nach 2030	LPA	50 Mio.
24.	Umsetzung Landstrom Anleger 5neu und 6	Ende 2023	LPA	4,8 Mio.
25.	Umsetzung Landstrom Anleger 4 und 7	Ende 2025	LPA	2,5 Mio.
26.	Umsetzung Landstrom Anleger 3 und 5a	Ende 2027	LPA	2,5 Mio.
27.	Nutzung regenerativer Energien	fortlaufend bis 2030	LHG/LPA	-
28.	Nutzung von alternativen Kraftstoffen (GTL, H2)	fortlaufend bis 2030	LHG/LPA	-
	Grunderwerb			18,4 Mio.
	LHG - Maßnahmen			
a)	Räumung Pkw-Abfertigungsgebäude	Mitte 2023	LHG	-
b)	Verlagerung OC + Werkstatt	Ende 2023	LHG	-
c)	Verlängerung Ladegleise BRG um 140 m	Anfang 2024	LHG	-

Entsprechende erforderliche Grunderwerbskosten sind bei dieser Betrachtung berücksichtigt und als Gesamtposten ausgewiesen, da die externen Flächen verfügbar und gesichert werden müssen.

Der Masterplan Skandinavienkai stellt die notwendigen zukünftigen Entwicklungsschritte dar, um die Verkehrsfunktion des PORT OF LÜBECK im innereuropäischen Haupttransportnetz wahrnehmen zu können. Der Masterplan Skandinavienkai stellt die notwendigen zukünftigen prioritären Entwicklungsschritte dar, um die Verkehrsfunktion des PORT OF LÜBECK im innereuropäischen Haupttransportnetz wahrnehmen zu können. Ohne entsprechende Förderprogramme und politischem Bekenntnis wird dieses nur schwer gelingen.

14. Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – Übersichtsplan Skandinavienkai Bestand

Anlage 2 – Übersichtsplan schematische Nutzung

Anlage 3 - HEP2030: Entwicklungssteckbrief Skandinavienkai

Anlage 4 - BMC-Gutachten: Herleitung des mittelfristigen Flächenbedarfs

Anlage 5a – Übersichtsplan Masterplan Skandinavienkai 2026

Anlage 5b – Übersichtsplan Masterplan Skandinavienkai 2030

Anlage 6 – Übersichtstabelle aktuelle Anlegerbelegung

Anlage 7 – Übersichtsgrafik Liniendienste

Anlage 8 – Übersichtsplan interne und externe Potenzialflächen

Anlage 9 - Realisierungszeitplan

Anlage 10 – Verlängerung Anleger 3

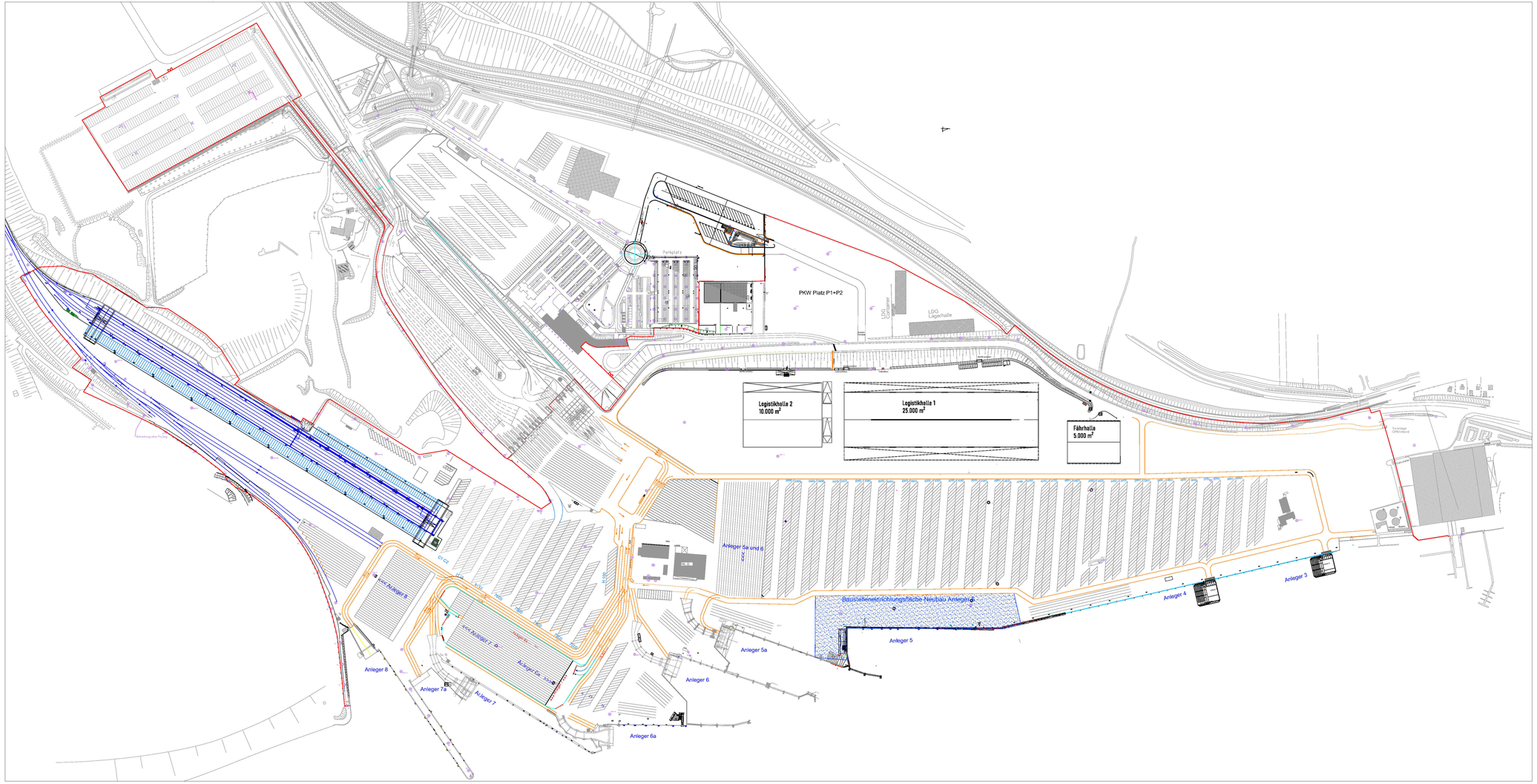
Anlage 11 – Umbau Anleger 6a

Anlage 12 – Entwicklung Borndiek

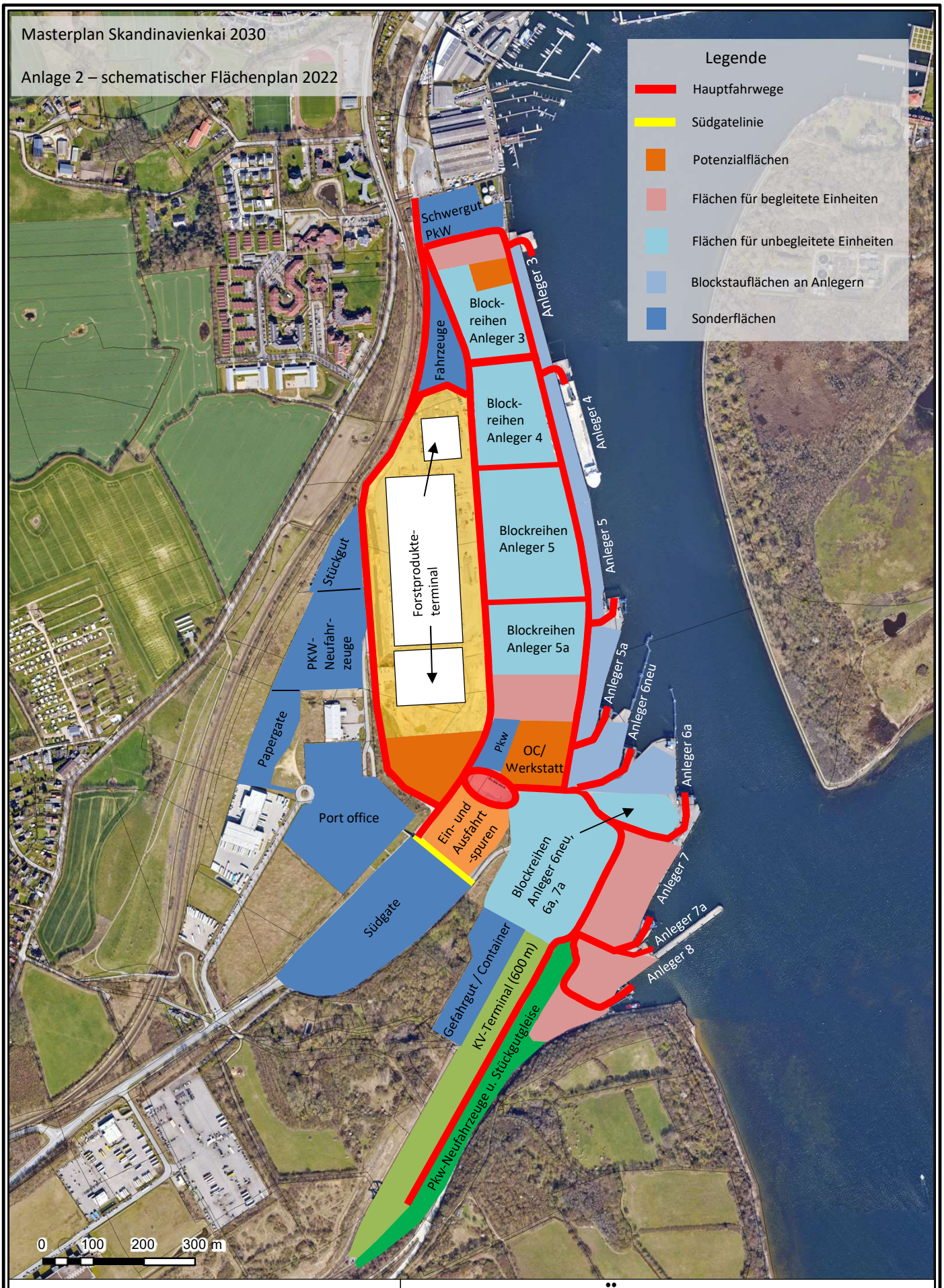
Anlage 13 – Gateentwicklung inkl. externe Stellplätze

Anlage 14 – LSK-Ausbau 1

Anlage 15 – Nordbahnhof


Parkplatz
PKW Platz P1+P2
LDC Container
LDG Lagerhalle
Logistikhalle 2
10.000 m²
Logistikhalle 1
25.000 m²
Fährhalle
5.000 m²
Anleger 5a und 6
Anleger 5a
Anleger 6
Anleger 6a
Anleger 7
Anleger 7a
Anleger 8
Anleger 5
Anleger 4
Anleger 3
Bauschleifeneinrichtungsfläche Neubau Anleger 6a

TOP 4.4



Maßstab 1:10.000

Datengrundlage:

© Geoportal der Hansestadt Lübeck
Luftbilder: April 2019, © Aerowest
ALKIS®; © LVermGeo SH, 03/2022

Hansestadt LÜBECK

Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services

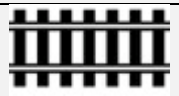
Auszug aus dem Geoportal Lübeck

Bearbeiter: 691 Lübeck Port Authority (Witt-f)

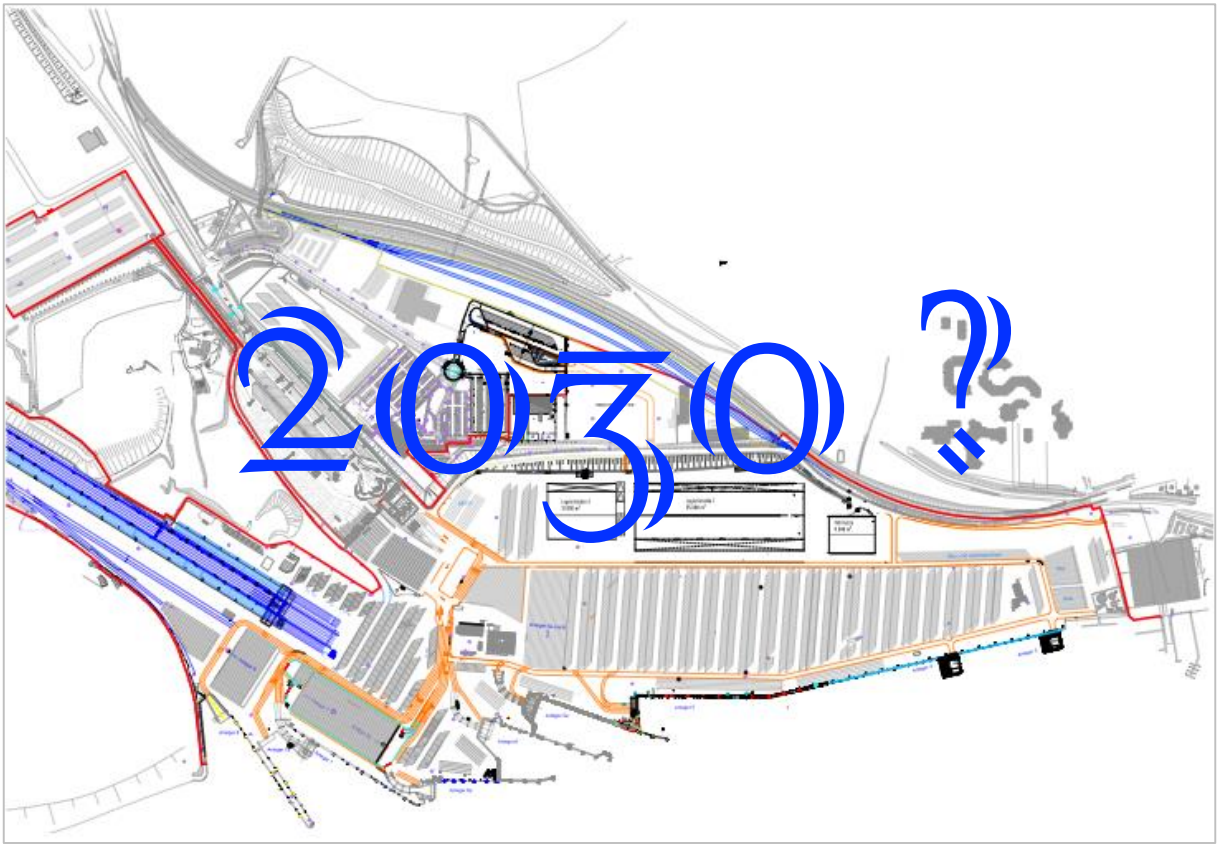
Datum: 11.04.2022

Steckbrief Hafenterminal **Skandinavienkai**

d = durchgehend
g = gebrochen
n.e. = nicht erforderlich
n.r. nicht relevant
n.b. nicht bekannt
n.g. nicht gegeben
√ Infrastruktur ist passfähig
√ möglicher Infrastruktureller Engpass
× infrastruktureller Anpassungsbedarf

öffentlich	Alternative Kraftstoffe			-		LNG, Landstrom	↑				
	Digitalisierungseffekte			ja		Zu- und Ablaufsteuerung Skandinavienkai	↑				
Verkehrs-anschlüsse	**2018**	**2030**		**Terminal Skandinavienkai**		**2018**	**2030**		**Seeseite**	**2018**	**2030**	
	√	√	aber Pregateflächen erforderlich	Umschlagart		RoPax RoRo (d) RoRo (g)	RoPax RoRo (d) RoRo (g)	√	Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m	9,5	9,5	√
	√	√	Ganzzüge 740m/850m (KV)	Betrieb		24/7	24/7	√	Entfernung See/Tonne 3/4 [km]	3,7	3,7	√ für RoRo (d)
	√	n.e.		Reine Umschlagfläche [ha] Gesamtfläche [ha]		39,7 (ohne 2. BA) 100,2	53,8 + 129,2	√	Drehkreis Siechenbucht (∅345m) max. Länge [m], Breite [m]	ca. 300 ca. 40	wie 2018	√
				Umschlagmenge [Mio. t netto]		10,0	15,1	√	**Schiffsliegeplätze:**			
				Flächenproduktivität [t/m²] pro Jahr		15 – 32,5	25 – 35	√	Anzahl Anleger:	9	9	√ wenn austauschbar
Emissionen	Lärm			Bestand		geringe Zunahmen			Länge [m]	220	250	√
	Luftschadstoffe			Bestand		sehr geringe Zunahmen						
	Licht			Bestand		geringe Zunahmen			Breite [m]	32,5	38,5	√
Naturschutz-bewertung der Planung	Natura 2000			direkt betroffen	**nein**	indirekt betroffen	**ja**		Tiefgang [m]	7,0	8,0	√
	NSG			direkt betroffen	**nein**	indirekt betroffen	**ja**					
	LSG			direkt betroffen	**nein**	indirekt betroffen	**ja**					
	Geschützte Biotope			direkt betroffen	**ja**	indirekt betroffen	**ja**					
Wichtige Standortfaktoren:	KV-Terminal (600 m), Vorbahnhof, quasi BAB Straßenanschluss, 4 Doppelstockrampen, Self Check-In											
Zielprofil:	KV mind. +140m, Erweiterung Kapazität Vorbahnhof, austauschbare Anleger, + hafennahes Gewerbe und öffentliche Stellplätze für LKW											

Masterplan Skandinavienkai 2030
Herleitung des mittelfristigen Flächenbedarfs am Skandinavienkai



Lübeck, Juni 2022

Auftraggeber:

Hansestadt LÜBECK
Lübeck Port Authority

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Lübeck Port Authority
Einsiedelstraße 6, Gebäude 96
23539 Lübeck

Kontaktdaten BMC GmbH

Baltic Marine Consult GmbH
Planungs- und Ingenieurbüro Prof. Dr. Lüsch & Partner
Prof. Dr. Jürgen Lüsch (Projektleitung)
Birger Latki (Kontaktperson)
Friedrich-Barnewitz-Straße 3
18119 Rostock
Telefon: 0381 / 51 91 129
Mobil: 0152 / 0162 4558
latki@bmc-info.de, mail@bmc-info.de
www.bmc-info.de

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Anlass und Ziel 1

2 Ausweisung der Flächenbedarfs des Skandinavienkais 3

3 Zusammenstellung der Datengrundlagen zur Bilanzierung der Terminalflächen am Skandinavienkai 5

3.1 Umschlag- und Flächenbilanz des Skandinavienkai im HEP 2030 7

3.2 Umschlagentwicklung am Skandinavienkai seit Erstellung des HEP 14

3.3 Gegenüberstellung der Prognose HEP und der Umschlagentwicklung am Skandinavienkai 22

4 Aktualisierung der Flächenbilanz des Skandinavienkai 25

4.1 Flächenstruktur das Skandinavienkai 25

4.2 Flächenstrukturentwicklung am Skandinavienkai seit der Fertigstellung des HEP HL 2030 (2017) bis zur Erstellung des Masterplans SK 2030 27

4.3 Stellplatzkapazitäten im Skandinavienkai 29

4.3.1 Stellplatzkapazitäten an den Übergängen zu den Landverkehrsträgern 29

4.3.2 Stellplatz- und Lagerkapazitäten auf den operativen Umschlagflächen des Skandinavienkai 42

4.3.3 Stellplatzkapazitäten für begleitete RoPax-Verkehre 43

4.3.4 Stellplatzkapazitäten für unbegleitete RoPax-Verkehre 45

4.4 Lagerkapazität für den gebrochenen RoRo-Verkehr 51

5 Bestimmung des kurz- und mittelfristigen Flächenbedarfs 55

5.1 Bisherige Ergebnisse der Stellplatzkapazitätsanalysen 55

5.2 Im Planungszeitraum absehbare Verkehrsmarktentwicklungen für den Skandinavienkai relevant sind und Infrastrukturanpassungen am Skandinavienkai 59

5.3 Entwicklung des Stellplatzbedarfs für die unbegleiteten RoPax-Verkehre 64

6 Auslegung und Integration potenzieller Erweiterungsflächen 69

7 Schlussfolgerungen an Hand der Vorzugsvariante für den Masterplan SK 2030 82

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1: Anteil des Skandinavienkais am Gesamtumschlag des Lübecker Hafens 1

Abbildung 2: Reiseverkehr über den Skandinavienkai 2

Abbildung 3: Strukturplan Skandinavienkai 2019 6

Abbildung 4: Gliederung der Hafenflächen 7

Abbildung 5: Flächenstruktur am Skandinavienkai im Jahr 2014 9

Abbildung 6: Entwicklung der Flächenproduktivität am Skandinavienkai 10

Abbildung 7: Entwicklungslayout des Skandinavienkai im HEP HL 2030 13

Abbildung 8: Entwicklung des Güterumschlag Skandinavienkai 2017 … 2021 14

Abbildung 9: Anteil des Skandinavienkais am Gesamtumschlag des Lübecker Hafens (2017 – 2021) 15

Abbildung 10: Entwicklung des Reiseverkehrs Skandinavienkai 2017 … 2021 15

Abbildung 11: Ladungsträgerstruktur Skandinavienkai 17

Abbildung 12: Anzahl umgeschlagener Ladeeinheiten 18

Abbildung 13: Volatilität des Güter- und Reiseverkehrs am Skandinavienkai 2019 21

Abbildung 14: Volatilität des Güter- und Reiseverkehrs am Skandinavienkai 2021 21

Abbildung 15: Gegenüberstellung der im HEP HL 2030 prognostizierten und der tatsächlich eingetretenen Umschlagentwicklung am Skandinavienkai 23

Abbildung 16: Gegenüberstellung der im HEP HL 2030 prognostizierten und der tatsächlich eingetretenen Entwicklung im Reiseverkehr über den Skandinavienkai 24

Abbildung 17: Flächenstruktur des Skandinavienkai zum Erstellungszeitraum des HEP HL 2030 25

Abbildung 18: Flächenstruktur des Skandinavienkai 2021 28

Abbildung 19: Flächenstruktur des Skandinavienkai 2022 28

Abbildung 20: Verkehrsanbindung des Süd-Gates (Stand 2022) 31

Abbildung 21: Verkehrssituation im Vor-Gate-Bereich des Süd-Gates in den Abendstunden eines Wochentages (März/2021, Di. 19:50 Uhr) 32

Abbildung 22: Lage und Verkehrsanbindung des Paper Gates am Skandinavienkai 33

Abbildungsverzeichnis

		Seite
Abbildung 23:	BRG mit seiner landseitigen Schienenanbindung (Bhf Skandinavienkai)	35
Abbildung 24:	BRG mit seiner Anbindung an die Terminalflächen und Schiffsanleger des Skandinavienkai (2022)	35
Abbildung 25:	BRG inklusive der geplanten Verlängerung mit seiner Anbindung an die Terminalflächen und Schiffsanleger des Skandinavienkai	37
Abbildung 26:	Erweiterungsplanungen des BRG 2018	39
Abbildung 27:	Lage der konventionellen adegleise im Süden des Skandinavienkai	41
Abbildung 28:	Planungsstand Nordbahnhof Skandinavienkai (Stand 12/2021)	42
Abbildung 29:	Umschlagflächen für den begleiteten RoPax-Verkehr (2022)	44
Abbildung 30:	Entwicklung einer Vortauflaufläche für den begleiteten RoPax-Verkehr zwischen 2021 und 2022 mit der Indienststellung eines neuen Schiffes	45
Abbildung 31:	Terminaldurchläufe der unbegleiteten RoPax-Einheiten	46
Abbildung 32:	Lage und Ausdehnung der Stellplätze für den unbegleiteten RoPax-Verkehre am Skandinavienkai (2020)	48
Abbildung 33:	Flächenkategorien der RoPax-Verkehre (2022)	49
Abbildung 34:	Konkretisierung der Ladungsmengen der gebrochenen RoRo-Verkehre	52
Abbildung 35:	Mögliches Entwicklungsszenario für die Anpassung der gedeckten Lagerflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre	54
Abbildung 36:	Modellierter Wochengang der Trailer im Skandinavienkai 2018 und 2021	57
Abbildung 37:	Bedarf an zentralen Einzelstellplätzen am Skandinavienkai bis zum Jahr 2026	67
Abbildung 38:	Bedarf an zentralen Einzelstellplätzen am Skandinavienkai bis zum Jahr 2030	68
Abbildung 39:	Potenzielle Erweiterungsfläche des Borndiek Areals	73
Abbildung 40:	Innere Flächenstrukturentwicklungen am Skandinavienkai mit Auswirkungen auf den externen Flächenbedarf bis zum Jahr 2026	75
Abbildung 41:	Flächenstruktur des Skandinavienkai 2026	78
Abbildung 42:	Flächenstruktur des Skandinavienkai 2030	81

Tabellenverzeichnis

		Seite
Tabelle 1:	Leistungsbeschreibung des Skandinavienkai im Hafenentwicklungsplan 2030	6
Tabelle 2:	Flächenstruktur des Skandinavienkai	8
Tabelle 3:	Entwicklungsparameter des Skandinavienkai im HEP HL 2030	12
Tabelle 4:	Verweildauern der Lade- und Transporteinheiten im Skandinavienkai (Erfahrungswerte Betrieb und Bearbeiter)	19
Tabelle 5:	Entwicklung der Flächenstruktur und Lagerflächen des Skandinavienkai 2017 bis 2022	29
Tabelle 6:	Stellplatzkapazität im Skandinavienkai	47
Tabelle 7:	Umschlagflächen und Stellplatzkapazitäten für die RoPax-Verkehre	50
Tabelle 8:	Struktur der Ladeeinheiten nach Typ 2021 und 2018	56
Tabelle 9:	Entwicklung der Verweilzeiten der unbegleiteten RoPax-Einheiten (Trailer)	56
Tabelle 10:	Auslastung der zentralen Einzelstellplätze 2018 und 2021	58
Tabelle 11:	Hauptabmessungen der see- und landseitigen Transportbehälter	60
Tabelle 12:	Flächenrelavante Verkehrsmarkt- und Infrastrukturentwicklungen am Skandinavienkai	62
Tabelle 13:	Anpassen der Steuergrößen des Stellplatzkapazitätsmodells	65
Tabelle 14:	Erweiterung der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre	68
Tabelle 15:	Flächenentwicklung am Skandinavienkai	70
Tabelle 16:	Entwicklung der Flächenstruktur und Lagerflächen des Skandinavienkai 2022 bis 2030	79

Literaturverzeichnis

Nr.	Quelle
[1]	Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck Gutachterlicher Schlussbericht CPL, BMC, 04/2019
[2]	Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen Grundlagengutachten 2 zum HEP 2030 der Hansestadt Lübeck BMC, 06/2015
[3]	Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose 2030 für Lübeck MWP, 12/2016
[4]	Abschätzung der Entwicklung des auf den Seehafen Lübeck bezogenen Reiseverkehrs im Pkw, Wohnmobilen und Bussen auf der Basis der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 IVV, 07/2016
[5]	Kapazitätsmodell für die Einzelstellplätze des Skandinavienkai BMC, 03/2019
[6]	Kapazitätsmodell für die Einzelstellplätze des Skandinavienkai Update 2021 BMC, 11/2021

1 Anlass und Ziel

Der Skandinavienkai ist das Terminal, über den der Großteil der Güter, die über den Lübecker Hafen laufen, umgeschlagen wird. Rund 65 … 72% der Bruttotonnage des Lübecker Hafens sind zum Erstellungszeitraum des HEP HL 2030 über den Skandinavienkai umgeschlagen worden.

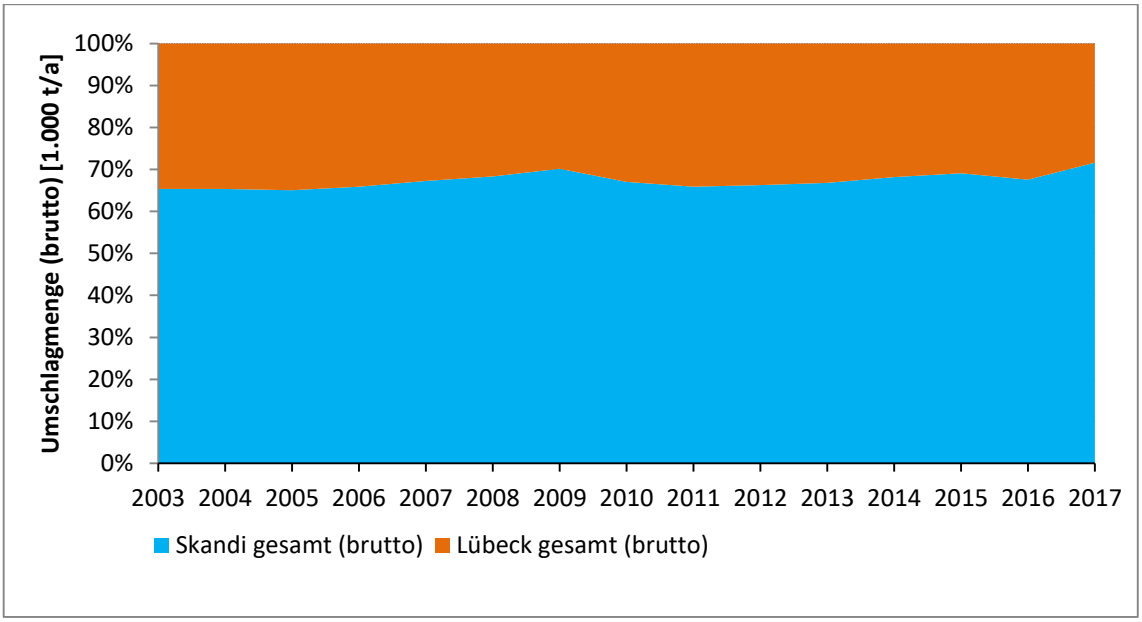


Abbildung 1: Anteil des Skandinavienkais am Gesamtumschlag des Lübecker Hafens

Bei den Umschlagsgütern handelt es sich vornehmlich um Fertigwaren und Vorprodukte, die auf ihrem Transportweg über die Ostsee von den Landtransportmitteln (Zug, Lkw) auf das Seetransportmittel umgeschlagen werden. Der Warenwert ist relativ hoch, so dass die Transportzeit einen hohen Stellenwert hat. Der Skandinavienkai ist durch seine geografische Lage und sein gewachsenes Transportnetz für den schnellen Weitertransport prädestiniert. Hochfrequente Fährverbindungen und Intermodalverbindungen über die Ostsee nach Schweden, Finnland und dem Baltikum bzw. ins zentraleuropäische Hinterland sowie leistungsfähige Straßen- und Schienenverkehrsanbindungen an das deutsche Autobahn- und Schienennetz stellen den schnellen An- und Abtransport der Transporteinheiten sicher. Die Abfertigungs- und Umschlagsfazilitäten des Skandinavienkais sind für den schnellen Durchlauf ausgelegt. Mit den hochfrequentierten Angeboten des Fährverkehrs rückt der Skandinavienkai auch für den Reiseverkehr in den Fokus. Zum Erstellungszeitpunkt des HEP 2030 wurden jährlich bis zu 450.000 Reisende, 13.000 Reise-Pkw und 2.000 Reisebusse am Skandinavienkai abgefertigt.

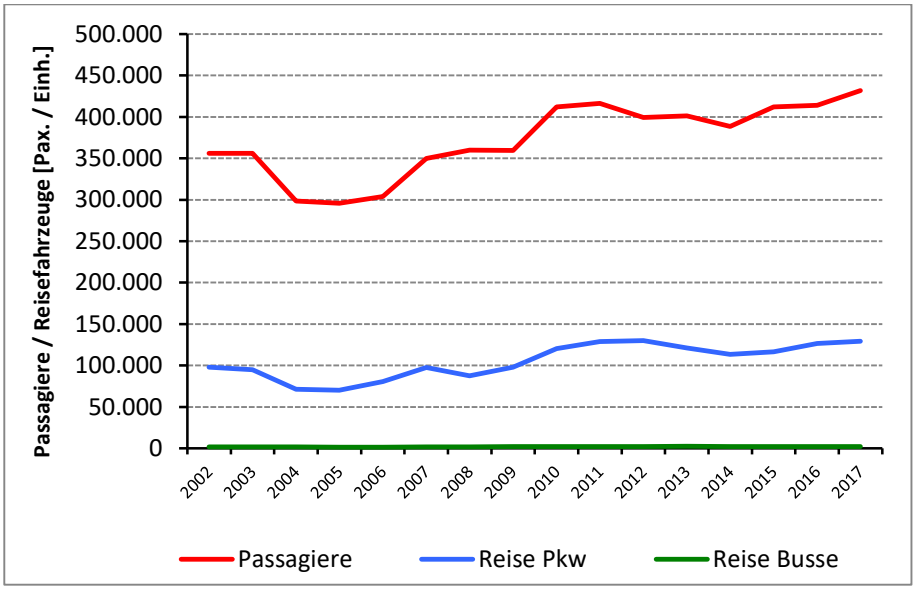


Abbildung 2: Reiseverkehr über den Skandinavienkai

Diese Rahmenbedingungen führen dazu, dass der Skandinavienkai hinsichtlich seiner Flächenproduktivität das leistungsfähigste Terminal im Ostseeraum ist. Aufgrund eines überproportional hohen prognostizierten Anstiegs der durchgehenden RoRo-Verkehre sollten zur Sicherstellung der Fortentwicklung des Skandinavienkais, entsprechend des Hafenentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck 2030 folgende Anpassungen vorgenommen werden.

- Erweiterung der Abfertigungs-, Umschlag- und Lagerfazilitäten auf den gebrochenen RoRo-Verkehren (Forstprodukte),
- Erweiterung der Anlegerkapazitäten durch das Anpassen an die Schiffsgrößenentwicklung und Vereinheitlichung der technischen Anlegerkonzeption,
- Erweiterung der Abfertigungsanlagen für den Intermodalen Verkehr,
- Erweiterung der Umschlagflächen,
- Anpassung (Digitalisierung) der Abfertigungsprozesse des Straßen- und Schienenverkehrs,
- Anpassung (Digitalisierung) der Abfertigungsprozesse des Reiseverkehrs und
- Anpassung der Lager- und Umschlagprozesse auf dem Terminal.

Mit dem Masterplan Skandinavienkai 2030 (Masterplan SK 2030) sollen die im HEP 2030 grob aufgezeigten Anpassungs- und Erweiterungsmaßnahmen konkretisiert werden. Gleichzeitig stellt der Masterplan eine Standortbestimmung des HEP HL 2030 bezüglich der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der eingeleiteten Infrastrukturanpassungen am Skandinavienkai dar.

2 Ausweisung der Flächenbedarfs des Skandinavienkais

Seit seiner Inbetriebnahme in den 1960er Jahren orientiert sich die Entwicklung des Skandinavienkai an den technischen und logistischen Entwicklungen der an ihm zusammentreffenden Land- und Seeverkehre. Dabei folgt der Skandinavienkai den eingeschlagenen Trends der Transporteure und treibt diese auch voran. Die notwendigen Anpassungen der Hafeninfrastruktur werden seit nunmehr 6 Jahrzehnten immer unter vollem Betrieb vorgenommen. Ungeachtet der stattfindenden technischen und logistischen Entwicklungen, bleibt die Kernaufgabe – Infrastrukturanpassungen – bestehen. Selbiges gilt auch für die zunehmend digitale Steuerung der Zu-bzw. Ablaufprozesse der Abfertigungsprozesse am Straßen- und KV-Gate (Baltic Rail Gate) sowie der Umschlag- bzw. Umfuhrprozesse.

Im Hafenentwicklungsplan 2030 wurden die technisch, logistischen Entwicklungstrends der Land- und Seeverkehrsträger aufgeführt und die voraussichtlichen Folgen für die Terminals des Lübecker Hafens und ihre Verkehrsanbindungen diskutiert. Den Skandinavienkai, der das größte Verkehrsaufkommen der Lübecker Terminals aufweist und die größte Integration in die Transportketten aufweist, treffen die technisch und infrastrukturell steigenden Anforderungen der größer werdenden Transportmittel (Schiffsgrößen, Zuglängen, Giga Liner) zeitgleich mit den wachsenden Transportmengen. Die im HEP 2030 für den Skandinavienkai empfohlenen Infrastrukturmaßnahmen verfolgen die Anpassung, Standardisierung der Schiffsanleger, die Erweiterung des Intermodalterminals und des Straßen-Gates sowie die Erweiterung der Umschlagflächen. Für die Anpassung der Schiffsanleger und der Intermodalfazilitäten nutzt der HEP 2030 die technischen Parameter der größer werden Transporteinheiten im Schienen- und Seeverkehr. Für die Anpassungen am Straßen-Gate und den Umschlagflächen nutzt der HEP Flächenproduktivitätskennziffern, die auf Vergleichsdaten (Jahresumschlag) mit Terminals gleicher Umschlagstrukturen in den Fahrtgebieten basieren.

Eine Flächenproduktivitätskennziffer für ein Umschlagterminal wird aus der Umschlagmenge pro Jahr und der dafür genutzten Umschlagsfläche gebildet. Sie basiert auf der Annahme, dass die Terminals aus wirtschaftlichen Gründen nur so viel Fläche beanspruchen, wie sie für den Umschlag benötigen. Die Flächenproduktivitätskennziffern spiegeln somit Erfahrungswerte der Betreiber hinsichtlich der Aufkommensspitzen und Lagerverweildauer der Ladung bzw. Ladeeinheiten wider, spezifizieren diese aber nicht für das Einzelterminal.

Für den Masterplan SK 2030 werden die Flächenproduktivitätskennziffern des Skandinavienkai in konkrete Umschlagmengen (t), Umschlageinheiten (Lkw, Trailer, Export/Import-Fahrzeuge, Reedereieinheiten) und Transporteinheiten des Reiseverkehrs umgewandelt. Über die Auswertung der Zu- und Abläufe sowie der Verweildauern im Terminal wird der Bedarf an Einzelstellplätzen und Stellflächen für die unbegleiteten Transporteinheiten (Trailer, Reedereieinheiten, Export/Import-

Fahrzeuge) bestimmt. Die Stellplätze für begleitete Einheiten im Güterverkehr (Lkw) sowie im Reiseverkehr (Pkw, Reisemobile, Reisebusse) wird entsprechend der Stellplatzkapazitäten der eingesetzten Schiffstonnage bestimmt. Für alle Verkehre werden die Bedarfsspitzen anhand der Aufkommensspitzen ermittelt.

Fähr- und RoRo-Terminals zeichnen sich durch spezielle Abfertigungs- und Durchlaufprozesse aus. Dies trifft insbesondere für Fähr- bzw. RoPax-Terminals mit begleiteten Güter- und Reiseverkehren zu, zu denen der Skandinavienkai zählt. An diesen Terminals wird die Transporteinheit (egal ob Güter- oder Reiseverkehr) vom Transporteur auf der Landseite bis in das Terminal gebracht. Hierzu muss im Export der Zugang für die Transporteinheit zum Terminal geprüft werden und dem Transporteur ein Stellplatz im Terminal zugewiesen werden. Im unbegleiteten RoRo-Verkehr stellt der Transporteur die Ladeeinheit auf dem ihm zugewiesenen Stellplatz ab und verlässt das Terminal wieder. Die unbegleitete Ladeieinheit wird anschließend vom Hafenbetrieb auf das Schiff verladen. Im begleiteten RoRo-Verkehr verbleibt der Transporteur bei der Ladeeinheit und bringt diese selbstständig auf das Schiff. Bis auf die Stellplatzzuweisung erfolgen im Import diese Prozesse anlog in umgekehrter Reihenfolge. Den Transporteuren unbegleiteter Ladeeinheiten, die von der Landseite zur Abholung das Terminal erreichen, wird der Stellplatz der Ladeeinheit am Terminaleingang mitgeteilt. Er holt die Ladeeinheit dann selbstständig ab und fährt sie aus dem Terminal. Die Ausfahrt wird wiederum geprüft und dokumentiert. Die Prüf-, Dokumentations-, und Steuerprozesse werden am Skandinavienkai von der LHG und den Reedern durchgeführt. Hierfür sind mehrere parallele Zugangs- und Ausgangspuren angeordnet auf denen personalbesetzte und auch automatische (Scanning, Kiosk-System) Service- und Kontrollschalter angeordnet sind. Die größtenteils parallel angeordneten Service- und Kontrollschalter bilden eine Abfertigungslinie, die den Übergang vom öffentlichen Verkehrsraum zum Hafenterminal markiert.

Die für den Zugang und das Verlassen des Hafenterminals erforderlichen Anmelde-, Kontroll-, Dokumentations- und Steuerungsprozesse benötigen Zeit und Fläche. Im konventionellen Prozessablauf ist der Transport angemeldet und auf einem Schiff gebucht, der Fahrer führt seine Fracht- und Buchungspapiere mit sich, zeigt diese am personalbesetzten Abfertigungsschalter vor und erhält nach Prüfung seinen Zugang zum Terminal mit einer Wegbeschreibung zu seinem Stellplatz im Terminal. Hierfür muss er für einige Abfertigungsprozesse das Transportmittel abstellen und verlassen, für andere muss er auf die Zufahrt zum Abfertigungsschalter warten. Parkraum vor der Abfertigungslinie, der Vorstau vor dem Gate, ist erforderlich.

Moderne Prozessabläufe nutzen vermehrt die vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten der verschiedenen Funk-Übertragungsnetze. Damit übergeben sie dem Transporteur und Fahrer mehr Verantwortung und ersetzen das Personal in den Abfertigungsschaltern. Ein Teil des Abfertigungsprozesses wird

bereits vor der eigentlichen Passage der Abfertigungslinie erledigt. Der Zeitaufwand für das Passieren der Abfertigungslinie und somit auch der Bedarf an Parkraum wird geringer. Dieser Prozessoptimierung steht das individuelle Verhalten der Transporteure und abfertigenden Unternehmen gegenüber. Diese sind am Skandinavienkai auf beiden Seiten zahlreich vorhanden. Die Umsetzung ggf. auch Standardisierung moderner Abfertigungsprozesse ist eine konkrete Planungsaufgabe, die sich im HEP 2030 unter den Schlagworten Hafen 4.0 und Digitalisierung verbirgt.

Die digitale Prozesssteuerung soll helfen den Flächenverbrauch, der ursächlich durch

- überproportionales Wachstum der Umschlagsmengen im durchgehenden RoPax-Verkehr,
- Verlagerungseffekte hin zu Terminals nahe der Travemündung und
- die technische Entwicklung der Transportmittel (Schiff, Zug, Lkw)

getrieben wird, die dafür erforderlichen Hafen- und Verkehrsinfrastruktur zu minimieren bzw. räumliche Alternativen aufzuzeigen. Auf Grund der geringen Verfügbarkeit von externen Entwicklungsflächen sowie Restriktionen durch geschützte Naturräume und die Wohnraumnutzung im Umfeld des Skandinavienkai ist dies zwingend notwendig, um die im HEP 2030 für den Skandinavienkai prognostizierten Umschlagmengen abzubilden. Der HEP 2030 begegnet diesem Widerspruch mit partiellen externen Flächenausweisungen und einer optimistischen Steigerung der Flächenproduktivität. Die dargestellten Zu- und Ablaufprozesse sowie die Lager- und Umfuhrprozesse im Terminal zeigen, dass sowohl im als auch an den Zugängen (Schiene und Straße) des Terminals Optimierungs- und Flächenbedarf besteht. Mit der Konkretisierung der Ladungs- und Ladungsträgerstruktur, der Auswertung des Durchlaufverhaltens wird im Masterplan SK 2030 der mittelfristige Flächenbedarf dimensioniert und verortet. Dies ist notwendig, weil es Flächen- und Optimierungsbedarf im Terminal auf den Umschlagflächen, im Intermodalterminal und am Straßen-Gate (Süd-Gate) gibt und diese auf Grund der gegebenen Topographie auch getrennt betrachtet werden müssen.

3 Zusammenstellung der Datengrundlagen zur Bilanzierung der Terminalflächen am Skandinavienkai

Ausgangspunkt der Umschlag- und Flächenbilanzierung sollen die Fertigstellung des HEP 2030 im Jahr 2019 und der Strukturplan des Skandinavienkai aus demselben Jahr sein. Der HEP 2030 beschreibt die Struktur des Skandinavienkais, seine Position im Lübecker Hafen und sein Entwicklungspotenzial. Dabei unterstreicht er die Bedeutung des Skandinavienkais für den Lübecker Hafen, stellt ihn aber in seiner inhaltlichen Darstellung den anderen 19 Terminals des Lübecker Hafens gleich. Tabelle 1 zeigt die im HEP 2030 zusammengestellten Leistungsparameter des Skandinavienkai.

Tabelle 1: Leistungsbeschreibung des Skandinavienkai im Hafenentwicklungsplan 2030

Kategorie	Parameter
Terminalgröße	106,1 ha
Kailänge	2.065 m
Anleger	9
Ladungsschwerpunkte	RoRo-Güter, Container, Fahrzeuge
Überdachte Lagerflächen	3.600 m²
Umschlagflächen	39,7 ha
Erweiterungsflächen	31,3 ha
Ausstattung	Tugmaster, Reachstacker, Stapler, KV-Terminal, Trailer-Check-System
Betreiber	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Eigentümer	Hansestadt Lübeck

Der nachfolgende Strukturplan des Skandinavienkais (2019), siehe Abbildung 3, gibt eine Übersicht über die Funktionselemente des Terminals (Süd-Gate, Intermodal-Terminal, Schiffsanleger, Lagerflächen, innere Verkehrsführung, …) sowie dessen multimodalen Verkehrsanbindungen.

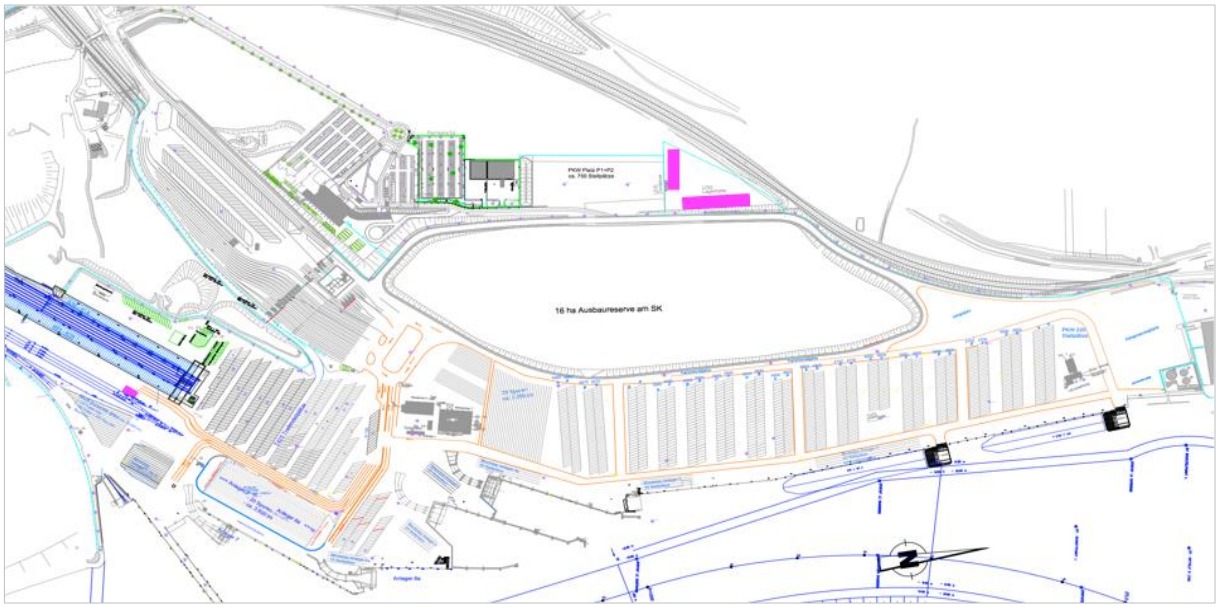


Abbildung 3: Strukturplan Skandinavienkai 2019

Der Detaillierungsgrad des Strukturplans geht in Bezug auf die Stellplatzkapazitäten im Terminal, im Intermodal-Terminal und im Vortaubereich des Süd-Gates deutlich über den des HEP 2030 hinaus.

3.1 Umschlag- und Flächenbilanz des Skandinavienkai im HEP 2030

Die im HEP 2030 verwendeten Flächenproduktivitätskennziffern für den Skandinavienkai stammen aus einem dem HEP 2030 vorangestellten Grundlagengutachten [2], in dem die Hafenflächen aller Lübecker Terminals tiefer analysiert wurden (Abbildung 4). In dieser Analyse wurden die Flächen bestimmt, die tatsächlich für den Seeumschlag und die operative Lagerung genutzt werden. Die für den Umschlag und die operative Lagerung vorgesehenen Flächen gehen mit den Flächen einher, die für die Abwicklung der umzuschlagenden Gütermengen des Seeverkehrs genutzt werden. Diese umfassen:

- die Manipulations- und Aufstellflächen der Umschlaganlagen für die Bedienung der Schiffsliegeplätze und Lagerflächen,
- die unmittelbaren Accessbereiche und Sicherungsanlagen der Schiffe,
- die operativen Lagerflächen (gedeckt und offen) für den Seeverkehr sowie
- die internen Verkehrswege.

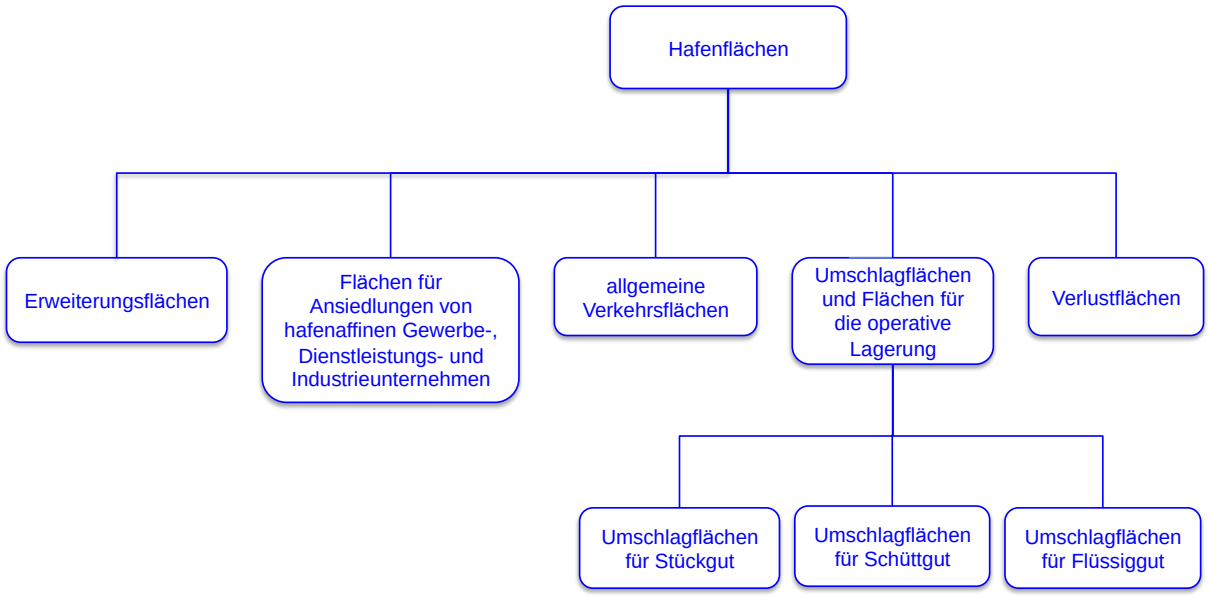


Abbildung 4: Gliederung der Hafenflächen

Am Skandinavienkai gliedert sich die Gesamtfläche von 106,1 ha wie in Tabelle 2 dargestellt. Für die Bestimmung der Flächenproduktivität sind allein die Umschlagflächen der Stückgüter relevant. In ihnen sind sämtliche Lagerbereiche für die begleiteten Reise- und Güterverkehre sowie für die unbegleiteten Güterverkehre inklusive der terminalinternen Verkehrswege enthalten. Alle anderen Flächenkategorien machen den Skandinavienkai zu dem was er ist - das leistungsfähigste Fähr-RoPax-Terminal im Ostseeraum. Ein besonderes Merkmal des Skandinavienkais sind der hohe Anteil an allgemeinen Verkehrsflächen und DGLIV-Flächen (Ansiedlungsflächen für maritime Dienstleistungen, Gewerbe- Logistik- und Industrieunternehmen). In diesen Flächenkategorien finden sich die

Verkehrsanbindungen des Skandinavienkais wieder, welche die Aspekte der Straßenanbindung mit dem Süd-Gate inklusive Vorstaubereich in den allgemeinen Verkehrsflächen und das Intermodalterminal in den DGLIV-Flächen umfasst.

Tabelle 2: Flächenstruktur des Skandinavienkai

Hafenterminals	**[DIM.]**	**Skandinavienkai**
Gesamtfläche	**[ha]**	106,1
aktive Gesamtfläche	**[ha]**	100,0
Erweiterungsflächen	**[ha]**	31,3
Umschlagflächen Stückgüter	**[ha]**	39,7
allg. Verkehrsflächen	**[ha]**	17,2
DGLIV-Flächen (Ansiedlungsflächen für maritime Dienstleistungen, Gewerbe-Logistik- und Industrieunternehmen)	**[ha]**	17,3
Verlustflächen (z.B. Flächenzuschnitt, Böschungen, ...)	**[ha]**	0,6
gedeckte Lagerfläche	**[m^2]**	3.600

Die in Abbildung 5 ebenfalls ausgewiesenen Erweiterungsflächen des Skandinavienkai umfassen

- den sogenannten 2. BA als interne Erweiterungsfläche,
- eine zum Erfassungszeitpunkt außerhalb der aktiven Gesamtfläche (entspricht dem Nutzungsvertrag zischen HL und LHG) liegenden Fläche zwischen dem Gleiskörper des Steckengleises nach Travemünde und den Bestandsflächen des Skandinavienkai und
- die Fläche zwischen dem Süd-Gate und der Zufahrt zum Hafenhaus.

