Hansestadt LÜBECK

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

3. Sitzung des Hauptausschusses (Wahlperiode 2023-2028)

Sitzungstermin: **Dienstag, 26.09.2023, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

4.1.	Die Feste Fehmarnbeltquerung - Potentiale und Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck	**VO/2023/12567**
	Der Bericht liegt nun vor und wird nachgereicht	
4.2.1.	AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) zu Schulentwicklungsplanung Gemeinschaftsschulen und Gymnasien	**VO/2023/12318-01**
4.9.	Fortsetzung des Projektes "Buddenbrookhaus, Erweiterung, Umbau und Sanierung, Mengstraße 4+6, 23552 Lübeck"	**VO/2023/12588**
	Es ist vorgesehen, die Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit zu erweitern	

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12373
öffentlich

Lübeck, 18.08.2023

Bearbeitung: Kristina Wittig (E-Mail: kristina.wittig@luebeck.de Telefon: 122-1023)

Sitzungstermine des Hauptausschusses 2024

Die beigefügte Übersicht mit den geplanten Sitzungsterminen für das Jahr 2024 wird dem Hauptausschuss zur Kenntnis und Zustimmung vorgelegt.

Hansestadt LÜBECK

Sitzungstermine des Hauptausschusses 2024

Januar:

Dienstag, 23. Januar 2024 **Bürgerschaft 25. Januar 2024**

Februar:

Dienstag, 13. Februar 2024

Dienstag, 27. Februar 2024 **Bürgerschaft 29. Februar 2024**

März:

Dienstag, 12. März 2024

Dienstag, 26. März 2024 **Bürgerschaft 28. März 2024**

Osterferien vom 02. bis 19 April 2024
Im April findet keine Bürgerschaftssitzung statt !

April:

Dienstag, 30. April 2024

Mai:

Dienstag, 14. Mai 2024

Dienstag, 28. Mai 2024 **Bürgerschaft 30. Mai 2024**

Juni:

Dienstag, 11. Juni 2024

Dienstag, 25. Juni 2024 **Bürgerschaft 27. Juni 2024**

Juli:

Dienstag, 16. Juli 2024

Sommerferien vom 22. Juli bis 30. August 2024
Im Juli/August finden keine Bürgerschaftssitzungen statt !

September:

Dienstag, 10. September 2024

Dienstag, 24. September 2024 **Bürgerschaft 26. September 2024**

Oktober:

Dienstag, 15. Oktober 2024

Herbstferien vom 21. Oktober bis 02. November 2024
Im Oktober findet keine Bürgerschaftssitzung statt !

November:

Dienstag, 12. November 2024

Dienstag, 26. November 2024 **Bürgerschaft 28. November 2024**

Dezember:

Dienstag, 10. Dezember 2024

Weihnachtsferien vom 19. Dezember bis 07. Januar 2025
Im Dezember findet keine Bürgerschaftssitzung statt !

► Nr. VO/2021/10226
öffentlich

Lübeck, 10.06.2021

Anfrage

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

Anfrage von AM Bernhard Simon (CDU): Aktivitäten der Verwaltung im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.06.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Anhörung

Anfrage:
Die Arbeiten an der Festen Fehmarnbeltquerung sind aufgenommen worden. Der Tunnel soll voraussichtlich 2029 in Betreib genommen werden. In diesem Zusammenhang wird der Bürgermeister gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

- Welche Aktivitäten gibt es in der Verwaltung, um die Potenziale bei Stadt- und Wirtschaftsentwicklung, die sich für Lübeck als Oberzentrum auf der Achse Kopenhagen – Hamburg künftig ergeben werden, möglichst optimal zu heben?

- Welche Bereiche der Stadt arbeiten seit wann an dem Thema?

- Gibt es Vernetzungen/Zusammenarbeit mit anderen Playern? Mit wem und in welcher Form?

- Ist mit regelmäßigen Statusberichten zu rechnen? Wann?

- Welche konkreten Veränderungen werden auf die Lübecker Bürger zukommen? Wie wird daran gearbeitet, dass diese Veränderungen als Chancen gesehen und genutzt werden können?

Bitte um schriftliche Beantwortung der Fragen.

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12567
öffentlich

Lübeck, 17.09.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

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

Die Feste Fehmarnbeltquerung - Potentiale und Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.10.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.10.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.11.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Aufzeigen der Potentiale und Herausforderungen durch die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und in diesem Zusammenhang die Beantwortung der Anfragen VO/2020/09555 AM Prieur (Hauptausschuss am 24.11.2020) und VO/2021/10226 AM Simon (Hauptausschuss am 15.06.2021)

Bericht:
Siehe Anlage

Anlagen:
Die Feste Fehmarnbeltquerung – Potentiale und Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

Die Feste Fehmarnbeltquerung

Potentiale und Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck

Analyse der aktuellen Studienlage und Bewertung von Chancen und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung auf der Verkehrsachse zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen/Malmö aus Sicht der Hansestadt Lübeck.

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/fbq-info

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bürgermeisterkanzlei
Rathaus | 23539 Lübeck
(0451) 115
bgmkanzlei@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 14. September 2023

Die FFBQ aktiv gestalten

Bürgermeister Jan Lindenau

Liebe Leser:innen,

der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) ist eines der größten Infrastrukturprojekte unserer Zeit und wird weitreichende gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen in allen Lebensbereichen für die Menschen in Dänemark und Deutschland auf der Zukunftsachse zwischen Kopenhagen/Malmö und Hamburg bedeuten.

Der Großraum Kopenhagen/Malmö und die Metropolregion Hamburg werden nicht nur näher aneinanderrücken, sondern haben mittelfristig das Potential, zu einem bedeutenden europäischen Lebens- und Wirtschaftsraum zusammenzuwachsen. Die Hansestadt Lübeck liegt exakt auf dieser Achse und hat die einmalige Chance, von dieser Entwicklung zu profitieren und sich als größtes Oberzentrum der Region neben den beiden Metropolen zu etablieren.

Den politischen, gesellschaftlichen und ökonomischen Institutionen in der Hansebelt-Region und insbesondere hier auch der Hansestadt Lübeck obliegt nun die Verantwortung, die Chancen und Herausforderungen im Zuge dieses überragenden Infrastrukturprojektes zu identifizieren und geeignete Maßnahmen in die Wege zu leiten, um von der FFBQ als Standort bestmöglich zu profitieren und positive Effekte für die Menschen in Lübeck und der Region zu erzielen.

Denn die Entwicklung eines gemeinsamen Arbeits- und Absatzmarktes bietet enorme Potentiale, die von allen Beteiligten aktiv gestaltet und mit Leben gefüllt werden müssen. Diese Herausforderung betrifft alle Lebens- und Kompetenzbereiche unserer Gesellschaft - von politischen Entscheidungen über gesellschaftliche Rahmenbedingungen, das wirtschaftliche Handeln und die Positionierung von Unternehmen bis hin zur Bildung und Forschung an Schulen und Hochschulen.

Mit dem vorliegenden Bericht sollen die wesentlichen Informationen zusammengeführt, generelle Chancen und Herausforderungen auf deutscher und dänischer Seite sowie im Besonderen aus der Perspektive der Hansestadt Lübeck und der HansebeltRegion dargestellt und eingeordnet werden, um eine gemeinsame Diskussionsgrundlage für Rahmenbedingungen, Umsetzungsschritte, und Maßnahmen zu erhalten. Zur gemeinsamen Gestaltung der neuen Zukunftsregion lade ich alle Kooperationspartner im Hansebelt und im Land herzlich ein.

Lassen Sie uns gemeinsam die Potentiale aus der Festen Fehmarnbeltquerung für Lübeck und die HansebeltRegion ausschöpfen und mit aktiver Begleitung des Projektes einen Beitrag zum Zusammenwachsen eines neuen Wirtschafts- und Kulturraumes in Europa leisten.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau
Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

1. **Die FFBQ verbindet Menschen und Regionen**

   Einleitung

2. **Kernaussagen vorliegender Studien und Berichte**

   Analyse der aktuellen Studienlage

3. **Best Practice: Malmö – Kopenhagen**

   Die Zusammenarbeit zwischen Schweden und Dänemark als Vorbild

4. **Im Herzen der Hansebelt-Region**

   Chancen und Herausforderungen aus der Sicht der Hansestadt Lübeck

5. **Management Summary**

   Zusammenfassung und Roadmap

6. **Quellenverzeichnis**

1. Die FFBQ verbindet Menschen und Regionen

Einleitung

Grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte sind Meilensteine des Zusammenwachsens von Nationen, Regionen und Menschen. Sie erfordern jahrzehntelange Vorbereitungen und Planungen sowie die umfangreiche Beteiligung von Interessensvertretungen, Vereinen, Verbänden und Bürger:innen und entfalten nach ihrer Fertigstellung nachhaltige Veränderungen für viele Generationen.

Bereits 1863 hatte die dänische Regierung den Plan verfolgt, eine Verkehrsverbindung zwischen Kopenhagen und Hamburg zu bauen. Hundert Jahre später wurde mit der Fehmarnsundbrücke ein erster Schritt getan. Weitere über 50 Jahre später wird der Schlussstein gesetzt mit einer direkten festen Verkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Großraum Kopenhagen/Malmö und Kontinentaleuropa.

Die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland lässt damit die europäische Region zwischen den Ballungsräumen Hamburg und

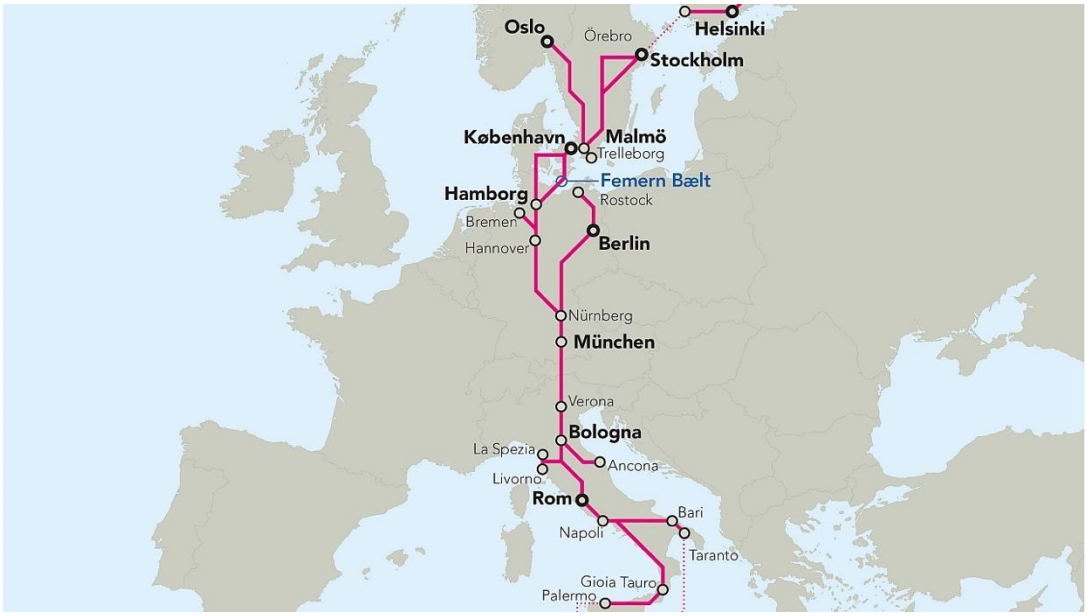


Abb. 1: Skandinavisch-Mediterrane Achse im Transeuropäischen Netz (Quelle: Femern A/S)

Kopenhagen/Malmö näher zusammenwachsen als jemals zuvor. Sie verbindet die Inseln Fehmarn (auf deutscher Seite) und Lolland (auf dänischer Seite) als Tunnelbauwerk auf einer Länge von 18,5 km unter dem Fehmarnbelt hindurch. Der Tunnel umfasst eine vierspurige Autobahn und eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahn. Auf deutscher Seite wird der Tunnel in einem Tunnelportal auf der Insel Fehmarn zwischen Marienleuchte und Puttgarden enden.

Eingebettet in die Transeuropäischen Netze der Europäischen Union (TEN) zur Entwicklung des europäischen Binnenmarktes und zur Verbesserung des sozialen Zusammenhaltes innerhalb in der

EU ist die FFBQ als Teil der Skandinavisch-Mediterranen Achse (ScanMED-Korridor) und damit als Ergänzung des TEN-Kernnetzkorridores einzuordnen.

Kürzere Fahrzeiten zu vergleichbar niedrigeren Kosten und mit hoher individueller Flexibilität erlauben nicht nur eine fundamentale Stärkung der Handelsbeziehungen zwischen den skandinavischen und den mitteleuropäischen Partnern, sondern geben den Unternehmen der anliegenden Region absehbar einen Schub für ihr Wachstumspotential und ihre Wettbewerbsfähigkeit. Logistische und touristische Verkehre werden gleichermaßen unabhängiger, schneller und frequentierter möglich.

Ein Bauwerk zur Überbrückung des Fehmarnbelts wird bereits seit den späten 1980er Jahren diskutiert. Erstmals wurde 1989 ein Konzept für eine Brücken- oder Tunnelquerung auf deutscher Seite vorgelegt. Im weiteren Verlauf des Austausches zwischen Dänemark und Deutschland kam es im Jahr 2007 zur Einigung zwischen den jeweiligen Regierungen mit Unterzeichnung des Staatsvertrages am 3. September 2008 in Kopenhagen. Zentrale Bestandteile des Vertrages sind die Verpflichtung auf dänischer Seite, das Querungsbauwerk sowie die Rampen auf dänischer und deutscher Seite zu errichten und zu finanzieren. Dem dänischen Staat wurde im Gegenzug eingeräumt, für die Nutzung der FFBQ Maut-Gebühren zu erheben. Die Verpflichtung auf deutscher Seite ist, die umfangreichen Infrastrukturinvestitionen in die Hinterlandanbindung vorzunehmen und deren Finanzierung. Das beinhaltet den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der 88 km langen Schienenstrecke Lübeck–Puttgarden, den vierspurigen Ausbau der B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen und Puttgarden mit Querung des Fehmarnsunds durch ein Tunnelbauwerk sowie die Ertüchtigung der seit 1999 denkmalgeschützten Fehmarnsundbrücke.

Auf deutscher Seite wurde darüber lange gerungen, wie die Region auf der Achse zwischen Fehmarnbelt und Hamburg zu nennen ist, die verschiedene Kreise und Städte in ihrem Verlauf berührt und griffig als Marke mit einem Wiedererkennungseffekt vermittelt werden kann. Seit 2009 etablierte sich die Bezeichnung Hansebelt-Region, die die Kreise Ostholstein, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und die Hansestadt Lübeck umfasst.

An dieser Stelle soll ausdrücklich nicht verschwiegen werden, dass es im Verlaufe der politischen Diskussion um das Projekt sowie im Rahmen der baurechtlichen Planungs- und Umsetzungsschritte Auseinandersetzungen um mögliche Risiken, Vor- und Nachteile sowie Gefahren für Umwelt und Natur gegeben hat und bis heute gibt. Sowohl u.a. die Folgen für die marine Ökologie, die Landschaftsentwicklung sowie die Anzweiflung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Prognosen einerseits und die anzunehmenden Belastungen für die Menschen durch zusätzliche Verkehre auf Straße und Schiene andererseits waren und sind wesentlicher Teil der jahrelangen Diskussion und Positionsfindung in der deutschen Politik.

Der vorliegende Bericht soll sich im Schwerpunkt die potenziellen Auswirkungen der FFBQ auf Wirtschaft, Tourismus, Arbeitsmarkt, Wissenschaft und Gesellschaft widmen und dazu zunächst einen Überblick über eine Auswahl der zur Verfügung stehenden Studien, Berichte und Analysen geben und deren Kernaussagen herausarbeiten. Auf dieser Grundlage sollen sowohl die Chancen und Herausforderungen aus Sicht der Hansestadt Lübeck dargestellt und anschließend Perspektiven für die Zukunft aufgezeigt werden. Außerdem soll mit Blick auf die bereits bestehende Verbindung zwischen Malmö und Kopenhagen ein bereits erfolgreiches grenzüberschreitendes Infrastrukturprojekt vergleichbarer Größe betrachtet und zum Vorbild genommen werden bevor abschließend eine kurze Zusammenfassung der Erkenntnisse mit einer Road Map präsentiert wird.

Spätestens seit dem 24.02.2022 in einer sich ändernden geopolitischen Weltlage erfährt der Fehmarnbeltkorridor bis hinauf zum Öresund eine gestiegene sicherheitspolitische Dimension am

westlichen Ausgang der Ostsee. Die nachhaltigen Folgen für die weitere Entwicklung der Anrainerstaaten des EU-Binnenmeeres bleiben abzuwarten. Gleichzeitig bietet dieses gemeinsame länderübergreifende Projekt angesichts des Ukrainekrieges und des Brexit die Chance, ein starkes Zeichen für den Fortgang eines friedlichen europäischen Integrationsprozesses auszusenden.

2. Kernaussagen vorliegender Studien und Berichte

Analyse der aktuellen Studienlage

Zur Festen Fehmarnbeltquerung und ihren Auswirkungen liegen für die Hansebelt-Region verschiedene, teilweise auch ältere, Studien vor, die sich mit den Auswirkungen insbesondere auf Wirtschaft, Tourismus und Verkehr befassen. Entsprechend enthält dieser Bericht zu den einzelnen Hauptthemen einzelne Kapitel mit den dafür relevanten Aussagen dieser Studien und den entsprechenden Quellenangaben.[1]

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die aufgeführten Studien zum Teil aufeinander Bezug nehmen, so dass Wiederholungen nicht auszuschließen und zum besseren Verständnis nicht gestrichen wurden.

Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung (Endbericht), Georg und Ottenströer und Regionomica GmbH (2010)

Hintergrund und Aufgabenstellung

Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung FFBQ ist eines der zentralen europäischen Verkehrsprojekte und künftiges Teilstück des transeuropäischen Netzes (TEN). Zusätzlich zu der festen Querung erfolgt auch der Ausbau der Hinterlandanbindungen (Straße und Schiene) auf deutscher und dänischer Seite.

Es werden in Folge dieses Verkehrsinfrastrukturprojekts spürbare Auswirkungen hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten auf Infrastruktur, Wirtschaft und Tourismus erwartet, vor allem entlang der Landesentwicklungsachse A1 zwischen Puttgarden und Hamburg. Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes 2010 (REK) sollen die sich für die Region ergebenden, Chancen und Risiken untersucht werden. Dabei geht es um die optimale Chancenausnutzung bzw. Risikominimierung. Entsprechende Handlungsansätze sind zu identifizieren.

[1] *Die vorliegenden Studien berücksichtigen aufgrund der Erstellungsdaten weder Brexit- noch Coronafolgen. Die Studien wurden in der Wiedergabe sprachlich nicht gegendert.*

Themenfelder des REK:

- Tourismus – mit Konzentration auf die Betriebsphase der fertiggestellten FFBQ
- Wirtschaft und Gewerbeflächen
- Verkehr – hier hauptsächlich als übergreifendes „Querschnittsthema“
- Politik und Kooperation – Kultur und Begegnung

Die Hansestadt Lübeck sowie die Kreise Ostholstein, Bad Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg mit den Wirtschaftsförderern „Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH (WAS)“ sowie „Entwicklungsgesellschaft Ostholstein GmbH (egoh)“ und der IHK zu Lübeck haben das REK im Jahr 2009 beauftragt.

Die Erstellung des REK wurde von einer Lenkungsgruppe begleitet, die sich zusammensetzt aus Vertretern der Hansestadt Lübeck, der aufgeführten Kreise und Institutionen sowie – beratend - der Landesplanung des Innenministeriums, des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr sowie Vertretern der Kreise Plön und Nordwestmecklenburg.

Vorgehen

Die Erarbeitung des REK wurde in zwei Phasen aufgeteilt.

Phase 1:

- ausführliche Sichtung und Auswertung bereits vorliegender Gutachten und Studien
- eigene Analysen zu den Themengebieten „Tourismus“ sowie „Wirtschaft und Gewerbeflächen“
- Durchführung einer schriftlichen und einer telefonischen Unternehmensbefragung
- Rund 25 Expertengespräche mit Akteuren aus der Region zur Ergänzung der Datensammlung
- Definition der relevanten Wirkungsbereiche
- Entwickeln eines Leitbildes und eines Zielsystems
- Entwickeln erster Handlungsempfehlungen.

Phase 2:

Diskussion/ Präzisierung der Untersuchungsergebnisse und Handlungsfelder mit der Lenkungsgruppe und den Kreisen und Vertretern der Kommunen.

Zusammenfassung wesentlicher Analyseergebnisse und Empfehlungen

Auswirkungen der FFBQ auf den **Tourismus** und die Tourismusbranche sind insbesondere im nördlichen Teil der Untersuchungsregion in Ostholstein und Lübeck zu erwarten und zwar im Gegensatz zu den entfernteren, südlicheren Landkreisen Herzogtum Lauenburg, Stormarn sowie Segeberg.

Das Infrastrukturbauwerk verbessert die Erreichbarkeit der Region und vergrößert damit deren Einzugsgebiet, auch das touristische Einzugsgebiet. Es steigert die Nachfrage insbesondere in den Segmenten der

- Tagesausflügler
- Stop-Over-Gäste (Transit-Gäste)
- Kurzurlauber (auch Städtereisende und Tagungsgäste).

Zur Nutzung des vorhandenen Potenzials bedarf es einer entsprechenden Ausweitung, Optimierung und/oder Qualifizierung des touristischen Angebots und zusätzlich eines entsprechenden, überregionalen Marketings. Mit einem Verharren auf dem Status Quo würden die bestehenden Chancen nicht ausgenutzt werden können.

Daneben werden touristische Durchreiseverkehre (Transit) und der Shopping-Tourismus zunehmen. Hier können in beiden Fällen attraktive Angebote geschaffen werden, um Nutzen für die regionale Tourismuswirtschaft zu generieren.

Abb. 2: Veränderung der touristischen Nachfragepotenziale durch die FFBQ

Puttgarden Einzugsgebiet Fahrzeitzonen PKW*	Deutschland mit & ohne FFBQ Einwohner D	Dänemark ohne FFBQ (heute Einwohner DK	Dänemark mit FBQ (Betrieb) Einwohner DK	Differenz Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	41.328	0	47.757	47.757
Zone B: 30 - 60 min.	324.416	0	109.762	109.762
Zone C: 60 - 90 min.	1.149.630	110.968	627.203	516.235
Zone D: 90 - 120 min.	3.058.585	162.946	1.513.311	1.350.365
Nachfragepotenzial	4.573.959	273.914	2.298.033	2.024.119
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 50 min mit FBQ				

Einzugsgebiet Fahrzeitzonen PKW*	Oldenburg i.H. Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK	Lübeck Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK	Ahrensburg Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK	Hamburg Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	0	0	0	0
Zone B: 30 - 60 min.	157.519	0	0	0
Zone C: 60 - 90 min.	215.934	110.968	0	0
Zone D: 90 - 120 min.	1.423.400	240.537	157.519	47.757
Nachfragepotenzial	1.796.853	351.505	157.519	47.757
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 60 min mit FBQ				

Quelle: REK, eigene Berechnungen der Arbeitsgemeinschaft nach Angaben der Statistischen Ämter in Deutschland und Dänemark

Beispiel: Für Ahrensburg in der Zone D (Fahrzeit 90 bis 120 Minuten) bedeutet die FFBQ die zusätzliche Erreichbarkeit von 157.500 Einwohnerpotenzialen in Dänemark.

Erhebliche Risiken im Bereich Tourismus bestehen insbesondere durch den zunehmenden Schienenverkehr, hier ist vor allem der Güterverkehr zu benennen. Dieser kann zu erheblichen Beeinträchtigungen der Tourismusorte führen und sollte in seinen Auswirkungen durch einen möglichst konfliktarmen Trassenverlauf begrenzt werden.

Des Weiteren sind Beeinträchtigungen der Urlaubsregionen während der Bauphase zu befürchten, die ggf. durch eine reduzierte Bautätigkeit in der touristischen Hauptsaison abzumildern wären.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Tourismus“ folgende Empfehlungen:

- Die Gewinnung zusätzlicher Gäste für die Region aufgrund der besseren Erreichbarkeit (neue Quellgebiete) ist durch angebotsseitige Qualitätsverbesserungen, ggf. neue Angebote im Bereich „Beherbergung“ und „Attraktionen“ sowie eine intensive Vermarktung (Quellgebietsmarketing Skandinavien) anzustreben.
- Eine Abschöpfung der verstärkten Durchreiseverkehre durch transitorientierte Einrichtungen (z.B. Motel, Wohnmobilstellplatz, Cross-Border-Shopping, Welcome Center) ist zu empfehlen. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Gewerbegebiete nicht für

Einzelhandelsansiedlungen zweckentfremdet werden sollen und das Thema Cross-Border-Shopping vor allem im nördlichen Teil der Untersuchungsregion (Fehmarn, Ostholstein) von wirtschaftlicher Bedeutung ist und hier entsprechende Standorte (Sondergebiete) in Folge der FFBQ geschaffen werden können.

- Es ist eine Stärkung des Angebots in Besuchsmotivationsbereichen skandinavischer und deutscher Gäste (Erlebnis, Shopping, Gourmet, Wellness, Gesundheitstourismus, Segeln) durchzuführen.
- Es ist die Schaffung und Vermarktung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion beiderseits des Fehmarnbelt zu empfehlen, um eine Gesamt-Destination im nationalen und internationalen Kontext zu erreichen. Mit einer Gesamtpositionierung als internationale Fehmarnbelt-Region (Fehmarn als Namensgeber ist Gewinner) sind zusätzliche Urlauber zu gewinnen. Falls es zu einer Brückenlösung kommt, ist das Megabauwerk für Bekanntheits-/Marketing- und PR-Effekte einzusetzen.
- Die FFBQ erlaubt die Bearbeitung eines großräumigeren touristischen Quellmarktes. Zudem ist zu erwarten, dass die FFBQ zu einem beschleunigten Strukturwandel im Tourismus durch größere Konkurrenz führt. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine zunehmende Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen in der Untersuchungsregion zur Nutzung von Synergieeffekten, zur Erhöhung der Schlagkraft und zur Vermeidung eines (kleinteiligen) ineffizienten Mitteleinsatzes sinnvoll
- Die Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswertes (Lärm, Stau, visuelle Störungen etc.) insb. aufgrund von verstärktem Bahnverkehr in den Fremdenverkehrsgemeinden ist durch weniger konfliktträchtige Trassenverläufe (ggf. entlang der A1) zu minimieren.

Auch für **Wirtschaft und Gewerbeflächen** werden positive Impulse gesehen. In der Bauphase der FFBQ eröffnen sich für die regionalen Unternehmen vielfältige Perspektiven, wozu es jedoch deren frühzeitige Information und entsprechende Vorbereitungen bedarf.

Es wird davon ausgegangen, dass durch den Bau der FFBQ einschließlich der Hinterlandanbindung mehrere tausend Personen über mehrere Jahre beschäftigt sein werden. Arbeitsplatzeffekte ergeben sich, je nach Produktionsstandort, allerdings eher für die Regionen Ostholstein oder evtl. auch Lübeck und weniger für die anderen Kreise des Untersuchungsraumes. Darüber hinaus ist auch später für die Betriebsphase qualifiziertes Personal erforderlich.

Die FFBQ stellt für die Region überregional und international ein unverwechselbares Identifikationssymbol dar. Dies stärkt in Verbindung mit der verbesserten Erreichbarkeit die Region, u.a. mit steigenden Unternehmensansiedlungen. Grundvoraussetzung hierfür sind überregional bedeutsame Gewerbeflächenangebote mit hoher Lagegunst. Diese zeichnen sich durch besondere Standortfaktoren für herausragende Gewerbestandorte aus wie z.B.

- restriktionsarme Standortgelände,
- Lage an der Landesentwicklungsachse A1,
- Nähe zu Hamburg
- Nähe zum Oberzentrum Lübeck (inklusive Südraum des Lübecker Stadtgebietes)
- Nähe zu den Autobahnknoten.

Für Unternehmensansiedlungen in der Untersuchungsregion werden mittelfristig neue Gewerbeflächen benötigt werden. Nachgefragte Standorte finden sich besonders in dem Abschnitt zwischen

Hamburg bis einschließlich Lübeck mit seinem Umland. Die Region Lübeck und die südlich gelegenen Kreise (insbesondere Stormarn) werden somit voraussichtlich stärker von dieser Entwicklung profitieren. In diesem Zusammenhang gewinnt der zeitnahe Ausbau der Hinterland-Verkehrsinfrastruktur erheblich an Bedeutung.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Wirtschaft und Gewerbeflächen" folgende Empfehlungen:

- Der Vergleich mit anderen Großbauprojekten hat gezeigt, dass eine frühzeitige Sensibilisierung der regionalen Unternehmen durchaus zielführend ist. Hierzu gehören zielgenaue Informationsveranstaltungen, die die Unternehmen bereits in der Vorbereitungsphase auf mögliche Vorteile hinweisen. Die gezielte Ansprache einzelner Branchen und der Ausgleich sich evtl. abzeichnender Rekrutierungsengpässe sind hierbei von Bedeutung.
- Mit Hilfe der angebotsorientierten Ausweisung von überregional bedeutenden Gewerbeflächen an exponierten Stellen im Raum kann die sich abzeichnende Verbesserung im Standortwettbewerb genutzt werden. Hieraus lassen sich direkte und indirekte positive wirtschaftliche Effekte durch die FFBQ für die gesamte Region generieren. Ein abgestimmtes regionales Vorgehen hinsichtlich der Entwicklung und Vermarktung überregionaler Gewerbestandorte erscheint geboten.
- Durch Baustellenstandorte in der Region (wahrscheinlich eher im nördlichen Teil der Region) können bereits in der Bauphase positive Arbeitsplatzeffekte induziert werden."

Die deutlich relevanten Auswirkungen auf den **Verkehr** (Schiene und Straße) sind zurückzuführen auf die zu erzielende Zeiteinsparung zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen sowie die verbesserte Qualität der Hinterlandanbindung.

Die unterschiedlichen Gebietskörperschaften haben auch unterschiedliche Schwerpunkte bezüglich der unmittelbaren Infrastruktur:

- Hansestadt Lübeck: Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck, insbesondere für die Schienenhinterlandverkehre des Skandinavienkais und der Hafenanlagen in Dänischburg und Siems entsprechend der künftig zunehmenden Schienengüterverkehre
- Kreis Herzogtum Lauenburg: Ausweichverkehre auf Teilstrecken der B207/B208 sowie Ausbau der B404 zur A21,
- Kreis Segeberg: mögliche Mehrbelastung der Schiene und in diesem Zusammenhang die Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Strecke Bad Oldesloe-Bad Segeberg-Neumünster
- Kreis Stormarn: vorrangig Ausbau der S-Bahnlinie S4, sowie Ausbau B404 zur A21.

Das Straßenverkehrsaufkommen wird in Folge vorliegender Daten mittelfristig aller Voraussicht nach maßvoll steigen, vor allem bedingt durch die zunehmenden Transitverkehre. Dagegen werden für den Schienengüterverkehr teilweise starke Zuwächse erwartet. Aus diesem Grund wird die Empfehlung zur rechtzeitigen Fertigstellung der geplanten Hinterlandanbindung bis zur Eröffnung der FFBQ gegeben, um die reibungslose Abwicklung aller Verkehre sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für den zweigleisigen Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden.

Der Kreis Ostholstein hat beschlossen, eine Gesamtstrategie für die Schienenhinterlandanbindung der FFBQ zu erarbeiten, um die möglichen volkswirtschaftlichen Schäden zu klären, die durch die unterschiedlichen Trassenführungen verursacht werden könnten.

Neben dem Nadelöhr Fehmarnsundbrücke wird Schienenknoten Lübeck / Bad Schwartau kapazitätsmäßig ein Engpass gesehen, wenn hier die FFBQ-Trasse auf die Schienenverkehre aus dem Lübecker Hafen trifft.

Es wird von Verlagerungseffekten in den Seehäfen insbesondere Puttgarden und Lübeck ausgegangen, die aber in ihrer Höhe vom Nutzungspreis der FFBQ abhängen werden.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Verkehr“ u.a. folgende Empfehlungen:

- Die rechtzeitige Fertigstellung der geplanten Hinterlandanbindungen gewährleistet die reibungslose Abwicklung der Verkehre.
- Der Erhalt der Erreichbarkeit der touristischen Orte entlang der Küste (Bahnhaltestellen / Autobahnausfahrten) muss gewährleistet sein. Viele Urlauber erreichen diese Destinationen per Bahn. Dies sollte bei der Konzipierung der Trassen Berücksichtigung finden.
- Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck
- Um zusätzlich entstehende Verkehre zu brechen, empfehlen sich Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke (insbesondere im Bereich Tourismus). Dies kann durch Schaffung einzelner Attraktionspunkte entlang der Entwicklungsachse A1 erreicht werden. Beispiele wären hier das Welcome Center oder Stop-over taugliche Beherbergungsangebote. Verkehrsaspekte spielen eine herausgehobene Rolle in der weiteren Projektumsetzung und müssen im Detail und vor Ort gelöst werden.

Begegnungen und Kooperationen auf kultureller und politischer Ebene können weitere Kontakte initiieren. Kooperationsbeziehungen zwischen Ostholstein und Storströms Amt in Dänemark bestehen schon seit 1977. Auf beiden Seiten des Belts haben sich bereits verschiedene Organisationen und Partnerschaften gebildet mit dem Ziel der Realisierung gemeinsamer künftiger Projekte und der Unterstützung der Akteure aus der Region. Dazu können auch vielfache Förderprogramme und Institutionen genutzt werden wie beispielsweise der Fehmarnbelt Business Council, das Fehmarnbelt Komitee oder das INTERREG-Programm.

Der Information der Bevölkerung über die Fortschritte in der grenzübergreifenden Kooperation und über Veranstaltungen sollte zwingend z.B. über (lokale) Medien stattfinden, dies besonders in Ostholstein und der Hansestadt Lübeck.

Engere Kooperationen der Hochschulen / FHs der Region mit den Institutionen in ganz Schleswig-Holstein sind wünschenswert.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Begegnungen und Kooperationen“ u.a. folgende Empfehlungen:

- Durch eine regionale Kooperation der Bildungseinrichtungen kann eine bessere Vernetzung und Kooperation erreicht werden. Das sich teilweise stark überschneidende Lehrangebot der einzelnen Hochschulen kann hier genutzt werden.
- Die Errichtung eines deutsch-dänisches Forschungszentrums auf Fehmarn wäre eine weitere mögliche Maßnahme. Anlass dazu kann das Umwelt-Monitoring, zu dem der Betreiber im Rahmen des Baus verpflichtet ist, sein. Ein solches Projekt kann auch mit touristischen Elementen verbunden werden.

- Eine Verbesserung der Sprachausbildung kann beispielsweise durch die Schaffung einer „Modellregion englische Sprache“ erreicht werden. Ein solches Projekt ist in der Lage langfristig eine Qualitätsoffensive in den Bereichen Tourismus und Dienstleistungen / Service anzustoßen und fördert damit die Wettbewerbsfähigkeit der Untersuchungsregion.

Die FFBQ wird künftig im Sinne eines europäischen Integrationsprozesses die Lösung bestehender Probleme wie Sprachbarrieren, fehlende Erreichbarkeit, fehlende Informationen über Arbeitsmarkt oder rechtliche Rahmenbedingen befördern.

Übergeordnetes Leitbild für die Region

Für den Untersuchungsraum ergeben sich laut REK, basierend auf der Analyse der bisherigen, oben umrissenen, Arbeitsergebnisse, folgende vier Aussagen für ein künftiges Leitbild:

*„Es muss eine **Aufbruchsstimmung** in der Region erzeugt werden, mittels der die **Chancen** der festen Fehmarnbelt-Querung **genutzt** und die **Risiken minimiert** werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es vor allem einer **verstärkten regionalen und grenzübergreifenden Kooperation** zwischen den Akteuren, sowie der **Weiterentwicklung und Stärkung der Landesentwicklungsachse A1 („Fehmarnbeltachse“)**“.*

Zielsystem und Handlungsfelder (Projektansätze)

Für die einzelnen Bereiche wurde folgendes Zielsystems erarbeitet. Dieses soll zeigen, wie die Chancen und Risiken infolge der FFBQ in der Region genutzt bzw. vermieden/verringert werden können.

Tourismus:

- Nutzung der besseren Erreichbarkeit und Gewinnung zusätzlicher Gäste insbesondere aus Skandinavien (Tagesausflügler, Städte- und Kurzurlauber, Ferienurlauber)
- Nutzung des Transitverkehrs für den Kurz- oder Stop-Over-Tourismus
- Nutzung der FFBQ als Impulsgeber für eine neue Dynamik im Tourismus (neue touristische Angebote und Attraktionen, Qualitätsverbesserungen und Fortentwicklungen bei bestehenden Angeboten)
- Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten (regional, grenzüberschreitend) insb. bei der touristischen Vermarktung
- Nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region

Wirtschaft und Gewerbeflächen:

- Zusammenwachsen und Schaffen eines gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraumes
- Nutzung der verbesserten Position im Standortwettbewerb
- Schaffung eines differenzierten und zielgruppenspezifischen Gewerbeflächenangebotes
- Entwicklung von herausragenden Gewerbestandorten an der Hauptverkehrs- und Landesentwicklungsachse A1 für die überregionale und internationale Vermarktung (Unternehmensansiedlung)
- Ausbau und Fortentwicklung der horizontalen und vertikalen Wertschöpfungsketten unter besonderer Berücksichtigung technologieorientierter Ansätze
- Vernetzung und Fortentwicklung der regionalen und großräumlichen Cluster

- Ausweitung und Verbesserung der wirtschaftlichen Außenverflechtungen
- Frühzeitige Information und Vorbereitung von Unternehmen
- Hohe Partizipation von lokalen und regionalen Unternehmen am Bau der FFBQ
- Sinnvolle und nachhaltige Nutzung der Häfen (insb. Puttgarden)
- Schaffung eines grenzübergreifenden / integrierten Arbeitsmarktes

Verkehr:

- Vermeidung einer reinen Transitstrecke
- Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und Verhinderung von Ausweichstrecken (beispielsweise durch Ausbau der Ausweichstrecken)
- Vermeidung konfliktträchtiger Trassenverläufe
- Sicherstellen einer weiterhin guten Erreichbarkeit der touristischen Orte durch Fern-und Regionalhaltestellen sowie Autobahnausfahrten auf Fehmarn

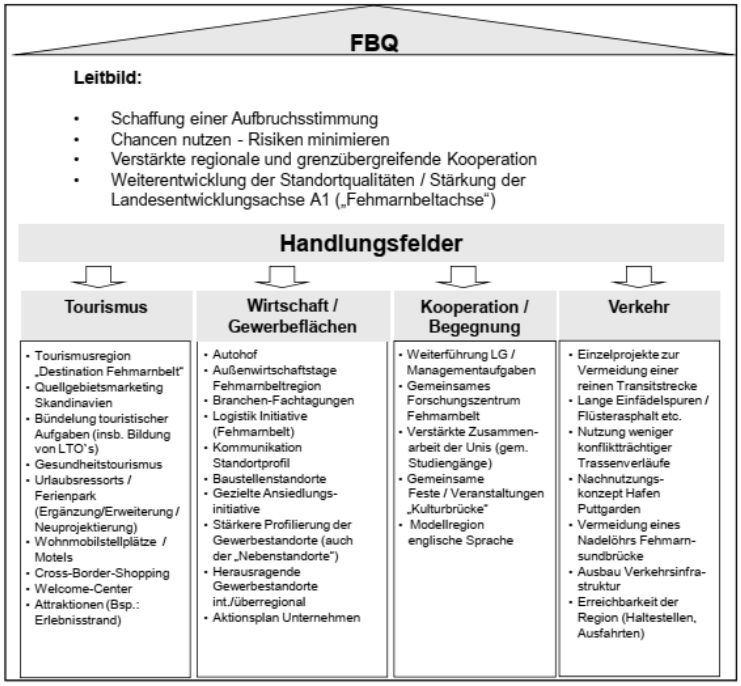
Kooperation und Begegnung:

- Weiterführung der Lenkungsgruppe zur begleitenden Umsetzung des REK's (Managementaufgaben)
- Stärkere regionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit
- Grenzübergreifende und regionale Kooperation von Bildungseinrichtungen, gemeinsame Studiengänge
- Forcierung der Fremdsprachenausbildung.

Auf Grundlage des Zielsystems wurden im Rahmen des REK die nachstehenden spezifischen Handlungsfelder abgeleitet, von denen insbesondere diejenigen in der zweiten Phase weiter konkretisiert wurden, für die keinen weiteren fachspezifischen Gutachten erstellt werden/wurden.

Abb. 3: Leitbild und Handlungsfelder

Abb.: Leitbild und Handlungsfelder



Quelle: Regionales Entwicklungskonzept 2010

Für die Realisierung der identifizierten Handlungsfelder und Maßnahmen empfiehlt sich die Einbindung der lokalen Akteure und Unternehmen, da diese über lokale Marktkenntnisse verfügen. Auf diese Weise kann die regionale Wirtschaft profitieren. Die Bündelung und Verknüpfung von Projekten untereinander bzw. mit Bestandsnutzungen ist wegen einer effizienten Flächennutzung und Nachfragesicherung anzustreben und zwar geeigneter Weise am „Kopf der FFBQ" (z.B. Welcome Center, Wohnmobil - Stellplätze, Forschungszentrum).