Alle drei Flächen sind für den Masterplan SK 2030 relevant.

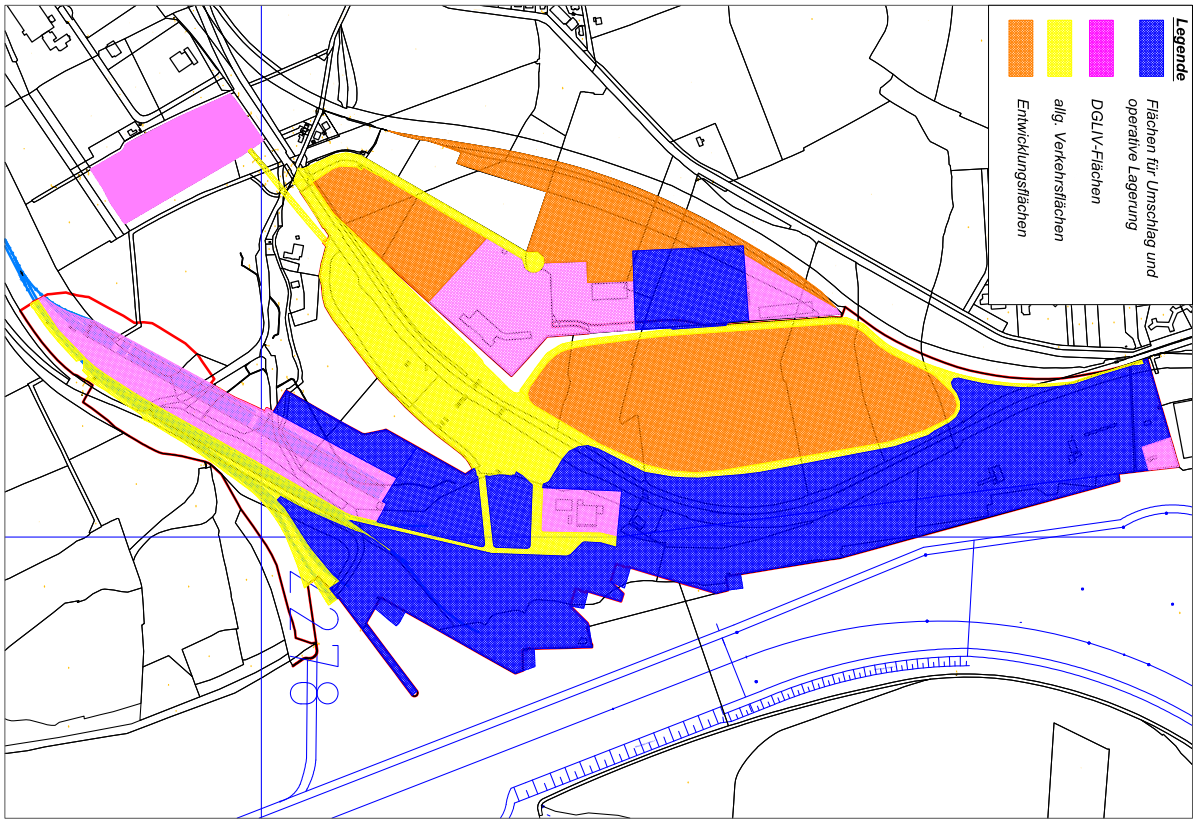


Abbildung 5: Flächenstruktur am Skandinavienkai im Jahr 2014

Die Gegenüberstellung der Umschlagmengen und der Umschlagflächen ergab zum Bearbeitungszeitpunkt des Grundlagengutachtens [2] (2014) eine Flächenproduktivität von 25 t/m^2,a. Frühere Analysen des Skandinavienkais ergaben bei einer geringfügig anderen Flächenkonstellation und deutlich höheren Umschlagmengen Flächenproduktivitäten von >35 t/m^2,a. Nach Rücksprachen mit dem Umschlagbetrieb des Skandinavienkais arbeitet das Terminal im Jahr 2007 über seiner Kapazitätsgrenze, was sich in hohen Umfuhrkosten ausdrückte. Flächenproduktivitäten >35 t/m^2,a werden mit der gegebenen RoRo-Umschlagstechnologie vom Betrieb kritisch gesehen.

Dass der Skandinavienkai trotz seiner heterogenen Kunden- und Transportstruktur (Güter- und Reiseverkehr) eine sehr effektive Flächennutzung aufweist, zeigt der in Abbildung 6 zusammengefasste Vergleich von Fähr- und RoRo- Terminals für durchgehende Ladungs- und Reiseverkehre im Nord und Ostseeraum.

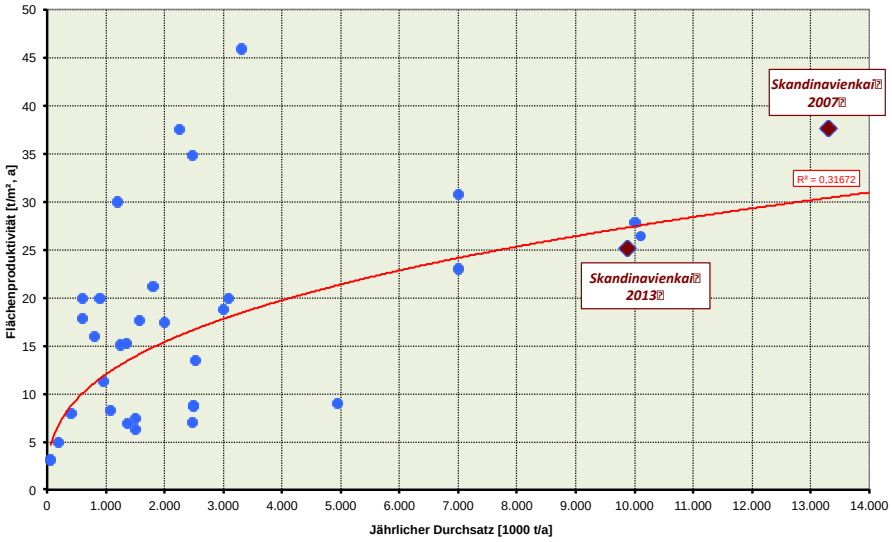


Abbildung 6: Entwicklung der Flächenproduktivität am Skandinavienkai

Die Durchlaufprozesse am Skandinavienkai sind durch kurze bis mittlere (<12 h ... < 2d) Verweildauern der Ladeeinheiten auf den Umschlagflächen und kurze bis mittlere (<4 h ... <12 h) Hafenliegezeiten und Bedienfrequenzen der Schiffe gekennzeichnet. Daraus resultieren die hohe Flächenproduktivität, die mit 25 ... 35 t/m^2,a im oberen Bereich der erfassten Referenzhäfen (Abbildung 6) liegen.

Der HEP 2030 der Hansestadt Lübeck [1, 2] geht zum Bearbeitungszeitraum von einer Flächenproduktivität von 25 t/m^2,a bei einer Auslastung der Umschlagflächen von rund 80 % aus. Für den Planungshorizont unterstellt der HEP 2030:

- die Integration bisher anderweitig genutzter anlegernaher Flächen (Werkstatt- und OPS-Bereich) in die Umschlagflächen,
- dass das Anlegerkonzept der Anleger 5 bis 7 unter Berücksichtigung der Schiffsgrößenentwicklung in nördliche Richtung fortgesetzt wird
- gleichbleibend hohe Bedienfrequenzen vorhandener und neuer Schiffsrelationen sowie
- gleichbleibend kurze Lagerverweildauern

eine Flächenauslastung von ≥95% und einer Flächenproduktivität von 30 … 32,5 t/m^2,a. Auf der vorhandenen, leicht angepasste Umschlagflächen ließen sich um die 12 … 13 Mio. t/a (netto) umschlagen.

Inklusive der vollständigen Integration der Flächen des 2. BA in die Umschlagflächen für den durchgehenden Fähr- und RoRo-Verkehr würde sich bei der unterstellten Flächenproduktivität am Skandinavienkai eine Umschlagkapazität von rund 17 Mio. t/a [2] darstellen lassen. Der HEP 2030 unterstellt für den Skandinavienkai bis zum Planungshorizont folgendes:

- Einen Strukturwandel hin zu einem Fähr- und RoRo-Terminal für:

- durchgehende Verkehre bei denen außer dem Umschlag und der Abfertigung keine weiteren Leistungen an den Ladeeinheiten oder der Ladung erbracht werden und
- für gebrochene Verkehre deren Ladeeinheiten bzw. Ladung im Terminal abgefertigt, aufgelöst/gebildet, gelagert, ggf. umetikettiert und umgeschlagen werden.

- Eine Umschlagmenge von 15,2 Mio. t (netto),
  - die sich aus 1,3 Mio. t nicht durchgehender, gebrochener Verkehre und 13,9 Mio. t durchgehender Verkehre zusammensetzt,
  - von den 11,0 Mio. t durchgehende Verkehre im Warenaustausch mit Schweden und 4,2 Mio. t durchgehende und gebrochene Verkehre im Warenaustausch mit Finnland transportiert werden.
- Ein gleichbleibenden Reiseverkehrsaufkommen mit:
  - 420.000 Passagieren, 125.000 Reisefahrzeugen und 2.300 Reisebussen

Hierfür ist im HEP 2030 ein Flächenbedarf von 132,7 ha ausgewiesen, der im Wesentlichen auf:

- den rechnerischen Bedarf an Umschlagflächen, der aus der prognostizierten Umschlagmenge, ihrer Struktur und den Flächenproduktivitätskennziffern für durchgehende und gebrochene Fähr- und RoRo-Verkehre resultiert,
- den Gesamtflächenfaktor, der sich aus der gegebenen Höhenlage der Straßen- und Schienenanbindung des Skandinavienkai sowie der Anbindung an die Wasserstraße ergibt und
- den Flächenbedarf, der für die Anpassung der Anleger und Schienenanbindung an die Größenentwicklung der Schiffe und Züge erforderlich wird, resultiert.

Tabelle 3 fasst die wesentlichen Parameter des HEP 2030 für den Skandinavienkai zusammen. Das Entwicklungslayout des Skandinavienkais ist in Abbildung 7 dargestellt. Die abweichende Gesamtflächenbilanz resultiert aus der stärkeren Berücksichtigung bestehender Restriktionen in der grafischen Umsetzung des rechnerischen Gesamtflächenbedarfs. Sie zeigt das Dilemma in dem sich die Entwicklung des Skandinavienkai bewegt.

Tabelle 3: Entwicklungsparameter des Skandinavienkai im HEP HL 2030

Betrachtungs-zeitraum/Fazilitäten	Terminal	[Dim]	Skandinavienkai	Bemerkungen
Ausgangsparameter im Bearbeitungszeitraum des HEP 2030	aktive Gesamtflächen im Bearbeitungszeitraum	[ha]	68,9	
	Umschlagfläche im Bearbeitungszeitraum	[ha]	39,7	
	Erweiterungsflächen im Bearbeitungszeitraum	[ha]	31,3	16 ha intern 15,3 ha extern
	Liegeplätze im Bearbeitungszeitraum	[Stück]	9	
Flächenbilanz zum Planungshorizont 2030	Umschlagflächenbedarf	[ha]	55,3	
	Umschlagflächenbilanz	[ha]	-15,6	
	Gesamtflächenfaktor	[ha]	2,4	Topografie
	Gesamtflächenbedarf	[ha]	132,7	
	Grafisch dargestellt Gesamtfläche	[ha]	125,5	
	Gesamtflächenbilanz (rechnerisch) (grafisch)	[ha]	-32,5 -25,3	grafische Berücksichtigung bestehender Restriktionen
Liegeplatzbilanz zum Planungshorizont 2030	Liegeplätze 2030	[Stück]	9	Anpassung der Anleger an das Regelschiff (250 x 38,5 m) Standardisierung der Anleger 5 bis 8
	Liegeplätze mit Doppelstockrampen	[Stück]	7	
	RoRo-Liegeplätze	[Stück]	0	
	RoPax-Liegeplätze	[Stück]	7	
	ConRo-Liegeplätze	[Stück]	0	
	RoLo-Liegeplätze	[Stück]	2	

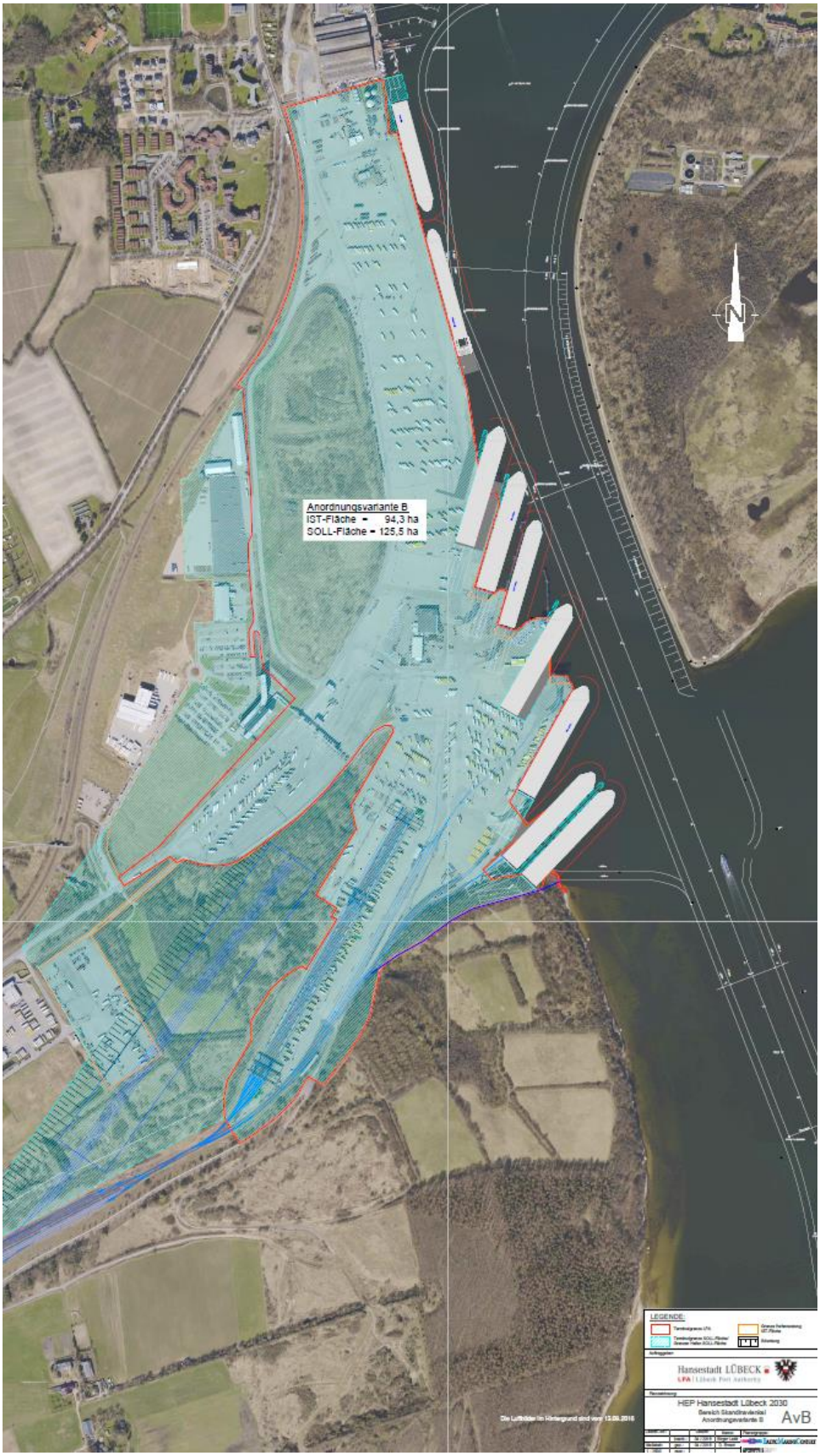


Abbildung 7: Entwicklungslayout des Skandinavienkai im HEP HL 2030

3.2 Umschlagentwicklung am Skandinavienkai seit Erstellung des HEP

Seit der Fertigstellung des HEP HL 2030 im Jahr 2019 (Basisjahr 2017) hat der Umschlag trotz des pandemiebedingten Rückgangs (-15%) im 1. Halbjahr 2020 deutlich zugenommen. Gegenüber den Basiswerten des HEP HL 2030 ist der Nettoumschlag um 16% von 10,3 Mio. t auf 12,1 Mio. t gestiegen (Abbildung 8). Inklusive der Eigengewichte wurden in 2021 20,2 Mio. t gegenüber 17,9 Mio.t in 2017 umgeschlagen (+13%).

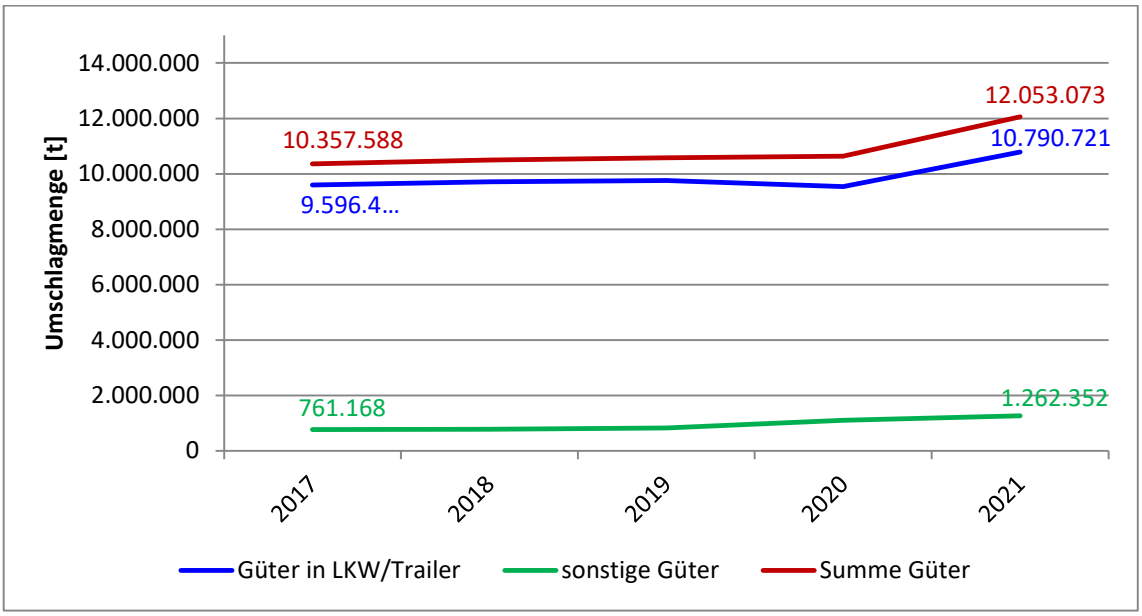


Abbildung 8: Entwicklung des Güterumschlag (netto t) Skandinavienkai 2017 … 2021

Der Anteil des Skandinavienkais am Gesamtumschlag des Lübecker Hafens stieg im gleichen Zeitraum von 72% auf 76%.

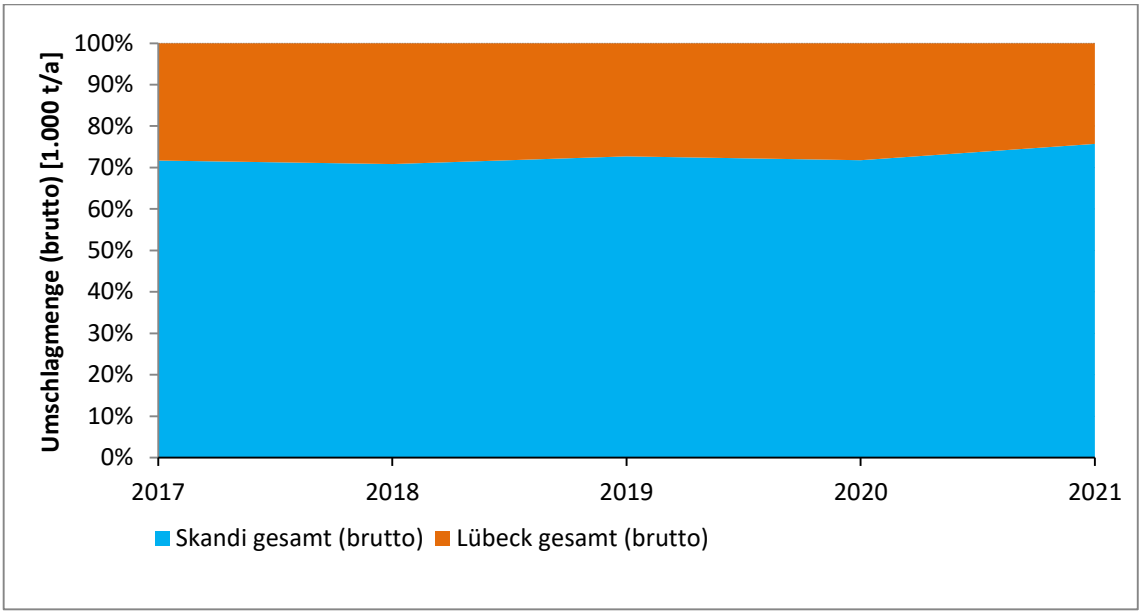


Abbildung 9: Anteil des Skandinavienkais am Gesamtumschlag des Lübecker Hafens (2017 – 2021)

Der Reiseverkehr war und ist durch die pandemiebedingten Beschränkungen in den Jahren 2020 und 2021 deutlich stärkeren Schwankungen unterlegen. Mit rund 50% weniger Passagieren und 30 % weniger Reisefahrzeugen in 2020 gegenüber den Vorjahren ist der Beförderungsrückgang in diesem Segment im Vergleich zum Güterverkehr besonders deutlich. In 2021 zeigt sich eine teilweise Erholung des Reiseverkehrsmarktes, sie erreicht allerdings nicht das Niveau der Vorpandemiezeit. Mit 350.000 Passagieren liegt die Zahl der Reisenden auf dem Niveau der Jahrtausendwende.

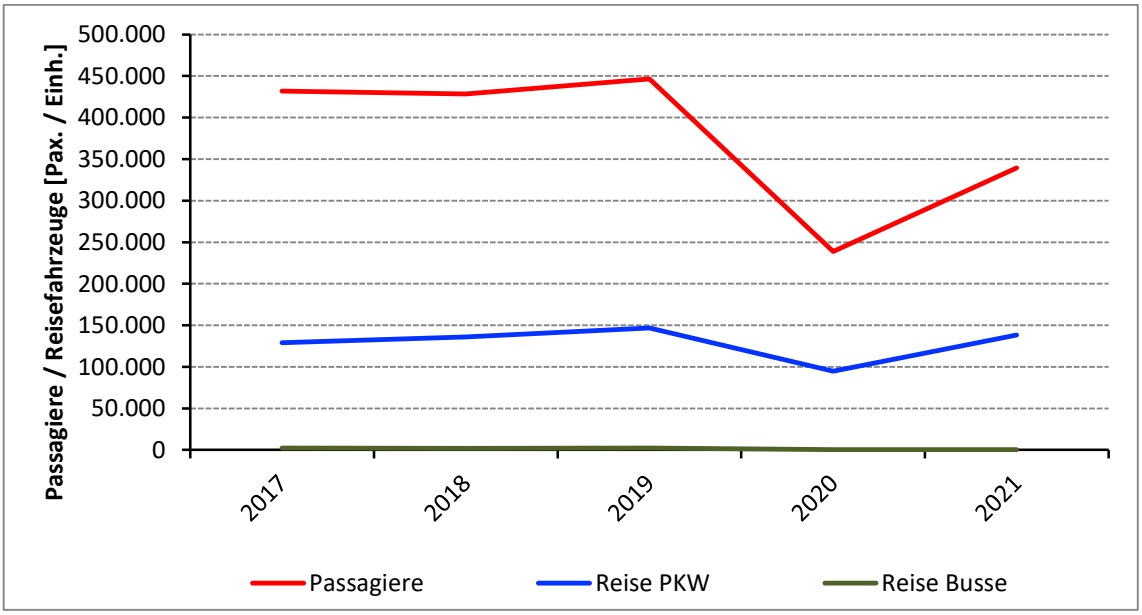


Abbildung 10: Entwicklung des Reiseverkehrs Skandinavienkai 2017 … 2021

Das gesamte Verkehrsaufkommen, welches sich aus den Mengen des Güterverkehrs und dem Reiseaufkommen zusammensetzt, ist maßgeblich für den Bedarf an Verkehrsinfrastruktur verantwortlich. Am Skandinavienkai gilt dies für den fließenden und ruhenden Verkehr. Für den fließenden Verkehr müssen das Baltic Rail Gate für den Schienenverkehr und das Süd-gate für den Straßenverkehr ausreichend dimensioniert sein. In beiden Schnittstellen zwischen zu- und ablaufenden Verkehren und der Terminalabfertigung werden Verkehrsflächen für den fließenden und ruhenden Verkehr kombiniert. Die Umschlagflächen bzw. operativen Terminalflächen des Skandinavienkais stellen ebenfalls eine Kombination aus Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr (Lager- und Stellflächen) und fließenden Verkehr (Straßen für den Bringe- und Abholverkehr und für den Umschlagbetrieb) dar. Das entscheidende Kriterium für das Verhältnis zwischen den Verkehrsflächen des ruhenden und fließenden Verkehrs ist die Verweildauer bzw. die Standzeit, die die Ladung bzw. die Ladeeinheit im Terminal bzw. bei der Abfertigung an den Gates verbringt. Güter die im Hafen aus den Lade- bzw. Transporteinheiten herausgeholt und eingelagert bzw. in sie verladen werden, weisen a priori längere Verweildauern im Terminal auf.

Im HEP HL 2030 wurde dieser Zusammenhang mit entsprechenden Flächenproduktivitätskennziffern berücksichtigt. So ist die Flächenproduktivität des Skandinavienkais mit durchgehender RoPax-Ladung 4 …5 mal so hoch wie zum Beispiel am Terminal Schlutup II mit gebrochener RoRo-Ladung (Forstprodukte: Papier/Zellulose). Aus diesem Grund haben selbst kleine Veränderungen innerhalb der Ladungs- und Ladungsträgerstruktur zum Teil große Folgen auf den Flächenbedarf eines Terminals. Im Fall des Skandinavienkais mit durchgehenden RoPax-Verkehren mit kurzer Verweildauer im Terminal führen sie in der Regel zur Minderung der Flächenproduktivität. Die Analyse der Ladungsträgerstruktur am Skandinavienkai zielt daher vor allem auf das Verhältnis zwischen durchgehenden und gebrochenen RoRo-Verkehren ab.

Die in Abbildung 11 dargestellte Ladungsträgerstruktur des Skandinavienkai zeigt, dass der Großteil der Ladung in begleiteten Lkw und unbegleiteten Trailern transportiert wird. Der Anteil dieser Transporteinheiten beträgt im gesamten Betrachtungszeitraum um 80%. In den Jahren 2017 … 2020 ist dieser Anteil durch die Zunahme von Reedereieinheiten und Neufahrzeugen leicht gesunken. Dieser leichte aber für die Flächenproduktivität nicht unerhebliche Strukturwandel zeigt sich auch in der anteiligen Zunahme sonstiger Güter gegenüber den Gütern im Lkw/Trailer-Segment mit kurzen Verweilzeiten im Terminal (Abbildung 8). Der Anteil stieg von 2017 von 7% auf 10%.

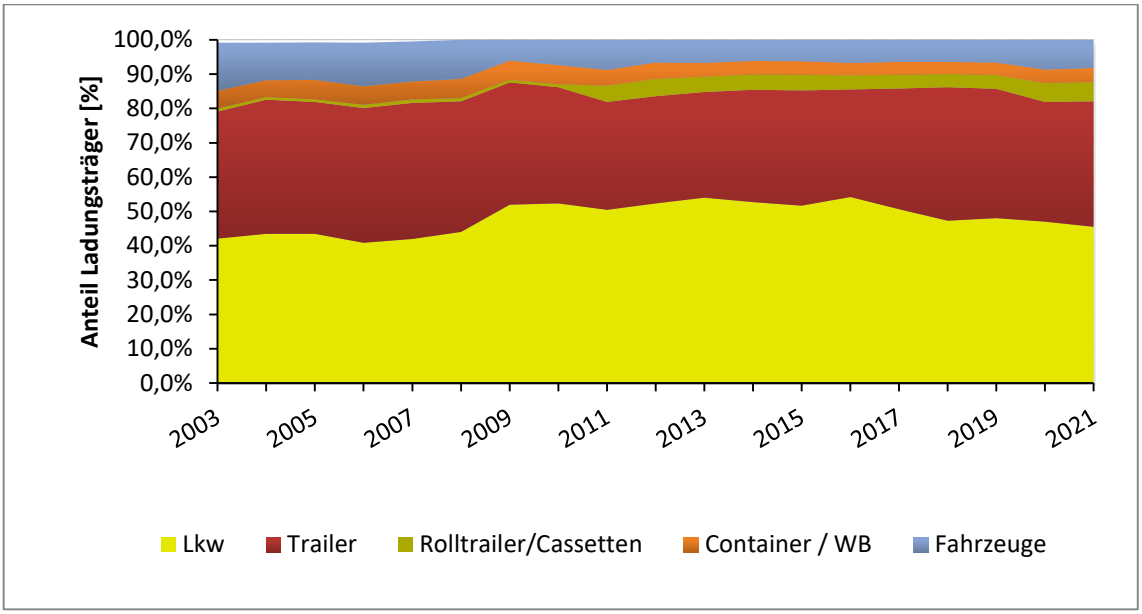


Abbildung 11: Ladungsträgerstruktur Skandinavienkai

Lkw und Trailer sind durch die verhältnismäßig kurze Verweildauer im Terminal geprägt. Begleitete Lkw verweilen in der Regel nicht länger, eher deutlich kürzer als der Zeitraum zwischen zwei Schiffsabfertigungen (siehe Pkt. 4.2.1). Am Skandinavienkai verkehrt der Großteil der Lkw im Schwedenverkehr, der mit hochfrequenten Diensten (3/d) bedient wird.

Trailer werden im Terminal nicht von einem Fahrer begleitet und verweilen daher länger. In der Regel orientiert sich ihre Verweildauer aber auch an den Schiffsbedienungen, es werden aber durchaus Bedienungen im Terminal überdauert. Unbegleitete Trailer werden eher auf den längeren Relationen mit Finnland, Russland und dem Baltikum eingesetzt, die mit niederfrequenten Diensten bedient werden. Ihre Verweildauer im Terminal ist allein aus der Bedienfrequenz größer als die der Lkw. Jüngste Analysen [5], [6] zeigen, dass Trailer analog zu Containern zunehmend als rollende Lager innerhalb der Transportketten genutzt werden. Mit zunehmender Anzahl laufender Trailer wird das Leertrailermanagement zunehmend zum Problem in den RoRo-Hafen- und KV-Terminals. In den LoLo-Containerhäfen sind Leercontainerlager auf Grund der langen Verweildauern Stand der Technik. Das bei weiterem Strukturwandel bzw. mit der Erweiterung des Angebotsportfolios des Skandinavienkais in dieser Richtung Handlungsbedarf besteht verdeutlichen die in Tabelle 4 zusammengefassten Verweildauern der für den Skandinavienkai relevanten Ladeeinheiten.

Im Jahr 2021 standen 720.000 schnelldrehende Ladeeinheiten (Lkw, Trailer) rund 160.000 langsamer drehenden Ladeeinheiten (Reedereieinheiten, Im-/Export-Fahrzeuge und Container) gegenüber. Aktuell, 2022, dürften mit der Verlagerung des Nordfinnlandpapiers vom Nordlandkai zum Skandinavienkai ca. 7.000 … 10.000 langsam drehende SECU-Boxen am Skandinavienkai hinzukommen.

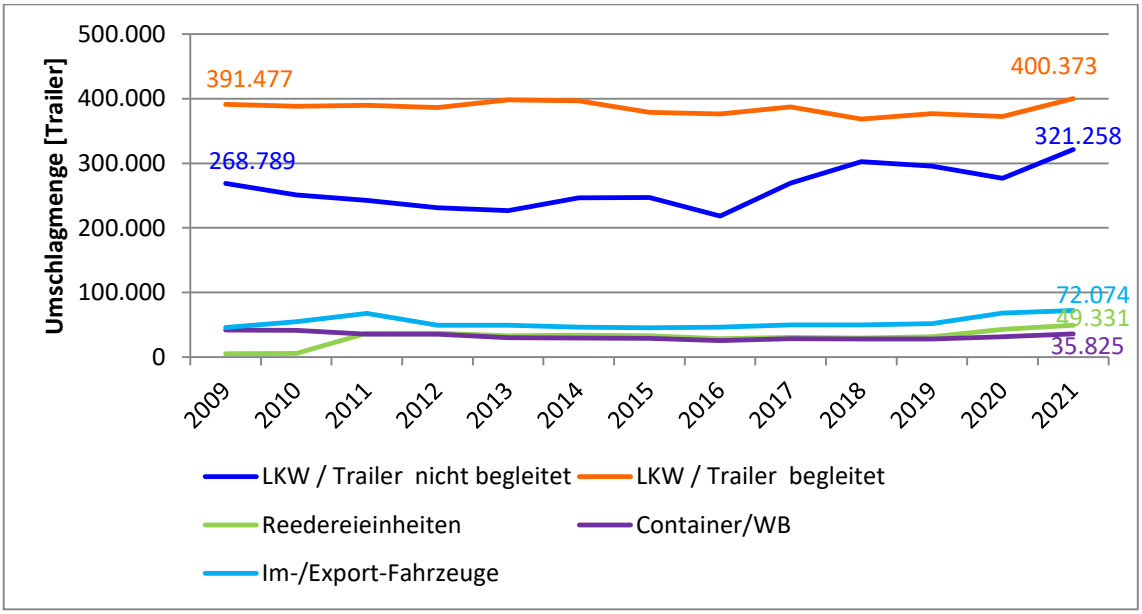


Abbildung 12: Anzahl umgeschlagener Ladeeinheiten

Tabelle 4: Verweildauern der Lade- und Transporteinheiten im Skandinavienkai (Erfahrungswerte Betrieb und Bearbeiter)

Verkehr	Lade-, Transporteinheit	Mittlere Verweildauer [h]	Bemerkungen
Reiseverkehr	Pkw, Motorrad	0,5 … 4	• Gezielte Zufahrt auf die gebuchte Abfahrt bzw. • schnelle Abfahrt nach der Schiffsankunft • Durchlauf mit Reisenden/Fahrer begleitet
	Reisemobil, Wohnwagen	0,5 … 6	
	Reisebusse	0,5 … 4	
Güterverkehr	Lkw	0,5 … 8	• Gezielte Zufahrt auf die gebuchte Abfahrt bzw. schnelle Abfahrt nach der Schiffsankunft • Abgelten von Pausen im/am Hafen • erledigen administrativer Prozesse im Hafen • Durchlauf mit Fahrer begleitet
	Trailer	0,5 … 24 (170*)	• gleichmäßiger Zu-und Ablauf, teilweise auf der Schiene • Steuerung durch Speditionsmanagement • Nutzung als rollendes Lager innerhalb der Transportkette • Leer- und beladene Einheiten • teilweise ungebuchter Zu- und Ablauf • Durchlauf unbegleitet
	Im-/Export-Fahrzeuge	24 … 340	• Anlieferung Pkw auf der Schiene • sonstige Fahrzeuge mit Fahrzeugsammeltransporten • Steuerung durch Verkaufsmanagement • Durchlauf unbegleitet • ggf. Dienstleistungen im Hafen
	Container	24 … 340	• werden rollend umgeschlagen • werden im Hafen auf Reedereieinheiten gestellt • Steuerung durch Speditionsmanagement • Nutzung als rollendes Lager innerhalb der Transportkette • Leer- und beladene Einheiten • Durchlauf unbegleitet
	Reedereieinheiten (Kassetten, Rolltrailer, SECU**)	24 … 340	• dienen als Transportmittel zwischen den Häfen • sind nicht für den öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr zugelassen • dienen zum rollbar machen von Containern, Forstprodukten und Stückgütern, die im Hafen gepackt werden • SECU sind nicht für den öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr zugelassen • Leer- und beladene Einheiten, Leergutplatz • Durchlauf unbegleitet

* neue Erkenntnisse durch Auswertung der Durchlaufzeiten am Skandinavienkai 2019

** ab 2022 im Skandinavienkai

Ohne sie schwerpunktmäßig zu behandeln, ist die Volatilität des Verkehrsaufkommens ein zentrales Thema des HEP HL 2030. Mit der Berücksichtigung der Größenentwicklung der Transporteinheiten auf der Schiene und der Seewasserstraße, zeichnet der HEP HL 2030 Anpassungsbedarfe bei der Verkehrsinfrastruktur auf. Die Berücksichtigung voraussichtlich größerer Aufkommensspitzen durch voll ausgelastete größere Schiffseinheiten und längere Züge übersteigt die Durchdringungstiefe von strategischen Hafenentwicklungsplanungen. Dies ist die Aufgabe nachfolgender Terminalplanungen, wie dem Masterplan Skandinavienkai 2030.

Der HEP HL 2030 agiert für die Flächenplanung der Lübecker Terminals mit Flächenproduktivitätskennziffern, die auf Grundlage realer Flächennutzungen die Volatilität der Verkehre über die jeweiligen Terminals beinhalten. Kritisch werden Aussagen für die Zukunft. Hierfür sind konkrete Annahmen über die Größenentwicklung der Transportbehälter und deren logistischen Einsatz erforderlich. Diese sollen in Pkt. 5 für den Masterplan Skandinavienkai 2030 getroffen werden. Deshalb sollen an dieser Stelle die Jahresganglinien der wesentlichen Ladeeinheiten dargestellt und kurz diskutiert werden. Dafür werden die Jahresganglinien des Skandinavienkai vor (2019) und mit der Covid-19-Pandemie (2021) gegenüber gestellt.

Beide Jahresverläufe zeigen vergleichbare Jahresganglinien und somit keinen Einfluss der Covid-19-Pandemie auf die Jahresverläufe des Güter- und Reiseverkehrs. Einem über das Jahr verhältnismäßig gleichmäßigem Güterverkehr steht ein in den Sommermonaten sprunghaft ansteigender Reiseverkehr gegenüber.

Der Reiseverkehr umfasst in den kalten Jahreszeiten 5.000 … 8.000 Fahrzeuge pro Monat, und steigt in den Sommermonaten (Juli, August) auf über 30.000 Fahrzeuge. Im Jahr 2021 ist der normale Anstieg der Reisetätigkeit im Frühjahr ausgeblieben. Dies ist die einzige signifikante Folge der Covid-19-Pandemie.

Der Güterverkehr lässt sich deutlich in die 2 Kategorien

- durchgehender, schnell drehender RoRo-Verkehr (begleitete Lkw, unbegleitete Trailer) und
- gebrochener, langsam drehender RoRo-Verkehr (Container, Reedereieinheiten, Im-/ Exportfahrzeuge) unterteilen.

Der gebrochene RoRo-Verkehr verläuft gleichmäßig über das Jahr mit einer leichten Senke im August, der Zeit der Betriebsferien. Besonders deutlich wird dies in der Jahresganglinie 2019 Im-/Exportfahrzeuge.

Der durchgehende RoRo-Verkehr weist eine gegenüber dem gebrochenen RoRo-Verkehr volatile Jahresganglinie mit Senken zum Jahreswechsel und in den Sommermonaten und Aufkommensspitzen im Frühjahr und Herbst. Die

aufkommensstärksten Monate sind in beiden Betrachtungszeiträumen die Monate März, Mai und Oktober mit Spitzenaufkommen von 10 … 16% über dem Jahresmittel.

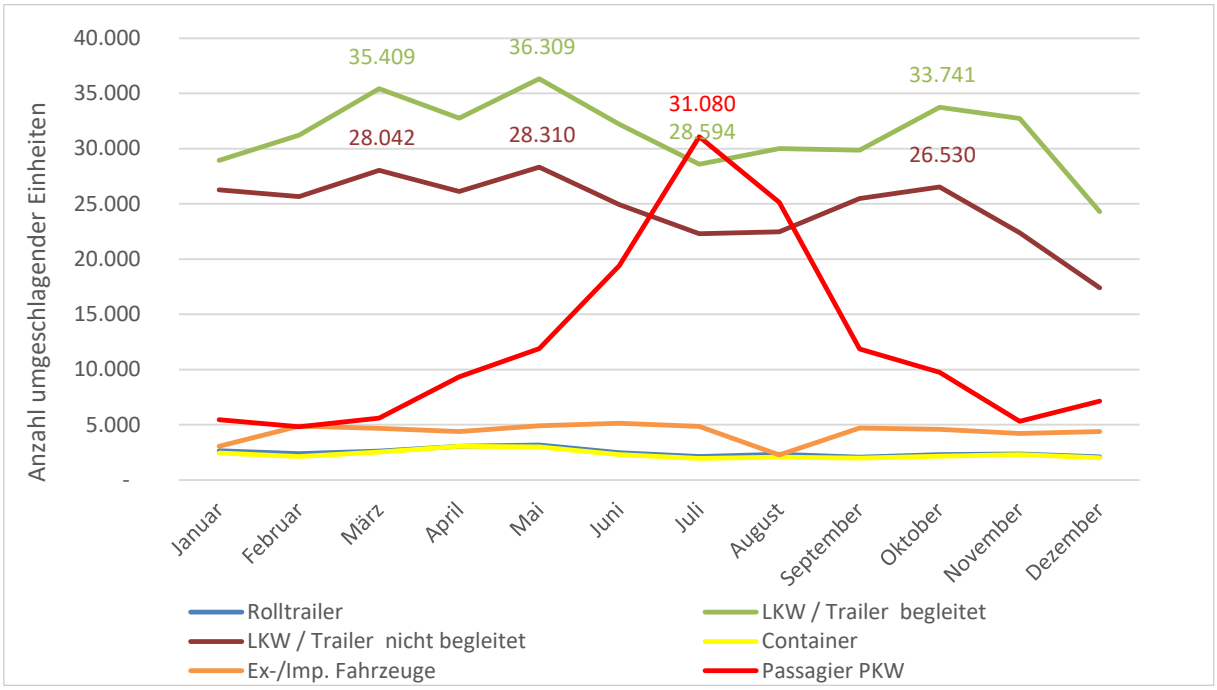


Abbildung 13: Volatilität des Güter- und Reiseverkehrs am Skandinavienkai 2019

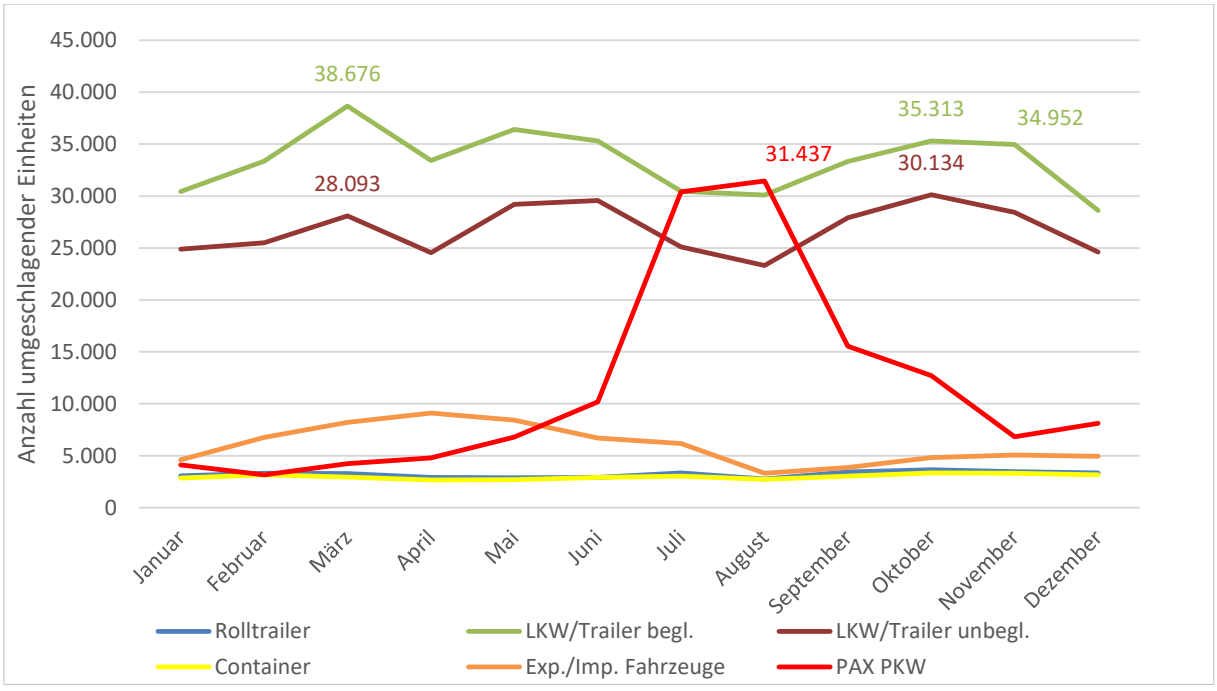


Abbildung 14: Volatilität des Güter- und Reiseverkehrs am Skandinavienkai 2021

3.3 Gegenüberstellung der Prognose HEP und der Umschlagentwicklung am Skandinavienkai

In den Abbildung 15 und Abbildung 16 ist die IST-Entwicklung des Güter- und Reiseverkehrs am Skandinavienkai dem HEP HL 2030 zugrunde liegenden Prognosen gegenübergestellt. Bis auf den Reisebusverkehr, der bis zum aktuellen Zeitpunkt (Frühjahr 2022) von den Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie betroffen ist, stimmen die IST-Umschlagentwicklung mit den Prognosen überein.

Der verhaltenen Entwicklung im Kerngeschäft des Skandinavienkai, dem durchgehenden RoPax-Verkehr in den Jahren 2018 … 2020, steht ein deutlicher Mengenzuwachs in 2021 gegenüber. Dem langfristig prognostiziertem Mengenwachstum (2017-2030) von 3,0 %/a steht ein kurzfristiges Wachstum (2017-2021) von 3,9 %/a gegenüber. Der anteiligen Entwicklung von durchgehendem und gebrochenem RoRo-Verkehr, die im HEP HL für 2030 mit 91% zu 9 % prognostiziert wird, steht in der Ist-Entwicklung der gebrochene RoRo-Verkehr mit einem Anteil von 10,4 % gegenüber.

Neben der prognostizierten Mengenentwicklung des HEP HL 2030, die:

- Verlagerungen von gebrochenen konventionellen Stück- und Massengutverkehren hin zu RoRo-Verkehren und hierin zu durchgehenden RoRo-Verkehren und
- auf Grund der Ausrichtung der Terminals innerhalb des Lübecker Hafens hin zum Skandinavienkai unterstellt,

scheint auch das prognostizierte Verhältnis zwischen durchgehenden und gebrochenen RoRo-Verkehren treffend eingeschätzt worden zu sein.

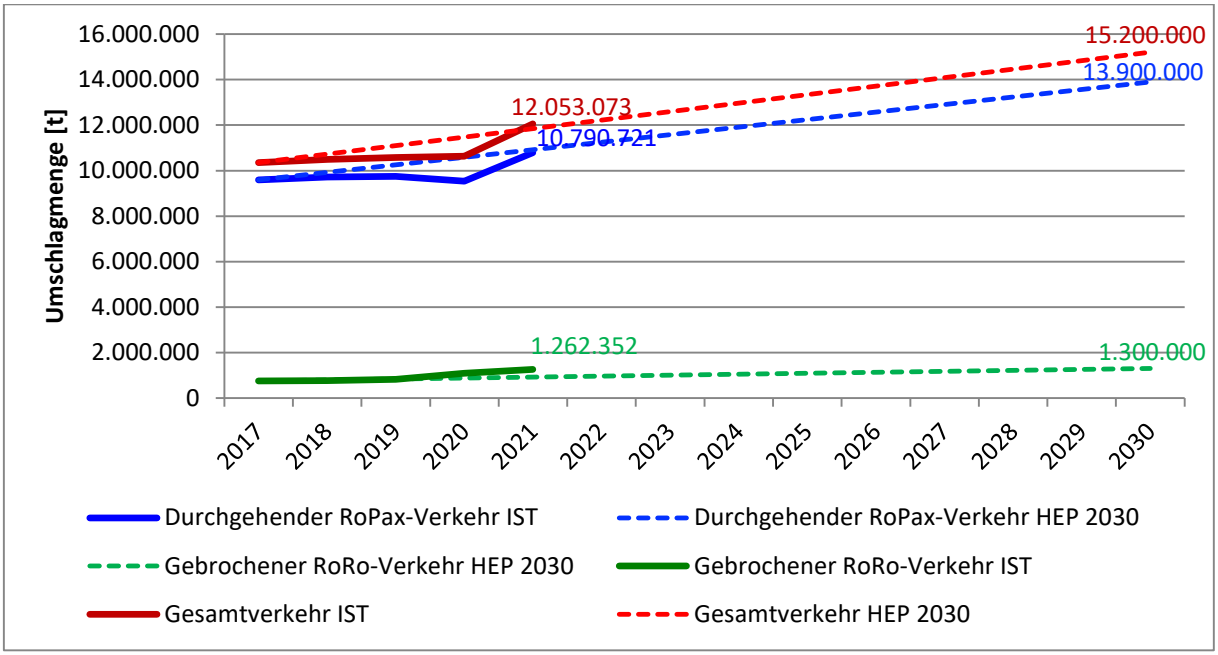


Abbildung 15: Gegenüberstellung der im HEP HL 2030 prognostizierten und der tatsächlich eingetretenen Umschlagentwicklung (netto t) am Skandinavienkai

Die Entwicklung des gebrochenen RoRo-Verkehrs am Skandinavienkai ist, vor dem Hintergrund der für 2022 avisierten Verlagerung der Forstprodukte aus Nordfinnland vom Nordlandkai hin zum Skandinavienkai und der damit verbundenen Flächeninanspruchnahme, weiter zu beachten. Der seit 2019 eingetretene Umschlag von Forstprodukten aus Südfinnland führt bereits jetzt zu einem leicht überproportionalen Anstieg der gebrochenen RoRo-Verkehre. Die Verlagerung weiterer gebrochener RoRo-Verkehre hin zum Skandinavienkai wird unweigerlich zum Absinken der Flächenproduktivität führen.

Der Reiseverkehr hat sich bis zum Eintritt der zur Eindämmung der Covid 19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen leicht über dem HEP HL 2030 zugrundeliegenden Trend des Reiseverkehrs für den Skandinavienkai entwickelt. Mit dem Abklingen bzw. in den Alltag Aufnehmen der Covid-19 Pandemie werden die Karten im Reiseverkehr neu gemischt. Gegenwärtig scheint es, dass die bestehenden Reiserouten und Reisemuster auch in der Zukunft weitgehend Bestand haben werden. Da die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) im Betrachtungszeitraum noch keine alternative Reiseroute darstellt, Reisen zwischen Zentraleuropa und Skandinavien aufgrund kleiner werdender, sicherer Reiseziele attraktiver werden, liegt ein gegenüber der Prognose höheres Reiseverkehrsaufkommen durchaus im Bereich des Möglichen.

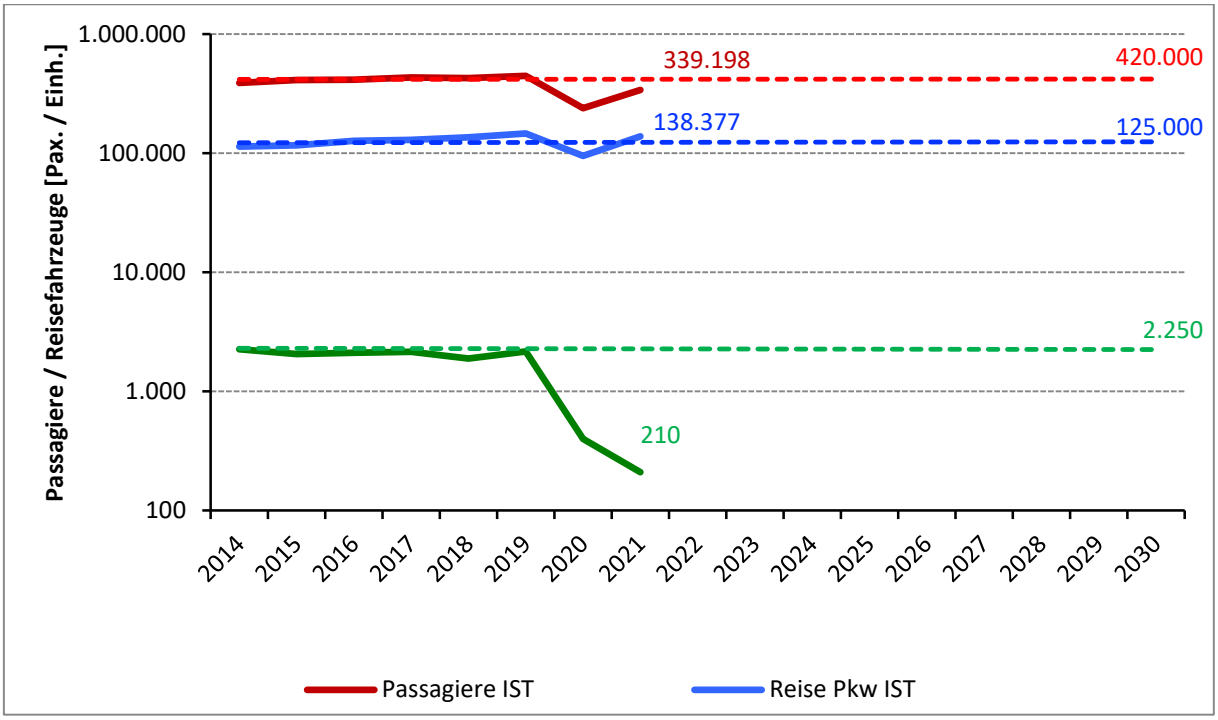


Abbildung 16: Gegenüberstellung der im HEP HL 2030 prognostizierten und der tatsächlich eingetretenen Entwicklung im Reiseverkehr über den Skandinavienkai

4 Aktualisierung der Flächenbilanz des Skandinavienkai

4.1 Flächenstruktur des Skandinavienkai

Die Flächenbetrachtung des Masterplan SK 2030 basiert auf demselben Analyseschema wie der HEP HL 2030 (siehe Pkt. 3.1). Ausgehend von der gesamten Terminalfläche, werden die Flächen hinsichtlich ihrer Nutzung gegliedert. Abbildung 17 zeigt die Flächengliederung des Skandinavienkai zum Erstellungszeitraum des HEP HL 2030. Die nachfolgende Flächenkategorisierung erfolgt auf Basis der Flächengliederung, welche in der Grundlagenanalyse im HEP HL 2030 [2] vorgenommen wurde. Die Flächengliederung dient zur Kapazitätseinschätzung der bestehenden Hafenterminals im Lübecker Hafen.

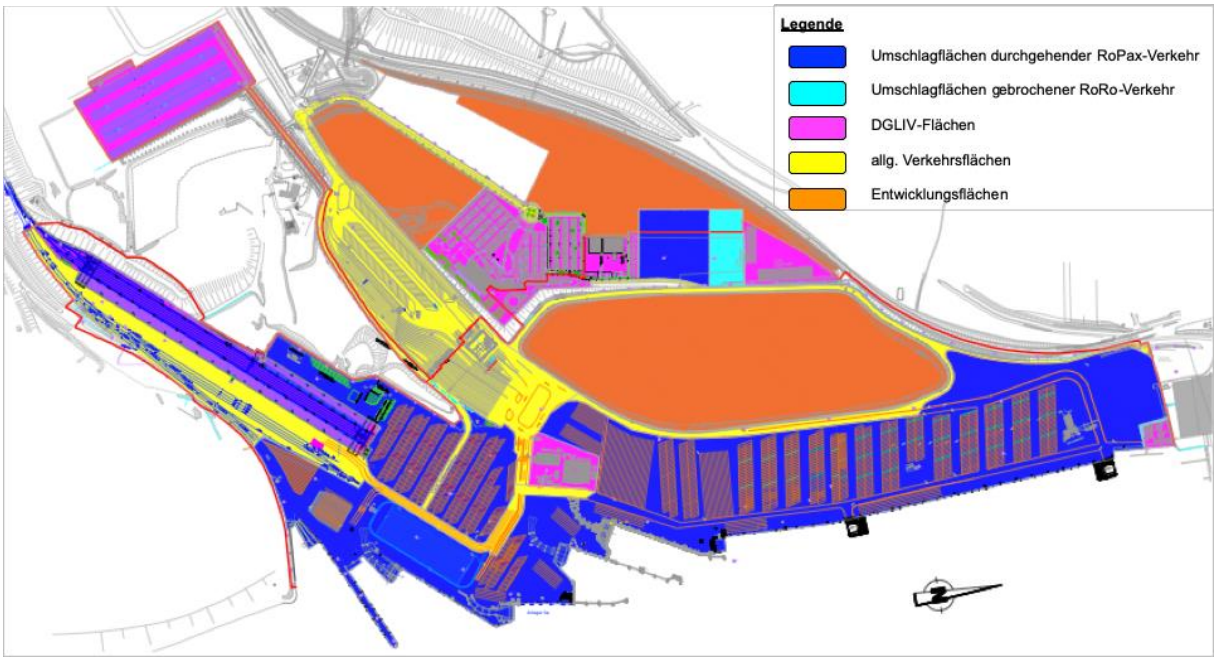


Abbildung 17: Flächenstruktur des Skandinavienkai zum Erstellungszeitraum des HEP HL 2030

Mit dem Masterplan SK 2030 soll der im HEP HL 2030 für den Skandinavienkai ausgewiesenen zusätzlichen Flächenbedarf von 32,5 ha planerisch so hergeleitet werden, dass zu erkennen ist, wo welche Flächenkategorie sinnvoll erweitert bzw. neu angeordnet und verkehrlich angebunden werden kann. Die Flächenstruktur des HEP HL 2030 wird daher für die Umschlagflächen weiter spezifiziert. Die Flächenkategorie des HEP HL 2030 (Umschlagflächen für Stückgüter) wird im Masterplan SK 2030 in die Umschlagflächen RoRo-Verkehr für den:

- durchgehenden RoPax-Verkehr und
- gebrochenen RoRo-Verkehr gegliedert.

In Abbildung 17 ist die zum Erstellungszeitpunkt des HEP HL 2030 genutzte Umschlagfläche für den gebrochenen RoRo-Verkehr (Hellblau) markiert. Auf dieser Fläche wurden und werden Stückgüter, die den Skandinavienkai auf

Reedereieinheiten auf dem Seeweg erreichen und verlassen, umgeladen und/oder in die Lagerhallen des Dienstleisters (Lübecker Dienstleistungs-Gesellschaft (LDG)) gestaut und anschließend weiterverladen. Des Weiteren sind in den Flächenstrukturdarstellungen des Skandinavienkais die Strukturelemente (Fahrwege, Stellplätze, Hochbauten, Gleise, Anleger, Abfertigungsfazilitäten, …) des Terminals in den Vordergrund gestellt. Diese Darstellung dient dem Übergang von der Flächenproduktivitätsbetrachtung des HEP HL 2030 hin zur Stellplatzkapazitätsbetrachtung des Masterplans SK 2030. Letztlich sind es im durchgehenden RoPax-Verkehr die Anzahl der Stellplätze und ihre Anordnung zu den Schiffsliegeplätzen und im gebrochenen RoRo-Verkehr die Lager- und Re-Verlademöglichkeiten, die die Grundkapazität des Skandinavienkais bilden. Gepaart mit:

- leistungsfähigen see- und landseitigen Verkehrsanbindungen (Wasserstraße, Straße, Schiene),
- see- und landseitigen Abfertigungsanlagen (Anleger, Schiffsrampen, Straßen- und KV-Gate),
- erforderlichen (Administration, Terminalsteuerung, Abfertigung des Schienenverkehrs, Reederei- und Speditionsniederlassungen) sowie
- ergänzenden Dienstleistungs- Service- und Logistikbereichen und
- planerisch gesicherten Entwicklungsflächen

stellt die Flächengliederung und die Größe der einzelnen Flächenkategorien des Skandinavienkais ein Abbild der Ladungsstruktur und Umschlagmenge dar. Diese Flächengliederung wird wesentlich von der Grundkapazität des Skandinavienkais beeinflusst, daher soll die Betrachtung der Stellplatz- und Lagerkapazitäten ergänzend zur Flächenproduktivitätsbetrachtung des HEP HL 2030 eine weitere Grundlage für die Ableitung des zukünftigen Flächenbedarfs des Skandinavienkais bilden. Dieser Betrachtungsansatz setzt voraus, dass die Grundkapazität fest in die Umschlagprozesse des Terminals integriert und sich hinsichtlich der Größe und Ausrichtung zu den Schiffanlegern und Verkehrsanschlüssen der Landverkehrsträger aus ihnen ableiten läst. Das dies bei einem der leistungsfähigsten RoPax-Terminals im Nord- und Ostseeraum der Fall ist, kann als gegeben angesehen werden.

Für eine aktualisierte Basis der Flächenbetrachtung des Masterplans SK 2030 soll in einem ersten Schritt die Entwicklung des Skandinavienkais seit der Fertigstellung des HEP HL 2030 aufgezeigt werden. Dies geschieht anhand der Entwicklungen der Terminalflächen und der Anzahl der Einzelstellplätze für den unbegleiteten RoPax-Verkehr des Skandinavienkais. Des Weiteren werden in einem zweiten Schritt die planerisch gesicherten Entwicklungen der Infrastruktur am Skandinavienkai sowie die für den Skandinavienkai relevanten avisierten Marktentwicklungen im Seeverkehr in Flächenstrukturpläne für den Zeitraum bis 2025/26 integriert.

4.2 Flächenstrukturentwicklung am Skandinavienkai seit der Fertigstellung des HEP HL 2030 (2017) bis zur Erstellung des Masterplans SK 2030

Die Abbildungen 17 und 18 zeigen die Flächenstruktur des Skandinavienkais zum Zeitpunkt der Aktualisierung des Stellplatzkapazitätsmodells (siehe Pkt. 4.3.2) im Jahr 2021 (Abbildung 18) und zum Zeitpunkt der Erstellung des Masterplans 2022. Die deutlich vergrößerte Umschlagfläche für den gebrochenen RoRo-Verkehr (Hellblau) fällt deutlich ins Auge. Sie resultiert aus der Erschließung der im Inneren des Skandinavienkai liegenden Entwicklungsfläche (2. BA). Der Vergleich der 3 Flächenstrukturpläne zeigt den Fortschritt der Erschließung deutlich.

Die deutlich vergrößerte Umschlagfläche (Abbildung 19) für den gebrochenen RoRo-Verkehr (Hellblau) verdeutlicht gleichfalls den von der LHG eingeleiteten Strukturwandel des Skandinavienkai. Perspektivisch geht die Entwicklung hin zu einem flexibleren RoPax-Terminal, das auch Lagermöglichkeiten für witterungsgeschützte Stückgüter, die rollend umgeschlagen werden (gebrochene RoRo-Verkehre) anbietet. Gleichzeitig haben sich mit einer zusätzlichen Verkehrsanbindung für den Straßenverkehr (Paper-Gate) die allgemeinen Verkehrsflächen vergrößert und folgerichtig die Entwicklungsflächen verkleinert. Zum Erstellungszeitpunkt des Masterplan SK 2030 stehen entsprechend des Flächenstrukturplans noch Entwicklungsflächen mit einer Gesamtgröße von 11, 4 ha in 5 Einzelflächen (Abbildung 19) zur Verfügung. Tabelle 5 fasst die Anpassungen innerhalb der Flächenstruktur zusammen. Die 5 Einzelflächen der Entwicklungsfläche:

- Baustelleneinrichtungsfläche Neubau Anleger 5 (ca. 2 ha) wird mit Fertigstellung des Anleger 5 wieder Umschlagfläche durchgehende RoPax-Verkehre,
- Restfläche des 2. BA (ca. 2,1 ha) wird im 1. Halbjahr 2022 umgewandelt in Umschlagflächen für den durchgehende RoPax-Verkehr und gebrochenen RoRo-Verkehr,
- Freifläche (ca. 0,4 ha) im Kreuzungsbereich „Travemünder Landstraße“ und Straße „Am Skandinavienkai“ wird in 2022 umgewandelt in eine Dienstleistungsfläche (LNG-Tankstelle) umgewandelt,
- Freifläche zwischen Paper-Gate und Parkplatz am Hafenhaus (ca. 1,1 ha) noch nicht überplant,
- Freifläche an der Bahntrasse Lübeck-Travemünde wird langfristig vorgehalten für die Errichtung einer zweiten Anbindung des Skandinavienkais an den Schienenverkehr

sind in ihrer Nutzung planerisch und auch baulich bereits größtenteils belegt. Somit steht zum Erstellungszeitpunkt des Masterplans nur eine geringe Erweiterungsfläche (1,1 ha) in räumlich schwieriger, kaum für den Umschlag nutzbarer Lage zur Verfügung. Um Allein die Entwicklungs- bzw. Anpassungsfähigkeit des

Skandinavienkais auf Veränderungen im Seeverkehr zu erhalten, erscheint die planerische Bereitstellung von neuen Entwicklungsflächen in einer Größe von 10 … 20 % der gegenwärtigen Terminalfläche erforderlich.

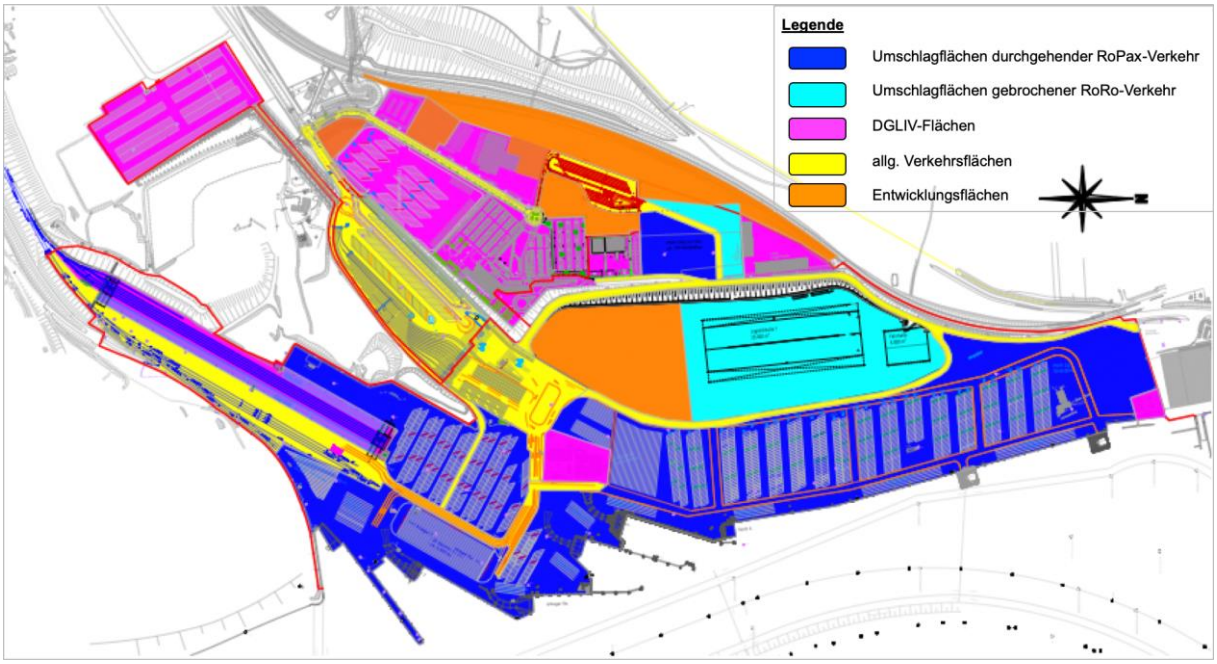


Abbildung 18: Flächenstruktur des Skandinavienkai 2021

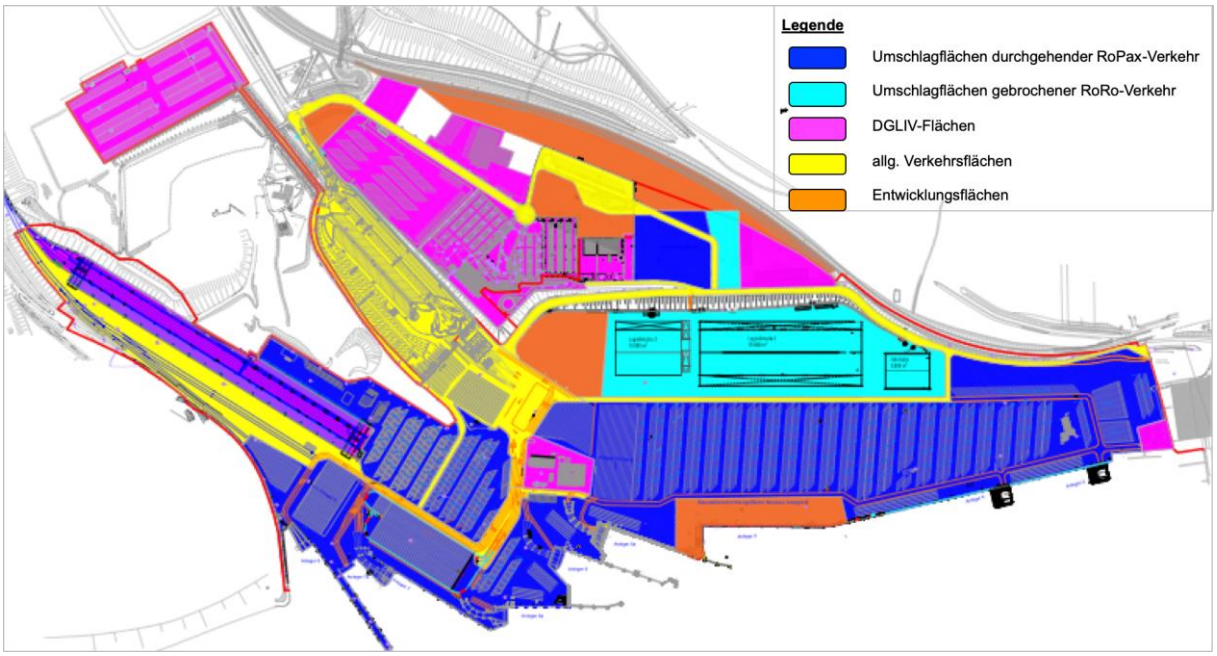


Abbildung 19: Flächenstruktur des Skandinavienkai 2022

Tabelle 5: Entwicklung der Flächenstruktur und Lagerflächen des Skandinavienkai 2017 bis 2022

Hafenterminal		[DIM.]	Skandinavienkai			
Erfassungszeitraum			HEP 2030 2017	Stellplatz-modell 2019	Stellplatz-modell 2021	Strukturplan 2022
Gesamtfläche		[ha]	106,1		106,1	106,1
Erweiterungsflächen		[ha]	31,3		12,3	11,4*
Umschlagflächen Stückgüter (RoRo-Verkehre)	durchgehender RoPax-Verkehr	[ha]	38,8		38,8	40,1
	Gebrochener RoRo-Verkehr	[ha]	0,9		10,4	10,3
allg. Verkehrsflächen		[ha]	17,2		19,7	19,4
DGLIV-Flächen		[ha]	17,3		21,9	21,9
Verlustflächen (z.B. Flächenzuschnitt, Böschungen, ...)		[ha]	0,6		3,0	3,0
gedeckte Lagerfläche gebrochener RoRo-Verkehr		[m^2]	3.600		33.600	43.600
zentrale Einzelstellplätze unbegleiteter RoPax-Verkehr		[Stck]	1.361	1.420	1.420	1.600
Vorstellspuren begleiteter RoPax-Verkehr		[lm]	9.450	6.800	6.800	7.900

* 2,0 ha von 11,4 ha sind die Baustelleneinrichtungsfläche des Neubau Anleger 5.

4.3 Stellplatzkapazitäten im Skandinavienkai

Die Stellplatzkapazität des Skandinavienkai stellt die Kapazität der Terminals für den RoPax-Verkehr dar. Dieser setzt sich aus

- begleiteten Güterverkehr (Lkw),
- begleiteten Reiseverkehr (Pkw, Wohnmobile, Busse, Motoräder, …) und
- unbegleiteten Güterverkehren (Trailer, Reedereieinheiten, Container auf Reedereieinheiten, Im- und Exportfahrzeuge) zusammen.

Die Durchlaufprozesse der begleiteten Verkehre unterscheiden sich in RoPax-Terminals von denen der unbegleiteten Verkehre.

4.3.1 Stellplatzkapazitäten an den Übergängen zu den Landverkehrsträgern

Die begleiteten Verkehre werden von den Fahrern der Fahrzeuge durch das Terminal geführt. Begleitete Verkehre laufen ausschließlich auf der Straße auf das Terminal zu (Export) bzw. vom Terminal ab (Import). Dies gilt für den Güter- und Reiseverkehr. Unbegleitete Verkehre werden auf der Schiene und der Straße an- und abgefahren. Hierfür werden am Skandinavienkai verschiedene Übergänge zwischen Terminal und den Landverkehrsträgern genutzt.

4.3.1.1 Süd-Gate für den durchgehenden RoPax-Verkehr auf der Straße

Im Export werden die Fahrzeuge am Gate von den Reedereien empfangen. Hierfür sind im Zulauf zu den Abfertigungsschaltern der Reedereien Fahrbahn- und Parkflächenmarkierungen installiert, die den Fahrern den Weg zu den von ihnen im Vorfeld gebuchten Reedereien anzeigen. Neben der Zufahrt zu den Abfertigungsschaltern stehen vor der Gate-Linie (parallel angeordnete Abfertigungsschalter der Reedereien und der LHG) Parkmöglichkeiten zur Verfügung, um das Fahrzeug abzustellen und bei Bedarf zu verlassen. Gründe für das Abstellen und Verlassen der Fahrzeuge sind so vielfältig wie das individuelle Verhalten der Fahrer im Straßenverkehr. Zusätzlich wirken die individuellen Abfertigungsprozeduren (z.B. Öffnungszeiten der Abfertigungsschalter, Digitalisierung der Abfertigungsprozesse) der Reeder und der LHG.

Für die südgehenden Verkehre (Import) stehen außerhalb des Terminals ebenfalls Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Hier wird ggf. gestoppt, um sich und das Fahrzeug auf den Landtransport vorzubereiten, die Reederei oder die LHG aufzusuchen oder sich im Hafen zu versorgen.

Abbildung 20 zeigt die Flächen im Vor-Gate-Bereich, die für die nordgehenden (Export) und südgehenden (Import) Verkehre vorgehalten werden. Insgesamt umfasst der Vor-Gate-Bereich ein Areal von ca. 5,2 ha. Da die Abfertigung, das Check-In, ausschließlich für den Zugang zum Terminal erfolgt, werden für den nordgehenden Verkehr (Export) deutlich mehr Verkehrsflächen zum Steuern und Vorstauen (parken) der ankommenden Fahrzeuge benötigt. 4,1 ha werden für die nordgehenden Verkehre, von denen die Reiseverkehre und der Großteil der begleiteten Güterverkehre in Aufstellspuren hintereinanderstehen, wohingegen die unbegleiteten Verkehre und begleitete Verkehre einzelner Reeder in Einzelstellplätzen nebeneinanderstehen. In Abbildung 20 sind die unterschiedlichen Aufstellschemen der nordgehenden Verkehre deutlich zu erkennen.

Die südgehenden Reise- und Güterverkehre laufen in der Regel direkt aus dem Terminal heraus auf die „Travemünder Landstraße“ (B 75) und weiter auf das deutsche Autobahnnetz. Dabei verjüngen sich die Fahrspuren von drei an der Gate-Linie auf eine am Übergang des Süd-Gates zur „Travemünder Landstraße“ (B 75). Für Fahrzeuge, die am Terminal noch einmal anhalten müssen, stehen Einzelstellplätze in begrenzter Anzahl zur Verfügung.

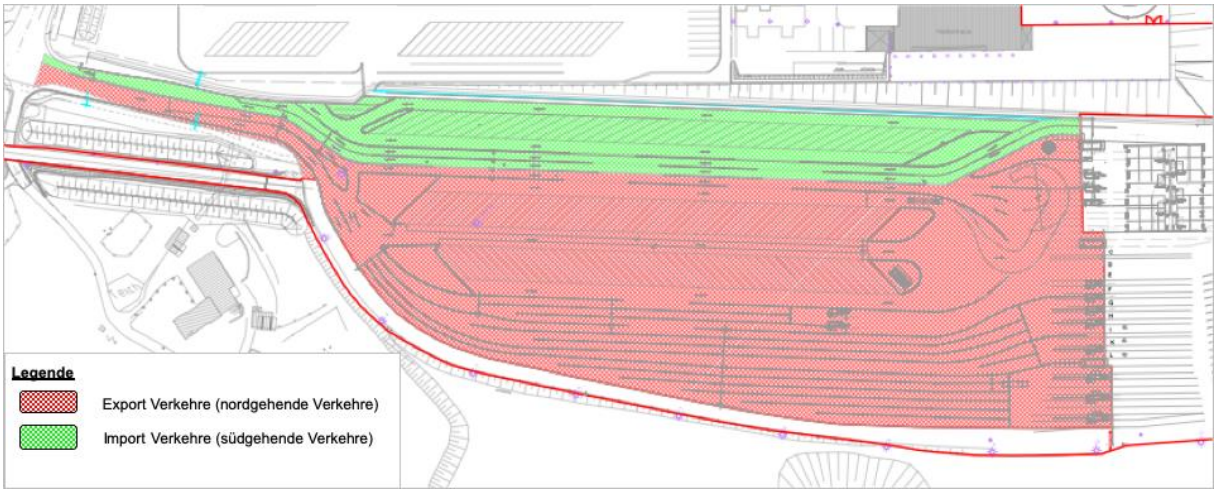


Abbildung 20: Verkehrsanbindung des Süd-Gates (Stand 2022)

Das Süd-Gate ist auf die abfahrtbezogenen Spitzenverkehre ausgelegt. Durch das zunehmende Verkehrsaufkommen aber mehr noch durch die zunehmenden Schiffsgrößen und die individuellen Abfertigungsprozesse der Reedereien und der LHG sowie das Wochenendfahrverbot für den Güterverkehr befindet sich der Vor-Gate-Bereich des Süd-Gates in einem stetigen Anpassungsprozess. Im Prinzip arbeitet das Süd-Gate:

- in den Morgenstunden (06:00 … 09:00 Uhr) der Wochentage (Mo. … Sa.),
- in den Abend- und Nachtstunden (17:00 … 20:00 Uhr, 22:00 … 01:00 Uhr) der Wochentage (Di. … So.),
- an den Wochenenden (Sa. … So.),
- zu den Feiertagen Ostern, Pfingsten und
- in der Urlaubszeit im Überlastbereich.

Zu diesen Zeiten ist erheblicher operativer Aufwand erforderlich, um die Verkehre bis an die Gate-Linie zur Abfertigung und anschließend in das Terminal zu bekommen. Die Abbildung 21 zeigt eine für die Wochentage typische Verkehrssituation. Um solchen Überlastsituationen zu begegnen, nutzt der HEP HL 2030 Schlagwörter wie Hafen 4.0, Digitalisierung und bessere Zu- und Ablaufsteuerung. Der Masterplan SK 2030 wird hier deutlich konkreter.



Abbildung 21: Verkehrssituation im Vor-Gate-Bereich des Süd-Gates in den Abendstunden eines Wochentages (März/2021, Di. 19:50 Uhr)

Seit der Erstellung des HEP HL 2030 wurden die Zu- und Ablaufverkehre am Skandinavienkai analysiert und die Ursachen und möglichen Wirkungen einzelner Anpassungsmaßnahmen in einer Arbeitsgruppe (LPA, LHG und Reeder) diskutiert. Im Ergebnis stehen kurzfristige Anpassungen, durch die Fehlentwicklungen (Falschparken) vermieden und die Durchflüsse im Vor-Gate-Bereich erhöht werden. Als mittel- und langfristige Maßnahmen wurden zusätzliche Kontrolleinrichtungen diskutiert, die dafür sorgen sollen, dass nur noch berechtigte (vorgebuchte, angekündigte) Fahrzeuge den Vor-Gate-Bereich erreichen sollen. Diese Kontrolleinrichtungen benötigen Platz ca. 0,5 … 1,0 ha, der um den Kreuzungsbereich „Travemünder Landstraße“ (B 75) und „Skandinavienallee“ angelegt werden soll. Zusätzlich wird ein Platz gesucht, auf dem abgewiesene Fahrzeuge ihre Buchung für die Beförderung nachholen bzw. gebuchte Fahrzeuge auf ihren Zugang zu ihrer vorliegenden Buchung warten können. Dieser Platz muss verkehrstechnisch im Zulauf des Skandinavienkais angeordnet und bedarfsgerecht dimensioniert werden. Auf Grund der mit den im Planungszeitraum avisierten größeren Schiffe und dem damit verbundenen höheren Verkehrsspitzen schätzen wir für diesen Park- und Buchungsplatz einen Flächenbedarf von 3 … 5 ha.

4.3.1.2 Paper-Gate für den gebrochenen RoRo-Verkehr auf der Straße

Das Paper-Gate ist mit der Umwandlung der Erweiterungsfläche des sogenannten 2.BA zu Terminalbetriebsflächen für den gebrochenen RoRo-Verkehr entstanden. Die Gründe für eine zweite Anbindung des Skandinavienkais sind:

- die Ausrichtung des Südgate für den durchgehenden RoPax-Verkehr und seine Auslastung durch diesen sowie

- die Abfertigungsprozesse des gebrochenen RoRo-Verkehrs, welche von denen des durchgehenden RoPax-Verkehrs abweichen.

Im Vergleich zum Südgate, an dem die durchgehenden RoPax-Verkehre mit möglichst geringen Unterbrechungen des Zu- und Ablaufs abgefertigt werden, dient das Paper-Gate zur Steuerung der Re-Verladeprozesse an den Logistikhallen, die auf den Terminalflächen für den gebrochenen RoRo-Verkehr des Skandinavienkais angeordnet sind. Abbildung 22 zeigt das in den bestehenden Verkehrsraum des Skandinavienkai integrierte Paper-Gate. Die hinterlandseitige Verkehrsanbindung des Paper-Gates erfolgt über die vorhandene Straßenanbindung des Hafenhauses, die „Skandinavienallee“, der terminalseitigen über die ebenfalls vorhandenen terminalinternen Verkehrswege um die Flächen des 2. BA.

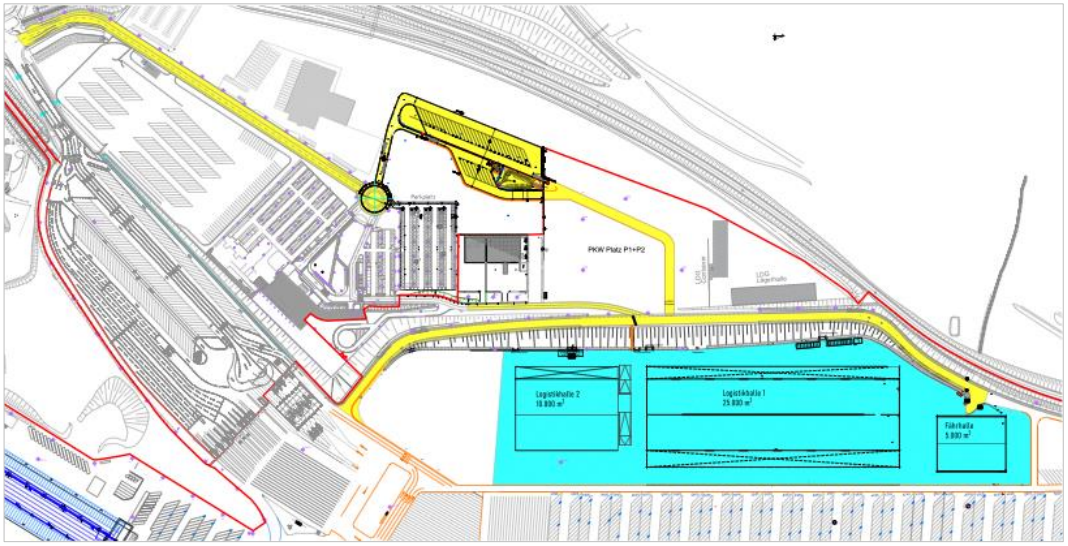


Abbildung 22: Lage und Verkehrsanbindung des Paper Gates am Skandinavienkai

Die auf ca. 1,2 ha angeordneten Abfertigungseinrichtungen bieten Platz für rund 30 Lkw, die Ladung aus den Logistikhallen abholen bzw. die Ladungspapiere für die abgeholte Ware abholen. Für beide Prozesse, den Zugang zum Terminal und die Ausfahrt aus dem Terminal, müssen die Fahrer ihre Fahrzeuge abstellen und die Abfertigungsfazilitäten betreten. Beim Zugang zum Terminal verbleiben die abholenden Fahrzeuge nach der Anmeldung so lange am Gate bis ein Ladeslot von den Logistikhallen freigegeben wird. Beim Verlassen des Terminals stoppen die beladenen Fahrzeuge, die Fahrer erhalten ihre Ladungspapiere und einen Ausgangscode in den Räumen der Abfertigungsfazilitäten und verlassen mit dem Fahrzeug über den Ausgangscheck (Schranke mit Schalter) das Terminal. Die Standzeiten im Ausgang sind in der Regel kürzer als im Eingang.

Die Kapazität der Abfertigungsfazilitäten und Parkplätze ist aus heutiger Sicht ausreichend groß dimensioniert Sie lässt Entwicklungsmöglichkeiten in der Ladungsstruktur und Ladungsmenge zu. Darüber hinaus sind im Umfeld des Paper-Gates Entwicklungsflächen vorhanden, die kaum anderen Entwicklungen als der

Erweiterung des Parkraums am Paper-Gate zugeordnet werden können. Weiterer Flächenbedarf wird im Planungshorizont des Masterplans am Paper-Gate nicht erwartet.

4.3.1.3 Baltic Rail Gate für den RoPax-Verkehr auf der Schiene

Das Baltic Rail Gate (BRG) ist ein Umschlagterminal des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminal). KV-Terminals sind im Prinzip moderne Güterbahnhöfe in denen Güter inklusive ihrer Transporteinheiten zwischen den Landverkehrsträgern Schiene und Straße umgeschlagen werden. Im Fall des BRG werden Transporteinheiten (Container, Trailer) zwischen den Waggons auf den Ladegleisen des Terminals und den Stellplätzen bzw. Verkehrswegen des Terminals umgeschlagen. Parallel dazu erfolgen die bei einem Übergang der Zuständigkeiten erforderlichen administrativen Prozesse (rechtsgeschäftlicher Übergang von Eisenbahntransport zu Hafenumschlag). Im BRG werden ausschließlich unbegleitete Transporteinheiten umgeschlagen. Der rechtsgeschäftliche Übergang erfolgt durch elektronischen Datenaustausch und physischen Kontrolle der Transporteinheiten auf dem Waggon und der Waggons selbst.

In den Abbildungen 22 und 23 ist das BRG mit seinen Verkehrsbeziehungen zum landseitigen Verkehrsanschluss, dem Bhf. Skandinavienkai und zum seeseitigen Verkehrsanschluss, dem Skandinavienkai dargestellt. Diese Verkehrsbeziehungen, die technischen Restriktionen, die der Eisenbahnverkehr mit sich bringt (z.B. Kurvenradien, Lichtraumprofile, Zuglängen, …),sowie das Geländeprofil im südlichen Anschlussbereich des Skandinavienkais führen zu der im Strukturplan 2010 planerisch bestimmten und umgesetzten Lage des BRG. Gleichzeitig verdeutlicht die Lage des BRG zum Bhf. Skandinavienkai auch, dass die im HEP HL 2030 aufgezeichnete und im Planungshorizont des Masterplans umzusetzende Verlängerung der Ladegleise des BRG nur in Richtung der Schiffsliegeplätze erfolgen kann.



Abbildung 23: BRG mit seiner landseitigen Schienenanbindung (Bhf Skandinavienkai)

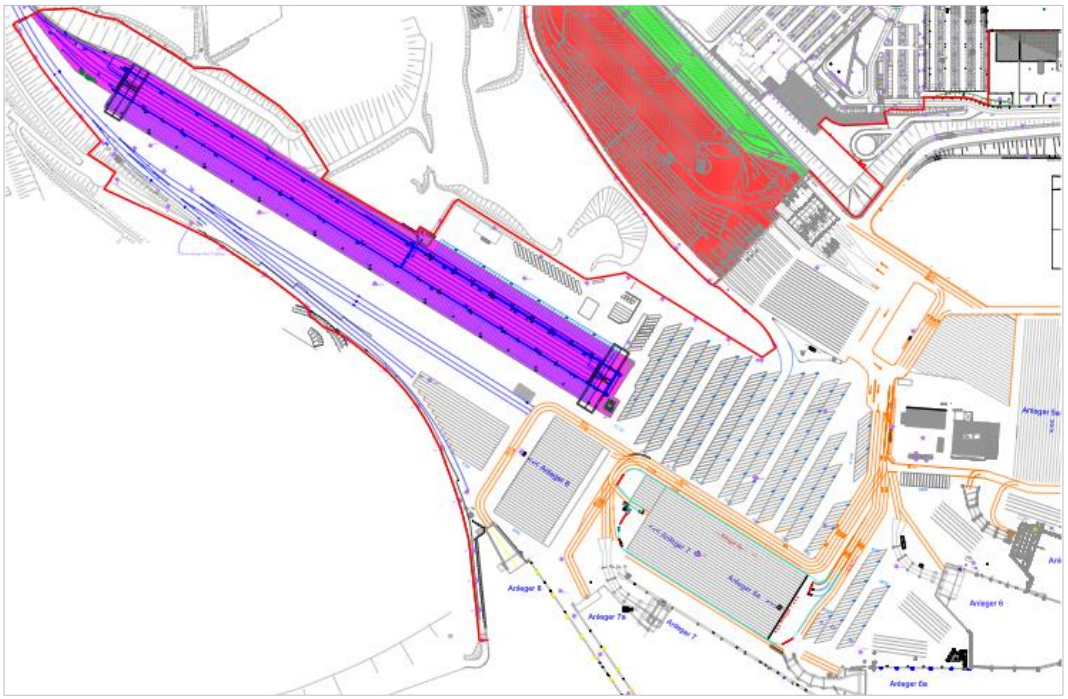


Abbildung 24: BRG mit seiner Anbindung an die Terminalflächen und Schiffsanleger des Skandinavienkai (2022)

Im Gegensatz zu den Verkehrsanschlüssen des Straßenverkehrs ist der Umschlag der Transporteinheiten vom bzw. auf den Zug der physische Übergang in bzw. aus dem Skandinavienkai. Mit diesem Übergang ist der Check der Transporteinheiten auf dem Zug verbunden. Dieser Check erfolgt in der Regel auf den Ladegleisen des BRG und dauert ca. 0,5 h im Ein- und Ausgang der Züge. Während des Ein- und Ausgangschecks können die Züge nicht bearbeitet werden. Bei einer mittleren Lade-/Löschzeit von 4 h beträgt die Standzeit der Züge im BRG somit 5 h. Mit dem geplanten Rail-Gate soll dieser Check in den Eingangsbereich des Bhf. Skandinavienkai verlagert werden und bei langsam fahrendem Zug erfolgen. Theoretisch lässt mit dem neuen Rail-Check, der innerhalb des Planungszeitraums des Masterplans SK 2030 in Betrieb gehen soll, die Kapazität der Ladegleise des BRG um 20 % erhöhen.

In der Praxis besteht das BRG aus 6 Ladegleisen, die mit 2 Portalkranen überspannt sind und Stelllätzen neben den Ladegleisen, die auf der Seeseite über die gesamte Länge und auf der Landseite auf 1/3 der Länge der Ladegleise in einem Winkel von 90 Grad angeordnet sind. Die Stellplätze werden von den beidseitigen Auskragungen (landseitig nur ein Kran mit ausreichender Auskragung) überstrichen. Bis auf die geminderte Anzahl an Stellplätzen auf der Landseite entspricht das Terminal dem Standard von KV-Anlagen dieser Ausrichtung.

Um die kurzen Lade/Löschzeiten im BRG zu erreichen, werden die zu ladenden Transporteinheiten auf den Stellplätzen an den Ladegleisen bereitgestellt. Die zu löschenden Transporteinheiten werden vom Zug ebenfalls auf die Stellplätze an den Ladegleisen abgestellt, um den Stellplatz auf den Waggons für die zu ladende Transporteinheit frei zu bekommen. Daraus ergibt sich für eine Transporteinheit auf dem Zug bzw. dem Ladegleis der Bedarf von 2 Stellplätzen im BRG an den Ladegleisen. Bei einer Länge der Transporteinheit auf dem Zug von 17 m ergeben sich 35 Transporteinheiten auf einem KV-Zug. Für parallele Ladegleise müssten im BRG 420 Stellplätze unter den Kranen zur Verfügung stehen. Der Stellplatzbedarf unter den Kranen ergibt sich aus dem folgenden Zusammenhang:

$$SB_T = 2 \times \frac{L_G}{L_{TE}} \times A_G$$

mit: SB_T = Stellplatzbedarf im Zugriffbereich der Krane

L_G = Länge der Ladegleise

L_{TE} = Länge der Transporteinheit auf dem Waggon

A_G = Anzahl der Ladegleise unter dem Kran

Das BRG verfügt gegenwärtig über 255 Stellplätze im Zugriffbereich der Krane. Um dieses Defizit auszugleichen stehen dem BRG rund 110 Einzelstellplätze im Skandinavienkai als „Übergabeplätze“ und eine Umfuhreinheit (Tugmaster) zur Verfügung. In dieser kalkulatorischen Betrachtung muss der Betrieb des BRG Transporteinheiten während der Zugbedienung zwischen den Stellplätzen unter den

Kranen und den Übergabeplätzen umfahren. Das dieses Verfahren sowohl für den Umschlagbetrieb des BRG als auch für die Stellplatzkapazität des Skandinavienkai suboptimal ist liegt auf der Hand.

Im HEP HL 2030 prognostiziert von der DB Netz AG und ihren internationalen Partnern schrittweise umgesetzt erhöht sich die Ganzzuglänge im deutschen und europäischen Schienennetz sukzessive auf 740 m. Für die KV-Terminals bedeutet dies, dass die Wagenparks der Ganzzüge Längen von bis zu 720 m aufweisen. Die Terminals müssen entsprechend angepasst werden. Am Skandinavienkai erfolgt die Verlängerung des BRG in der bestehenden Konzeption in Richtung der Schiffsanleger.

Die Abbildung 25 zeigt das BRG inklusive der geplanten Verlängerung in Richtung der Schiffsanleger. Mit dieser Erweiterung vergrößert sich die Nutzfläche des BRG von 4,1 ha auf 5,0 ha. Diese Vergrößerung um 0,9 ha erfolgt allein durch die Umwandlung von Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr.



Abbildung 25: BRG inklusive der geplanten Verlängerung mit seiner Anbindung an die Terminalflächen und Schiffsanleger des Skandinavienkai

Mit der Verlängerung der Ladegleise um 120 m erhöht sich die Stellplatzkapazität auf den Ladegleisen um 7 Stellplätze pro Ladegleis. Entsprechend des beschriebenen Zusammenhangs zwischen den Stellplätzen auf den Ladegleisen und den Stellplätzen auf dem Terminal im Zugriffbereich der Krane müsste sich der Stellplatzbedarf im Terminal um 84 Stellplätze erhöhen. In der Planung erhöht er sich um 62 Stellplätze. Das bedeutet, dass sich der operative Aufwand für die Übergabe zwischen BRG und Skandinavienkai voraussichtlich nicht reduziert und der Bedarf des BRG an Übergabeplätzen außerhalb des Zugriffbereichs der Krane weiter erhöhen wird.

Eine naheliegende Lösung dieses Widerspruchs bietet die Schaffung weiterer Stellplätze im Zugriffbereich der Krane auf der Landseite der Ladegleise. Mit dieser Erweiterung könnten 120 zusätzliche Stellplätze mit direkter Zugriffsmöglichkeit der Krane geschaffen werden. Die Stellplatzkapazität würde mit 440 Stellplätze den rechnerischen Bedarf von 500 Stellplätzen deutlich besser abdecken.

$$S_{TK} = \frac{L_{Gz}}{L_w} \times A_{LEW} \times S_{TKLL} \times A_{LG}$$

mit:

S_{TK} = Stellplätze im Terminal im Zugriffbereich der Krane

L_{GZ} = Länge Wagengarnitur Ganzzug (ohne Lok)

L_W = Länge Waggon (hier Doppeltaschenwagen)

A_{LEW} = Anzahl Ladeeinheiten (Trailer) pro Waggon (Doppeltaschenwagen)

S_{TKLL} = Stellplätze im Terminal im Zugriffbereich der Krane für die zu ladende und zu löschende Ladeeinheit

A_{LG} = Anzahl Ladegleise

Die Verlängerung der landseitigen Stellplätze über die gesamte Länge der Ladegleise ist mit einem massiven Eingriff in die Borndiekflächen verbunden. In Abbildung 26 ist der Planentwurf der Stellplatzerweiterung am BRG dargestellt. Die zu erstellende zusätzliche Terminalfläche (Nettofläche) ist rund 1,6 ha groß. Der Eingriff in die Borndiekflächen wird durch die Neugestaltung des Böschungsbereiches deutlich größer. Insgesamt ist mit dem Verbrauch von 5 … 6 ha (Bruttofläche) naturnaher Fläche zu rechnen. Die Nutzung der neu zu schaffenden Stellplätze bedarf der Anpassung des bestehenden südlichen Kranes (Verlängerung des landseitigen Auslegers) bzw. des Ersatzes durch einen Neubau. Beide Aspekte führten innerhalb der Planungsphase dazu, die Stellplatzerweiterung zu verwerfen und ausschließlich die Verlängerung des BRG weiter zu verfolgen.



Abbildung 26: Erweiterungsplanungen des BRG 2018

Die Verlängerung des BRG ist auf Grund der längeren Züge notwendig, um das intermodale (KV) Transportnetz zu stärken und die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße zur Schiene zu stützen. Gleichzeitig stärkt sie den KV-Standort Skandinavienkai. Auf der anderen Seite geht die Verlängerung des BRG ausschließlich zu Lasten des durchgehenden RoPax-Verkehrs, in dem der leistungsfähigste Stellplatzbereich des Skandinavienkais massiv eingeschränkt wird. Dieser Eingriff muss mit dem Masterplan SK 2030 schnellstmöglich ausgeglichen werden. Hierfür steht entsprechend des HEP HL 2030 als externe Lösung (Flächenerweiterung) im Prinzip nur die Umwandlung der naturnahen Borndiekfläche hin zu Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr zur Verfügung. Aus ihrer Lage zu den Anlegern und der Erschließung auf dem Höhenniveau der bestehenden Umschlagflächen lassen sich zusätzlichen Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr mit akzeptablen Umfuhrweglängen entwickeln.

Dieser externen Entwicklung folgend, greift der Masterplan SK 2030 auch die Schaffung der zusätzlichen 120 Stellplätze im direkten Zugriff der Krane für das BRG auf. Ihre Nutzung führt zu einem geringen Stellplatzbedarf auf den Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr und somit auch ein Beitrag zum sparsamen Umgang mit Flächen. Insgesamt löst die Verlängerung des BRG einen zusätzlichen Bedarf an Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr von 0,9 ha (Nettofläche) aus. Wird diese als Erweiterungsfläche in der Borndiekfläche angeordnet, kann auf Grund des Geländeprofils im Planungsraum durchaus ein Bruttoflächenbedarf von 2 … 4 ha entstehen. In diesem Szenario erscheint es dann sinnvoll die 5 … 6 ha für die Stellplatzerweiterung des BRG mit umzusetzen und so eine neue aufsummierte zusätzliche Terminalfläche von 2,5 ha (Nettofläche) bei einem Flächenverbrauch von 7 … 10 ha (Bruttofläche) zu schaffen.

Mit dieser Erweiterung dürfte das BRG über den Planungshorizont des Masterplans SK 2030 hinaus bis zum Planungshorizont des HEP HL 2030 kapazitiv gesichert sein. Zum Ende dieses Zeitraums dürfte die Indienststellung der FFBQ fallen, mit der das nordeuropäische Intermodal (KV) Netz neu justiert wird. Womit auch die Wettbewerbsposition des Intermodal-Standortes Skandinavienkai neu bewertet wird.

.

4.3.1.4 Konventionelle Ladegleise für den gebrochenen RoRo-Verkehr auf der Schiene

Das Gate, bzw. die Übergabestelle, für konventionelle Schienengüterverkehre (SGV) sind die Ladegleise im Süden des Skandinavienkai. Abbildung 27 zeigt die Lage der konventionellen Ladegleise in Randlage des südlichen Skandinavienkai. Die Anordnung an dieser Stelle des Terminals rührt zum einen aus der Anbindung an den Bhf. Skandinavienkai (siehe Abbildung 23) und ihrer ursprünglichen Nutzung als Trajektgleise für den Eisenbahnfährverkehr, der an den südlichen Anlegern abgefertigt wurde.

Heute werden alle SGV, die nicht als Intermodal (KV) Züge verkehren, am Skandinavienkai auf diesen Ladegleisen abgefertigt. Dabei handelt es sich größtenteils um Autozüge die Neufahrzeuge für den Export in den Hafen bringen. Darüber hinaus dienen die konventionellen Ladegleise auch als Abstellgleise für das BRG, wenn bei Zuglängen über 600 m KV-Wagenparks geteilt oder komplette Wagenparks abgestellt werden müssen, weil der Bhf. Skandinavienkai seine Kapazitätsgrenze erreicht hat. Die Abfertigung, bzw. der Eingangs-Check (rechtsgeschäftliche Übergabe) erfolgt entweder in den Ladegleisen oder im Bhf. Skandinavienkai über den alle Züge den Skandinavienkai erreichen und verlassen. Mit der Errichtung des Rail Gates an der Einfahrt in den Bhf. Skandinavienkai wird folglich auch der Ein- und Ausgangscheck der konventionellen Stückgut- und Autozüge umgestellt. Mit der strukturellen Erweiterung des Skandinavienkais hin zu einem Terminal für gebrochene RoRo-Verkehre, erfahren die konventionellen Ladegleise eine Renaissance. Die Kunden der Logistikhallen erwarten neben einer leistungsfähigen Straßenverkehrsanbindung dasselbe für die Schiene.



Abbildung 27: Lage der konventionellen adegleise im Süden des Skandinavienkai

Die konventionellen Ladegleise belegen eine Fläche von rund 2,4 ha auf dem Höhenniveau der Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr. Die Nutzfläche ist ca. 700 m lang und 30 … 50 m breit. Für den sich wandelnden SGV (größere Zuglängen) sind die vorgehaltenen Gleislängen damit mittelfristig zu kurz. Um diesem Widerspruch zu begegnen existiert seit geraumer Zeit die Idee des Nordbahnhofs, welche vorsieht für die Abfertigung der konventionellen Schienentransporte aufzukommen. Seit der Erstellung des HEP HL 2030 wurden die bestehenden Planungen konkretisiert und den Parametern des SGV angepasst.

Die Abbildung 28 zeigt den aktuellen Planungsstand für die Errichtung des Nordbahnhofs, deren Umsetzung innerhalb des Planungshorizonts des Masterplan SK 2030 angestrebt wird. Auf einer Fläche von ca. 3,7 ha sind 5 bis zu 740 m lange Lade- und Vorstellgleise geplant. Der Bezug zum Paper-Gate verdeutlicht die Synergie zu den Umschlag- und Lagerflächen für den gebrochenen RoRo-Verkehr.

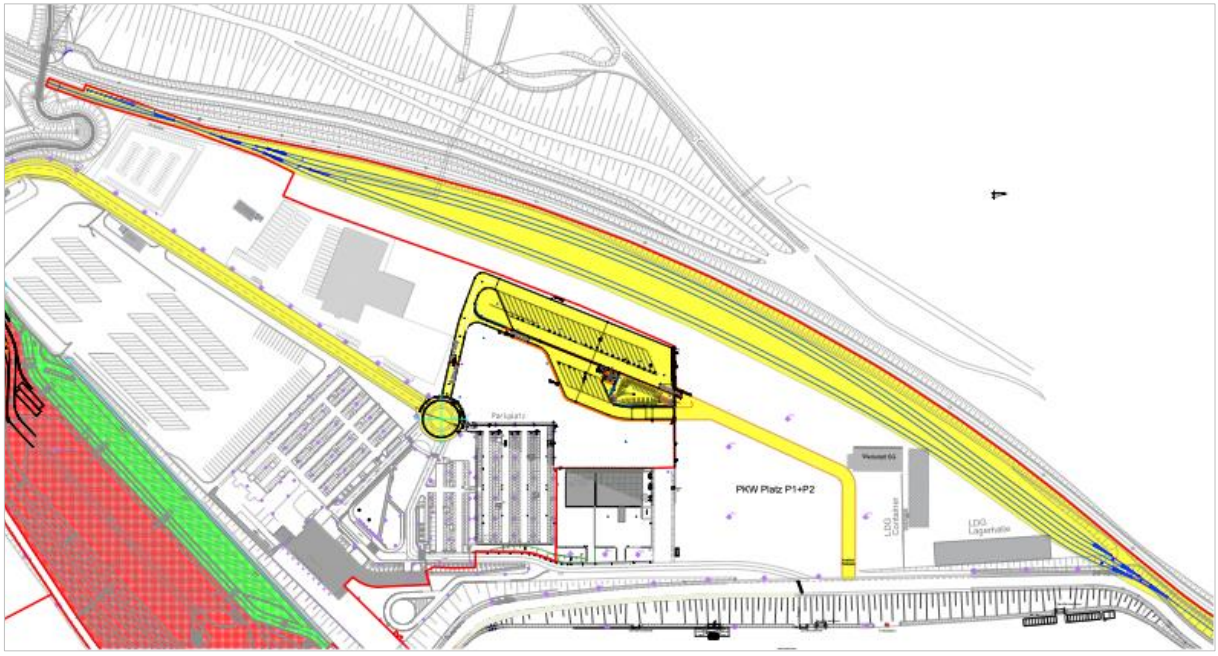


Abbildung 28: Planungsstand Nordbahnhof Skandinavienkai (Stand 12/2021)

Für die mit der Inbetriebnahme freiwerdenden konventionellen Ladegleise im Süden des Skandinavienkai empfiehlt der Masterplan SK 2030 den Rückbau und die Umwandlung der freiwerdenden Flächen in Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr, speziell in Stellplätze für die südlichen Schiffsanleger 7a und 8. Die Verkehrsanbindung der seeseitigen Stellplätze des BRG kann dabei als Erschließungsstraße genutzt werden.