Notwendig wird künftig im Sinne einer effizienten Bearbeitung des Themas der Austausch über sämtlicher Aktivitäten zur FFBQ und die entsprechende Bereitstellung der Informationen werden. Das REK behandelt das Thema FFBQ und deren Auswirkungen nicht abschließend, sondern ist als Impuls und „Startschuss" für die weitere Konkretisierung bzw. Entwicklung der Handlungsfelder, ggf. auch neue und zusätzliche, zu sehen. Die Einsetzung eines „Kümmerers" für dieses komplexe und bedeutende Projekt wird empfohlen.

Leitfaden Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck

- erstellt von der Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1 im Februar 2015 –

Ausgangslage, Zielsetzung und Vorgehen zur Entwicklung von Standorten für überörtlich bedeutsame Gewerbegebiete

Ausgangslage

Vor dem Hintergrund der Planungen für die FFBQ haben sich die Kreise Ostholstein, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und die Hansestadt Lübeck sowie ihre regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften mit den Chancen dieses Verkehrsinfrastrukturprojektes zur Stärkung der regionalen Strukturen beschäftigt. Dieser Leitfaden befasst sich mit den Möglichkeiten für die Entwicklung von überörtlich bedeutsamen Gewerbegebieten an den, im Landesentwicklungsplan (LEP 2010) Schleswig-Holstein aufgeführten Landesentwicklungsachsen A 1, A 21, A 20 (Kreis Segeberg: nur A 20 von Lübeck bis Bad Segeberg) und A 24. Alle gehören zum Planungsraum 3 gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein.

Die vorgenannten Kreise und die Hansestadt Lübeck machen rund 1/3 der Landesfläche aus mi cirka 1,1 Mio. Einwohnern, das entspricht 38 % der Gesamtbevölkerung Schleswig-Holsteins.

Das zu betrachtende Gebiet ist Teil der Metropolregion Hamburg (MRH) und gehört damit zu dem herausragenden wirtschaftlichen Zentrum Norddeutschlands mit sehr hoher Bedeutung bezüglich des wirtschaftliches Wachstums, der Arbeitsplätze und der überregionalen Infrastruktur für die Hansestadt Hamburg genauso wie für die norddeutschen Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Zielsetzung des Leitfadens:

Die Empfehlung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) 2010 ist eine gebietsgrenzenübergreifende Kooperation bei der Gewerbeflächenentwicklung. Der Leitfaden betrachtet mit einem Planungshorizont bis 2030 die Gewerbegebietstypen der Sonderstandorte von überregionaler Bedeutung sowie der überörtlichen Gewerbegebiete jeweils an den Landesentwicklungsachsen. Beiden Typen ist gemein, dass sie geeignet sind für Gewerbe- und Industriebetriebe aller Art, auch für verkehrsintensive Branchen / Betriebe, die auf eine überregionale Verkehrsanbindung angewiesen sind und nicht siedlungsnah untergebracht werden können bzw. sollen.

Für die Sonderstandorte gilt, dass diese an einer Landesentwicklungsachse (siehe Landesentwicklungsplan LEP) liegen und mit besonderen Eigenschaften (z.B. hervorragende Lage im überörtlichen Straßennetz, Hafenanbindung etc.) ausgestattet sind.

Für die überörtlichen Gewerbegebiete gilt, dass diese im Bereich zentraler Orte und Gemeinden mit planerischer Gewerbefunktion und / oder im Bereich von Siedlungsachsen an einer Landesentwicklungsachse mit Nähe zu einem BAB-Anschluss liegen sollten.

Dieser Leitfaden soll für die vorgesehene Neuaufstellung der Regionalpläne in Schleswig-Holstein eine Grundlage für die Regionalplanung liefern. Dabei sind folgende Ziele im Fokus:

- Erarbeitung eines abgestimmten Leitfadens zur Entwicklung von Standorten für überörtlich bedeutsame Gewerbegebiete und von Sonderstandorten von überregionaler Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen,
- Mittel- bis langfristig eine bedarfsorientierte Ausweisung von geeigneten Standorten mit besonderem Flächenentwicklungspotenzial,
- Optimierung der Gewerbeflächenentwicklung entlang der Landesentwicklungsachsen.

Vorgehen bei der Leitfadenerstellung:

- Zusammenfassende Darstellung der Ziele und Grundsätze des LEP 2010 für gewerbliche Entwicklung,
- Zusammenfassende Darstellung der Aussagen und Empfehlungen vorliegender regionaler Konzepte, u.a. REK in Folge einer FFBQ sowie der Konzepte der Kreise und der Hansestadt Lübeck,
- Identifizierung von Suchräumen für überörtlich bedeutsame Gewerbegebiete und von Sonderstandorten mit überregionaler Bedeutung.

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010)

Der LEP 2010 gibt den Rahmen vor, nach dem Standorte für überregional bedeutsame Gewerbegebiete in den Regionalplänen festgelegt werden können, auch für den neuen Gewerbetyp (Sonderstandorte). Dieser neue Gewerbegebietstyp soll insbesondere die Zahl der Standorte im jeweiligen Planungsraum auf wenige, qualitativ hochwertige und größere gewerbliche Entwicklungsschwerpunkte beschränken.

Verbindliches Ziel der Landesplanung ist die Feststellung und -legung solcher Gebiete zunächst für den vorsorgenden, überregionalen Flächenbedarf und die Standortanforderungen der weiteren gewerblichen Entwicklung, natürlich unter Beachtung der Belange benachbarter Planungsräume. Die Planungen sind auf der jeweiligen Entwicklungsachse abzustimmen. Grundsätzlich gilt zudem, dass in diesen Gebieten der Einzelhandel ausgeschlossen ist.

Nachfolgende elf Kriterien (Ziele und Grundsätze der Landesplanung) sind die bei der Standortauswahl für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung von Relevanz:

<u>Ziele gemäß § 1 Abs. 6 BauGB</u>

- Feststellung des vorsorgenden überregionalen (Gewerbe-) Flächenbedarfs
- (gutachterliche) Feststellung der Standortanforderungen der weiteren gewerblichen Entwicklung
- Beachtung der Belange benachbarter Planungsräume
- Abstimmung der Planungen auf der jeweiligen Entwicklungsachse
- Ausschluss von Einzelhandel

<u>Grundsätze (sind in der bauleitplanerischen Abwägung der Belange einzustellen)</u>

- Lage an einer Landesentwicklungsachse

- besonders gute verkehrliche Anbindung
- Soweit möglich: Wahl des Standorts unter Einbeziehung eines zentralen Ortes (ZO)
- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des zentralen Ortes bei der Festlegung des Umfangs der Flächenausweisung
- Sicherstellung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung
- Ökologische Verträglichkeit

Aussagen vorliegender Fachgutachten zur gewerblichen Entwicklung

Für die Kreise und die Hansestadt Lübeck liegen zu dem Thema u.a. die im Anschluss aufgeführten übergreifenden Konzepte und Studien vor. Der Leitfaden benennt die wichtigsten Aussagen:

- Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL 2004)
- Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung (REK 2010)
- Gewerbeflächenkonzeption für die Metropolregion Hamburg (GEFEK 2011)
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Kreis Herzogtum Lauenburg
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck
- Konzept zur Gewerbeflächenentwicklung Kreis Ostholstein (PLOH/ EGOH/ 2013/ 2014)
- Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Stormarn und Fortschreibung der Expertise inkl. fachgutachterlicher Stellungnahmen

Das **Regionale Entwicklungskonzept (REK 2010)** schreibt aufgrund der FFBQ den Gebieten entlang der Landesentwicklungsachse eine verbesserte Position im Standortwettbewerb zu. Um von dieser verbesserten Position profitieren zu können, sind überörtlich bedeutsame Gewerbeflächenstandorte an ausgewählten Standorten entlang der Entwicklungsachse A 1, z.B. in der Nähe zum Oberzentrum Lübeck oder zu den Autobahnknoten, eine Grundvoraussetzung.

Weitere Zielsetzungen bei der Entwicklung von herausragenden Gewerbestandorten sind die Schaffung eines ausreichenden Flächenangebotes und eines leistungsstarken Wirtschaftsraumes. Das REK 2010 empfiehlt die Planung und Entwicklung von ein oder zwei überörtlich bedeutsamen Gewerbestandorten mit hohem Flächenentwicklungspotenzial entlang der Landesentwicklungsachse A 1. Hierzu wären die Abstimmung der Wirtschaftsförderer und Kommunen sowie die Entwicklung einer Gesamtstrategie zur Festlegung potentieller Standorte denkbar und seitens der Landesplanung sowie der IHK zu Lübeck wünschenswert.

Das **Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (GEFEK),** (Teil-) Ergebnis eines Leitprojektes der MRH, mit dem die Gewerbeflächenentwicklung für die damaligen Trägerkreise der MRH (noch ohne die Hansestadt Lübeck und den Kreis Ostholstein, die erst 2012 in die MRH eingetreten sind) und die Hansestadt Hamburg analysiert wurde, enthält u.a. folgende wesentliche Aussagen:

<u>Beschäftigtenprognose</u>

Entsprechend der überdurchschnittlichen Entwicklung der Leitbranchen der Metropolregion in der letzten Dekade wird im Rahmen einer Beschäftigtenprognose bis zum Jahr 2025 eine höhere Wachs-

tumsdynamik als im Bundestrend erwartet. Der bereits seit einigen Jahrzehnten deutlich wahrnehmbare Strukturwandel hin zu innovations- und wissensbasierten Produkten und vor allem Dienstleistungen wird sich auch in der MRH weiter fortsetzen.

Flächenbedarf

Bis 2025 entsteht für die gesamte MRH ein rechnerischer Gewerbeflächenbedarf von ca. 1.430 ha. Dieser Bedarf verteilt sich zu unterschiedlichen Anteilen auf die Teilräume der MRH. Den rechnerisch größten Flächenbedarf nach Hamburg (355 ha) haben die Kreise Pinneberg mit 140 ha sowie Segeberg und Stormarn mit jeweils rd. 130 ha.

Tendenziell ist mit zunehmender Nähe zu Hamburg festzustellen, dass hochwertige und geeignete, nachgefragte Flächen knapp sind.

Lagekriterien für Gewerbeflächen:

Eine günstige Lage ist - nach wie vor - das entscheidende Merkmal für die Beurteilung der Qualität einer Gewerbefläche. Dabei ist für viele Unternehmen mit Bedarf an klassischen Gewerbeflächen die Nähe ihres Standortes zum übergeordneten Straßenverkehrsnetz, in der Regel bestimmt durch Autobahnnähe oder Erreichbarkeit ohne Ortsdurchfahrt, der wichtigste Beurteilungsmaßstab.

Empfohlen wird, weiterhin mittels eines ausdifferenzierten Angebotsportfolios den Bedarf an qualifizierten Gewerbeflächen, auch für Angebote im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb, mittel- und langfristig zu bedienen.

Im Auftrag der BWVI Hamburg im Mai 2013 wurde eine weitere Studie erstellt mit dem Ergebnis, dass der Gewerbeflächenbedarf bis zum Jahr 2025, je nach Intensität des Strukturwandels, um 240 ha bis ca. 300 ha zunehmen wird. Dies ist insbesondere durch das steigende Logistikaufkommen bedingt, eine Lösungsalternative für die sich ergebenden Flächenprobleme ergeben sich aus Kooperationen mit den Umlandgemeinden oder –kreisen.

Die **Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herzogtum Lauenburg (WfL)** beauftragte das **Gewerbeflächenentwicklungskonzept**, um die bedarfsgerechte Gewerbeflächenplanung und –entwicklung für den **Kreis Herzogtum Lauenburg** zu sichern.

Der Kreis Herzogtum Lauenburg wird von zwei Landesentwicklungsachsen (A 20 auf 6 km Länge und A 24 auf 36 km Länge) durchquert. An der Achse A 24 befindet sich das einzige Gewerbegebiet im Kreis mit überörtlicher Bedeutung (Elmenhorst – Lanken). Darüber hinaus stehen weder an den Landesentwicklungsachsen noch an den südlichen zentralen Orten des Kreises entsprechende Gewerbeflächenpotenziale zur Verfügung, obgleich die Landesplanung den Mittelzentren Mölln und Geesthacht, dem gemeinsame Mittelzentrum Reinbek, Wentorf, Glinde sowie dem Unterzentrum Schwarzenbek Gewerbeflächen mit örtlicher bzw. überörtlicher Bedeutung planerisch einräumt.

Aus dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept werden für die weitere Planung folgende Aussagen abgeleitet: Im Zeitraum bis 2025 besteht ein Gewerbeflächenbedarf unter Berücksichtigung einer Planungsreserve von rund 150 ha. Gemäß den rechtskräftigen Bebauungsplänen stehen 30 ha zur Verfügung, so dass ein Flächendefizit von rund 120 ha besteht. Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept weist einen Bedarf an Gewerbeflächen mit überörtlicher Bedeutung von mindestens 50 ha aus.

Das Konzept unterteilt seine Standortempfehlungen in zwei Kategorien:

- Suchräume und Standorte mit überörtlicher Bedeutung an Landesentwicklungsachsen im Knotenpunkt der Bundesautobahn A 24/ B 404 im Bereich der Gemeinden Kasseburg und Kuddewörde
- Suchräume und Standorte mit überörtlicher Bedeutung im gesamten Kreisgebiet Geesthacht Nord an der Ortsumgehung im Zuge der B 5 neu und Schwarzenbek, Grabau an der Ortsumgehung im Zuge der B 404/ 209.

Die **Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH (EGOH)** hat ein **Konzept zur Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Ostholstein** beauftragt, das einen Handlungsrahmen für die weitere gewerbliche Entwicklung in Ostholstein, insbesondere unter Beachtung der sich aus der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung ergebenden Chancen, vorgeben soll.

Die Landesentwicklungsachse A 1 durchquert den Kreis Ostholstein parallel zu der BAB 1 von Süden nach Norden, daran liegen die Unterzentren (mit Teilfunktion Mittelzentrum) Neustadt i.H. sowie Oldenburg i.H.

Für die Untersuchung wurden Gewerbegebiete analysiert, bestehende Bedarfe abgefragt und vorliegende Gutachten zur Gewerbeflächenentwicklung mit einbezogen. Es wurden geeignete Bereiche für die weitere gewerbliche Entwicklung festgelegt und beschrieben.

Für Gewerbegebiete mit überregionaler Bedeutung kommen gemäß dem Konzept (Stand 2013) die Kommunen Fehmarn / Puttgarden, Gremersdorf / Oldenburg i.H., Ratekau und Stockelsdorf in Frage.

Die Stadt Neustadt i.H. wurde zunächst nicht weiter bedacht aufgrund geringen Interesses, auch mangels fehlender geeigneter Flächen. Interkommunale Kooperationen auf den Flächen der Nachbarkommunen können ein langfristiger Weg sein, da Neustadt i.H. die Anforderungen an Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung erfüllt und somit auch weiterhin perspektivisch in den Leitfaden einfließt.

Das Konzept hebt für die Insel Fehmarn drei Bereiche hervor und zwar den geplante BAB 1-Anschluss-Stelle „Todendorf“ und die BAB 1-Abfahrt „Burg“. Beide Standorte sind für Einzelhandel (Grenzhandelverlagerung, Scandinavien-Center) vorgesehen und stehen damit den Kriterien für überregional bedeutsame Gewerbegebiete entgegen. Im Gegensatz dazu treffen diese Kriterien auf den Standort „Fährbahnhof/ Fährhafen Puttgarden“ zu. Dies gilt im Übrigen auch für den Standort „Gremersdorf/ Oldenburg i.H.“, beide Gebiete werden in dem Leitfaden entsprechend eingeordnet. Im Gegensatz dazu steht Ratekau, das die erforderlichen Kriterien nicht umfassend erfüllt und daher für den vorliegenden Leitfaden keine Relevanz hat.

Im Auftrag der **Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft mbH (WAS)** wurde eine **Expertise zur Gewerbeflächenentwicklung Kreis Stormarn** erstellt mit dem Ziel, den bis 2025 bestehenden Gewerbeflächenbedarf zu analysieren und für weitere Arbeiten eine fundierte, aktuelle Grundlage bezüglich überregional bedeutsamer Gewerbeflächenstandorten bereit zu stellen. Weiterhin waren Standortprofile zu erarbeiten. Insgesamt war dabei den planerischen Vorgaben des LEP 2010 zur Festlegung von Gewerbeflächenstandorten und Standorten mit überregionaler Bedeutung zu entsprechen.

Der Kreis Stormarn wird von vier Teilabschnitten der Landesentwicklungsachsen entlang der Autobahnen A 1, A 20, A 21 und A 24 durchzogen, wobei der in Nord-Süd-Richtung vom Stadtrand Hamburg bis zum Stadtrand Lübeck ausgerichteten A 1 mit rd. 45 km Länge am meisten Gewicht zukommt. Parallel zu dieser Achse befinden sich wichtige Siedlungsachsen, deren Städte Ahrensburg,

Bargteheide, Bad Oldesloe und Reinfeld als wichtige Zentren des Kreises Stormarn in unmittelbarer Nähe zu der Achse A 1 angeordnet und darüber hinaus mit Bahnhaltepunkten erschlossen sind.

Entlang dieser Landesentwicklungsachse liegen ebenfalls verkehrsgünstig gelegene Gewerbegebiete (u.a. in Barsbüttel, Stapelfeld / Braak, Siek, Ahrensburg, Bad Oldesloe und Reinfeld), wobei die hamburgnahen Standorte besonders nachgefragt werden. So ist der Teil des interkommunalen Gewerbegebietes der Gemeinden Stapelfeld und Braak als überregional bedeutsamer Gewerbestandort ausgewiesen, allerdings ist er auch bereits größtenteils belegt.

Als weitere Achse besteht die A 20 (rd. 10 km), wobei diese ihre umfassende Wirkung erst mit ihrer durchgängigen Fertigstellung über die A 7 hinaus mit westlicher Elbquerung entfalten wird. Die Landeshauptstadt Kiel wird durch das Kreisgebiet hindurch über die Achsen A 21 (rd. 16 km) vom Bargteheider Kreuz (A 1) aus ebenso wie über die A 24 (rd. 12 km) von der Autobahn Hamburg aus erreicht.

Für den Kreis Stormarn werden nachstehende drei Aussagen getroffen, die Grundlage der regional- und landesplanerischen Beurteilung sind (Beschluss Wirtschafts-, Planungs- und Bauausschuss des Kreises Stormarn):

- Bis 2025 beträgt der Netto-Flächenbedarf rd. 114 ha (ohne Einbezug einer Flexibilitätsreserve von 34 ha) für Flächen der „klassischen“ Gewerbegebiete und um Standorte für Logistik- und verkehrsintensives Gewerbe.
- Die rechtskräftigen Bebauungspläne weisen freies Gewerbeflächenpotenzial von rd. 65 ha (netto) aus, so dass bis 2025 das Flächendefizit inklusive Flexibilitätsreserve bei rd. 83 ha liegt. Dieses kann bis auf rd. 5 ha abgedeckt werden bei entsprechender Realisierung des laut Expertise zusätzlichen Gewerbeflächenpotenzials außerhalb rechtskräftiger Bauleitpläne.
- Insbesondere für Hammoor (Achse A 1 und A 21) und bedingt für Mönkhagen (Achse A 20) wird jeweils die Ausweisung für ein Gewerbegebiet mit überörtlicher/überregionaler Bedeutung empfohlen. Hammoor hat als Besonderheit aufgrund seiner Lage im Verkehrsnetz die Entwicklungs- und Nutzungsperspektive für einen Autohof und für Logistik- und verkehrsintensives Gewerbe. In Stapelfeld ist der an der A 1 gelegene Teil des interkommunalen Gewerbegebietes Stapelfeld / Braak bereits als überregional bedeutsamer Gewerbestandort ausgewiesen. Die vorhandene Nachfrage macht eine Erweiterung in Nähe zur A 1 sinnvoll.“

Das **Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck 2012**, erstellt durch das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW), prognostiziert für Lübeck einen Beschäftigtenzuwachs von 6.500. Es trifft keine räumliche Zuordnung des Gewerbeflächenbedarfes und verzichtet auf Standortempfehlungen.

Bis 2025 wurde ein Gesamtbedarf an Gewerbeflächen zwischen 242 ha und 296 ha errechnet (davon unbebaut: 135 ha bis 165 ha), dem ein Flächenpotenzial mit 142 ha in der Vermarktung (von insgesamt 315 ha) gegenübersteht. Damit die zukünftige Nachfrage nach Gewerbeflächen gedeckt werden kann, müssten 56 ha an Fläche neu entwickelt werden. Die künftige Nachfrage wird auf hochwertige Gewerbeflächen in integrierten, urbanen Lagen sowie auf Flächen für wissenschafts- und technologieaffine Betriebe ausgerichtet sein, entsprechend sind höherwertige Gewerbeflächen (39 ha) zu entwickeln, dies auch auf Brachflächen.

Zur Entwicklung einer zukunftsorientierten Gewerbeflächenpolitik wurden vom Gutachter folgende Leitlinien formuliert:

Leitlinie 1: Bereitstellung bzw. Sicherung eines nachfragegerechten Angebots an gewerblichen-Flächen als prioritäre Aufgabe in der Hansestadt Lübeck,

Leitlinie 2: Sicherung eines umfassenden Angebots an Gewerbeflächen und Profilierung von Standorttypen,

Leitlinie 3: kommunale Bodenvorratspolitik als Zukunftsvorsorge,

Leitlinie 4: Chancen und Entwicklungspotenziale der Zukunftsprojekte FFBQ und Ausbau der A20 für den Wirtschaftsstandort durch Sicherung von potenziellen gewerblichen Flächen,

Leitlinie 5: Entwicklung und Sicherung eines zukunftsorientierten Gewerbeflächenangebots als Prozess,

Leitlinie 6: Berücksichtigung der Präferenzen für möglichst hochwertige und konfliktfreie Flächen,

Leitlinie 7: Flächensparen durch gezielten Abbau von Aktivierungshemmnissen,

Leitlinie 8: forcierte Brachflächenentwicklung sowie

Leitlinie 9: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans in der Hansestadt Lübeck als Chance einer zukunftsorientierten Gewerbeflächenpolitik.

Die Standortsuche für zukunftsfähige Gewerbeflächen geschieht mit dem **Konzept Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: „Lübeck 2030“** unter Berücksichtigung des Wohnungsmarktkonzeptes sowie der Thematischen Landschaftsplanfortschreibung Klimawandel in Lübeck.

Zweiundzwanzig sogenannte Suchräume ohne derzeitige gewerbliche Nutzung wurden identifiziert, die Standorteigenschaften für deren potenzielle Flächenentwicklung geprüft und bewertet. Unterschieden wurde dabei in:

- Standorteignung: Gewerbearten, Anbindung, Städtebau/ Siedlungsstruktur. Die Festlegung von Nutzungsprioritäten für bzw. die Kategorisierung von insgesamt fünfzehn Flächen wurde durchgeführt mit Beschränkung auf die vier Suchräume Flughafen, Genin Süd/Niemark, Roggenhorst und Teerhofsinsel.
- Realisierbarkeit: Planerische Vorgaben, Gesetze und Verordnungen, Eigentümerstruktur/ Verfügbarkeit und Flächenqualität.

Nur Teile dieser Flächen dienen der Deckung ermittelten Bedarfes bis 2025. Der größere Teil stellt Reserveflächen für den langfristigen Bedarf dar.

Ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept mit einer **Bedarfsprognose für Bad Segeberg/ Wahlstedt** bzw. für den im Betrachtungsraum liegenden Ostkreis Segeberg liegt nicht vor.

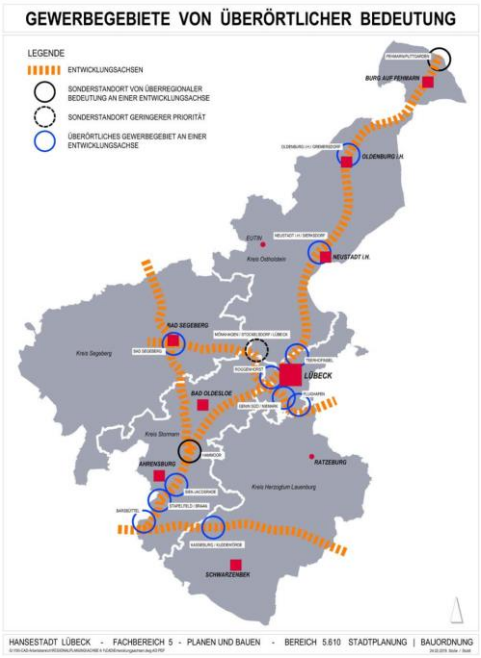
Suchräume und Standorte für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck

Die Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen können zusammengefasst der nachstehenden Abbildung 1 entnommen werden. Der Leitfaden liefert zu den einzelnen Flächen detailliertere Angaben zu Lage, zentralörtlicher Funktion, Größe und Charakter.

Des Weiteren gibt der Leitfaden noch ergänzende Hinweise:

1. Der Leitfaden soll die Grundlage für eine Abstimmung der festzulegenden Suchräume bzw. Standorte von Gewerbegebieten von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den beteiligten Kreisen und der Hansestadt Lübeck darstellen.
2. Es sind grundsätzlich nur Suchräume bzw. Standorte entlang der definierten Landesentwicklungsachsen A 1, A 20, A 21 und A 24 ausgewählt worden.
3. Soweit es aufgrund der geographischen Lage und der jeweiligen Standortbedingungen möglich war, wurde die Standortwahl unter Einbezug der zentralen Orte vorgenommen.
4. Soweit der Suchraum bzw. Standort sich nicht in einem zentralen Ort befindet, gilt es im Besonderen die Funktionsfähigkeit des zentralen Ortes bei der Festlegung des Umfangs der Flächenausweisung zu beachten. Die Berücksichtigung dieser Anforderung ist dadurch gewährleistet, dass bei der Erstellung der jeweiligen Kreiskonzepte eine regionale Abstimmung der ausgewählten Standorte erfolgte. Darüber hinaus sind in den folgenden förmlichen Planverfahren der Bauleitplanung grundsätzlich auch die Nachbargemeinden zu beteiligen.
5. Eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung wird als wichtig angesehen und ist im Rahmen einer Konkretisierung der Gewerbegebietsplanungen von den Städten und Gemeinden zu thematisieren.
6. Die ökologische Verträglichkeit der jeweiligen Flächenentwicklung kann in diesem Leitfaden nicht abschließend geprüft werden. Es ist Aufgabe der (noch) durchzuführenden förmlichen Planverfahren (Regionalplan-Neuaufstellung, kommunale Bauleitplanung), in einem abgeschichteten Vorgehen die ökologischen Belange auf der Grundlage der Fachplanung zu prüfen und die gesetzlich vorgeschriebenen Umweltprüfungen durchzuführen.
7. Planungsrechtlich wird der Ausschluss von Einzelhandel durch entsprechende Festsetzungen der Standortgemeinden im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanung gesichert.
8. Dieser Leitfaden wurde von der „AG Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1“ zusammengestellt.

Abb. 1: Suchräume und Standorte für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung in den



Quelle: Leitfaden - Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck - Leitfaden

Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und potenzialorientierte Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen

- Ein Untersuchungsbericht der NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH aus dem Januar 2017 –

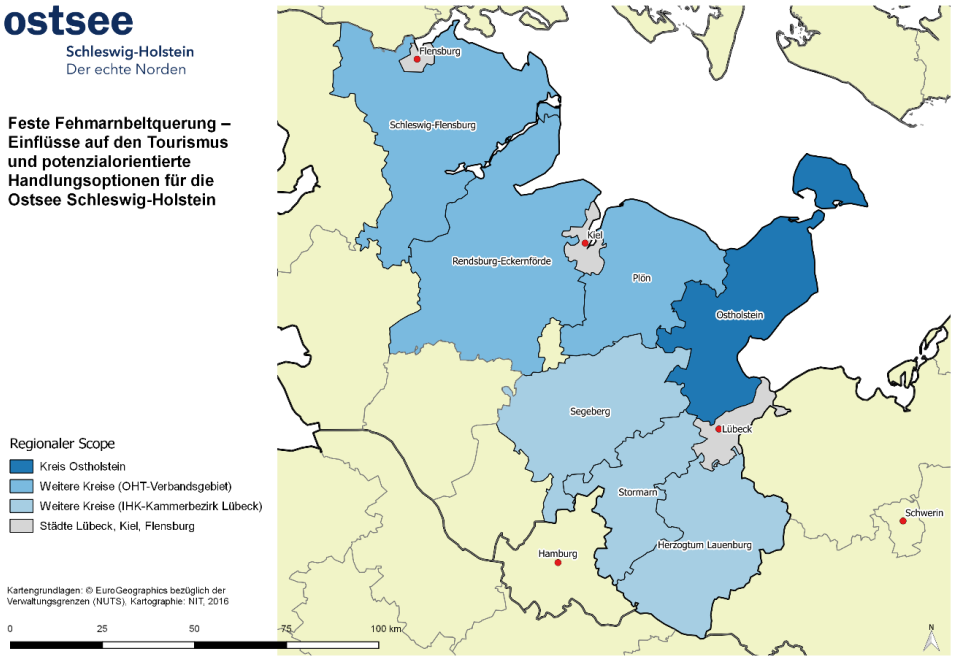
Auftraggeber:

Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. (OHT), IHK zu Lübeck, Kreis Ostholstein, Femern A/S unter finanzieller Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein

Hintergrund und Zielsetzung

Die Feste Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) als einflussreichstes Verkehrsprojekt an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste wird sich sowohl während der Bauphase als auch der anschließenden Betriebsphase auf den Tourismus in der Region auswirken. Diese Studie untersucht mit Schwerpunkt auf den Kreis Ostholstein die sich aus der FFBQ ergebenden und auf vorliegenden Analysen/Studien/Projekten basierenden Potenziale und Handlungsoptionen.

Abb. 1: Regionaler Betrachtungsbereich der Untersuchung, Auszug aus Studie



Die künftigen Verkehre über die FFBQ werden prognostiziert für Personenfahrten im Kfz mit einer Steigerung von gut 6 Mio. auf gut 12 Mio. Fahrten (auch ohne FFBQ eine Steigerung auf knapp 8 Mio. Fahrten), im Schienenverkehr (Prognose 2016 für 2030) beim Personenfernverkehr eine Zunahme der Züge pro Tag von 12 auf 23 sowie im Güterverkehr von 0 auf 73 Züge pro Tag.

Quellmärkten Dänemark und Schweden

Rund 670.000 Dänen unternahmen 2014 eine Reise nach Schleswig-Holstein, die zu 60 % auf eine Städtereise entfielen. Knapp 220.000 Schweden kamen aus touristischen Gründen nach Schleswig-Holstein, wobei auch hier Städtereisen einen Anteil von 40%. Die Regionen an der Ostsee Schleswig – Holsteins und Holsteinische Schweiz verzeichneten in den letzten Jahren einen Rückgang der Schwedenbesucher und im Gegensatz dazu eine steigende Tendenz bei den Gästen aus Dänemark. Dabei ist die Gesamtnachfrage nach Campingübernachtungen gewachsen.

Grundsätzlich fallen die Gästezahlen bei den dänischen Gästen für die Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg, aber auch in den übrigen Städten, am höchsten aus. Dabei verzeichnet die Hansestadt Lübeck auch einen hohen Anteil schwedischer Gäste.

Die Zahl der skandinavischen Tagesgäste (Einkaufstourismus, Besuch von Veranstaltungen und Attraktionen) ist sehr schwer einzuschätzen. Die Studienautoren gehen von den nachfolgenden Werten (basierend auf Schätzungen 2008 und 2011) aus:

Abb. 1: Schätzung Tagesgäste aus DK/SE, Auszug aus Studie

Flensburg	1.100.000
Lübeck (ohne Travemünde), insb. Weihnachtsmarkt	200.000
Kiel	150.000
Kreis Schleswig-Flensburg	500.000
Fehmarn	500.000
Heiligenhafen	100.000
Lübecker Bucht (insb. Hansapark)	250.000

Quelle: NIT (2017)

Es wurde eine bevölkerungsrepräsentative Online-Befragung im Zeitraum 17.-27. Juni 2016 in den dänischen Regionen Sjælland und Hovedstaden und im schwedischen Landesteil Götaland mit jeweils n=501 Befragten durchgeführt. In den genannten dänischen Regionen leben rund 2,6 Mio. und in dem schwedischen Landesteil 4,5 Mio. Menschen.

Abb. 2: Gewichteter Saldo der Reiseabsichten

Dänemark	Tages-ausflüge	Kurz-urlaubs-reisen	Längere Urlaubs-reisen	Ge-schäfts-reisen (ohne Übern.)	Ge-schäfts-reisen (mit Übern.)	Transit-fahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	14	11	8	7	7	15
Eher häufiger als heute	23	28	21	11	11	27
Wahrscheinlich keine Veränderung	56	53	64	71	71	49
Eher seltener als heute	1	3	1	2	2	4
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	6	5	6	9	9	6
Gewichteter Saldo (3*TOP1+TOP2)/4-(3*LOW1+LOW2)/4	**+11,5**	**+10,8**	**+6,5**	**+0,75**	**+0,75**	**+12,5**

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
„Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich …"

Tabelle 18: Gewichteter Saldo der Reiseabsichten, Schweden

Schweden	Tages-ausflüge	Kurz-urlaubs-reisen	Längere Urlaubs-reisen	Ge-schäfts-reisen (ohne Übern.)	Ge-schäfts-reisen (mit Übern.)	Transit-fahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	7	8	5	3	3	5
Eher häufiger als heute	16	20	14	6	7	16
Wahrscheinlich keine Veränderung	71	66	74	81	81	70
Eher seltener als heute	1	2	1	2	1	3
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	5	5	5	8	7	6
Gewichteter Saldo (3*TOP1+TOP2)/4-(3*LOW1+LOW2)/4	**+5,3**	**+6,8**	**+3,3**	**-2,8**	**-1,5**	**+2,5**

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
„Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich …"

Die Ostseeküste Schleswig-Holsteins wurde von 7% der befragten Schweden und von 18% der befragten Dänen in den letzten drei Jahren im Rahmen einer privaten Übernachtungsreise besucht. In den kommenden drei Jahren kommt die Ostsee SH für 17% der befragten Schweden und für 26% der Dänen als Ziel für eine private Übernachtungsreise in Frage. Bezogen auf die FFBQ vermittelt

die Abb. 2 einen Überblick über die Reiseabsichten der Befragten getrennt nach Dän:innen und Schwed:innen. Erkennbar ist hier insgesamt ein positiver Trend, nach Fertigstellung der FFBQ nach Deutschland einzureisen. Starkes Motiv sind hierbei Transitfahrten.

Chancen und Risiken

Die FFBQ eröffnet Chancen für die Region aufgrund der verkürzten Reisezeit und der besseren Erreichbarkeit, insbesondere für den Kreis Ostholstein und in Teilen auch für die Hansestadt Lübeck.

Auch der gezielte Besuch der Tunnelbaustelle während der Bauphase und die Unterbringung und Versorgung der am Tunnelbau Beschäftigten beinhaltet touristische Chancen.

Schleswig-Holstein rückt für die Skandinavier durch die FFBQ dichter heran. Dies geschieht umgekehrt jedoch auch, sodass neben den Chancen auch gleichzeitig Risiken für eine Abwanderung deutscher Gäste nach DK oder SE denkbar sind. Weitere Risiken liegen in einer möglichen schlechteren Erreichbarkeit bestimmter Orte durch Verlegung der Bahntrasse und damit von Haltepunkten. Ebenso können der Baubetrieb, ein unzulänglicher Lärmschutz (Güterverkehre), laute und für den Gast unattraktive Baustellen im Rahmen des Gesamtpakets FFBQ sowie weniger attraktive Küsten durch Sediment-Aufwirbelungen während der Bauphase zusätzliche Risiken beinhalten.

Daneben bestehen weitere Risiken, deren Einfluss jedoch sehr gering eingeschätzt wird. Dazu gehören beispielsweise ein geringerer Besucherstrom aus anderen Teilen Dänemarks, zusätzliche Verkehre mit Lärm- und Abgasemissionen sowie „Überfüllung“ durch steigende Nachfrage. Ebenso könnte die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sich negativ auswirken. Von dem Tunnel-Bauwerk wird allerdings lediglich das Portal zu sehen sein, Straße und Schiene orientieren sich an Vorhandenem.

Die Chancen und Risiken, die sich zum einen durch die Bauphase aber zum anderen auch durch den Betrieb der FFBQ für den Tourismusstandort Ostsee SH ergeben, sind in der nachfolgenden Abbildung 3 zusammenfassend dargestellt.

Abb. 3: Chance und Risiken für das Projektgebiet, Auszug aus Studie

	Chancen	**Risiken**
In der Betriebsphase	1. Zusätzliche Tourismusnachfrage aus DK und SE infolge der Reisezeitverkürzung durch die FFBQ 2. Attraktivitätssteigerung der Ostseeküste Schleswig-Holstiens durch zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten infolge der verkürzten Reisezeiten 3. Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn	4. Abwanderung deutscher Gäste nach DK 5. Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn 6. Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke
In der Bauphase	7. Baustellentourismus 8. Übernachtungen durch Arbeitskräfte	9. Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung 10. Verkehrsbeeinträchtigungen Straße 11. Verkehrsbeeinträchtigungen Schiene 12. Sedimentierung/Verdriftung

Chancen und Risiken in der Betriebsphase

1. Steigerung der Nachfrage aus DK/SE

Die Studie nimmt eine Abschätzung der zu erwartenden touristischen Nachfrage, basierend auf den Daten einer Quellmarktbefragung in Ostdänemark und Südschweden vor. Sie liefert Werte für die einzelnen Gemeinden bzw. Gemeindegruppen, die Besuchersegmente (Urlaub, Kurzurlaub, Transit, Tagesreisen) und unterschiedliche Szenarien.

Die größten, zu erwartenden Veränderungen werden im Kreis Ostholstein und in der Hansestadt Lübeck stattfinden, und zwar aufgrund deren Entfernung zum Tunnel bzw. zur Verkehrsachse A1. Im Gegensatz dazu finden sich bei den anderen Kreisen keine oder nur marginalen Veränderungen, weil diese querungs- und/oder autobahnferner liegen. Der Zugewinn aus DK und SE aufgrund der neuen FFBQ lässt sich im Vergleich zu dem touristischen Gesamtaufkommen jedoch als gering einstufen.

Transitreisen und Urlaubsreisen

Bei den Transitreisen und Urlaubsreisen wird es im gesamten Betrachtungsgebiet nur geringfügige Veränderungen geben, so die Einschätzung der Studienautoren. Gleichzeitig wird jedoch auf das Potenzial infolge der zunehmenden Fahrten von motorisiertem Individualverkehr (MIV), Bus und Landgangs-Passagieren (von 5,6 Mio. auf 7,3 Mio. zuzüglich 3,7 Mio. durch die FFBQ) hingewiesen. Urlaubsreisen werden als weniger bedeutsam eingestuft, können aber bei positiver Entwicklung insgesamt Zuwachschancen bis 7% und in Teilbereichen bis 15% aufgrund der FFBQ ausmachen.

Sowohl für Transitreisen als auch Urlaubsreisen lassen sich Parameter festhalten, die eine positive, aber auch eine negative Entwicklung forcieren können. Diese werden in den anschließenden Abbildungen 4 und 5 dargestellt.

Abb. 4: Parameter für negatives und positives Szenario (Transitreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Keine geeigneten Übernachtungs- und Freizeitmöglichkeiten an der A1 • Deutliches Unterschreiten der Verkehrsprognose	• Erwartetes zusätzliches Verkehrsaufkommen am Fehmarnbelt/an der A1 lässt sich linear in Transitübernachtungsgäste umsetzen (+50% für Bus, MIV, Landgang, siehe Tabelle 2, S. 10). • Das Angebot an transitfähigen Übernachtungsmöglichkeiten wird so ausgebaut, dass diese Nachfrage vollständig attrahiert werden kann.

Abbildung 5: Parameter für negatives und positives Szenario (Urlaubsreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Trend zum Bade-/Mittelmeerurlaub setzt sich in Skandinavien fort • Keine adäquate Anpassung der Übernachtungs- und Freizeitinfrastruktur an die Bedürfnisse der skandinavischen Gäste	• Angebotsausbau vor allem für Familienurlauber/preisorientierte Reisende • Steigende Mobilitätskosten begünstigen nahe gelegene Reiseziele

Quelle: NIT (2017)

Kurzurlaubsreisen

Bei Kurzurlaubsreisen kann von spürbar größeren Zuwächsen ausgegangen werden als bei längeren Aufenthalten. Profiteure sind städtische Ziele mit ihrem Shopping- und Kulturangebot ebenso wie Wellnessanlagen und Gesundheitsangebote und Reisearten mit leichtem bis mittelintensivem Outdoor-Angebot wie Radfahren, Wassersport, Golf. Daneben ist die Strandinfrastruktur als Kontrast zu der skandinavischen Naturlandschaft für dänische und schwedische Gäste für eine Kurzreise interessant. In dem Kurzreisen-Segment bestehen Chancen, durch eine gute Marketingkommunikation Urlauber zu spontanen Reisen zu aktivieren. Dies könnte z.B. durch regional koordinierten Kampagnen erfolgen.

Tagesreisen

Innerhalb des Tagesreisen-Segmentes sind vor allem die Einkaufsfahrten relevant, daneben aber auch andere Alltags-Erledigungen. Für die stark von Grenzhandelstagesreisen profitierenden nördlichen Landesteile Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg werden sich kaum Veränderungen ergeben, während dies für Ostholstein (insbesondere Fehmarn und Heiligenhafen) zu erwarten ist. Auch für die Hansestadt Lübeck kann insbesondere durch attraktive Veranstaltungen von einer Zunahme an Tagesreisenden ausgegangen werden, beispielhaft sind hier die Besuche der Lübecker Weihnachtsmärkte zu erwähnen.