Da die Umwandlung naturnaher externe Flächen zu Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr auf dem Höhenniveau der bestehenden Terminalflächen auf Grund des bestehenden Geländeprofils bei einem Brutto-/Nettoflächenfaktor von 1,5 … 4 zu erheblichen Eingriffen führt, erscheint die Umnutzung freiwerdender Flächen als der Weg zu der flächensparenden Entwicklung des Skandinavienkais.

4.3.2 Stellplatz- und Lagerkapazitäten auf den operativen Umschlagflächen des Skandinavienkai

Lagerkapazitäten für den gebrochenen RoRo-Verkehr gibt es im Skandinavienkai seit seiner Inbetriebnahme. Mit der Entwicklung der RoRo-Technologie, durch die im ersten Schritt die klassische LoLo-Stückguttechnologie sukzessive durch den gebrochenen RoRo-Verkehr und im zweiten Schritt durch den durchgehenden RoRo-Verkehr ersetzt wurde, nahm auch die Bedeutung der Lagerkapazitäten für den gebrochenen RoRo-Verkehr am Skandinavienkai ab. Seit den 1980er hat sich der Skandinavienkai zum leistungsfähigsten Terminal für durchgehende RoRo-Verkehre mit einer sehr geringen Lagerkapazität für den gebrochenen RoRo-Verkehr entwickelt. Die gedeckten Lagerkapazitäten (siehe Tabelle 5) sind ein deutliches Indiz für die geringe Bedeutung des gebrochenen RoRo-Verkehrs. Diese Grundausrichtung hat

sich seit 2018 mit der Erschließung des 2. BA für den gebrochenen RoRo-Verkehr deutlich geändert. Die gedeckten Lagerkapazitäten sind seitdem auf das 10fache angestiegen. Für die Flächenbedarfsbestimmung müssen Stellplatz- und Lagerkapazitäten folglich in Kategorien:

- Stellplatzkapazitäten für begleitete RoPax-Verkehre,
- Stellplatzkapazitäten für unbegleitete RoRo-Verkehre,
- Lagerkapazitäten für gebrochenen RoRo-Verkehre gegliedert werden.

4.3.3 Stellplatzkapazitäten für begleitete RoPax-Verkehre

Die Stellplatzkapazitäten für die begleiteten RoPax-Verkehre werden im Skandinavienkai auf den Umschlagflächen für die durchgehenden RoPax-Verkehre bereitgestellt. Sie dienen für den Vorstau (bereitstellen der Fahrzeuge vor der Schiffsbeladung) und das Vorsortieren von begleiteten Fahrzeugen des Güter- (Lkw) und Reiseverkehrs (Pkw, Karavans, Reisebusse, Motoräder, …). Die Vorstauplätze werden ausschließlich für die nordgehenden begleiteten Verkehre (Export) benötigt und vorgehalten. Die südgehenden Verkehre verlassen den Skandinavienkai direkt mit dem Verlassen der Schiffe ohne Zwischenstopp im Terminal auf den terminalinternen Verkehrswegen, die Teil der Umschlagflächen bzw. der allgemeinen Verkehrsflächen des Skandinavienkais sind.

Auf Grund der Durchlaufprozesse der begleiteten Transport- und Reiseeinheiten, die durch das individuelle Ankunftverhalten am Terminal und die Sortier- und Abfertigungsprozesse der Reeder geprägt sind, werden die Fahrzeuge in Reihen hintereinander aufgestellt. Diese Aufstellpuren werden idealerweise in der Nähe der Schiffsliegeplätze angeordnet, so dass die Fahrzeugführer den Zugang des Schiffes sehen können und die Fahrwege zwischen den Vorstauplätzen und den Schiffzugängen kurz sind.

Der Skandinavienkai hält drei Stellplatzbereiche für die begleiteten RoPax-Verkehre vor. Ihre Lage auf den Umschlagflächen für die durchgehenden RoPax-Verkehre zeigt die Abbildung 29. Mit den drei räumlich voneinander getrennten Vorstauplätzen entspricht der Skandinavienkai der Kunden (Reeder)-Struktur und gewährleistet so eine ausreichend deutliche Trennung zwischen den Transport- und Reisezielen im Ostseeraum und den Anbietern (Reedern) am Skandinavienkai. Die drei Vorstaubereiche belegen aktuell eine Terminalfläche von 3,5 ha. Ihr Anteil an den Umschlagflächen für die durchgehenden RoPax-Verkehre liegt damit bei rund 9 %. Der Vergleich von begleiteten und unbegleiteten RoPax-Verkehren beim Flächenverbrauch mit 1:9 und Umschlagmengen 1:1 zeigt die deutlich geringere Flächeninanspruchnahme der begleiteten RoPax-Verkehre gegenüber den unbegleiteten RoPax Verkehren (siehe Pkt. 3.2).

Abbildung 29 zeigt auch die enge Bindung zwischen den Vorstauflächen der begleiteten RoPax-Verkehre und den Stauflächen der unbegleiteten RoPax-Verkehre sowie zu den allgemeinen Verkehrsflächen. Das bedeutet, dass sich Änderungen der Vorstauflächen für die begleiteten RoPax-Verkehre direkt auf die Stellplatzkapazität der unbegleiteten RoPax-Verkehre auswirken.

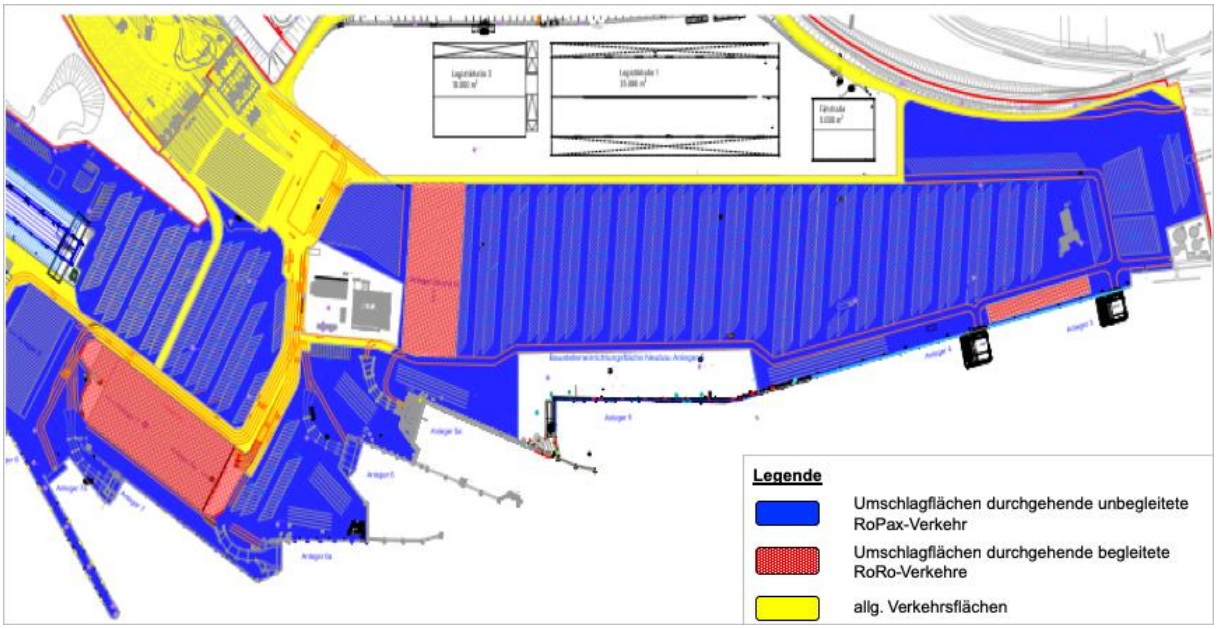


Abbildung 29: Umschlagflächen für den begleiteten RoPax-Verkehr (2022)

Ausgelegt werden die Vorstauflächen der begleiteten RoPax-Verkehre entsprechend der Schiffskapazitäten und der Beförderungsstrategien der Reeder. Zielen die Beförderungsstrategien mehr auf den Reiseverkehr bzw. die begleiteten RoPax-Verkehre, werden in den Terminals Vorstaukapazitäten von bis zu 120 % der Schiffskapazität gefordert. Zielen sie mehr auf den Güterverkehr und damit auch auf den unbegleiteten Güterverkehr, werden Vorstaukapazitäten von 40 … 80 % der Schiffskapazitäten gefordert. Darüber hinaus werden mit fortschreitender Digitalisierung der Bordingprozesse (Einschiffen, Kabinenvergabe, …) die Vorstauflächen zunehmend in diese Prozesse mit einbezogen. Grundsätzlich werden die Vorstauflächen für die begleiteten RoPax-Verkehre entsprechend der größten Schiffseinheit des jeweiligen Dienstes dimensioniert. Der Einsatz größerer Schiffe wirkt sich somit direkt auf den Stellplatzbedarf bzw. die Größe der Vorstauflächen für begleitete RoPax-Verkehre im Terminal aus.

Am Skandinavienkai ist zwischen den Flächenstrukturplänen 2021 (siehe Abbildung 18) und 2022 (siehe Abbildung 19) diese Art der Anpassung erforderlich geworden. Abbildung 30 zeigt die Folgen der Indienststellung eines größeren Schiffes auf den Stellplatz- und Flächenbedarf für den begleiteten RoPax-Verkehr. Der Flächenbedarf stieg von 1,5 auf 2,1 ha und führte zu Anpassungen der allgemeinen Verkehrsfläche sowie zur Verringerung der Stellplatzkapazität für die unbegleiteten RoPax-Verkehre (- 34 Einzelstellplätze).

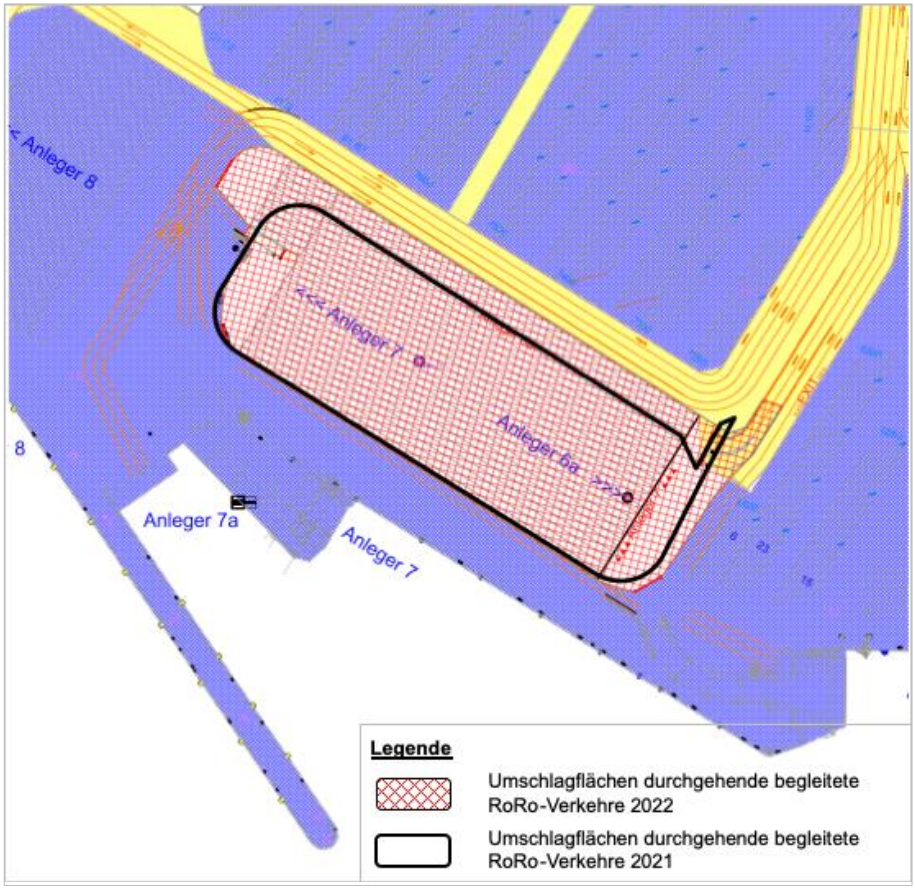


Abbildung 30: Entwicklung einer Vortauflaufläche für den begleiteten RoPax-Verkehr zwischen 2021 und 2022 mit der Indienststellung eines neuen Schiffes

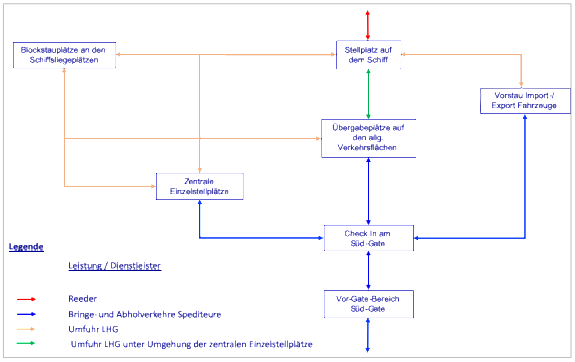
Im Planungszeitraum des Masterplans planen weitere Reeder die Anpassung ihrer Schiffstonnage, so dass auch an den anderen Vorstauplätzen für die begleiteten RoPax-Verkehre höhere Flächenbedarfe entstehen können. Die daraus resultierenden notwendigen Flächenanpassungen können zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwer eingeschätzt werden. Für diese und ähnliche Entwicklungen werden in der Flächenbilanz Entwicklungsflächen vorgehalten, um auf mögliche Strukturwandel reagieren zu können.

4.3.4 Stellplatzkapazitäten für unbegleitete RoPax-Verkehre

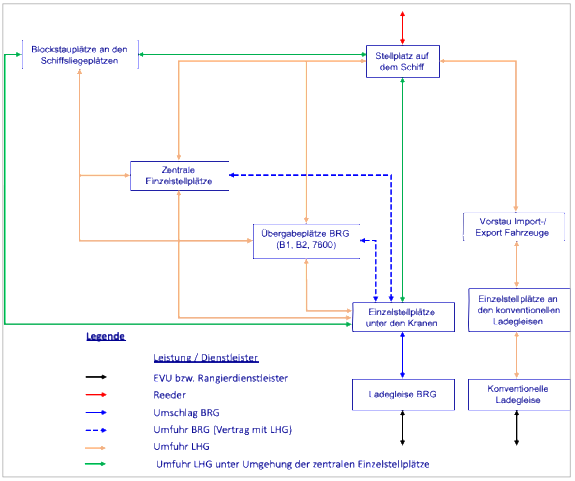
Die unbegleiteten RoPax-Verkehre unterscheiden sich von den begleiteten dadurch, dass:

- ausschließlich der Güterverkehr als unbegleiteter Verkehr durch den Skandinavienkai läuft,
- sie im Terminal von der Spedition transportrechtlich an den Hafen und physisch an den Umschlagbetrieb des Skandinavienkai übergeben bzw. übernommen werden und
- dass sie vor der Abfahrt und nach der Ankunft der Schiffe im Terminal abgestellt (gelagert) werden.

Die Übergabe zwischen der Spedition und dem Umfuhrbetrieb des Hafens bedarf eines Übergabeplatzes, der bei RoPax-Einheiten, die auf der Straße zu- und abgefahren werden, im Regelfall auch als Lagerplatz während der Verweildauer der unbegleiteten RoPax-Einheit im Terminal dient. Bei RoPax-Einheiten, die auf der Schiene im kombinierten Verkehr (KV) zu- und abgefahren werden, liegen diese Übergabeplätze zwangsweise im Zugriffbereit der Krane des BRG und werden von dort zu ihren Stellplätzen des Skandinavienkai umgefahren bzw. von dort abgeholt. In der Abbildung 31 sind die Terminaldurchläufe der Straßen-RoPax-Einheiten und der KV-RoPax-Einheiten und die agierenden Dienstleister schematisch dargestellt.



Straßen-RoPax-Einheiten



KV- RoPax-Einheiten

Abbildung 31: Terminaldurchläufe der unbegleiteten RoPax-Einheiten

Der stochastische Zu-und Ablauf sowie die vom Zu- und Ablauf unabhängigen Schiffsbedienungen der unbegleiteten RoPax-Einheiten erfordern Stellplätze, die von jeder RoPax-Einheit zu jeder Zeit bedient werden können ohne das ein weiterer Stellplatz durch die Bedienung beeinflusst wird. Das heißt, jeder Stellplatz benötigt seinen eigenen Manipulationsbereich, in dem die Zugmaschinen der Spediteure und des Hafenumschlagbetriebes manövrieren und die RoPax-Einheit aufnehmen und absetzen können. Der Flächenbedarf für den unbegleiteten RoPax-Verkehr wird gegenüber dem begleiteten RoPax-Verkehr entsprechend größer.

Unbegleitete Straßen-RoPax-Einheiten werden von Spediteuren der Zu- und Abholverkehre nach vorheriger Stellplatzzuweisung am Süd-Gate bis auf die zentralen Einzelstellplätze des Skandinavienkai gebracht bzw. von dort abgeholt.

KV-RoPax-Einheiten werden im BRG im LoLo-Verfahren (Kranumschlag) vom Zug bzw. auf den Zug umgeschlagen. Zwischen den Stellplätzen unter den Kranen im BRG und den zentralen Einzelstellplätzen des Skandinavienkai werden die KV-RoPax-Einheiten entweder direkt oder über die Übergabeplätze des BRG vom Umschlagbetrieb des Skandinavienkai oder BRG umgefahren. Da die Übergabeplätze des BRG dieselben Eigenschaften wie die zentralen Einzelstellplätze des

Skandinavienkai aufweisen, werden sie im operativen Umschlaggeschäft auch gleichwertig behandelt. Sie werden wie die zentralen Einzelstellplätze als Übergabe- und Lagerplätze genutzt. In der Tabelle 6 sind die Übergabeplätze des BRG den Einzelstellplätzen des Skandinavienkai gleichgestellt. Die Summe beider Stellplatzkategorien bildet die Stellplatzkapazität des Skandinavienkai für den unbegleiteten RoPax-Verkehr ab.

Tabelle 6: Stellplatzkapazität im Skandinavienkai

Stellplatzbereich	Anzahl Stellplätze		Bemerkungen
	Basiswert	Verkehrsplan LHG	
Arbeitsstand	**2019/21**	**2022**	
Anleger 3	320	258	
Anleger 4	242	477	
Anleger 5	272	256	
Anleger 5a	105	220	
Anleger 6a	58	44	
Anleger 6/7	193	177	ohne Block 7600
Allgemeine Stellplätze (H, I, C)	115	63	ohne B1, B2 und 7600
Stellplätze außerhalb Zugriffbereich der Krane	115	105	Blöcke B1, B2 und 7600
Zentrale Einzelstellplätze im SK gesamt	**1.420**	**1.600**	
Anleger 3	-	-	
Anleger 4	40	40	
Anleger 5	20	20	2019 Anleger 5 nicht in Nutzung
Anleger 5a	30	30	
Anleger 6	40	40	
Anleger 6a	15	15	
Anleger 7, 7a, 8	140	152	Blockstau Anleger 8
Blockstauplätze gesamt	**285**	**297**	
Stellplätze BRG im Zugriffbereich der Krane	**230**	**230**	
Stellplätze im Terminal (SK + BRG) gesamt	**1.935**	**2.127**	

Zusätzliche Stellplatzkapazität bieten die Stellplätze für die Import-/Export-Fahrzeuge. Diese sind allerdings auf Grund ihrer Ausrichtung und Dimension nicht als Übergabeplätze geeignet, da sie nicht unabhängig voneinander bedient werden können. Im operativen Geschäft des Umschlagbetriebes des Skandinavienkai können sie zum Auffangen von Bedarfsspitzen genutzt werden.

Für die Sicherstellung einer schnellen Schiffsbedienung nutzt der Umschlagbetrieb des Skandinavienkais Blockstauplätze. Diese Stauplätze sind im Gegensatz zu den zentralen Einzelstellplätzen nicht für die unabhängige Bedienung jedes Stellplatzes ausgelegt. Auf diesen Stellplätzen staut (lagert) der Umschlagbetrieb vorsortierte unbegleitete RoPax-Einheiten in den Accessbereichen der Schiffsanleger vor, um sie während der Bedienung des Schiffes schnell zwischen dem Stellplatz am Schiff und dem Laderaum des Schiffes umfahren zu können.

Die Abbildung 32 zeigt die Lage der vorgestellten Stellplatzkategorien und verdeutlicht dabei die Bedeutung der zentralen Einzelstellplätze für den Skandinavienkai. Aktuell werden im Skandinavienkai 1.600 zentrale Einzelstellplätze vorgehalten. Diese Stellplatzkapazität resultiert aus der jüngsten Neustrukturierung der Umschlagflächen, die mit der vollständigen Inbetriebnahme der Umschlagflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre einherging.

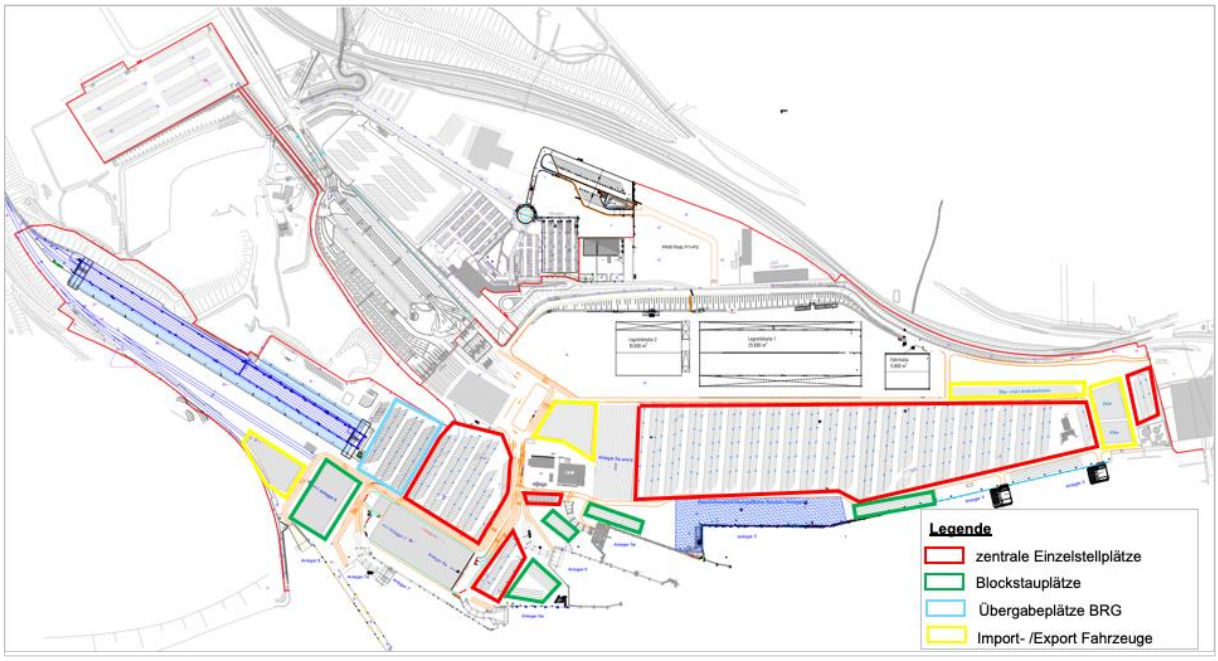


Abbildung 32: Lage und Ausdehnung der Stellplätze für den unbegleiteten RoPax-Verkehre am Skandinavienkai (2020)

Um von der Stellplatzkapazität zum Flächenbedarf zu gelangen sind in Tabelle 7 die Stellplätze für die begleiteten und unbegleiteten RoPax-Verkehre und deren Flächenbedarf zusammengestellt. Dabei resultiert der Flächenbedarf für die unbegleiteten RoPax-Verkehre aus folgendem Zusammenhang.

$$F_{unb.RoPax} = F_{RoPax} - F_{begl.RoPax} - F_{KA} - F_{IEF}$$

mit:

F $_{unb.RoPax}$ = Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre

F $_{RoPax}$ = Umschlagflächen für die RoPax-Verkehre

F $_{begl.RoPax}$ = Umschlagflächen für die begleiteten RoPax-Verkehre

F $_{KA}$ = Kai- und Accessflächen der Schiffsanleger (inklusive der Blockstauflächen für den operativen Umschlagbetrieb)

F $_{IEF}$ = Vorstau(Lager)flächen für Import-/Exportfahrzeuge.

Abbildung 33 zeigt die Anordnung der Flächen der RoPax-Verkehre am Skandinavienkai.

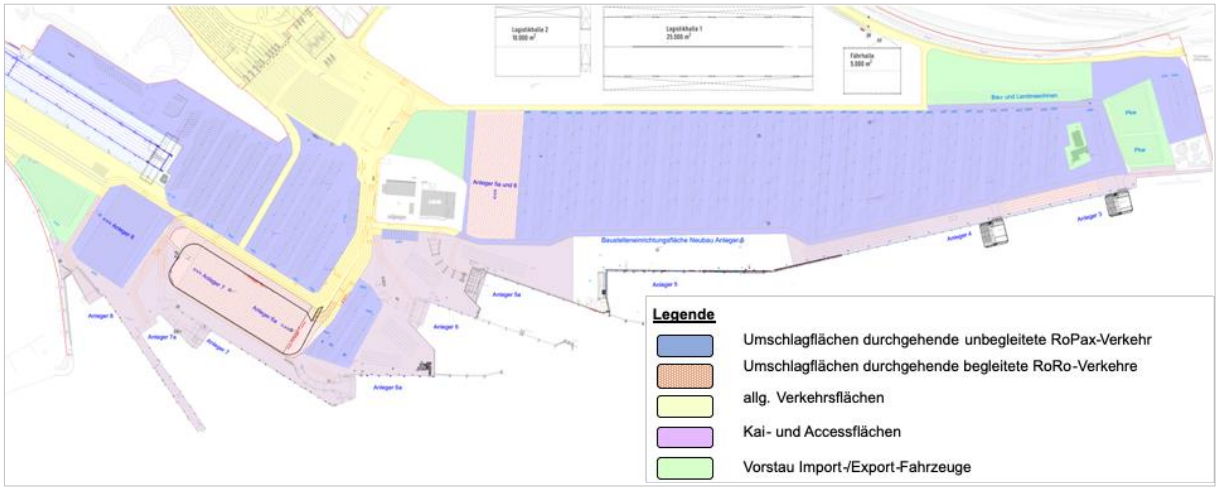


Abbildung 33: Flächenkategorien der RoPax-Verkehre (2022)

Tabelle 7: Umschlagflächen und Stellplatzkapazitäten für die RoPax-Verkehre

Stellplatzkategorie	[DIM]	2019/21	2022	Bemerkungen
Umschlagflächen für die begleitete RoPax-Verkehre	[ha]	3,1	3,7	
Anzahl Einzelstellplätze begleitete RoPax-Verkehre	[ ]	389	451	Einzelstellplatz 17,5 x 3,25 m
Umgeschlagene begleitete RoPax-Transport- und Reiseeinheiten	[ ]	740.000	-	Lkw, Pkw, Reisebusse, …
Brutto/Netto-Faktor begleitete RoPax-Verkehre	[ ]	1,40	1,44	
Kai- und Accsessflächen Schiffsanleger	[ha]	8,5	7,1	Ohne Kai- und Accessflächen LP 5
Lagerflächen Import-/Export-Fahrzeuge	[ha]	3,8	3,8	4 Bereiche
Umschlagflächen für die unbegleitete RoPax-Verkehre	[ha]	23,4	25,5	
Anzahl Einzelstellplätze unbegleitete RoPax-Verkehre	[ ]	1.420	1.600	Einzelstellplatz 14,5 x 3,5 m
Umgeschlagene unbegleitete RoPax-Transporteinheiten	[ ]	321.000	-	
Brutto/Netto-Faktor unbegleitete RoPax-Verkehre	[ ]	3,25	3,14	

Die Tabelle 7 zeigt deutlich, dass:

- für mehr als die doppelte Anzahl begleiteter RoPax-Transport- und Reiseeinheiten weniger als 1/3 der Stellplätze gegenüber den unbegleiteten RoPax-Einheiten benötigt wird,
- der Flächenbedarf für einen Einzelstellplatz im unbegleiteten Verkehr (50,75 m^2 x 3,2 = 162 m^2) doppelt so groß ist wie der für einen Einzelstellplatz im begleiteten RoPax-Verkehr (56,88 m^2 x 1,4 = 80 m^2),
- der spezifische Flächenbedarf für die unbegleiteten RoPax-Verkehre ca. 5mal so hoch ist wie für den begleiteten RoPax-Verkehr.

Die Entwicklung der Brutto/Nettofaktoren weisen auf Veränderungen innerhalb der Flächenstruktur für die RoPax-Verkehre hin. Der größer gewordene Brutto/Nettofaktor für den begleitenden Verkehr (nur für einen Verkehr wurden die Flächen angepasst) weist darauf hin, dass mehr Flächen für die Manipulation der begleiteten Fahrzeuge im Zu- und Ausfahrtbereich der Stellplätze geschaffen wurden um den Zu-und Abfluss der Transport- und Reiseeinheiten zu vereinfachen und damit zu beschleunigen. Der kleiner gewordene Brutto/Nettofaktor für den unbegleiteten RoPax-Verkehr kann die gegenteilige Wirkung haben und die Qualität und Sicherheit der Zu- und

Ablaufverkehre sowie die terminalinternen Umfuhren des Umschlagbetriebes der LHG negativ beeinflussen.

4.4 Lagerkapazität für den gebrochenen RoRo-Verkehr

Die Errichtung zweier moderner Logistikhallen, einer Fährhalle und der Umverlegung von RoRo-Verkehren führt zu einer Portfolio-Erweiterung des Skandinavienkais hin zum allgemeinen RoRo-Hafen. Die Angebotserweiterung des Skandinavienkai mit der die Verlagerung von den innenstadtnahen Terminals des Lübecker Hafens hin zum Skandinavienkai ermöglicht wird, entspricht den Marktanforderungen des Seeverkehrs. Sie ist mit einer deutlichen Flächenerweiterung (+16 ha) und der Anpassung der Abfertigungseinrichtungen (neues separates Paper-Gate) einhergegangen. Die Errichtung zusätzlicher Abfertigungseinrichtungen führte dazu, dass die Abfertigungsprozesse der durchgehenden RoPax-Verkehre nicht beeinflusst werden. Die Erweiterung der Terminalflächen des Skandinavienkais werden zum Teil auch für die Abfertigung des durchgehenden RoRo-Verkehrs genutzt, und wirken sich somit positiv auf das Kerngeschäft, die durchgehenden RoPax-Verkehre, aus.

In den zurückliegenden 3 Jahren sind rund 10 ha der 16 ha großen internen Erweiterungsfläche (2.BA) als Umschlag und Lagerflächen hergerichtet und in Betrieb genommen worden. Auf den hinzugewonnen Terminalflächen wurden:

- zwei moderne Logistikhallen mit einer Lagerfläche von 35.000 m^2 (Logistikhalle 1 = 25.000 m^2, Logistikhalle 2 = 10.000 m^2) für die Lagerung witterungsempfindlicher Güter,
- eine Fährhalle mit einer Lagerfläche von 5.000 m^2 für die Zwischenlagerung von witterungsempfindlichen Gütern auf Reedereieinheiten (Mafi, Kassetten),
- Überdachungen an den Lagerhallen für die Zwischenlagerung von witterungsempfindlichen Gütern auf Reedereieinheiten von 6.000 m^2 und die witterungsgeschützte Re-Verladung von 6.300 m^2 (Logistikhalle 1 = 4.500 m^2, Logistikhalle 2 = 1.800 m^2),
- terminalinterne Verkehrswege, Manipulations- und Freilagerflächen,
- Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie
- Sozial- und Serviceeinrichtungen errichtet (siehe Abbildung 22).

Der gesamte Terminalbereich für die gebrochenen RoRo-Verkehre ist für den Umschlag und die Lagerung von Forstprodukten (Zellulose, Papier) konzipiert worden. Die Lager- und Fährhallen sowie die Re-Verladestationen (Tore + Überdachungen an den Landseiten der Lagerhallen) sind aber für eine breite Palette witterungsempfindlicher Güter ausgelegt.

Abbildung 34 konkretisiert die Ladungsmengen, die den gebrochenen RoRo-Verkehren zuzuordnen sind. Allen drei Gütergruppen ist gemein, dass sie nicht ohne

zusätzliche Leistungen des Hafenbetriebes auf den Terminalflächen abgestellt bzw. abgeholt werden können und dass sie deutlich längere Verweilzeiten im Terminal aufweisen als die RoPax-Verkehre. Ansonsten weisen die drei Gütergruppen durchaus spezifische Umschlag- und Lagereigenschaften auf.

- Die Gütergruppen „Stückgüter auf Einheiten“ und „Güter in Containern / WB“ benötigen Reedereieinheiten und Umladeplätze um sie in die RoRo-Transporttechnologie zu integrieren.
- Die Gütergruppe „Im- und Exportfahrzeuge“ kann durch den Hafenbetrieb im Terminal bewegt werden, benötigt aber spezielle Umladetechnik um von/auf die Landtransportmittel (Zug, Lkw) umgeladen zu werden.
- Bei den Gütergruppen „Stückgüter auf Einheiten“ und „Im- und Exportfahrzeuge“ werden die Güter direkt umgeschlagen und gelagert, wohingegen die Gütergruppe „Güter in Containern / WB“ wie die durchgehenden RoPax-Verkehre in ihren Transporteinheiten verbleiben.
- Die Gütergruppen „Im- und Exportfahrzeuge“ und „Güter in Containern / WB“ werden in die RoPax-Dienste integriert, wohingegen der Großteil der „Stückgüter auf Einheiten“ mit RoRo-Diensten auf dem Seeweg transportiert wird.
- Der Großteil der „Stückgüter auf Einheiten“ sind heute witterungsempfindliche Forstprodukte die witterungsgeschützte Zwischenlagerplätze und Lagerplätze bedürfen.

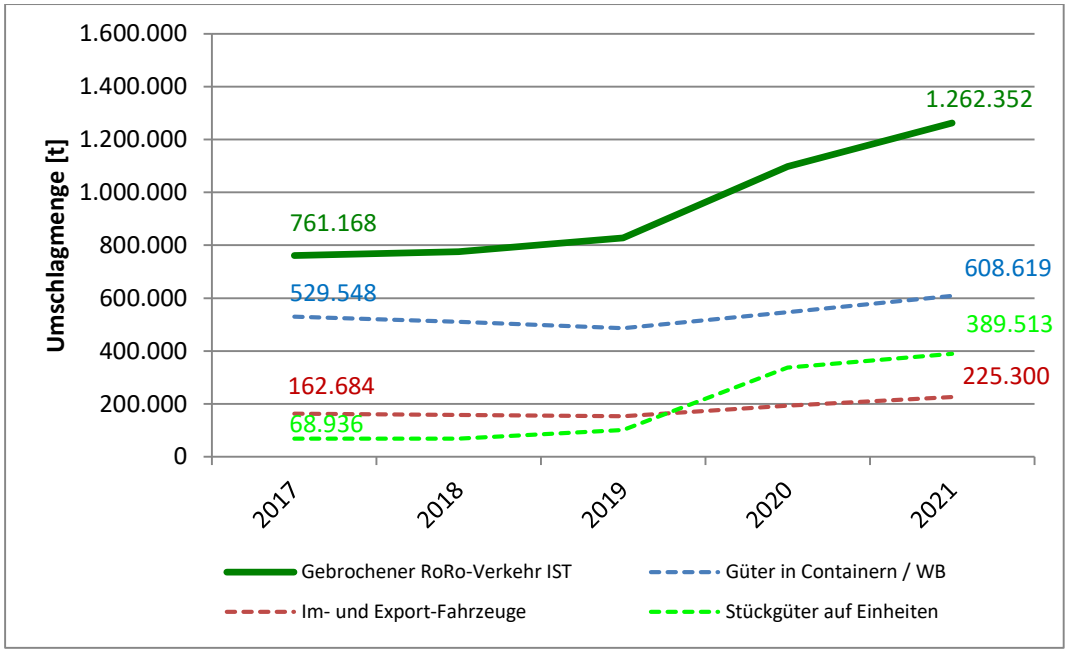


Abbildung 34: Konkretisierung der Ladungsmengen der gebrochenen RoRo-Verkehre

Abbildung 34 zeigt den Anstieg der Gütermenge „Stückgüter auf Einheiten“ seit der Inbetriebnahme der ersten Logistikhalle zum Ende des Jahres 2019. Im Jahr 2021 wurden rund 260.000 t Papier + 15.000 t sonstige Stückgüter aus Südfinnland als Rollen- und palettierte Ware umgeschlagen. Mit dem gegebenen Mix aus Rollen- und palettiertem Papier arbeitet die Logistikhalle 1 bereits gegenwärtig an/über ihrer Kapazitätsgrenze. Mit der Inbetriebnahme der Logistikhalle 2 werden rund 185.000 t Rollenpapier aus Nordfinnland vom Nordlandkai zum Skandinavienkai verlagert. Damit ist die Logistikhalle 2 komplett ausgelastet und stellt keine Entlastung für die Logistikhalle 1 dar.

Bei, für den Lagerstandort Lübeck üblichen Lagerverweilzeiten von 25 … 35 Tagen, ergibt sich für die beiden Logistikhallen eine Lagerkapazität von 350.000 …. 400.000 t/a. Dieser Bedarf ist gegenwärtig schon erreicht, wenn nicht überschritten. Angestrebt wird eine Hallenkapazität von 500.000 t/a, um eventuell

- steigenden Papier und Zellulosemengen,
- längeren Lagerverweilzeiten,
- einem weiteren Strukturwandel innerhalb der Papiertransporte flexibel entgegen treten zu können.

Neben den Lagerhallenkapazitäten, die gemessen an der bestehenden Ausrichtung der beiden Logistikhallen und dem Flächenzuschnitt der Terminalflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre um 5 … 8.000 m^2 erweitert werden können, wird die Qualität des Forstprodukteterminals am Skandinavienkai auch stark vom Wetterschutz beeinflusst. Unterstellmöglichkeiten für die zu löschenden Papiereinheiten sind erforderlich. Bevor hierfür eine weitere Fährhalle errichtet wird empfiehlt sich der Anbau einer „Fast-Dispatch-Halle“ an die erweiterte Logistikhalle 2. Eine „Fast-Dispatch-Halle“ kann als Hybrid zwischen Vordach und Fährhalle mit dem Ziel eines größtmöglichen Wetterschutzes der Papier- und Forstprodukteeinheiten angesehen werden, wobei der Gestaltung möglichst viele Freiräume gelassen werden.

Die Terminalfläche des Forstprodukteterminals und des LDG-Bereiches sowie das Paper-Gate für die Forstprodukte als Teil der Umschlagflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre würde dann eine Flächenproduktivität von 4,9 t/m^2,a erreichen. Da die Terminalflächen des Forstprodukteterminals auch noch die Leereinheiten aufnehmen muss, was im Fall der SECU, die auch als Leereinheit nicht gestapelt werden kann, flächenintensiv ist, liegt die Flächenproduktivität im oberen Normbereich vergleichbarer Terminals.

Diese grobe Kapazitätsrechnung zeigt, dass die Fläche des neuen Forstprodukte-Terminals am Skandinavienkai bereits heute limitiert erscheint. Daher weist der Masterplan SK 2030

- die Erweiterung der bestehenden Lagerhallenkapazität,

- die Erweiterung der Unterstellmöglichkeiten,
- die Integration des LDG-Bereiches sowie
- Flächen und Wetterschutz im Bereich des neuen Nordbahnhofs aus.

Die Abbildung 35 zeigt ein mögliches Entwicklungsszenario für die Freiflächen und gedeckten Lagerflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre, bei dem der Fokus auf dem Umschlag und der Lagerung von witterungsempfindlichen Stückgütern (Forstprodukte) liegt.

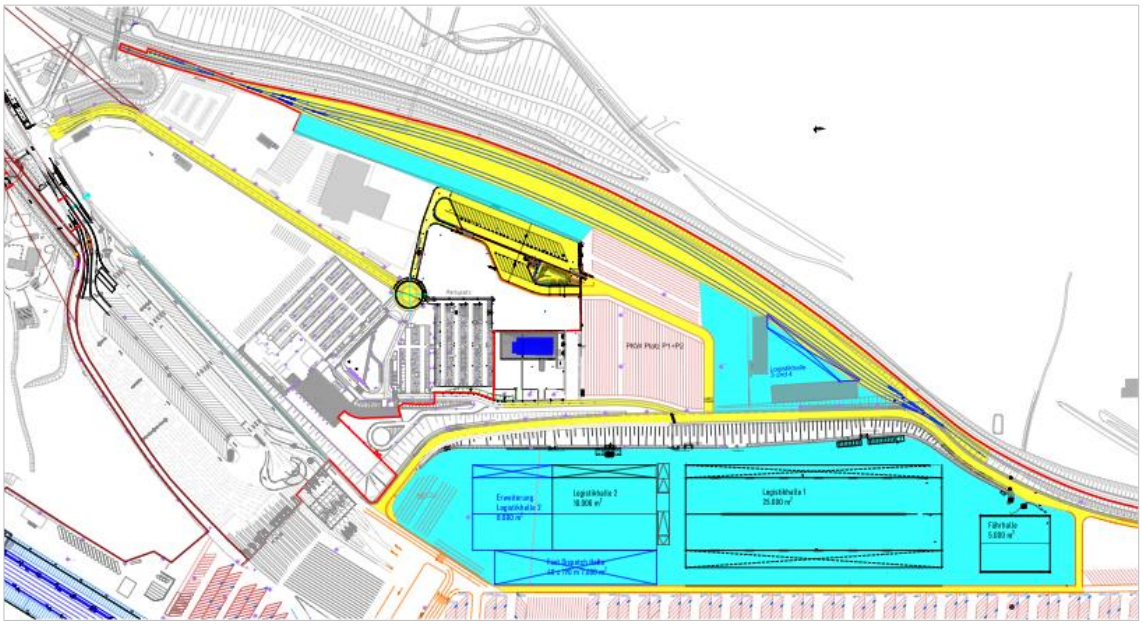


Abbildung 35: Mögliches Entwicklungsszenario für die Anpassung der gedeckten Lagerflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre

5 Bestimmung des kurz- und mittelfristigen Flächenbedarfs

In Pkt. 4 wurden die verschiedenen Terminalbereiche dargestellt, ihre Lage zu den Verkehrsanschlüssen auf den See- und Landseiten des Terminals sowie ihre Anordnung auf unterschiedlichen Geländehöhen beschrieben. Gleichfalls wurden bestehende Planungsansätze, deren Notwendigkeit und Auswirkungen auf die Durchlassfähigkeit bzw. die Stellplatz- und Lagerkapazitäten des Skandinavienkais diskutiert. Die Ergebnisse sind in Tabelle 15 zusammengefasst. Offen ist die Entwicklung der durchgehenden unbegleiteten RoPax-Verkehre, dem flächenintensivsten Segment im Umschlagportfolio des Skandinavienkais. Anders als die Terminalflächen für die durchgehenden begleiteten RoPax-Verkehre, die auf der Grundlage des größten Schiffes einer Relation dimensioniert werden, sind die Einflussfaktoren auf die durchgehenden unbegleiteten RoPax-Verkehre und deren Wirkung auf den Flächenbedarf im Terminal deutlich vielschichtiger. Für den Skandinavienkai wurde daher ein analytisches Stellplatzkapazitätsmodell entwickelt, mit dessen Hilfe der Stellplatzbedarf bestimmt werden kann.

5.1 Bisherige Ergebnisse der Stellplatzkapazitätsanalysen

Das Stellplatzkapazitätsmodell ist ein analytisches Rechenmodell, welches mit Hilfe aus realen Durchlaufprozessen der unbegleiteten RoPax-Verkehre abgeleiteten Summenhäufigkeitsverteilungen die Belegung der zentralen Einzelstellplätze abbildet. Mit der Modellierung werden die stochastischen Zu- und Ablaufprozesse der Speditionen sowie die Steuerung der Reeder auf bestimmte Abfahrten einer Relation erfasst. Dazu wurden in den Jahren 2018 und 2021 die, im Informations- und Verwaltungssystem (IHS) der LHG erfassten, land- und seeseitigen Aus- und Eingänge am Skandinavienkai jeweils für das 1. Halbjahr erfasst und ausgewertet.

In beiden Zeiträumen wurden jeweils rund 200.000 Durchläufe erfasst, von denen ca. 170.000 ausgewertet wurden. In beiden Auswertungszeiträumen wurden die Terminaldurchläufe vom Trailer, der unbegleiteten RoPax-Einheit, die die zentralen Einzelstellplätze nutzt, mit Anteilen von 90 % an allen Durchläufen dominiert (Tabelle 8).

Tabelle 8: Struktur der Ladeeinheiten nach Typ 2021 und 2018

	Typ	Anzahl von Einheitentyp [%]	
		2021	2018
unbegleitete RoPax-Verkehre	Trailer (T)	89,7	91,6
	Automobil (A)	5,4	2,9
	Container (C)	0,2	0,26
Reedereieinheiten gebrochene RoRo-Verkehre *	Mafi (M)	4,4	5,2
	Kassette (K)	0,3	0,04
	Gesamt	**100,0**	**100,0**

* Reedereieinheiten werden auch zum rollbar machen der Container für die unbegleiteten RoPax-Verkehre genutzt

Von den erfassten Trailern sind 2018 16 % und 2021 25 % auf der Schiene, über das BRG zu- und abgefahren worden. Auf der Seeseite wurden sie über die zentralen Einzelstellplätze in die RoPax-Verkehre eingegliedert. Die auf Grund der see- und landseitigen Fahrplanabhängigkeit und die zum Teil deutlich längeren Aufenthaltszeiten der KV-Trailer führen a priori zu einer stärkeren Auslastung der zentralen Einzelstellplätze. Zusätzlich haben sich die 2018 schon langen Verweilzeiten der Trailer, die auf der Straße zu- und ablaufen (Straßen-Trailer) noch einmal deutlich erhöht. Im Vergleich zum Erfassungszeitraum 2018 sind die Durchlaufzeiten deutlich gestiegen, im Export um 9,6 % von 13,5 h auf 15,0 h und im Import um 6,3 % von 27,75 h auf 29,5 h. In Tabelle 9 ist die Entwicklung der mittleren Verweilzeiten für die wesentliche Gruppe der unbegleiteten RoPax-Einheiten, die Trailer, zusammengefasst. Bis auf die Verkürzung der Verweilzeit der KV-Trailer im Import haben sich die bereits langen Verweilzeiten (siehe Tabelle 4) in den zurückliegenden Jahren noch einmal erhöht.

Tabelle 9: Entwicklung der Verweilzeiten der unbegleiteten RoPax-Einheiten (Trailer)

Unbegleitete RoPax-Einheit	Durchlauf-richtung	Mittl. Verweilzeiten im Terminal [h]	
		2018	2021
KV-Trailer	Import	45:01	30:43
	Export	12:07	14:33
Straßen-Trailer	Import	27:44	29:30
	Export	13:28	14:49

Das Resultat zeigt die Abbildung 36 mit den modellierten Wochengängen für die Belegung der zentralen Einzelstellplätze im Skandinavienkai und deren Kapazität. Die

deutlich höhere Kapazitätsaus- und Überlastung im Jahr 2021 resultiert zum einen aus den längeren Verweilzeiten der Trailer im Terminal und zum anderen aus der Verlagerung im Modal Split hin zum Schienenverkehr. Sie begründet auch die dringend notwendigen strukturellen Anpassungen der Terminalflächen für den unbegleiteten RoPax-Verkehr, die mit der Inbetriebnahme der internen Erweiterungsflächen des 2.BA ermöglicht wurden. Die Kapazität für die unbegleiteten RoPax-Verkehre wurde auf 1.600 Einzelstellplätze erhöht. Abbildung 36 zeigt deutlich, dass die größere Stellplatzkapazität bereits zum Zeitpunkt der Umstrukturierung mit der Spitzenauslastung überschritten wurde.

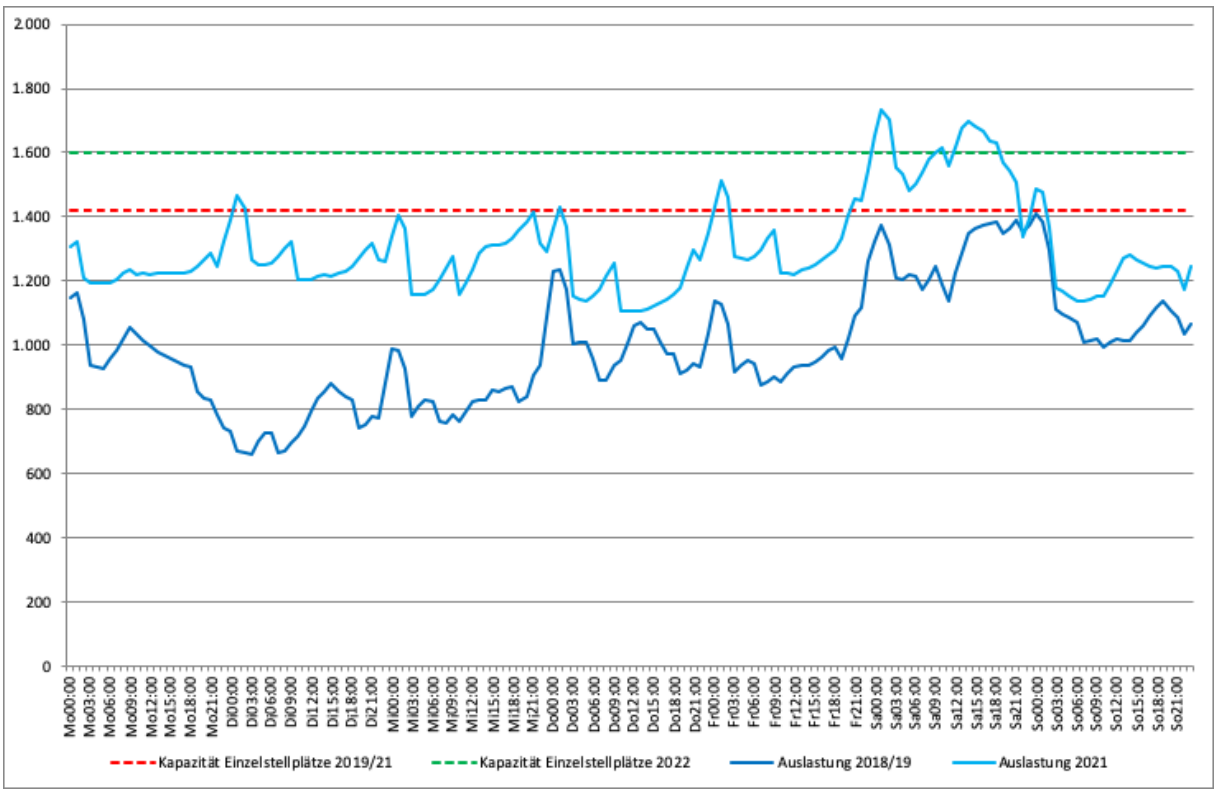


Abbildung 36: Modellierter Wochengang der Trailer im Skandinavienkai 2018 und 2021

Ausgehend von einer Kapazitätsauslastung von 70 % im Wochenmittel und einer Spitzenauslastung von 99 % zum Erfassungszeitraum 2018 (Tabelle 1) wurde dem Skandinavienkai gemeinsam mit Umschlagbetrieb ein sicherer Betrieb attestiert. Obwohl die Spitzenauslastung zu diesem Zeitpunkt bereits 99 % betrug, waren die vorhandenen Stellplatzkapazitäten unter Mitnutzung der operativen Blockstauplätze ausreichend. Das operative Umschlaggeschäft blieb von der Mitnutzung der operativen Blockstauplätze nahezu unbeeinträchtigt.

Tabelle 10: Auslastung der zentralen Einzelstellplätze 2018 und 2021

Modelllauf	Eingabe	Stellplatzbedarf		Stellplatzangebot	Auslastung [%]	
		Spitzen-werte	Mittel-werte	Zentrale Einzelstellplätze	Spitzen-werte	Mittel-werte
2018	geeichte Werte	1.400	1.000	1.420	99	70
2021	geeichte Werte	1.735	1.250	1.420	122	88
				1.600	109	78

Im Jahr 2021 stellt sich die Situation schon deutlich anders dar. Die wenig aussagekräftige mittlere Auslastung stieg auf 88 % und die Spitzenauslastung, die im Terminal abgedeckt werden musste, stieg auf 122 %. Beachtenswert ist, dass dieser Anstieg des Auslastungsgrades zu diesem Zeitpunkt nahezu allein auf die längeren Verweilzeiten der Trailer im Terminal und kleinere Anpassungen bei den Fahrplänen der Schiffe zurückzuführen ist. Der Anstieg der Umschlagmengen über das Niveau von 2018/19 erfolgte erst ab dem 2. Halbjahr 2021 und hält aktuell an. Da das Terminal zu diesem Zeitpunkt den steigenden Stellplatzbedarf abdecken, die Umschlagzeiten und damit die fahrplangerechten Abfahrten gewährleisten konnte, ist nur unter Mitnutzung der operativen Blockstauplätze und erhöhten Arbeitsaufwand möglich gewesen. Der Skandinavienkai arbeitet in diesem Umschlagsegment über seiner Kapazitätsgrenze.