Bei positiver Entwicklung sehen die Studienautoren deutliche Zuwachschancen im Kreis Ostholstein, geringere Erfolge dagegen in den anderen Kreisen. Insgesamt ist jedoch, von einem positiven Szenario auszugehen.

Auch für die Kurzurlaubsreisen und die Tagesreisen lassen sich Parameter festhalten, die eine positive, aber auch eine negative Entwicklung forcieren können, wie den nachstehenden Abbildungen 6 und 7 entnommen werden kann.

Abb. 6: Parameter für negatives und positives Szenario (Kurzurlaubsreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Kein Ausbau der relevanten Angebotsstruktur für Städtetourismus (inkl, Shopping, Kultur), Outdoor (Radfahren, Wassersport, Golf), Wellness/ Gesundheit, Gruppenreisen, Badeorte – sowohl Unterkunft als auch Freizeitinfrastruktur. • Kein Ausbau der Kundenorientierung (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.) • Kein Marketingbudget	• Verstärkter Ausbau der relevanten Angebotsstruktur für Städtetourismus (inkl, Shopping, Kultur), Outdoor (Radfahren, Wassersport, Golf), Wellness/Gesundheit, Gruppenreisen, Badeorte – sowohl Unterkunft als auch Freizeitinfrastruktur. • Verstärkter Ausbau der Kundenorientierung (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.) • Ausbau des Marketingbudgets

Quelle: NIT (2017)

Abb. 7: Parameter für negatives und positives Szenario (Tagesreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Verminderung des Preisgefälles zwischen Dänemark, Schweden und Deutschland macht Einkaufstouren weniger attraktiv	• Verschärfung des Preisgefälles zwischen Dänemark, Schweden und Deutschland macht Einkaufstouren attraktiver
• Keine zunehmende Kundenorientierung: Handel und Dienstleistungen außerhalb des klassischen Tourismusgewerbes stellen sich nicht auf die Bedürfnisse der dänischen Gäste ein (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.)	• Zunehmende Kundenorientierung: Handel und Dienstleistungen außerhalb des klassischen Tourismusgewerbes stellen sich auf die Bedürfnisse der dänischen Gäste ein (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.)

Quelle: NIT (2017)

Geschäftsreisen:

Die FFBQ kann sich positiv auf die Entwicklung der Geschäftsreisen auswirken, 15% der dänischen und 11% der schwedischen Auslandsreisen sind Geschäftsreisen. Insbesondere könnte der MICE-Markt (Meetings, Incentives, Congress, Events) profitieren. Ca. 30% des MICE-Marktes entfallen auf Eventlocations, 25% auf Veranstaltungszentren und fast 50% auf Tagungshotels. Hier ergeben sich Chancen sowohl für Veranstaltungszentren bzw. -hotels direkt an der Straße oder Schiene als auch in landschaftlich bevorzugten Lagen und ebenso für spezielle Eventlocations für besondere Anlässe. Diese können als Treffpunkt zwischen den Metropol- und Wirtschaftsräumen Kopenhagen und Hamburg dienen.

2. Zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten

Grundsätzlich besteht bereits heute die Möglichkeit für Ostseeurlauber, Tagesausflüge vom Urlaubsort aus nach Dänemark zu unternehmen. Die FFBQ verkürzt die Reisezeit und eröffnet damit weitere Möglichkeiten. So wären in maximal 120 Minuten von Fehmarn aus die Inseln Lolland, Falster, Møn und der größte Teil Sjællands mit der Hauptstadt Kopenhagen erreichbar. Andererseits sind heute solche Ausflüge von Fehmarn aus mit einer attraktiven Schiffspassage verbunden.

Mit zunehmender Distanz der Urlaubsorte zu der FFBQ nimmt die Bedeutung für Tagesausflüge nach DK allein aus Erreichbarkeitsgründen ab. So kommt man von der Hansestadt Lübeck aus in 120 Minuten nur noch bis Maribor auf Lolland.

Das Argument der zusätzlichen Tagesausflugsmöglichkeiten für Urlaubsortausflüge trifft faktisch nur für den Kreis Ostholstein und den östlichen Kreis Plön zu. Es kann angenommen werden, dass Urlauber aus diesen Bereichen die neuen Tagesausflugsmöglichkeiten nutzen werden. Ob allerdings häufiger als heute, scheint fraglich.

Ebenso ist anzuzweifeln, dass die neuen bzw. verbesserten Möglichkeiten für Tagesausflüge Einfluss auf die Wahl des Urlaubsortes in dieser Region haben werden. Die gezielte Bewerbung von Tagesausflügen nach Kopenhagen mit der Bahn oder durch Busunternehmen kann hier zusätzlich Nachfrage stimulieren.

Nach Fertigstellung der FFBQ sind grenzüberschreitende Regionalexpressverbindungen im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Nykøbing (Falster) geplant, die ebenso zu Tagesausflügen genutzt werden können.

3. Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn

Ein neues und beschleunigtes Expresslinienangebot im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Dänemark (Nykøbing) in Ergänzung zum Fernverkehr ist ebenso wie eine Regionallinie im 60-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt und weiter im 120-Minuten-Takt bis Fehmarn-Burg geplant. Damit könnten einige Haltepunkte (z. B. Lübeck Hbf, Neustadt (Holst.), Oldenburg (Holst.), Großenbrode, Fehmarn-Burg) besser erreichbar sein als bisher. Das betrifft sowohl die An- und Abreise als auch die Erreichbarkeit im Urlauber-Tagesausflugsverkehr.

In der Studie wird davon ausgegangen, dass auf der Fernverkehrsstrecke zwischen Lübeck und Kopenhagen der Fernverkehrshalt Puttgarden entfallen wird. Damit bleibt für den Fernverkehr lediglich der Halt in Oldenburg, der bei einem Erhalt häufiger als heute bedient würde. Bei einer Frequenzausweitung im Fernverkehr würde ggf. das Umland stärker profitieren.

Der Nahverkehr bietet die größeren Chancen für die genannten Orte, da eine erhebliche Steigerung der täglichen Ein- und Aussteigerzahlen anzunehmen ist.

Am Beispiel von Fehmarn (Burg) mit einer geschätzten Tagesausflugszahl von 15.000 p.a. wird ein zusätzliches Umsatzpotential in Abhängigkeit von der Entwicklung der Freizeitnutzer-Zahlen von 0,1 – 0,3 Mio. € p.a. errechnet.

Auch für die Hansestadt Lübeck sind durch die deutliche Zunahme der Fernverkehrsverbindungen auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen mit Halt in Lübeck zusätzliche 45.000 Übernachtungen p.a. zu erwarten, die ein mittleres Umsatzpotential von 4,2 Mio. € p.a. auslösen können.

4. Abwanderung deutscher Gäste nach Dänemark

Die Verkürzung der Reisezeiten durch die FFBQ bedeutet nicht nur für die skandinavischen Gäste einen Anreiz, Ziele in der Region Ostsee SH zu besuchen. Umgekehrt können sich auch heutige Gäste der Region für neue Urlaubsziele in Dänemark oder Schweden entscheiden.

Eine Interessenermittlung hat ergeben, dass 40% der Ostsee-SH-Interessenten sich auch für Dänemark interessieren. Dennoch ist Dänemark nicht der Hauptkonkurrent, denn für Ostsee-SH-Interessenten liegt Dänemark als Urlaubsdestination noch hinter der Nordsee SH, der Ostsee Mecklenburg-Vorpommerns, der Nordseeküste Niedersachsens, Bayern sowie Spanien mit Mallorca und Italien.

Das touristische Angebot zwischen (Ost-) Dänemark und der Ostsee SH ähnelt sich hinsichtlich der Landschaft. Die touristische Suprastruktur unterscheidet sich dagegen deutlich bei der Unterkunftsstruktur, den Stränden und den Aktivitätsmöglichkeiten. Hinzu kommen aus deutscher Sicht die Sprach-, Währungs- und auch Preisniveaubarriere.

In der Gesamtbetrachtung wird die Ersparnis von rund einer Stunde An- und Abreisezeit durch die FFBQ keine wesentliche Abwanderung von Touristen aus der Region in Richtung Dänemark oder Südschweden zur Folge haben. Dafür sind die Unterschiede in dem touristischen Angebot zu groß und die potentiellen Urlauber werden sich vor diesem Hintergrund bewusst für die eine oder andere Urlaubsmöglichkeit entscheiden.

5. Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn

Mit der Bahn-Neubaustrecke Lübeck-Fehmarn (-Dänemark) wird die sogenannte Bäderbahn Lübeck-Neustadt-Oldenburg-Burg/Puttgarden im Teilabschnitt Lübeck-Neustadt für den Personen-

und Güterfernverkehr nicht mehr benötigt und weitgehend stillgelegt. Damit werden auch die Haltepunkte Scharbeutz und Timmendorfer Strand verlegt. Die bisher noch fußläufigen Strecken von den Bahnhaltepunkten in die Orte werden sich dann deutlich verlängern, so dass hier gute Anbindungen geschaffen werden müssen.

Es ist davon auszugehen, dass Urlauber mit Gepäck längere Strecken vom Haltepunkt in den Ort nicht zu Fuß zurücklegen werden, sondern entweder Bus, Bahn oder den Transfer nutzen würden. Eine Distanz von mehr als einem Kilometer ist bereits jetzt in den Orten Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Großenbrode zu überbrücken und führt schon aktuell zu der Nutzung von weiteren Verkehrsmitteln. Somit verursacht eine künftig längere Strecke nur unbedeutenden Mehraufwand und auch nur einen geringen zusätzlichen Zeitverlust für die Gäste. Daraus leitet sich kein entscheidendes Argument gegen diese Orte als Urlaubsziel ab.

Die Anzahl der Tagesausflügler wird von den Studienautoren für die Orte Scharbeutz und Timmendorfer Strand auf rund 151.000 p.a. geschätzt. Diese haben bei durchschnittlichen Ausgaben von 94 € am Tag ein Umsatzvolumen von rund 3,6 Mio. € p.a. in 2015 erzeugt. Es ist nicht davon auszugehen, dass eine längere Distanz vom Haltepunkt zum Strand, Ortszentrum oder Freizeitpark diese Nachfrage komplett verdrängt. Im schlechtesten Fall käme es zu einer Umsatzverdrängung von rund 1 Mio. € p.a., was jedoch deutlich unter 1% des touristischen Gesamtumsatzes liegen dürfte.

In Oldenburg und Großenbrode wird der zukünftige Haltepunkt weiter vom Ortskern entfernt liegen als dies heute der Fall ist. Oldenburg erfährt dadurch jedoch keine deutliche Verschlechterung der Anbindung. Gleiches gilt für das Wallmuseum als Oldenburgs wichtigstes Besucherziel. In Großenbrode verlängert sich die Distanz vom Haltepunkt zur Seebrücke stärker, davon betroffen sind aber nur wenige Freizeitnutzer/Tagesausflügler.

Die Studie geht davon aus, das auf Fehmarn künftig kein Fernverkehrshaltepunkt mehr vorgesehen wird. Puttgarden entfällt aufgrund der Streckenführung und Burg-Fehmarn ist aufgrund seiner Lage ungeeignet. Der Verlust impliziert zwar einen Rückgang der touristischen Attraktivität, dessen Bedeutung für das Übernachtungsvolumen wird jedoch eher gering eingeschätzt.

6. Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke

Eine touristische Betroffenheit lässt sich nur für den Kreis Ostholstein erkennen. Zum Zeitpunkt dieser Studienerstellung ist im Ergebnis die Lärmauswirkung der Güterbahnstrecke auf den Tourismus unklar.

Chancen und Risiken in der Bauphase

7. / 8. Baustellentourismus und Unterbringung von Arbeitskräften

Geplant sind ein Ausstellungszentrum sowie ein Baustellen-Info-Center. Als Besuchsprognose für ein Ausstellungszentrum zu dem Bauwerk können nach Einschätzung der Studienautoren 140.000 bis 160.000 Besucher p.a. angesetzt werden, wobei dadurch keine neuen Gäste durch dieses zusätzliche Ausflugsziel für die Region gewonnen werden. Vielmehr werden diese aus den sich ohnehin in der Region aufhaltenden Urlaubern generiert. Das geplante Baustellen-Info-Center zieht dagegen Fachgruppen an, für die die Baustelle der Reiseanlass ist, und gewinnt somit neue Gäste für die Region.

Insgesamt wird die Region durch die Baustellen mit den begleitenden Info-/Ausstellungs-Infozentren attraktiver wahrgenommen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Umsätze für Fehmarn im Mittel bis zu 2,4 Mio. € p.a. zu Lasten anderer Orte im Kreis Ostholstein erhöhen könnten.

Die Zahl der Arbeitskräfte auf deutscher Seite wird auf 500-600 geschätzt. Diese werden voraussichtlich nicht in touristischen Unterkünften untergebracht.

Für die Tourismusbranche sind vor allem Planer, Gutachter, Behördenvertreter, etc. relevant, die nicht dauerhaft in der Baustelle eingesetzt, sondern kurzzeitig für spezielle Aufgaben entsandt werden. Deren Übernachtungszahl lässt sich seriös kaum schätzen, ein zusätzliches Umsatzpotential im Mittel von 0,3 Mio. € p.a. könnte plausibel sein.

9. Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung

Der Kreis Ostholstein ist von den zum Teil zeitlich parallellaufenden Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der FFBQ fast ausschließlich betroffen. Die Baustellen verursachen Lärm und Schmutz, sie können damit die touristische Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Als besondere Störfaktoren werden sicherlich lärmintensives Rammen, nächtliche helle Beleuchtung und optische Beeinträchtigungen durch Kräne, Türme o.ä. empfunden.

Ein Urlaubsaufenthalt in unmittelbarer Nähe solcher Baustellen würde vermutlich zu einem nicht unerheblichen Wegbleiben von Touristen führen. Allerdings werden die Baustellen voraussichtlich nicht nahe der touristischen Zentren, insbesondere der Küstenorte, liegen. Trotzdem sollten die sich daraus ergebenden Beeinträchtigungen und Belastungen für den Tourismus minimiert werden, hier bedarf es der Kommunikation mit den Vorhabenträgern.

Daneben ist auch in der Kommunikation mit der Presse darauf hinzuwirken, dass in der öffentlichen Wahrnehmung nicht die gesamte Region pauschal als „Europas größte Baustelle“ und damit als ein urlaubsuntaugliches Gebiet dargestellt wird.

10. / 11. Verkehrsbeeinträchtigungen auf Straße und Schiene

Für die Tunnelbaustelle selbst (Tunnelportal und Rampe) wird weiterhin von einer ausreichenden Erreichbarkeit des Fährhafens ausgegangen. Hinsichtlich des 16 Km langen Ausbaus der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden beschränken sich die Ausführungen auf den Hinweis „einer temporär schlechtere[n] Erreichbarkeit von Erholungsgebieten“.

Eine seriöse Abschätzung für die Staubildung am Fehmarnsund und damit die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn aufgrund des Neubaus einer Fehmarnsundquerung ist aufgrund des Planungsstandes nicht möglich. Allerdings kommt es bereits heute als Folge der Straßenüberlastung im regulären Betrieb zu Staus.

Inwieweit negative Auswirkungen durch die Baumaßnahmen eintreffen, hängt von der Art und zeitliche Taktung der Baumaßnahmen im Jahresverlauf ab und der Wirkung der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit.

Der Schienenfernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen wird während der Bauzeit der Schienenhinterlandanbindung voraussichtlich ab Mitte 2020 bis Ende 2024 für den Nah- und Fernverkehr gesperrt werden und dann über die Jütlandroute führen. Dies ist bereits für Ostern 2017 und das Frühjahr 2018 infolge von Bauarbeiten auf der dänischen Seite vorgesehen. Es ist seitens der DB ein Ersatzverkehr mit Bussen geplant. Eine Nahverkehrsanbindung nördlich Neustadt in Holstein entfällt für diese Zeit.

Auswirkungen auf den touristischen Übernachtungszielverkehr sind für Puttgarden nicht erkennbar, wohl aber für Burg a.F., Großenbrode und Oldenburg. Für diese Zielorte erschwert und verlängert sich die An- und Abreise für die Fernreisenden deutlich. Es wird daher von einem Umsatzverlust von 0,1 bis 0,4 Mio. € p.a. ausgegangen.

Für die Hansestadt Lübeck errechnet sich aufgrund des Wegfalls der innerdeutschen Fernverkehrsverbindungen Nürnberg und Frankfurt/Main ein mittlerer Umsatzverlust von 2,8 Mio. € p.a. Der Wegfall der Fernverkehrsverbindung nach Kopenhagen wird durch den Transfer mit einem Bus kompensiert.

Durch den Wegfall der Nahverkehrsverbindungen nördlich von Neustadt in Holstein wird ein Rückgang für Lensahn, Oldenburg, Großenbrode und Fehmarn bei Tages- und Übernachtungsgästen eintreten, der sich zumindest in Umsatzverlusten für Fehmarn und Großenbrode niederschlagen wird. Die Größenordnung plausibel möglicher Rückgänge liegt für Großenbrode bei 0,0 bis 0,3 Mio. € p.a. und für Fehmarn bei 0,5 bis 2,3 Mio. p.a.

12. Sedimentierung/Verdriftung

Für den Tunnelbau werden voraussichtlich mehr als 14 Mio. m³ Baggergut unter Wasser bewegt. Um das Badewasser nicht zu beeinträchtigen, sollten entsprechende küstennahe Baggerarbeiten nicht in der Badesaison vorgenommen werden.

Handlungsoptionen und –erfordernisse

Per Saldo überwiegen laut Studie durch die FFBQ für die Untersuchungsregion die positiven touristischen Effekte. Zusammenfassend sind diese Effekte:

regional differenziert: Hauptprofiteure sind der Kreis Ostholstein, Teile des Kreises Plön und die Hansestadt Lübeck, Rückgänge im Transit im Bereich Flensburg)

segmentspezifisch: Chancen bei Kurzurlaub und Einkaufstagesreisen, relativ wenig Potenzial bei längeren Urlaubsreisen und Transitreisen, nicht quantifizierte Chancen im MICE-Segment.

zeitlich gestaffelt: in der Bauphase eher Nachteile, in der Betriebsphase eher Vorteile

Folgende Handlungsoptionen werden in der Studie benannt:

Kurzreisesegment fit machen

Skandinavische Gäste haben bestimmte Erwartungen an ihren Aufenthalt. Die technischen Aspekte wie Kartenzahlung und WLAN-Verfügbarkeit setzen sich bereits langsam durch. Daher wird einer Ausrichtung des Angebotscharakters auf die Bedürfnisse skandinavischer Gäste mehr Relevanz beigemessen (Abbau von Sprachbarrieren, gezielte Nutzung von Angebotslücken im skandinavischen Heimatmarkt, Etablierung einer Art skandinavischer Willkommenskultur).

Im Kurzreisensegment werden sich kaum Angebote speziell für den skandinavischen Markt etablieren – die Angebote sollten aber die skandinavische Perspektive berücksichtigen.

Die längeren Urlaubsreisen haben deutlich weniger Potenzial als die Kurzurlaubsreisen. Gleichwohl ist es durchaus denkbar, dass ein gezielter Ausbau des Kurzreisenmarketings in Richtung Südskandinavien auch längere Urlaubsreisen nach sich zieht.

Ebenso entscheidend für eine erfolgreiche Vermarktung der Destination Ostsee SH in Skandinavien sind die Kommunikation und der Vertrieb. Das einzusetzende Budget für Marketing sollte auf regionaler Ebene effektiv eingesetzt und genutzt werden:

- Der deutsche Quellmarkt bleibt auch weiterhin der entscheidende, die erreichbaren Übernachtungszahlen aus Skandinavien werden auf einem geringeren Niveau verbleiben.
- Die Bekanntheit der Ostsee SH ist in Deutschland nach wie vor größer als in Skandinavien. Allerdings ist auch in Dänemark die Ferienregion Ostsee SH bekannt und kommt für einen Teil der Dänen in Frage.
- Die FFBQ verändert die Situation erheblich. Dies hat einen „Newswert" an sich und wird medial unterstützt.

Ein Auslandsmarketingbudget ist bei den agierenden Tourismusinstitutionen nicht oder nur in geringem Umfang vorhanden. Für den dänischen Markt generiert der Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. Mittel aus Interreg-Projekten und die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein verfügt dafür jährlich über ca. 40.000 €.

Kurzurlaubsreisen oder auch Tagesreisen können mit einem verlässlichen, zusätzlichen Budget von ca. 100.000 € p.a. bis zur Eröffnung des Tunnels sowie ein bis zwei Jahre danach gepusht werden. Dies teilt sich gleichermaßen auf Innenmarketing- und PR-Maßnahmen in der Bauphase sowie auf Außenmarketing auf.

Von den erwartbaren Kurzreisen-Zuwächsen werden vor allem die klassischen Kurzreiseziele (Städte, Küsten, Holsteinischen Schweiz) profitieren können. Für andere gut erreichbare Reiseziele entlang der A1 und an den Lauenburgischen Seen ergeben sich ebenfalls durchaus Vermarktungs-Chancen, die jedoch aufgrund des geringeren Bekanntheitsgrades von der Aktivität der einzelnen Anbieter (Hotels, Freizeitunternehmen) abhängen. Gerade für die Bereiche an der A1 gilt dies auch für Transitreisende.

Tagesreisen: Einkaufen und mehr

Aus dem Tagesreisesegment lassen sich aufgrund des Schwerpunktes „Einkaufstour" relativ große Wachstumspotenziale ableiten, die volumenmäßig die des Kurzreisen-Segments übertreffen.

Es wäre zu hinterfragen, welche ergänzenden Services für grenzüberschreitende Tagesreisen anzubieten wären. Das können gegenüber Dänemark günstigere Dienstleistungen sein (Arzt-/ Zahnarzt-/Therapeutenbesuche, Werkstätten). Für touristische grenzüberschreitende Tagesreisen scheint das Potenzial begrenzt, obwohl zahlreiche attraktive Orte, kulturelle Einrichtungen, Veranstaltungen und Gastronomie für einen Tagesausflug in Frage kommen und mit dem Fehmarnbelt-Ticket gut erreichbar sind.

MICE-Angebote schaffen

Die MICE-Nachfrage wird voraussichtlich mit der Eröffnung des Tunnels steigen. In welchem Maß, ist konjunktur- aber auch angebotsabhängig. Chancen ergeben sich hier sowohl für Tagungshotels bzw. Hotels mit Tagungsmöglichkeiten in landschaftlich schönen Lagen (z. B. an der Küste) oder in Lagen mit bester Erreichbarkeit (an der A1), die durch Marketingangebote und/oder Vernetzungsmöglichkeiten unterstützt werden können. Als gutes Beispiel ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung in Nyborg auf Fünen zu nennen.

Anreise und Erreichbarkeit per Bahn stärken

Die positiven Auswirkungen der Nah- und Fernverkehrsfrequenz für die Hansestadt Lübeck und für den Bereich Ostholstein, insbesondere Fehmarn, wurde bereits dargestellt. Die Bahn könnte vor diesem Hintergrund künftig an Bedeutung gewinnen, worauf sich die Anbieter der Region mit bahnorientierten Services wie z.B. Transferangeboten bei An-/Abreise einstellen sollten.

Auf die Belange des Tourismus abgestellte Fahrplan- und Tarifkommunikation wäre ein wichtiger Faktor. Darüber hinaus werden konkrete Maßnahmen diskutiert, die zu einer weiteren touristischen Stärkung der Bahnmobilität beitragen können.

Baustellenkommunikation und –abstimmung

In der Bauphase übernimmt die Kommunikation eine besondere Rolle. Die Baustellen (FFBQ, Ausbau der B 207 ab Heiligenhafen, Neu- und Ausbau der Schienenverbindung zwischen Bad Schwartau und Puttgarden und Neubau der Fehmarnsundquerung) stellen faktisch eine Beeinträchtigung dar. Dennoch sind sie aufgrund ihrer Entfernung zu den touristisch relevanten Punkten so weit entfernt, dass von einer ernsthaften Beeinträchtigung der Touristen nicht auszugehen ist.

Die Vermittlung des Zusammenhangs zwischen Kommunikation und erwartbaren realen Tourismuseffekten ist eine wesentliche gemeinsame Aufgabe.

Mobilität gewährleisten

Die parallelen Bauarbeiten an Straßen- und Schienenhinterlandanbindung sowie Fehmarnsundquerung und der zusätzliche Baustellenverkehr der FFBQ, könnten dazu führen, dass sich ein Nadelöhr rund um den Fehmarnsund entwickelt. In dessen Folge kann die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn ernsthaft beeinträchtigt sein.

Die Einstellung des gesamten Schienenpersonenverkehrs für viereinhalb Jahren wird voraussichtlich Einbußen bei Übernachtungs- und bei Tagesgästen nach sich ziehen.

Insgesamt ist es daher bei der Bauplanung wichtig, von Seiten des Kreises Ostholstein und den Kommunen gemeinsam mit den Vorhabenträgern auf eine zeitliche Abstimmung und räumliche Entzerrung zu achten.

Potenzialevaluation und Bestandsanalyse für den MICE-Markt in Folge der Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) für den HanseBelt - Zusammenfassende Betrachtung

- eine Studie des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT) aus dem Juni 2019 –

Tourismus – MICE-Markt

International wie national gewinnt der MICE – Markt (**M**eetings, **I**ncentives, **C**onventions und **E**vents) zunehmend an Bedeutung. Diese Geschäftsreisen- und Tagungswirtschaft ist ein relevanter Wirtschaftsfaktor für die Hansebelt-Region, da sie beispielsweise die Tourismuswirtschaft auch außerhalb der Saison stärkt, potentielle Freizeitreisende nach sich zieht und den Arbeitsmarkt stärkt. In dem wachsenden MICE-Markt in Deutschland und Dänemark sowie in der Chance der verkürzten Verkehre durch die FFBQ werden förderliche Faktoren für die Steigerung der Nachfrage und damit der Marktanteile der Hansebelt-Region erwartet.

Die Potentialanalyse zu den Auswirkungen der FFBQ für die Hansebelt-Region hinsichtlich neuer Nachfragen aus der Region Greater Copenhagen, die geografisch die Insel Seeland mit der Hauptstadt Kopenhagen sowie Südschweden mit der Region Schonen umfasst, kam zu dem Ergebnis, dass eher kein substanzieller Bedeutungszuwachs erwartet werden kann, da sich der dortige MICE-Markt zunehmend auf die Hauptstadtregion konzentriert. Deutschland wird dagegen weiterhin als Hauptnachfragemarkt angesehen.

Die gleichzeitig durchgeführte Bestandsanalyse der vorhandenen Locations ergab, dass die Hansbelt-Region bereits heute auf dem MICE-Markt mit einem quantitativ kleinteiligen aber qualitativ hochwertigen Angebot punktet, insbesondere bei kleinen und mittleren Tagungen und Incentivreisen. Dafür stehen vielfältige und besondere Tagungsorte mit einem hohen Anteil an Tagungshotellerie bereit, darunter Schlösser und Güter, aber auch diejenigen Locations mit maritimen Charme an Hafen und Wasser.

Insgesamt kann die Hansebelt-Region mit einer großen Kapazität an einladenden Locations auf ansprechendem und dennoch recht preisgünstigem Niveau aufwarten. Die Hansestadt Lübeck als UNESCO-Weltkulturerbe und den Special Locations an besonderen kulturellen Orten fällt in diesem Zusammenhang durch ihr günstiges Preisgefüge besonders auf. Hervorzuheben ist auch, dass die Hansebelt-Region dabei für Nachhaltigkeit, Regionalität und guten Service für ihre Gäste, besonders auch für diejenigen mit Einschränkungen oder besonderen Bedürfnissen, steht.

Hinsichtlich der Durchführung von großen Tagungen und Kongressen sowie bei Messen und Ausstellungen kommt der Hansebelt-Region nur eine untergeordnete Bedeutung zu.

Strategische Ansatzpunkte für eine künftige Markterweiterung liegen in den Geschäftsmodellen der Incentivreisen, kleineren sowie mittleren Konferenzen und Tagungen bis 250 Teilnehmer und – bedingt – ggf. Kongresse mit mehr als 250 Teilnehmern. Dabei hängt es vor allem von den einzelnen Anbietern ab, ob und welche Profits aus der FFBQ zu generieren sind.

Neue Verkehrsinfrastruktur über den Fehmarnbelt –

Chancen für Ostholstein und die Region

- eine Studie der CIMA Beratung + Management GmbH aus Juni 2020 –

Auftraggeber:

Kreis Ostholstein, Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH,

Regionalmanagement im HanseBelt

Die Studie zeichnet ein Zukunftsbild der Region und benennt die notwendigen Faktoren, die die Entwicklung der Region vor dem Hintergrund des Großinfrastrukturprojektes FFBQ befördern können. Während der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bei diesem Projekt ein Hauptaugenmerk auf die Kostensenkung legt (Nutzerkosten, Zeitkosten, Unfallkosten etc.), orientiert sich diese Studie mit ihren weiteren Überlegungen vorrangig an den Bedürfnissen der Menschen in der Region. Im Blick sind daher die erwarteten kleinräumigen Chancen durch Qualitätssteigerung von Mobilität und Erreichbarkeit.

Die Hansebelt-Region mit dem Oberzentrum Lübeck erhält durch die FFBQ einmalige Entwicklungschancen u.a. auf den Gebieten der Wirtschaft, der Innovationen und des Verkehrs sowie des Wohnungsmarktes und der Tourismusbranche. Die erwartete positive Entwicklung, insbesondere bedingt durch die Verkürzung der Fahrzeiten (Schiene und Straße), wird jedoch nicht automatisch geschehen. Sie benötigt die aktive Gestaltung, Förderung und Einflussnahme der Handelnden in der Hansebelt-Region mit den sich daraus ergebenden starken Impulsen. Dann wird die FFBQ nicht nur für ein positives Zukunftsbild der Region stehen. Dann wird vielmehr Europäische Integration durch die Überwindung der bislang noch trennenden Ostsee gelebt werden: Die FFBQ schafft eine neue Achse mit den Endpunkten Hamburg/ Lübeck und Kopenhagen/Malmö.

Mobilität, Verkehr und regionale Erreichbarkeiten

Die FFBQ verbessert spürbar die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur der Hansebelt-Region und trägt damit zur Senkung von Transportkosten, zur Verbesserung der Standortqualität und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mit entsprechenden Effekten für Produktion und Beschäftigung bei. Sie ermöglicht mehr Mobilität sowohl im privaten Sektor als auch für die Wirtschaft und wird damit zu einem treibenden Faktor für die Sicherung des Wohlstands. Die stärkere Mobilität wird sich auf die Räume der Region auswirken, dies gilt besonders durch die weiteren Entwicklungen in Wirtschaft und Innovation, Wohnungsmarkt und Tourismus.

Die FFBQ bewirkt eine Beschleunigung der vorhandenen Verkehre auf der Schiene und der Straße. Sowohl der Schienenpersonenfernverkehr, der Regionalverkehr als auch der Schienengüterverkehr werden von kürzeren Fahrzeiten profitieren. Für den Schienengüterverkehr käme es zu einer Reduzierung der Transportstrecke um rd. 140 km durch die bisher nur geplante Verlagerung des auf Ostdänemark oder Schweden ausgerichteten Güterverkehrs weg von der bisherigen westlichen Linie Flensburg - Padborg („Jütlandkorridor“) hin zur FFBQ. Damit eröffnen sich neue Einsparungspotentiale.

Der landseitige Aus-/Neubau der Bahnstrecke verläuft von der Hansestadt Lübeck aus unter Umfahrung der Orte Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf, Haffkrug, Ratekau, Lensahn und Großenbrode.

Von der geplanten Verlegung der Trasse der heutigen „Bäderbahn“, die künftig auf der neuen Strecke verkehren soll, ist die Strecke über Timmendorfer Strand nach Scharbeutz und Haffkrug betroffen. Hier sind die Ortskerne/Strandanbindung durch intelligente Konzepte mit den neuen Bahnhaltepunkten zu vernetzen.

Die neue Strecke wird durchgängig elektrifiziert werden und für eine Geschwindigkeit von 160 bis 200 km/h ausgelegt sein, um die Verbindung für eine ausgeweitete ICE-Nutzung zu optimieren. Es werden sieben Haltepunkte neu gebaut, die für eine jeweilige Standortentwicklung im nördlichen Schleswig-Holstein Impulse setzen können. Diese Chance ist aufzugreifen und durch eine geeignete Standortentwicklungsplanung voran zu treiben. Voraussetzung dafür ist eine vorliegende Flächenentwicklungsplanung.[2]

Der motorisierte Individualverkehr profitiert ebenfalls deutlich von einer Zeitersparnis und von mehr Flexibilität durch den Wegfall der Fährschiffnutzung.

Parallel zum genannten Neu- und Ausbau der Schienenanbindung soll auf 16,3 Kilometern zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden die Bundesstraße B207 vierspurig mit Standstreifen ausgebaut werden.

Im Mittelpunkt des Interesses dieser Studie stehen die Veränderungen der Fahrtzeiten durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Die Optimierung im Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr wirkt sich sowohl auf der deutschen Seite als auch auf der Gesamtverbindung in Richtung Kopenhagen aus.

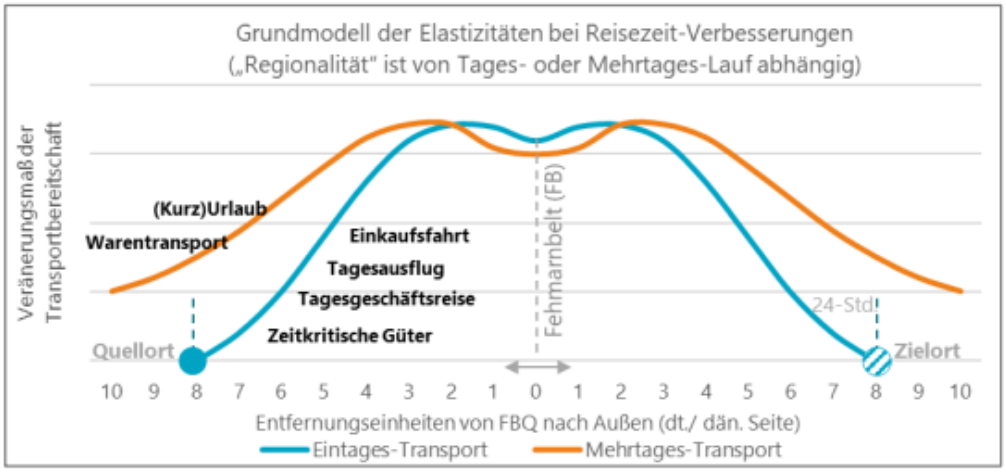
Die Fahrzeitverbesserung zwischen Hamburg und Kopenhagen wird bei 2:20 Stunden (Öffentlicher Verkehr) bzw. 1:10 Stunden (Pkw) liegen. Dieser Beschleunigungseffekt wirkt sich weitaus stärker auf die Fahr- bzw. Transportentscheidungen der Bewohner und Unternehmen aus, die sich in einer akzeptablen Nähe zur der neuen FFBQ befinden, z.B. also für Ansässige in Lübeck oder Ostholstein. Der Grund liegt in einem erheblich günstigeren Verhältnis von Zeiteinsparung zur Gesamtfahrzeit als beispielsweise für jemanden mit einem langen Anfahrtsweg aus Süddeutschland. Dieser Effekt („Elastizität“) wird sich bei Einkaufsfahrten oder Tagesausflügen, im geschäftlichen bzw. beruflichen Verkehr oder auch beim Transport von zeitkritischen Gütern beobachten lassen (siehe hierzu Abb. 1).

Zusätzlich erfordert es im Bahnverkehr eine Erhöhung der Taktdichte und die Möglichkeit, den Verkehrsträger Bahn auf der neuen Strecke mit anderen Modi zu kombinieren (Modal-Split). Ebenso wie die bereits angesprochene Beschleunigung wirken sich diese Maßnahmen auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur aus.

Eine weitere Verstärkung der Effekte kann regional erreicht werden, indem eine sehr gute Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte gewährleistet wird z.B. durch die Angebote der nachrangigen öffentlichen Verkehre (ÖPNV) und auch durch deren Preispolitik. Dies gilt im Übrigen auch für die Entgelte der FFBQ, besonders für die gewerblichen Nutzer.

[2] Gemeint ist hier der Landesentwicklungs- und Regionalplan.

Abb. 1 Grundmodell der Elastizitäten bei Reisezeit-Verbesserungen



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2020

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass die Attraktivitätssteigerung der Bahnstrecke mit ihren positiven Effekten von der Erhöhung der Geschwindigkeit auf der eigentlichen Bahnstrecke, der Gewährleistung einer hervorragenden Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte sowie der Steigerung der Taktdichte und der damit gegebenen Flexibilität abhängig ist. Damit einher geht für die Region eine Vergrößerung des ihres Einzugsgebietes sowie wachsende Absatz- und Beschaffungsmärkte. Im Modell-Ergebnis für den Kreis Ostholstein wird daraus ein Wachstum in Höhe von mindestens rd. 680 bis zu 1.100 zusätzlichen Beschäftigten erwartet.

Insgesamt kann die Hansebelt-Region durch Vergrößerung ihres Einzugsgebietes auch die starken Einwohnergewinne der Achsenendpunkte Hamburg und Kopenhagen nutzen. Hier bietet sich Potential für die Gewinnung von Arbeitskräften ebenso wie für die Zunahme wirtschaftlicher Verflechtungen. Weiterhin kann der Ausbau der Tourismusbranche, hier auch der Tagestourismus, noch stärker profitieren.

Gleichzeitig erzeugt das starke Städtewachstum in den Achsenendpunkten eine Verdrängungswirkung in das Umland, von der die Umlandregionen aufgrund von Betriebs- und Wohnstandortverlagerungen ebenfalls profitieren können. Dies gilt in dem Maße, wie mit dem Wirtschaftswachstum der Endpunkte auch deren Austausch untereinander zunimmt, auf jeden Fall werden sich Auswirkungen auf die Regionen im Korridor zwischen beiden Endpunkten ergeben.

Hierzu sind auf der dänischen Seite beispielhaft sind nachfolgende Projekte zu beobachten:

- „Holmene", eine geplante Erweiterung des Stadtgebietes von Kopenhagen mit Baubeginn ab 2022, die mittels einer Flächenaufschüttung von ca. 3,1 Mio. qm (mit 17 km Küstenlinie) Platz für rd. 380 Firmen schafft und bereits nach sechs Jahren in die Vermarktung gehen soll
- „Business Park Falster", eine Erweiterung des bestehenden Industriegebietes im direktem Einzugsgebiet der FFBQ auf Falster um 625.000 qm auf rd. 1,2 Mio. Quadratmeter, lediglich rund 40 Pkw-Kilometer von Rødbyhavn entfernt. Die Planung beruht auf der Annahme eines deutlichen Wachstums des Schienengüterverkehrs sowie der Transitverkehre, für die im Verkehrszentrum die erforderlichen Dienstleistungen angeboten werden sollen.

Derartige Projekte haben entsprechende Branchen- und Nachfrageentwicklungen zur Folge mit möglichen positiven Auswirkungen auf die gesamte Hansebelt-Region und weiteren Kooperationen mit Standorten auf der anderen Seite des Belts.

Nicht verkannt werden darf aber, dass hier auch Konkurrenzsituationen entstehen könnten. Fehlen entsprechende Angebote auf Seiten der Hansebelt-Region, wäre ggf. auch deren Schwächung die Folge.

Wirtschaft und Innovation

Um die sich aus der FFBQ ergebenden Chancen nutzen zu können, bedarf es einer funktionsorientierten Standortentwicklung in der Region, die die Notwendigkeiten für den Standort, die unternehmerischen Anforderungen und den regionalen Unternehmerbestand berücksichtigt. Ein Innovationserfordernis wird laut Studie sowohl für Ballungs- als auch für die ländlichen Räume gesehen. Hier kommt dem Innovationspotential der ansässigen Unternehmen und Betriebe eine besondere Rolle zu, denn Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklungschancen eines Wirtschaftsraums sind erheblich vom Innovationspotenzial der ansässigen Unternehmen abhängig.

Dabei sind folgende Stärken der ländlichen Räume der betroffenen Region im Besonderen aber auch allgemein zu benennen:

- der Großteil der Kommunen mit Bahnhofslage auf der Schienenanbindung zwischen Hamburg und Fehmarn wächst, teilweise sogar überdurchschnittlich,
- in Schleswig-Holstein gelten 33 Unternehmen als „Hidden Champion“, also Welt-/EU-Markt- oder Technologieführer. Zwei dieser Unternehmen befinden sich in Ostholstein, insgesamt neun allein an der Landesentwicklungsachse A1.
- In zahlreichen ländlichen Räumen bestehen wichtige Ansätze innovativer Milieu- oder Clusterstrukturen.
- Weiterentwicklungen und Anpassungen in der Breite sowie das Aufspüren neuer Nischen und anwendergerechter Lösungen im kleinen Maßstab sind besondere Stärken von Unternehmen abseits der großen Ballungskerne

Insbesondere für die Betriebe des ländlichen Raumes bedeutet die FFBQ ein Zusammenrücken näher heran an die großen Städte wie Lübeck, Hamburg und ggf. auch Kopenhagen. Dadurch wird der regionale Austausch positiv beeinflusst. Ebenso ergeben sich dadurch eher Kontakt- und Kommunikationsmöglichkeiten mit den Wissensträgern in den nunmehr zeitlich besser erreichbaren Städten.

Im näheren Hamburger Rand, vor allem auch in der Hansestadt Lübeck finden sich eher wissens- und forschungsintensivere Branchen. In Standorten mit zentralörtlicher Funktion siedeln in der Regel Betriebe mit unternehmensexternen Forschungs- und Entwicklungs-Kapazitäten (FuE), wo spezielle Kompetenzen/ Einrichtungen für Qualitätstests oder spezielle technische Entwicklungsfragen gelöst werden können und wo über Technologiepartner die erforderlichen Impulse für Anpassungen an das Weltmarktniveau gesetzt werden.

Im ländlichen Teil der Hansebelt-Region empfiehlt die Studie, im Zuge der FFBQ Standortentwicklungen mit einem Schwerpunkt auf die Betriebe zu forcieren, die reife, standardisierte und weniger innovationsbezogene Produktionsprozesse aufweisen. Aufgeführt werden die Branchen der Medium- und Low-Tech-Industrien mit entsprechenden Wertschöpfungsketten (weniger High-Tech).

Deren verkehrsgünstige Ansiedlung, konzentriert an den Bahnhaltepunkten, wäre von besonderem Vorteil. Die Realisierung bedarf allerdings mehrerer Maßnahmen:

- der Entwicklung von geeignetem Bauland (v.a. klassische Gewerbegebiete und Schwerpunktsetzungen auf das Handwerk) in konfliktfreien, aber zugleich Ortszentren-nahen Lagen sowie auch einzelnen hochwertigen Standorten,
- ein gutes Standortmarketing,
- die Bereitstellung von Kooperationsplattformen,
- flankierende Marktinformationen und Nachfrageimpulse.

Während der Bauphase der FFBQ wird von einem zusätzlichen Bedarf von 7.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen und später im Betriebsmodus von 300 Arbeitsplätzen insgesamt auf deutscher und dänischer Seite ausgegangen.

Um die Gefährdung von bestehenden Arbeitsplätzen aufgrund von Wettbewerbern außerhalb der Region zu reduzieren, sollten insbesondere im Handwerk ergänzende Wissenstransferleistungen erbracht und für die Sicherstellung von verfügbaren Arbeitskräften gesorgt werden. Dies wiederum wird am besten gelingen, wenn durch eine gute Standortentwicklung der Arbeits- und auch der Wohn- und damit Lebensraum mit guter Qualität sichergestellt wird.

Die Potentiale aus Technologieanwendungen beim Bau der FFBQ, z.B. aus Anwendungsgebieten der internationalen Tunnelforschung oder auch aus der Anwendung und Erprobung neuer Technologien, sind gleichfalls zu berücksichtigen. Diese können sich während der Bauphase aber auch noch danach in der Hansebelt-Region auswirken. Es wird als Aufgabe der Wirtschaftsförderung gesehen, für die notwendigen Informationen und den Wissenstransfer in die regionale Wirtschaft zu sorgen, damit genügend deutsche und besonders regionale Unternehmen am Bau und dem späteren Betrieb der FFBQ beteiligt werden können.

Im näheren Umfeld der fertiggestellten FFBQ kann sich auch durch das dort für den Betrieb benötigte Personal ein technik- und forschungsaffines Klima entwickeln, das seinerseits verschiedenste regionale Entwicklungen anstoßen kann, auch ohne direkte Bezüge zu den Unternehmen vor Ort.

Die Studie enthält eine Befragung von 60 Unternehmen aus Norddeutschland, Dänemark und Südschweden. Diese zeigt im Ergebnis die Sicht der Wirtschaft auf die nachstehend aufgeführten Vorteile beidseitig der FFBQ:

- Bessere und schnellere Erreichbarkeit
- Erhöhung der Flexibilität
- Ausweitung des Absatzradius
- Bessere Überbrückung der Barriere-Wirkung des Fehmarnbelts
- Heranrücken an ausländische Märkte
- Förderung von Wachstum und Entwicklung in Region
- Möglichkeit einer besseren Ausrichtung des Unternehmens
- Robusteres Verkehrssystem mit zunehmenden Kapazitäten und längeren Zügen
- CO_2-Einsparung
- Anstieg spontaner Ausflüge

Festzustellen bleibt, dass die Vorteile sich sowohl auf die Entwicklung der Wirtschaft als auch auf die Chancen für gesellschaftliche Veränderungen auswirken.

Wohnungsbauentwicklung

Die FFBQ wird sich in der Wohnungsbauentwicklung für den Kreis Ostholstein positiv auswirken. Sie wird weiteres Einwohnerwachstum in verschiedenen Orten Ostholsteins befördern. Als Zentren einer FFBQ-bedingter Nachfragesteigerung sind Ratekau, Scharbeutz, Lensahn und Oldenburg i. H. zu benennen. Darüber hinaus verfügt Oldenburg i.H. über Entwicklungspotential, sich als einziger Fernverkehrshaltepunkt in Ostholstein an der internationalen Bahnstrecke zu etablieren.

Im Fokus der künftigen Wohnbauflächenentwicklung für den Kreis Ostholstein sollte der Zuzug von Erwerbstätigen sein, so dass für die künftige Standortentwicklung die Wohnbedürfnissen der jüngeren Bevölkerungsgruppen diesseits der Generation 65+ aufzugreifen wäre. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss mit einem Ausbau und einer Qualitätssteigerung der Raumfunktionen verknüpft werden (Arbeiten, Wohnen, Erholen, sozialer Austausch). Auf diese Weise kann der Entleerung der Räume gegengesteuert und diese sogar in das Gegenteil verkehrt werden.

Damit einher gehen auch positive Auswirkungen u.a. auf die Gemeindefinanzen (Steuern und Gebühren) der Kommunen in Ostholstein.

Die Wohnstandorte in der Region gewinnen deutlich an Attraktivität durch die – neuen – Bahnhaltepunkte, die dichtere Taktung der Züge und die beschleunigten Verbindungen. Dies wird neben den ohnehin verstärkten Aktivitäten im Wohnungsbau die Nachfrage nach Wohnraum weiter steigern. Mit einer Zunahme an Verkehren durch Arbeitspendlern („Wohnstandort in einer attraktiven Lagebeziehung zu den regionalen Arbeitsmarktzentren“) muss dabei gerechnet werden. Für die südlichen Ballungskerne Lübeck und Hamburg ergibt sich möglicherweise eine Entlastung durch Abwanderung von (zukünftiger) Bevölkerung beider Hansestädte aufgrund der „neuen“ Nähe der Wohnstandorte in die Region. Auch muss mit einer Wohnstandortnachfrage von mittel- und unmittelbar Beschäftigten der FFBQ gerechnet werden, die es zu befriedigen gilt. Insgesamt wird diese Entwicklung eine Eigendynamik bezüglich weiterer Arbeitsplatzeffekte auslösen.

Letztlich ist das Zusammenspiel aus Erschließung mit einem guten Zugang zu lokaler Infrastruktur, einem guten ÖPNV-Angebot – auch dem Nachrangigen zur guten Erreichbarkeit des Schienenangebotes - und der Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Bahnhaltepunkten entscheidend für den Erfolg.

Tourismus

Der Tourismus, insbesondere der Tagestourismus, ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in der Hansebelt-Region. Hier steht die Hansestadt Lübeck neben ihrem Angebot im Seebad Travemünde für einen ganzjährig ausgeprägten Städtetourismus mit jährlich steigenden Übernachtungszahlen. Im Kreis Ostholstein kommen vor allem im Sommer die Tagestouristen verstärkt in Orte wie beispielsweise Timmendorfer Strand und Scharbeutz, die aufgrund ihrer Lage gegenüber den nördlicher gelegenen Orten schneller von Hamburg aus zu erreichen sind. Darüber hinaus verfügen die genannten Küstenorte über eine entsprechend gut ausgebaute touristische Infrastruktur. Weiter nördlich gelegen sind die Orte Heiligenhafen und Großenbrode sowie die Insel Fehmarn als interessante Touristenziele aufzuführen.

Insbesondere der Tagestourismus in Ostholstein hat durch Verbesserungen des Bahnangebotes künftig weiteres Potential. Dies ist bei den Ausbauplanungen der landseitigen Verkehrsanbindung

der FFBQ zu berücksichtigen. Es bedarf auch hierfür die bereits beschriebenen Faktoren „Beschleunigung auf der Hauptstrecke“ und „höheren Taktung der Züge“. Besonderes Augenmerk ist allerdings auch auf den Anschluss der westlich der Küstenorte gelegenen Bahnhaltepunkte an die Zentren und an die Strände der Küstenorte zu legen. Nur der nachrangig sehr gut aufgestellte ÖPNV wird den Vorteil der schnellen Erreichbarkeit für diese Orte und ihre Interessenlage absichern können.

Die kürzeren Fahrzeiten können auch für den grenzüberschreitenden Tagestourismus mit Dänemark weitere positive Impulse setzen.

Insgesamt wird sich die touristische Verflechtung vor allem mit Dänemark bezüglich der Tagesausflüge und Urlaubskurzreisen verstärken. Für deutsche Tagestouristen können Kurztrips nach Dänemark attraktiver werden, aber auch Dänen können „schnell mal eben“ nach Lübeck zu einem Einkaufsbummel oder für einen Weihnachtsmarktbesuch bzw. können sie auch andere Attraktionen wie den Hansapark in Sierksdorf an der Ostsee ansteuern.

Weniger Steigerungen werden dagegen die längeren Urlaubsreisen erfahren, da die erzielte Zeiteinsparung bei der Entscheidung für die Urlaubsdestination weniger Relevanz hat.

So entwickelt sich einerseits eine zunehmende Konkurrenz, andererseits können die Gebiete in Dänemark und der Hansebelt-Region voneinander profitieren und gemeinsam den Gesamtraum um die FFBQ durch intensivere Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen stärken.

Zusätzliche Maßnahmen der Tourismuswirtschaft verbessern auch hier die Chancen für eine weitere Entwicklung. Das wären z.B.

- Qualitätsverbesserungen
- Schaffung neuer Angebote (Unterkünfte und Freizeitangebote)
- Quellgebietsmarketing Skandinavien
- Schaffung transitorientierter Einrichtungen (Motel, Wohnmobilstellplatz, Cross-Border-Shopping, Welcome Center)
- Stärkung des Angebots in Besuchsmotivationsbereichen.

Ebenso wird der Markt der Geschäftsreisetätigkeit, der sogenannte MICE-Markt (Meetings, Incentives, Conventions und Events) profitieren können.

Verkehr

In der gesamten Region ist bei der Planung neuer Betriebsstandorte sowie beim Ausbau im Bestand zu beachten, dass bereits bei diversen Gewerbe- und Industriegebieten die Nähe zu relevanten Gleisanlagen oder auch das Vorhandensein bzw. das Potential für betriebseigene Anschlussgleise usw. gegeben ist. Eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist mit Blick auf die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland sinnvoll.

Die Fortschritte im Logistiksektor weisen zudem darauf hin, dass die Verkehre wieder stärker auf die Schiene zurück verlagert werden können bzw. sollen. Damit sind nicht einzelne Verkehrsträger zu bevorzugen, sondern vielmehr ergeben Nutzungskombinationen verschiedener Transportsysteme neue Potentiale für Gewerbestandorte wie sie im Rahmen der FFBQ in der Region weiter zu entwickeln oder neu zu planen sind.

Die Hansestadt Lübeck als wirtschaftlicher Schwerpunkt der Region profitiert beim Schienengüterverkehr besonders von dem Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindung durch das Nutzen des

sogenannten „Kombinierten Verkehrs“ (KV). Die Lübecker Hafenterminals sind zum einen über kurze Wege an das Autobahnnetz, zum anderen auch mit direkten Gleisanschlüssen angebunden und dazu mit einem Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz - über den Elbe-Lübeck-Kanal - ausgestattet. Dies erlaubt Unternehmen und Betrieben, ihre Warenströme mit dem jeweils geeignetsten Verkehrsträger zu disponieren.

Die Hansestadt Lübeck wäre mit ihren Hafenterminals nach Eröffnung der FFBQ der einzige deutsche Ostseehafen, der an seinem Standort durch Trennung der Verkehre nach Zielgebieten zwei Bündelungsprozesse realisieren könnte:

- Nordic junction: Zusammenführung intermodaler Schienenverkehre aus Mittel- und Südeuropa mit den Zielgebieten Skandinavien, Russland und dem Baltikum am Standort Lübeck. Trennung dieser Verkehre nach Zielgebieten, die über die FFBQ und den Öresund direkt nach Dänemark, Schweden und Norwegen geführt werden
- Balticport: Weiterleitung der restlichen Verkehrsströme, deren Zielgebiete in Finnland, Russland und im Baltikum über den *Seeweg* erreicht werden sollen, über die einzelnen Hafenterminals.

Diese bedeutsamen Bündelungseffekte für die Süd- und Mitteleuropaverkehre auf den Standort Lübeck bedürfen für ihre Realisierung

- die Kapazitätserweiterung bei vorhandenen Schienentrassen sowie
- die Schaffung neuer Potenziale in der Schieneninfrastruktur.

Zwingend zu vermeiden ist eine Konkurrenzsituation in der Region an sich. Auf den Aufbau miteinander konkurrierender Kapazitäten, z.B. ein Hafen in Puttgarden an der Tunnelöffnung zu Lasten bereits bestehender Angebote wie den Lübecker Hafenterminals, sollte verzichtet werden. Dagegen sind die einzelnen Raumfunktionen zu stärken und Kooperationen zu Gunsten der Region insgesamt sollten gesucht werden. Hierbei ist eine Schwächung des Standortes Hansestadt Lübeck zu vermeiden, vielmehr ist dessen Weiterentwicklung in den Blick zu nehmen.

Ostholstein sollte darauf achten, durch den Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindung nicht zu einem Transit-Kreis zu werden. Eine weitere Gefahr besteht darin, die eigenen Standortstärken durch verschlechterte Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte zu verlieren.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist die gute Verbindung der Bahnhaltepunkte mit der touristischen Infrastruktur der Küstenorte sowie mit den Anforderungen der Bevölkerung vor Ort sicherzustellen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie wurden dazu verschiedene Möglichkeiten beleuchtet und diskutiert.

Die gute verkehrliche Anbindung kann dazu führen, dass Abwanderungen aus den Ballungsräumen (hier vor allem aus den Hansestädten Lübeck und Hamburg) zu Gunsten der ländlichen Räume der Region stattfinden. Negative Entwicklungen der Ballungsräume wie hohe Immobilienpreise, Staukosten, hohe Löhne, starker Wettbewerb etc. könnten hier treibende Faktoren sein. Im Gegenzug könnten aber auch die Ballungsräume durch ihre bessere Erreichbarkeit an Attraktivität gewinnen zu Lasten der ländlichen Räume.

Beispiele anderer Querungen

Bereits bestehende vergleichbare Infrastrukturprojekte zeigen, dass die wesentlichen Wachstumsursachen in den umgebenden Regionen auf Zeitersparnisse und v.a. auch auf hohe und zunehmende Beförderungsflexibilität (kein Umschlag, kein Umsteigen) zurückführen sind. Dies gilt besonders hinsichtlich der Flexibilität von Geschäftsreisen, die Übernachtungen überflüssig macht.

Erkennbar ist, dass Standorte bei entsprechender wirtschaftlicher Ausgangslage immer dann lokal profitieren, wenn diese weiter gestärkt wird.

Nachteile für Bestandsstrukturen sind dann möglich, wenn die Ausgangslage ohnehin durch starke Abhängigkeiten geprägt ist. Jedoch lassen sich solche nachteiligen Wirkungen wirtschaftspolitisch ausgleichen (u.a. Vorgehen in Dänemark), sodass längerfristig auch für ländlichere Regionen eher Vorteile als Nachteile entstehen.

Deutlich wird, dass sich mit Eröffnung ähnlicher Infrastrukturbauwerke eher eine langsame Entwicklung einstellt. Diese muss mit durchdachten und qualitätsvollen Maßnahmen begleitet werden, damit die positiven Aspekte in der jeweiligen Region voll zum Tragen kommen.

Durch den Eurotunnel unter dem Ärmelkanal fließen rund 26 Prozent aller Handelsströme zwischen dem Vereinigten Königreich und Kontinentaleuropa. Bau- und Betriebsphase gingen und gehen dabei auch regional (Kent und Nord-Pas-de-Calais) mit starken Beschäftigteneffekten einher. Die Schaffung eines gemeinsamen Arbeitsmarktes konnte bislang allerdings nicht erreicht werden.

Der Fährverkehr wurde weiterhin aufrechterhalten, wobei die Fährtickets unter dem Nutzungsentgelt für den Tunnel liegen. In Folkstone dürfen z.B. Gefahrgüter nicht durch den Tunnel verschifft werden, und sind daher per Fähre zu transportieren. Hierin liegt eine Chance für komplementäre Transportdienstleistungen. Es entstand im Ergebnis eine gute Partnerschaft zwischen den beiden Regionen.

Die Nutzung der Brücken-/ Tunnelquerung über den Großen Belt (Dänemark) erfolgt vorwiegend durch Personenverkehr, v.a. Geschäftsreisen und Freizeitfahrten und zwar insbesondere als Verlagerungsverkehre von anderen Strecken und neu induzierte Verkehre. Starke Beschäftigungseffekte fanden vor allem in der Bauphase statt. Zugleich gab es auch auf mehreren Teilstrecken deutliche Einbußen bei den Fährlinien sowie bei der Bahn die Schließung von Instandhaltungseinrichtungen.

Erhebliche Arbeitsmarkt-Effekte entfallen vor allem auf die Betriebsphase. Unter anderem waren mit der Realisierung der Bau von zwei neuen Bahnhöfen und Autobahnabfahrten, die Entwicklung eines neuen Gewerbestandortes am ehemaligen Bau-Hafen und weitere städtebauliche Maßnahmen in Korsør verbunden. Hinzu kommen Nach-, Neu- und Umnutzungen in Nyborg.

In regionaler Perspektive profitierten jedoch diverse Wirtschaftsbereiche durch die Vergrößerung ihrer Marktgebiete. Genannt werden v.a. das Hotel- und Gaststättengewerbe, der Konferenztourismus, die Metallverarbeitung sowie der Transportsektor. Ein partiell bestehender genereller Abwärtstrend konnte vor allem über Positivtendenzen im Baugewerbe und Dienstleistungssektor gebremst werden.

Die Querung über den Øresund zwischen Schweden und Dänemark führte zu einer starken Zunahme des Berufspendler-Verkehrsaufkommens über den Øresund. Dem gewerblichen Verkehr fällt eine geringere Bedeutung zu. Die Effekte bezüglich eines anwachsenden Transitverkehrs wurden in den Anfangsjahren überschätzt.

Wegen geographischer Konkurrenzvorteile werden weiterhin große Anteile der nördlich von Kopenhagen gelegenen Empfangs- und Versandorte über die Kurzstrecke (Fähre) von Helsingborg nach Helsingör bedient.

Das durch die Øresundbrücke bedingte Wachstumstempo in der Metropolregion Kopenhagen/ Malmö als der dynamischsten im ganzen Ostseeraum zielt auf hochtechnologische, wissensbasierte Zukunftsbranchen ab, worauf auch ein Teil der deutlich gestiegenen Umzugszahlen entfällt. Beschäftigtenzuwächse gab es insbesondere in der Kulturwirtschaft, bei Medizintechnik, aber auch in diversen anderen Bereichen

Der Zielsetzung, die beiden Städte weiter als gemeinsamen Metropolraum zu verknüpfen, konnte durch das Projekt erreicht werden. Insbesondere die Zahl der über den Sund verkehrenden Lkw verdeutlicht allerdings, dass nur ein Teil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden konnte.

Zentrale Empfehlungen

Impulse für einen größeren Wirtschaftsstandort:

Die Ergänzung der FFBQ durch eine umfangreiche Planung mit punktuelle Standortentwicklungen bringt regional den größten Effekt. Dazu bieten sich insbesondere die Standorte mit Bahnhaltepunkten an und zwar dort, wo im Umfeld der Bahnhaltepunkte weitere Investitionen erfolgen. Sämtliche Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten untermauern diese Feststellung.

Die Studie benennt speziell Scharbeutz und auch Ratekau, die sich vorrangig an den Medium- und Low-Tech-Industrien/ -Unternehmen orientieren und entsprechend positionieren sollten. Auch die Verzahnung der Standorte mit Bahnhaltepunkten bleibt hinsichtlich größeren Entwicklungspotentials zu überlegen.

Frühzeitig sind die zentralen Knotenpunkte als zentrale Bausteine der Regionalentwicklung und damit auch des zukünftigen Verkehrsnetzes im Land zukunftsorientiert zu entwickeln. Dann gehen von diesen Standorten entsprechende Entwicklungsimpulse auf das jeweilige Umfeld aus.

Positionierung durch grenzüberschreitende Kooperation:

Weitere Chancen liegen in den kooperativ zu entwickelnden und zu vermarktenden Angeboten Ostholsteins und Lollands. Das deutsch-dänische Interreg-Programm bietet verschiedene Kooperationsmöglichkeiten im Rahmen einer Projektförderung. Die Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt-Region soll die bislang vor allem kommunal geprägten Zusammenarbeit voranbringen. Insbesondere strebt die Landesregierung an, den grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt, Mobilität in der beruflichen Bildung und den grenzüberschreitenden ÖPNV zu fördern. Damit erfährt der gesamte ÖV in Schleswig-Holstein eine Aufwertung.

Weitere inhaltliche Schwerpunkte der deutsch-dänischen Zusammenarbeit bilden die Hochschulzusammenarbeit, die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung und Gesundheitswirtschaft. Auch der kulturelle Austausch und der Aufbau kultureller Netzwerke sollen weiterentwickelt werden.

Hierin spiegelt sich zugleich auch die Frage der Beziehung zwischen Deutschland und Dänemark wider: Schleswig-Holstein unterhält seit langem besondere und intensive Beziehungen zum Nachbarn Dänemark. Für Schleswig-Holstein ist Dänemark nicht nur unverändert Handelspartner Nummer 1. Seit der Bonn-Kopenhagener Erklärungen (1955) wurden diverse Partnerschaftsprogramme und -projekte ins Leben gerufen, die sich über den Europäischen Binnenmarkt verstetigen. Zusam-

men mit der Öresund-Querung und den Straßen- und Schienenverbindungen des Nordischen Dreiecks (Dänemark, Schweden, Norwegen) verbindet die FFBQ die nordischen Länder mit dem übrigen Europa. Die Relevanz der FFBQ ist also nicht allein wirtschaftlicher Art, sondern fester Bestandteil der Europäischen Integration, die kaum hoch genug zu bewerten ist.

Dass ohnehin auch den Landesentwicklungsachsen die Funktion zukommt, die räumlichen Standortbedingungen zu verbessern und die Verflechtungsstrukturen im Land zu stärken, untermauert nicht nur das Ziel, die Verflechtungen zu benachbarten Metropolräumen zu stärken, sondern soll auch die Integration in die nationalen und transeuropäischen Netze zu unterstützen.

Fortschreibung und Aktualisierung

Des Gewerbeflächenleitfadens des

Regionalmanagements im HanseBelt (Erstfassung 2015)

Erstellt von CIMA Beratung + Management GmbH aus 2021

Auftraggeber: Regionalmanagement im Hansebelt

Die Neuaufstellung des Regionalplans erfordert die Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Gewerbeflächenleitfadens. Der Unterschied zum 2015 erstellten Leitfaden bezieht der aktualisierte Leitfaden nunmehr neben *Sonderstandorten von überregionaler Bedeutung (Gebietstyp 1)* und *Gewerbegebieten von überörtlicher Bedeutung (Gebietstyp 2)* an den Landesentwicklungsachsen auch *überörtliche Gewerbegebiete* (nicht an der Landesentwicklungsachse gelegen) im Sinne des LEP 2010 mit ein *(Gebietstyp 3)*.

Zur Ermittlung des überörtlichen Bedarfs an zusätzlichen Gewerbeflächen aktualisiert CIMA die Bedarfsprognose und stellt diesem das vorhandene Potenzial zur Ermittlung eines möglichen Nachfrageüberhangs gegenüber. Anschließend werden potenzielle Ergänzungsflächen gemäß der Gebietstypen 1-3 vorgeschlagen.

Die Auswertung der realen Flächenverkäufe anhand von Kaufpreissammlungen der Gutachterausschüsse und kommunalen Verkaufsstatistik für unbebaute Gewerbegrundstücke in der engeren Hansebelt-Region im Zeitraum 2010 – 2018 (Kreise Ostholstein, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Teile Segebergs) bzw. 2010 bis 2020 (Hansestadt Lübeck) ergab laut CIMA einen durchschnittlichen jährlichen Flächenumsatz von netto 38,56 ha (siehe Abb. 1), davon entfielen 10,51 ha auf die Hansestadt Lübeck (HL). Der Standorttyp *Klassisches Gewerbegebiet* macht hier einen Anteil von 62 % aus (HL: 67 %), gefolgt vom *Kleingewerbe und Handwerk* mit 16 % (HL: 7 %). Demgegenüber weist die HL beim Standorttyp der *emissionsintensiven Nutzungen* einen Anteil von 22 % aus, wohingegen im engeren Hansebelt dieser Anteil nur bei 10 % liegt.

Abb. 1 Durchschnittlich realisierte Flächenumsätze p.a. (2010-2018 bzw. HL 2010-2020), netto

	Ø-Flächen-umsatz p.a.	Standorttypen					
Landkreis/ Gebietstyp	Statistik[1]	emissionsintensive Nutzungen + Sonderstandort	Logistik/ verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbe	Kleingewerbe und Handwerk	Wissensintensives Gewerbe und Dienst-leistung	Sonstiges (Streulage, Einzelhandelsstandort, Wohnlage)
Hansestadt Lübeck	10,51 ha	22 %	0 %	67 %	7 %	4 %	0 %
Kreis Ostholstein	5,62 ha	2 %	0 %	53 %	44 %	0 %	1 %
Kreis Stormarn	10,84 ha	0 %	33 %	57 %	10 %	0 %	0 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	8,48 ha	0 %	0 %	76 %	20 %	0 %	3 %
Kreis Segeberg (HanseBelt)[2]	3,11 ha	39 %	0 %	39 %	11 %	0 %	11 %
GESAMT[2]	38,56 ha	10 %	9 %	62 %	16 %	1 %	2 %

[1] Für die angegebenen Werte wurde die Statistik mit der größeren Gesamtheit an Flächenverkäufen herangezogen. Außer im Falle des Kreises Stormarn (dort kommunale Flächenverkaufsstatistik), Rückgriff auf die GAG-Statistik
[2] Die Werte beziehen sich auf den Teil der Region HanseBelt (Bad Segeberg; Wahlstedt; Gemeindeverbände Bornhöved, Itzstedt, Leezen, Trave-Land)
Anmerkung: Rundungsfehler sind möglich
Quelle: Gewerbeflächenbedarfsprognose für die Region HanseBelt (2019) sowie die Hansestadt Lübeck (2021), CIMA Beratung + Management GmbH

Mittels einer trendbasierten Gewerbeflächenbedarfsprognose aufgrund einer Prognose der Beschäftigtenentwicklung in den unterschiedlichen Unternehmensgruppen unter Rückgriff auf branchenspezifische Flächenkennziffern (m² pro sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplatz) wird für den Zielhorizont 2021-2030 bzw. 2021-2035 von CIMA ein durchschnittlicher jährlicher überörtlicher Gewerbeflächenbedarf im engeren Hansebelt von 35,73 ha (netto) ermittelt (HL: 10,51 ha). In Summe bedeutet das einen Netto-Gewerbeflächenbedarf von 357,3 ha bis 2030 bzw. 536 ha bis 2035 (siehe Abb. 2). Für die HL liegt der prognostizierte Flächenbedarf bei 105,1 ha (netto) bis 2030 bzw. 157,7 ha bis 2035.

Abb. 2 Trendbasierte Gewerbeflächenprognose

	Ø jährl. absoluter Bedarf, in Hektar	Ø jährl. absoluter überörtlicher Bedarf, in Hektar	Hochrechnung überörtlicher Bedarf bis 2030/2035, in Hektar
Landkreis/ Gebietstyp	netto	netto	netto
Hansestadt Lübeck	10,5	**10,51 (100%)**	**105,1 / 157,7**
Kreis Ostholstein	4,8	**4,60 (95%)**	**46,0 / 69,0**
Kreis Herzogtum Lauenburg	6,6	**6,24 (95%)**	**62,4 / 93,6**
Kreis Segeberg/ Teil HanseBelt	3,4	**3,25 (95%)**	**32,5 / 48,7**
Kreis Stormarn	11,7	**11,13 (95%)**	**111,3 / 167,0**
Gesamt p.a./ HanseBelt	37,1	35,73	357,3 / 536,0

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

Unter Berücksichtigung eines Sondereffekts für den Kreis OH durch den Bau der FFBQ (0,6 ha pro Jahr) ergibt sich ein überörtlicher Gewerbeflächenbedarf im engeren Hansebelt bis 2030 von 363,3 ha (netto) bzw. 544,9 ha bis 2035 (siehe Abb. 3 und Abb. 4). Runtergebrochen auf die Standorttypen entfallen 51 % des überörtlichen Gewerbeflächenbedarfs auf das *Klassische Gewerbe* (HL: 52 %), 16 % auf die *Logistik und verkehrsintensives Gewerbe* (HL: 18 %), 14 % auf *emissionsintensive Nutzungen*

(HL: 10 %), 11 % auf *Kleingewerbe und Handwerk* (HL: 8 %) und 9 % auf *wissensintensives Gewerbe und Dienstleistung* (HL: 12 %).

Abb. 3 Absoluter überörtlicher Gewerbeflächenbedarf (netto) bis 2030 inkl. Sondereffekt FFBQ für den Kreis Ostholstein

Landkreis/ Gebietstyp		absoluter überörtlicher Bedarf 2021 bis 2030	Standorttypen				
			emissionsintensive Nutzungen + Sonderstandort	Logistik/ verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbe	Kleingewerbe und Handwerk	Wissensintensives Gewerbe und Dienstleistung
Hansestadt Lübeck	in ha	**105,1**	**10,5**	**18,9**	**54,6**	**8,4**	**12,6**
	in %	*100%*	*10%*	*18%*	*52%*	*8%*	*12%*
Kreis Ostholstein	in ha	**52,0**	**8,4**	**3,3**	**28,6**	**5,3**	**6,4**
	in %	*100%*	*16%*	*6%*	*55%*	*10%*	*12%*
Kreis Herzogtum Lauenburg	in ha	**62,4**	**8,5**	**8,4**	**29,6**	**10,8**	**5,2**
	in %	*100%*	*14%*	*13%*	*47%*	*17%*	*8%*
Kreis Segeberg (HanseBelt)	in ha	**32,5**	**5,2**	**4,6**	**17,0**	**3,0**	**2,7**
	in %	*100%*	*16%*	*14%*	*52%*	*9%*	*8%*
Kreis Stormarn	in ha	**111,3**	**16,5**	**21,5**	**55,3**	**10,9**	**7,1**
	in %	*100%*	*15%*	*19%*	*50%*	*10%*	*6%*
Gesamt	in ha	**363,3**	**49,2**	**56,7**	**185,1**	**38,3**	**34,0**
	in %	***100%***	***14%***	***16%***	***51%***	***11%***	***9%***

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

Abb. 4 Absoluter überörtlicher Gewerbeflächenbedarf (netto) bis 2035 inkl. Sondereffekt FFBQ für den Kreis Ostholstein

Landkreis/ Gebietstyp		absoluter überörtlicher Bedarf 2021 bis 2035	Standorttypen				
			emissionsintensive Nutzungen + Sonderstandort	Logistik/ verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbe	Kleingewerbe und Handwerk	Wissensintensives Gewerbe und Dienstleistung
Hansestadt Lübeck	in ha	**157,6**	**15,8**	**28,4**	**82,0**	**12,6**	**18,9**
	in %	*100%*	*10%*	*18%*	*52%*	*8%*	*12%*
Kreis Ostholstein	in ha	**78,0**	**12,6**	**5,0**	**42,9**	**7,9**	**9,7**
	in %	*100%*	*16%*	*6%*	*55%*	*10%*	*12%*
Kreis Herzogtum Lauenburg	in ha	**93,6**	**12,8**	**12,5**	**44,3**	**16,1**	**7,8**
	in %	*100%*	*14%*	*13%*	*47%*	*17%*	*8%*
Kreis Segeberg (HanseBelt)	in ha	**48,8**	**7,8**	**6,9**	**25,5**	**4,5**	**4,0**
	in %	*100%*	*16%*	*14%*	*52%*	*9%*	*8%*
Kreis Stormarn	in ha	**167,0**	**24,8**	**32,3**	**82,9**	**16,3**	**10,7**
	in %	*100%*	*15%*	*19%*	*50%*	*10%*	*6%*
Gesamt	in ha	**544,9**	**73,7**	**85,1**	**277,6**	**57,5**	**51,0**
	in %	***100%***	***14%***	***16%***	***51%***	***11%***	***9%***

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

In einem nächsten Schritt stellt CIMA dem Flächenbedarf die vorhandenen Flächenpotenziale gegenüber (siehe Abb. 5). Danach stehen heute bezogen auf das Jahr 2035 einem Netto-Gewerbeflächenbedarf von 544,9 ha ein vorhandenes Baulandpotenzial von 132,9 ha in der Hansebelt-Region gegenüber (HL: 16,6 ha).

Abb. 5 Gegenüberstellung absoluter Flächenbedarf und vorhandene Baulandpotenziale (netto)

Bilanzierung der ermittelten Bedarfe bis 2035 mit den vorhandenen Baulandpotenzialen	Hansestadt Lübeck	Kreis Ostholstein	Kreis Herzogtum Lauenburg	Kreis Segeberg (Teilbereich HanseBelt)	Kreis Stormarn	REGION HANSEBELT
	Nachfrage					
Gewerbeflächenbedarf bis 2035 (netto), **in ha**	-157,6	-78,0	-93,6	-48,8	-167,0	**-544,9**
	Angebot					
Vorhandene Baulandpotenziale (netto), **in ha**	16,6	21,6	23,0	4,4	67,3	**132,9**
	Erste Flächenbilanz (bis 2035)					
Flächenbilanz der Baulandpotenziale (netto), in ha	-141,0	-56,4	-70,6	-44,4	-99,7	**-412,0**

Berechnung: CIMA Beratung + Management GmbH 2021

Infolgedessen ist ein Nachfrageüberhang von 412 ha im engeren Hansebelt festzustellen. Für die HL entspricht das einem Nachfrageüberhang bis 2035 von 141 ha (netto). Das bestehende Flächenangebot in der HL reicht demnach für maximal 1,5 Jahre, wenn ein jährlicher Bedarf von 10,51 ha unterstellt wird. Gewerbliche Entwicklungsflächen auf der Grundlage des Flächennutzungsplans konnten für die HL seitens CIMA nicht identifiziert werden, um die Nachfragelücke zu reduzieren. Bis auf den Kreis Herzogtum Lauenburg können die Kreise im Hansebelt weitere 132,5 ha gewerbliche Entwicklungsflächen gemäß Flächennutzungsplan anbieten.

In einem abschließenden Schritt hat CIMA potenzielle Ergänzungsflächen im Hansebelt-Raum geprüft. Hier konnten insgesamt 707,7 ha (netto) als potenzielle Ergänzungsflächen identifiziert werden (siehe Abb. 6).

Abb. 6 Potenzielle Ergänzungsflächen im Hansebelt-Raum

Gemeinde/Stadt	Flächen, Anzahl	Fläche, in ha, brutto	Zielwert, in ha, netto
Hansestadt Lübeck	4	300,0	150,0
Kreis Ostholstein	6	195,3	97,7
Kreis Herzogtum Lauenburg	12		144,0
Kreis Segeberg (Teilregion HanseBelt)	3	104,9	52,5
Kreis Stormarn	15		263,5
REGION HANSEBELT, gesamt	**40**		**707,7**

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

CIMA weist in diesem Zusammenhang auf die Risiken und Unwägbarkeiten hin, denen die potenziellen Ergänzungsflächen unterliegen. In diesem Sinne sind die potenziellen Ergänzungsflächen in ihrer Größenordnung eher ein Zielwert als ein real zu erzielender Flächenumfang. Für die Hansestadt Lübeck konnten potenzielle Ergänzungsflächen in einer Größenordnung von 150 ha (netto) identifiziert werden (siehe Abb. 7).

58 von 1289 in Zusammenstellung

Abb. 7 Potenzielle Ergänzungsflächen in der HL

Standort (Nummerierung in Abb. 28)	Lage	Zielwert, in ha, brutto	Zielwert, in ha, netto
Flughafen (1)	nördl. Bereich Autobahn-AS A20 „Lübeck-Süd“	100,0	50,0
Genin (2)	Bereich um Autobahn-AS A20 „Lübeck-Genin“	140,0	70,0
Roggenhorst/ Moisling (3)	Bereich um Autobahn-AS A1 „Lübeck-Moisling“	20,0	10,0
Skandinavienkai (4)	an der B75	40,0	20,0
SUMME		**300,0**	**150,0**

Quelle: Mitteilung der Hansestadt Lübeck, 2021

Zusammenfassend stehen einem überörtlichen Netto-Gewerbeflächenbedarf im Hansebelt von 357,3 ha bis 2030 bzw. 536 ha bis 2035 heute Baulandpotenziale (planungsrechtlich durch § 30 oder 34 BauGB gesichert) in einer Größenordnung von 132,9 ha (HL: 16,6 ha) gegenüber. Zur Deckung dieses Nachfrageüberhangs bei überörtlichen Gewerbeflächen von 230,4 ha bis 2030 bzw. 412 ha bis 2035 konnten in den Flächennutzungsplänen der Kreise im Hansebelt 132,5 ha (HL: 0 ha) als geeignete gewerbliche Entwicklungsflächen identifiziert werden, für die ein B-Planverfahren durchzuführen ist. Sollte es gelingen, komplett diese Entwicklungsflächen zur Deckung des Nachfrageüberhangs einzubeziehen, verbleibt immer noch für den gesamten Hansebelt ein Nachfrageüberhang von 279,6 ha (HL: 141 ha). Zusätzlich hat CIMA potenzielle Ergänzungsflächen (Suchräume, weder planungsrechtlich noch im Flächennutzungsplan festgesetzt) in einer Größenordnung von 707,7 ha (netto) ermittelt (HL: 150 ha).

CIMA kommt abschließend zu dem Ergebnis, *„dass der Hansebelt nicht ansatzweise über genügend Baulandpotenziale und Entwicklungsflächen gemäß FNP verfügt, um die absehbare Nachfrage zu befriedigen. In der Folge müssen potenzielle Ergänzungsflächen in der Neuaufstellung der Regionalpläne verankert werden, wenn die bestehenden Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung genutzt werden sollen. Hierfür kann die Region in Summe grundsätzlich auf ausreichend geeignete Standorte für die überörtliche Entwicklung zurückgreifen, die in Teilen bereits einer vertieften Bewertung aus planerischer und betrieblicher Sicht unterliegen.“*

Studie

Die FehmarnBeltQuerung (FBQ)

Gefahr und Chance für die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock

Erstellt vom

Institut of Northern-European Economic Research

NBS Northern Business School (http://iner.nbs.de)

Hamburg, 13.09.2021

Die Studie zur Gefahr und den Chancen der FBQ für die Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock fokussiert sich auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KLV-Verkehr)[3] zwischen Kontinental- und Nordeuropa. Diese Verkehre werden zurzeit über die Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock sowie über die landseitige Jütlandlinie abgewickelt.

Die weiteren Ausführungen beschränken sich im Wesentlichen auf den Ostseehafen Lübeck. Die Verkehrsmengen bis zum Jahr 2029 zwischen verschiedenen Zieldestinationen und dem Ostseehafen Lübeck ergeben eine positive Entwicklung beim KLV-Verkehr, wie der Abb. 1 „Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2029“ zu entnehmen ist. Der Schwedenverkehr steigt von 1,929 Mio. Tonnen (2018) auf 2,670 Mio. Tonnen (2029), im Finnlandverkehr von 3,370 Mio. Tonnen (2018) auf 4,665 Mio. Tonnen (2029), im Verkehr mit dem Baltikum von 0,122 Mio. Tonnen (2018) auf 0,169 Mio. Tonnen (2029) und im Russlandverkehr von ,030 Mio. Tonnen (2018) auf 0,042 Mio. Tonnen (2029). Insgesamt lautet die Prognose, dass die Verkehrsmengen bis 2029 um 38,4 % von 5,451 Mio. Tonnen auf 7,545 Mio. Tonnen steigen werden.

Abb. 1: Entwicklung Verkehrsmengen bis 2029

Tabelle B: Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2029
Seeverkehr (Short Sea) - Kombinierter Verkehr mit Fahrzeugen, unbegleitet

Empfang & Versand	Norwegen		Schweden		Finnland		Baltikum		Russland u.a.		Summe	
	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029
Kiel	173	239	320	443	0	0	524	725	12	17	1.029	1.424
Rostock	0	0	1.336	1.849	1.227	1.698	0	0	0	0	2.563	3.548
Lübeck	0	0	1.929	2.670	3.370	4.665	122	169	30	42	5.451	7.545
Summe	173	239	3.585	4.962	4.597	6.363	646	894	42	58	9.043	12.518

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 1.3, 2018 und eigene Berechnungen; Basis: Bruttogütergewicht in 1.000 t
> Jährliche Steigerungsraten für alle Destinationen zwischen 2019 und 2029 von 3%

Quelle: NBS-Studie (2021), S. 3

[3] Definition Unbegleiteter Kombinierter Verkehr: „Beförderung eines von seinem Fahrer nicht begleiteten Kraftfahrzeuges oder intermodalen Transporteinheit (ITE) mit einem anderen Verkehrsträger (z.B. Fähre oder Bahn) (EU, CEMT, UN/ECE).“ Vgl. hierzu Fußnote 1 in NBS-Studie (2021), S. 1.