Mit der Umstrukturierung der Umschlagflächen für den unbegleiteten RoPax-Verkehr wurde die Kapazität dieser Flächen von 1.420 auf 1.600 zentrale Einzelstellplätze erhöht. Die Spitzenauslastung liegt bei 109 % und die mittlere Auslastung bei 78 %. Der Skandinavienkai arbeitet auch mit diesem Stellplatzangebot rund 10 % über seiner optimalen Auslastungsgrenze. Dies führt auf Dauer zu höheren Betriebskosten und wahrscheinlich auch zu Qualitätsminderungen beim Umschlag (Zeit, Schäden an den Trailern) und bei der Übergabe zwischen Bringe- und Abholverkehren (Schäden an den Trailern) und der hafeninternen Umfuhr.

Unter den Bedingungen im ersten Halbjahr 2021, der Verweilzeiten und der Anzahl der Trailer, dem Zu- und Ablaufverhalten, den Schiffsfahrplänen und den eingesetzten Schiffen würde eine Stellplatzkapazität von 1.750 … 1.800 zentralen Einzelstellplätzen ein Optimum darstellen. Von diesem Optimum und der Umschlagmenge im ersten Halbjahr ausgehend erfolgt die Schätzung des zukünftigen Stellplatz- und Flächenbedarfs für die unbegleiteten RoPax-Verkehre.

5.2 Im Planungszeitraum absehbare Verkehrsmarktentwicklungen, die für den Skandinavienkai relevant sind und Infrastrukturanpassungen am Skandinavienkai

Für die Flächenvorsorge relevante Verkehrsmarktentwicklungen sind technische und logistische Entwicklungen der im Skandinavienkai zusammentreffenden Transportbehälter im Straßen-, Schienen- und Seeverkehr. Der HEP HL 2030 enthält hierzu allgemeine Aussagen. Er unterstellt die in Ausgehend von einer Kapazitätsauslastung von 70 % im Wochenmittel und einer Spitzenauslastung von 99 % zum Erfassungszeitraum 2018 (Tabelle 1) wurde dem Skandinavienkai gemeinsam mit Umschlagbetrieb ein sicherer Betrieb attestiert. Obwohl die Spitzenauslastung zu diesem Zeitpunkt bereits 99 % betrug, waren die vorhandenen Stellplatzkapazitäten unter Mitnutzung der operativen Blockstauplätze ausreichend. Das operative Umschlaggeschäft blieb von der Mitnutzung der operativen Blockstauplätze nahezu unbeeinträchtigt.

Tabelle 10 zusammengefassten Hauptabmessungen der see- und landseitigen Transportbehälter.

Tabelle 11: Hauptabmessungen der see- und landseitigen Transportbehälter

Transportbehälter	Länge	Breite	Tiefgang	Transportkapazität
Schiffsparameter	≤ 250 m	≤ 38,5 m	RoPax ≤ 7,5 m RoRo ≤ 8,0 m	RoPax ≤ 4.600 lm RoRo ≤ 7.300 lm
Zugparameter	≤ 740 m	≤ 3,48 m	-	21 Trailer (ca. 300 lm)
Lkw-Parameter	≤ 25,25	≤ 2,55 m	-	40 t (26 lm)

Zu den Hauptabmessungen gibt der HEP HL 2030 Restriktionen für die Gestaltung der Accessbereiche der Schiffsanleger und der KV-Anlage vor. Für die Anordnung der Schiffsanleger am Skandinavienkai empfiehlt er:

- möglichst standardisierte, austauschbare Schiffsanleger, die die Sicherheit und Leichtigkeit der nautischen Manöver unterstützen,
- die axiale Anordnung der RoRo-Rampen,
- die Auslegung der RoPax-Anleger mit Doppelstockrampen und der RoRo-Anleger mit Hauptdeckrampen,
- den Abstand zwischen zwei liegenden Schiffen an der geraden Kai je nach nautischen Bedingungen ≥ 30 m,
- die Breite des Kaieinschnitts für einen Heckanleger für ein max. 38,50 m breites Schiff = 60 m,

Für die Auslegung der Gleis- und KV-Anlagen am Skandinavienkai empfiehlt er:

- die Auslegung der Ladegleise für 740 m lange Ganzzüge
- die Ausstattung der KV-Anlagen mit Kranen für den flächensparenden Vertikalumschlag,
- KV-Anlagen mit 90°-Trailerstellplätzen im Zugriffbereich der Krane auszustatten,
- die Fortführung des bestehenden KV-Umschlagkonzepts des BRG mit einer geradlinigen 6-Gleisanlage.

Für die Auslegung der Straßenverkehrsanlagen am Skandinavienkai empfiehlt er:

- die politische Diskussion um die Zulassung des Euro-Kombi (Giga-Liner) zu verfolgen und Anpassungsoptionen (Flächenerweiterungen) an den Straßen-Gates offen zu halten.

Diese Empfehlungen werden im Masterplan SK 2030 berücksichtigt und konkretisiert. Die Basis für die Konkretisierung der Anordnungsgrundsätze stellen vor allem die mittel- und langfristigen Planungen der den Skandinavienkai anlaufenden Reedereien und der DB Netz AG, die die Ganzzuglänge im deutschen Eisenbahnnetz determiniert, dar. Tabelle 12 fasst diese sich abzeichnenden Entwicklungen zusammen und ordnet deren Folgen für den Skandinavienkai zeitlich ein.

Zusätzlich unterliegen die Fazilitäten des Skandinavienkai einem stetigen, entwicklungsbedingten Wandel, sodass einzelne Bereiche des Skandinavienkais in ihrer Funktionalität umgewandelt werden. Die im Planungszeitraum des Masterplans 2030 absehbaren Umstrukturierungsmaßnahmen und ihre Folgen auf die Flächenentwicklung werden ebenfalls in die zeitliche Entwicklungsschiene der Tabelle 12 aufgenommen.

Tabelle 12: Flächenrelavante Verkehrsmarkt- und Infrastrukturentwicklungen am Skandinavienkai

Entwicklungsgebiet	Entwicklung	Flächenrelevanz SK	Eintrittszeitraum
Verkehrsmarktentwicklungen	Inbetriebnahme größerer RoRo-Schiffseinheiten auf zwei Seeverbindung mit Finnland	• größere Aufkommensspitzen im Wochengang • ggf. Anpassen von bestehenden RoRo-Anlegern	2022
	Inbetriebnahme größerer RoPax-Schiffseinheiten auf einer Seeverbindung mit Schweden	• größere Aufkommensspitzen im Wochengang • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai • ggf. Anpassen eines RoPax-Anlegers	2022/23
	Übernahme größerer RoPax-Schiffseinheiten auf einer Seeverbindung mit dem Baltikum	• größere Aufkommensspitzen im Wochengang • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai • Wechsel an einen anderen RoPax-Anleger	2022
	Übernahme größerer RoPax-Schiffseinheiten auf einer Seeverbindung mit Schweden	• größere Aufkommensspitzen im Wochengang	2024
	Inbetriebnahme größerer RoPax-Schiffseinheiten auf einer Seeverbindung mit Finnland	• größere Aufkommensspitzen im Wochengang • ggf. Anpassen eines RoPax-Anlegers	2026
	Anpassen des KV-Terminals (BRG) an die technischen Parameter des Eisenbahnnetzes	• Verlängerung der bestehenden KV-Anlage in Richtung Schiffsanleger • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai • ggf. externe Erweiterung der vorhanden Terminalflächen auf dem bestehenden Höhenniveau	2023

Entwicklungsgebiet	Entwicklung	Flächenrelevanz SK	Eintrittszeitraum
Zeitlich grob geplante Infrastrukturprojekte *(Planungen LPA und Mittelfristplanung LHG)*	Erneuerung Anleger 5 (RoRo 250 x 38,5 m)	• Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai	2022/23
	Erneuerung Anleger 3 (RoRo 220 x 30,0 m)	• externe Erweiterung der Kaianlagen • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai • ggf. externe Erweiterung der vorhanden Terminalflächen auf dem bestehenden Höhenniveau	2024/26
	Anpassen Anleger 6 (RoPax 230 x 34,0 m)	• geringe Erweiterung der Kaianlagen in Richtung Wasserstraße	2023/24
	Anpassen Anleger 6a (RoPax 242 x 35,0 m)	• Erweiterung der Kaianlagen in die Terminalfläche hinein • Verlust an Terminalflächen • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai	2028/30
	Entwicklung Borndiek1 zu Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre	• externe Erweiterung der Terminalflächen auf dem bestehenden Höhenniveau (ca. 0,4 ha)	2023
	Umverlegung Operation Center	• Gewinn an Umschlagflächen für die RoPax-Verkehre • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai	2024/25
	Umverlegung Terminal-Werkstatt	• Gewinn an Umschlagflächen für die RoPax-Verkehre • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai	2024/25
	Umverlegung Import-/Export Fahrzeuge Abfertigung	• Gewinn an Umschlagflächen für die RoPax-Verkehre • Anpassen der Flächenstruktur im Skandinavienkai	2022/23
	Errichtung Road-Gate	• externe Erweiterung des Süd-Gates	2022
	Errichtung Pre-Gate	• externe Erweiterung des Süd-Gates • Errichtung einer externen Buchungs- und Wartebereichs	2023/25

5.3 Entwicklung des Stellplatzbedarfs für die unbegleiteten RoPax-Verkehre

Der Stellplatzbedarf für die unbegleiteten RoPax-Verkehre am Skandinavienkai wird im Wesentlichen von der konjunkturellen Entwicklung der Ostseeanrainerstaaten beeinflusst, deren Außenhandel mit Zentraleuropa über den Lübecker Hafen abwickelt wird. Der Handel mit vorrangig Konsumgütern aber auch von höherwertigen Halb- und Fertigwaren, die vorzugsweise verpackt transportiert werden, wird im Ostseeraum größtenteils im RoRo-Verfahren abgewickelt. Die etablierten Transportketten beeinflussen die technischen logistischen Entwicklungen des Seeverkehrs, wie die Anzahl der Relationen pro Fahrtgebiet, die Größe der eingesetzte Schiffe, und die Fahrpläne der relationsbezogenen Schiffsflotte auf der Ostsee.

Weiterhin bedingen die Transportparameter des Seeverkehrs die Bringe- und Abholverkehre der Schienen- und Straßentransporteure an Land. Sie koordinieren die mit dem Seeverkehr verbundenen Transportaufgaben mit ihrem speditionseigenem Transportmanagement. Dabei sind die transportträgerspezifischen Restriktionen beim Straßentransport auf Grund der kleinen Transporteinheiten und der individuellen Nutzungsmöglichkeiten der Straßen relativ gering. Beim Schienentransport fließen transporttechnologische Zwänge, wie die Verfügbarkeit freier Schienenkapazitäten (Slots) in die Organisation der Bringe- und Abholverkehre mit ein. Der Skandinavienkai dient als Puffer zwischen den unterschiedlichen Transportströmen, die in einem Verkehrsknoten aufeinander treffen.

Die daraus resultierenden Parameter wie:

- Entwicklung der Transportmenge,
- Ankunft- und Abfahrtzeiten der Schiffe (Fahrpläne),
- Modal Split des Hinterlandverkehrs,
- Bringe- und Abholzeiten der Straßenspediteure,
- Bringe- und Abholzeiten der Schienenspediteure und
- Transportkapazität der Schiffe

sind im Stellplatzkapazitätsmodell implementiert und können so gesteuert werden, dass z.B. der Einsatz eines größeren Schiffes konkret in den Fahrplan eingebaut werden kann und dessen Einfluss auf die Auslastung der Stellplätze im Skandinavienkai abgelesen werden kann.

Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs für die unbegleiteten RoPax-Verkehre wird das Stellplatzkapazitätsmodell mit den in Tabelle 13 aufgeführten Parametern angepasst. Sie entsprechen der Seeverkehrsprognose des HEP HL 2030 und den in Tabelle 12 aufgeführten Verkehrsmarktentwicklungen mit Relevanz für den Skandinavienkai.

Tabelle 13: Anpassen der Steuergrößen des Stellplatzkapazitätsmodells

Modellparameter	Veränderungen	Bemerkungen
Wachstumsfaktor	• 3 %/a Mengenwachstum	• entsprechend Prognose HEP
Anzahl RoPax-Einheiten pro Schiffsankunft/-abfahrt	• 2 größere RoPax-Schiffseinheiten auf einer Relation ins Baltikum • +40% Transportkapazität auf den bestehenden Spitzenbedienungen	• Indienststellung vor 2022 • bis 2025 nicht voll ausgelastet
	• 2 größere RoPax-Schiffseinheiten auf einer Schwedenrelation • +27% Transportkapazität auf den bestehenden Spitzenbedienungen	• Indienststellung vor 2023 • bis 2025 nicht voll ausgelastet
	• 2 größere RoPax-Schiffseinheiten auf einer Schwedenrelation • +35% Transportkapazität auf den bestehenden Spitzenbedienungen	• Indienststellung vor 2025 • bis 2027 nicht voll ausgelastet
	• 1…2 größere RoPax-Schiffseinheiten auf einer Finnlandrelation • +26% Transportkapazität auf den bestehenden Spitzenbedienungen	• Indienststellung vor 2026 • bis 2028 nicht voll ausgelastet
	• 1…2 größere RoRo-Schiffseinheiten auf einer Finnlandrelation • +74% Transportkapazität auf den bestehenden Spitzenbedienungen	• Indienststellung vor 2023 • bis 2027 nicht voll ausgelastet
Anzahl RoRo-Einheiten auf den Einzelstellplätzen	• Abfertigung des Nordfinnland-Dienstes am Skandinavienkai • Lagerung von 30 … 50 SECU-Boxen auf Einzelstellplätzen • 2 Abfertigungen pro Woche	• Standzeiten SECU vom Lagerprozessen abhängig • ab 2022 größere Schiffseinheiten
KV-Faktor	• Anteil KV-Trailer nimmt zu • Anteil Direktverladung ohne Nutzung der zentralen Einzelstellplätze nimmt zu	• Verlängerung BRG bis 2024 • bis 2027 nicht voll ausgelastet
Stellplatzfaktor	• keine	•
Fahrpläne	• keine	• RoRo-und RoPax-Seeverkehre bleiben fest in den bestehenden Transportketten eingebunden
Verweilzeiten im Terminal	• keine	•
Anzahl der Seeverkehrsrelationen	• Berücksichtigung der RoRo-Relation Nordfinnland	• es zeichnet sich keine weitere Verkehrsrelation in ein Fahrtgebiet ab, welches gegenwärtig noch nicht mit dem Skandinavienkai verbunden ist

Das Stellplatzkapazitätsmodell berücksichtigt bis zum Jahr 2026 die technischen Verkehrsmarktentwicklungen durch die Implementierung größerer Transporteinheiten. Diese größeren Schiffseinheiten werden gezielt auf die heutigen Spitzenbedienungen der Relationen gesetzt. Dadurch erhöhen sich die Bedarfsspitzen weiter. Die Mengenentwicklung wird gleichmäßig auf die bestehenden Finnland- und Schweden-Relationen gelegt. Für die Osteuropa-Relationen wird auf Grund der Russland-Embargos eine geringere Mengenentwicklung unterstellt.

Mit der Implementierung des RoRo-Dienstes mit Nordfinnland, der zum Beginn des Jahres 2022 vom Nordlandkai zum Skandinavienkai verlagert wurde, der größtenteils Forstprodukte in SECU-Boxen anliefert und leere bzw. mit Stückgütern beladene SECU-Boxen abholt, wird zusätzlicher Stellplatzbedarf im Skandinavienkai generiert. Das Stellplatzkapazitätsmodell berücksichtigt den Durchlauf der SECU-Boxen als Einzelstellplatzbedarf von der Anlieferung im Terminal bis zur Einlagerung bzw. Direktverladung der Forstprodukte. Weitere Seeverkehrsrelationen werden nicht implementiert. Seeverkehrsrelationen die neue Fahrtgebiete (z.B. Norwegen) an den Skandinavienkai anbinden werden nicht gesehen. Seeverkehrsrelationen die bestehende Fahrtgebiete anbinden führen zu Verkehrsverlagerungen innerhalb des Fahrtgebietes. Das unterstellte Verkehrswachstum ist mit knapp 3,0 %/a relativ hoch und unterstellt auch ohne neue Seeverkehrsrelationen einen hohen Stellplatzbedarf.

Mit der Erweiterung des BRG wird der Bringe- und Abholverkehr auf der Schiene gestärkt. Der Modal Split wird sich voraussichtlich weiter in Richtung Schiene verschieben. Gleichzeitig ermöglicht eine weitere Optimierung der Ankunft und Abfahrtzeiten der Schiffe und Züge (Synchronionisierung) in einem bestimmten Maß die Erhöhung des Anteils an RoPax-Einheiten, die direkt zwischen Zug und Schiff, ohne Nutzung der zentralen Einzelstellplätze umgeschlagen werden.

Mit den Fahrplänen des Seeverkehrs und den Verweilzeiten der RoPax-Einheiten im Terminal bleiben zwei wesentliche Stellgrößen unverändert. Die Bearbeiter unterstellen dabei, dass

- die Seetransporte fest in die etablierten Transportketten eingebunden sind und sich daher die Ankunft- und Abfahrtzeiten kaum ändern werden und
- die Verweilzeiten im Terminal aktuell relativ lang sind und durch monetäre und organisatorische Steuerelemente eher gemindert als erhöht werden.

Die Abbildung 37 und Abbildung 38 zeigen den Stellplatzbedarf zu zwei Zeitpunkten. Dem Jahr 2026 (Abbildung 37) mit den bis dahin abgeschlossenen technischen Verkehrsmarktentwicklungen, deren Transportkapazitäten noch nicht voll ausgelastet werden und dem Jahr 2030 (Abbildung 38) mit dem unterstellten kontinuierlichen Verkehrswachstum und der zunehmenden Auslastung der Transportkapazitäten. Beide Wochengangverläufe zeigen äquivalenten Verlauf zum Basisverlauf 2021.

Ursächlich hierfür sind die unveränderten Schiffsfahrpläne und Verweilzeiten der unbegleiteten RoPax-Einheiten im Terminal.

Der gegenüber dem Zeitraum 2026 … 2030 überproportionale Anstieg des Stellplatzbedarfs im Zeitraum 2021 … 2026 (+600 Einzelstellplätze) ist in erster Linie dem Defizit bei den Einzelstellplätzen in den Jahren 2021/22 geschuldet. Daneben wirken in diesem Zeitraum die neuen Schiffsgrößen, die allein mit der höheren Transportkapazität zusätzliche Verkehre induzieren.

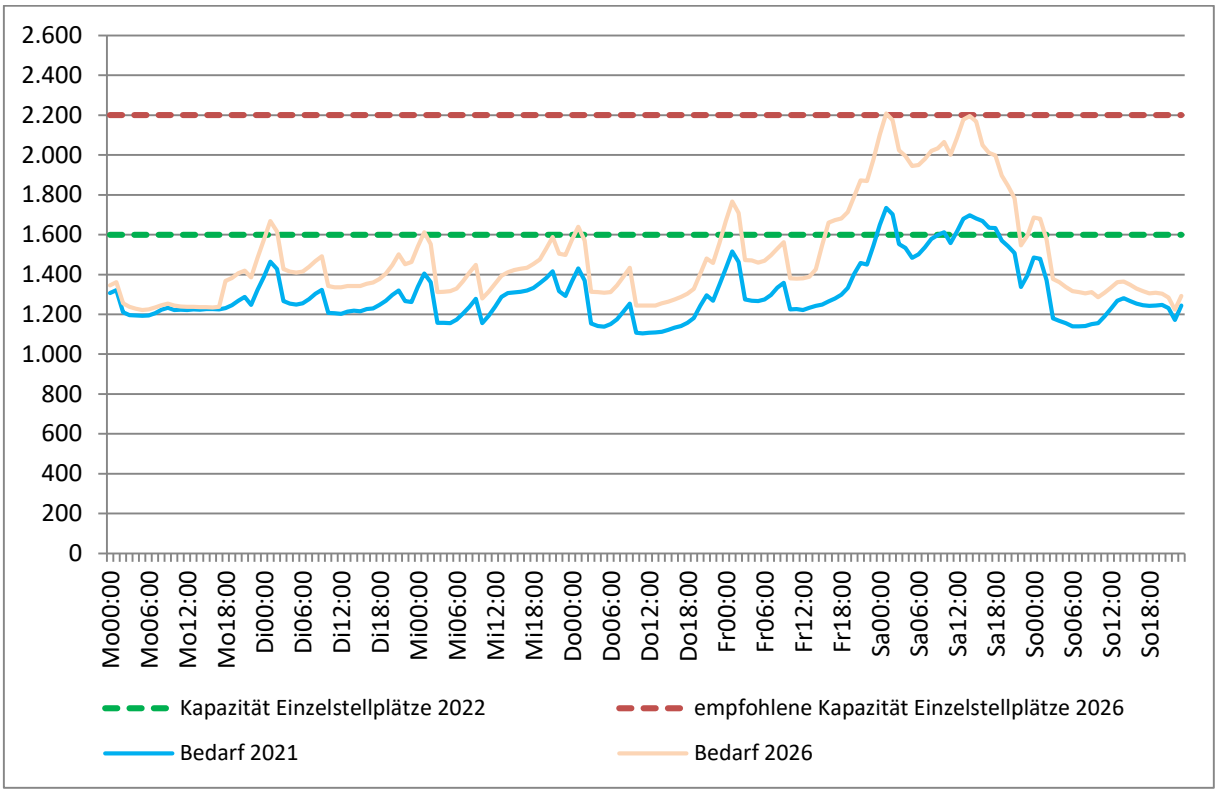


Abbildung 37: Bedarf an zentralen Einzelstellplätzen am Skandinavienkai bis zum Jahr 2026

Im Zeitraum 2026 … 2030 (+200 Einzelstellplätze gegenüber 2026) wirkt allein das Mengenwachstum, welches über den gesamten Betrachtungszeitraum mit 3 %/a für die skandinavischen Fahrtgebiete und 1,5%/a für die osteuropäischen Fahrtgebiete unterstellt wird. Diese Mengenentwicklung entspricht der Seeverkehrsprognose des HEP HL 2030 und der Entwicklung im Zeitraum seit der Erstellung des HEP HL 2030 und der Bearbeitung des Masterplans SK 2030.

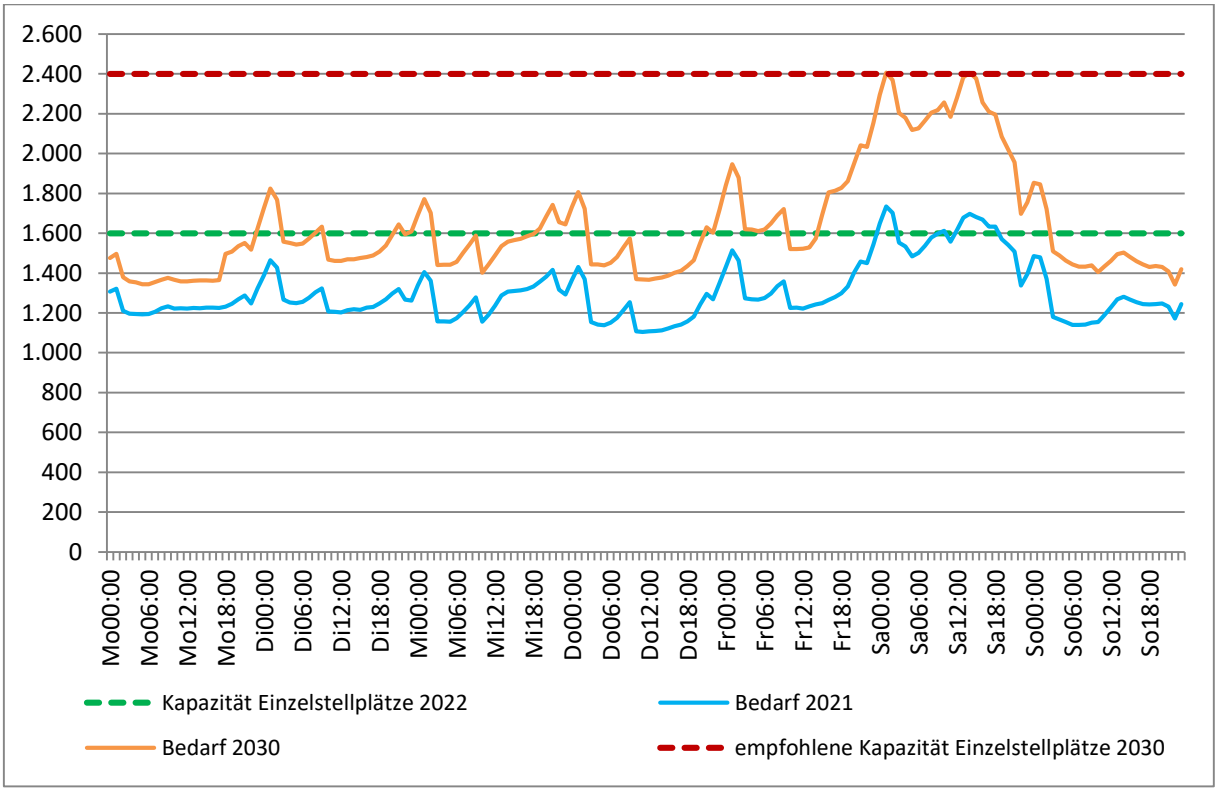


Abbildung 38: Bedarf an zentralen Einzelstellplätzen am Skandinavienkai bis zum Jahr 2030

Die Empfehlungen für die Anpassung der Stellplatzkapazität für unbegleitete RoPax-Einheiten basieren auf den Ergebnissen einer mit dem Umschlagbetrieb geeichten Modellrechnung. Die Ergebnisse stellen Richtwerte dar. Unter Berücksichtigung der Nettostellfläche (14,5 x 3,5m) und des in Tabelle 7 ermittelten Brutto/Nettoflächenfaktors für die Einzelstellplätze der unbegleiteten RoPax-Verkehre (3,2) ergibt sich im Planungszeitraum ein zusätzlicher Flächenbedarf von 10 ha (Tabelle 14).

Tabelle 14: Erweiterung der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre

	[DIM]	Zeitraum	
		2021 - 2026	2026 - 2030
Empfohlene Erweiterung der zentralen Einzelstellplätze	[ ]	600	200
Grundfläche pro Einzelstellplatz	[m²]	50,75	50,75
Brutto/Nettoflächenfaktors für die Einzelstellplätze der unbegleiteten RoPax-Verkehre	[ ]	3,2	3,2
Empfohlene Erweiterung der Umschlagfläche für die unbegleiteten RoPax-Verkehre	[ha]	9,7	3,3
		≅ 13,0	

6 Auslegung und Integration potenzieller Erweiterungsflächen

Der Masterplan SK 2030 leitet den zukünftigen Flächenbedarf anhand der bestehenden und zu erwartenden Gütermengen, Gutartenstruktur und der eingesetzten Umschlag- und Lagertechnologien her. Aufgrund der gegebenen Geländestruktur und der vielfältigen Restriktionen durch konkurrierende Nutzungen (FH-, Vogelschutzgebiete, Umweltschutz, WRRL, Wohn- und Freizeitnutzung) im Umfeld des Skandinavienkais sind die für die einzelnen RoRo-Umschlag- und Lagertechnologien und Anbindungen an die land- und seeseitigen Verkehrsträger ausgewiesenen Flächenerweiterungen sehr heterogen. Sie liegen auf unterschiedlichen Geländehöhen, werden unterschiedliche Funktionen zugeordnet und entsprechend ausgelegt. Letztlich sind die in Tabelle 15 zusammengefassten Flächenanpassungen untereinander nur in geringem Maße austauschbar und können somit nur in geringem Umfang gegeneinander aufgerechnet werden.

Wesentlich sind die erforderlichen Flächenanpassungen auf dem Höhenniveau der vorhandenen Terminalflächen, die auf dem Höhenniveau Schiffsanleger und der Übergänge zum Schienenverkehr liegen. Auf diesem Höhenniveau wird jeder bereitzustellende Quadratmeter benötigt. Der in Tabelle 15 ausgewiesene Flächenbedarf von 13 ha bis zum Jahr 2030 sollte vollständig auf einer dem Höhenniveau der bestehenden Terminalflächen angepassten Fläche mit möglichst kurzen und einfachen Verbindungen zu den Schiffsanlegern angeordnet werden. Auf Grund der gegebenen Restriktionen im und um den Skandinavienkai stehen für diese Entwicklung entsprechend des HEP HL 2030 nur die Flächen des Borndiek zur Verfügung.

Tabelle 15: Flächenentwicklung am Skandinavienkai

Entwicklung der Nutzfläche	Flächengröße der Anpassung [ha]		Bemerkungen	Restriktionen
	Nutzfläche (Nettofläche)	Verbrauchsfläche (Bruttofläche)		
Süd-Gate	0,5 … 1,0	1,0 … 2,0	• Entwicklung Pre-Gate um den Kreuzungsbereich „Travemünder Landstraße“ und „Skandinavienallee“ • relativ ebenes Gelände	• auf dem Höhenniveau der Straßenanbindung
	3,0 … 5,0	3,0 … 7,5	• 1 bis 2 Flächen am Trassenverlauf der B 75, „Travemünder Landstraße“ • relativ ebenes Gelände	• auf dem Höhenniveau der Straßenanbindung
Paper-Gate	0,0 … 1,0	0,0 … 1,0	• bei Erweiterungsbedarf steht Entwicklungsfläche im Umfeld zur Verfügung	• auf dem Höhenniveau der Straßenanbindung
Baltic Rail-Gate	0,9	0,9	• durch Verlängerung des BRG • durch Inanspruchnahmen von Umchlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr	• auf dem Höhenniveau der Umschlagflächen • an den Ladegleisen • im direkten Zugriff der Krane
	1,6	5 … 6	• sehr effiziente Fläche • großer Eingriff für eine relativ kleine Fläche	
Konventionelle Ladegleise	-2,4	3,7	• Verlagerung zum Nordbahnhof • ca. 75 % (1,8 ha) Umwandlung in Umschlagflächen für den durchgehenden RoPax-Verkehr	• 720 m Ganzzuglänge • Verlagerung vom Höheniveau der Umschlagflächen auf das Höhenniveau des Trassengleises Lübeck - Travemünde
Stellplatzkapazitäten für die begleitete RoPax-Verkehre	3,7	3,7	• geht zu Lasten der Stellplatzkapazität für die unbegleiteten RoPax-Verkehre • 0,6 ha vergrößert	• Veränderungen direkt an den bestehenden Vorstauflächen

Entwicklung der Nutzfläche	Flächengröße der Anpassung [ha]		Bemerkungen	Restriktionen
	Nutzfläche (Nettofläche)	Verbrauchsfläche (Bruttofläche)		
Stellplatzkapazitäten für die unbegleitete RoPax-Verkehre	13,0	13,0	• ca. +1,8 ha auf den Flächen der konventionellen Ladegleise • -0,9 ha durch Verlängerung BRG • -0,6 durch Anpassungen begl. RoPax-Verkehre • +0,6 durch Erschließung Hochgang • -1,0 durch Verlagerung Werkstatt + OC • Erhöhung der Flächenproduktivität durch Verkleinerung der Brutto/Nettofaktors ! • gemessen an 1.600 Einzelstellplätzen, die nicht da waren • 2021 fehlten ca.150 … 200 Einzelstellplätze, 2022 wahrscheinlich schon mehr	• Rückbau der konventionellen Ladegleise auf den Terminalflächen • Neuer Standort Werkstatt außerhalb der bestehenden Terminalflächen auf dem Höhenniveau der Anleger
Lagerkapazitäten für die gebrochenen RoRo-Verkehre	9,4	11,8	• interne Böschung • 43.600 m^2 gedeckte Lagerfläche • Kapazität zu 65 … 75 % ausgelastet • ggf. Erweiterung der gedeckten Lagerflächen durch Erweiterung und Umnutzung bestehender Lagerhallen	•
Entwicklungs-(Reaktions-) flächen	10 … 20	15 … 30	• Reaktion auf Strukturwandel, hafenaffine Ansiedlungen, … • langfristige Flächenvorsorge betreiben • Verbrauchsfläche ist abhängig vom Geländeprofil, • voraussichtlich ebeneres Geländeprofil mit zunehmender Entfernung vom Skandinavienkai und Dummersdorfer Ufer	• auf verschiedenen Höhenniveaus • an den Verkehrsanbindungen des Skandinavienkais • nicht zwingend mit direkter Verbindung zu den Bestandsflächen

Unter Berücksichtigung:

- der angeschobenen inneren Flächenentwicklungen wie die Erweiterung BRG inklusive der Flächenanpassung am Hochgang zum Hafenhaus und die Erweiterung der begleiteten RoPax-Flächen,
- der geplanten Verlagerung von Werkstatt und OC sowie
- weiterer möglicher inneren Flächenstrukturanpassungen wie die Umwandlung der konventionellen Ladegleise in RoPax-Umschlagflächen)

lässt sich der für das Jahr 2030 modellierte Flächenbedarf für die Stellplätze der unbegleiteten RoPax-Verkehre von 13 ha nach dem folgenden Zusammenhang auf 11,1 ha reduzieren.

$$F_{E\ unb.RoPax30} = F_{unb.RoPax30} + \left(F_{begl.RoPax\ 22} - F_{begl.RoPax\ 19}\right) + \left(F_{BRG23} - F_{BRG19}\right) - F_{Hg} - F_{W-OC} - F_{kLG}$$

mit:

$F_{E\ unb.RoPax30}$ = externe Entwicklungsflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre im Jahr 2030

$F_{unb.RoPax30}$ = modellierter Flächenbedarf für die unbegleiteten RoPax-Verkehre für das Jahr 2030

$F_{begl.RoPax22}$ = Flächenbedarf für die begleiteten RoPax-Verkehre im Jahr 2022

$F_{begl.RoPax19}$ = Flächenbedarf für die begleiteten RoPax-Verkehre im Jahr 2019

F_{BRG23} = Flächenbedarf für die begleiteten RoPax-Verkehre im Jahr 2023

F_{BRG19} = Flächenbedarf für die begleiteten RoPax-Verkehre im Jahr 2019

F_{Hg} = interne Entwicklungsflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre am Hochgang zum Hafenhaus (0,6 ha)

F_{W-OC} = interne Entwicklungsflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre durch die Verlagerung der Werkstatt und des OC (1,0 ha)

F_{kLG} = interne Entwicklungsflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre durch den Rückbau der konventionellen Ladegleise

Da die aufgeführten inneren Flächenumstrukturierungen bis zum Jahr 2026 abgeschlossen sein sollen reduziert sich auch der für diesen Zeitraum ermittelte Flächenbedarf von 9,7 ha auf 7,8 ha.

Der Großteil der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre sollte vorzugsweise auf dem Höhenniveau der bestehenden Terminalflächen angeordnet werden. Eine damit verbundene Flächenerweiterung des Skandinavienkai ist zwar nicht die flächeneffizienteste Erweiterungsvariante aber im Vergleich zu den

Alternativen, die eine zweite Ebene vorsehen, wahrscheinlich bei der Errichtung und im späteren Betrieb die Ressourceneffizienteste.

Abbildung 39 zeigt die potenzielle Erweiterungsfläche, die das Borndiek Areal bietet. Es reicht von der T 9.000 Fläche und dem Gleisanschluss des BRG im Süden bis zu den Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre im Norden. Im Westen grenzt das Areal an das Süd-Gate und im Osten an das Baltic Rail Gate. Das Borndiek Areal ist nahezu komplett von den Nutzflächen des Skandinavienkai ein geschlossen und stellt damit fast eine innere Entwicklungsfläche dar. Mit den allgemeinen Verkehrsflächen des Süd-Gates, den DGLIV-Flächen des BRG im Osten und den Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre grenzen drei unterschiedliche Flächenkategorien an das Borndiek Areal, die zukünftig alle ihre individuellen Flächenanpassungen benötigen.

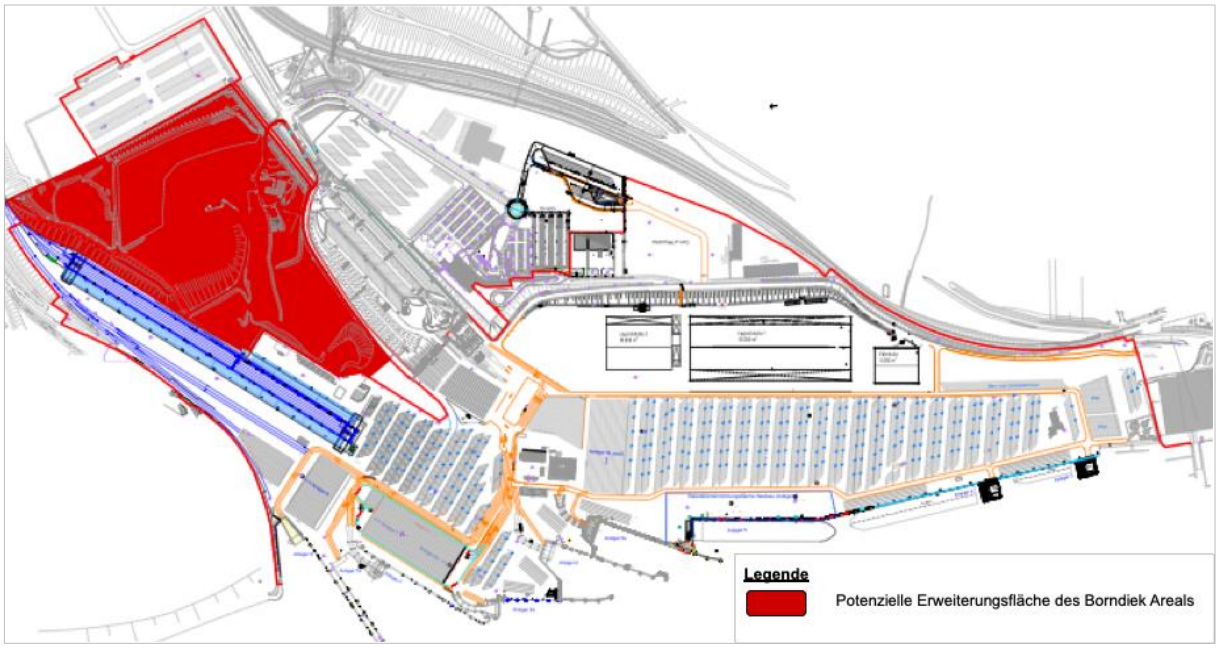


Abbildung 39: Potenzielle Erweiterungsfläche des Borndiek Areals

Der in Abbildung 39 dargestellte potenzielle Erweiterungsraum umfasst eine Fläche von rund 18 ha. Sie ist gekennzeichnet durch ein sehr heterogenes Geländeprofil, welches Geländehöhen von 2,5 m NN im Osten und Norden, den Anschlussbereichen zu den Terminalflächen des Skandinavienkai und BRG, bis 21,0 m NN im Westen und Süden den Anschlussflächen an den DGLIV-Bereich T 9000 und des Süd-Gates aufweist. Oberflächlich stellt sich das Borndiek Areal als naturnaher Raum dar. Bodenuntersuchungen zeigten aber auch, dass Teile des Borndiek Areals nach vorherigem Kiesabbau als Müll- und Schuttkippe genutzt wurden. Unter einer 1 … 2 m dicken Erdschicht liegt eine 3 … 7 m dicke Schicht verschiedenen mineralischen Baustoffen (Bauschutt) und verrottendem Müll.

Der große Geländesprung innerhalb des Borndiek Areals sowie die Bodenbelastung stellen Hindernisse dar, die technisch durch erhöhten Bau-, Entsorgungs- und

Wiederaufbereitungsaufwand überwunden werden können. Zumal der externe Erweiterungsbedarf des Skandinavienkais eine stufenweise Erschließung der Fläche hergibt.

Auf der anderen Seite bietet der Geländesprung auch die Chance, den Skandinavienkai in zwei Ebenen zu entwickeln. So ist z.B. die Erschließung der Fläche auf dem Höhenniveau der bestehenden Terminalflächen des Skandinavienkai und eine terrassenförmige Erweiterung des DGLIV-Bereichs T 9000 vorstellbar. Langfristig, nach 2030/35, wenn die FFBQ ihre volle Wirkung auf die Entwicklung der Transportkorridore zwischen Skandinavien und Zentraleuropa entfaltet hat, ist auch die Errichtung von gedeckten Lagerflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre, die mit großen Dachlasten ausgestattet, als Freilagerflächen für die durchgehenden RoPax-Verkehre (Import/Export Pkw) dienen, vorstellbar. Das heterogene Geländeprofil und die Größe des Areals bieten dahingehend Gestaltungsraum.

Der Masterplan SK 2030 fokussiert sich auf die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Skandinavienkai. Nachdem die Flächenbedarfe für die einzelnen Verkehrs(Güter)gruppen diskutiert und den Funktionsbereichen des Skandinavienkai zugeordnet wurden, werden die ausgewiesenen Flächenanpassungen grafisch in und um den Skandinavienkai angeordnet. Die grafische Darstellung konzentriert sich auf den Skandinavienkai und sein näheres Umfeld, wodurch die in Tabelle 15 ausgewiesenen terminalferneren Erweiterungsflächen entlang des Trassenverlaufs der Straßenanbindung des Skandinavienkais nicht verortet werden. Gleichfalls wird auf die Verortung der Entwicklungs-(Reaktions-)flächen verzichtet. Das ausgewiesene Borndiek Areal bietet mit den langfristig ausgewiesenen Entwicklungsoptionen aus heutiger Sicht weit über das Jahr 2030 hinausreichenden Reaktionsspielraum für den Skandinavienkai.

Mit der langfristigen Sicherung des Borndiek Areals als Erweiterungsfläche für den Skandinavienkai erfüllt der Masterplan SK 2030 nur einen Teil seiner Aufgabe. Wesentlich bedeutsamer ist die kurzfristige Erschließung von Teilen des Borndiek Areals. Der Skandinavienkai benötigt bereits im Erstellungsjahr des Masterplans 2022 Flächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre. Diese Flächen werden für die Erweiterung der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre und die Erweiterung des BRG auf dem Höhenniveau der bestehenden Umschlagflächen und die Erweiterung des Süd-Gates auf dem Höhenniveau der Straßenanbindung benötigt.

Da die Erschließung von Teilen des Borndiek Areals kurzfristig nicht umsetzbar ist, unterstellt der Masterplan mehrere Entwicklungen die planerisch weiter vorangeschritten sind und Auswirkungen auf die Flächenstruktur des Skandinavienkai haben. Dazu zählen die folgenden, in Abbildung 40 verorteten Entwicklungen:

1. Die Erweiterung der Vorstauflächen für die begleiten RoPax-Verkehre, die nur durch Reduzierung der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre

ermöglicht wird. Die Anpassung erfolgt im Jahr 2022. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **–35**.

2. Die Verlängerung des BRG um 120 m in Richtung der zentralen Einzelstellplätze. Mit ihr erhöht sich die Kapazität des BRG deutlich, dabei gehen aber auch ca. 0,9 ha Umschlagfläche für den unbegleiteten RoPax-Verkehr verloren. Die Verlängerung ist für das Jahr 2023 geplant. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **–80**.
3. Mit der Installation des Pre-Gates am Süd-Gate werden die Zulaufverkehre so gesteuert, dass längere Standzeiten vor der Abfertigung vermieden werden. Der Flächenbedarf vor der Abfertigungslinie nimmt ab. Dies ermöglicht eine Verlagerung der Abfertigungslinie für die Reise- und begleiteten Güterverkehre in Richtung „Travemünder Landstraße“. Die so gewonnene Fläche wird für die unbegleiteten RoPax-Verkehre genutzt. Für die Verlagerung ist der Zeitraum 2024/26 avisiert. Die Fläche hinter der bestehenden Abfertigungslinie wird bereits seit 2022 für die unbegleiteten RoPax-Verkehre genutzt. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **+70.**
4. Die Erschließung einer ungenutzten Splitterfläche am terminalseitigen Fußpunkt des Hochgangs zum Hafenhaus. Die Erschließung ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des BRG vorgesehen. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **+20**.

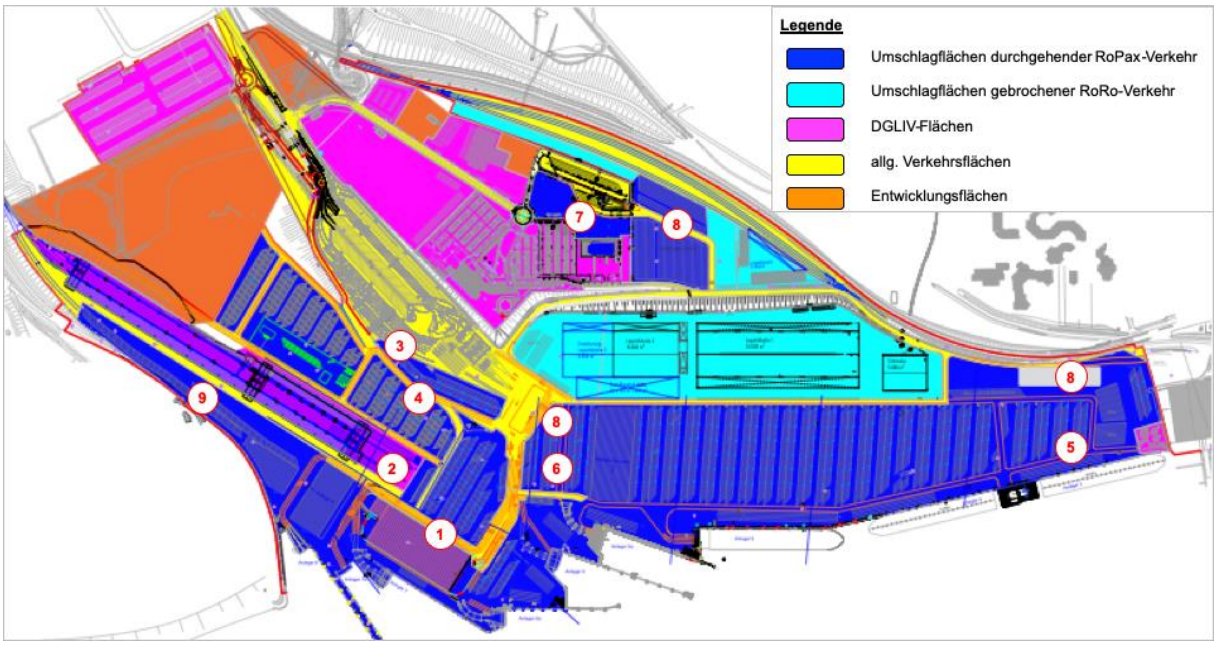


Abbildung 40: Innere Flächenstrukturentwicklungen am Skandinavienkai mit Auswirkungen auf den externen Flächenbedarf bis zum Jahr 2026

5. Die mit der Verlagerung der Abfertigung für die Import-/Export Fahrzeuge freiwerdende Terminalfläche wird in die bestehenden Umschlagflächen für die

unbegleiteten RoPax-Verkehre integriert. Die Verlagerung der Auto-Abteilung ist für das Jahr 2022 vorgesehen. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **+30**.

6. Die mit der Verlagerung der terminalinternen Werkstatt und des OC freiwerdende Terminalfläche wird in die bestehenden Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre integriert. Die Verlagerungen der Werkstatt und des OC sind bis zum Jahr 2025 vorgesehen. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **+130**.
7. Die Errichtung eines Leer-Trailer-Depots außerhalb der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre am Paper-Gate schafft keine zusätzlichen Einzelstellplätze auf den Umschlagflächen, kann aber dazu dienen Leer-Trailer mit langen Standzeiten gegen Gebühr von den Einzelstellplätzen abzufahren.
8. Die Verlagerung der Vorstellbereiche für Import-/Export Fahrzeuge aus dem zentralen Bereich der Umschlagflächen auf dem Höhenniveau hin zu vorhandenen und neuen Parkflächen am Nordbahnhof sowie die Errichtung eines Parkdecks (X Etagen) schaffen Raum für die Erweiterung der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre. Die Verlagerungen sind bis zum Jahr 2025 vorgesehen. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **+40**.
9. Der Rückbau der konventionellen Ladegleise und die Umwandlung der freiwerdenden allg. Verkehrsflächen schafft Raum für die Erweiterung der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre. Die Umsetzung ist eng mit der Errichtung des Nordbahnhofs und ggf. mit der Erweiterung der Vorstellgleise im Bhf. Skandinavienkai verbunden. Der Masterplan SK 2030 unterstellt ambitioniert eine Fertigstellung bis zum Jahr 2026. Bilanz der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre **+115**.

Die aufgeführten inneren Entwicklungen vorausgesetzt, fällt die Inanspruchnahme der Borndiekfläche deutlich geringer aus. Bis zum Jahr 2026 werden nur rund 5 ha der 18 ha großen Erweiterungsfläche überplant. Rund 4 ha werden von der bestehenden Terminalfläche auf dem Höhenniveau der Schiffsanleger in Richtung Borndiek erweitert und ca. 0,6 ha werden am Übergang der „Travemünder Landstraße“ zum Süd-Gate für die Erweiterung der Zufahrt sowie für die Errichtung des Pre-Gates in Anspruch genommen.

Die Abbildung 41 zeigt die Flächenstruktur des Skandinavienkai zum Ende des Zeitraums 2022 … 2026. Die Gesamtfläche des Skandinavienkai steigt von 106 ha im Jahr 2022 auf 127 ha im Jahr 2026. Darin enthalten sind 18 ha Entwicklungsflächen für zukünftige Anpassungen des Skandinavienkais, von denen knapp 16 ha aus der Inanspruchnahme der Borndiekfläche stammen. In Tabelle 16 ist die Entwicklung der einzelnen Flächenkategorien zusammengefasst. Es wird deutlich, dass der

Schwerpunkt des Skandinavienkais weiterhin auf die Abwicklung der durchgehenden RoPax-Verkehre liegt. Der Masterplan SK 2030 räumt hierfür eine um 30 % größere Fläche (+12,2 ha) ein. Gleichfalls entspricht der Masterplan SK 2030 den weiter steigenden gebrochenen RoRo-Verkehren und dem damit steigenden Bedarf an witterungsgeschützten Lagerflächen. Die Umschlagflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre wachsen durch die Inbetriebnahme des letzten Teilbereiches des 2. BA sowie durch die Integration von DGLIV-Flächen der LDG (Lübecker Dienstleistungsgesellschaft) in die Umschlagflächen des Skandinavienkais. Die gedeckten Lagerflächen der LDG werden ebenfalls integriert und die Logistikhalle 2 wird bedarfsgerecht erweitert.

Mit der Integration von inneren und äußeren Umschlagflächen wird das Verkehrsnetz des Terminals angepasst. Die Erweiterung der allgemeinen Verkehrsflächen fällt relativ gering aus, weil der Skandinavienkai über ein effizientes Verkehrsnetz verfügt. Die größten und nachhaltigsten Anpassungen erfolgen mit der Anpassung des Übergangs der „Travemünder Landstraße“ zum Süd-Gate. Diese Entwicklungsrichtung wird auch über das Jahr 2026 hinaus verfolgt.

Auffällig ist der gleichbleibende Flächenbedarf der DGLIV-Flächen. Entwicklungen des BRG (+1,2 ha) steht die Integration von DGLIV-Flächen (-2,0 ha) gegenüber. Der Masterplan SK 2030 beschränkt sich hier allein auf die Flächenbedarfe, die aus der Abwicklung der Seeverkehre abgeleitet werden können. Der kontinuierliche Hafenbetrieb war und wird auch in der Zukunft die Basis für hafenaffine Ansiedlungen aus den Bereichen Dienstleistungen, Gewerbe, Industrie und Logistik sein, so dass davon ausgegangen werden kann, dass der Flächenbedarf der DGLIV-Flächen mit der Attraktivität des Skandinavienkai steigen wird. Mit der Ausweisung von großflächigen Entwicklungsflächen gibt der Masterplan 2030 entsprechende Antworten.

Die Abbildung 41 nimmt keine Verortung der terminalfernen Verkehrsflächen vor, die für die Optimierung der Abfertigungsprozesse an den Straßen-Gates (Süd-Gate und Paper-Gate) unerlässlich erscheinen. Für eine Pufferfunktion gepaart mit Serviceeinrichtungen werden Flächen an den Straßenanbindungen des Skandinavienkais gesucht die in ihrer technischen Ausrichtung einem Autobahnrasthof ähneln. Die Ausweisung solcher Flächen ist für die diskutierte Funktion eines Pre-Gates und den damit verbunden Flächengewinn im Skandinavienkai zentral.