Durch die FBQ entsteht ein Korridor zwischen Kontinental- und Nordeuropa bzw. Skandinavien mit einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeiten zw. den Metropolen Hamburg und Großraum Kopenhagen / Öresundregion. Der Schienenweg ggü. der Jütlandlinie verkürzt sich zwischen beiden Metropolen um 160 km.

Abb.2: Fehmarnbelt-Korridor und südwestliche Ostsee

Quelle: SH-Landesregierung

Deutlich wird aus der Übersicht zum Fehmarnbelt-Korridor ein Standort mit erheblichen Bündelungspotenzialen für Güterströme aus Kontinental- und Nordeuropa und gleichzeitig eine Weichenfunktion für landgestützte Verkehre Richtung Skandinavien und seeseitige Verkehre Richtung Baltikum, Finnland und Russland wahrnehmen könnte. Die NBS-Studie prognostiziert nach Fertigstellung der FBQ Verlagerungspotenziale für Lübeck im KLV-Verkehr in einer Größenordnung von 2,670 Mio. Tonnen, die bisher seeseitig umgeschlagen werden (komplette Schwedenverkehr). Dagegen steht laut der Studie eine Verlagerung von 90 % des KLV-Verkehrs auf den Fehmarnbelt-Korridor, der bisher über die Jütlandlinie läuft.

Abb. 3: Verlagerungspotenziale durch die FBQ

Tabelle C: Verlagerungspotenziale durch die FehmarnBeltQuerung (FBQ)
Seeverkehr (Short Sea) - Kombinierter Verkehr mit Fahrzeugen, unbegleitet

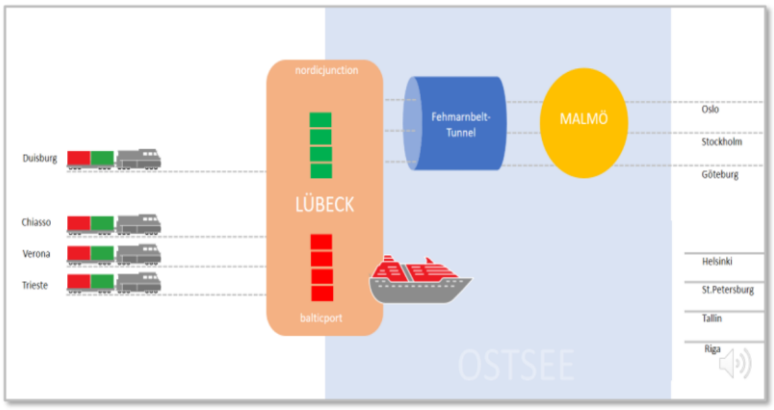
Empfang & Versand	Norwegen		Schweden		Finnland		Baltikum		Russland u.a.		FBQ
	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2029
Kiel	173	239	320	443	0	0	524	725	12	17	**-443**
Rostock	0	0	1.336	1.849	1.227	1.698	0	0	0	0	**-1.849**
Lübeck	0	0	1.929	2.670	3.370	4.665	122	169	30	42	**-2.670**
Summe	173	239	3.585	4.962	4.597	6.363	646	894	42	58	**-4.962**

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 1.3, 2018 und eigene Berechnungen; Basis: Bruttogütergewicht in 1.000 t
> Jährliche Steigerungsraten für alle Destinationen zwischen 2019 und 2029 von 3%
> Angesichts des hohen Transitanteils für Schweden (Norwegen) gehen die Autoren von einer Komplettverlagerung (90%) der Verkehre von der Jütlandlinie auf die 160 km kürzere Fehmarnbelt Route aus

Quelle: NBS-Studie (2021), S. 6

Der geografische Berührungspunkt im südlichen Teil des Korridors zwischen Hamburg und Kopenhagen/Malmö eröffnet den transeuropäischen Verkehrsströmen für den KLV-Verkehr die Chance für einen Hub, der die Verkehre West-, Mittel- und Südeuropas konsolidiert und zum einen auf der sogenannten „Nordic Junction" in Richtung Dänemark, Norwegen und Schweden weiterleitet und zum anderen Verkehre seeseitig nach Finnland, Russland und in das Baltikum lenkt (sogenannte „Balticports"). Das gilt dann auch für die Gegenrichtung.

Abb. 4: Nordic Junction / Balticports



Quelle: NBS-Studie (2021), S. 7

Der Ostseehafen Lübeck bzw. der Standort Lübeck würde hier eine wichtige Hubfunktion wahrnehmen. Die NBS-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Hubfunktion Lübecks mit einem Verlagerungspotenzial von 4,962 Mio. Tonnen zzgl. der Jütlandlinie zu rechnen ist, so dass bereinigt um 2,670 Mio. Tonnen, die bisher über den Hafen liefen, ein Nettoeffekt von 2,292 Mio. Tonnen prognostiziert wird. Hinzu kämen 2,440 Mio. Tonnen, die aus den Häfen Kiel und Rostock auf die „Balticports" von Lübeck verlagert würden. Hierbei handelt es sich um die Verkehre nach Finnland, ins Baltikum und Russland.

Voraussetzungen für die Verlagerungseffekte zugunsten Lübecks sind:

- der Aufbau eines zentralen „Nordic Junction" am Südausgang des Korridors im Umfeld des Lübecker Hauptbahnhofs
- die Bereitstellung ausreichender Schienenkapazitäten zur Realisierung der Bündelungseffekte
- die Sicherung der Folgeläufe vom HBF Lübeck in Richtung FBQ einschließlich Fehmarnsundquerung
- der Umbau der Lübecker Hafenlandschaft in leistungsfähige Terminal mit kurzer Revierfahrt, hoher Abfahrtdichte und kurzen Liegezeiten für ausgewählte Zielhäfen in Finnland, Russland und im Baltikum

Die NBS-Studie sieht weitere Chancen für den Ostseehafen Lübeck durch die Entwicklung arktischer Asien-Europa-Verkehre. Mit dem norwegischen Hafen Kirkenes über die Artic Rail durch Nordfinnland und Schweden ist eine Anbindung an den FBQ-Korridor möglich. Die nordischen Länder verfügen bereits heute über leistungsfähige Schienenverbindungen.

Der multimodale ScanMed-Korridor vom Nordkap bis hinunter nach Süditalien ist einer der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) und eröffnet mit Fertigstellung der FBQ laut der NBS-Studie neue intermodale Verkehrskonzepte.

Analyse des Rekrutierungs- und Weiterbildungsbedarfs im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung - Zusammenfassung

Bundesagentur für Arbeit (2021)

Die Analyse zum Rekrutierungs- und Weiterbildungsbedarf wurde in Dänemark in Auftrag gegeben. Ziel der Analyse war die Ermittlung des Arbeitskräfte – und Knowhow-Bedarfs zum Bau der Fehmarnbeltquerung. Die Analyse kommt unter Beachtung von nicht abschätzbaren Unsicherheiten und Rahmenbedingungen zu sechs Schlussfolgerungen für die dänische Seite:

Schlussfolgerung 1:

Es wird ein direkter Arbeitskräftebedarf von 20.000 VZÄ (Jahresvollzeitäquivalenten), verteilt über die Bauzeit 2021-2029, erwartet. Das entspricht einen jährlichen Arbeitskräftebedarf zwischen 2000 und über 3.000 Beschäftigten. Die indirekte Nachfrage wird auf 22.000 VZÄ geschätzt. Die größte Arbeitskräftenachfrage wird für die Jahre 2024-2027 erwartet. Zu erwarten ist, dass dieser Bedarf auf dänischer Seite nicht nur mit einheimischen Kräften, sondern auch mit ausländischen Arbeitskräften zu decken ist.

Schlussfolgerung 2:

Die Nachfrage bezieht sich auf erfahrene Hilfskräfte, Kraftfahrer, Schmiede, Elektriker und Ingenieure. In den Jahren 2021-2026 besteht eine starke Nachfrage für ungelernte Arbeitskräfte für die Erd- und Betonarbeiten an den Portalen. Ab 2026 steigt der Bedarf an qualifizierten Fachkräften für die Anlagenmontage einschließlich der Signalanlagen. Die direkte und indirekte Arbeitskräftenachfrage soll mit lokalen Unternehmen gedeckt werden, hat aber insgesamt Auswirkungen auf den lokalen Arbeitsmarkt.

Schlussfolgerung 3:

Der lokale Arbeitsmarkt steht vor einer großen Herausforderung, weil die Baustelle insbesondere im Bausektor erhebliche Arbeitskräfte abziehen wird. Die Rekrutierung von arbeitslosen Arbeitskräften wird als begrenzt angesehen. Ausländische Arbeitskräfte (damit auch deutsche Arbeitskräfte) werden daher bei der Arbeitskräfterekrutierung eine Rolle spielen.

Schlussfolgerung 4:

Innerhalb des Bausektors ist mit Arbeitsplatzwechseln lokal, regional und möglicherweise national zu rechnen. Es wird mit einer erheblichen Konkurrenzsituation bei der Rekrutierung von Arbeitskräften gerechnet. Die Arbeitsmarkt- und Ausbildungsbemühungen zur Rekrutierung von Arbeitskräften müssen deshalb sowohl den lokalen Bausektor als auch die FFBQ-Baustelle in den Focus nehmen. Das impliziert den generellen Ausbau von Arbeitskräften im Bausektor als auch die Ausschöpfung des Arbeitsmarktes aus dem Randbereich des normalen Arbeitsmarktes.

Schlussfolgerung 5:

Es besteht ein erheblicher Bedarf, den Zugang zur Berufsbildung zu verbessern. Der allgemeine Fachkräftemangel stellt den Bausektor in den kommenden Jahren vor eine erhebliche Herausforderung. Das Reservoir von erwerbslosen, aber erwerbsfähigen Personen ist stark eingeschränkt. Der Mangel an beruflich qualifizierten Personal insbesondere im Handwerk auf lokaler und nationaler

Ebene wird in DK als erhebliches Problem gesehen. Entsprechende Ausbildungsinitiativen sind im Bausektor zu verstärken.

Schlussfolgerung 6:

Erforderlich ist ein Plan zum kurzfristigen Berufsbildungsbeginn zur Unterstützung der Rekrutierungsanstrengungen für das FFBQ-Projekt als auch für den allgemeinen Bausektor. Zur Deckung des Arbeitskräftebedarfs bedarf es deshalb der Zusammenarbeit aller Akteure am Arbeitsmarkt und der in das Projekt involvierten Institutionen (z.B. Femern Agency, Femern Bælt Developement), um ein breites Spektrum an Baukompetenzen zur Verfügung zu stellen.

3. Best Practice: Malmö - Kopenhagen

Die Zusammenarbeit zwischen Dänemark und Schweden als Vorbild

Im Jahr 1991 beschlossen die beiden Anrainerstaaten Schweden und Dänemark den Bau einer festen Verbindung über den Öresund mit dem Ziel, ihre wirtschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit zu verbessern. Auch sollte der Austausch zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland gefördert werden. Die Öresundquerung verbindet die dänische Hauptstadt Kopenhagen mit der schwedischen Stadt Malmö.

Das Bauwerk, eine 7,8 km lange Schrägseilbrücke, der auf dänischer Seite liegende ca. 4 km lange Drogdentunnel inklusive Zufahrten und die künstliche Insel Peberholm wurden in 4 Jahren erbaut und am 1. Juli 2000 eröffnet. Zu Spitzenzeiten nutzen mehr als 30 000 Fahrzeuge täglich (2017) die Öresundberücke. Insgesamt überqueren täglich 70.000 Personen die Öresundbrücke, davon 55 % mit dem Pkw und 45 % mit dem Zug.[4]

Die Brücke spielt seitdem eine Schlüsselrolle für ein stabiles, nachhaltiges Wachstum der Region:

- Die Nordic Tech List 2016 weist Malmö als die Stadt aus, die mehr Start-up-Kapital angezogen hat als jede andere Nicht-Hauptstadt Skandinaviens.
- Im OECD – Raum (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) war Malmö im Jahr 2018 die viert-innovativste Stadt.

Die Brücke stellt eine stets zugängliche und sichere Verbindung für die Menschen der Region dar. Sie reduziert die Wegezeiten über den Öresund von 45 Minuten (Fähre) auf eine knappe Viertelstunde mit dem Auto bzw. auf 35 Minuten mit der Bahn, wobei diese in der Hauptverkehrszeit im 10-Minutentakt fährt. Damit wird das Pendeln zwischen beiden Ländern vereinfacht, die Menschen der Region können ungehindert ihren Arbeitsplatz auf der jeweils anderen Seite des Öresund erreichen. So entstand ein gemeinsamer Arbeitsmarkt über die jeweiligen Landesgrenzen hinweg. Beide Nationalregierungen einigten sich im Jahr 2007 darauf, bilateral für die Integration von Öresunds Arbeitsmarkt zusammenzuarbeiten.

Die Zahl der täglichen Pendler:innen nahm um ein Vielfaches zu und lag im Jahr 2020 bei ca.17.000. Zum Vergleich lag die Zahl der Pendler:innen im Jahr 2000 bei 2.000. Dabei machen insbesondere die Schweden das Gros der Pendler:innen aus (Stand 2015: 90%). Sie sorgen damit für einen Ausgleich hinsichtlich des demographischen Wandels in der dänischen Bevölkerung und wirken einem Fachkräftemangel auf dänischer Seite entgegen.

Daneben entwickelte sich ein gemeinsamer, „Schweden lastiger“ Wohnungsmarkt. Cirka 3,9 Millionen Menschen wohnen heute in der Region auf beiden Seiten der Brücke. Damit ist das Ballungsgebiet das am dichtesten bevölkerte in ganz Nordeuropa.

Ein Teil der Dänen zieht dabei nach Malmö, der drittgrößten Stadt Schwedens, um die vergleichsweise günstigen Wohnungspreise in Malmö und Umgebung zu nutzen. Gegenüber den hohen Quadratmeterpreisen in Kopenhagen lassen sich in Malmö z.T. bereits für rund die Hälfte des Geldes geeignete Wohnungen finden.

[4] Vgl. „Die Øresundbrücke und die Region 18 Jahre“ (Hrsg: Øresundsbro Konsortiet, 2018)

Die Einwohnerentwicklung der Stadt Malmö verläuft seit 1990 stetig bergauf:

Jahr	Einwohner Malmö in Tsd.
1990	234
2000	260
2015	320
2020	347

Quelle: Wikipedia

Die Fertigstellung der Öresundbrücke brachte neue Impulse für die wirtschaftliche Lage der Stadt als Verkehrsknotenpunkt zwischen Skandinavien und dem übrigen Europa. Malmö hat den wirtschaftlichen Strukturwandel vergleichbarer Hafenstädte u.a. mit dem Niedergang im Schiffbau durchlebt und sich als internationaler Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort neu erfunden. Sichtbares Zeichen ist der neue Stadtteil Västra Hamnen mit dem Wahrzeichen Turning Torso auf einem ehemaligen Werftgelände, der weltweit Vorbild ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die wirtschaftliche Wiederbelebung Malmös beruht u.a. auch auf Konsequenzen aus dem Brückenbau:

- Der Güterverkehr per Straße und Schiene wächst kontinuierlich
- Die Wirtschaft verfügt über eine verbesserte Transportinfrastruktur
- Entwicklung Malmös zur Einkaufsstadt und zum wichtigsten Verkehrszentrum in Südschweden

Auf dänischer Seite führte der Rückgang der Schwerindustrie ebenfalls dazu, den Strukturwandel durch eine nachhaltige Stadtentwicklung zu gestalten. Der neue Stadtteil Ørestad mit seinem Hochschulcampus, Dienstleistungsbetrieben, Kultureinrichtungen und Wohnungsbau ist Folge der Öresundquerung.

Das wirtschaftliche Zusammenwachsen beider Länder wurde durch die Verbindung gefördert und die Zusammenarbeit trägt zum wirtschaftlichen Erfolg der Region bei. Die Öresund-Region ist eines der dynamischsten Gebiete der EU.

Ein paar Fakten zu der Öresundregion im Norden Europas (Stand 2014, Europäische Kommission):

- Die Öresund-Region erwirtschaftet etwa 25 % des gesamten Bruttoinlandsprodukts in Schweden und Dänemark.
- Fast 80 % aller Arbeitsplätze sind dem Dienstleistungssektor und 20 % der Produktion zuzuordnen.
- 90% der rund 19.000 Grenzpendlern überqueren die Grenze von Schweden nach Dänemark und wirken dort dem Fachkräftemangel entgegen.
- Seit Öffnung der Öresund-Brücke konnten zusätzlich 6 Milliarden EUR Wertschöpfung für die Region erwirtschaftet werden.

Die Wasserqualität im Öresund ist entgegen vieler Befürchtungen ohne negative Entwicklung geblieben. Die starke Strömung und die nahe Nordsee versorgen den Öresund mit frischem, sauerstoffreichem Wasser.15 Jahre nach Eröffnung der Brücke, hat sich die Natur nach Expertenmeinung erholt, sie ist an dieser Stelle sogar reichhaltiger und sauberer geworden. Direkt an den Pfeilern der

Brücke finden sich riesige Muschelbänke. Mit über 70 Quadratkilometern hat der Öresund die größten Vorkommen in der Ostsee. Da die Muscheln auch das Wasser filtern, hat sich unter einer Autobrücke, über die im Jahr sechs Millionen Fahrzeuge fahren, ein ökologisches Paradies erhalten können.

Auf der künstlichen Insel Peberholm (Pfefferinselchen), dem Gegenstück zu der benachbarten und natürlichen Insel Saltholm (Salzinselchen) haben sich inzwischen mehr als 400 Pflanzenarten angesiedelt. 30 Vogelarten dient die Insel als Brutgebiet, 500 Insekten- und 30 Spinnenarten finden sich dort, ebenso wie Hasen, Mäuse und die unter Artenschutz stehende Wechselkröte.

In der Öresundregion sind 14 Hochschulen auf dänischer und schwedischer Seite angesiedelt. Die Schwerpunkte liegen in den Lebenswissenschaften („Medicon Valley“), Information und Kommunikation („Öresundsud-IT-Region“), Umwelttechnologie einschließlich erneuerbare Energien und alternative Antriebe („Copenhagen Cleantech Cluster“).

Die FFBQ wird nach Einschätzung des dänischen Verkehrsministers (Stand 2016) in der Öresund-Region voraussichtlich für zusätzliche Impulse sorgen. Die Deutsch-Schwedische Handelskammer / AHK Schweden schreibt 2015 dazu, dass mit der Eröffnung der FFBQ auf der Öresundbrücke von einer Zunahme des Fahrzeugaufkommens um circa 1.000 Fahrzeuge pro Tag und einem Wachstum um rund 5 Prozent im Vergleich zu 2015 auszugehen ist. Deutschland rückt mit der FFBQ nicht nur näher an die unmittelbar angrenzende Region Dänemarks, sondern auch näher an Südschweden und den dänischen Hauptstadtraum heran. Die Öresundregion wird damit weitere Veränderungen erfahren.

4. Im Herzen der Hansebelt-Region

Chancen und Herausforderungen aus der Sicht der Hansestadt Lübeck

Lübeck – die Großstadt in der Region

Die Hansestadt Lübeck ist eines von drei Oberzentren in Schleswig-Holstein mit knapp 220.000 Einwohnenden. Sie ist eine der vier kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins und mit rd. 214 km² die flächenmäßig größte Stadt.

Gleichzeitig ist sie die zweitgrößte Stadt in der Metropolregion Hamburg (MRH), nach Berlin der zweitgrößten Metropolregion in Deutschland. Die MRH ist eine von elf Metropolregionen Deutschlands und hat insgesamt ca. 5,4 Mio. Einwohner (Stat. Amt Nord, Stand 31.12.2019).

Lübeck – die Hafenstadt

Der Lübecker Hafen (Port of Lübeck) ist zurzeit nach Rostock der zweitgrößte Ostseehafen Deutschlands und verfügt über eine sehr gute Hinterlandanbindung an sämtliche Verkehrswege (Straße, Schiene, Wasser) für Kombinierte Verkehre, was wiederum Rostock nicht hat. Der Port of Lübeck ist nach dem Hamburger Hafen der zweitgrößte Universalhafen in der MRH. Während Hamburg für sich in Anspruch nimmt, das Tor zur Welt zu sein, ist Lübeck das Tor in den Ostseeraum. Der Seegüterumschlag betrug im Jahr 2020 rund 15,3 Mio. Tonnen (ohne Eigengewichte).

Die zukunftsfähigen Umschlageinrichtungen und das hohe Knowhow sorgen für perfekten Hafenumschlag. Zukunftsweisend stellt sich der Hafen mit dem Digitalisierungsprojekt „Baltic Future Port“ auf und leistet damit seinen Beitrag zur Digitalen Strategie der Hansestadt Lübeck als Smart City. Bis Ende 2023 werden insgesamt elf Teilprojekte in den Lübecker Häfen umgesetzt. Dazu gehört die digitale Vernetzung und Optimierung der Abläufe im Hafen ebenso wie die Automatisierung von Kränen, die digitale Daten-Erfassung von Gütern oder das Monitoring der technischen Abläufe aus der Luft.

Die Standorte der Terminals befinden sich an dem Fluss „Trave“ auf der Strecke von Travemünde aufwärts bis hin zur Altstadt. In Lübeck-Travemünde liegt der Skandinavienkai, das größte Terminal der Port of Lübeck und einer der größten RoRo- und Fährhäfen Europas. Am Skandinavienkai ist mit dem Baltic Rail Gate ein Umschlagsterminal für den Kombinierten Verkehr angesiedelt, dass jährlich über 100.000 Einheiten über die Bahn mit Zieldestinationen u.a. in Norditalien, ins Ruhrgebiet und den Rhein-Neckar-Raum verbindet.

Trave aufwärts ist das Terminal Schlutup vorzugsweise für den Umschlag von schwedischen Forstprodukten angesiedelt. Auf der gegenüber liegenden Seite trifft man auf den Seelandkai für die Abfertigung von ConRo-Fähren und den Umschlag von Neufahrzeugen für den Export in Richtung Finnland und in das Baltikum. Daneben liegen die Lehmannkais I-III, die auf den Umschlag von Massengut, Trailern und Forstprodukten spezialisiert sind. Der CTL des Umschlagsunternehmens Lehmann ist spezialisiert auf den Containerumschlag. Der Vorwerker Hafen wird zu einem Multipurpose-Terminal entwickelt. Hinzu kommen kleinere Terminals entlang der Trave, die sich u.a. auf den Umschlag von Holz, Dünger und Getreide spezialisiert haben.

Der Port of Lübeck zeichnen sich im Wettbewerb der Häfen dadurch aus, dass sie keine reinen Transithäfen sind, sondern Value Added Services u.a. sowohl im Forstprodukte- als auch Kfz-Sektor anbieten.

Der im Jahr 2020 verabschiedete Hafenentwicklungsplan 2030[5] (HEP 2030) gibt keine Prognose zu den Folgen der FFBQ auf die Umschlagsentwicklung in der Zukunft ab, weil der Zielhorizont des HEP bereits im Jahr 2030 endet. Der HEP 2030 geht durch Gutachterempfehlung von einem Szenario von 26 Mio. Tonnen (Nettogewicht) aus.[6] Ein Grundlagengutachten hatte in Vorbereitung zum HEP 2030 im Jahr 2015 einen Ladungsverlust von 2,8 Mio. Tonnen für die Zeit ab 2030 angenommen.[7] Insgesamt geht das Gutachten von einem Güteraufkommen von 15,7 Mio. Tonnen über die FFBQ im Jahr 2030 aus (ebenda, S.142). Gleichwohl kommt dieses Grundlagengutachten im Rahmen des HEP zu dem Ergebnis, das 50 ha für hafenaffines Gewerbe erforderlich sind, *„um die Verknüpfung des Logistik- und Hafenstandorts weiter voranzutreiben".*[8] Diese Handlungsempfehlung resultiert aus der Annahme, dass der Aufbau eines Logistikzentrum Lübeck die Effekte aus der FFBQ nutzen und überkompensieren kann, indem Lübeck zu einem Hub ausgebaut wird. Das Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck wird mit 29,7 Mio. Tonnen eingeschätzt.

Zur besseren Anbindung des Port of Lübeck an die FFBQ kommt eine von der LPA in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie (2017) zu dem Ergebnis einer Nordanbindung der Terminals an die Bahnstrecke in Richtung Fehmarn, um ein aufwändiges Rangieren im Bereich des Hauptbahnhofs zu vermeiden.[9]

Lübeck – die Wissenschaftsstadt

Die Hansestadt Lübeck, Stadt der Wissenschaft 2012 der Bundesrepublik Deutschland („Hanse trifft Humboldt"), verfügt über leistungsfähige Hochschulen mit den Schwerpunkten Gesundheitswissenschaften, Naturwissenschaften, Technik, Informatik und Musik, die zum Teil weltweites Ansehen genießen. Im Einzelnen erfolgt Forschung und Lehre an der

- **Universität zu Lübeck** - u.a. Studiengänge im Bereich Medizin und Gesundheitswissenschaften, Psychologie, Bachelor und Master Studiengänge aus dem MINT-Bereich sowie dem Studiengang wie z.B. Mathematik in Medizin und Lebenswissenschaften sowie Medizinische Ingenieurwissenschaft)
- **Technischen Hochschule Lübeck** von A wie Architektur bis W wie Wirtschaftsingenieurwesen – vielfältige mathematische, naturwissenschaftliche, technische und wirtschaftswissenschaftliche Studienangebote, Medizintechnik sowie für den Baubereich Kompetenzzentrum im Land Schleswig-Holstein
- **Musikhochschule** Lübeck(Bachelor und Master of Music, Bachelor of Arts, Master of Education (Lehramt), Konzertexamen,...)

---

[5] VO/2020/08588 Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030)

[6] HEP 2030, Anlage 1, S. 13

[7] Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck – Hafenentwicklungsplan 2030, Uniconsult et al. (2015), S. 145

[8] HEP 2030, Anlage 1, S. 16

[9] Machbarkeitsstudie: Nordanbindung der DB-Strecke 1113 an die DB-Strecke 1100 im Zusammenhang mit der FFBQ, ICN Ingenieure (2017)

- **Fachhochschule des Bundes** - Fachbereich Bundespolizei (zentrale Ausbildung für den gehobenen Polizeivollzugsdienst und des höheren Polizeivollzugsdienstest

Mit seinen vier Hochschulen mit rund 10.000 Studierenden, der Gründerschmiede Technologiezentrum Lübeck (TZL), den Fraunhofereinrichtungen IMTE und MEVIS bietet die Hansestadt Lübeck das optimale Umfeld für Erfindungen, Innovationen und start ups.

Die vorhandene wissenschaftliche Infrastruktur ermöglicht Spitzenforschung, Produktentwicklung und Vermarktung. Sie schafft für innovative Startups eine förderliche Umgebung für z.B. Technologietransfers und Ausgründungen. Insbesondere die Ausgründungen schaffen mit ihrer Qualität für die Hansestadt Lübeck eine hohe Wertschöpfung bei wenig Fläche bzw. sollte dies ein Ziel für die Zukunft sein.

Die Universität zu Lübeck, die Technische Hochschule Lübeck, die Fraunhofereinrichtungen IMTE und MEVIS, das Leibniz-Zentrum Borstel und das Universitätsklinikum Schleswig – Holstein bilden zusammen mit namhaften norddeutschen Unternehmen den HIT Hanse Innovation Campus Lübeck (früher BioMedTec Wissenschaftscampus) und damit einen regionalen Schwerpunkt im Cluster Life Science Nord. Im Focus steht neben einer Bandbreite an Studienplätzen und Forschungsbereichen die Vernetzung zwischen Wissenschaft und technologieorientierten Unternehmen.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie hat die Universität Lübeck als eine von sechs Hochschulen in Deutschland als EXIST Gründerhochschule ausgezeichnet. Damit wurde das Konzept gewürdigt, eine Kultur der unternehmerischen Selbständigkeit an den Institutionen vor Ort zu etablieren und die Anzahl und Qualität von Existenzgründungen aus der Wissenschaft zu steigern.

Die Hansestadt Lübeck kooperiert mit der Universität zu Lübeck und der Technischen Hochschule Lübeck im Energie Cluster Digitales Lübeck. Ziel ist, gemeinsam mit Wirtschaftspartnern und weiteren Akteuren eine Modellregion für eine intelligent vernetzte, nachhaltige Stadt mit hoher Lebensqualität für Bürger:innen zu werden. Damit soll die Hansestadt partizipativer, inklusiver, ressourceneffizienter und wettbewerbsfähiger werden.

Seit 2016 sind die Universität zu Lübeck und die TH Lübeck nach dem HRK (Hochschulrektorenkonferenz)-Audit “Internationalisierung der Hochschulen“ zertifiziert.

Laut eines Papiers der HRK wird „nur eine internationale Hochschule in der Lage sein, die an sie gerichteten gesellschaftlichen Erwartungen zu erfüllen, den Globalisierungsprozess aktiv zu gestalten und ihre eigene Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.“[10] Die Internationalisierung der Hochschulen schafft eine Basis für langfristige Kooperationen mit anderen Ländern im Interesse des eigenen wissenschaftlichen Nachwuchses sowie für die Entwicklung und internationale Positionierung der Hochschulen. Die beteiligten deutschen Hochschulen versprechen sich u.a. internationale Reputation und Gewinnung von hochqualifizierten Nachwuchsakademiker: innen für einen Studien- oder Forschungsaufenthalt.[11]

[10] https://www2.daad.de/medien/3daad-hochschulpolitik_2019_internationalisierung_der_hochschulen_m.wahlers_pp-folien.pdf

[11] https://www.bmbf.de/de/internationalisierung-der-hochschulen-924.html

Lübeck – mehr als nur ein Wirtschaftsstandort

Zu den Stärken Lübecks als Wirtschaftsstandort gehört neben dem Hafen eine prosperierende mittelständische Industrie im Bereich der Medizintechnik, Maschinenbau., Laser-, Verpackungs-, Bau- und Ernährungsindustrie. Die Gesundheitswirtschaft ist mit 16.000 Arbeitsplatzen ein herausragender Wirtschaftsfaktor neben der Logistik Der Tourismus ist daneben mit dem UNESCO-Weltkulturerbe Lübecker Altstadt und dem Seebad Travemünde ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit ebenfalls annähernd 16.000 Arbeitsplätzen. Lübeck ist Arbeitsort von rund 103.000 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (2022).[12]

Der Wirtschaftsstandort verfügt über eine exzellente wirtschaftsnahe und Verkehrsinfrastruktur. Hierzu zählen die Anbindung über den Seeweg durch den Port of Lübeck, über den Elbe-Lübeck-Kanal an das europäische Binnenwasserstraßennetz, als Verkehrsknoten per Bahn oder über die A1 und A20 in Nord-/Südrichtung und Ost-/Westrichtung, über den Flughafen Lübeck die Anbindung an internationale Drehkreuze und die europäischen Urlaubsorte.

Die Attraktivität Lübecks spiegelt sich aber auch wieder im UNESCO-Kulturerbe Lübecker Altstadt, einer vielfältigen Kultur- und Naturlandschaft und dem zu Lübeck gehörenden Seebad Travemünde. Für die Zukunft positioniert sich die Hansestadt gerade erfolgsversprechend wie bereits an anderer Stelle erwähnt als SmartCity-Region.

Cluster finden sich dort, wo Unternehmen und anderen Organisationen in großer Anzahl erscheinen und sich auf spezielle Wirtschaftsbranchen fokussieren. Ein Inkubator für ein erfolgreiches Cluster ist das enge Zusammenspiel zwischen Wissenschaft, technologieorientierten Unternehmen und einen funktionsfähigen Arbeitsmarkt in einem definierten Wirtschaftsbereich, in dem die Region eine starke Wettbewerbsposition einnimmt. Dieses Umfeld fördert im Zusammenspiel mit einer leistungsstarken wirtschaftsnahen Infrastruktur die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sowie Neugründungen und Ansiedlungen. Es kommt dabei aber auch darauf an, bestehende Unternehmen in ihrer Entwicklung zu unterstützen, worauf im Grund das Hauptaugenmerk zu richten ist.

In der Hansestadt Lübeck finden sich z.B. die Cluster im Bereich der Ernährungsindustrie, Gesundheitswirtschaft einschließlich Medizintechnik und Logistik.

Lübeck – mehr als nur Tourismusstandort

Der Tourismusstandort Lübeck bietet cirka 13.000 Betten und erreicht in der Vorpandemiezeit die Zahl von rund 2,2 Mio. Übernachtungen bei rund 20 Mio. Tagesgästen im Jahr. Lübeck bietet sich an sowohl einen kurzen Städtetrip der historischen Altstadt als auch für einen ausgedehnten Erholungsurlaub in Travemünde.[13]

Der hohe Erholungswert wird durch die vielfältige Naturlandschaft rund um Lübeck verstärkt. So kann das Lübecker Stadtgebiet und das unmittelbare Umland hervorragend u.a. mit dem Fahrrad, z.B. entlang des Elbe-Lübeck-Kanals oder in Richtung Lübecker Bucht erkundet werden. Hinzu

[12] Vgl. Statistisches Jahrbuch 2019 – 2022, S. 108

[13] Ebenda, S. 165 f

kommt ein wachsender Wassertourismus entlang der Lübecker Bucht und im Binnenland an den Seen, Flüssen und Kanälen.

Insgesamt weist hier die Hansebelt-Region eine hohe Lebensqualität auf, die nicht nur auf Lübeck beschränkt ist.

Der MICE-Sektor (Meetings, Incentives, Conventions und Events) wird in Lübeck in besonderer Weise bedient. U.a. mit der Musik- und Kongresshalle (MuK), den MediaDocks, der Gollan-Kulturwerft sowie Kongresskapazitäten sind das Fundament für einen erfolgreichen Geschäftsreisetourismus in den letzten Jahren.

Chancen und Herausforderungen

Wirtschaftlicher Aufschwung der Region um Lübeck

Die FFBQ schafft eine neue Region und ist Motor für die Entwicklung derselben. In dieser Fehmarnbelt Region stellt die Hansestadt Lübeck, Oberzentrum sowie Hochschul- und Wissenschaftsstandort, den wirtschaftlichen Schwerpunkt dar. Die Hansestadt Lübeck zeichnet sich erst Recht mit Fertigstellung der FFBQ durch ein strategisches Alleinstellungsmerkmal als Verkehrsknoten zwischen den Metropolen Kopenhagen/Malmö, Hamburg, Berlin und dem Ostseeraum aus. Verkehrsknoten, zumal mit trimodale wie Lübeck, sind allgemein neben Weltoffenheit und Toleranz auch Treiber für wirtschaftliche Prosperität.

Durch die FFBQ entsteht eine neue Infrastruktur für Straße und Schiene. Dies sorgt für kürzere Fahrtzeiten, höhere Kapazitäten und mehr Flexibilität zwischen Skandinavien – insbesondere Dänemark und Schweden - und Lübeck. Für Lübecker Unternehmen bedeutet eine kürzere Fahrtzeit Zeit- und Kostenersparnis und stärkt damit ihre Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit im Markt. In dem, durch den Tunnel erweiterten Einzugsgebiet können auf beiden Seiten des Tunnels neue Wirtschaftsbeziehungen zwischen Kunden und Lieferanten aufgebaut werden. Von der erhöhten Flexibilität ohne festgelegte Fährzeiten profitiert insbesondere die Logistikbranche als ein Wirtschaftscluster Lübecks.

Neben den Vorteilen für die bestehenden Unternehmen vor Ort setzt die FFBQ mit ihren neuen Möglichkeiten und Vorzügen auch Anreize für neue Unternehmen, sich in der Region niederzulassen. Die Hansestadt Lübeck bietet den Unternehmen dafür individuelle Gewerbegebiete und ein sich stets weiter entwickelndes lebenswertes Umfeld.

Wirtschaftliche Effekte ergeben sich ebenfalls beim Schienenverkehr. Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Schweden, der den größten Teil des Güterzugverkehrs in Dänemark ausmacht, verlagert sich weg von der Route über Flensburg hin zum Fehmarnbelt Korridor und erspart damit 160 km Transportwege und -kosten. Von der höheren Lieferzuverlässigkeit, bedingt auch durch den Schienennetzausbau auf dänischer Seite, profitieren unter anderem in Lübeck ansässige internationale Unternehmen wie IKEA, die auf schnelle Verbindungen und eine hohe Versorgungssicherheit angewiesen sind.

Der Port of Lübeck mit seinen Umschlagsterminals und hafenaffinen Betrieben profitiert beim Schienengüterverkehr besonders von dem Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindung. Kurze Wege an das Autobahnnetz, direkte Gleisanschlüsse sowie der Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz bietet den Unternehmen und Betrieben alle Möglichkeiten für den optimalsten Warentransport.

Der Port of Lübeck ist mit seinen Umschlagsterminals nach Inbetriebnahme der FFBQ der einzige deutsche Ostseehafen, der an seinem Standort zwei Bündelungsprozesse realisieren kann:

- Einerseits eine Zusammenführung intermodaler Schienenverkehre aus Mittel- und Südeuropa mit den Zielgebieten Skandinavien, Russland und dem Baltikum (nordic junction) und
- durch Trennung dieser Verkehre nach Zielgebieten eine Weiterleitung der restlichen Verkehrsströme über die Umschlagsterminals (baltic port) in deren Zielgebiete in Finnland, Russland und im Baltikum.

Dieser strategische Vorteil für den Lübecker Hafen ist zu nutzen, um in der Konkurrenz mit ostwärts gelegenen Hafenstandorten weiterhin gut aufgestellt zu bleiben.

„Auch der absehbare Einbruch der Südschwedenverkehre nach Eröffnung der (FBQ) und die wachsende Tendenz zur Kontinentalisierung der Seewege […] verlangen eine frühzeitige und deutliche Positionierung des Standortes Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk,“[14] so eine NBS-Studie.

Nach Fertigstellung der FFBQ wird für den Hafen Lübeck mit Verlagerungseffekten in einer Größenordnung von 2,7 Mio. Tonnen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KV-Verkehr) gerechnet[15], indem unterstellt wird, dass hier der gesamte Schwedenverkehr künftig über die FFBQ abgebildet wird. Gleichzeitig werden unter bestimmten Voraussetzungen Verlagerungseffekte im KV-Verkehr an den Standort Lübeck mit 4,7 Mio. Tonnen beziffert.[16] Hierzu würde Lübeck zu einem Hub für diese Verkehre ausgebaut im Sinne einer „Nordic Junction“ ausgebaut werden. Konkret würden Güterströme u.a. aus West-, Mittel- und Südeuropa im KV-Verkehr am Hub Lübeck konsolidiert und von hier entweder über die FFBQ weitergeleitet oder seeseitig über den Hafen Lübeck nach Finnland, das Baltikum oder Russland gelenkt. Der Verlauf der Güterströme würde genauso umgekehrt verlaufen.

Zu Beginn der Corona-Krise waren die Wirtschaft in Schleswig-Holstein und auf dänischer Seite gut aufgestellt. Auch hat das Virus aufgrund der getroffenen Maßnahmen nicht zu einem gravierenden Einbruch der Wirtschaft wie in den anderen Ländern der EU geführt. Exemplarisch sind hier die hohen Impfquoten zu nennen, die eine Überlastung des Gesundheitssektors verhindert haben. Auch hat sich aufgrund der - in der Krise deutlich gewordenen - Probleme mit den globalen Lieferketten eine Chance aufgetan, neu zu denken. Regionale Produkte und Prozesse könnten nach vorne gebracht werden für eine künftig sichere und möglicherweise auch nachhaltigere Versorgung in der Fehmarnbeltregion zu gewährleisten.

Die FFBQ bietet dem Standort und der Region am südlichen Ausgang der FFBQ die Chance, die Wettbewerbsposition als Verkehrsdrehscheibe weiter auszubauen. Hierbei sind gleichzeitig Anstrengungen zu unternehmen, zusätzliche Wertschöpfung zu generieren und nicht nur Transitkorridor zu sein. Die Wirtschaftsförderung Lübeck hat in 2019 begonnen, Veranstaltungen für Lübecker Firmen durchzuführen, um diesen die Möglichkeiten im Bereich Internationalisierung aufzuzeigen.

---

[14] Vgl. FehmarnBeltQuerung – die historische Chance für die Häfen der Hansestadt Lübeck, NBS/INER – Diskussionspapier (2020)

[15] Vgl. NBS-Studie, 2021, S. 6

[16] Ebenda, S. 9

Ausschluss Transitfunktion zwischen HH und Kopenhagen

Unverkennbar weist die FFBQ als Teilstück des TEN-V (Trans-European Networks - Verkehr) neben den verbindenden Elementen für die Region auch überregionalen Transitcharakter auf. Für das TEN-V gelten u.a. die folgenden Grundsätze, die den Transitcharakter erkennen lassen:

- Grenzüberschreitende Verbindungen
- Anbindung von Randregionen
- Aussicht auf spätere Vernetzung mit den Netzen der EFTA-Staaten, der mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) sowie der Mittelmeerländer.

Der Transitcharakter ist jedoch bereits heute gegeben, ggf. in geringerer Ausprägung als nach der Inbetriebnahme der FFBQ. Das erwartete höhere Verkehrsaufkommen auf Schiene und Straße muss nicht automatisch negative Konsequenzen als Transitstrecke nach sich ziehen. Es besteht z.B. die Chance, Touristen als Tagesausflügler oder Kurzbesucher in der Region Lübeck zu begrüßen, die auf der Durchfahrt sind.

Die FFBQ bietet die Chance, in der HansebeltRegion bzw. FBQ-Korridor Gewerbeflächen für bestimmte Branchen bzw. Geschäftsfelder zu entwickeln, in denen die Region eine Distributionfunktion zwischen Kontinental-, Nord- und Osteuropa einschließlich der baltischen Staaten und Russland einnimmt bzw. Teil der Wertschöpfungskette wird. Beispielhaft erfolgt heute im Port of Lübeck die Kommissionierung, das Warehousing und die Distribution von skandinavischen Forstprodukten für West- und Südeuropa, Value Added Services für Kfz-Hersteller mit skandinavischen Zielmärkten oder die Kontraktlogistik für ein großes Handelsunternehmen für seine Filialen in Finnland. Potenzial ist u.a. zu sehen für die Region im Bereich Lebensmittel/Ernährung, Baustoffe oder verarbeitendes Gewerbe. Vorstellbar ist, bestimmte Aktivitäten in der Region unter einem Label als Logistikzentrum zu fassen und gemeinsam zu vermarkten.

Bereitstellung von Gewerbeflächen und Entwicklung bi-/trilateraler Gewerbeflächen

Grundvoraussetzung für steigende Unternehmensansiedlungen sind überregional herausragende und günstig gelegene Gewerbeflächenangebote mit möglichst restriktionsarmem Standortgelände, Lage an der Landesentwicklungsachse A1 sowie der Nähe zu Hamburg bzw. zum Oberzentrum Lübeck und den Autobahnknoten.

Auf der Grundlage vorliegender Gutachten – zuletzt CIMA (2021) – wird von einem Flächenbedarf in der HanseBeltregion bis 2035 für Gewerbe in einer Größenordnung von 544,9 ha (netto) ausgegangen. Derzeit sind planungsrechtlich gesichert 132,9 ha. Für die Hansestadt Lübeck wird ein Flächenbedarf von 157,6 ha bis 2035 unterstellt. Planungsrechtlich gesichert sind bislang 16,6 ha.

In einem weiteren Schritt hat CIMA (2021) potenzielle Ergänzungsflächen in der HanseBeltRegion in einer Größenordnung von 707 ha (netto) identifiziert. Bezogen auf die Hansestadt Lübeck konnten potenzielle Ergänzungsflächen von 150 ha identifiziert werden (u.a. Genin/Kronsforde, Flughafen, Skandinavienkai, Roggenhorst/Moisling).

Zur Gewerbegebietsentwicklung gehört die Berücksichtigung von Standards für den Klimaschutz („green property developement“), wie z.B. Optimierung Flächenverbrauch, regenerative Energieversorgung, Flächenversickerung.

Mit dem Gewerbegebiet Semimaris in Lübecks Süden werden in den nächsten Jahren zunächst 35 ha an den Markt gebracht, wobei diese Flächen quasi durch Vermarktung im vollen Umfang schon nicht mehr zur Verfügung stehen. Eine Erweiterung des Gewerbegebiets ist bereits in Vorbereitung. Damit die zukünftige Nachfrage nach Gewerbeflächen gedeckt werden kann, müssten weitere Flächen neu entwickelt werden. Die künftige Nachfrage wird auf hochwertige Gewerbeflächen in integrierten, urbanen Lagen sowie auf Flächen für Gewerbetätigkeiten mit einer gewissen Wertschöpfungstiefe, wissenschafts- und technologieaffine Betriebe ausgerichtet sein, entsprechend sind höherwertige Gewerbeflächen zu entwickeln, dies auch auf bisherigen Freiland- und Brachflächen.

Lübecks Gewerbeflächenvorrat steht naturgemäß nicht für eine bilaterale Gewerbeflächenentwicklung mit einem dänischen Partner an der deutsch-dänischen Grenze zur Verfügung. Es kann sich jedoch für die Hansestadt Lübeck eine Option zur Beteiligung an der Entwicklung bi- oder sogar trilateraler Gewerbegebiete außerhalb des Lübecker Stadtgebietes ergeben. Dies wäre der Fall, wenn Lübeck sich durch Übernahme eines Teils der Erwerbskosten für Flächen sowie des Erschließungs- und Herrichtungsaufwands „einkaufen“ würde, denkbar für größere Gebiete in Schleswig-Holstein, in Dänemark aber auch für die Entwicklung länderübergreifender Gewerbegebiete.

Hintergrund ist die Annahme, dass die Hansestadt Lübeck einen Mehrnutzen daraus zieht, wenn bestehende Unternehmen in der HansebeltRegion sich entwickeln können oder einen Beitrag dazu leisten kann, neue Unternehmen anzusiedeln. Dieser Mehrnutzen könnte sein

- Zusätzliche Absatzmöglichkeiten für Zulieferer aus der Region
- Sogwirkung für nachfolgende Unternehmen, die nach einem Standort suchen
- Wachsender Arbeitsmarkt mit Fachkräften, die eher in Regionen kommen, wo die Auswahl an Arbeitsplätzen im Zweifel größer ist
- zusätzliche Kauf- und Steuerkraft für die gesamte Region, von der u.a. der Einzelhandel oder das Gastronomiegewerbe profitiert.
- Höhere Nachfrage nach Angeboten im Geschäftsreisetourismus.

Ausbau Pendlerbeziehung DK – HL

Die kürzeren Fahrzeiten auf Straße und Schiene erleichtern den Pendlerverkehr zwischen Dänemark und Deutschland, wobei die Auswirkungen in Abhängigkeit zu der Distanz zwischen den Ausgangsorten und der FFBQ bzw. dem in Dänemark zu erreichenden Ziel gesehen werden müssen. Gleichermaßen wichtig ist eine gute Hinterlandanbindung und ein funktionierender ÖPNV, beides muss den Pendlern eine verlässliche und gut funktionierende Infrastruktur bieten. Hier bietet sich aber die Chance analog zur Öresundregion für einen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt.

Durch den Ausbau auf durchgehend zwei elektrifizierte Gleise entstehen direkte und schnelle Zugverbindungen zwischen Hamburg, Lübeck und Kopenhagen im Fern- und Regionalverkehr für Berufspendler, Touristen und Gütertransporte. Neben den eingesetzten Zügen und deren Taktung wird dabei die effektive Zeitersparnis von Bedeutung sein.

Auch die Mautpolitik wird sich z.B. beim motorisierten Individualverkehr entsprechend ihrer Gestaltung - Differenzierung von Vielfahrern und Gelegenheitsnutzern – auf das Pendlerverhalten auswirken. Weiter vermögen Klimaschutzansätze und -anreize nach Fertigstellung ggf. für das Pendeln mit der Bahn Vorteile gegenüber der Straße generieren.

Internationalisierung des Wissensaustausches durch Kooperationen in Forschung und Entwicklung (F+E)

Der Standort Lübeck mit seinen vier Hochschulen, dem TZL und den außeruniversitären Forschungseinrichtungen bieten die Kompetenz und Exzellenz für umfangreiche Kooperationen mit den in der Region und auf der großen Achse Kopenhagen – Hamburg liegenden Institutionen und Einrichtungen. Das gilt auch für in Lübeck ansässige Firmen, die besonders im MINT-Bereich oder Ernährungscluster tätig sind und eine Kooperation suchen und finden könnten.

Die Cluster-Schwerpunkte in der Öresundregion (Life Science, IuK, Umwelttechnologie) korrespondieren mit den Schwerpunkten der Lübecker Hochschulen und Forschungseinrichtungen, so dass es hier eine vertiefte Kooperation grenzüberschreitend naheliegt, seien es gemeinsame Studiengänge, Ausgründungs-, Forschungs- oder Innovationsprojekte. Es besteht die Chance, auf dem Fehmarnbelt-Korridor zwischen Hamburg und der Öresundregion eine gemeinsame Wissenschafts- und Innovationsregion in Anlehnung an die Bay Area von San Francisco zu schaffen und insbesondere eine Vorreiterrolle in den Bereichen Life Science, Ernährung und Nachhaltigkeit (Klimaschutz) zu sein, den Schwerpunktthemen der kommenden Jahre.

Vielmehr wird auch die grenzübergreifende Zusammenarbeit auf dem Bildungssektor neben den Hochschulen durch eine Kooperation von Schulen, Vereinen und sonstigen Institutionen und gesellschaftlichen Institutionen einen Impuls zum gemeinsamen Nutzen aller Beteiligten erhalten.

Mehr Tourismus

Die Tourismusbranche in der Fehmarnbelt-Region profitierte 2019 insbesondere von den attraktiven Zielen an den Küsten der Ostsee, des Großen Belts und Kattegats. Der Städtetourismus fand in geringerem Maße statt. Die Hansestadt Lübeck hat allerdings seit Jahren kontinuierlich steigende Übernachtungszahlen bis auf den Corona bedingten Einbruch in 2020 zu verzeichnen.[17]

Die mit der FFBQ bestehende bessere Erreichbarkeit steigert die Attraktivität Lübecks hinsichtlich eines Städtetrips mit einem gelungenen Kultur- und Shoppingerlebnis für die Bewohner und Gäste der Region, aber auch gerade für den skandinavischen Markt.

Tagesgäste werden genauso angesprochen wie Kurzurlauber. Aufgrund der kürzeren Fahrzeiten bieten sich auch Repeater insbesondere für Tagesgäste an, um das ganzjährige vielfältige Angebot Lübecks kennen zu lernen und zu nutzen, angefangen bei der Travemünder Woche, dem SHMF, über Nordische Filmtage bis hin zum Lübecker Weihnachtsmarkt.

Die kürzeren Fahrzeiten führen auch dazu, dass das Einzugsgebiet potentieller Besucher deutlich größer wird, so hat sich die Erreichbarkeit Lübecks z.B. für die Öresundregion (cirka 4 Mio. Einwohnende) deutlich verbessert.

Der zunehmende Transitverkehr birgt eine weitere Chance für die gesamte Region, neue Gäste in die Stadt leiten zu können. Dies erfordert den Ausbau transitorientierter Einrichtungen wie z.B. Motels, Wohnmobilstellplätze, (weitere) Welcome Center als touristische Visitenkarte entlang des FBQ-Korridors.

[17] Vgl. Statistisches Jahrbuch 2019-2022.

Die Gewinnung zusätzlicher Gäste erfordert ein entsprechendes Quellgebietsmarketing. In Zukunft wird aber auch eine stetige Qualitätsverbesserung und Schaffung neuer Angebote notwendig sein, um in dem Tourismusmarkt auch weiterhin als attraktives Ziel gerade bei dem anspruchsvollen skandinavischen Kundenkreis zu bestehen.

Die Sinnhaftigkeit eines gemeinsamen Marketings für die gesamte Region liegt auf der Hand. Dabei muss sich die Fehmarnbelt-Region mit einem eigenen deutlich erkennbaren Profil darstellen. Es sind hier gleich mehrere strategische Zielfelder zu berücksichtigen und dies betrifft nicht nur offenkundige gemeinsame wirtschaftliche Interessen wie z.B. den Tourismus. Dabei wäre zu wünschen, dass die Aktivitäten aller Akteure konzentriert bzw. in einer Plattform gebündelt würden. Dies macht es den Nutzenden einfacher, die gewünschten Themen und Informationen in der Informationsflut des www gezielt zu finden.

Ziel eines gemeinsamen Marketings sollte der Abbau von Wissensdefiziten über die jeweils „andere Seite der Grenze“ sein. Gemeinsame Projekte wie z.B. gemeinsame Gewerbegebiete, Schulkooperationen usw. werden dann nachgefragt, wenn über bestehende Möglichkeiten und Chancen die entsprechenden Informationen vorliegen und auch breit gestreut sind.

Der Tourismus ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor der HansebeltRegion, der durch eine Konzentration auf das gemeinsame Marketing anstelle vieler gestreuter Einzelaktionen für die gesamte grenzüberschreitende Region gestärkt werden sollte.

Der Fehmarnbelt Korridor weist die verschiedensten touristischen Attraktivitäten auf beiden Seiten der FFBQ auf. Tagesausflüge zu den Endpunkten der Achse Hamburg – Kopenhagen, in die Hansestadt Lübeck und auch in die sehenswerten kleineren Städte der Region ebenso wie die vielen Möglichkeiten einer aktiven Freizeitgestaltung von Wassersport bis Radeln machen die HansebeltRegion zu einer äußerst attraktiven Region. Ihr umfassendes, vollständiges Angebot mit all seinen Möglichkeiten ist den potentiellen Besuchern zu vermitteln für den größtmöglichen Nutzen der gesamten Region.

Es besteht der große Vorteil der zu entwickelnden Region darin, dass die auf deutscher Seite liegenden Teile bereits Mitglieder der Metropolregion Hamburg sind. In deren Marketingstrategie sind bereits gemeinsame Ziele, Projekte und Maßnahmen vereinbart oder projektiert, die eine der Grundlagen der Verhandlungen mit den dänischen Partnern sein können.

Verbesserung der Infrastruktur S-H. - DK / Fahrrad- und Fußgänger:innenshuttle

Autos und Eisenbahnzüge fahren in Zukunft zwischen Fehmarn und dem schleswig-holsteinischen Festland durch den Fehmarnsundtunnel. Die Fehmarnsundbrücke als Wahrzeichen der Region bleibt erhalten zur Nutzung vor allem von Fußgängern, Radfahrern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen.

Die Bäderbahn sollte nach Inbetriebnahme der FFBQ für den Bahnverkehr erhalten bleiben, um klimafreundlich Radfahrende, Pendler:innen zu Fuß und Gäste in die Orte der Region zu bringen. Das korrespondiert mit den Plänen der Hansestadt Lübeck, eine S-BahnRegio mit verschiedenen Haltepunkten in Lübeck und dem Umland aufzubauen.

Für die FFBQ zwischen der deutschen Insel Fehmarn und dem dänischen Lolland wird das Thema des Transports von Radfahrern und Fußgängern spätestens gegen Ende der Bauphase drängender werden und zu lösen sein. Hier könnte die Variante eines funktionierenden Shuttleverkehrs auf der Schiene oder Straße mit alternativer Antriebstechnologie eine Möglichkeit sein.

Umwelt- und Klimaschutz

Der Bau der FFBQ bringt – wie fast jedes neue (Groß)Projekt – neue Herausforderungen mit sich. Dies trifft auf die Planungs-, die Bau- und letztlich auf die Betriebsphase zu. Nachvollziehbar ist, dass sich Bauarbeiten temporär negativ auf die Wohnqualität, Mobilität und ggf. den Tourismus auswirken können.

Der Schienenverkehr auf Lübecker Stadtgebiet soll weitestgehend auf bestehenden Gleisen abgewickelt werden. Zur Minderung der zusätzlichen Lärmbelastung für Anwohnende eines erwarteten erhöhten Güterzugaufkommens erhält die Hansestadt Lübeck 51 Millionen Euro aus Bundesmitteln für Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Der Bundestag in Berlin hat am 02.07.2020 beschlossen, 232 Millionen Euro für Lärm- und Erschütterungsschutz an der Schienenhinterlandanbindung zur FFBQ bereit zu stellen. Für diese Maßnahmen gibt es keinen Rechtsanspruch, es sind sogenannte „übergesetzliche“ Maßnahmen. Im Fall der FFBQ hat sich die kompetente und konstruktive Bürgerbeteiligung in dem Dialogforum positiv auf die Beschlussfassung des Bundestages ausgewirkt. Es ist ein Erfolg des Dialogforums, das sich frühzeitig dafür eingesetzt hatte, der zusätzlichen Lärmbelastung mittels übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen entgegenzutreten. Die Kernforderungen fanden weitreichende Berücksichtigung. Hier gilt es, dass diese Mittel auch eingesetzt werden, um die Lärmschutzmaßnahmen fertig zu stellen, bevor die FFBQ für den Bahnverkehr in Betrieb geht. Im Zweifel sind bis zu diesem Zeitpunkt die Bahnverkehre weiter über die Jütland-Route zu lenken.

Als Beitrag zum Klimaschutz ist anzustreben, den Schienenpersonennahverkehr in der Fehmarnbelt-Region ausschließlich mit alternativen (klimaneutralen) Antrieben zu betreiben. Ferner ist eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur entlang des FBQ-Korridors für Fahrzeuge mit e- oder H^2-Antrieb bzw. Brennstoffzelle.

Aktivitäten der Hansestadt Lübeck zur Hebung der Potenziale aus der FFBQ

Seit dem Jahr 1999 beschäftigt sich die Verwaltung mit den unterschiedlichsten Aspekten zum Bau einer festen Querung des Fehmarnbelts, die auch Gegenstand der Berichterstattung ggü. den Gremien der Bürgerschaft waren und sind. In späteren Jahren (2009) kam es zur „Kooperation an der Fehmarnbeltachse“ der Kreise Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck zusammen mit den regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften und der IHK zu Lübeck, die dann Eingang fand in einen Letter of Intent (2014), der auch vom Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg unterzeichnet worden ist.

Im Einzelnen seien u.a. folgende Berichte bzw. Vorlagen genannt, die sich mit der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) beschäftigten:

- Bericht Regionales Entwicklungskonzept (REK) Fehmarnbelt-Querung (Sitzung der Bürgerschaft am 27.11.2008, Drs. 226)
- Bericht Kulturelle Kooperationen als Baustein zur Schaffung des mentalen Zusammenhaltes der deutschen und dänischen Regionen am Fehmarnbelt (Sitzung der Bürgerschaft am 26.11.2009, Drs. 950)
- Vorlage Produktionsstätte und Bauhafen für die Fehmarnbeltquerung (Sitzung der Bürgerschaft am 27.05.2010, Drs. 430)
- Bericht Regionales Entwicklungskonzept (REK) in Folge einer festen Fehmarnbeltquerung – Endbericht (Sitzung der Bürgerschaft am 25.11.2010/Drs. 833)

- Bericht Folgen einer festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) für die Hansestadt Lübeck (Sitzung der Bürgerschaft am 26.05.2011/Drs. 95)
- Bericht Folgen einer festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) für die Hansestadt Lübeck auch unter dem Aspekt Angebotsausweitung Landstromversorgung und Auswirkung der Reduzierung des zulässigen Schwefelgehaltes des Schiffstreibstoffs (Sitzung der Bürgerschaft 29.03.2012/Drs. 672)
- Bericht Stellungnahme der Hansestadt Lübeck im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Hinterlandanbindung "Feste Fehmarnbeltquerung" (VO/2013/00395)
- Bericht Teilkonzept 1 – Gewerbeflächenentwicklungskonzept (VO/2013/00524)
- Bericht Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) auf die Hansestadt Lübeck – Sachstand Raumordnungs-/Planverfahren (VO/2014/01840)
- Bericht Leitfaden „Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A20), Stormarn und Hansestadt Lübeck“ (VO/2015/02625)
- Bericht Auswirkungen der festen Fehmarn-Belt-Querung (VO/2016/03539)
- Bericht Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 7 (VO/2016/03552), siehe Kap. 3.2
- Vorlage Hafenentwicklungsplan 2030 (VO/2020/08588), siehe Anlage 1, Kap. 3.7 und Anlage 2, u.a. Kap. 4.1, 6.6, 9.3 und 11.
- Bericht Schienenanbindung FBQ – Planfeststellungsabschnitt Lübeck, Mitteilung im Bauausschuss am 16.05.2022 zu Top 6.4.2
- Bericht Verkehrswende Hinterland aus Sicht des Port of Lübeck (VO/2023/11950)
- 2. Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030 (VO/2023/11971)

Im Einzelnen dazu ergänzend:

Wirtschaft & Arbeitsmarkt

Die Hansestadt Lübeck ist im Rahmen des Interreg-Programms seit 1999 aktiver Programm-Partner. Geborenes Mitglied im Interreg-Ausschuss ist der Bürgermeister qua Amt. Seit Anbeginn vertritt der/die Wirtschaftssenator:in die Hansestadt Lübeck bzw. wird vertreten durch die Wirtschaftsförderung Lübeck (Förderloste). Seit dem Jahr 2000 ist über die Wirtschaftsförderung im Rahmen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit mit Dänemark regelmäßig versucht worden, die wirtschaftliche Kooperation zwischen den beiden Regionen beiderseits des Fehmarnbelts (Lübeck & Ostholstein) mit der Dänischen Region Sjaelland (ehem. Storströms Amt) zu stärken. Die Wirtschaftsförderung hat seit 2000 etwa 10 Projekte für die wirtschaftliche Zusammenarbeit durchgeführt. Darunter Projekte für die Ernährungsindustrie (Beltfood), Logistikwirtschaft (Beltlogistics) oder Gesundheitswirtschaft (Belt Medio), allg. Wirtschaftskooperation (Belttrade), Entwicklung von hafennahen Brachflächen (EwHa) oder die jüngsten Projekte wie German-Dansk-Innovation (D/DK Unternehmenskooperation zur gegenseitigen Markterschließung) und Fehmarnbelt-Innovation, begonnen im Mai 2023 (KMU-Hochschulkooperation f. Wissenstransfer).

Darüber hinaus hat sich die Hansestadt Lübeck in verschiedenen Interreg-Projekten selbst für Aus- und Weiterbildung sowie Arbeitsmarktintegration aktiv eingebracht. Die Projekte (Albatros & Albatros Future) wurden in der Regel über BQL oder/ und in Kooperation mit anderen Bildungsanbietern durchgeführt. Hierbei war es das Ziel, Jugendlichen mit erschwertem Zugang zum Arbeitsmarkt im grenzüberschreitenden Kontext zu qualifizieren und auf den Arbeitsmarkt vorzubereiten.

Das Dänisch-Deutsche Interreg Programm ist die einzige nennenswerte Finanzierungsquelle für die grenzübergreifende Kooperation mit Dänemark und beschränkt sich geografisch auf das heutige Programmgebiet und damit die Regionen Syddanmark und Sjælland auf dänischer Seite sowie auf deutscher Seite auf die Kreise Nordfriesland, Ostholstein, Plön, Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreien Städte Flensburg, Kiel, Lübeck und Neumünster. Die deutsch-dänische Förderregion entlang der Vogelfluglinie endet in Roskilde.

Hafen

Die FFBQ ist auch Gegenstand des neuen Hafenentwicklungsplans 2030. Hier wurde sich damit auseinandergesetzt, welche Auswirkungen die FFBQ auf die Umschlagsentwicklung haben wird und welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind. In den Mengenszenarien wurde unter den zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung bekannten Rahmenbedingungen bei einer voll in den Verkehr integrierten FFBQ von einem jährlichen Wachstum von 2 % ohne zusätzliche Russland/Baltikum-Dienste ausgegangen (vgl. VO/2020/08588, Anlage 2, Kap. 4.1, S. 49ff). Im Vorgriff darauf wird die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen empfohlen.

Mit dem Bericht zur Verkehrswende (VO/2023/11950) wird die trimodale Hinterlandanbindung des Port of Lübeck als Teil des Arbeitsbereichs 4 des HEP 2030 thematisiert in Verbindung mit der Auswirkung der FFBQ insbesondere auf die Schieneninfrastruktur. In diesem Zuge werden Lösungsansätze zum Ausbau der Schienenkapazitäten empfohlen, um die herausgehobene trimodale Hubfunktion des Port of Lübeck weiter zu stärken.

Bezugnehmend auf den 2. Statusbericht zum HEP 2030 (VO/2023/11971) wird sich im Arbeitsbereich 9 mit den Risiken und Chancen der FFBQ für die maritime Wirtschaft und Logistik beschäftigt. Hierzu fand am 29.06.2023 das 11. logRegio-Logistikforum statt, dass sich mit den Folgen und Chancen der Festen Fehmarnbeltquerung beschäftigte, an dem neben den einschlägigen Verbänden sowohl u.a. Verwaltung, Spediteure als auch Reedereien und Hafenbetreiber teilnahmen.

Stadtplanung

Die Hansestadt Lübeck begleitet unter dem Blickwinkel der Stadtplanung den Planungsprozess zum Tunnelbau und der Hinterlandanbindung seit Beginn an, konnte aber bis ca. 2017 mangels direkter Betroffenheit von den Aus- und Neubauplänen nicht direkt in den Dialog mit den Planungsträgern eintreten. Informationen zum Planungsstand und zum seit 2010 laufenden regionalen Beteiligungsverfahren „Dialogforum FBQ“ wurden jedoch über Gespräche mit Nachbargemeinden und/oder die Teilnahme an Öffentlichkeitsveranstaltungen eingeholt. Dies diente zur Meinungsbildung in der Verwaltung und zur Information der Politik.

Seitdem eine Finanzierung des sog. „übergesetzlichen Lärmschutzes“ 2016 durch den Bund in Aussicht gestellt wurde, hat sich die Verwaltung vermehrt in die regionalen Beteiligungsgremien (Runder Tisch Süd III und Projektbeirat als Arbeitsgremien des Dialogforums) eingebracht, um (in Ermangelung eines formalrechtlichen Anspruchs) von der Möglichkeit zu profitieren, zusätzliche Bundesmittel für den Lärmschutz zu erhalten. Aufgrund der sich verstetigenden Planungsprozesse und der unklaren Lage, wie die Betroffenheit der Hansestadt Lübeck zu bewerten war, wurde zudem im

Spätherbst 2017 eine „AG FBQ“ ins Leben gerufen, in der aktuelle Fragen rund um die Planung (Immissionsschutz, Flächeninanspruchnahme, SPNV/Schienengüterverkehr etc.) aus Lübecker Perspektive diskutiert wurden. Diese AG traf sich unter Federführung der Abteilung Stadtentwicklung regelmäßig bis ins Jahr 2019/2020. Durch die Einbindung der Hansestadt Lübeck als betroffene Kommune in das Planfeststellungsverfahren hatte sich die ursprüngliche Zweckstellung der AG erledigt, die vor Einbindung in das Planfeststellungsverfahren dazu diente, informell Informationen zu beschaffen und Hinweise zu geben.

Mit Aufnahme Lübecks in den Umgriff des Planfeststellungsverfahrens zur Hinterlandanbindung 2018 wurden fachliche Belange und Problemlagen unter Vermittlung der Abteilung Stadtentwicklung anlassbezogen in kleineren Fachrunden erörtert. Dies erfolgt nach wie vor, z. B. zu den Themen

- Übergesetzlicher Lärmschutz
- Ersatzneubau BÜ Teerhofinsel
- Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich Hauptgüterbahnhof.

Auf Bundesebene konnte im Jahr 2020 durchgesetzt werden, dass für das Stadtgebiet Lübeck rund 50 Millionen EUR für übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Hinterlandanbindung der FFBQ zur Verfügung stehen.

Bildung & Kultur

Im Bereich Schule und Sport wurde über viele Jahre (seit 2016) ein institutionenübergreifendes Bildungsnetzwerk in deutsch-dänischer Struktur aufgebaut, mit dem Ziel, neue deutsch-dänische, grenzüberschreitende Kooperationen im Fehmarnbelt und in der deutsch-dänischen Grenzregion zu entwickeln und verankern. Das ist bislang nachhaltig gelungen und arbeiten beidseitig des Belts wird mit großer Motivation an einer weiteren Verstetigung gearbeitet. In die Projektstrukturen sind nicht nur formale Bildungsinstitutionen aus der HL eingebunden, sondern auch Sport- und Kulturvereine sowie andere Bereiche des Fachbereichs Kultur & Bildung.

Es ist u.a. das Ziel, dass künftige Arbeitskräfte in der deutsch-dänischen Grenzregion über Kompetenzen verfügen sollen, um zur Entwicklung von nachhaltigen Lösungen und grenzüberschreitendem Wachstum beizutragen.

Zielgruppen hierfür sind Bildungs- und Ausbildungsinstitutionen, Kulturakteure, Unternehmen / Wirtschaftsförderung und öffentliche Verwaltungen. Es werden gemeinsame Bildungsangebote entwickelt und deren Wirkung in direkten Begegnungen und gemeinsamen Workshops erprobt. Ferner sind geplant Karrieremessen, Praktikumsvermittlung und Austauschprogramme ebenso wie gemeinsame Fortbildungstreffen auf Verwaltungsebene.

Die Bildungsregion nimmt als Ausgangspunkt, dass Sjælland mit Norddeutschland im Jahr 2029 fest verbunden sein wird. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die künftigen Arbeitskräfte der Fehmarnbelt-Region die kulturellen, sprachlichen und beruflichen Beziehungen über die deutsch-dänische Grenze hinweg meistern können.

Im Fokus steht, die Innovation im Bildungswesen zu fördern, indem die Fähigkeiten der Schülerinnen und Schüler, Auszubildenden, Lehrkräfte, Ausbilder und Ausbilderinnen verbessert werden, und dadurch die Voraussetzung zu schaffen, dass den künftigen Arbeitskräften die erforderlichen technischen Kenntnisse, kreativen, sprachlichen, interkulturellen Fähigkeiten sowie auch Kompetenzen im Projektmanagement vermittelt werden, mit denen sie eine grenzüberschreitende, nachhaltige und verbundene Region aufbauen können.

Der Bereich Schule und Sport betreut 55 Schulen an 65 Standorten und 155 Sportvereine. Im Rahmen der Antragsstellung für den Fördermittelpool Interreg 6a wurden unter dem Titel „Auf dem Weg zu einer gemeinsamen Bildungsregion Fehmarn-Belt“ die Stärken und Möglichkeiten der Hansestadt Lübeck angegeben. Die Hansestadt Lübeck erreicht knapp 30.000 Kinder und Jugendliche über ihre gesamte Bildungskarriere. Die Hansestadt Lübeck unterstützen die schulische Qualität in den Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Demokratiebildung, soziale kulturelle und wirtschaftliche Bildung, Inklusion sowie in den Feldern Kunst, Musik und Bewegung.

Eines der wichtigen Ziele ist es, die Bereitschaft, die Fähigkeiten und die Ressourcen zur Stärkung der Bildungsgerechtigkeit auszubauen. Hier sind alle Bildungsbereiche, formal, non-formal oder informell, eingeschlossen. Auch der Fachbereich Kultur hat vor Corona in den einen oder anderen Projekt (Kulturbrücke, Kulturlandschaften, MusBelt) eine aktive Rolle übernommen.

Für den neuen Projektantrag Interreg 6a zur Fehmarnbelt-Bildungsregion besteht eine Zusammenarbeit seit 2022. Ziel ist die Verbesserung des grenzüberschreitenden Zugangs zur allgemeinen und beruflichen Bildung, u.a. durch digitales Lernen und die Befähigung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Projektmanagement sowie die Gewinnung von deutsch-dänischen Jugendbotschafter:innen. Die Fachbereiche Wirtschaft und Soziales und Kultur und Bildung der Hansestadt Lübeck verfügen über breit gefächerte Netzwerkstrukturen mit denen sich Themen wie Tourismus, Entwicklung der Wirtschaft, der Kultur und Bildung gerade auch mit dem Blick grenzüberschreitender Mentalitäten breit fördern lassen. Die ersten Monate nach Start der Projektphase zeigen bereits, dass es uns gelingen wird, diese für die Fehmarnbelt – Bildungsregion zu mobilisieren.

Hochschulen

Ebenso hat sich in den vergangenen Jahren die Universität mit verschiedenen Interreg-Projekten (KFFB, BeltScience) im Rahmen von Krebspatienten-Monitoring dem Austausch von Forschungsdaten zur Krebsbehandlung aktiv beteiligt.

Formen der Zusammenarbeit im Kontext FFBQ unter Beteiligung der Hansestadt Lübeck

Fehmarnbelt-Komitee

Das Fehmarnbelt-Komitee wurde im Januar 2009 gegründet und ist ein deutsch-dänisches Koordinationsgremium für grenzüberschreitende Angelegenheiten in der Fehmarnbelt-Region. Ziel des Fehmarnbelt-Komitees ist es, die Entwicklung der Fehmarnbelt-Region zu einer gut integrierten und wettbewerbsfähigen Region aktiv zu unterstützen und mitzugestalten. Das Komitee hat insgesamt 24 Mitglieder. Zu ihnen zählen Vertreter:innen aus dem Kreis Ostholstein, dem Kreis Plön und der Hansestadt Lübeck, von dänischer Seite Mitglieder des Regionsrates und Bürgermeister der Kommunen in der Region Sjælland sowie Vertreter beider Seiten aus Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden, Bildungseinrichtungen und Gewerkschaften, aus dem Tourismus sowie aus den Bereichen Kultur und Naturschutz. Das Komitee hat sich zum Ziel gesetzt, eine gemeinsame dänisch-deutsche Vision für die Fehmarnbelt-Region zu entwickeln.

Kooperationsrat Fehmarnbelt-Achse

Der Kooperationsrat Fehmarnbelt-Achse trat erstmals 2015 zusammen. Mitglieder waren neben der Hansestadt Lübeck, die umliegenden Kreise in der Metropolregion Hamburg, die Stadt Fehmarn, die Wirtschaftsfördergesellschaften, die Tourismusorganisationen, die IHK Lübeck und Schwerin,

der Hamburger Wirtschaftsbehörde und Handelskammer sowie die Landesplanung und das Wirtschaftsministerium in Schleswig-Holstein. Vordringliches Ziel war die Festigung der Zusammenarbeit an der Fehmarnbelt-Achse und die Chancen zu nutzen, die sich aus der FFBQ ergeben. Ein Ergebnis der Zusammenarbeit war u.a. die Erstellung des Leitfadens zur Gewerbegebietsentwicklung (VO/2015/02625).

Hansebelt e.V. / Regionalmanagement im Hansebelt

Im Verein Hansebelt e.V. sind seitens des Konzerns Stadt Mitglied die MuK, Stadtwerke Lübeck und die Wirtschaftsförderung LÜBECK. Der sogenannte Hansebeltkorridor zwischen Puttgarden und Hamburg ist Teil des Fehmarnbelt-Korridors zwischen der Öresund-Region und Hamburg. In diesem Rahmen findet auch der Internationale Belt-Cup im Fussball statt, der ein offizielles Fußballturnier der Verbände Dansk Boldspil-Union Lolland/Falster (DBU) und Schleswig-Holsteinischer Fußballverband (SHFV) ist. Der Hansebelt e.V. ging zurück auf die Hansebelt-Initiative aus dem Jahr 2009 zur Unterstützung der Zukunftschancen, die sich aus der Festen Fehmarnbeltquerung für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt ergeben. Die Hansestadt Lübeck ist hier seit 2020 Kooperationspartner.

Von Mai 2018 bis März 2021 wurde im Rahmen der AG Tourismus des Regionalmanagements HanseBelt an zwei Projekten gearbeitet, in die sich die Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) aktiv eingebracht hat.

Ausbau des Tagungs – und Kongressangebots (MICE) im HanseBelt. Eine Potenzialanalyse des NIT – Institut für Tourismus-und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH - kam im Juni 2019 zu dem Schluss, dass die FFBQ aufgrund des geringen internationalen Marktanteils auf der Makroebene(Regionalebene) kaum spürbare Wachstumsimpulse für den Meetingmarkt produzieren wird.

Ein Schwerpunkt der Arbeit war die Erarbeitung eines Konzepts für Kurz- und Tagesreisegäste, dessen Grundlage die Analyse des Reiseverhaltens der dänischen Zielgruppe bildete. Konkrete Freizeit- und Übernachtungsangebote auf den touristischen Websites der Kreise bzw. im HanseBelt wurden geprüft und mit der Nachfrage aus dem skandinavischen Markt verglichen

Die so gemeinsam mit dem externen Dienstleister „realizing Progress“ (vormals Tourismus Zukunft) erarbeitete Customer Journey und die Personen der Zielgruppen (Adaptiv-Pragmatische und Intellektuelle) werden seitdem als Datenbasis für die Zulieferung von Content für Werbemaßnahmen in Dänemark verwendet. Das Kommunikationskonzept „Der dänische Gast im HanseBelt“ dient für die LTM als Richtschnur bei der Auswahl von Angeboten, der Kommunikationskanäle und -medien. 2021 wurden über das HanseBelt RM erstmals gemeinsame Onlinemaßnahmen der Partner:innen umgesetzt, für deren Realisierung bereits bestehende Netzwerke wie das Internationalisierungsprojekt „MRH.Gemeinsam international.“ und die Vertriebskanäle der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH genutzt wurden.

Die dänische Website der TourismusAgentur Schleswig-Holstein (TASH) https://www.sh-tourismus.de/da/ stellt fortlaufende zielgruppenspezifische Angebote vor, die das analysierte Reiseverhalten berücksichtigen

Darüberhinaus bespielen die Partner_innen der TASH regelmäßig den dänischsprachigen Facebook-Kanal der TASH https://www.facebook.com/oplev.slesvig.holsten .

Ein weiteres Projekt_umfasste die Entwicklung eines Profils der HanseBeltregion und eines darauf fußenden Kommunikationskonzepts mit dem Ziel, eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit zu erlangen. Die Kernbotschaft „Wir haben alles zum Glück“ schärft die Identität des HanseBelt und zeigt die einzigartige Lage zwischen den drei Metropolen Hamburg, Kopenhagen und Malmö.

Gezielte Maßnahmen waren der Relaunch der HanseBelt-Internetseite (https://hansebelt.de/de/startseite) und weitere Kommunikationsmaßnahmen, darunter Fotoshootings, Videoproduktion, Social Media – Storytelling-Kampagne für die Wahrnehmung der Region HanseBelt als attraktive Region für potenzielle Arbeitskräfte, Unternehmen und Investor:innen.

Bildung

Die Hansestadt Lübeck arbeitet auf deutscher Seite zusammen mit der Wirtschaftsförderung, dem Technikzentrum Lübeck, der IHK und der HWK, TWkom, diversen Schulen, der Universität Kiel und dem Verband der Bildungszentren im ländlichen Raum. Die Projektkooperation besteht aus 11 Projektpartnern und 32 Netzwerkpartnern in einem Zeitraum von 2023 bis 2026. Die Projektpartner definieren sich als eine lernende Region und haben sich in Vorbereitung des Projektantrags (siehe Antwort zu Frage 1) u.a. in zwei Workshops auf dänischer und deutscher Seite auf einen interdisziplinären Arbeitsansatz verständigt. Eine Hauptaufgabe der ersten Phase war es, die Projektbeteiligten und potenziellen Partner:innen mit den Förderbedingungen der drei unterschiedlichen Fördertöpfe des Interreg 6a Förderpools, dem Transportpool, dem Bürgerpool und dem Netzwerkpool vertraut zu machen. Die Hansestadt Lübeck ist sowohl in der administrativen Lenkungsgruppe als auch im Bewilligungsausschuss auf Ebene der Entscheidungsfindung für die Mittelvergabe u.a. durch die Bereichsleitung von Schule & Sport personell vertreten. Den Vorsitz im Bewilligungsausschuss übernimmt die Hansestadt Lübeck zum Ende der gesamten Projektlaufzeit in den Jahren 2028 und 2029.

Die Regelung ist, dass eine Abschlussdokumentation zum Zeitpunkt des Projektendes 2026 mit einer Nachlaufzeit von drei Monaten geleistet werden muss. Über Projektetappen und –fortschritte wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit berichtet. Die dauerhafte Netzwerkbildung (Nachhaltigkeitsziel) ist ein zentraler Bestandteil des Projekts. Das deutsch-dänische Bildungsnetzwerk wird auch unter der Projektlaufzeit relevanten Organisationen anbieten, sich an der Entwicklung neuer Kooperationen zu beteiligen bzw. sich anzuschließen.

Fehmarnbeltdays 2025

Zur Stärkung der regionalen Identität im Fehmarnbeltkorridor ist vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck und der Kooperationspartner geplant, im Jahr 2025 die Fehmarnbeltdays in der Hansestadt Lübeck auszurichten. Hierfür wäre im Vorwege die Finanzierung sicherzustellen.

Veranstalter der alle zwei Jahre wechselweise in Dänemark und Deutschland stattfindenden Fehmarnbeltdays wäre in dem Jahr die Hansestadt Lübeck. Kooperationspartner wären u.a. das Europaministerium des Landes Schleswig-Holstein, STRING, das Fehmarnbelt Business Council, das Fehmarnbelt Committee sowie der Hansebelt e.V. Die Fehmarnbeltdays sind auf der einen Seite eine Fachkonferenz zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und zum anderen ein deutsch-dänisches Bürgerfest.

5. Management Summary

Zusammenfassung

Die FFBQ wird den Großraum Kopenhagen/Malmö (Öresundregion) und die Metropolregion Hamburg enger miteinander vernetzen. Perspektivisch wächst hier ein europäischer Wirtschafts- und Kulturraum mit einer beispielhaften Innovations- und Wirtschaftskraft zusammen, der seit Jahrhunderten eine gemeinsame Geschichte hat. Die FFBQ ist mehr als ein Tunnelbauwerk, dass Skandinavien schneller an Kontinentaleuropa anbindet. Eingebettet in die Transeuropäischen Netze der Europäischen Union (TEN) ist die FFBQ im Rahmen der Skandinavisch-Mediterranen Achse (ScanMed-Korridor) ein weiterer Baustein zur Weiterentwicklung und Vertiefung des europäischen Integrationsprozesses, der nicht nur auf die Entwicklung des europäischen Binnenmarktes abzielt, sondern ebenso zur Verbesserung des sozialen Zusammenhaltes innerhalb der EU beitragen soll.

Der Zusammenschluss zum Kooperationsraum Fehmarnbeltachse fußte spätestens mit Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen Dänemark und Deutschland im Jahr 2008 zum Bau der FFBQ auf der Erkenntnis, gemeinsam in der Region die Chancen aus der strategisch günstigen Lage als Gateway zwischen Nord- und Kontinentaleuropa zu nutzen.

Aus diesen Überlegungen erwuchs die HanseBeltregion, die heute die Kreise Ostholstein, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Teile von Segeberg und die Hansestadt Lübeck umfasst. Hier leben 1,2 Millionen Menschen. Das entspricht rund 40 % der Gesamtbevölkerung Schleswig-Holsteins auf rund 1/3 der Landesfläche.