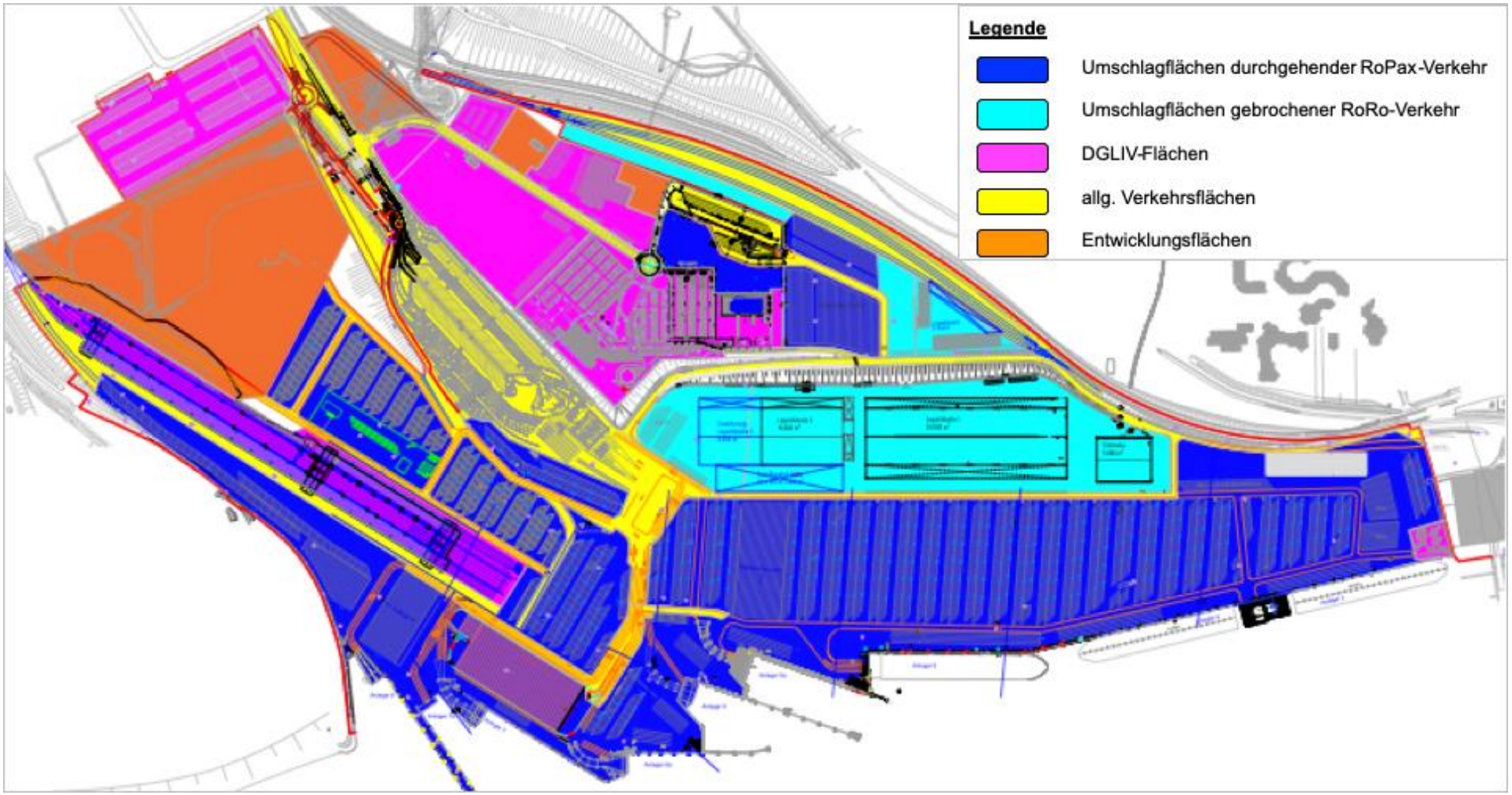


Abbildung 41: Flächenstruktur des Skandinavienkai 2026

Tabelle 16: Entwicklung der Flächenstruktur und Lagerflächen des Skandinavienkai 2022 bis 2030

Hafenterminal		[DIM.]	**Skandinavienkai**		
Erfassungszeitraum			**Strukturplan 2022**	**Strukturplan 2026**	**Strukturplan 2030**
Gesamtfläche		[ha]	106,1	127,3	127,3
Erweiterungsflächen		[ha]	11,4*	13,9	6,7
Umschlagflächen Stückgüter (RoRo-Verkehre)	durchgehender RoPax-Verkehr	[ha]	40,1	50,7	52,3
	Gebrochener RoRo-Verkehr	[ha]	10,3	14,4	14,4
allg. Verkehrsflächen		[ha]	19,4	23,2	23,7
DGLIV-Flächen		[ha]	21,9	21,1	21,9
Verlustflächen (z.B. Flächenzuschnitt, Böschungen, ...)		[ha]	3,0	4,0	8,3
gedeckte Lagerfläche gebrochener RoRo-Verkehr		[m^2]	43.600	64.200	64.200
zentrale Einzelstellplätze unbegleiteter RoPax-Verkehr		[Stck]	1.600	2.010	2.220
Vorstellspuren begleiteter RoPax-Verkehr		[lm]	7.900	7.900	7.900

* 2,0 ha von 11,4 ha sind die Baustelleneinrichtungsfläche des Neubau Anleger 5.

Die Abbildung 42 zeigt die Flächenstruktur des Skandinavienkai zum Ende des Zeitraums 2026 … 2030. Von der für das Jahr 2026 ausgewiesenen 14 ha großen Entwicklungsfläche auf dem Borndiek stehen 2030 planerisch noch 6 ha als Entwicklungsfläche zur Verfügung. Der Großteil der für das Jahr 2026 ausgewiesenen Entwicklungsfläche auf dem Borndiek ist für die Errichtung einer ebenen Fläche auf dem Höhenniveau der Schiffsanleger verbraucht worden. Für das Überwinden der Geländesprünge unterstellt der Masterplan SK 2030 zu der DGLIV-Fläche, T 9000 im Süden und zum erweiterten Süd-Gate im Westen Böschungen. Der Flächenverbrauch ist mit 5,4 ha erheblich.

Durch das Setzen von Spundwänden ließe sich der Flächenverbrauch deutlich verringern. Zusätzlich eröffnen sich Möglichkeiten von Terrassenlösungen, wodurch die Entwicklungsfläche des Skandinavienkais bei gleichbleibendem Flächenverbrauch weiter zunehmen würde.

Im Zeitraum 2026 … 2030 wird das eingeschlagene Entwicklungskonzept, mit der Erweiterung der Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre fortgesetzt. Die Anzahl der Einzelstellplätze entspricht dem kalkulierten Bedarf. Zusätzlich werden in diesem Zeitraum mit der vollständigen Erschließung der Erweiterungsfläche auf dem Borndiek die Stellplätze des BRG im Zugriffbereich der Krane erschlossen. Diese

Erschließung äußerst effizienter Stellplätze dient sowohl der Kapazitätssteigerung des BRG als auch der Entlastung der zentralen Einzelstellplätze für die unbegleiteten RoPax-Verkehre.

Mit der Anordnung der zentralen Einzelstellplätze auf der Landseite des BRG werden die Fahrwege im Skandinavienkai deutlich länger. Diese Entwicklung ist ohne die Umverlegung des BRG, die der Masterplan SK 2030 ausschließt, unumgänglich. Um zumindest die Zufahrt zu den südlichen Anlegern etwas zu verkürzen, empfiehlt der Masterplan SK 2030 eine Gleisquerung im Zulauf zu den Ladegleisen des BRG.

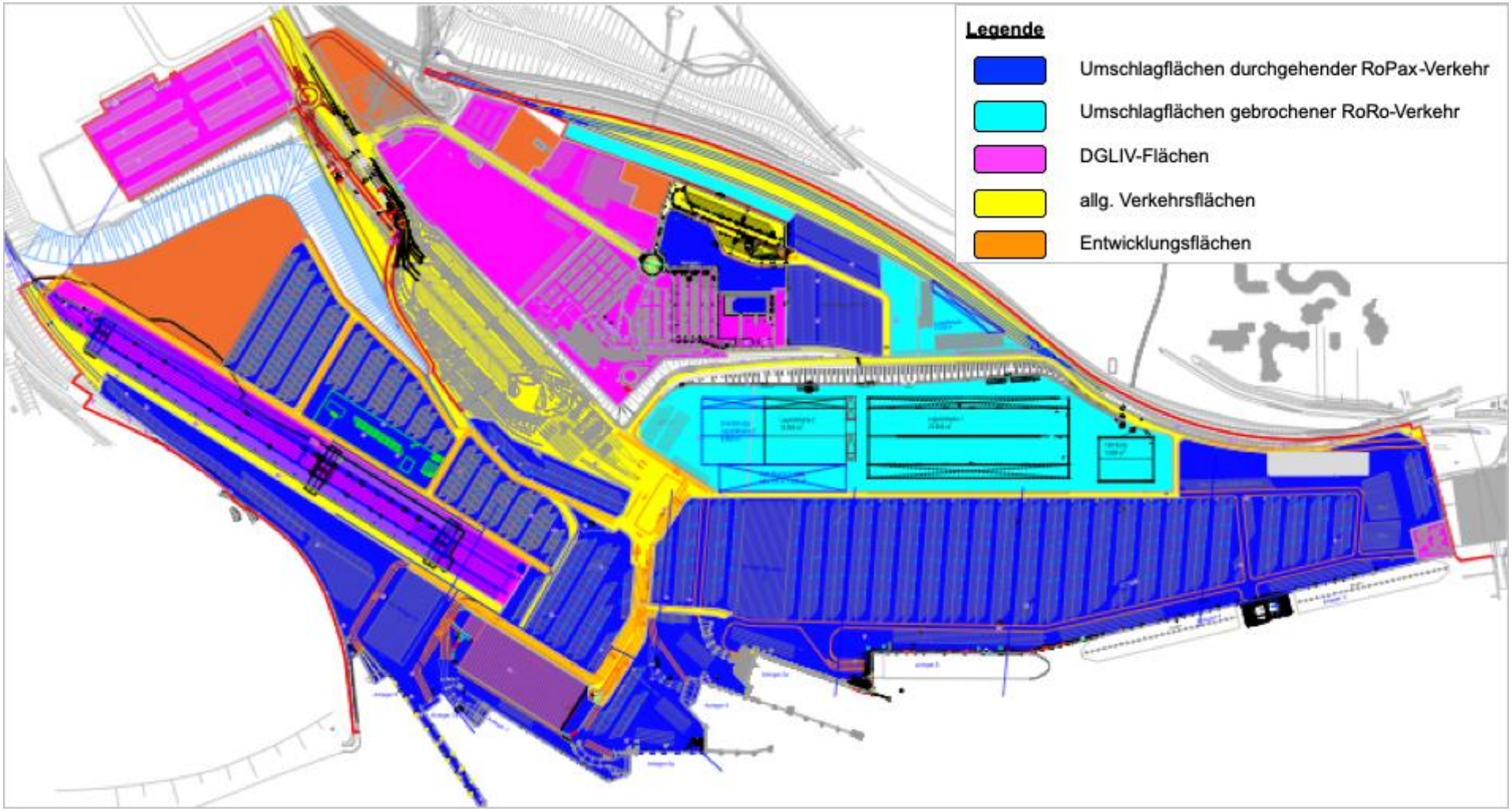


Abbildung 42: Flächenstruktur des Skandinavienkai 2030

7 Schlussfolgerungen an Hand der Vorzugsvariante für den Masterplan SK 2030

Die Auswertung der Umschlag- und Lagerentwicklung zeigt, dass:

- Das der Skandinavienkai auf Grund seiner Marktposition das im HEP HL 2030 prognostizierte Verkehrspotenzial im Ostseeraum auf sich ziehen kann.
- Die im HEP HL 2030 aufgezeigten technischen und logistischen Entwicklungstrends im Schienen- und Seeverkehr z.T. bereits eingetreten bzw. konkret terminiert sind und dass der Skandinavienkai in seiner Flächenstruktur mit der Anpassung des BRG (größere Zuglängen) und den Vorstauflächen für die begleiteten RoPax-Verkehre (größere Schiffe) bereits darauf reagiert .
- Die im HEP HL 2030 empfohlenen Verlagerungen von Ladungspaketen innerhalb des Lübecker Hafens von den stadtkernnahen Terminals hin zu den mündungsnahen Terminals umgesetzt werden, wodurch der Skandinavienkai sein Umschlag- und Lagerportfolio hin zu gebrochenen RoRo-Verkehren erweitert.
- Mit der Erweiterung des Umschlag- und Lagerportfolios hin zu gebrochenen RoRo-Verkehren ist, durch das Auflösen von Seetransporteinheiten und das Zusammenstellen von Landtransporteinheiten sowie die wettergeschützte Lagerung der Waren ein erhöhter Umschlagaufwand gegeben. Gleichzeitig liegt die Verweildauer der gebrochenen RoRo-Verkehre in den wettergeschützten Lagern deutlich (ca.10x so hoch) über denen der durchgehenden RoPax-Verkehre.
- Die Verweildauer der unbegleiteten RoPax-Verkehre im Skandinavienkai überproportional (5x so hoch) deutlich angestiegen ist. Diese Zunahme ist z.T. durch den veränderten Modal Split im Hinterlandverkehr des Skandinavienkais hin zum SGV begründet, wird aber größtenteils durch überlange Standzeiten der unbegleiteten Straßentrailer hervorgerufen.

Besonders die längere Verweildauer der unbegleiteten RoPax-Verkehre im Terminal zwingt den Skandinavienkai zu internen Anpassungen innerhalb der zentralen Einzelstellplätze und der operativen Umschlagprozess. Die terminalinternen Fahrwege und Manipulationsflächen vor den Einzelstellplätzen werden zugunsten einer höheren Anzahl Einzelstellplätze reduziert. Mit dieser strukturellen Flächenanpassung kann der Skandinavienkai den steigenden Stellplatzbedarf z.T. kompensieren agiert in diesem Segment aus Sicht der Gutachter aber weiterhin über seiner Kapazitätsgrenze.

Das Erreichen der Kapazitätsgrenze zeigt sich auch bei den wettergeschützten Lagerflächen für die gebrochenen RoRo-Verkehre des Skandinavienkais. Zu den jüngst errichteten Logistikhallen deuten sich bereits heute Engpässe an. Diese werden vor allem durch geänderte Lieferketten und Produktpaletten der Forstprodukte, die mit

der Umverlegung von Ladungspaketen aus den stadtkernnahen Terminals, den Großteil der gebrochenen RoRo-Verkehre am Skandinavienkai ausmachen, begründet.

Gleichfalls zeigen sich an den Road- und Rail-Gates des Skandinavienkai Engpässe zu den Auslastungsspitzen. Am BRG, dem Rail-Gate des Skandinavienkai zeigt sich der Anpassungsbedarf im Zulauf von mehr und längerer Zügen, die nicht mehr als komplette Zugeinheiten in den Ladegleisen des BRG Platz finden. Das BRG und der Güterbahnhof Skandinavienkai arbeiten auf Grund der erhöhten Rangier- und Vorstellaufwandes an der Kapazitätsgrenze. Der Masterplan SK 2030 begegnet diesem Engpass mit der Verlängerung der Ladegleise und Stellplatzkapazität des BRG.

Die Road-Gates, von denen das Süd-Gate die durchgehenden RoPax-Verkehre und das Paper-Gate die gebrochenen Verkehre abwickelt, sind von ihrer technischen Auslegung entsprechend für die Abfertigung der sich voneinander stark unterscheidenden Abfertigungsprozesse ausgelegt. Das Paper-Gate ist bedarfsgerecht ausgelegt und kann ggf. Besucher- und Mitarbeiterverkehre des Skandinavienkais, die gegenwärtig am Süd-Gate abgefertigt werden, aufnehmen.

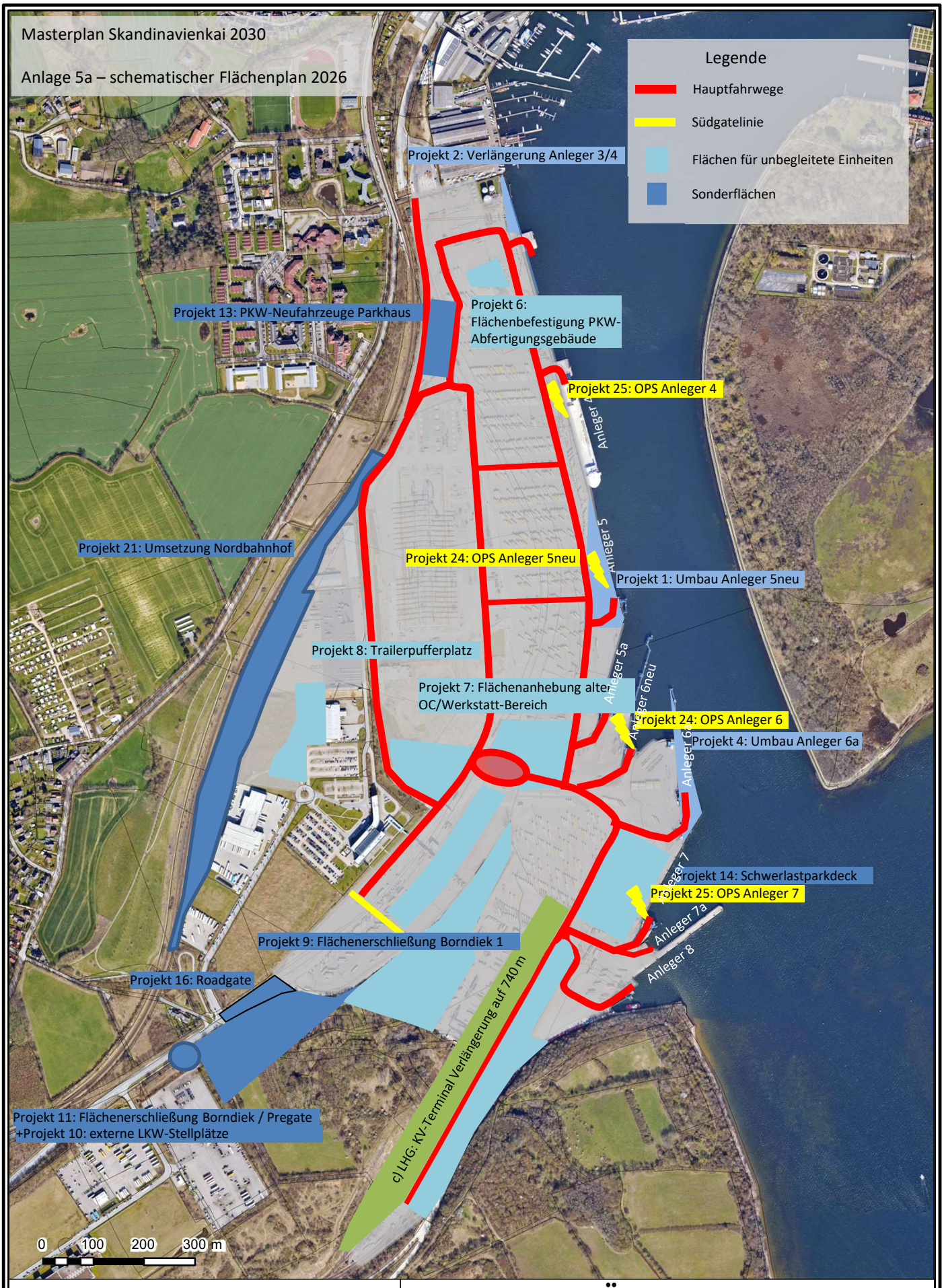
Das Süd-Gate hingegen arbeitet beim Auftreten von Verkehrsspitzen im Zulauf auf den Skandinavienkai bereits seit längerem an und über seiner Kapazitätsgrenze. Dies zeigt sich durch den Rückstau aus den Parkräumen des Vor-Gate-Bereiches in die Zufahrt von der „Travemünder Landstraße“, wodurch der Zugang zum Skandinavienkai verstopft wird. Diese Ereignisse sind zeitlich begrenzt, nehmen aber in ihrer Häufigkeit und Zeit zu. Am Süd-Gate wird im Prinzip ständig auf sich verändernde Anforderungen mit Anpassungen der Verkehrsführung und erhöhten operativen Aufwand reagiert. Was fehlt ist eine organisatorische Neuausrichtung des Süd-Gates, die nur gebuchten Verkehren den Zugang zum Vor-Gate-Bereich gewährt. Diese organisatorische Neuausrichtung benötigt Flächen vor dem Eigentlichen Süd-Gate auf denen der Zugang zum Vor-Gate-Bereich geprüft wird (Pre-Gate) und Flächen auf denen sich die ankommenden bzw. abgewiesenen Fahrzeuge bis zu ihrer Buchung aufhalten können.

Der Masterplan SK 2030 nimmt das Erreichen und Überschreiten der Kapazitätsgrenzen auf, zeigt Lösungsansätze, die von der LHG und der LPA auf den Flächen des Skandinavienkai entwickelt und teilweise bereits umgesetzt werden. Darüber hinaus eröffnet er die dringend notwendige externen Flächenentwicklungen auf der Borndiekfläche zwischen BRG und Süd-Gate und der Errichtung des Nordbahnhofs im Bereich des Trassengleises der Strecke Lübeck-Travemünde. Das diese Flächenerweiterungen so schnell wie möglich kommen müssen, zeigt sich an der Vielzahl einzelner, stellenweise sehr kostenintensiven, inneren Strukturanpassungen, um Stellplatzkapazitäten für die unbegleiteten RoPax-Verkehre zu generieren. Der Masterplan führt diese Anpassungsmaßnahmen mit ihren Effekten für die Stellplatzkapazität der unbegleiteten RoPax-Verkehre auf, weist aber die neuen

Standorte der zu verlagernden Fazilitäten (z.B. Werkstatt, OC, Autoabfertigung) nicht eindeutig aus.

Eine Ausnahme stellt die Verlagerung der konventionellen Ladegleise von den Terminalflächen des Skandinavienkais hin zum neuen Nordbahnhof dar. Der Masterplan SK 2030 unterstellt mit der Verlagerung auch den Rückbau der bestehenden konventionellen Ladegleise und die Umwandlung der freiwerdenden Flächen in Stellplatzflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre (+115 Einzelstellplätze). Damit steht er im Widerspruch zu Betriebsprozessen der Hafenbahn, in denen die freiwerdenden konventionellen Ladegleise als Vorstellgleise weiterhin eine Rolle spielen. Der Masterplan SK 2030 verweist dabei auf den HEP HL 2030, der die Erweiterung des Güterbahnhofs Skandinavienkai thematisiert, um dem steigenden Bedarf an Vorstellgleisen gerecht zu werden. Aus Sicht des Skandinavienkais stellt die Schaffung zusätzlicher Gleiskapazitäten im Güterbahnhof Skandinavienkai und der gleichzeitige Rückbau der vorhandenen konventionellen Ladegleise eine deutlich effektivere Flächenplanung dar als die Weiternutzung der anlegernahen Terminalflächen zum Vorstellen von Wagenparks des SGV. Deshalb sollten mit der Fertigstellung des Nordbahnhofs die Anpassung der Güterbahnhofs Skandinavienkai und die Umwandlung der konventionellen Ladegleise in Umschlagflächen für die unbegleiteten RoPax-Verkehre planerisch mit vorbereitet werden.

Das Arbeiten an bzw. über den Kapazitätsgrenzen der Rail- und Roadgates sowie der Terminalflächen kann durch höheren operativen Aufwand kompensiert werden solange die Kapazitätsgrenzen in kurzen Zeitsequenzen und in geringer Anzahl erreicht bzw. überschritten werden. Seit ca. Mitte des Jahres 2021 werden die Zeitsequenzen der Volllastfälle bei steigender Anzahl kontinuierlich länger. Stellenweise gehen die Volllastfälle direkt ineinander über. Dies führt zu dauerhaft höherem operativem Aufwand, verbunden mit höheren Betriebskosten. Die Qualität hinsichtlich Pünktlichkeit, Anzahl der Schadensmeldungen und Fehlverladungen sinkt im Dauerlastbetrieb dabei nahezu zwangsweise. Der Masterplan SK 2030 empfiehlt daher dringend die Flächenentwicklung genehmigungsrechtlich umgehend in die Wege zu leiten, um dem Skandinavienkai möglich kurzfristig den Entwicklungsraum bereitstellen zu können den er heute schon benötigt.



Maßstab 1:10.000

Datengrundlage:

© Geoportal der Hansestadt Lübeck
Luftbilder: April 2019, © Aerowest
ALKIS®; © LVermGeo SH, 03/2022

N

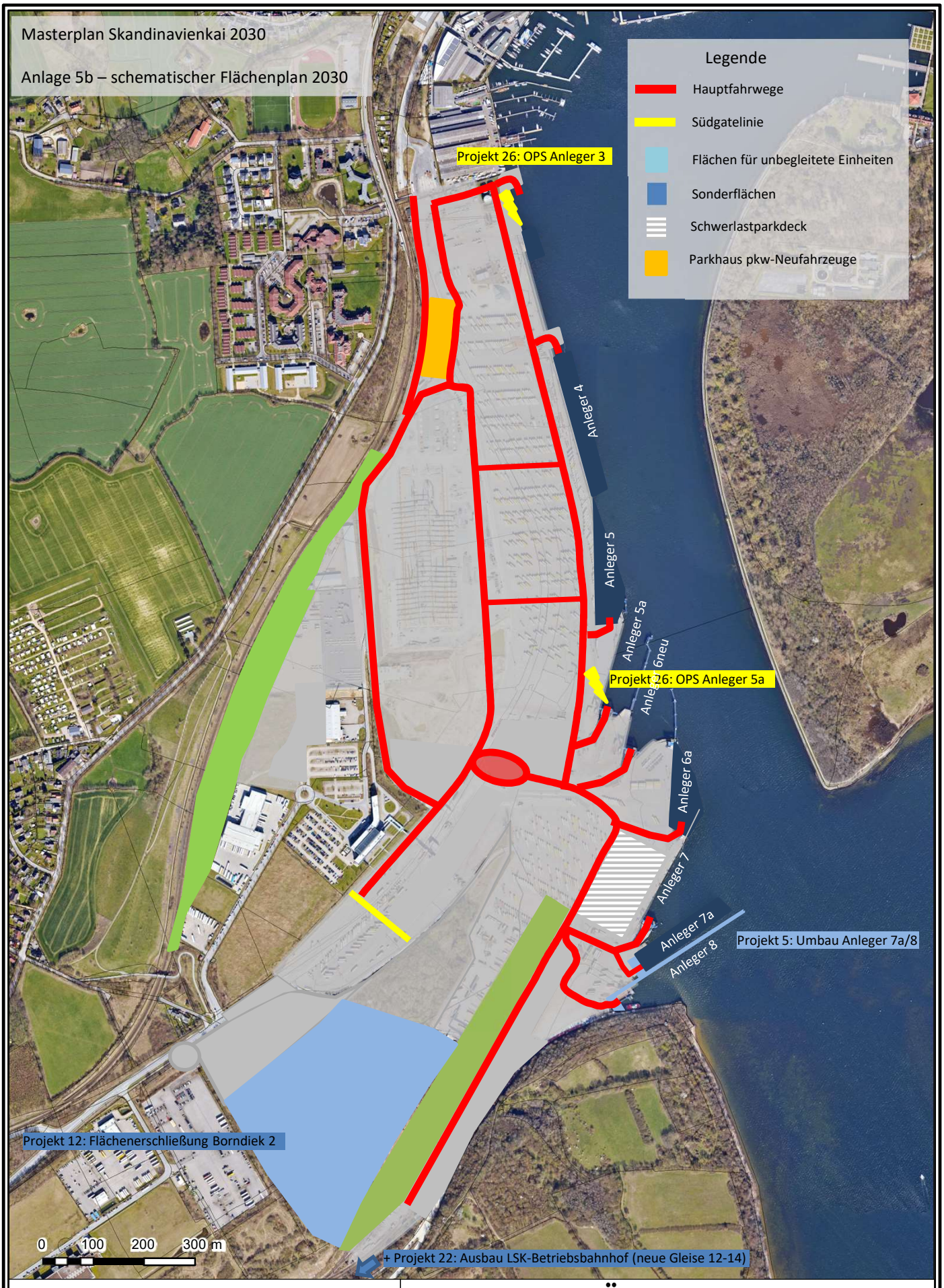
Hansestadt LÜBECK

Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services

Auszug aus dem Geoportal Lübeck

Bearbeiter: 691 Lübeck Port Authority (Witt-f)

Datum: 11.04.2022



Maßstab 1:10.000

Datengrundlage:

© Geoportal der Hansestadt Lübeck
Luftbilder: April 2019, © Aerowest
ALKIS®; © LVermGeo SH, 03/2022

N

Hansestadt LÜBECK

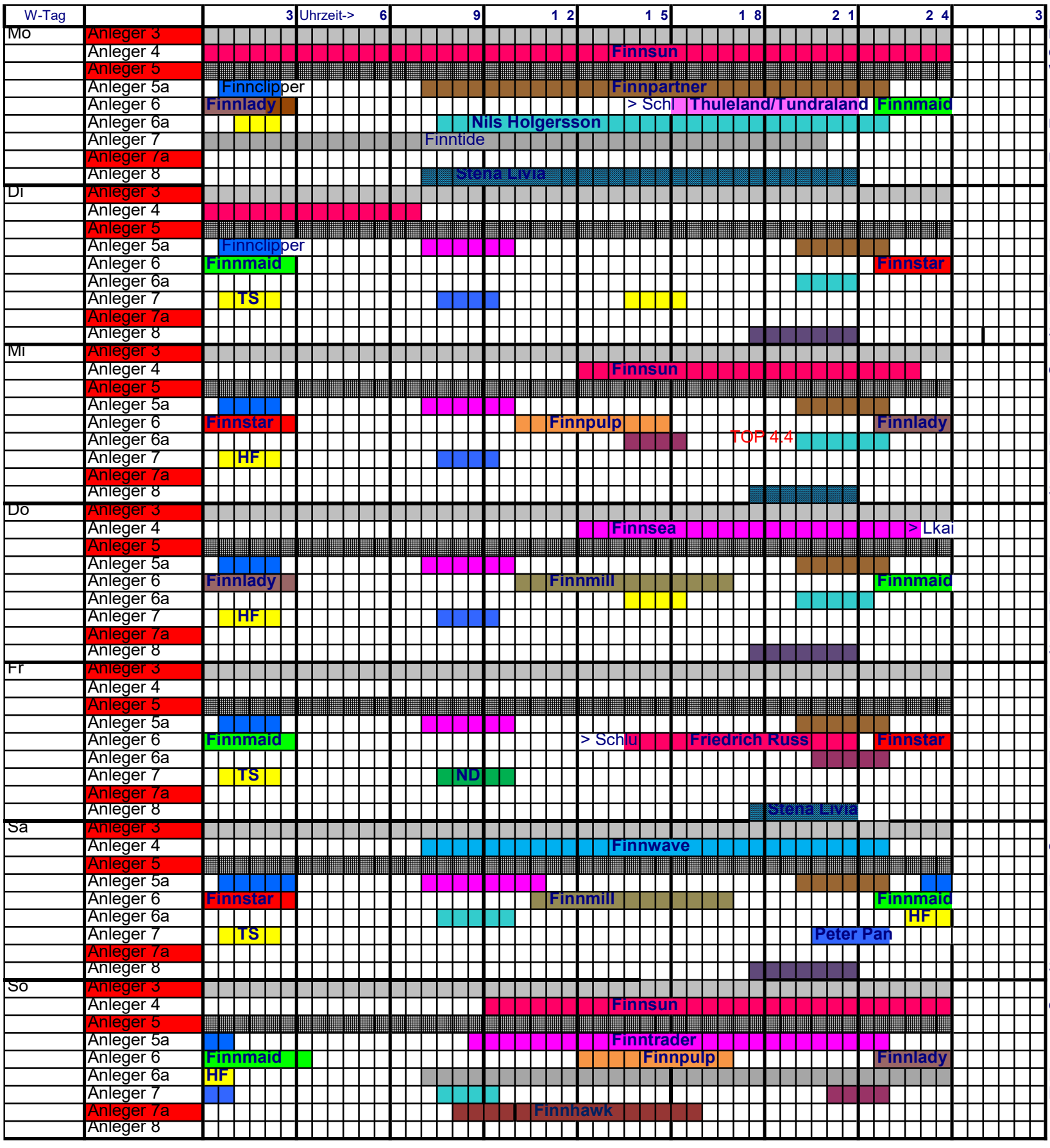
Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services

Auszug aus dem Geoportal Lübeck

Bearbeiter: 691 Lübeck Port Authority (Witt-f)

Datum: 11.04.2022

Anlage 6 - Anlegerbelegungsplan Bestand
Terminal Skandinavienkai
Wochenregelfahrplan (Basis: Liegeplatzzuweisung Januar 2022)



Malmö Helsinki TT Uusikaupunki Liepaja Kemi/Oulu Kotka Poland

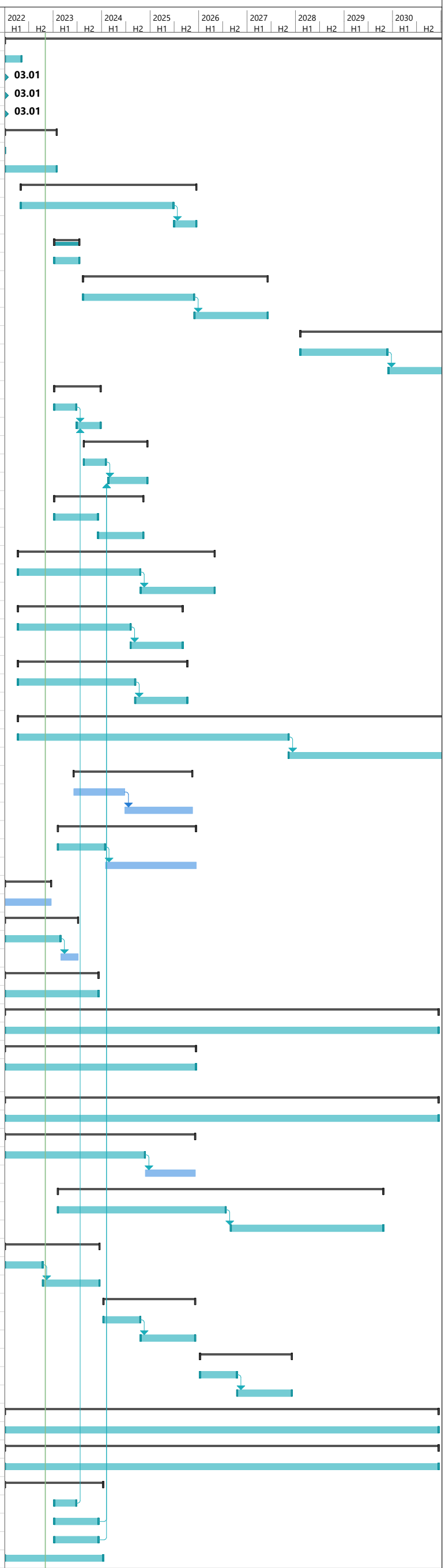
	00:00-00:30	00:30-01:00	01:00-01:30	01:30-02:00	02:00-02:30	02:30-03:00	03:00-03:30	03:30-04:00	04:00-04:30	04:30-05:00	05:00-05:30	05:30-06:00	06:00-06:30	06:30-07:00	07:00-07:30	07:30-08:00	08:00-08:30	08:30-09:00	09:00-09:30	09:30-10:00	10:00-10:30	10:30-11:00	11:00-11:30	11:30-12:00	12:00-12:30	12:30-13:00	13:00-13:30	13:30-14:00	14:00-14:30	14:30-15:00	15:00-15:30	15:30-16:00	16:00-16:30	16:30-17:00	17:00-17:30	17:30-18:00	18:00-18:30	18:30-19:00	19:00-19:30	19:30-20:00	20:00-20:30	20:30-21:00	21:00-21:30	21:30-22:00	22:00-22:30	22:30-23:00	23:00-23:30	23:30-23:59
Montag			Malmö																		Malmö																											
			< Helsinki																																											Helsinki >			
			TT																	TT																												
				Uusikaupunki																																													
				Liepaja																																														
																														Kemi/Oulu																			
				Kotka																																													
Dienstag			Malmö													Malmö																								Malmö								
			< Helsinki																																											Helsinki >			
			TT														TT												TT											TT							
			Uusikaupunki																																									Liepaja					
Mittwoch			Malmö													Malmö																								Malmö								
			< Helsinki																			Helsinki backup																						Helsinki >			
			TT														TT												TT											TT							
																													Uusikaupunki / Turku																				
																																				Liepaja												
Donnerstag			Malmö													Malmö																								Malmö								
			< Helsinki																			Helsinki backup																						Helsinki >			
			TT														TT												TT											TT							
Freitag			Malmö													Malmö																								Malmö								
			< Helsinki																																											Helsinki >			
			TT														TT																								TT							
																																				Liepaja												
																														Kemi/Oulu																			
Samstag			Malmö													Malmö																								Malmö								
			< Helsinki																																											Helsinki >			
			TT														TT																								TT					TT >		
																	Uusikaupunki																																
																														Liepaja																			
																						Helsinki backup																											
Sonntag	< Malmö																		Malmö																												Malmö >		
			< Helsinki																																											Helsinki >			
	< TT																TT																									TT							
																					Uusikaupunki																														
																			Poland																															
																Kotka																																		
																										Helsinki backup																								


Masterplan Skandinavienkai
Anlage 8 – Übersicht interne und externe Potenzialflächen
K
J
L
M
I
Nordbahnhof
Papergate
H
G
N
F
E
D
C
A
B

Anlage 9
Masterplan Skandinavienkai 2025
Realisierungszeitplan

Stand: 11.04.2022
LPA, Sie

Nr.	Vorgangsname	Dauer	Anfang	Ende	Vorgän	Ressourcennamen
1	**Projekte LPA**	**2618 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Mit 14.01.32**		
2	Hafenflächenerweiterung 2. BA - Teilfläche 3	90 Tage	Mon 03.01.22	Fre 06.05.22		
3	Umbau / Anpassung Anleger 8	1 Tag	Mon 03.01.22	Mon 03.01.22		
4	Pollerergänzung Anleger 7	1 Tag	Mon 03.01.22	Mon 03.01.22		
5	Pontonverbreiterung und Ertüchtigung Festmachereinrichtung Anleger	1 Tag	Mon 03.01.22	Mon 03.01.22		
6	**Neubau Anleger 5**	**280 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 27.01.23**		
7	Planung + Genehmigung + Vergabe (abgeschlossen)	1 Tag?	Mon 03.01.22	Mon 03.01.22		
8	Bau	280 Tage	Mon 03.01.22	Fre 27.01.23		
9	**Verlängerung Anleger 3**	**946 Tage**	**Mon 02.05.22**	**Mon 15.12.25**		
10	Planung + Genehmigung + Vergabe	822 Tage	Mon 02.05.22	Die 24.06.25		
11	Bau	120 Tage	Die 01.07.25	Mon 15.12.25	10	
12	**Prüfung Anleger 5a/6**	**136 Tage**	**Mon 09.01.23**	**Mon 17.07.23**		
13	Prüfung der Möglichkeiten zur Anpassung der Anleger	136 Tage	Mon 09.01.23	Mon 17.07.23		
14	**Umbau Anleger 6a**	**995 Tage**	**Mon 14.08.23**	**Fre 04.06.27**		
15	Planung + Genehmigung + Vergabe	600 Tage	Mon 14.08.23	Fre 28.11.25		
16	Bau	395 Tage	Mon 01.12.25	Fre 04.06.27	15	
17	**Umbau Bereich Anleger 7a/8**	**869 Tage**	**Mon 07.02.28**	**Don 05.06.31**		
18	Planung + Genehmigung + Vergabe	470 Tage	Mon 07.02.28	Fre 23.11.29		
19	Bau	395 Tage	Sam 01.12.29	Don 05.06.31	18	
20	**Flächenbefestigung Bereich Pkw-Abfertigungsgebäude**	**251 Tage**	**Mon 09.01.23**	**Mon 25.12.23**		
21	Planung + Genehmigung + Vergabe	120 Tage	Mon 09.01.23	Fre 23.06.23		
22	Bau	130 Tage	Die 27.06.23	Mon 25.12.23	80;21	
23	**Flächenbefestigung Bereich OC/Werkstattbereich**	**343 Tage**	**Mon 21.08.23**	**Mit 11.12.24**		TOP 4.4
24	Planung + Genehmigung + Vergabe	120 Tage	Mon 21.08.23	Fre 02.02.24		
25	Bau	212 Tage	Die 20.02.24	Mit 11.12.24	81;82;	
26	**Flächenbefestigung Trailerdepot**	**481 Tage**	**Mon 09.01.23**	**Mon 11.11.24**		
27	Planung + Genehmigung + Vergabe	236 Tage	Mon 09.01.23	Mon 04.12.23		
28	Bau	245 Tage	Die 05.12.23	Mon 11.11.24		
29	**Flächenerschließung Borndiek 1 (3,5 ha)**	**1060 Tage**	**Mon 11.04.22**	**Fre 01.05.26**		
30	Planung + Genehmigung + Vergabe	660 Tage	Mon 11.04.22	Fre 18.10.24		
31	Bau	400 Tage	Mon 21.10.24	Fre 01.05.26	30	
32	**Flächenerschließung externe LKW-Stellplätze (10 ha)**	**887 Tage**	**Mon 11.04.22**	**Die 02.09.25**		
33	Planung + Genehmigung + Vergabe	607 Tage	Mon 11.04.22	Die 06.08.24		
34	Bau	280 Tage	Mit 07.08.24	Die 02.09.25	33	
35	**Flächenerschließung Borndiek/Pregate**	**912 Tage**	**Mon 11.04.22**	**Die 07.10.25**		
36	Planung + Genehmigung + Vergabe	632 Tage	Mon 11.04.22	Die 10.09.24		
37	Bau	280 Tage	Mit 11.09.24	Die 07.10.25	36	
38	**Flächenerschließung Borndiek 2 (12 ha)**	**2548 Tage**	**Mon 11.04.22**	**Mit 14.01.32**		
39	Planung + Genehmigung + Vergabe	1458 Tage	Mon 11.04.22	Mit 10.11.27		
40	Bau	1090 Tage	Don 11.11.27	Mit 14.01.32	39	
41	**Bau Pkw-Neufahrzeuge Parkhaus**	**640 Tage**	**Mon 05.06.23**	**Fre 14.11.25**		
42	Planung + Genehmigung + Vergabe	275 Tage	Mon 05.06.23	Fre 21.06.24		
43	Bau	365 Tage	Mon 24.06.24	Fre 14.11.25	42	
44	**Bau eines Schwerlastparkdecks (3 ha)**	**745 Tage**	**Mon 06.02.23**	**Fre 12.12.25**		
45	Planung + Genehmigung + Vergabe	255 Tage	Mon 06.02.23	Fre 26.01.24		
46	Bau	490 Tage	Mon 29.01.24	Fre 12.12.25	45	
47	**Bau Railgate im LSK**	**250 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 16.12.22**		
48	Bau	250 Tage	Mon 03.01.22	Fre 16.12.22		
49	**Bau Roadgate Südgate**	**395 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 07.07.23**		
50	Planung + Genehmigung + Vergabe	300 Tage	Mon 03.01.22	Fre 24.02.23		
51	Bau	95 Tage	Mon 27.02.23	Fre 07.07.23	50	
52	**Forschungsprojekt Traileryard**	**505 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 08.12.23**		
53	Durchführung des Projekts	505 Tage	Mon 03.01.22	Fre 08.12.23		
54	**Betriebliche Prozessoptimierung**	**2335 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 13.12.30**		
55	Fortlaufende Aktivität	2335 Tage	Mon 03.01.22	Fre 13.12.30		
56	**Digitalisierung Zulauf (ETA-Tracking/Pregate-IT)**	**1030 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 12.12.25**		
57	IT-Zuarbeit zu infrastrukturelle Arbeiten (kann bei ETA auch schneller gehen)	1030 Tage	Mon 03.01.22	Fre 12.12.25		
58	**Steigerung Digitalisierung Hafenbahnbetrieb**	**2335 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 13.12.30**		
59	Fortlaufende Aktivität	2335 Tage	Mon 03.01.22	Fre 13.12.30		
60	**Bau Nordbahnhof im GE-Skandinavienkai-Nord**	**1025 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 05.12.25**		
61	Planung + Genehmigung + Vergabe	755 Tage	Mon 03.01.22	Fre 22.11.24		
62	Bau	270 Tage	Mon 25.11.24	Fre 05.12.25	61	
63	**Ausbau LSK Betriebsbahnhof (neue Gleise 12-14)**	**1751 Tage**	**Mon 06.02.23**	**Mon 22.10.29**		
64	Planung + Genehmigung + Vergabe	905 Tage	Mon 06.02.23	Fre 24.07.26		
65	Bau	820 Tage	Die 01.09.26	Mon 22.10.29	64	
66	**Bau Landstromstation Anleger 5neu und Anleger 6**	**510 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 15.12.23**		
67	Planung + Genehmigung + Vergabe	205 Tage	Mon 03.01.22	Fre 14.10.22		
68	Bau	305 Tage	Mon 17.10.22	Fre 15.12.23	67	
69	**Bau Landstromanschluss Anleger 4 und 7**	**495 Tage**	**Mon 15.01.24**	**Fre 05.12.25**		
70	Planung + Genehmigung + Vergabe	200 Tage	Mon 15.01.24	Fre 18.10.24		
71	Bau	295 Tage	Mon 21.10.24	Fre 05.12.25	70	
72	**Bau Landstromanschluss Anleger 3 und 5a**	**495 Tage**	**Mon 12.01.26**	**Fre 03.12.27**		
73	Planung + Genehmigung + Vergabe	200 Tage	Mon 12.01.26	Fre 16.10.26		
74	Bau	295 Tage	Mon 19.10.26	Fre 03.12.27	73	
75	**Nutzung regenerativer Energien**	**2335 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 13.12.30**		
76	fortlaufende Aktivität	2335 Tage	Mon 03.01.22	Fre 13.12.30		
77	**Nutzung von alternativen Kraftstoffen**	**2335 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 13.12.30**		
78	fortlaufende Aktivität	2335 Tage	Mon 03.01.22	Fre 13.12.30		
79	**Projekte LHG**	**530 Tage**	**Mon 03.01.22**	**Fre 12.01.24**		
80	Räumung Pkw-Abfertigungsgebäude	120 Tage	Mon 09.01.23	Fre 23.06.23		
81	Bau der Werkstatt	240 Tage	Mon 09.01.23	Fre 08.12.23		
82	Bau des OC inkl. Sanitärbereich	240 Tage	Mon 09.01.23	Fre 08.12.23		
83	Verlängerung Baltic Rail Gate um 120m	530 Tage	Mon 03.01.22	Fre 12.01.24		

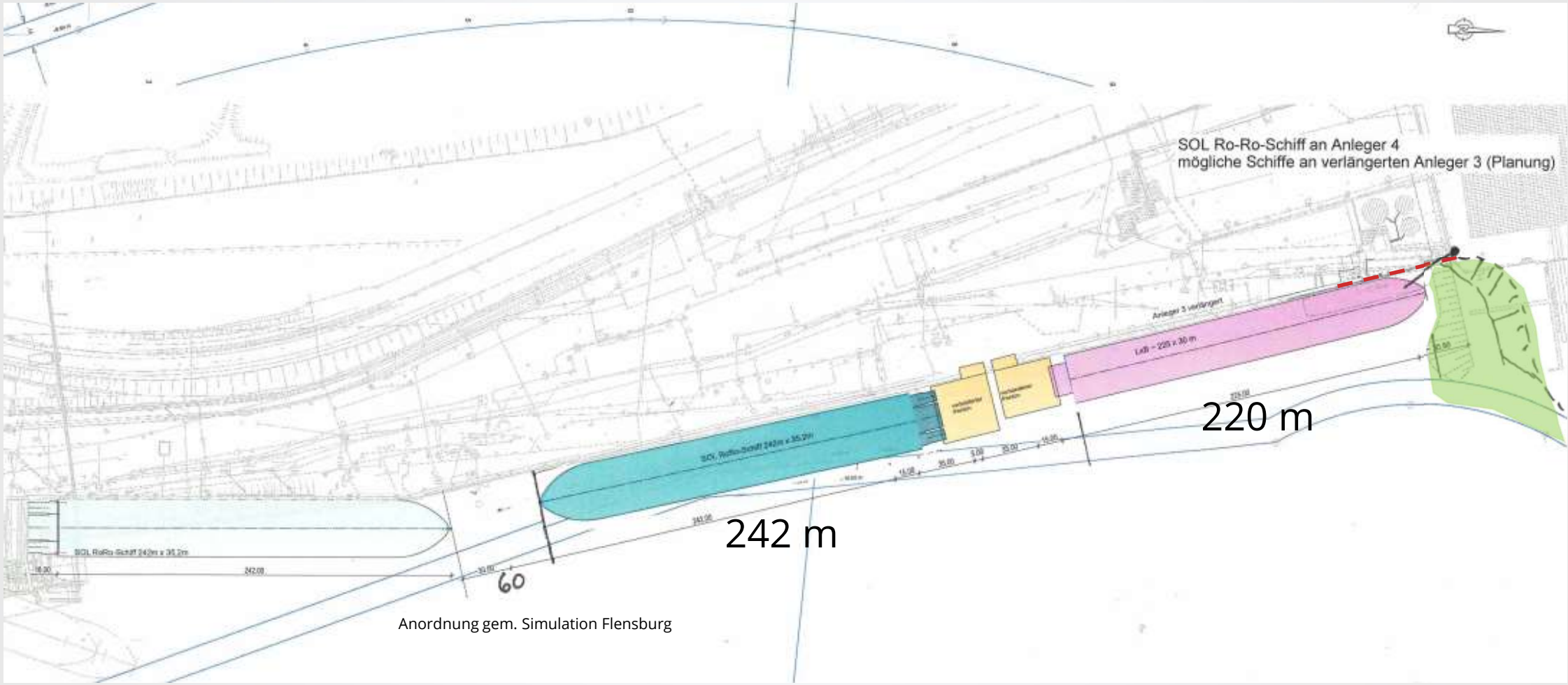


Projekt: Statusbericht_April-201
Datum: Don 03.11.22

Vorgang | Projektsammelvorgang | Manueller Vorgang | Nur Anfang | Stichtag
Unterbrechung | Inaktiver Vorgang | Nur Dauer | Nur Ende | In Arbeit
Meilenstein | Inaktiver Meilenstein | Manueller Sammelrollup | Externe Vorgänge | Manueller Fortschritt
Sammelvorgang | Inaktiver Sammelvorgang | Manueller Sammelvorgang | Externer Meilenstein

Masterplan Skandinavienkai

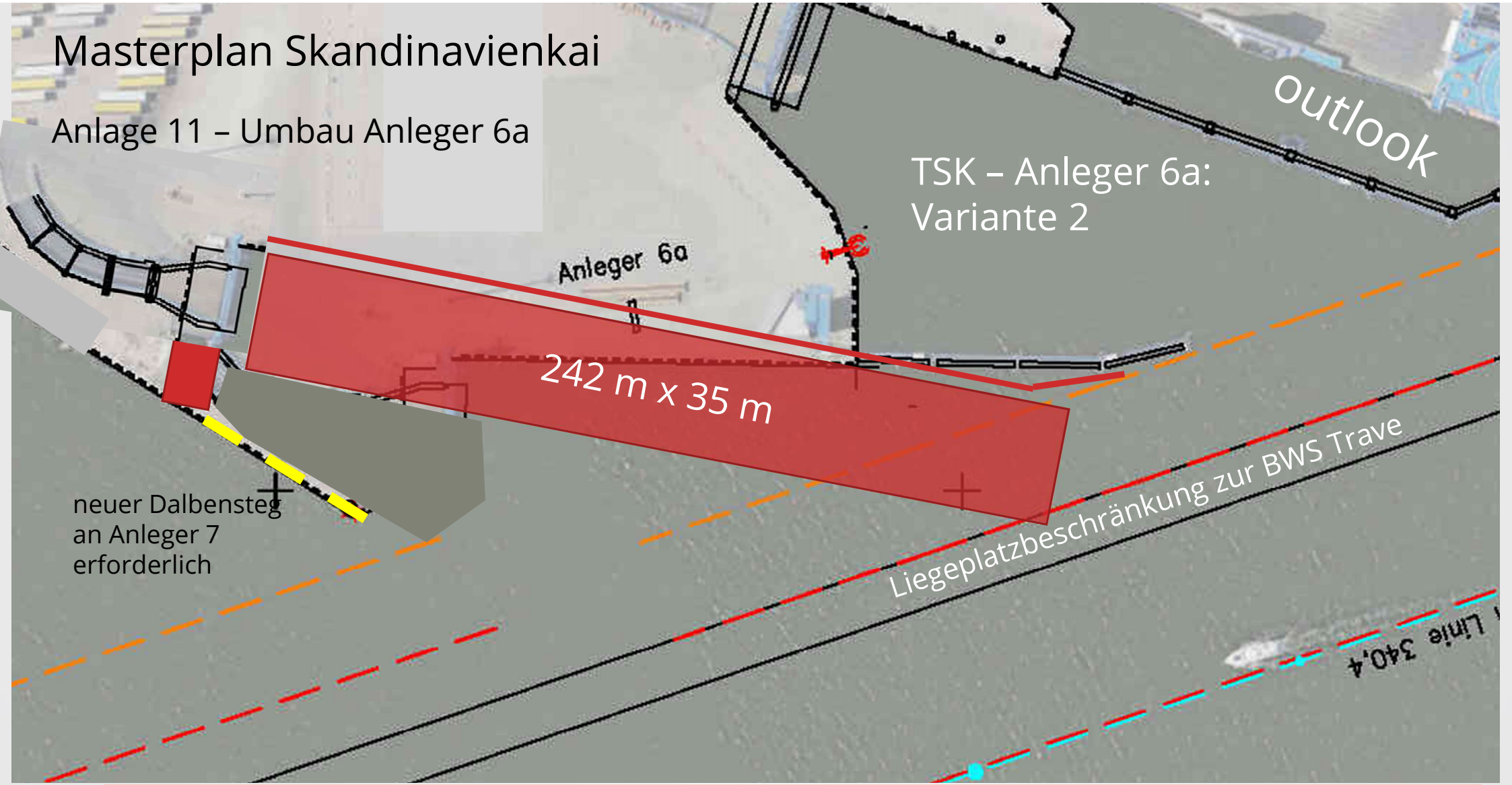
Anlage 10 – Verlängerung Anleger 3



Anordnung gem. Simulation Flensburg

Masterplan Skandinavienkai

Anlage 11 – Umbau Anleger 6a



Masterplan Skandinavienkai

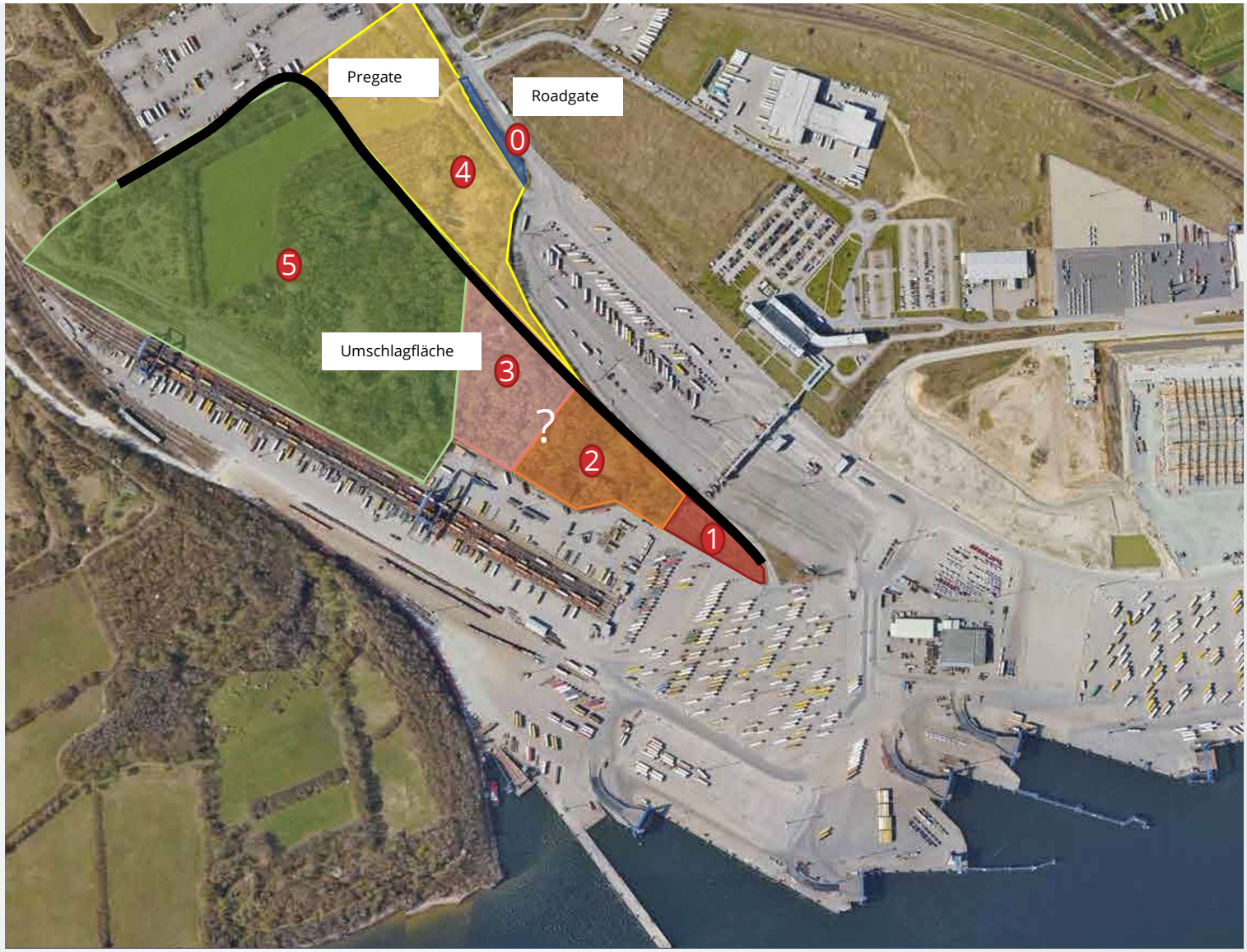
Anlage 12

Entwicklung Borndiek

Größe der Teilflächen [m²]:

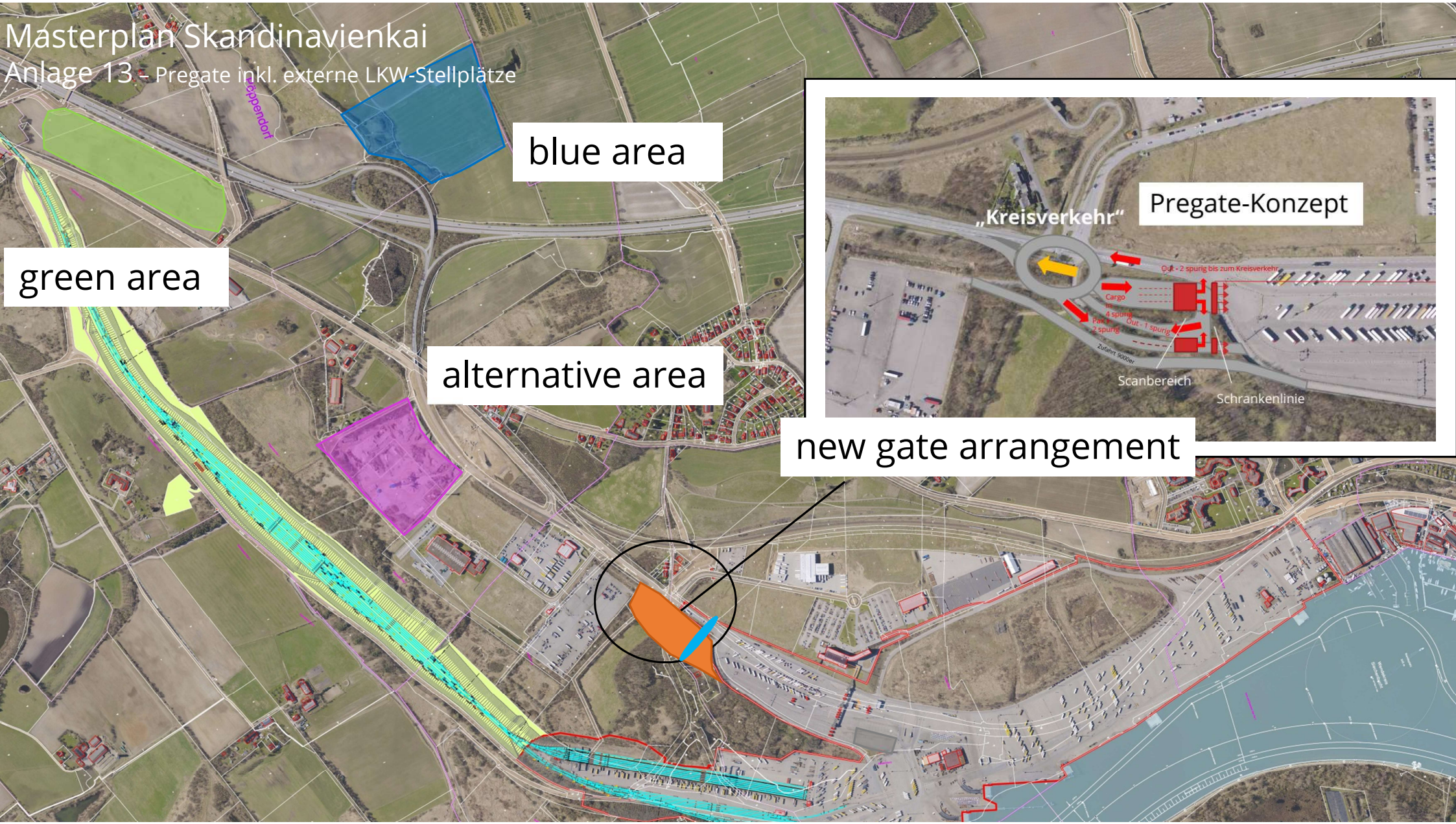
0	1.200	
1	4.300	Umschlag Borndiek 1
2	15.400	
3	17.400	
4	36.000	Pregate Borndiek
5	119.000	Umschlag Borndiek 2

Geländesprung



Masterplan Skandinavienkai

Anlage 13 – Pregate inkl. externe LKW-Stellplätze

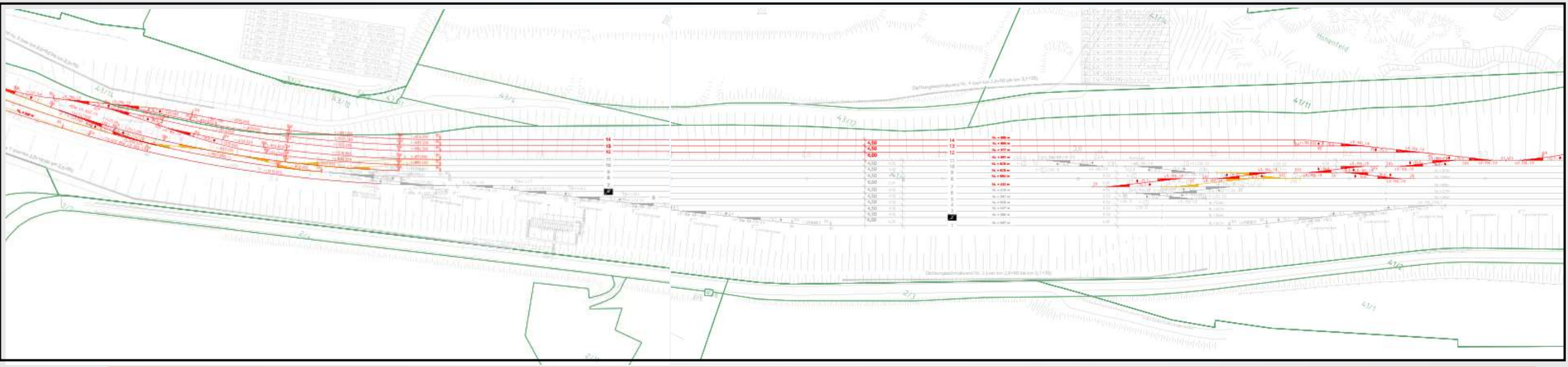


Masterplan Skandinavienkai 2030
Anlage 14 – LSK Ausbau

Erweiterung um 3 bis 4 zuglange Gleise

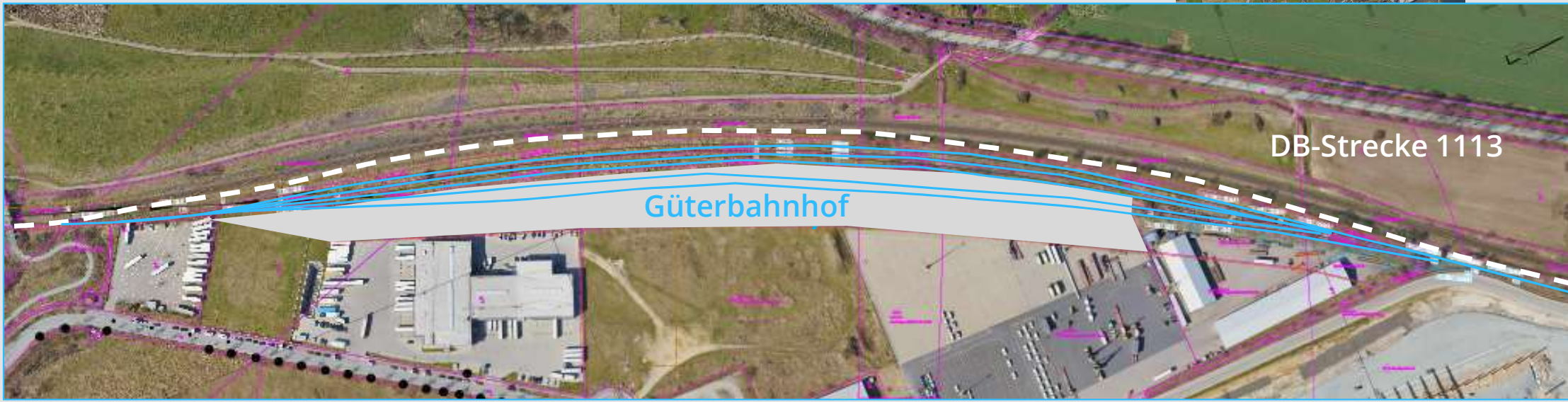
(Gleis 12 bis 14/15)





Anlage 15
Bahnhof GE Skandinavienkai-Nord
„Nordbahnhof“





Hansestadt LÜBECK

► Nr. 2022/11551-02-01
öffentlich

Lübeck, 26.01.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.061 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Markus Toll (E-Mail: markus.toll@luebeck.de Telefon: 122-6003)

Bericht zu alternativen Parkmöglichkeiten während der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.02.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Antrag von AM Christopher Lötsch (CDU) + AM Ulrich Pluschkell (SPD) im Bauausschuss am 21.11.2022 Parkhaus Falkenstrasse: Zukunftsfähige Lösung für Anwohnende erforderlich! (VO/2022/11551-01)

Antrag von CDU + SPD in der Bürgerschaft am 24.11.2022: Parkhaus Falkenstraße: Zukunftsfähige Lösung für Anwohnende erforderlich! Zu: Instandsetzung des Parkhauses „Falkenstraße“ (VO/2022/11551-02):

„Der Bauzeitplan ist mit dem Ziel, die geplante Bauzeit wesentlich zu verkürzen, zu überarbeiten. Hierbei sind auch Teil-Öffnungen zu prüfen.

Die Verwaltung wird gebeten, dafür zu sorgen, dass für die Dauer der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße ersatzweise Parkplätze als vermietete Dauerparkplätze an der Kanalstraße beiderseits der Glitzerbrücke für Bewohnerinnen und Bewohner aus Hüxtertor bereitgestellt werden. Alternativ bzw. zusätzlich sind für die Zeit der Sanierung Parkplätze auf dem Gelände des zukünftigen Mikro-Depo‘s an der Falkenstraße (ehemals „Scheel“) bereit zu stellen.

Zudem sollen mit der KWL GmbH und der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH Gespräche aufgenommen werden mit dem Ziel, dass diese städtischen Gesellschaften in ihrer Tiefgarage in der Falkenstraße ein Parksharing-Modell einführen – tagsüber Beschäftigte, ansonsten Anwohnerinnen und Anwohner.

Außerdem sollen Anwohnerinnen und Anwohner in Hüxtertor dazu angehalten werden, einen eigenen Beitrag zur Entschärfung der Situation des ruhenden Verkehrs zu leisten, z.B. indem sie ihre wenig genutzten Kraftfahrzeuge und Zweitfahrzeuge (z.B. Wohnmobile) nicht mehr im Wohngebiet dauerparken.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten zu berichten, wie das Parkhaus zukunftsfähig mit Solarmodulen und ausreichend E-Mobil-Stellplätzen ausgestattet werden kann.“

Bericht:

Der nachfolgende Bericht ist in Zusammenarbeit mit dem Bereich Stadtgrün und Verkehr und der KWL GmbH entstanden.

Verkürzung Bauzeit/Teileröffnungen:

Die Sanierungsmaßnahme wird von der Ingenieur-Gesellschaft für Bauwerksinstandsetzung Gieler-Breßmer & Fahrenkamp (IGF) aus Süßen begleitet. Das Büro hat sich im Bereich der Sanierung von Parkierungseinrichtungen deutschlandweit einen erstklassigen Ruf erarbeitet und besitzt hier umfangreiche Expertisen. Der Zeitplan, den das Ingenieurbüro erstellt hat, geht von einer Fertigstellung der Baumaßnahme bis Ende 2024 aus. Der vorliegenden Planung gingen umfangreiche Variantenprüfungen voraus. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit lässt sich die Baumaßnahme nun nicht mehr weiter aufschieben, da ansonsten eine Sperrung des gesamten Parkhauses droht.

Die vergleichsweise lange Bauzeit resultiert u. a. aus der komplizierten Statik: Während der Bauzeit muss das gesamte Parkhaus abgestützt und die einzelnen Bauabschnitte nacheinander unter Vollsperrung des Parkhauses durchgeführt werden. Das betrifft die Baumaßnahmen Spindel 1, Spindel 2, die Fuge auf dem Freideck, die Stützenköpfe auf dem Freideck sowie das Brückenstück im EG. Erst im Anschluss dieser Arbeiten können die Fahrbahnoberflächen neu beschichtet werden.

Des Weiteren ist zur Durchführung der Arbeiten eine Außentemperatur von durchgängig 5 Grad Celsius notwendig, so dass in den Wintermonaten voraussichtlich nicht gearbeitet werden kann.

Eine Bauzeitverkürzung ist daher auch mit mehr Personal nicht zu erreichen. Der Zeitplan wird weiterhin als realistisch erachtet, wobei für ausgeprägte Schlechtwetterlagen und Materialengpässe nur wenig Puffer eingeplant wurde. Sollte sich bspw. der nächste Winter als milde erweisen, wird selbstverständlich auch in den Wintermonaten gearbeitet, um die Bauzeit zu verkürzen. Das lässt sich heute aber nicht sicher vorhersagen.

Die Bausubstanz des Parkhauses Falkenstraße ist grundsätzlich noch so gut, dass eine Sanierung nachhaltig ist. Eine Verschiebung einzelner Bauabschnitte mit dem Ziel, die Bauzeit der Maßnahme zu verkürzen, wurde ebenfalls geprüft, allerdings verworfen. Bereits in zwei, drei Jahren müsste die nächste Baumaßnahme durchgeführt werden, was wiederum mit einer Baustelleneinrichtung sowie Sperrung des Parkhauses einhergehen würde. Nichtsdestotrotz ist bereits heute absehbar, dass in den nächsten 15 Jahren die Bodenplatte grundsaniert werden muss.

Teileröffnungen in Parkbauten setzen voraus, dass jegliche Arbeiten im Parkhaus örtlich abgegrenzt sind, so dass Schäden an parkenden PKW ausgeschlossen werden können. Parkbauten sind in der Regel offene Gebäude mit möglichst wenig Wänden. Das Setzen von Trennwänden wäre daher sehr aufwändig, würde hohe Kosten nach sich ziehen und die Bauzeit für die restlichen Baumaßnahmen verlängern. Teilöffnungen wurden daher auch von dem ausführenden Büro geprüft, allerdings nach heutigem Stand verworfen. Sollte sich im Bauablauf die Möglichkeit einer vorgezogenen Teilöffnung bestimmter Bereiche wider Erwarten ergeben, wird diese Teilöffnung selbstverständlich vorgenommen. Momentan ist das aber nicht absehbar.

Unabhängig davon prüft die KWL zusammen mit dem planenden Büro im Bauablauf regelmäßig, inwieweit Möglichkeiten für Bauzeitverkürzung oder Teileröffnungen bestehen und

wirtschaftlich umzusetzen sind. Dieses Vorgehen hat sich in der Vergangenheit bei vergleichbaren Bauvorhaben bewährt.

Ersatzweise Parkplätze als vermietete Dauerparkplätze an der Kanalstraße:

Eine vorübergehende Umnutzung der Parkflächen an der Kanalstraße ist rechtlich nicht möglich. Bereits in der Vergangenheit wurde dies mit dem Ergebnis geprüft, dass weder eine stille Umnutzung der vorhandenen Parkflächen in Betracht kommt, noch eine förmliche Entwidmung ohne weiteres umsetzbar wäre.

Die von der KWL bewirtschafteten Flächen an der Kanalstraße sind tatsächlich allesamt förmlich als öffentliche Flächen gewidmet.
Unabhängig davon, in welcher Form diese Flächen von der KWL bewirtschaftet werden, sei es durch Aufstellen von Parkscheinautomaten oder durch ein Schrankensystem, muss deshalb für die Allgemeinheit die Nutzungsmöglichkeit für Parkzwecke aufrechterhalten werden. Der Abschluss von langfristigen privaten Stellflächenverträgen und die damit verbundene Reservierung einzelner Parkflächen wäre mit der Widmung als öffentliche Fläche nicht vereinbar. Das Angebot muss sich stets an die Allgemeinheit richten und nicht an einen bestimmten Personenkreis. Dies würde analog für Monatstickets oder ähnliches gelten.

Aus Sicht der Verwaltung könnte für einen Teil der jetzigen Dauermietenden PH Falkenstraße die Parkflächen an der Kanalstraße trotzdem eine Ausweichmöglichkeit darstellen:
Die Dauer-Parkplätze im PH Falkenstraße werden zu einem Mietpreis von 65,00 EUR/Monat vermietet. Insbesondere die Parkplätze P1 (107 Stellplätze) und P2 (204 Stellplätze) in der Kanalstraße sind tagsüber und auch nachts nicht vollständig ausgelastet. Dauer-Mietenden des Parkhauses, die als Anwohnende den Stellplatz gemietet haben, könnten daher fast kostengleich auf diese ausweichen. Denn die Parkgebühren sind werktags von 10.00 bis 18.00 Uhr zu entrichten. Sie betragen 1,20 EUR/Std. oder es kann ein Tagesticket i. H. v. 6,00 EUR genommen werden. Sofern ein Parkplatzbedarf beispielhaft von montags bis freitags ab 16.00 Uhr und am Wochenende besteht, würden dafür folgende Parkgebühren anfallen:

5 x 2 Std. à 1,20 EUR (Mo.-Fr.) + 6,00 EUR (Sa.) = 18 EUR/Woche x 4 = 72,00 EUR/Monat

Für diese Nutzenden würden somit monatlich nur 7,00 EUR mehr an Parkgebühren anfallen.

Ersatzweise Parkplätze als vermietete Dauerparkplätze auf dem Gelände des zukünftigen Mikro-Depots:

Es werden vier Parkplätze im Rahmen der Baumaßnahme hergestellt. Diese sind gem. Stellplatznachweis im Rahmen der Baugenehmigung dem Gebäude und damit dem Nutzenden zuzuschlagen und können nicht abgegeben werden.

Weitergehende Flächen für zusätzliche Stellplätze können aufgrund von erforderlichen Rangierflächen für die Zulieferfahrzeuge, aufgrund einer möglichen Störung des Kfz-Anlieferverkehrs, aufgrund einer potentiellen Gefährdung der Fahrradkuriere und aufgrund einer Vermischung von nutzungsspezifischem und unkontrolliertem öffentlichen Parken nicht zur Verfügung gestellt werden. Ein Plan aus der EW-Bau des Miko-Depots ist als Anlage beigefügt.

Parksharing-Modell bei KWL und TRAVE:

Eine Öffnung der Tiefgarage KWL/TRAVE wurde geprüft, allerdings als nicht umsetzbar eingestuft. Das Parkplatzpotenzial ist nach Abzug der mit Poolfahrzeugen dauerhaft belegten Plätze ohnehin relativ gering: Im Bereich der TRAVE ständen etwa 20 Stellplätze für Anwohnende zur Verfügung, im Bereich der KWL 11. Der Aufwand und die zusätzlichen Sicher-

heitsrisiken wären im Vergleich zu diesem relativ bescheidenen Potenzial unverhältnismäßig hoch: Der Zugang zur Tiefgarage beinhaltet nämlich, allein aus Fluchtschutzgründen, immer auch Zugang zum gesamten Treppenhaus, zur Heizungsanlage und zu den internen Lagerräumen. Somit wären zu den Zeiten, in denen keine Mitarbeitenden mehr im Haus sind, zwangsläufig Dritte im Gebäude. Das sollte vermieden werden.

Die Nutzungszeit wäre zudem in der Woche stark eingeschränkt, nur ein Zeitfenster von frühestens 19 Uhr bis max. 7 Uhr des nächsten Tages möglich. Es müsste sichergestellt werden, dass alle Fahrzeuge der Anwohnenden bis zu diesem Zeitpunkt entfernt worden sind. Erfahrungsgemäß wird das in der Praxis nicht funktionieren, so dass morgens nicht alle Stellplätze genutzt werden könnten und regelmäßig telefonisch nachgefasst werden müsste. Abschleppen ist in der Tiefgarage zudem kaum möglich.

Anwohnende haben demgegenüber bereits heute die Möglichkeit, nachts entgeltfrei im Bereich der öffentlichen Stellplätze in der Kanalstraße zu parken. Die ebenerdigen Stellplätze befinden sich in fußläufiger Entfernung. Die Bereitschaft der Parkenden, lediglich für die Nachtstunden in unmittelbarer Nähe eine monatliche Miete zu bezahlen, dürfte insofern sehr begrenzt sein.

<u>Anwohnende anhalten einen Beitrag zur Entschärfung der Situation des ruhenden Verkehrs zu leisten:</u>

Der Parkraum im Quartier ist bekanntermaßen begrenzt. Die Hansestadt Lübeck kann hier kaum angebotserweiternde Angebote schaffen. Auch ein Bewohnerparken kommt durch die umfangreichen Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung nicht in Betracht. Neben ordnungsrechtlichen Maßnahmen kann die Hansestadt Lübeck daher nur zur gegenseitigen Rücksichtnahme aufrufen, indem z. B. wenig genutzte Kraftfahrzeuge und Zweitfahrzeuge (z. B. Wohnmobile) nicht mehr im Wohngebiet dauergeparkt werden. Direkten Einfluss darauf hat die Hansestadt Lübeck aber nicht, so dass keine unmittelbare Durchsetzbarkeit gegeben ist.

Dem Antrag folgend wird die Hansestadt Lübeck ein Informationsschreiben aufsetzen, welches vor Beginn der Maßnahme per Posteinwurf an die Anwohnenden des Wohnquartiers verschickt wird. Diese Methode konnte sich zuletzt beim Verkehrsversuch Fackenburger Allee bewähren.

Das Anschreiben wird zeitnah gefertigt und wird u. a. auch Hinweise zum ordnungsgemäßen Parken beinhalten.

Die Kosten für den Posteinwurf belaufen sich dabei auf ca. 1.000,00 EUR.

<u>Solarmodule und E-Ladestationen am bzw. im PH:</u>

Das bestehende Gebäude ist mit EG, 1.OG und Freideck bereits so hoch, dass der B-Plan 02.15.00, welcher zwei Vollgeschosse vorgibt, relativ gut ausgenutzt ist. Ein Dach mit Photovoltaikmodulen hätte rein bauordnungsrechtlich - wenn überhaupt - Aussicht auf Genehmigung, wenn es flächentechnisch reduziert bliebe, so dass das neue PV-Dach nicht als Vollgeschoss zählt. Weiterhin wäre zu prüfen, ob Sichtachsen des Welterbes betroffen sind.

Sollte Photovoltaik an der Fassade möglich sein, so darf die Konstruktion den freien Lüftungsquerschnitt des Parkhauses nicht so stark einschränken, dass es die Zulassung als offene Großgarage verliert. Dies wäre im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung zu klären.

Es ist angedacht, im Parkhaus im Rahmen der Sanierung E-Ladesäulen zu errichten. Die Anzahl richtet sich nach den infrastrukturellen Voraussetzungen sowie dem Brandschutz. Momentan werden maximal fünf Ladepunkte mit 22 KW avisiert.

Zusätzliches Angebot im PH Burgtor:

Es ist angedacht, für den Zeitraum der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße das Parkhaus Burgtor für Kurzparkende zu schließen. Die 99 Parkplätze auf dem Freideck sollen dann Dauerparkenden aus dem PH Falkenstraße zur Verfügung gestellt werden. Die Dauerparkenden werden sich allerdings auf Kompromisse einstellen müssen, da das Freideck im Winter (z. B. bei starkem Schneefall) nicht durchgängig nutzbar ist. Das dürfte allerdings nur wenige Wochen im Jahr betreffen.

Die KWL hat die aktuellen Dauermietenden des PH Falkenstraße angeschrieben und eine Umfrage durchgeführt. Bisher hat die KWL knapp 100 Rückmeldungen erhalten. Über 60 % können sich auch vorstellen, alternativ einen Stellplatz im PH Burgtor anzumieten. Zusätzlich wurden auch die zu erwartenden Nutzungszeiten abgefragt.

Daher ist angedacht, eine flexible Vermietung des Parkhauses Burgtor umzusetzen. Parkende hätten in der Konsequenz keinen festen Stellplatz mehr. Zudem sollen Nutzungszeiträume zu variierenden Preisen angeboten werden. Unter diesen Prämissen wäre auch eine leichte Überbuchung des Parkhauses denkbar. Es wird vorsichtig geschätzt, dass auf diese Weise weitere 50 Stellplätze an Dauermietende vergeben werden könnten. Parkende des Parkhauses Falkenstraße werden im Parkhaus Burgtor prioritär bedient.

Zusammenfassung:

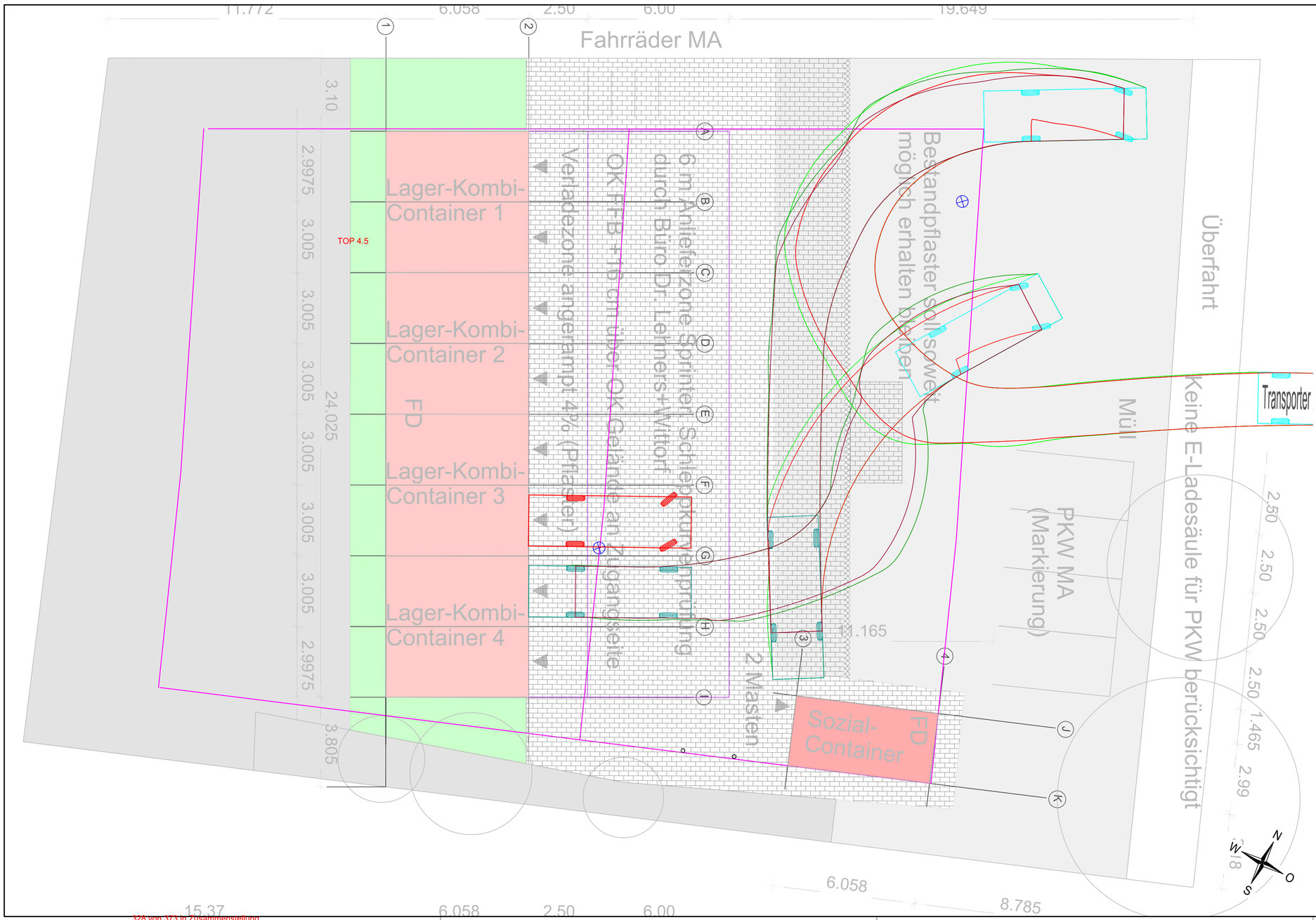
Leider lassen sich Einschränkungen im Zusammenhang mit der Sanierung des Parkhauses Falkenstraße nicht ausschließen. Ziel der Sanierung ist aber gerade das Parkangebot langfristig am Standort sicherzustellen. Der Bauzeitenplan wurde professionell erstellt und berücksichtigt die örtlichen Gegebenheiten.

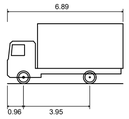
Einem Teil der jetzigen Nutzenden können Alternativen im Parkhaus Burgtor angeboten werden. Zudem ist auch das Ausweichen auf die ebenerdigen Parkplätze in der Kanalstraße eine Option, da dort nur in einem begrenzten Zeitraum eine Parkgebühr erhoben wird.

Anlagen:

Anlage 1 – Übersichtsplan Mikrodepot

Senatorin Joanna Hagen





Transporter	
Gesamtlänge	6.890m
Gesamtbreite	2.170m
Höhe der gesamten Karosserie	3.574m
Min. Bodenabstand der Karosserie	0.370m
Spurbreite	2.170m
Anschlag-zu-Anschlag-Zeit	4.00s
Wenderadius Wand zu Wand	7.350m

Legende:

- Außenabmessung Fahrzeug vorwärts
- Radstand Fahrzeug vorwärts
- Fahrzeug Fahrt vorwärts
- Außenabmessung Fahrzeug rückwärts
- Radstand Fahrzeug rückwärts
- Fahrzeug Fahrt rückwärts

Plangrundlagen:

- Bestandslageplan, Vermessungsbüro Kummer, 25.08.2022
- Konzeptlageplan Plannummer 30, Architekten Allianz, 19.10.2022

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Auftraggeber:

KWL GmbH
Falkenstraße 11 23564 Lübeck

Projekt:

Neubau Mikro Depot
Falkenstraße 13, 23564 Lübeck

Planungsphase: E N T W U R F S P L A N U N G

Darstellung: Lageplan Schleppkurve

Bericht:	I 32222/1
Anlage:	2
Blatt:	10
Lagebezug:	UTM 32
Höhenbezug:	DHHN 2016
Maßstab:	1 : 100

Planverfasser:
Ingenieurbüro Dr. Lehners + Wittorf
An der Dänischburg 10, 23569 Lübeck
Fon: 04 51 / 5 92 98 00, Fax: 04 51 / 5 92 98 29, www.geo-technik.com
Hanskampring 21, 22885 Barsbüttel
Fon: 0 40 / 66 97 74 31, Fax: 0 40 / 66 97 74 58, info@geo-technik.com

	Datum	Name
gezeichnet:	25.10.2022	Felzer
bearbeitet:	11.01.2023	Felzer
geprüft:	11.01.2023	Stoll

I32222-1_Entwurfsplanung.dwg

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11892
öffentlich

Lübeck, 09.02.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.100 - Büro der Bürgerschaft

Bearbeitung: Katja Bornemann (E-Mail: katja.bornemann@luebeck.de Telefon: 122-1016)

6. Änderung der Wahlordnung für den Beirat für Seniorinnen und Senioren in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.02.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die 6. Änderung der Wahlordnung für die Wahl des Beirates für Seniorinnen und Senioren in der Hansestadt Lübeck wird beschlossen. (Anlage 1)

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.102.2 – Logistik, Statistik und Wahlen	keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Die Interessen der Kinder und Jugendlichen sind nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Die Wahlordnung für die Wahl des Beirates für Seniorinnen und Senioren der Hansestadt Lübeck ist wie folgt zu ändern:

§9 Wahlvorschläge:

(2) Wahlvorschläge sind bis spätestens **am 55. Tag** vor der Wahl schriftlich auf amtlichen Formblättern bei der Wahlleiterin / dem Wahlleiter einzureichen.

(3) Über die Zulassung der Wahlvorschläge entscheidet der Wahlausschuss in öffentlicher Sitzung am **51. Tag** vor der Wahl.

Die Änderung der Fristen findet ihre Grundlage im Gemeindekreiswahlgesetz, das für die anstehende Wahl angepasst wurde.

Anlagen:
Anlage 1

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK



Wahlordnung für die Wahl des Beirates für Seniorinnen und Senioren

April 2003 einschließlich Änderungen

(30.09.2004 / 23.02.2006 / 24.09.2009 / 29.01.2015 / 24.11.2022/23.02.2023)

Hansestadt Lübeck
Der Stadtpräsident
1.100 Büro der Bürgerschaft
Rathaus Breite Str. 62 | 23552 Lübeck
(0451) 115
buergerschaft@luebeck.de
www.luebeck.de

Inhaltsverzeichnis

§ 1 Wahlzeit und Wahltag

§ 2 Sachliche Voraussetzungen des Wahlrechts

§ 3 Förmliche Voraussetzungen des Wahlrechts

§ 4 Wählbarkeit

§ 5 Wahlsystem

§ 6 Wahlleiterin/Wahlleiter

§ 7 Wahlausschuss

§ 8 Wahlvorstand

§ 9 Wahlvorschläge

§ 10 Wahlhandlung

§ 11 Feststellung des Wahlergebnisses

§ 12 Verlust des Sitzes

§ 13 Amtliche Bekanntmachungen

§ 14 Anwendbarkeit von Rechtsvorschriften

§ 15 Inkrafttreten

Aufgrund der §§ 4 und 47d der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein und des § 3 Abs. 5 der Satzung der Hansestadt Lübeck für den Beirat für Seniorinnen und Senioren wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am 03.04.2003 folgende Wahlordnung erlassen, geändert in der Sitzung am 30.09.2004 und 23.02.2006, 24.09.2009, 29.01.2015, 24.11.2022, zuletzt geändert in der Sitzung am 23.02.2023.

§ 1
Wahlzeit und Wahltag

(1) Die Wahlzeit des Beirates für Seniorinnen und Senioren (Beirat) beträgt fünf Jahre. Sie beginnt mit dem ersten des auf den Wahltag folgenden Monats, frühestens jedoch nach Ablauf der Wahlzeit des bisherigen Beirates.

(2) Der Wahltag findet zeitgleich mit der Kommunalwahl Schleswig-Holstein statt.

(3) Eine gewählte Bewerberin / ein gewählter Bewerber erwirbt die Mitgliedschaft im Beirat mit dem fristgerechten Eingang der schriftlichen Annahmeerklärung bei der Wahlleiterin / dem Wahlleiter, jedoch nicht vor Ablauf der Wahlzeit des bisherigen Beirates.

(4) Nach Ablauf ihrer Wahlzeit bleiben die Mitglieder des Beirates bis zum Zusammentritt des neu gewählten Beirates tätig.

§ 2
Sachliche Voraussetzungen des Wahlrechts

Wahlberechtigt sind alle Einwohnerinnen / Einwohner der Hansestadt Lübeck, die am Wahltag

1. das 60. Lebensjahr vollendet haben,
2. seit mindestens 6 Wochen
   a) im Wahlgebiet (Hansestadt Lübeck) eine Wohnung (Hauptwohnung) haben oder
   b) sich im Wahlgebiet sonst gewöhnlich aufhalten und keine Wohnung außerhalb des Wahlgebietes haben sowie
3. nicht nach § 4 des Gemeinde- und Kreiswahlgesetzes vom Wahlrecht ausgeschlossen sind.

§ 3
Förmliche Voraussetzungen des Wahlrechts

Wählen kann nur, wer in das Wählerverzeichnis eingetragen ist. Jede / Jeder Wahlberechtigte kann ihr / sein Wahlrecht nur einmal und nur persönlich ausüben.

§ 4
Wählbarkeit

(1) Wählbar ist, wer am Wahltag

1. das 60. Lebensjahr vollendet hat,
2. im Wahlgebiet wahlberechtigt ist
   und
3. seit mindestens 3 Monaten
   a) in Lübeck eine Hauptwohnung hat
      oder
   b) sich in Lübeck sonst gewöhnlich aufhält und keine Wohnung außerhalb Lübecks hat.

(2) Nicht wählbar ist, wer nach § 6 Abs. 2 Ziffer 1-6 des Gemeinde- und Kreiswahlgesetzes die Voraussetzungen für die Wählbarkeit nicht erfüllt.

§ 5
Wahlsystem

(1) Analog der Bürgermeisterwahl und der Europawahl wird das Gesamtstadtgebiet als ein Wahlkreis für die Wahl zugrunde gelegt. Es sind 21 Seniorinnen / Senioren als Mitglieder in den geschlechterparitätisch zu besetzenden Beirat zu wählen.

(2) Es werden zwei Wahllisten geführt, wo jeweils die Kandidatinnen („Frauen“) und Kandidaten („Männer“) aufgeführt sind.

(3) Jede/r Wahlberechtigte hat vier Stimmen. Auf der Wahlliste „Frauen“ sind bis zu zwei Stimmen möglich, auf der Wahlliste „Männer“ sind bis zu zwei Stimmen möglich. Je Kandidatin oder Kandidat kann nur eine Stimme abgegeben werden.

(4) Zu den Mitgliedern des Beirates sind diejenigen Kandidatinnen / Kandidaten der beiden Listen gewählt, die jeweils pro Liste die meisten Stimmen erhalten haben. Der 21. Sitz geht an die Kandidatin oder den Kandidaten mit der höheren Stimmenzahl. Bei Stimmengleichheit entscheidet das von der Wahlleiterin / dem Wahlleiter zu ziehende Los. In der Reihenfolge der Stimmenzahl in den beiden Listen bilden die übrigen Kandidaten/innen die Nachrücklisten.

(5) Scheidet ein Mitglied des Beirates aus, rückt eine Kandidatin / ein Kandidat des mit der höchsten Stimmenzahl auf der jeweiligen Nachrückliste nach. Enthält die Liste keine Kandidatinnen bzw. Kandidaten mehr, bleibt der Sitz bis zum Ablauf der Wahlzeit unbesetzt

§ 6
Wahlleiterin/ Wahlleiter

Die Bürgermeisterin / der Bürgermeister bereitet die Wahl vor und führt sie durch. Sie / Er bestimmt die Wahlleiterin/ den Wahlleiter.

§ 7
Wahlausschuss

(1) Den Wahlausschuss bilden die Wahlleiterin / der Wahlleiter als Vorsitzende / Vorsitzender und fünf Beisitzerinnen / Beisitzer.

(2) Die Bürgerschaft wählt die Beisitzerinnen / Beisitzer sowie die Stellvertreterinnen/ Stellvertreter vor jeder Wahl.

§ 8
Wahlvorstand

(1) Der Wahlvorstand besteht aus der Wahlvorsteherin / dem Wahlvorsteher, einer Stellvertreterin / einem Stellvertreter und fünf Beisitzerinnen / Beisitzern.

(2) Die Mitglieder des Wahlvorstandes werden von der Wahlleiterin / dem Wahlleiter berufen.

§ 9
Wahlvorschläge

(1) Wahlvorschläge können von wahlberechtigten Einzelpersonen und Gruppen von Wahlberechtigten sowie von Verbänden oder Vereinen mit Sitz in Lübeck, die sich der sozialen Betreuung von Seniorinnen und Senioren widmen, eingereicht werden.

(2) Wahlvorschläge sind bis spätestens am 55. Tag vor der Wahl schriftlich auf amtlichen Formblättern bei der Wahlleiterin / dem Wahlleiter einzureichen.

(3) Über die Zulassung der Wahlvorschläge entscheidet der Wahlausschuss in öffentlicher Sitzung am 51. Tag vor der Wahl.

§ 10
Wahlhandlung

(1) Gewählt wird durch Stimmabgabe, Kennzeichnung des Stimmzettels in der Wahlkabine oder per Briefwahl.

(2) Die Ermittlung und Feststellung des Wahlergebnisses sind öffentlich.

§ 11
Feststellung des Wahlergebnisses

Der Wahlausschuss stellt das Wahlergebnis fest. Die Wahlleiterin / der Wahlleiter gibt das Wahlergebnis bekannt.

§ 12
Verlust des Sitzes

Ein Mitglied des Beirates verliert seinen Sitz,

1. wenn sie / er auf ihn verzichtet,
2. wenn die Voraussetzung ihrer / seiner Wählbarkeit weggefallen ist.

§ 13
Amtliche Bekanntmachungen

Amtliche Bekanntmachungen erfolgen in ortsüblicher Weise.

§ 14
Anwendbarkeit von Rechtsvorschriften

Soweit diese Wahlordnung nichts anderes bestimmt, gelten die Vorschriften des Gemeinde- und Kreiswahlgesetzes und der Gemeinde- und Kreiswahlordnung für die Wahl des Beirates für Seniorinnen und Senioren sinngemäß.

§ 15
Inkrafttreten

Diese Wahlordnung tritt am 01.04.2003 in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Wahlordnung der Hansestadt Lübeck für die Wahl des Beirates für Seniorinnen und Senioren vom 30. März 1992 (LN vom 01. April 1992), zuletzt geändert durch Wahlordnung vom 15. März 2001 (SZ vom 27.03.2001) außer Kraft.

Lübeck, 03.04.2003 Der Bürgermeister

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11769
öffentlich

Lübeck, 03.01.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

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

Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Vorrader Straße

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.01.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.02.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2023 befristeten Erbbaurecht für Herrn Dieter Oelfke belastete Grundstück in Lübeck, **Vorrader Straße 12** ist vorzeitig um 30 Jahre zu verlängern.

2. Es wird ein wertgesicherter Erbbauzins in Höhe von 4 v.H. des Bodenwertes (Stand 01.01.2022) von 272.083,00 EUR (= 10.883,32 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. der Bürgerschaftsbeschlüsse vom 28.04.2016 (VO-Nr. 2015/03216) und 18.05.2017 (VO-Nr. 2017/04955) ist in der Anlage 2 dargestellt.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschl. der Grunderwerbsteuer sowie evtl. Erschließungskosten und Anschlussbeiträge, sind von dem Erbbauberechtigten 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 Abschluss des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages 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 5), dass er eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

Begründung:
Mit Schreiben vom 28.10.2022 wurde der Erbbauberechtigte gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 28.04.2016 und 18.05.2017 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechtes informiert.

Der Erbbauberechtigte teilte mit Schreiben vom 18.11.2022 mit, dass er das Erbbaurecht um 30 Jahre und unter Anwendung der vorgenannten Bürgerschaftsbeschlüsse verlängern möchte.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 28.04.2016 (VO-Nr. 2015/03216) und 18.05.2017 (VO-Nr. 2017/04955) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 4 – Lageplan
Anlage 5 – Nichtöffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften **Anlage zur Vorlage vom 03.01.2023**
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement **VO-Nr.:2023/11769**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV Anlage 1

Finanzielle Auswirkungen in €	2023 *)	2024	2025	2026
Erträge	**1.319,02**	2.089,21	2.089,21	2.089,21
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**1.319,02**	**2.089,21**	**2.089,21**	**2.089,21**
Einzahlungen	**1.319,02**	2.089,21	2.089,21	2.089,21
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**1.319,02**	**2.089,21**	**2.089,21**	**2.089,21**

2023	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**				
Zusätzl. **zu ordnen**	x	x		
Haushalts**belastend**				
Haushalts**entlastend**	x	x	x	x
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2023	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	111020000.4411001	Grundstücksmanagement - Erträge aus Erbbaurecht	**1.319,02**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**1.319,02**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	111020000.6411001	Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht	**1.319,02**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**1.319,02**

Anlage 2

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

2.280.4 – LJ 2524
Sachbearbeiter/in: Kerstin Bruhse
App.: 23 24

Eckpunkte des abzuschließenden Erbbaurechtsverlängerungsvertrages:
auf Grundlage der Bürgerschaftsbeschlüsse vom 28.04.2016 (VO-Nr. 2015/03216) und 18.05.2017 (VO-Nr. 2017/04955)

Laufzeit **30 Jahre**

Gem. Beschlusspunkt 2a) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 – und 99 Jahre wählen.

Grundstückswert **272.083,00 EUR**

Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertekarte (Stand 01.01.2022) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte wie folgt:

Richtwert je m²:	350,00 EUR
Grundstücksgröße:	827 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²
UmrechnungsKoeff.:	0,94
angepasster Bodenwert je m²:	329,00 EUR
angepasster Grundstückswert:	272.083,00 EUR

Dinglicher Erbbauins (4 %) **10.883,32 EUR / Jahr**

Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2c) der o.g. Vorlage beträgt 4 % des aktuellen Bodenrichtwertes (ohne 10 %) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen. Dieser errechnet sich wie folgt:

Richtwert je m²:	350,00 EUR
Grundstücksgröße:	827 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²
UmrechnungsKoeff.:	0,94
angepasster Bodenwert je m²:	329,00 EUR
angepasster Kaufpreis:	272.083,00 EUR
Erbbauzins 4 %	**10.883,32 EUR**

Erbbauzins unter Berücksichtigung des unrentierlichen Grundstücksanteils

Gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 18.05.2017 ist der Erbbauzins Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Gartenflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ¼ des Erbbauzinses schuldrechtlich zu ermäßigen.
Auf Basis des dinglich errechneten Erbbauzinses in Höhe von 10.883,32 EUR ergibt sich ein schuldrechtlicher ermäßigter Erbbauzins in Höhe von

EUR 8.642,83 / Jahr entspricht: 3,18 %

Dieser Erbbauzins errechnet sich wie folgt.

Erbbauzins / m²	13,16 EUR
25 % Erbbauzins / m² (grau hinterlegte Fläche)	3,29 EUR

bis 1.000 m²

600 m²	x	13,16 EUR	7.896,00 EUR
227 m² (grau hinterlegte Fläche)	x	3,29 EUR	746,83 EUR
			8.642,83 EUR

Eine Überprüfung hinsichtlich der Bebauung wird alle 3 Jahre durch den Bereich erfolgen. Grundlage ist der Luftbildplan bei Abschluss des neuen Erbbaurechtsvertrages (s. Anlage 2)

Mischzins **8.356,85 EUR / Jahr entspricht: 3,07 %**

Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 2c) unter Anwendung der Mischzins-Berechnung schuldrechtlich ermäßigt werden.
Der Mischerbbauzins errechnet sich wie folgt:

1	x	63,42 €	=	63,42 €
29	x	8.642,83 €	=	250.642,07 €
				250.705,49 €
		: 30 Jahre		**8.356,85 €**

Härtefallregelung (2 %) **EUR 4.178,42 / Jahr (entspricht 1,54 %)**

Gem. Bürgerschaftsbeschluss kann der dinglich vereinbarte Erbbauzins (4 %) schuldrechtlich um 2 % ermäßigt werden, wenn die Erbbauberechtigten mind. 20 Jahre Erbbauberechtigte sind und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 – 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden. Diesem wurde durch die Halbierung des vorgenannten Erbbauzinses Rechnung getragen.

Der Erbbauberechtigte, Herr Dieter Oelfke ist, aufgrund Übertragung durch die Mutter, seit dem 28.07.1978 Erbbauberechtigter. Ferner liegt die Bescheinigung des Bereiches soziale Sicherung / Wohnungswesen vom 14.12.2022 vor, dass eine Überschreitung der Einkommensgrenze um 0,34 % erfolgt. Aufgrund der Anpassung der Einkommensgrenzen in 2023 ist mit einer Unterschreitung der Einkommensgrenze zu rechnen. Die entsprechende Bescheinigung wird unverzüglich nach Vorliegen von Herrn Oelfte beigebracht. Somit werden die Voraussetzungen für die Reduzierung des Erbbauzinses auf 2 % von den Erbbauberechtigten erfüllt.
Die Ermäßigung gilt solange, wie die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt sind. Ein entsprechender Nachweis ist von der Erbbauberechtigten alle 3 Jahre zu erbringen.

Stufenmodell

Aufgrund des Beschlusses der Bürgerschaft vom 18.05.2017, Ziffer 3 ist für den heutigen Erbbauberechtigten höchstpersönlich folgendes Stufenmodell zu gewähren

1. - 10. Jahr auf 50 %	2.089,21	€ **entspricht 0,77 %**
11. - 20. Jahr auf 75 %	3.133,82	€ **entspricht 1,15 %**
ab dem 21. Jahr	4.178,42	€ **entspricht 1,54 %**

Während der Stufenlaufzeit ist keine Anpassung im Rahmen der Wertsicherungsklausel vorzunehmen.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschließlich der Grunderwerbssteuer ist von der Erbbauberechtigten zu tragen.

Voraussetzungen für eine schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses

Die vorstehend ausgeführten Ermäßigungen **gelten** für den **heutigen** Erbbauberechtigten, welcher auch in dem Verlängerungsvertrag Erbbauberechtigter ist.
Bei einem Wechsel in der Person des Erbbauberechtigten (wie z.B. durch Verkauf des Erbbaurechtes, Schenkung an einen Dritten oder im Wege der Erbfolge an einen Dritten) entfallen etwaige Ermäßigungsregelungen.
Ausgenommen ist hier der Übergang des Erbbaurechtes auf den Ehepartner (gilt auch für eingetragene Lebenspartnerschaften und im Haushalt lebende Kinder im Erbfall). Diese Ausnahme gilt auch für Kinder, die nicht im Haushalt leben aber testamentarisch Erben sind und das Haus dann zukünftig bewohnen.



Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Gemarkung:	St. Jürgen	Maßstab:	1:500
Flur:	11	Datum:	20.09.2017
		Bearbeiter:	Meynberg

Luftbild Stand 2016
Datengrundlage ALKIS, Herausgeber: Vermessungs- u. Katasterverwaltung Schleswig-Holstein, Stand August 2017



Luftbild Stand 2016
Datengrundlage ALKIS, Herausgeber: Vermessungs- u. Katasterverwaltung Schleswig-Holstein, Stand August 2017

Oelfke, Dieter — Name

Vorrader Str. 12 — Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Dr.-Julius-Leber-Straße 46 – 48
23539 Lübeck

Verlängerung eines Erbbaurechts in Lübeck, Vorrader Straße 12 – LJ 2524

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Verlängerung 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 Name des Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob die Verlängerung 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.

Lübeck, d. 20.12.22 — Datum

Dieter Oelfke — Unterschrift des Erbbauberechtigten

Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11760
öffentlich

Lübeck, 20.12.2022

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Sophia Trier (E-Mail: Ausschuss.Kultur-und-Denkmalpflege@luebeck.de Telefon: 122-4102)

Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung in Höhe von 35.000,00 Euro für das 20. Deutsche Chorfestival 2023 in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.01.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.02.2023	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die von der Possehl-Stiftung angebotene Spende in Höhe von 35.000,00 Euro zur Unterstützung des 20. Deutschen Chorfestivals 2023 in Lübeck wird angenommen.

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:

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 Verband Deutscher KonzertChöre (VDKC e.V.) möchte das 20. Deutsche Chorfestival unter dem Festival-Motto „Alles fließt“ in Lübeck durchführen. Etwa 30 hochrangige Chöre aus dem gesamten Bundesgebiet werden das Festival gestalten, wofür 1.200 Singende nach Lübeck eingeladen werden. Im VDKC sind fünf Lübecker Chöre Mitglied. Durch Konzerte und Rahmenveranstaltungen wird der kulturelle und künstlerische Austausch zwischen Lübecker:innen, Kulturschaffenden und anreisenden Chormitgliedern sowie Konzertgästen ermöglicht.

Die Aufmerksamkeit des Verbandes gilt in besonderer Weise auch der Förderung der Kinder- und Jugendchöre. Eine Veranstaltung mit Kinderchören für Kinder und ihre Familien unter Leitung eines national bekannten Kinderchorleiters soll das gemeinsame Musizieren der verschiedensten Chorgenerationen sowie -formen pflegen und dabei besonders Impulse für das Chorsingen im Unter- und Mittelstufenbereich geben. Die Veranstalter erhoffen sich eine große Wirkung auch auf Menschen, die bisher wenig mit Chormusik in Berührung gekommen sind.

Nach Aufhebung der meisten Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie plant der VDKC e.V. in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lübeck die Durchführung des 20. Deutschen Chorfestivals für den Zeitraum vom 23. bis zum 25. Juni 2023. Das Konzept sieht den inhaltlichen Schwerpunkt in der A-cappella-Chormusik mit Begegnungskonzerten, Workshops und einer langen Nacht der Chormusik. Die Hansestadt Lübeck unterstützt das Vorhaben in organisatorischer Hinsicht (Fachbereich Kultur und Bildung sowie Lübeck und Travemünde Marketing GmbH) sowie der kostenfreien Bereitstellung von Räumlichkeiten und öffentlichen Plätzen.

Mit der Spende über 35.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2022 einen Gesamtwert von 4.096.521,26 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 35.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
Zuwendungsbescheid_Possehl_Chorfestival

Senatorin Monika Frank

Fachbereich Kultur und Bildung
Fachbereichsleitung
19. Okt. 2016
Eingegangen

POSSEHL Stiftung

1.

Frau
Senatorin Kathrin Weiher
Hansestadt Lübeck
Mühlendamm 14
23539 Lübeck

2. Kulturbüro z.Kt.

4.041.4 Kulturbüro
Eing. 21. Okt. 2016
S | Kl | GZ

Lübeck, 14. Oktober 2016 /mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): C_160028

Deutsches Chorfestival Lübeck

Sehr geehrte Frau Senatorin Weiher,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 30.08.2016, in dem Sie darum bitten, die Förderzusage vom 25.02.2016 über € 35.000,00 für die Durchführung des Deutschen Chorfestivals umzuwidmen. Sie beabsichtigen das Festival zum 20. Jubiläum im Jahr 2021 nach Lübeck zu holen.

Gern teilen wir Ihnen mit, dass der Stiftungsvorstand in seiner Sitzung vom 07.10.2016 beschlossen hat, die Förderung bis 2021 aufrechtzuerhalten.

Bitte kommen Sie zu gegebener Zeit auf uns zu. Die Zahlungsabwicklung entnehmen Sie bitte unserem Bewilligungsbrief vom 25.02.2016.

Mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender

POSSEHL-STIFTUNG Beckergrube 38–52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148–200, Telefax +49(0)451 148–302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11786
öffentlich

Lübeck, 10.01.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Caren Heuer (E-Mail: caren.heuer@luebeck.de Telefon: 7517)

Annahme einer Zuwendung der Possehl Stiftung in Höhe von 1.500.000,00 Euro für Das NEUE Buddenbrokhaus

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.01.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.02.2023	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die von der Possehl Stiftung angebotene Spende von 1.500.000,00 Euro für Das NEUE Buddenbrookhaus wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt + Steuerung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche sind von der Spendenannahme nicht unmittelbar betroffen.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja

	☐	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	☒	Nein
	☐	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Spende der Possehl Stiftung ist notwendig, um die Erneuerung und Erweiterung des Buddenbrookhauses zu ermöglichen. Die Spende ist Teil der von der Kulturstiftung akquirierten Summe an Drittmitteln zur anteiligen Finanzierung des Projekts Das NEUE Buddenbrookhaus.
Der Bund hat die Erneuerung und Erweiterung des Buddenbrookhauses bereits im Jahr 2011 anerkannt und den Ankauf des Nachbargebäudes Mengstraße durch eine Spende ermöglicht. Über den Ankauf hat die Bürgerschaft am 26.05.2011 entschieden. Mit der Vorlage VO/2017/04572 wurde die Durchführung eines Planungswettbewerbs für Das NEUE Buddenbrookhaus entschieden, die Projektfreigabe erfolgte mit der Vorlage VO/2021/10358.

Mit der Spende über 1.500.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2022 einen Gesamtwert von 5.596.521,26 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 1.500.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
Anlage1: Spendenzusage der Possehl Stiftung

Senatorin Monika Frank

1) Lei
2) → Herr Luider
=) Fr Hen

POSSEHL Stiftung

Herrn
Prof. Dr. Hans Wißkirchen
Kulturstiftung Hansestadt Lübeck | die LÜBECKER MUSEEN
Schildstraße 12
23552 Lübeck

Lübeck, 5. Juli 2022 /ms-mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): C_170124

Das NEUE Buddenbrookhaus. Umbau, Erweiterung, Neukonzeption
Weiterer Finanzierungsbedarf

Sehr geehrter Herr Prof. Wißkirchen,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 01.07.2022 beschlossen hat, für Ihr oben genanntes Projekt einen weiteren Betrag in Höhe von

€ 1.500.000,00

zur Verfügung zu stellen. **Grundlage für diese Zuwendung und die sich daraus ergebende Förderquote (prozentualer Anteil der Possehl-Förderung an den Gesamtkosten) sind u. a. die in der Antragstellung genannten Gesamtkosten. Wir bitten unbedingt zu beachten, dass Abweichungen zu den in der Antragstellung genannten Gesamtkosten bzw. zur Förderquote unmittelbar mitgeteilt werden müssen. Diese bedürfen ggfs. der Zustimmung des Stiftungsvorstandes.**

Für die Zahlungsabwicklung bitten wir um Verwendung des Formulars „Mittelabruf", zu finden unter www.possehl-stiftung.de. Mit Rücksicht auf die Höhe der Zuwendung bitten wir ergänzend zum Mittelabruf um Hergabe eines Zahlungsplans, aus dem ersichtlich ist, wann etwaige Teilbeträge jeweils benötigt werden. Die Überweisungen werden dann von hier aus automatisch vorgenommen. Nach Eingang senden Sie uns bitte eine ***Spendenbescheinigung*** zu.

Nach Abschluss des Projektes: Wir bitten um Vorlage eines detaillierten ***Verwendungsnachweises***. Der formale Aufbau richtet sich nach dem mit dem Antrag eingereichten Kosten- und Finanzierungsplan in Form einer Gegenüberstellung. Es müssen alle

Possehl-Stiftung Beckergrube 38-52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148-200, Telefax +49(0)451 148-302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

Ausgaben und Einnahmen aufgeführt werden. Die Ausgaben und Einnahmen müssen ausgeglichen sein. Der Förderbetrag sowie in der Antragstellung genannte Eigenanteile sind in der Einnahmenberechnung auszuweisen. Der Abgleich zwischen Antragstellung und Verwendungsnachweis muss nachvollziehbar sein.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten für Ihr Vorhaben alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/11832
öffentlich

Lübeck, 23.01.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.511 - Städtische Kindertageseinrichtungen

Bearbeitung: Peggy Klaus (E-Mail: peggy.klaus@luebeck.de Telefon: 122-5117)

Annahme einer Geldspende der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung zu Lübeck in Höhe von 13.473,00 EUR für die Anschaffung einer Kindergarderobe für die Kindertageseinrichtung Roter Löwe

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.01.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.02.2023	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.02.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Geldspende der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung zu Lübeck in Höhe von 13.473,00 EUR zur Anschaffung einer Kindergarderobe wird angenommen.

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: Kinder und Jugendliche sind durch das Verfahren der Spendenannahme nicht unmittelbar betroffen.

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [ ] freiwillig
- [X] vorgeschrieben durch: §76 Abs.4 GO

Finanzielle Auswirkungen:

- [X] Ja
- [ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- [X] Nein
- [ ] Ja – Begründung:

Begründung:

Die Kindertageseinrichtung Roter Löwe wird im Jahr 2022 durch den Vermieter umgebaut. Nach erfolgtem Umbau möchte die Einrichtung den Eingangsbereich in einem einheitlichen, praktischen und optisch ansprechenden Bild erscheinen lassen.

Da die finanziellen Mittel für die Anschaffungen aller Kindergarderoben nicht ausreichen, hat die Kindertageseinrichtung bei der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung einen Spendenantrag zur Anschaffung einer Kindergarderobe gestellt. Dieser wurde gewährt.

Konsumtive Folgeaufwendungen sind mit der Spendenannahme nicht verbunden.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von §76 Abs4 GO: Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.

Mit der Spende über 13.473,00 EUR erreicht die Spendensumme der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung zu Lübeck im Jahr 2022 einen Gesamtwert von 530.130,00 EUR. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 13.473,00 EUR zuständig.

Anlagen:
1. Spendenzusage Gemeinnützigen Sparkassenstiftung zu Lübeck

Senatorin Monika Frank

Gemeinnützige Sparkassenstiftung zu Lübeck

Gemeinnützige Sparkassenstiftung zu Lübeck
Breite Straße 18-28 | 23552 Lübeck

4.511 Städtische Kindertageseinrichtungen-
Kita Roter Löwe
Frau Susanne Lund
Auguste-Schmidt-Straße 1
23558 Lübeck

Breite Straße 18-28
23552 Lübeck

TEL 0451 147-214
FAX 0451 147-344
MAIL stiftung@spk-luebeck.de

Lübeck, 28.06.2022

Antrag-Nr.: FP00300 / 22001,2

Anschaffung von Kindergarderoben

Sehr geehrte Frau Lund,

im Jahr 2008 wurde der Kindergartenfonds der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung ins Leben gerufen. Mit den Mitteln unterstützen wir Vorhaben von bis zu 15.000 Euro im Einzelfall. Das Geld wird für die Anschaffung von Inventar, Spielzeug und Büchern sowie für Umgestaltungsmaßnahmen der Außenspielbereiche der Kindereinrichtungen bereitgestellt.

Ich freue mich, dass die Stiftungsgremien Ihnen einen Betrag in Höhe von

13.473,00 Euro

zur Unterstützung des Projektes Anschaffung von Kindergarderoben bewilligt haben.

Erfreulich ist, dass durch die Zusammenlegung der Garderoben mehr Spielräumlichkeiten für die Kinder entstehen werden. Für die geplanten Umbauarbeiten wünschen wir Ihnen gutes Gelingen.

Bitte verwenden Sie das Logo unserer Stiftung sowohl in den Print- als auch in den Online-Medien für die Kommunikationsmaßnahmen zu diesem Projekt. Unser Stiftungslogo können Sie von unserer Internetseite herunterladen. Bitte stellen Sie uns zeitnah nach der Umsetzung Bildmaterial und einen Bericht für unsere Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung.

Nach Abschluss unserer Fördermaßnahme bitten wir Sie, uns Rechnungs- bzw. Abrechnungskopien über die Kosten der Maßnahme vorzulegen. Hier genügt uns eine einseitige Gesamtaufstellung. Einzelne Quittungsbelege benötigen wir nicht. Der Zeitraum für die Geldabforderung beträgt maximal zwölf Monate.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Schumacher
Vorstandsvorsitzender

Stiftungsvorstand:
Frank Schumacher, Vorsitzender, Vorsitzender des Vorstandes der Sparkasse zu Lübeck AG
Titus Jochen Heldt, stellvertretender Vorsitzender, Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit
Wolfgang Pötschke, Aufsichtsratsvorsitzender der Sparkasse zu Lübeck AG a.D.

www.gemeinnuetzige-sparkassenstiftung-luebeck.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2022/11646
öffentlich

Lübeck, 11.01.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Axel Striepling (E-Mail: axel.striepling@luebeck.de Telefon: 122-6671)

BW 60 Sandbergbrücke: Abbruch und Herstellung eines niveaugleichen Knotenpunkts - Projektfreigabe

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.01.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.02.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
07.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Das Projekt „BW 060 Sandbergbrücke: Abbruch und Herstellung eines niveaugleichen Knotenpunktes“ wird freigegeben.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	Zustimmung
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Zustimmung
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Für Kinder und Jugendliche ist der derzeitige Verfahrensstand nicht von Relevanz.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:
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. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird jedoch mit einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsflusses, der Verbesserung des ÖPNV und somit mit einer nachhaltigen Verringerung des CO_2 Ausstoßes gerechnet.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Notwendigkeit der Baumaßnahme

Mit der Vorlage VO/2022/11418 vom 31.08.2022 „Altstadtbrückenbericht und Bauprogramm bis 2037“ informierte der Bereich Stadtgrün und Verkehr die politischen Gremien über die geplanten Brückenbaumaßnahmen, insbesondere über die kurzfristig anstehenden Maßnahmen. Dazu gehört auch die Sandbergbrücke. Mit einer Zustandsnote von 3,5 wird dem Bauwerk ein ungenügender Bauwerkszustand attestiert. Das bedeutet, dass eine umgehende Instandsetzung bzw. Ersatzneubau erforderlich ist, um die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit sicher zu stellen.

Historische Einordnung des Bauwerkes

Die Planungen zu einem vierspurigen, autobahnähnlichen Ausbau der Straße von Lübeck St. Gertrud bis Lübeck-Travemünde begannen im Jahr 1957. Durch die rasche Entwicklung des Straßenverkehrs war eine Überschreitung der vorliegenden Straßenkapazitäten - insbesondere in den Sommermonaten - zu erwarten, sodass ein Ausbau unausweichlich schien. Im Jahr 1960 war die B 75 so stark befahren, dass sie von Fußgänger:innen nicht mehr gefahrlos überquert werden konnte und zwei hölzerne Fußgängerbrücken errichtet wurden. Im Juni 1962 begannen die Arbeiten zum Ausbau, zu dem auch der Knoten Sandberg gehörte. Die damalige Motivation in der Fahrbahnunter-/überführung am Sandberg lag in der Entlastung des Verkehrs am Burgtorplatz und in der kleinstmöglichen Gesamtausbaubreite der Straße an diesem Punkt zur Schonung der beidseitigen Grünflächen für den Ost-West-Verkehr.

Der Knotenpunkt Sandberg wurde auch aufgrund deutlich höherer Verkehrsmengenprognosen als niveaufreies Bauwerk entworfen. Die damals prognostizierten Verkehrsmengen haben sich spätestens mit der Errichtung des mautpflichtigen Herrentunnels bzw. dem Wegfall der gebührenfreien Herrenbrücke und der A 226 nicht eingestellt und unterschreiten diese bis heute deutlich.

Während die Sandbergbrücke aufgrund ihres Zustandes für eine weitere Nutzung aufwendig zu sanieren wäre, bietet sich bei den aktuell vorliegenden Verkehrszahlen auch eine Umwandlung des Knotenpunktes zur derzeitigen niveaufreien Lösung an. Entsprechend der technischen Machbarkeitsprüfung wäre der Verkehr dann in ausreichender Qualität und ohne aufwendige Unterhaltung eines Ingenieurbauwerkes abwickelbar. Neben den finanziellen Vorteilen bietet sich dadurch die Chance, dass durch eine niveaufreie Kreuzung weniger Flächen versiegelt sind oder aber mehr Flächen der Nutzung durch Fuß- und Radverkehr zur

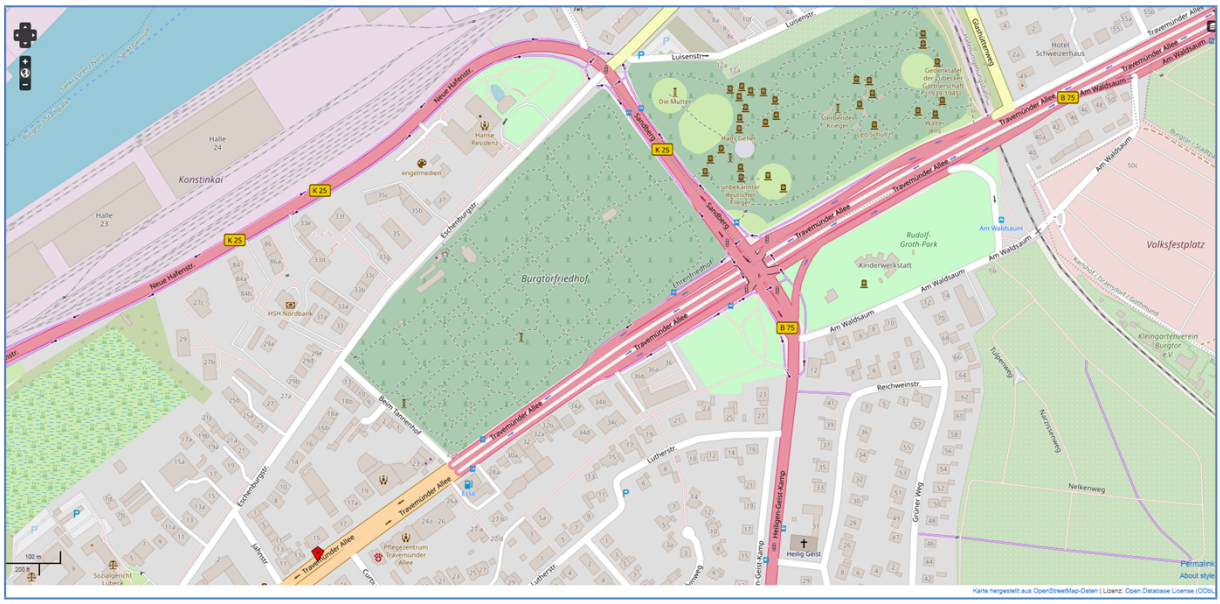
Verfügung gestellt werden können. Dies entspricht der Zielsetzung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Als Zeitzeugnis der autogerechten Stadt wurde das Gesamtensemble auch auf seine Denkmalwürdigkeit geprüft. Die Abteilung Denkmalpflege hat dabei alle vorliegenden Unterlagen zur Historie und den aktuellen Planungsvorhaben im Sinne einer Prüfung auf Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit für den Eigentümer des betroffenen Objekts mit dem Ergebnis ausgewertet, dass auf die weiterführende Prüfung des Gesamtumfangs der Verkehrsführung aus den 1960er Jahren ff. verzichtet wird.

Die Abteilung Denkmalpflege brach daher die Prüfung der gesamten historischen Verkehrsstreckenführung ab und wies den bereits geprüften Streckenabschnitt Travemünder Allee unter Berücksichtigung aller vorliegenden Argumente nicht gesondert als Kulturdenkmal aus.

Bestandsbauwerk

Die Sandbergbrücke bildet zusammen mit der Straßenunterführung Travemünder Allee/B75 eine niveaufreie Kreuzung mit den Straßen Sandberg und Heiligen-Geist-Kamp im Stadtteil St. Gertrud. Sie grenzt u. a. an den Burgtor- und Ehrenfriedhof sowie den Rudolf-Groth-Park. Über die Kreuzung führen Verkehre von/nach Richtung Nordtangente/Eric-Warburg-Brücke, Gustav-Radbruch-Platz, Herrentunnel und dem Heiligen-Geist-Kamp. Der Überbau wird täglich von ca. 24.000 Kfz genutzt. Die unterführte Straße wird von ca. 7.600 Kfz/Tag befahren.



(Quelle: OpenStreetMap)

Bei dem Überbau aus dem Jahre 1962/64 handelt sich um eine einfeldrige Spannbetonhohlplatte mit einer Stützweite von 20,30 m und einer Breite von 42,30 m. Zur Gewichtsersparnis wurden in der Überbauplatte 40 Hohlkörper mit geringer Betondeckung verwendet. Diese Bauweise ist mittlerweile vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr als kritische Bauweise eingestuft worden.

Die Überbauplatte stützt sich auf jeweils fünf Widerlager-Wandelementen ab. Die einzelnen Elemente sind durch Fugen getrennt.

Die nordwestlich und südöstlich an der Brücke angrenzenden Stützwände (Gesamtlänge 256,57 m) sind als Schwergewichtswände aus Stahlbeton (bereichsweise rückverankert) mit Kragarmen ausgeführt. Sie stützen die Einfahrt- und die Ausfahrtrampen zur B 75.



Bauwerkszustand

Die Sandbergbrücke weist erhebliche Schäden in der Tragkonstruktion sowie an den beidseitigen Kragarmkonstruktionen der Geh-/Radwege auf.

Im Zuge der letzten Hauptprüfung 2021 wurde das Teilbauwerk 1 (Überbau einschl. Widerlager) mit der Zustandsnote 3,5 (ungenügender Bauwerkszustand gem. DIN 1076) bewertet. Hier wurden u. a. massive Schädigungen wie z. B. Betonabplatzungen, Rissbildungen und Aussinterungen an der Untersicht der Überbauplatte z. T. mit erheblicher Schadenserweiterung festgestellt.

Die Hauptprüfung an den Stützwänden (Teilbauwerke 2 und 3) im Jahre 2021 führte zu einer Zustandsnote von 2,8 (noch ausreichender Bauwerkszustand gem. DIN 1076). Hier sind vor allem massive Betonschädigungen sowohl an den senkrechten Flächen als auch an den Bauwerkskappen vorzufinden.

<u>Untersuchungen</u>

Bereits Ende 2016 wurde eine Objektbezogene Schadensanalyse (OSA) zu den Schäden am Bauwerk durchgeführt. Diese OSA stellte u. a. massive Schädigungen an der Überbauunterseite fest. Diese lassen sich auf die mangelnde Bauwerksabdichtung an der Oberseite und die zu geringe Betondeckung des Bewehrungsstahls im Bereich der Hohlkörper zurückführen. In den Hohlkörpern wurde eine erhebliche Menge Wasser vorgefunden. Die Chloridgehalte am Beton waren grenzwertig bzw. teilweise überschritten. Durch Chloride im Beton wird die vorhandene Bewehrung stark angegriffen, was zu einer Verstärkung der Korrosion bis zu einer Zerstörung der Bewehrung führt. Die Korrosion der Bewehrung führt zu einer Volumenvergrößerung und in der Folge zu Rissen und Abplatzungen des Betons.

Bei dieser OSA wurde u. a. auch der Spannstahl untersucht. Diese Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass das Risiko einer Spannungsrisskorrosion des Spannstahls nicht ausgeschlossen werden kann. Durch diese Spannungsrisskorrosion könnte es zum plötzlichen Versagen (also einem Versagen ohne Vorankündigung, d. h. ohne vorherige erkennbare Rissbildung) einzelner Spannglieder kommen.

Nach Aussage der Beteiligten an den vorgenannten Untersuchungen (Bauwerksprüfer und Prüfingenieure) wird dem Überbau eine Tragfähigkeit/Standfestigkeit bis maximal Ende 2025 attestiert. Als Grundvoraussetzung hierfür muss der Überbau ab sofort engmaschiger, d. h. zurzeit jährlich überwacht werden.

2020 wurden ergänzende Betonuntersuchungen vornehmlich an den Stützwänden durchgeführt. Diese Untersuchungen zeigten, dass die Stützwände durch den Tausalzeinsatz massive Chloridgehalte aufweisen. Diese sind z. T. so stark, dass der Beton im Zuge einer Instandsetzung als Z2-Abfall einzustufen wäre. Diese Chloridgehalte und die durch die vorhandene Oberflächenstruktur zu geringen Betondeckungen führen zu den starken Betonabplatzungen.

Zwingend durchzuführende Baumaßnahmen

Überbau

Aufgrund der starken vorhandenen Schädigungen der Überbauplatte, dem nicht auszuschließenden Risiko der Spannungsrisskorrosion des Spannstahls und der zu geringen Betondeckung des Bewehrungsstahls vor allem im Bereich der Hohlkörper sowie der Einstufung als kritische Bauweise muss der Überbau zwingend erneuert werden.

Bedingt durch die geringe Betondeckung unterhalb der Hohlkörper kommt es unterhalb deren Scheitelpunkten zu einer verstärkten Längsrissbildung. Hier ist mit einer weiteren Schadenserweiterung in den nächsten Jahren zu rechnen.

Durch die Undichtigkeiten im Überbau kommt es trotz nachträglich geschaffener Ablauföffnungen immer wieder zu Wasseransammlungen in den Hohlkörpern. Dieses stellt eine nicht unerhebliche Gewichtszunahme für die Stahlbetonplatte dar. Die Hohlkörper lassen sich nur mit erhöhtem Aufwand kontrollieren und entwässern. Ferner führt der Wassereintrag zu einem erhöhten Eintrag von Chloriden in den Konstruktionsbeton. Dieser Chlorideintrag schädigt die Bewehrung stark und in der Folge den Beton. Es ist daher analog der Stützwände von einer stark geschädigten Betonoberfläche unterhalb der Fahrbahn auszugehen.

Aufgrund der geometrischen Abmessungen und Bauweise des Überbaus können keine Verstärkungsmaßnahmen am Überbau durchgeführt werden. Diese wären auch in Hinblick auf den vorhandenen bzw. zunehmenden (Schwer-)Verkehr und der geringen Restnutzungsdauer des Bauwerks unwirtschaftlich.

→ Der Überbau muss zwingend bis Ende 2025 komplett abgebrochen werden.

Stützwände

Für eine weitere dauerhafte Nutzung der Stützwände muss aufgrund des starken Chloridgehaltes in den ersten 5 bis 10 cm des Betons der geschädigte Beton bis zum Stützwandsporn vollflächig abgetragen und erneuert werden (ca. 1.800 m²).

Die Stahlbetonstützwandköpfe müssen aufgrund ihrer Schädigungen auf ganzer Länge (insgesamt ca. 550 m) komplett erneuert werden.

Absturzsicherungen

Auf dem Überbau und den Stützwänden müssen die Geländer den geltenden Vorschriften für einen Geh-/Radweg angepasst und somit erneuert werden (1,20/1,30 m Füllstabgeländer anstelle der ca. 1,00 m hohen Holmgeländer).

Im Zuge der Vorplanung der Instandsetzung des Bauwerks wurden die beiden nachfolgenden Alternativen untersucht.

Alternative 1: Überbauerneuerung und Instandsetzung der Stützwände (keine Änderung des Knotenpunktes)

Bei dieser Alternative wird das Bauwerk instandgesetzt und aus verkehrlicher Sicht der Ursprungszustand wiederhergestellt („Status quo bleibt erhalten“). Das bedeutet, dass alle ursprünglichen Fahrstreifen in ihrer Lage und mit ihrer Signalisierung nach der Überbauerneuerung und Stützwandinstandsetzung erhalten bleiben. Es findet keine Veränderung der Verkehrsbeziehungen statt.

Überbau

Nach derzeitigen Stand könnte der Überbau in ähnlichen Abmessungen wiederhergestellt werden. Allerdings müssen für diesen neuen Überbau entweder die vorhandenen Widerlagerwände massiv verstärkt, eine Tiefgründung mit Bohrpfählen hergestellt oder die Widerlagerwände komplett erneuert werden. Für diese Maßnahmen sind entsprechend tiefe Baugruben mit Baugrubenverbauten notwendig.

Stützwände

Es erfolgt eine Betoninstandsetzung der Stützwände. Die ersten 5 bis 10 cm des Betons der Stützwände werden bis zum Stützwandsporn vollflächig abgetragen. Anschließend erfolgt der Auftrag von Spritzbeton. Die „langgezogene Wellenform“ der Stützwände bleibt dabei erhalten. Die „kleinen Wellen“ in der Oberfläche werden durch eine glatte Oberfläche ersetzt. Die vorhandene Oberflächenstruktur schwächt in den Tälern die Betondeckung der statisch erforderlichen Bewehrung. Zur Wiederherstellung der kleinen Wellen müsste außerdem das komplette Einbauverfahren umgestellt werden (aufwändiger Schalungsbau, Betoneinbau über Einfüllstutzen, Verdichtungsprobleme und somit Probleme mit der Dauerhaftigkeit der profilierten Oberfläche).

Die Stützwände unterhalb des Überbaus werden wieder mit glatter Oberfläche hergestellt.

Die Betoninstandsetzung muss bis auf den Stützwandsporn im Erdreich geführt werden. Im Anschluss muss der Beton des Sporns abgedichtet werden, um weitere Chlorideinträge durch stehendes Wasser zu verhindern.

Der Abbruch und die Wiederherstellung der Stahlbetonstützwandköpfe werden erforderlich. Hier könnte nach dem derzeitigen Stand eine Wiederherstellung in nahezu gleichen geometrischen Abmessungen erfolgen.

Absturzsicherungen

Die Geländer auf den Stützwänden („Notgehweg“) werden nach der Erneuerung der Stützwandköpfe in ähnlicher Weise wiederhergestellt.

Auf dem Überbau werden neue Geländer den geltenden Vorschriften für einen Geh-/Radweg entsprechend montiert (1,20/1,30 m Füllstabgeländer anstelle der ca. 1,00 m hohen Holmgeländer).

Verkehrseinrichtungen

Mit dem Abschluss der Baumaßnahme werden alle Lichtsignalanlagen, Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen in ihrer alten Lage und Funktion nur nach dem aktuellen Stand der Technik wiederaufgebaut.

Verkehrsführung während der Baumaßnahme

Die Überbauerneuerung wird hierbei in halbseitiger Bauweise durchgeführt. Hierbei werden alle Verkehrsbeziehungen, wenn auch z. T. mit geringeren Fahrstreifen, auf dem noch verbleibenden bzw. neuen Teilüberbau aufrechterhalten. Dieses gilt auch einseitig für Zufußgehende und Radfahrende.

Der Verkehr auf der Travemünder Allee (B75) wird im Baustellenbereich mit einem Fahrstreifen je Richtung am Mittelstreifen geführt.

Für den Fuß- und Radverkehr Richtung Lübeck-Travemünde bzw. Gustav-Radbruch-Platz gibt es keine geplanten Einschränkungen.

Für verschiedene Bauphasen (z. B. Teilabbruch des Überbaus, Herstellung Baugrubenverbau usw.) wird es kurze Vollsperrungen des Knotenpunktes (z. B. am Wochenende) geben.

Bauzeit

In 2023 wird die Planung der Maßnahme abgeschlossen und ausgeschrieben, um im Frühjahr 2024 mit der Baumaßnahme beginnen zu können. Es ist von einer Bauzeit von zwei Jahren auszugehen, sodass die wesentlichen Arbeiten Ende 2025 abgeschlossen sind. Im Frühjahr 2026 werden dann noch kleinere Restarbeiten durchgeführt.

Kosten

Instandsetzung des Bauwerks (Stand Vorplanung):	12.000.000 € brutto
Planungskosten:	1.000.000 € brutto
Gesamtkosten Alternative 1:	**13.000.000 € brutto**

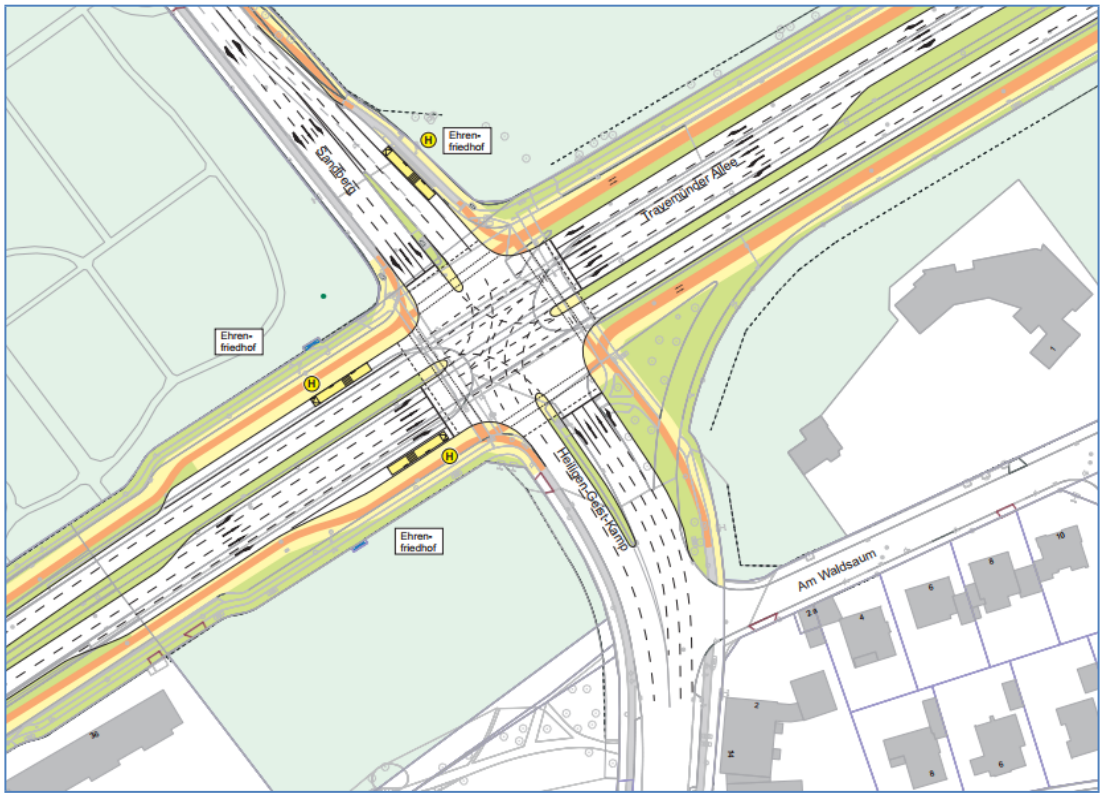
Alternative 2: Abbruch des Bauwerks und Herstellung eines neuen niveaugleichen Knotenpunkts

Bei dieser Alternative wird das Bauwerk ersatzlos abgebrochen und ein komplett neuer niveaugleicher („ebenerdiger“) Knotenpunkt in veränderter Lage und Aufbau (siehe Planauszug aus Machbarkeitsuntersuchung bzw. Anlage 2) hergestellt.

Luftbild Ist-Zustand



Planauszug aus Machbarkeitsuntersuchung



Überbau/Trogstrecke

Der komplette Straßenaufbau in der Trogstrecke der B75 wird zurückgebaut und mit Boden verfüllt. Im Bereich des Überbaus erfolgt zunächst nur eine Teilverfüllung. Erst nach dem Abbruch des vorhandenen Überbaus in zwei Abschnitten erfolgt dort die Restverfüllung.

Im Anschluss erfolgt in dieser Baumaßnahme eine provisorische Herstellung des Fahrbahnbereichs in Verlängerung des „Heiligen-Geist-Kamps“ bzw. „Sandberg“.

Danach wird in einer Straßenbaumaßnahme unter Nutzung der provisorischen Fahrstreifen für die Bauzeit der eigentliche Verkehrsknotenpunkt einschl. Beleuchtung und Signalisierung final hergestellt. Die verbleibenden Nebenflächen und ggf. nicht mehr benötigen Straßenflächen werden zurückgebaut und umgestaltet.

Stützwände

Die Stützwände werden bis 1,50 m unterhalb der Geländeoberkante abgebrochen. Die restlichen Stahlbetonteile verbleiben im Boden. Ein Abbruch der kompletten Betonteile würde einen erheblichen Aufwand bedeuten. Es müssten bis zur Gründungsebene reichende Baugruben (bis zu 6,00 m tief) mit entsprechenden Verbauten hergestellt werden. Dadurch wäre der Verkehrsfluss insbesondere auf den Rampen erheblich eingeschränkt bzw. zum Teil gar nicht möglich. Der finanzielle Aufwand und die bauzeitlichen Auswirkungen wären enorm.

Absturzsicherungen

Entfallen, da keine Absturzhöhen vorhanden sind.

Verkehrsführung während und unmittelbar nach dieser Baumaßnahme

Der Abbruch wird in halbseitiger Bauweise durchgeführt. Hierbei werden alle Verkehrsbeziehungen, wenn auch z. T. mit geringeren Fahrstreifenbreiten, auf dem noch verbleibendem Teilüberbau bzw. der neuen provisorischen Fahrbahn aufrechterhalten. Dieses gilt auch einseitig für Zufußgehende und Radfahrende.

Der Verkehr von der Travemünder Allee (B75) wird im Baustellenbereich über die vorhandenen parallel zu den Stützwänden verlaufenden Rampen geführt.

Für den Fuß- und Radverkehr Richtung Lübeck-Travemünde bzw. Gustav-Radbruch-Platz gibt es keine Einschränkungen.

Bis zur Herstellung des neuen Knotenpunkts wird der Verkehr über die vorhandenen parallel zu den Stützwänden verlaufenden Rampen und über die provisorischen Fahrbahnen in Verlängerung des „Heiligen-Geist-Kamps“ bzw. „Sandberg“ mit entsprechender Signalisierung geführt.

Für verschiedene Bauphasen (z. B. Teilabbruch des Überbaus usw.) wird es kurze Vollsperrungen des Knotenpunktes (z. B. am Wochenende) geben müssen.

Kosten für die Gesamtbaumaßnahme

Abbruch Bauwerk inkl. prov. Knotenpunkt (Stand Vorplanung):	5.000.000 € brutto
Herstellung Knotenpunkt im Endzustand (Kostenschätzung):	3.500.000 € brutto
Planungskosten:	1.500.000 € brutto
Gesamtkosten Alternative 2:	**10.000.000 € brutto**

Durch den Entfall des Ingenieurbauwerks ist in den nächsten 25 – 30 Jahren mit Einsparungen von ca. 1 Mio. Euro für Gesamtunterhaltungskosten und ca. 3 Mio. Euro für die – in ca. 25 bis 30 Jahren – neuerlich anstehende Grundinstandsetzung zur Erhaltung des Bauwerks zu rechnen.

Bauzeit

In 2023 wird die Planung der Maßnahme abgeschlossen und ausgeschrieben, um in 2024 die Abbruch-, Verfüll- und Straßenbauarbeiten für die provisorischen Straßenführungen durchzuführen. Im Jahre 2025 erfolgen dann straßenbauliche Restarbeiten.

Die Arbeiten für den endgültigen Knotenpunkt können z. T. parallel laufen bzw. schließen sich unmittelbar an.

Machbarkeit und Beschreibung des neuen Knotenpunkts

Der niveaugleiche Knoten wird als vollsignalisierte Kreuzung ausgebildet. Das Ziel ist hierbei, die Verkehrsflächen möglichst auf das unmittelbar notwendige Maß zu reduzieren (unter Berücksichtigung aller allgemein gültigen Regelwerke und Empfehlungen) und dadurch ggf. frei gewordene Flächen anders zu nutzen. Gleichzeitig ist eine möglichst auskömmliche Verkehrsqualität bei der Planung zu gewährleisten, was durch eine zusätzliche Simulation der Verkehrsflüsse sichergestellt wird. Eine optionale Vorrangschaltung für den Busverkehr wird zusätzlich geprüft.

Die ersten Ergebnisse bestätigen die Machbarkeit eines solchen Vorhabens. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen für den Zielhorizont 2035 kann auf allen Relationen eine ausreichende Verkehrsqualität für die stark nachgefragten Spitzenstunden nachgewiesen werden. Darüber hinaus wird ein Szenario geprüft, das einen Mehrverkehr als Zunahme durch einen theoretischen Wegfall der Tunnelmaut (z. B. beim Besitzübergang an die Hansestadt Lübeck am Ende der laufenden Konzession) unterstellt. Erste Testdurchläufe sind hierfür hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Kapazitäten ebenfalls positiv ausgefallen.

Insgesamt wird jeder Knotenarm aus jeweils sechs Spuren bestehen. Darin sind jeweils die beiden Streckenspuren der B75, des Sandbergs (Straße) und der Travemünder Allee enthalten. Die jeweils übrigen Spuren sind den Abbiegevorgängen vorbehalten. Der Bypass entlang der B75 (Süd-Ost) entfällt. Zusätzlich sind teilweise kurze Spuren für den Busverkehr vorgesehen, die auch als Haltepunkte fungieren (siehe auch Anlage 2). Durch die im Vergleich zum bestehenden niveaufreien Knoten insgesamt kleinere Verkehrsanlage bieten sich dabei Potentiale für zusätzliche/größere Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sowie Entsieglungen/Grünanlagen an.

Eine niveaugleiche Kreuzung bietet insgesamt den Vorteil deutlich geringerer Kosten (mangels aufwendigem Ingenieurbauwerk - sowohl in der Investition als auch im Unterhalt) bei geringerem Flächenverbrauch und gleichzeitig weiterhin ausreichender Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr sowie zusätzlicher Verkehrsflächen für den nicht motorisierten Verkehr.

Empfehlung

Es wird aufgrund der geringeren Bau- und Unterhaltungskosten die Ausführung der *Alternative 2: Abbruch des Bauwerks und Herstellung eines niveaugleichen Knotenpunktes* empfohlen. Darüber hinaus ermöglicht die Alternative 2 die Umgestaltung des gesamten Knotenpunkts einschl. evtl. Reduzierung von befestigen Flächen.

Für die bauliche Ausführung des Knotenpunkts wird es zu einem späteren Zeitpunkt eine separate Projektvorlage geben. Aufgrund des schlechten Bauwerkszustands können beide Projektvorlagen nicht gemeinsam eingereicht werden („Überbau muss bis Ende 2025 erneuert sein“).

Für den weiteren Projektablauf ist diese politische Entscheidung notwendig, um die Planungsleistungen für den Endausbau ausschreiben und beauftragen zu können. Es ist angestrebt, die finale Herstellung des Straßenbaus zeitlich an den Rückbau der Sandbergbrücke anzuschließen.

Finanzierung

Die Kostenschätzung für die **Gesamtbaumaßnahme** „Abbruch und Herstellung eines niveaugleichen Knotenpunktes“ setzt sich derzeit wie folgt zusammen:

Brückenabbruch inkl. prov. Knotenpunkt	ca. 5.000 TEUR
Herstellung Knotenpunkt im Endzustand	ca. 3.500 TEUR
Ing.-Kosten Bauwerk (Objekt- u. Tragwerksplanung, Bauüberwachung, Prüfingenieur, Gutachten usw.)	ca. 1.500 TEUR
Finanzbedarf Hansestadt Lübeck (brutto)	**ca. 10.000 TEUR**

Kosten für die **jetzige Projektfreigabe** „Abbruch des Bauwerks, Trogverfüllung und Herstellung eines straßenbaulichen Provisoriums“

Brückenabbruch inkl. prov. Knotenpunkt	ca. 5.000 TEUR
Ing.-Kosten Bauwerk (Objekt- u. Tragwerksplanung, Bauüberwachung, Prüfingenieur, Gutachten usw.)	ca. 1.000 TEUR
Finanzbedarf Hansestadt Lübeck (brutto)	**ca. 6.000 TEUR**

Der jährliche Mittelbedarf für das jetzige Projekt stellt sich wie folgt dar:

Jahr	2023	2024	2025
Mittelbedarf	500 TEUR	4.000 TEUR	1.500 TEUR

Zu Beginn des Projektes wurde von einer Grundinstandsetzung ausgegangen. Die voraussichtlich notwendigen Mittel stehen im investiven Haushalt 2023 auf dem Produktsachkonto 542001.145.78520000 Kreisstraßen/Ersatzneubau Sandbergbrücke/Tiefbaumaßnahmen zur Verfügung und weitere investive Mittel wären für 2024 angemeldet worden.

Im Zuge der Planung ergab als *Variante 2: Abbruch des Bauwerks und Herstellung eines niveaugleichen Knotenpunktes* als sinnvolle Alternative zu einer Grundinstandsetzung. Im Gegensatz zu Ersatzneubauten und Grundinstandsetzungen von Ingenieurbauwerken sind die finanziellen Mittel für einen Bauwerksabbruch inkl. Provisorien aus dem konsumtiven Haushalt bereit zu stellen.

Daher sind die bereits genehmigten und angemeldeten investiven Mittel zu streichen und konsumtive Mittel zunächst für 2023 zu ordnen und für das Haushaltsjahr 2024 anzumelden.

Die konsumtiven Mittel werden für das Jahr 2023 aus dem Bereichsbudget bereitgestellt.

Die bereits benötigten Haushaltsmittel für Voruntersuchungen in Höhe von 50 TEUR wurden durch den laufenden Haushalt 2022 verausgabt.

Die investiven Mittel für den späteren Endausbau werden rechtzeitig für die Haushalte angemeldet.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Plan Knotenpunkt B75-Sandberg

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 Stadtgrün und Verkehr **Anlage 1 zur Vorlage vom 11.01.2023**
Produkt: 541001 **VO-Nr.: VO/2022/11646**

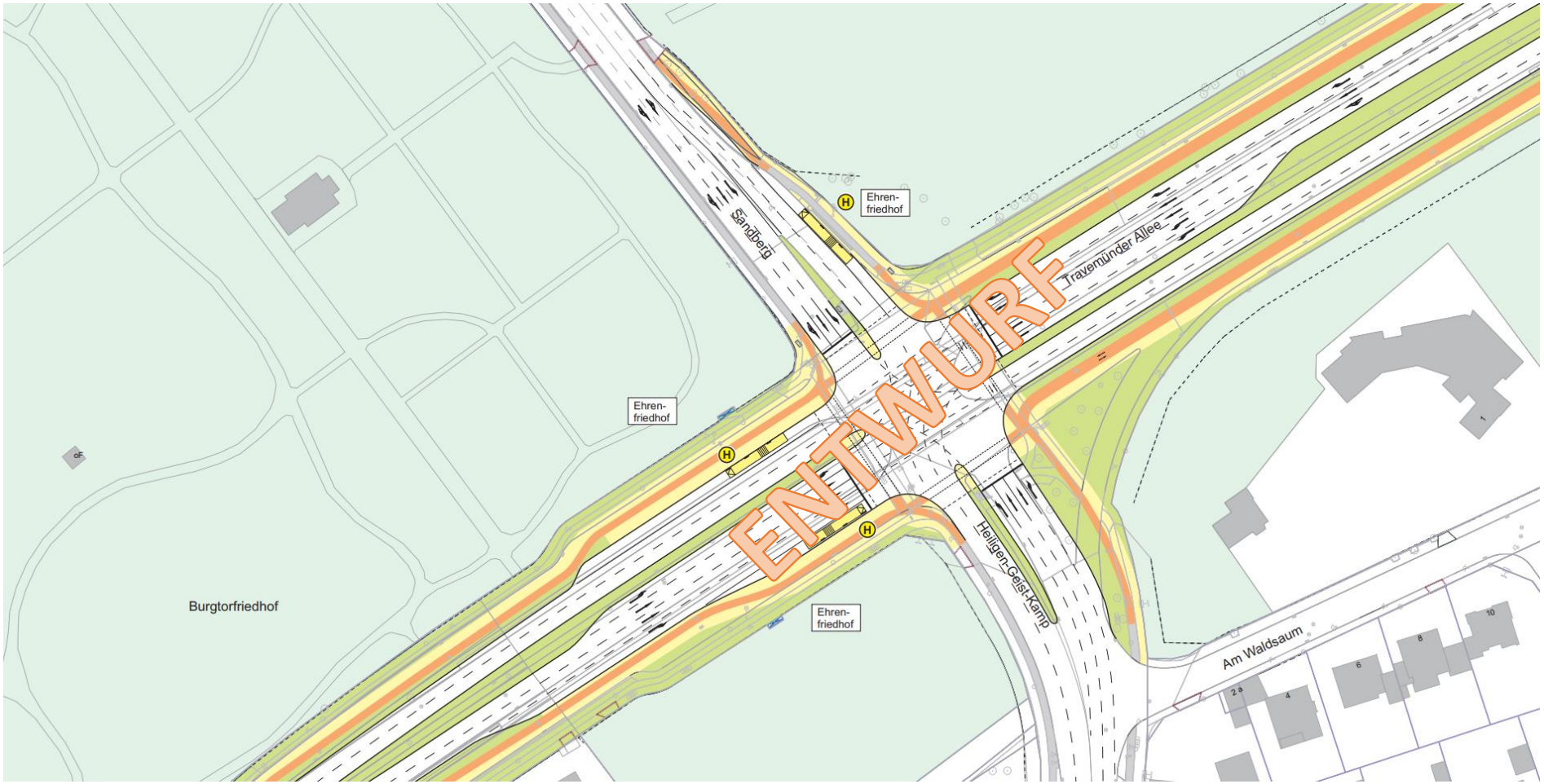
2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2023	2024	2025	2026
Erträge				
Aufwendungen	-500.000,00	-4.000.000,00	-1.500.000,00	
Saldo Ergebnisplan	**-500.000,00**	**-4.000.000,00**	**-1.500.000,00**	**0,00**
Einzahlungen				
Auszahlungen	-500.000,00	-4.000.000,00	-1.500.000,00	
Saldo Finanzplan	**-500.000,00**	**-4.000.000,00**	**-1.500.000,00**	**0,00**

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	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2023	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	542001 000 5211012	Kreisstraßen/Abriss/Abrruch von Geb.	**-500.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-500.000,00**

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	542001 000 7211012	Kreisstraßen/AZ Abriss/Abrruch von Geb.	**-500.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-500.000,00**


Ehren-
friedhof
Sandberg
Travemünder Allee
ENTWURF
Ehren-
friedhof
Ehren-
friedhof
Burgtorfriedhof
Heiligen-Geist-Kamp
Am Waldsaum

► ***Nr. VO/2023/11867***
öffentlich

Lübeck, 06.02.2023

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 Birte Duggen (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Beflaggung vor dem Rathaus zum 145. Geburtstag Erich Mühsams am 6.4.23

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
21.02.2023	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:
Zu Ehren des 145.Geburtstages von Erich Mühsam am 6.4.23 beantragen wir die Beflaggung des Rathauses im Zeitraum um diesen Tag.

Begründung:
Damit wird eines Lübecker Schriftstellers, Antimilitaristen und Antifaschisten gedacht, der bereits 1934 als einer der Ersten von den Nationalsozialisten ermordet wurde. Im Hinblick auf die gerade erinnerte Befreiung des KZ Auschwitz scheint uns die Erinnerung auch in der momentanen politischen Lage in Europa besonders wichtig.
Besonders möchten wir noch darauf hinweisen, dass sowohl der Vater Siegfried Seligmann Mühsam, als auch seine Schwester Charlotte Mühsam-Landau der Lübecker Bürgerschaft angehörten.

Die Erich-Mühsam-Gesellschaft möchte am 06.04.2023 zum 145.Geburtstag ihres Namensgebers vor dem Rathaus 2 Fahnen aufziehen. Das Aufziehen der Fahnen soll mit Musik und einer kurzen Ansprache begleitet werden.

Auf der Website http://www.erich-muehsam finden einen Lebenslauf von Erich-Mühsam.

Anlagen:

Ausschussmitglied

Beirat für Seniorinnen und Senioren der Hansestadt Lübeck

► Nr. 2022/11626-01-03
öffentlich

Lübeck, 17.02.2023

Antrag

Bearbeitung: Katja Bornemann (E-Mail: katja.bornemann@luebeck.de Telefon: 122-1016)

Beirat für Senior:innen DRINGLICHKEITSANTRAG - Schließung Seniorenheim im Heiligen-Geist-Hospital

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.02.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung

Antrag:

Der Beirat für Senioren und Seniorinnen der Hansestadt Lübeck hat in seiner Sitzung am 8. November 2022 und 7. Februar 2023 einstimmig beschlossen :

- Der Erhalt und Betrieb der Senior:inneneinrichtung SIE Heiligen-Geist-Hospital wird am aktuellen Standort am Koberg auch über den 30. September 2023 gefordert .
- Die durch Baugenehmigung bereits geplanten Maßnahmen werden sofort durchgeführt bzw. in Angriff genommen.
- Die in der Folge entstehende neue Bewertungssituation des Betriebes und des Gebäudes wird mit den entscheidenden Ämtern neu verhandelt.

Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen :

Vorsitzende/r
des Seniorenbeirates