Der Bericht gibt anhand ausgewählter Gutachten bzw. Studien – alle erstellt im Zeitraum 2010 – 2021 - einen Einblick in die Themen und Aspekte, die dabei für die Beteiligten in den Kommunen und Unternehmen der Region relevant sind und die auch für deren weitere Planung Bedeutung haben. Die Unterlagen enthalten für die weitere Entwicklungsarbeit wichtige Hinweise, Anregungen und Impulse, damit die Umsetzung dieses Megabauprojektes zu einer positiven Weichenstellung und zum Wohle für die Menschen in der ganzen Region führt.

Verkehr

Die FFBQ verbindet als Tunnelbauwerk auf einer Länge von 18,5 km die Inseln Fehmarn auf deutscher Seite mit Lolland auf dänischer Seite. Geplant ist die FFBQ für die Nutzung als vierspurige Autobahn und als zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnverbindung. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2029 vorgesehen. Das Investitionsvolumen für das Bauwerk einschließlich der Rampen auf deutscher und dänischer Seite liegt derzeit bei 7,3 Mrd. EUR. Bauherr ist DK und refinanziert den Bau über Mauteinnahmen, so die Vereinbarung im Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark. In diesem Zusammenhang hat sich die deutsche Seite verpflichtet, die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite auszubauen und zu finanzieren. Das Investitionsvolumen für die Hinterlandanbindung wird mit 3,5 Mrd. EUR veranschlagt. Geplant ist der zweigleisige elektrifizierte Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden auf einer Länge von 88 km und der vierspurige Ausbau der B 207 (E47)

zwischen Heiligenhafen und Puttgarden. Der Schienenverkehr auf Lübecker Stadtgebiet soll weitestgehend auf bestehenden Gleisen abgewickelt werden. Der Spatenstich auf deutscher Seite war am 29.11.2021.

Die FFBQ wird spürbar die Verkehrsinfrastruktur der HanseBeltregion verbessern und damit zur Attraktivitätssteigerung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit mit entsprechenden Effekten für Produktion und Beschäftigung beitragen.

Zu erwarten ist eine gestiegene Mobilität sowohl im privaten Sektor als auch in der Wirtschaft. Die deutlich relevanten Auswirkungen auf den Verkehr (Schiene und Straße) sind zurückzuführen auf die zu erzielende Zeiteinsparung zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen/Malmö sowie die verbesserte Qualität der Hinterlandanbindung. Gegenüber der Jütlandroute werden zwischen Hamburg und Kopenhagen rund 160 km eingespart. Das führt im Schwerlastverkehr zu einer Einsparung von 127,2 kg CO_2, im Pkw-Verkehr 30 kg CO_2. Die heutige Zugreisezeit von 4 ½ bis 4 ¾ zwischen Hamburg und Kopenhagen verkürzt sich auf 2 ½ Stunden.[18]

Es wird eine verbesserte Erreichbarkeit der touristischen Orte durch Fern-und Regionalhaltestellen erwartet. Die Verkürzung der Fahrzeiten lässt die Region für einen vielfältigen Austausch dichter zusammenrücken (z.B. Pendlerbeziehungen, Tages- und Kulturtourismus)

Das Straßenverkehrsaufkommen wird aller Voraussicht nach maßvoll steigen, vor allem bedingt durch die zunehmenden Transitverkehre. Für den Schienengüterverkehr werden teilweise starke Zuwächse erwartet. Konfliktträchtige Trassenverläufe zu Lasten der Bevölkerung und des Tourismus erfordern im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren entsprechende Schutzmaßnahmen und gilt es zu vermeiden.

Absehbar ist aber bereits jetzt schon, dass aller Wahrscheinlichkeit nach die Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite erst nach Fertigstellung der FFBQ fertiggestellt wird. Die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbare Folge wird sein, dass die zusätzlichen Güterverkehre über die Straße abgewickelt werden, die sonst den Schienenweg nutzen würden. Bereits jetzt hat die Hansestadt Lübeck erhebliche Probleme, den ruhenden Lastwagenverkehr auf Lübecker Stadtgebiet, insbesondere im nahen und weiteren Hafenbereich, unterzubringen. Zusätzliche Güterverkehre auf der Straße, dazu gehört auch schon vorher der durch die Baustelle induzierte Schwerlastverkehr, werden einen Parkdruck durch pausierende LKW erzeugen, der erhebliche negative Effekte auf die Funktionsfähigkeit der Lübecker Hafenterminals, aber auch der hafennahen Wohngebiete haben wird.

Tourismus

Insbesondere in Ostholstein und Lübeck sind Auswirkungen der FFBQ auf den Tourismus und die Tourismusbranche zu erwarten. Die FFBQ verbessert die Erreichbarkeit der Region und vergrößert damit deren touristisches Einzugsgebiet, insbesondere auch bezüglich des skandinavischen Raums. Dadurch steigert sich die Nachfrage insbesondere bei Tagesausflüglern, Transit-Gästen und Kurzurlaubern (auch Städtereisende und Tagungsgäste).

Der Nachfrage ist mit einer entsprechenden Ausweitung, Optimierung und/oder Qualifizierung des touristischen Angebots und zusätzlich eines entsprechenden, überregionalen Marketings zu begeg-

[18] www.fbbc.eu

nen. Für den zunehmenden touristischen Durchreiseverkehr (Transit) sowie den Shopping-Tourismus sollten zum Nutzen der regionalen Tourismuswirtschaft attraktive Angebote geschaffen werden.

Die Gesamtpositionierung als internationale Fehmarnbelt-Region mit grenzüberschreitendem Tourismus beiderseits des Fehmarnbelt kann zusätzliche Urlauber:innen gewinnen.

Hinsichtlich des MICE–Marktes (Meetings, Incentives, Conventions und Events) bleibt Deutschland weiterhin der Hauptnachfragemarkt. Die Region punktet bereits heute mit einem quantitativ kleinteiligen aber qualitativ hochwertigen Angebot, insbesondere bei kleinen und mittleren Tagungen und Incentivreisen. Hinsichtlich der Durchführung von großen Tagungen, Kongressen, Messen und Ausstellungen kommt der Region eine untergeordnete Bedeutung zu. Die Hansestadt Lübeck als UNESCO-Weltkulturerbe und mit den Special Locations an besonderen kulturellen Orten fällt durch ihr günstiges Preisgefüge besonders auf.

Ein deutliches Risiko stellt der zunehmende Schienenverkehr, vor allem der Güterverkehr, mit entsprechenden erheblichen Beeinträchtigungen in den Tourismusorten dar. Ein möglichst konfliktarmer Trassenverlauf und entsprechende auch übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen können die Negativauswirkungen begrenzen. Die mehrjährige Bauphase kann zu Belastungen der Tourismuswirtschaft führen, so dass Regelungen zur Belastungsreduzierung während der touristischen Hauptsaison zu suchen wären. Ferner ist sicherzustellen, dass der Hansebelt nicht zu einer reinen Transitregion wird.

Wirtschaft & Hafen

Die Vision für den Fehmarnbelt-Raum besteht in dem Zusammenwachsen und Schaffen eines gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraumes mit einem grenzübergreifenden / integrierten Arbeitsmarkt. Die verbesserte Position im Standortwettbewerb, die Ausweitung und Verbesserung der wirtschaftlichen Außenverflechtungen, die Vernetzung und Fortentwicklung der regionalen und großräumlichen Cluster seien hier als beispielhaft für mögliche positive Entwicklungen genannt.

In der Bauphase der FFBQ eröffnen sich für die regionalen Unternehmen vielfältige Perspektiven der Partizipation. Voraussichtlich werden durch den Bau der FFBQ einschließlich Hinterlandanbindung mehrere tausend Personen über mehrere Jahre beschäftigt sein. Arbeitsplatzeffekte ergeben sich dabei allerdings eher für die Regionen Ostholstein oder evtl. auch Lübeck, weniger für die südlichen Kreise. Die FFBQ als ein unverwechselbares Identifikationssymbol stärkt in Verbindung mit der verbesserten Erreichbarkeit den Standort der Region.

Grundvoraussetzung für steigende Unternehmensansiedlungen sind überregional herausragende und günstig gelegene Gewerbeflächenangebote mit möglichst restriktionsarmem Standortgelände, Lage an der Landesentwicklungsachse A1 sowie der Nähe zu Hamburg bzw. zum Oberzentrum Lübeck und den Autobahnknoten.

Auf der Grundlage vorliegender Gutachten – zuletzt CIMA (2021) – wird von einem Flächenbedarf in der HanseBeltregion bis 2035 für Gewerbe in einer Größenordnung von 544,9 ha (netto) ausgegangen. Derzeit sind planungsrechtlich gesichert 132,9 ha. Für die Hansestadt Lübeck wird ein Flächenbedarf von 157,6 ha bis 2035 unterstellt. Planungsrechtlich gesichert sind bislang 16,6 ha.

In einem weiteren Schritt hat CIMA (2021) potenzielle Ergänzungsflächen in der HanseBeltRegion in einer Größenordnung von 707 ha (netto) identifiziert. Bezogen auf die Hansestadt Lübeck konnten potenzielle Ergänzungsflächen von 150 ha identifiziert werden (Genin/Kronsforde, Flughafen, Skandinavienkai, Roggenhorst/Moisling).

Nach Fertigstellung der FFBQ wird für den Hafen Lübeck mit Verlagerungseffekten in einer Größenordnung von 2,7 Mio. Tonnen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KV-Verkehr) gerechnet[19], indem unterstellt wird, dass hier der gesamte Schwedenverkehr künftig über die FFBQ abgebildet wird. Gleichzeitig werden unter bestimmten Voraussetzungen Verlagerungseffekte im KV-Verkehr an den Standort Lübeck mit 4,7 Mio. Tonnen beziffert.[20] Hierzu würde Lübeck zu einem Hub für diese Verkehre ausgebaut im Sinne einer „Nordic Junction" ausgebaut werden. Konkret würden Güterströme u.a. aus West-, Mittel- und Südeuropa im KV-Verkehr am Hub Lübeck konsolidiert und von hier entweder über die FFBQ weitergeleitet oder seeseitig über den Hafen Lübeck nach Finnland, das Baltikum oder Russland gelenkt. Der Verlauf der Güterströme würde genauso umgekehrt verlaufen.

Der HEP 2030 gibt keine Prognose zur Umschlagsentwicklung ab, weil der Zielhorizont des HEP bereits im Jahr 2030 endet. Ein Grundlagengutachten hatte in Vorbereitung zum HEP im Jahr 2015 einen Ladungsverlust von 2,8 Mio. Tonnen für die Zeit ab 2030 angenommen[21]. Insgesamt geht das Gutachten von einem Güteraufkommen von 15,7 Mio. Tonnen über die FFBQ im Jahr 2030 aus.[22] Gleichwohl kommt dieses Grundlagengutachten im Rahmen des HEP zu dem Ergebnis, das 50 ha für hafenaffines Gewerbe erforderlich sind, *„um die Verknüpfung des Logistik- und Hafenstandorts weiter voranzutreiben."*[23] Diese Handlungsempfehlung resultiert aus der Annahme, dass der Aufbau eines Logistikzentrum Lübeck die Effekte aus der FFBQ nutzen und überkompensieren kann, indem Lübeck zu einem Hub ausgebaut wird. Das Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck wird mit 29,7 Mio. Tonnen eingeschätzt.

Zur besseren Anbindung der Lübecker Hafenterminals kommt eine von der LPA in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis einer Nordanbindung der Terminals an die Bahnstrecke in Richtung FFBQ, um ein aufwändiges Rangieren im Bereich des Hauptbahnhofs zu vermeiden.[24]

Arbeitsmarkt

Laut dänischer Studien werden in der Bauphase zwischen 2.000 und über 3.000 Arbeitskräfte jährlich auf dänischer Seite beschäftigt, die direkt den Baumaßnahmen zuzuordnen sind. Die gleiche Anzahl an Arbeitskräften kommt, die indirekt am Bau beteiligt sind (z.B. Zulieferer, Sicherheitsfirmen, Hotelbetriebe, Caterer, Gastronomie). Für die sich anschließende Betriebsphase wird ebenfalls qualifiziertes Personal erforderlich sein. Hier wird von rund 300 Arbeitsplätzen ausgegangen.

Es ist davon auszugehen, dass der Arbeitskräftebedarf für die Tunnelbaustelle und die nachgelagerten Hinterlandanbindungen zum Teil über den regionalen Arbeitsmarkt abgedeckt werden, was wiederum in der Regel regionale Handwerksbetriebe einem erheblichen Druck aussetzt, qualifiziertes Personal für andere Bauvorhaben zu finden.

---

[19] Vgl. NBS-Studie, 2021, S. 6

[20] Ebenda, S. 9

[21] Vgl. Uniconsult et al., 2015, S. 145

[22] Ebenda, S. 142

[23] VO/2020/08588, Anlage 1 Begründung zur Vorlage, S. 16

[24] Vgl. Machbarkeitsstudie – Nordanbindung der DB-Strecke 1113 an die DB-Strecke-Strecke 1100 im Zusammenhang mit der FFBQ, 2017

Nach Fertigstellung der FFBQ wird analog der Situation am Öresund ein landesübergreifender Arbeitsmarkt entstehen, der aber durch Sprachbarrieren geprägt ist, die durch gezielte Sprachprogramme für die Betriebe abzubauen wäre.

Umweltschutz

Zur Minderung der zusätzlichen Lärmbelastung für die Anwohner:innen aufgrund des erwarteten erhöhten Güterzug-Aufkommens auf der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden erhält die Hansestadt Lübeck 51 Millionen Euro aus Bundesmitteln für Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Der Bundestag in Berlin hat am 02.07.2020 beschlossen, 232 Millionen Euro für Lärm- und Erschütterungsschutz an der Schienenhinterlandanbindung zur FFBQ zur Verfügung zu stellen. Für diese Maßnahmen gibt es keinen Rechtsanspruch, es sind sogenannte „übergesetzliche“ Maßnahmen. Im Fall der FFBQ hat sich die kompetente und konstruktive Bürgerbeteiligung in dem Dialogforum positiv auf die Beschlussfassung des Bundestages ausgewirkt. Es ist ein Erfolg des Dialogforums, das sich frühzeitig dafür eingesetzt hatte, der zusätzlichen Lärmbelastung mittels übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen entgegenzutreten. Die Kernforderungen fanden dabei weitreichende Berücksichtigung.

Politik und Kooperation

Kooperationsbeziehungen zwischen Ostholstein und Storströms Amt in Dänemark bestehen schon seit 1977. Auf beiden Seiten des Belts haben sich bereits verschiedene Organisationen und Partnerschaften gebildet mit dem Ziel der Realisierung gemeinsamer künftiger Projekte und der Unterstützung der Akteure aus der Region.

Auf dem Bildungssektor sind grenzübergreifende, regionale Kooperationen von Bildungseinrichtungen, gemeinsamen Studiengängen und die Fremdsprachenausbildung zu forcieren.

Die FFBQ wird künftig im Sinne eines europäischen Integrationsprozesses die Lösung bestehender Probleme wie Sprachbarrieren, fehlende Erreichbarkeit, fehlende Informationen über Arbeitsmarkt oder rechtliche Rahmenbedingen befördern.

Roadmap

Zur Realisierung der Chancen und Verringerung der Risiken der der FFBQ können folgende Handlungsfelder auf Grundlage der verschiedenen Studien und Berichte identifiziert werden. Die HanseBeltRegio muss dabei mehr sein als eine reine Transitregion.

Im Vordergrund stehen hierbei die Ziele:

- Realisierung eines gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Mehrnutzens aus der FFBQ
- Reduzierung von Umweltrisiken- und belastungen
- Stärkung einer länderübergreifenden Kooperation

Vor diesem Hintergrund ist geplant, die Fehmarnbeltdays 2025 in der Hansestadt Lübeck auszurichten.

1. Verkehr & Hafen

Die Funktion des Port of Luebeck im Sinne der NBS-Studie als Hub für Güterverkehre „Nordic Junction“ auf dem FFBQ-Korridor und als „balticports“ zwischen Kontinentaleuropa und Nordeuropa ist durch entsprechende Maßnahmen im Rahmen des TEN-V auszubauen.

Die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze muss eine Qualität aufweisen, die eine Entwicklung des Port of Lübeck stärkt. Darüber hinaus sind alle Anstrengungen zu unternehmen, den Güterverkehr intermodal auf dem FFBQ-Korridor abzubilden, den Personenverkehr auf die Schiene zu verlagern und im Straßenverkehr eine Infrastruktur für umweltfreundliche Antriebe vorzuhalten. Die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung der FFBQ wird gleichzeitig davon abhängen, inwieweit es gelingt, den Verkehrsengpass Hamburg sowohl straßen- als auch schienenseitig durch Bypasslösungen zu entschärfen.

Die Hansestadt Lübeck hat mit einem Bericht zur Verkehrswende (VO/2023/11950) als Arbeitsbereich aus dem HEP 2030 die Herausforderungen aus der FFBQ aufgenommen und hierzu ein Maßnahmenprogramm identifiziert.

Folgende Maßnahmen sind hier zusammenfassend aus der NBS-Studie und dem Bericht zur Verkehrswende aufzugreifen:

<u>Schiene</u>

a) Errichtung eines dritten Gleises zwischen HBF Lübeck und Bad Schwartau. Die Maßnahme wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan seitens des Bundesverkehrsministeriums aufgenommen.
b) Ausbau Schienenkapazität im Knoten Lübeck (u.a. Zugbildungskapazitäten) und Anbindung der Hafenterminals durch eine Nordschleife an die Schienenhinterlandanbindung Richtung FFBQ.
c) Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen / Schwerin
d) Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Lüneburg
e) Drittes Gütergleis zwischen Hamburg und Lübeck durch Bau S4 als Beitrag zur Kapazitätserhöhung zwischen Hamburg und Bad Oldesloe.

Straße

a) Vierspuriger Ausbau B 404 zur A21 in südliche Richtung bis zur A24 und Weiterführung bis zur A39
b) Zügiger Weiterbau A20 zunächst bis A7 und anschließend Weiterführung mit Elbquerung bis zur A27 in Niedersachsen
c) Aufbau flächendeckende Schnellladeinfrastruktur entlang des FFBQ-Korridors für Fahrzeuge mit e- oder H^2-Antrieb

2. Wirtschaft

a) Gewerbeflächenentwicklung

Hier ist der Schwerpunkt zu legen auf die Entwicklung von Gewerbegebieten entlang der Verkehrsachsen. Das ist entsprechend bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.[25] Mit der Entwicklung des Gewerbegebiets Seminaris südlich der A20 wird hier absehbar Baurecht für ein Gewerbegebiet mit 35 ha geschaffen. Ein 2. Abschnitt ist in der Vorbereitung, um auch hier Baurecht zu schaffen.

Gleichzeitig ist in der HanseBeltregion die Entwicklung von interkommunalen (bi/trilateralen) Gewerbegebieten zu intensivieren, wobei hier ggf. neue Wege zu gehen sind. Ziel sollte sein, dass die Akteure in der HanseBeltRegion gemeinsame Anstrengungen unternehmen, Bestandsunternehmen und Neuansiedlungen ggf. im Verbund Entwicklungsperspektiven zu eröffnen, um die Region insgesamt im Standortwettbewerb zu stärken.

b) Digitalisierung

Die HansebeltRegion und darüber hinaus könnte zusammen mit den dänischen Partnern zu einer SmartRegion weiter entwickelt werden. Dazu gehört als Basis der verbindliche flächendeckende Breitbandausbau als wichtige Voraussetzung für eine moderne wirtschaftsnahe und bevölkerungsnahe Infrastruktur. Grundlage könnte hier der sich bereits in der Umsetzung befindliche Smartcity-Ansatz der Hansestadt Lübeck.

c) Clusterentwicklung und –management

In der HanseBeltregion und zusammen mit den skandinavischen Partnern im FFBQ-Korridor sind Cluster zu identifizieren, um die Stärken in der Region zu stärken. Das sind u.a.: Gesundheitswirtschaft, Logistik, Ernährung, Umwelttechnologie und Tourismus.

Wirtschaftsverbände, Wirtschaftsförderungsgesellschaften, Hochschulen, Landesregierung und kommunale Verwaltungen sollten gemeinsam gezielt Branchen bzw. überregionale Cluster zusammen mit den dänischen Partnerinstitutionen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und für die Schaffung zukunftsfähiger Arbeitsplätze entwickeln und fördern.

[25] Vgl. Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplans (VO/2021/10558), der die Ausweisung von 200 ha (brutto) Gewerbeflächen vorsieht.

91 von 1289 in Zusammenstellung

d) Tourismus

Es sind während der Bauphase Marketingmaßnahmen zum Baustellentourismus zu entwickeln sowie Angebote für den baubedingten Geschäftsreisetourismus bis hin zu Freizeitangeboten für die temporär vor Ort untergebrachten Arbeitskräfte, die in der Regel nicht aus der Region kommen.

Der zunehmende Transitverkehr birgt eine weitere Chance für die gesamte Region, neue Gäste in die Stadt leiten zu können. Dies erfordert den Ausbau transitorientierter Einrichtungen wie z.B. Motels, Wohnmobilstellplätze, (weitere) Welcome Center als touristische Visitenkarte entlang des FBQ-Korridors.

Die FFBQ legt die Schaffung eines gemeinsamen Marketingkonzepts nahe, um die Fehmarnbelt-Region mit einem eigenen deutlich erkennbaren Profil darzustellen. Die Aktivitäten wären auf einer gemeinsamen Plattform zu bündeln.

3. Arbeitsmarkt

Die eigentliche Bauphase der FFBQ und die Errichtung der Hinterlandanbindungen wird einen erheblichen Arbeitskräftebedarf hervorrufen, der Folgen für den regionalen Arbeitsmarkt haben wird bis hin zu einer Verschärfung des Fachkräftemangels für bestimmte Branchen, insbesondere im Bau- und Elektrohandwerk. Hier sind zeitnah gemeinsame Anstrengungen des Landes zusammen mit der Bundesagentur für Arbeit und den umliegenden Kommunen zu ergreifen, um die Arbeitsnachfrage zu bedienen, gleichzeitig ein Leerlaufen des regionalen Arbeitsmarktes zu verhindern als auch nachhaltig von den Beschäftigungseffekten der FFBQ zu profitieren. Der Bau kann als Chance für eine Qualifizierungsoffensive in der Region genutzt werden, aber auch für die Post-Bauphase, um hier um die Arbeitskräfte zu werben, die an den Großbaustellen eingesetzt werden. In diesem Sinne den Bau als Schaufenster der HanseBeltregion für die Ansiedlung von Fachkräften zu nutzen.

4. Wissenschaft

Die Hochschulkooperation beiderseits des Belt ist voran zu treiben. Zusammen sind im Hansebelt und der Öresundregion 15 Hochschulen angesiedelt.

Die Cluster-Schwerpunkte in der Öresundregion (Life Science, IuK, Umwelttechnologie) korrespondieren mit den Schwerpunkten der Lübecker Hochschulen und Forschungseinrichtungen in, so dass u.a. hier eine vertiefte Kooperation grenzüberschreitend naheliegt, seien es gemeinsame Studiengänge, Ausgründungs-, Forschungs- oder Innovationsprojekte. Es besteht die Chance, auf dem Fehmarnbelt-Korridor zwischen Hamburg und der Öresundregion eine gemeinsame Wissenschafts- und Innovationsregion in Anlehnung an die Bay Area von San Francisco zu schaffen und insbesondere eine Vorreiterrolle in den Bereichen Life Science, Ernährung und Nachhaltigkeit (Klimaschutz) zu sein, den Schwerpunktthemen der kommenden Jahre.

5. Umwelt

Das Großvorhaben bietet die Chance, durch intelligente Maßnahmen einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die gesundheitsgefährdenden Umwelteinflüsse zu vermeiden.

Dies geschieht durch Verlagerung von Personen und Güterverkehren auf die Schiene, die Errichtung von Anlagen zur regenrativen Energieerzeugung entlang des Trassenverlaufs von Straße und Schiene.

Es ist darauf zu drängen, dass die übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der FFBQ für den Bahnverkehr fertig zu stellen sind. Ansonsten ist der Bahnverkehr bis zur Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen weiter über die Jütlandroute zu führen.

Als Beitrag zum Klimaschutz ist anzustreben, den Schienenpersonennahverkehr in der Fehmarnbelt-Region ausschließlich mit alternativen (klimaneutralen) Antrieben zu betreiben. Ferner ist eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur entlang des FBQ-Korridors für Fahrzeuge mit e- oder H^2-Antrieb bzw. Brennstoffzelle.

Zur Gewerbegebietsentwicklung gehört die Berücksichtigung von Standards für den Klimaschutz („green property developement“), wie z.B. Optimierung Flächenverbrauch, regenerative Energieversorgung.

6. Ausrichtung der Fehmarnbelt Days 2025

Zur Stärkung der regionalen Identität im Fehmarnbeltkorridor ist vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck und der Kooperationspartner geplant, im Jahr 2025 die Fehmarnbelt Days in der Hansestadt Lübeck auszurichten. Die Hansestadt Lübeck war zuletzt im Jahr 2012 erstmals Ausrichterin der Fehmarnbelt Days. Die Fehmarnbelt Days sind eine Plattform für die Akteure rund um den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung, um den Austausch und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu fördern. Neben einem deutsch-dänischen Bürger-Fest mit zahlreichen Informationen rund um die neue Zukunftsachse findet auch ein Konferenztag für die Fachöffentlichkeit statt. Weitere Informationen unter https://fehmarnbelt-days.com

Das Fehmarnbelt Committee und das Regionalmanagement im HanseBelt sowie die IHK zu Lübeck haben eine Ausrichtig in der Hansestadt Lübeck bereits durch ein Votum unterstützt. Das Land Schleswig-Holstein hat ebenfalls Unterstützung in Aussicht gestellt. Aktuell wird der nötige Projektrahmen mit dem Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume,
Europa und Verbraucherschutz abgestimmt, um dann im Anschluss den Gremien der Hansestadt Lübeck eine Entscheidungsvorlage entgegenzubringen.

Quellennachweise

Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung (Endbericht), Georg und Ottenströer und Regionomica GmbH (2010)

Leitfaden Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck - erstellt von der Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1 (2015)

Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck – Hafenentwicklungsplan 2030, Uniconsult et al., (2015)

Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und potenzialorientierte Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen - Ein Untersuchungsbericht der NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (2017) – *Auftraggeber: Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. (OHT), IHK zu Lübeck, Kreis Ostholstein, Femern A/S unter finanzieller Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein (2017)*

Machbarkeitsstudie – Nordanbindung der DB-Strecke 1113 an die DB-Strecke-Strecke 1100 im Zusammenhang mit der FFBQ, ICN Ingenieure (2017)

Potenzialevaluation und Bestandsanalyse für den MICE-Markt in Folge der Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) für den HanseBelt - Zusammenfassende Betrachtung - eine Studie des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT) (2019)

Neue Verkehrsinfrastruktur über den Fehmarnbelt – Chancen für Ostholstein und die Region - eine Studie der CIMA Beratung + Management GmbH – *Auftraggeber: Kreis Ostholstein, Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH, Regionalmanagement im HanseBelt (2020)*

FehmarnBeltQuerung – die historische Chance für die Häfen der Hansestadt Lübeck, Diskussionspapier, Institut of Northern-European Economic Research - NBS Northern Business School (2020)

Fortschreibung und Aktualisierung des Gewerbeflächenleitfadens des Regionalmanagements im HanseBelt (Erstfassung 2015) - Erstellt von CIMA Beratung + Management GmbH - *Auftraggeber: Regionalmanagement im Hansebelt (2021)*

Studie „Die FehmarnBeltQuerung (FBQ) - Gefahr und Chance für die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock - Erstellt vom Institut of Northern-European Economic Research - NBS Northern Business School (http://iner.nbs.de) (2021)

Analyse des Rekrutierungs- und Weiterbildungsbedarfs im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung – Zusammenfassung der Bundesagentur für Arbeit (2021)

Weitere Informationen u.a. unter:

www.femern.com

www.fehmarnbelt-dialogforum.de

www.anbindung-fbq.de

www.ffbc.eu

www.luebeck.de/fbq-info

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12318
öffentlich

Lübeck, 16.06.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.401 - Schule und Sport

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

Schulentwicklungsplanung Gemeinschaftsschulen und Gymnasien

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.09.2023	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Die vorgelegte Schulentwicklungsplanung betrifft die Gemeinschaftsschulen und Gymnasien in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck. Die Schulentwicklungsplanung umfasst eine langfristige Schüler:innenzahlenprognose sowie eine Analyse der vorhandenen Schulstruktur und des zu erwartenden Raumbedarfs.

Bericht:
Ziel der kommunalen Schulentwicklungsplanung ist die Sicherung des benötigten Schulraumes, um ein pädagogisch leistungsfähiges Schulsystem zu ermöglichen. Über die Prognose der zukünftigen Schüler:innenzahlentwicklungen sollen notwendige Investitionen und organisatorische Maßnahmen bereits im Vorfeld erkannt werden, um dadurch rechtzeitig Entwicklungsprozesse einzuleiten, die den Bedürfnissen der Schüler:innen Rechnung tragen.

Vor dem Hintergrund der steigenden Schüler:innenzahlen und der Umstellung an den Gymnasien von G8 auf G9 gehört hierzu auch der Abgleich von Raumangebot und Raumbedarf sowie eine Bestimmung des erforderlichen Investitionsbedarfs.

Anlagen:
1. Bericht Schulentwicklungsplanung Gemeinschaftsschulen und Gymnasien

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK

Schulentwicklungsplanung

Weiterführende Schulen

2023

Gemeinschaftsschulen und Gymnasien

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

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

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis ... 3
1. Vorbemerkungen ... 4
1.1 Inhalte der Schulentwicklungsplanung ... 4
1.2 Datengrundlage ... 4
1.3 Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Schüler:innenzahlen ... 5
a. Wahlverhalten ... 5
b. Zuzüge durch Wohnungsbau ... 6
c. Zuzug von Geflüchteten ... 6
d. Offener und Gebundener Ganztag, Schülerclubs ... 6
e. Veränderungen an den Schulstandorten ... 7
f. Zuständigkeitsbereiche ... 7
g. Private Schulen, Ein- und Auspendler:innen ... 7
h. Integration ... 8
i. Klassengrößen ... 8
1.4 Mögliche Maßnahmen zur Behebung von Raumdefiziten ... 8
2. Weiterführende allgemeinbildende Schulen ... 9
3. Prognose und Bedarf an weiterführenden Schulen ... 10
3.1 Entwicklung der Schüler:innenzahlen an weiterführenden Schulen ... 10
3.2 Entwicklung und Prognose der Zahlen der Fünftklässler:innen ... 10
3.3 Bedarf 5. Klassen nach Schulformen ... 15
3.3 Bedarf an Oberstufenplätzen ... 16
4. Raumbedarfe der einzelnen Schulstandorte ... 18
4.1 Gemeinschaftsschulen ... 19
a. Schulverzeichnis Gemeinschaftsschulen ... 19
b. Standortkarte der Gemeinschaftsschulen ... 20
c. Schuldatenblätter und Bedarfsberechnung ... 21
Albert-Schweitzer-Schule ... 21
Baltic-Schule ... 23
Emanuel-Geibel-Schule ... 25
Geschwister-Prenski-Schule ... 27
Gotthard-Kühl-Schule ... 29
Heinrich-Mann-Schule ... 31

97 von 1288 in Zusammenstellung

Holstentor-Gemeinschaftsschule 33
Julius-Leber-Schule/Schule am Marquardplatz 35
St. Jürgen Grund- und Gemeinschaftsschule mit Oberstufe 37
Schule am Meer 39
Schule an der Wakenitz 41
Schule Tremser Teich 43
Trave-Grund- und Gemeinschaftsschule 45
Willy-Brandt-Schule 47
4.2 Gymnasien 49
a. Schulverzeichnis Gymnasien 49
b. Standortkarte der Gymnasien 50
c. Schuldatenblätter und Bedarfsberechnung 51
Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium 51
Ernestinenschule 53
Johanneum zu Lübeck 56
Katharineum zu Lübeck 58
Oberschule zum Dom 60
Thomas-Mann-Schule 62
Trave Gymnasium 64
4.3. Zusammenfassung des Raumbedarfs 66
5. Fazit und Ausblick 71
Abbildungsverzeichnis 75
Tabellenverzeichnis 75

Abkürzungsverzeichnis

Campusklasse	Außenklasse eines Förderzentrums Geistige Entwicklung
DaZ	Deutsch als Zweitsprache
FöZ	Förderzentrum
GemS	Gemeinschaftsschule
GemSmO	Gemeinschaftsschule mit Oberstufe
GemSoO	Gemeinschaftsschule ohne Oberstufe
GGemS	Grund- und Gemeinschaftsschule
Gymn.	Gymnasium
HL	Hansestadt Lübeck
I-SuS	Integrationsschüler:innen
MSA	Mittlerer Schulabschluss
SuS	Schüler:innen

1. Vorbemerkungen

1.1 Inhalte der Schulentwicklungsplanung

Die Schulentwicklungsplanung ist die sachverständige Bereitstellung von Planungsgrundlagen zum Ziel einer sicheren, stabilen und wirtschaftlichen Versorgung der Bürger:innen mit Bildungsangeboten. Laut Schleswig-Holsteinischem Schulgesetz vom 24. Januar 2007 (Fassung vom 28.11.2022) § 48 haben Schulträger die Aufgabe, „unter Berücksichtigung der Planung umliegender Schulträger Schulentwicklungspläne aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben und sich an der Abstimmung eines Schulentwicklungsplanes auf Kreisebene zu beteiligen; dabei sind insbesondere zur Sicherung ausreichender Oberstufenkapazitäten die Beruflichen Gymnasien einzubeziehen.“ Außerdem müssen sie die „Schulgebäude und -anlagen örtlich planen und bereitstellen“.

Die Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung untersucht daher die zukünftigen Entwicklungslinien und -möglichkeiten der Schulangebote in der Hansestadt Lübeck unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen schulischen wie auch der rechtlichen Rahmenbedingungen. Ziel der kommunalen Schulentwicklungsplanung ist die Sicherung des benötigten Schulraumes und die Bereitstellung der Sachmittel (Einrichtung, Lehr- und Lernmittel), um ein pädagogisch leistungsfähiges Schulsystem zu ermöglichen. Über die Prognose der zukünftigen Schüler:innenzahlentwicklungen sollen notwendige Investitionen und organisatorische Maßnahmen bereits im Vorfeld erkannt werden, um dadurch rechtzeitig Entwicklungsprozesse einzuleiten.

Zu einer Schulentwicklungsplanung gehört eine langfristige Schüler:innenzahlenprognose, eine bewertende Analyse der vorhandenen Schulstruktur, die prognostizierte Nachfrage nach Bildungs- und Betreuungsangeboten sowie erwartete Schüler:innenströme. Dies beinhaltet auch den Abgleich von Raumangebot und Raumbedarf sowie eine Bestimmung des erforderlichen Investitionsbedarfs.

1.2 Datengrundlage

Grundlage der Planung sind die in der Stadt lebenden Kinder vor Schuleintritt zum 30.06.2022 sowie die bereits eingeschulten Kinder im Herbst 2022 und in den Vorjahren (aktuelle Klassen 1 bis 4). Die Kommunale Statistikstelle berechnete die Prognose der zukünftigen Geburten. Berücksichtigt werden die aktuellen Schüler:innen- und Klassenzahlen aus der Schulstatistik bis 2022/23 sowie die Übergangsquoten in die höheren Jahrgänge und die Schulformen. Die geplanten Baugebiete wurden der Übersicht des Bereiches Stadtplanung vom 27.10.2022 entnommen.[1] Die Karte der Schulstandorte stammt aus dem Geoportal der Hansestadt Lübeck (s. Schulstatistik). Die weiteren Daten wurden der Schulstatistik entnommen.

[1] Laut Übersicht der Bauleitplanverfahren vom 30.06.2023 werden im Vergleich zum Stand Herbst 2022 rund 600 weitere Wohneinheiten bis 2025 ermöglicht. Bebauungspläne für fast 800 neue Wohneinheiten wurden in 2023 aufgestellt (u.a. Neue Teutendorfer Siedlung/Am Dreilingsberg). Da gleichzeitig die Erschließung und Bebauung großer Projekte um ein oder mehrere Jahre nach hinten verschoben wurde, erfolgt keine Anpassung der Prognose.

Die aktuelle Schulentwicklungsplanung beruht auf 2 Säulen: Prognose der zukünftigen Fünftklässler:innen an den Schulformen sowie Bewertung der aktuellen Raumsituation an den einzelnen Schulen.

1.3 Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Schüler:innenzahlen

Weiterführende Schulen haben keine Einzugsgebiete. Grundsätzlich haben Eltern in Schleswig-Holstein das Recht einer freien Schulwahl. Unabhängig von der Schulartempfehlung können sich Eltern für eine konkrete Schule und Schulform entscheiden, allerdings besteht kein Anrecht auf einen Platz in der gewählten Schule. Neben dem angestrebten Bildungsabschluss gibt es verschiedene Einflussfaktoren auf das Wahlverhalten der Familien, die bei der Prognose nur zum Teil berücksichtigt werden können.

a. Wahlverhalten

Eltern können bei den weiterführenden Schulen zwischen Gemeinschaftsschulen und Gymnasien wählen, wobei drei Gemeinschaftsschulen in Lübeck eine Oberstufe anbieten. Der Anteil der Schüler:innen an Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe liegt aufgrund der begrenzten Platzzahl stabil bei rund 18 % (s. Abbildung 1). Auch die Anteile der anderen Schulformen verblieben in den letzten Jahren auf ähnlichem Niveau: bei den Gymnasien um 45 %, bei den Gemeinschaftsschulen um 37 % bis 38 %. Zuletzt erfolgten prozentual weniger Anmeldungen an den Gymnasien.

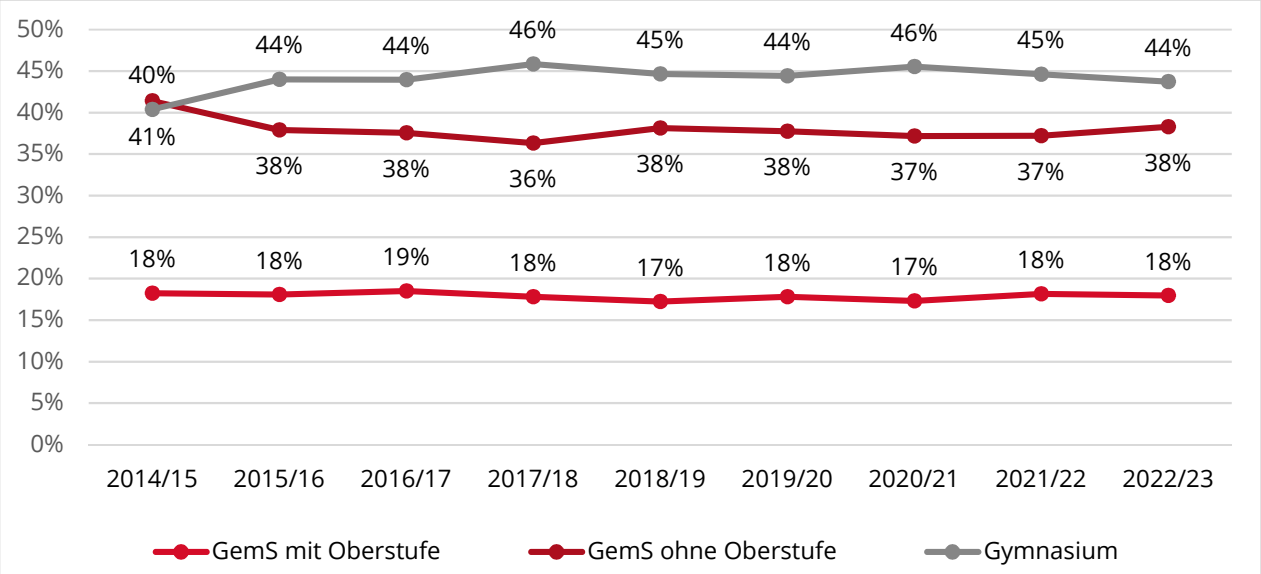


Abbildung 1: Entwicklung der Schüler:innenzahlen an weiterführenden Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck

Ein Teil der an den Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe abgelehnten Kinder besuchte stattdessen ein Gymnasium. So wurden für das Schuljahr 22/23 109 Kinder in der ersten Runde an Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe und 65 an ihrem Wunschgymnasium für die 5. Klasse abgelehnt, 89 Kinder wurden danach noch an Gymnasien aufgenommen. Es wurden in der zweiten Runde also mehr Kinder an einem Gymnasium aufgenommen, als in der ersten Runde an dieser Schulform abgelehnt wurden. Diese Familien suchen also eventuell bewusst eine Schule mit Oberstufe für ihr

Kind. Ein Wechsel auf eine Gemeinschaftsschule oder Berufsbildende Schule mit Oberstufe ist auch zu späteren Zeitpunkten noch möglich.

b. Zuzüge durch Wohnungsbau

Neben den Nachfrageschwankungen durch altersstrukturelle Veränderungen (demographische Entwicklung) führen Wohnungsbauvorhaben zu Einwohner:innenzuwächsen und entsprechenden regionalen Nachfragesteigerungen. Grundlage der Berechnung möglicher Zuzüge sind die aus der (vom Bereich Stadtplanung herausgegebenen) Übersicht ermittelten Wohneinheiten der Bauleitplanverfahren im Wohnungsbau, der noch nicht abgeschlossenen geplanten Bebauungen sowie der drei größten geplanten Baugebiete, die sich noch im Wartestand befinden (Nachnutzung Kühne-Gelände, Schlachthofgelände sowie Volksfestplatz). Für die Prognose zusätzlicher Schüler:innen durch Zuzug im Rahmen neuer Bebauung wurde folgende Berechnungsformel angewendet: Wohneinheiten x 2,8 Einwohner:innen pro Wohneinheit x 1,6% Schüler:innen pro Jahrgang. Aufgrund der geplanten oder begonnenen Bauvorhaben ist mit einem Bedarf von zusätzlichen Plätzen zu rechnen. Als Grundlage für die Berechnung des Bedarfs an weiterführenden Schulen wurde die Bedarfskalkulation der Schulentwicklungsplanung der Grundschulen verwendet.

c. Zuzug von Geflüchteten

Flucht und Vertreibung aus Krisengebieten, wie in den Jahren 2015 und 2022, haben jahrelange Auswirkungen auf die schulische Infrastruktur. Exakt berechenbar ist die Anzahl der Menschen, die dauerhaft mit ihren Familien in Lübeck bleiben, nicht. Sicher vorhersehbar ist aber, dass Migration aus Krisengebieten nicht enden wird.

Hinzu kommt, dass Schüler:innen, die die deutsche Sprache noch nicht beherrschen, in der Regel Deutsch-als-Zweitsprache-Basisklassen (DaZ-Klassen) besuchen, bevor sie in die Regelklassen integriert werden. Für diese Klassen werden Räume an einzelnen Schulstandorten benötigt. Vor dem Ukrainekrieg (Schuljahr 2021/22) wurden 10 Klassen in Gemeinschaftsschulen und eine im Gymnasium beschult. Im Schuljahr 2022/23 hat sich die Zahl der DaZ-Schüler:innen im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt und es werden 26 Klassen in weiterführenden Schulen angeboten. Für diese Klassen werden eigene Räume benötigt. Diese Unterrichtsgruppen sind in der Regel kleiner, die Schüler:innen wechseln aber später in reguläre Klassen.

d. Offener und Gebundener Ganztag, Schülerclubs

Im weiterführenden Bereich sind fast alle Schulen Offene oder Gebundene Ganztagsschulen. Nur das Carl-Jacob-Burkhardt-Gymnasium hat diesen Status derzeit nicht.

Im Gegensatz zur Grundschule wird in der weiterführenden Schule in der Regel keine tägliche Betreuung nachgefragt, der Offene Ganztag wird insbesondere in Klasse 5 bis 7 genutzt. Die Schüler:innen der weiterführenden Schulen nehmen vor allem an AGs teil, die in regulären Schulräumen stattfinden können. Auch für den (teil-)gebundenen Ganztag (Baltic-Schule, Holstentor-Gemeinschaftsschule, Geschwister-Prenski-Schule) werden keine zusätzlichen Raumkapazitäten benötigt.

Eine Ausnahme bilden die Schulen, die sog. Schülerclubs anbieten. Aktuell werden an der Albert-Schweitzer-Schule, der Julius-Leber-Schule, der St. Jürgen GGemS und der Trave-Grund- und Gemeinschaftsschule Schülerclubs für die Klassenstufen 5 und 6 mit jeweils 25 Betreuungsplätzen gefördert. Hierfür wird zusätzlicher Raum benötigt.

e. Veränderungen an den Schulstandorten

Sanierungen und Modernisierungen eines Schulgebäudes wirken sich oft nachfragesteigernd aus. Auch die innere Schulentwicklung hat eine Wirkung auf die Entscheidung bei der Schulanmeldung.

f. Zuständigkeitsbereiche

Für weiterführende Schulen gibt es keine Zuständigkeitsbereiche. In der fünften Klasse besteht ein Anrecht auf den gewählten Schultyp Gemeinschaftsschule oder Gymnasium.

g. Private Schulen, Ein- und Auspendler:innen

Der Schulträger Hansestadt Lübeck ist verpflichtet, Gebäude für die Beschulung der Lübecker Schüler:innen vorzuhalten. Auf die Zahl der in diesen Schulen beschulten Kinder und Jugendlichen wirkt sich aus, dass ein Teil der Schüler:innen private Schulen oder die Schule des Schulverbandes in Krummesse besucht.

In den letzten 3 Jahren besuchten im Schnitt 658 Schüler:innen aus Nachbarkreisen Gymnasien in Lübeck und 269 Kinder und Jugendliche den weiterführenden Teil an Gemeinschaftsschulen.

344 Lübecker Schüler:innen gingen durchschnittlich auf eine weiterführende Lübecker Schule in privater Trägerschaft (Waldorfschule Regelschulzweig und Freie Dorfschule) oder die Grund- und Gemeinschaftsschule Stecknitz (Schulverband an der Stecknitz in Berkenthin-Krummesse).

In den letzten drei Jahren besuchten im Schnitt 300 Schüler:innen Gemeinschaftsschulen und 133 Kinder und Jugendliche Gymnasien außerhalb Lübecks, z.B. in Bad Schwartau.

Tabelle 1: Pendelnde und Besuchende privater Schulen

Schüler:innen	**GemS**	**Gym**
Einpendelnde	269	658
Auspendelnde	300	133
auf privaten Schulen	344	-

Insgesamt werden mehr Kinder aus Nachbarkreisen aufgenommen, als dass Kinder private Schulen besuchen.

Tabelle 2: Übersicht Vergleich zu versorgende Schüler:innen

Schüler:innen	**GemS**	**Gym**	**Gesamt**
Nicht aus Lübeck, Platz in Schule der HL	269	658	927
Aus Lübeck, Platz nicht in Schule der HL	644	133	778
Differenz	**375**	**-525**	**-150**

150 nicht in Lübeck wohnhafte Schüler:innen werden mehr in Lübeck beschult als Schüler:innen, die private Schulen besuchen oder auspendeln. Dabei pendeln vor allem viele Schüler:innen an die Lübecker Gymnasien, während viele Lübecker:innen private Gemeinschaftsschulen besuchen oder an Gemeinschaftsschulen auspendeln.

h. Integration

Für die Berechnung der benötigten Schulplätze ist relevant, wie hoch der Anteil der Kinder ist, die einen Förderbedarf aufweisen und in einem Förderzentrum beschult werden. In den letzten 30 Jahren war dieser Anteil von fast 6 % auf 2,1 % gesunken. Zuletzt ist er wieder gestiegen und liegt aktuell bei 2,7 %. Bei der nachfolgenden Berechnung wird angenommen, dass ein entsprechender Anteil der Schüler:innen auch in Zukunft ein Förderzentrum[2] besuchen wird.

6 % der Kinder in der weiterführenden Regelschule haben aktuell einen sonderpädagogischen Förderbedarf. Bei der Berechnung der zukünftigen Klassenzahl wird angenommen, dass ein stabiler Anteil Schüler:innen integrativ beschult wird und die Klassengröße in diesem Fall kleiner ist. Für1 Integrationskind werden 2 Plätze angerechnet. In den Gemeinschaftsschulen liegt der Anteil der Integrationsschüler:innen bei 10 %, in den Gymnasien bei 1 %.

An der Baltic-Schule wird ein Campusklassen-Zug für Grundschüler:innen mit Förderbedarf geistige Entwicklung beschult (je eine Klasse in den Jahrgängen 1 bis 4). Die Campusklasse ist eine Außenklasse des Förderzentrums für geistige Entwicklung. Eine Campusklasse für Schüler:innen der Sekundarstufe I an einer Gemeinschaftsschule ist in Planung.

i. Klassengrößen

Für die Berechnung des Raumbedarfs wird ein fiktiver Klassenteiler von 25 Kindern verwendet. Es gibt in Schleswig-Holstein keine derartige Vorschrift für fünfte Klassen. Die Obergrenze (für Klassen ohne Integrationsschüler:innen) liegt bei 29 Kindern. In der Realität sind die Klassen an den Gemeinschaftsschulen oftmals deutlich kleiner, da diese ein höheren Anteil an Integrationsschüler:innen aufnehmen. Aktuell liegt die durchschnittliche Klassengröße (ohne Deutsch als Zweitsprache-Klassen) in Gemeinschaftsschulen ab Klasse 5 bei 22. In den Gymnasien ist der durchschnittliche Umfang bei 27 Schüler:innen.

1.4 Mögliche Maßnahmen zur Behebung von Raumdefiziten

Bei einem bestehenden oder zu erwartenden Raumdefizit an Schulen können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Folgende Handlungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung:

- Es ist zu untersuchen, ob an bestehenden Standorten eine Kapazitätserhöhung möglich ist. An den Schulen können Räume durch Um-, Aus- oder Anbau geschaffen werden. Dies kann auch beispielweise durch die Errichtung von modularen Ergänzungsbauten geschehen, die in relativ kurzer Zeit errichtet werden können. Zu beachten ist dabei, dass mit der Kapazitätserhöhung durch die Schaffung weiterer Klassenräume das notwendige Angebot an Sportflächen, Freiflächen und Funktionsräumen (Mensa, Lehrkräftezimmer etc.) angepasst werden muss.
- Durch organisatorische Maßnahmen (z.B. Erhöhung der Zügigkeit an einzelnen Standorten mit freien Kapazitäten) können hohe Anmeldezahlen aufgefangen werden. In der Regel geht dies nur in Ausnahmefällen und nicht jährlich.

[2] Für die Förderzentren wird eine separate Schulentwicklungsplanung vorgelegt.

- Durch Erhöhung der Klassengrößen kann die Zahl der benötigten Züge reduziert werden. Allerdings sind die Gymnasialklassen mit im Schnitt 27 SuS bereits sehr groß. Gemeinschaftsschulklassen sind mit 22 SuS kleiner, die Schulen haben aber mehr Integrationsschüler:innen.
- Die Aufnahme von Einpendler:innen könnte begrenzt werden. Nach Schulgesetz §24 ist die Schule des Schulträgers zuständig, in dessen Gebiet die zum Schulbesuch verpflichteten Kinder und Jugendlichen ihre Wohnung haben. Aktuell besuchen viele Auswärtige vor allem Lübecker Gymnasien. Bei den Gemeinschaftsschulen gibt es mehr Schüler:innen an Schulen in anderer Trägerschaft (Kreis oder private Schule) als Einpendelnde.
- Falls auch diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, ist die Anmietung geeigneter Räumlichkeiten oder der Neubau von Schulen notwendig.

2. Weiterführende allgemeinbildende Schulen

Die Hansestadt ist Trägerin von 21 weiterführenden Schulen. 14 Schulen sind Gemeinschaftsschulen, davon haben 3 eine Oberstufe. 11 dieser Schulen haben einen Grundschulteil.

Außerdem bietet sie 7 Gymnasien und 3 berufsbildende Schulen mit Gymnasium an.

Eine Darstellung der Schulen der Hansestadt Lübeck ist der Schuldatenbank im Familien- und Bildungsportal unter www.luebeck.de/schule zu entnehmen.

Neben den Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck gab es im Schuljahr 2022/23 in Lübeck außerdem die Freie Waldorfschule (Klasse 1 bis 13) und die Freie Dorfschule (Klasse 1-10). Die Grund- und Gemeinschaftsschule Stecknitz (Schulverband an der Stecknitz in Berkenthin – Krummesse; bis Klasse 10) nimmt auch in Lübeck wohnhafte Kinder auf.

3. Prognose und Bedarf an weiterführenden Schulen

3.1 Entwicklung der Schüler:innenzahlen an weiterführenden Schulen

Die folgende Abbildung zeigt, dass die Schüler:innenzahlen an den weiterführenden allgemeinbildendenden Schulen (nach Abgang des doppelten Abiturjahrgangs in 2015/16 und dem Zuzug von Geflüchteten zwischen 2015 und 2017) insgesamt leicht sanken. In 2022/23 gab es einen allgemeinen Anstieg der Schüler:innenzahlen durch Zuzüge aus der Ukraine. Die Verteilung auf die Schulformen blieb weitgehend stabil.

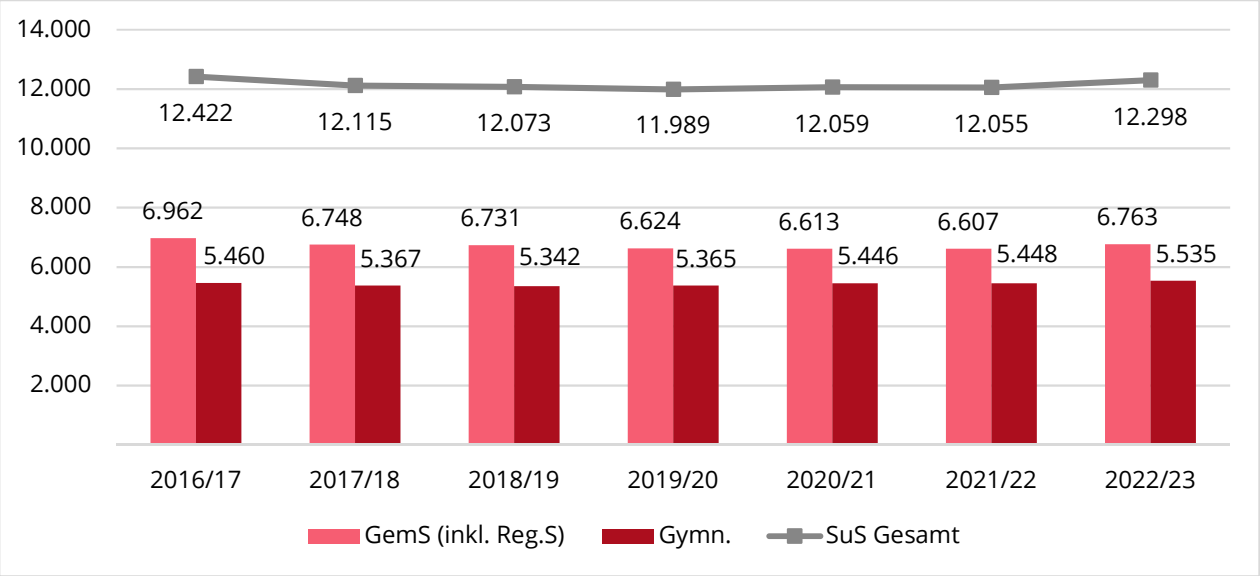


Abbildung 2: Schüler:innen an Gymnasien und Gemeinschaftsschulen

3.2 Entwicklung und Prognose der Zahlen der Fünftklässler:innen

a. Entwicklung

Die Anwahl der weiterführenden Schulen ist den unter 1.3 genannten Faktoren unterworfen (u.a. Zustand des Gebäudes, Schulleitung, Schulprofil). Neben der Beliebtheit einzelner Schulen bei den Eltern und der Erreichbarkeit durch die Schüler:innen spielt auch die aktuelle Gesetzeslage eine Rolle. So gab es in den letzten Jahren Änderungen bezüglich der Aufnahmekriterien sowie Beratung zur Wahl der weiterführenden Schulen.
Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Schüler:innenzahlen in den 5. Klassen. Während die Zahlen an den Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe durch eine Beschränkung des Platzkontingents stabil blieben, zeigten die beiden anderen Schulformen schwankende Zahlen ohne einheitliche Tendenz.

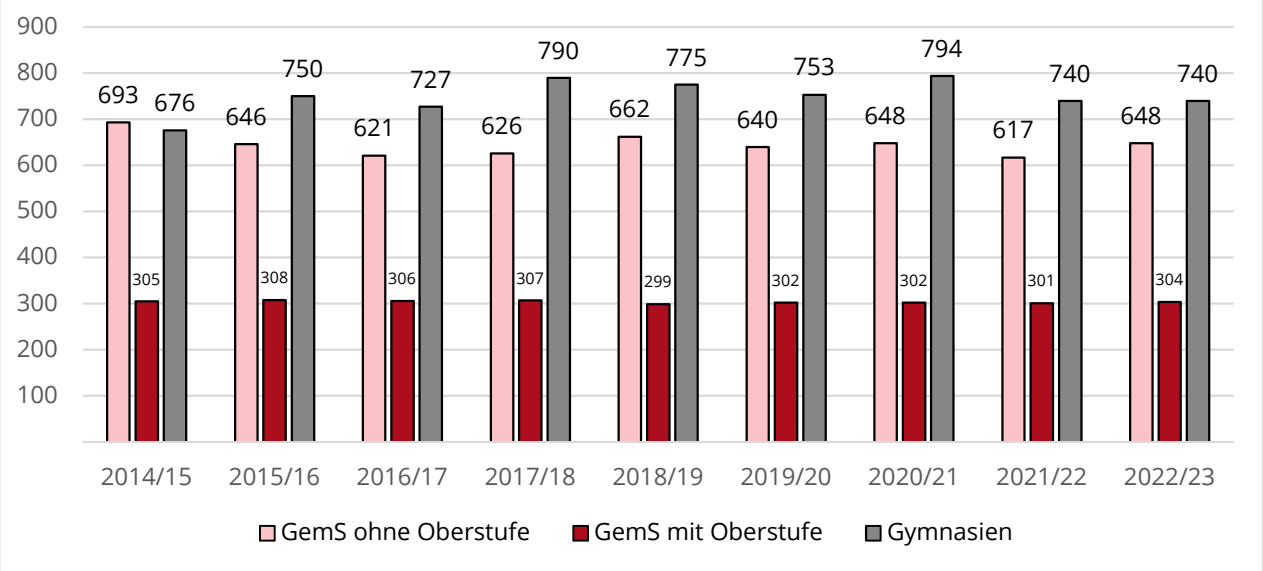


Abbildung 3: Fünftklässler:innen der vergangenen Jahren seit Auslaufen der 5. Regionalschulklassen

b. Prognose

Die zu erwartende Anzahl **zukünftiger Fünftklässler:innen** wurde aus der Anzahl der bisherigen Grundschüler:innen sowie der bereits geborenen noch nicht eingeschulten Kinder sowie der prognostizierten Kinder (s. Schulentwicklungsplanung Grundschulen) berechnet. Grundlage der Berechnungen sind die bisherigen Übergangsanteile in die nächsten Klassenstufen.
Für die Berechnung der zukünftigen **Schüler:innen an Gemeinschaftsschulen und Gymnasien in Trägerschaft der HL** wurden die aktuellen Gegebenheiten der Schullandschaft berücksichtigt. Schüler:innen der DaZ-Basis-Klassen (unter Erwartung, dass ein Teil der ukrainischen Kinder wieder wegzieht) und Integrationsschüler:innen sind eingerechnet. Privatschulen und Förderzentren sowie Ein- und Auspendler:innen sind in bisherigem Umfang eingeplant. Die Bedarfskalkulation für Gemeinschaftsschulen und Gymnasien erfolgt also unter Abzug der Schüler:innen, die an private Schulen und Förderzentren gehen.

c. Schüler:innen-Prognose

Nachfolgend wird die Gesamt-Prognose für die kommenden Jahre dargestellt. Diese Zahlen beruhen auf den aktuellen SuS-Zahlen. Ab 2027 erfolgen Berechnungen aufgrund der Meldedaten. Die reinen Meldedaten und die daraus entwickelte Prognose stellen eine vermutlich zu niedrige Schätzung der kommenden Einschulungen in die weiterführende Schule dar. Neben den Meldedaten berücksichtigen daher zwei weiteren Szenarien Klassenwiederholungen und Zuzüge.

Die folgende Abbildung zeigt die drei Szenarien: Bis 2027 sind unter „bereits in der Schule“ Klassenjahrgänge dargestellt, die sich aus unterschiedlichen Geburtsjahrgängen zusammensetzen, da Klassenwiederholungen (v.a. in der flexiblen Eingangsphase der Grundschule) auftreten.

- Szenario 1 Modellrechnung: Grundlage sind die gemeldeten Einwohner:innen, also die Kinder dieses Schuljahrganges.

- Szenario 2: Zuwächse und Wiederholungen: Grundlage sind neben den Schuljahrgängen nach den Meldedaten auch die bisherigen Zuwächse durch Wiederholungen und Zuzüge[3] im Umfang der letzten Jahre.
- Szenario 3: Grundlage sind neben den Schuljahrgängen nach den Meldedaten auch die bisherigen Zuwächse durch Wiederholungen und eine größere Anzahl erwarteter Zuzüge in die Wohnungen in den bekannten Bebauungsplänen (und nicht nur das Mittel der Zuzüge vergangener Jahre).

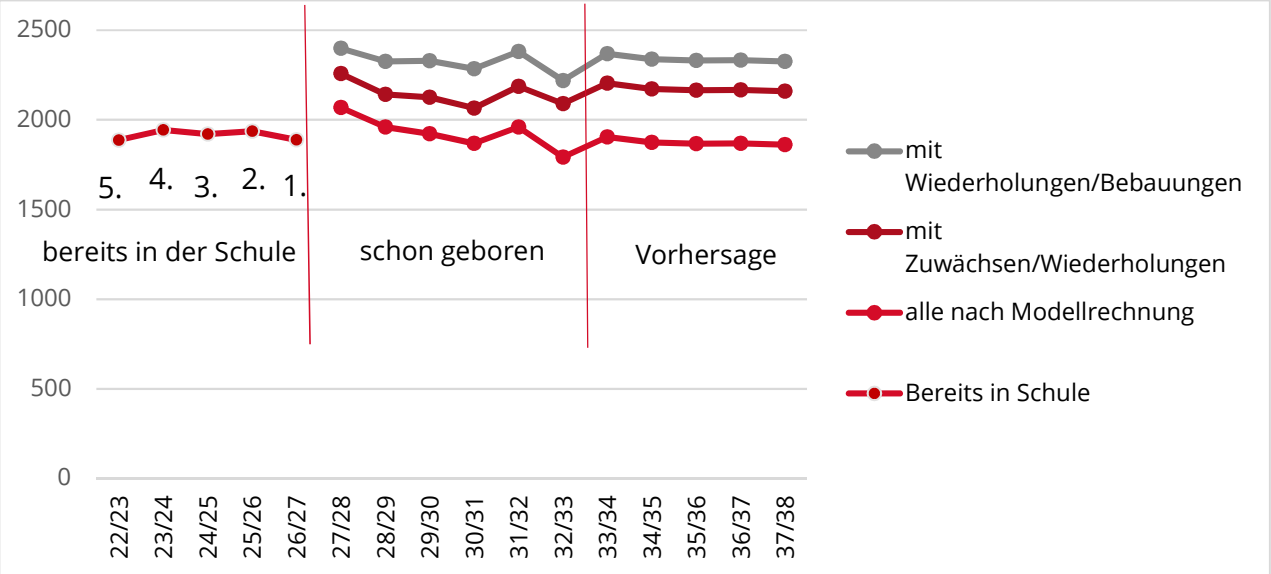


Abbildung 4: Fünftklässler:innen des Schuljahres nach Schulkindern, geborenen Kindern, prognostizierten Kindern in allen Schulen

Obwohl im Jahrgang 2027/28 noch keine Wiederholungen aufgetreten sein können, ist die Zahl der Einwohner:innen des Jahrgangs höher als die der aktuellen Erstklässler:innen. Durch verschiedene Faktoren (wie Zuzüge) ist von einer höheren Zahl zukünftiger Schüler:innen auszugehen.

d. Klassen-Prognose in drei Szenarien (aktuelle Klassengrößen)

Die folgende Abbildung zeigt den zusätzlichen Bedarf an Schulkassen für Fünftklässler:innen bei Beibehaltung der aktuellen Klassengrößen und Integrationszahlen der einzelnen Schulformen (inklusive privater Schulen in Lübeck, ohne Förderzentren). Es wird also berechnet, wie viel mehr oder weniger fünfte Klassen es in Lübeck braucht, je nachdem wie das Szenario die Anzahl der Fünftklässler:innen verändert.
Ab 2027/28 sind Zuwächse in drei Szenarien (analog zu den Szenarien unter c.) mit eingerechnet. Szenario 1 berücksichtigt die reinen Einwohner:innenmeldedaten, Szenario 2 integriert Zuwächse aufgrund bisheriger Erfahrungswerte zu Wiederholungen und Zuzügen, Szenario 3 ergänzt die maximalen Zuwächse in den in der Stadt geplanten Baugebieten.

[3] Mit „Zuzügen“ bzw. Zuwächsen ist hier und nachfolgend genauer genommen das Wanderungssaldo, also die (in diesem Fall positive) Differenz zwischen Zuzügen und Wegzügen gemeint.

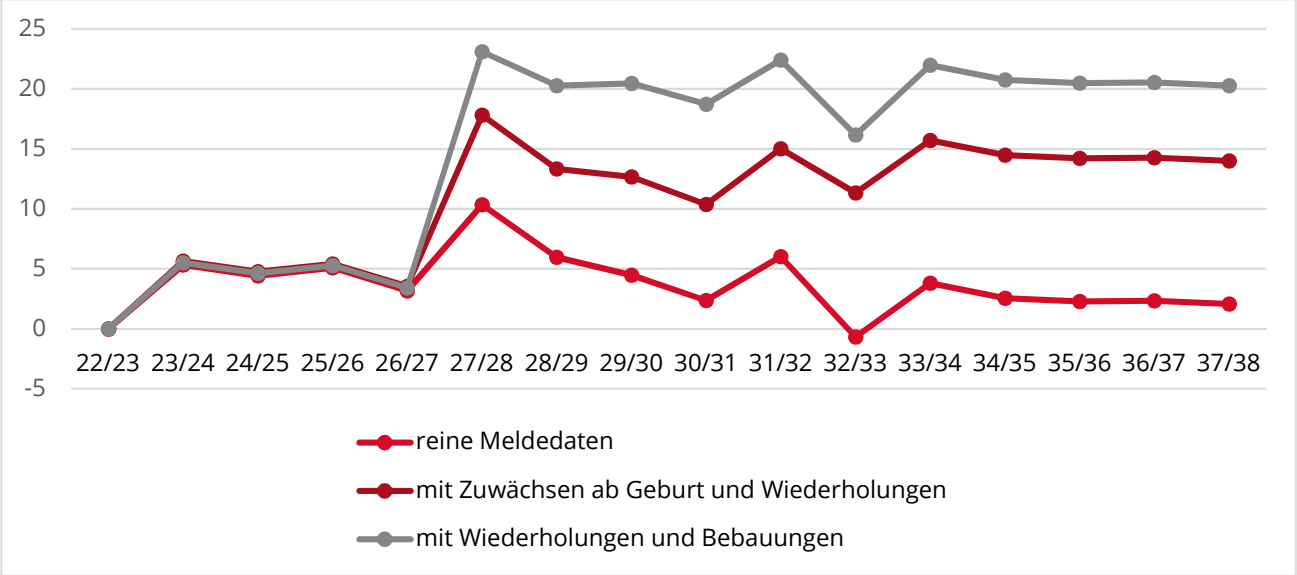


Abbildung 5: Bedarf 5. Klassen nach aktueller Klassengröße im Vergleich zum aktuellen Stand

Nach dieser Berechnung werden bereits nach den aktuellen Meldedaten im Vergleich zur aktuellen Zügigkeit bis zu 10 Klassenräume für die 5. Klassen mehr benötigt. Zuwächse durch Wiederholungen oder Zuzüge werden den Bedarf voraussichtlich erhöhen.

e. Klassen-Prognose in drei Szenarien (29 SuS pro Klasse)

Als eine Möglichkeit, dem Raumfehlbedarf entgegenzuwirken, kann die Erhöhung der Klassenfrequenz angesehen werden. Diese ist aber durch zu kleine Räume vor allem in Schulen unter Denkmalschutz und die geringere Klassengröße bei der Aufnahme von Integrationsschüler:innen nur begrenzt möglich.
Nachfolgend wird eine Prognose dargestellt, die die maximalen Belegung ausschöpft und alle Klassen voll besetzt. Die Darstellung in Abbildung 6 zeigt die Klassenzahlvorhersage für Klassen à 29 Schüler:innen. Aktuell gehen in Klassen der GemS im Schnitt 22 SuS (22 in GemS ohne und 23 in GemS mit Oberstufe, wobei in den 5. Klassen im Schnitt 21 und 23 SuS sind), in Gymnasien 27 SuS (mit I-SuS gerechnet). Dargestellt sind die weiterführenden Schulen in Lübeck (HL und privat, ohne Förderzentren). Für Integrationsschüler:innen in der aktuellen Zahl werden jeweils 2 Plätze gerechnet.

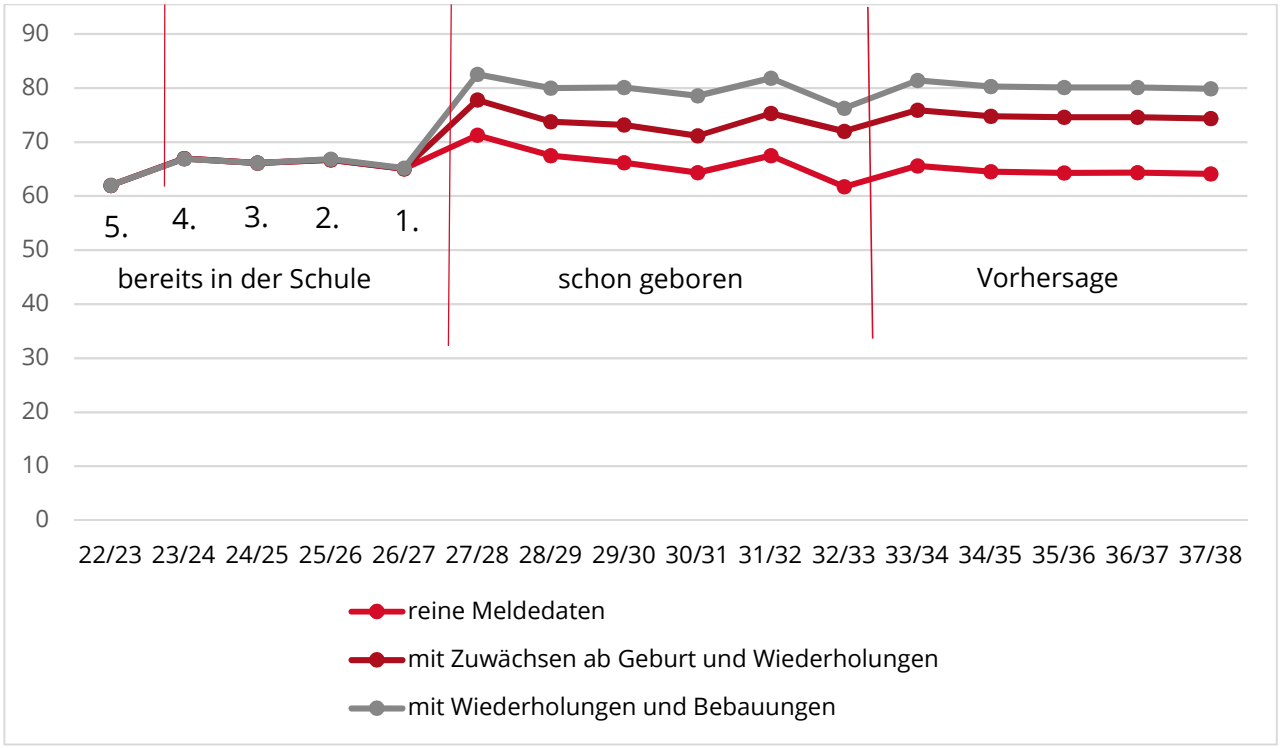


Abbildung 6: Prognose 5. Klassen à 29 SuS

Die folgende Abbildung veranschaulicht die zu erwartenden Bedarfe der 5. Klassen und vergleicht sie mit der aktuell anzunehmenden Zahl bei fiktiven Klassen à 29 Kindern.

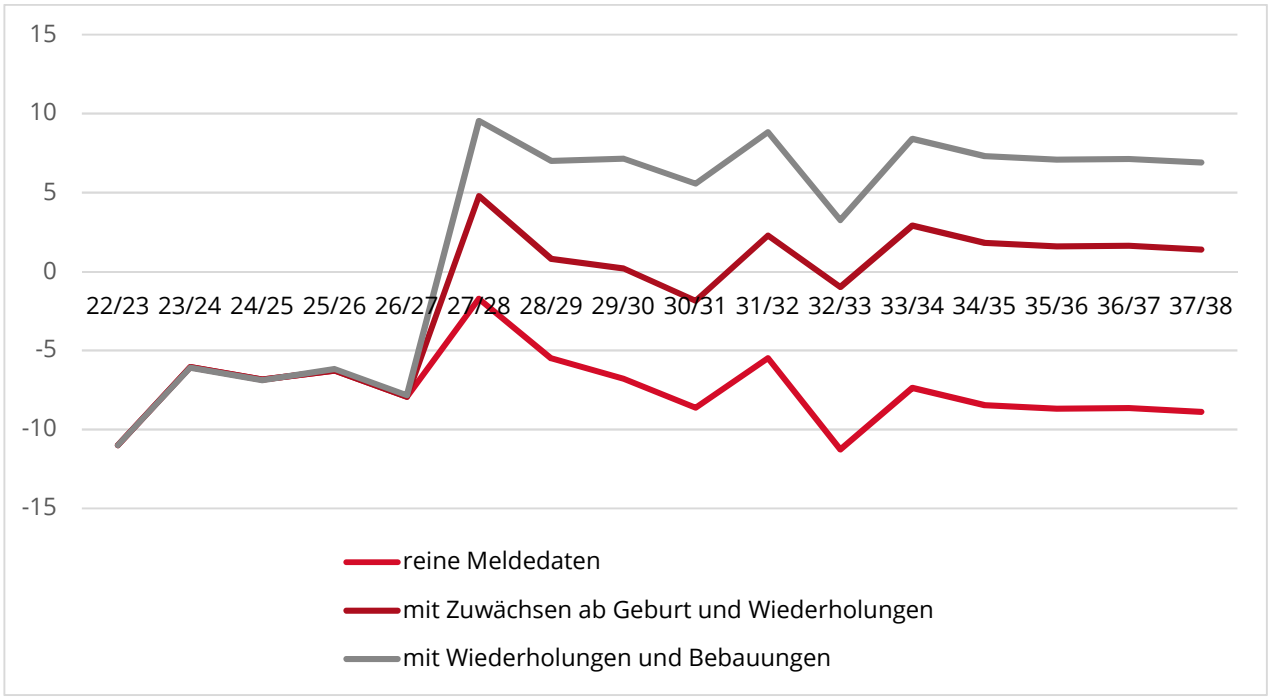


Abbildung 7: Bedarf 5. Klassen à 29 SuS im Vergleich zum aktuellen Stand

Abbildung 7 zeigt, dass auch mit einer fiktiven Vollbelegung mit der maximalen Schüler:innenanzahl ein Bedarf an zusätzlichen fünften Klassen in Szenario 2 und 3 bleibt. Diese Maßnahme trägt folglich nur begrenzt zu einer Lösung bei.

3.3 Bedarf 5. Klassen nach Schulformen

Eltern haben ein Anrecht auf den gewählten Schultyp der weiterführenden Schule für ihr Kind. Im folgenden Kapitel soll daher nach dem Gesamtbedarf nun der Bedarf für die einzelnen Schulformen ermittelt werden.

Bei der Bedarfsberechnung wurde von einem gleichbleibenden Wahlverhalten der Eltern und einer bestehenden Kapazitätsbeschränkung an den Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe ausgegangen.

Klassen-Prognose nach Meldedaten (29 SuS pro Klasse)
Abbildung 8 zeigt den Bedarf an Klassen à 29 SuS pro Klasse an Gymnasien und Gemeinschaftsschulen ohne Oberstufe im Vergleich zu fiktiven Klassen à 29. Grundlage der Darstellung ist die Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Einwohner:innenmeldedaten ohne Berücksichtigung von Wiederholungen und Baugebieten.

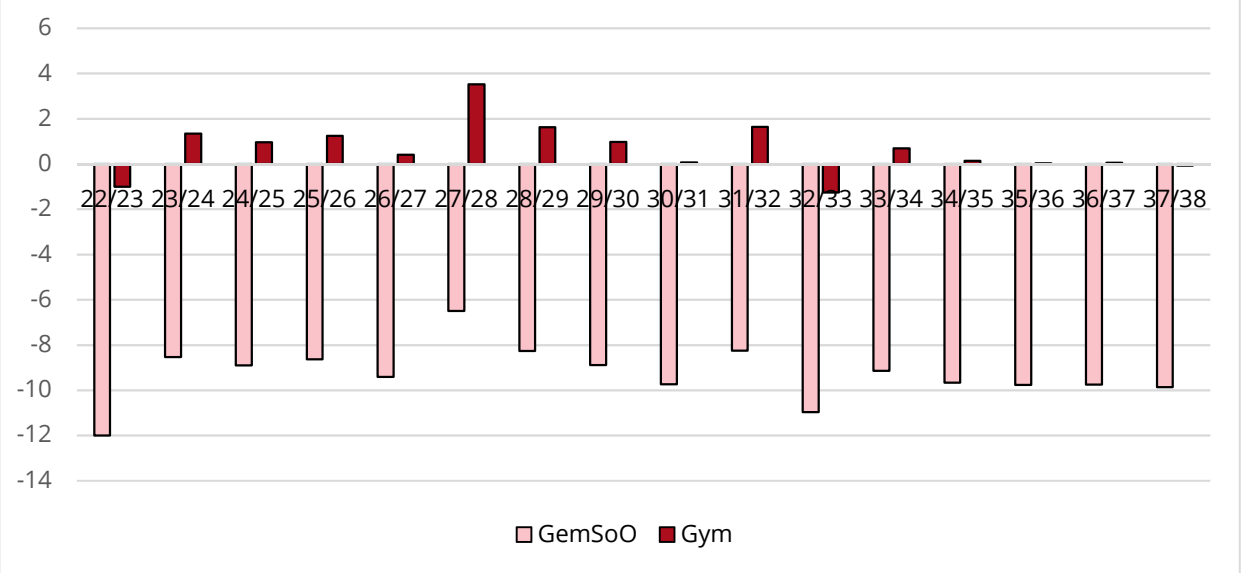


Abbildung 8: Bedarf 5. Klassen à 29 SuS GemSoO und Gymnasien (Meldedaten)

Auch wenn der Bedarf ohne Zuzüge durch Erhöhung der Klassengröße insgesamt gedeckt werden könnte, so Klassen birgt die Verteilung auf die Schulformen ein Problem: Bei bleibender Nachfrageverteilung auf GemS und Gymnasium gibt es (ohne Zuzüge) Platzbedarf an den Gymnasien, die bereits ein deutliches Raumdefizit (s. Kap. 4) haben.

Klassen-Prognose nach Meldedaten (aktuelle Klassengrößen)
Noch deutlicher wird der Bedarf, wenn die aktuelle Klassengröße beibehalten werden soll.

110 von 1289 in Zusammenstellung

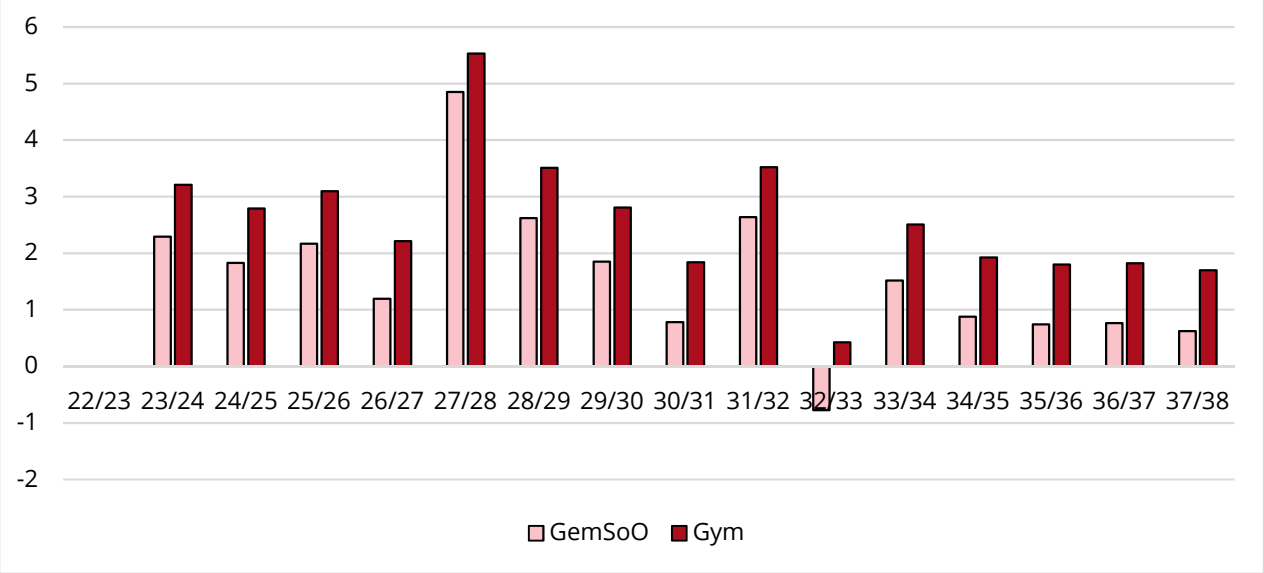


Abbildung 9: Zusätzlicher Bedarf 5. Klassen bei aktueller Klassengröße der 5. Klassen (Meldedaten)

An beiden Schulformen müssten schon bei Verwendung der Meldedaten (also ohne Wiederholungen oder Zuzüge) zusätzliche Klassen gebildet werden. Verteilt man die fehlenden 10 Züge auf die Schulformen, so werden an den Gymnasien im Vergleich zur aktuellen Zügigkeit Räume für (aufgerundet) bis zu 6 und an den Gemeinschaftsschulen ohne Oberstufe Räume für bis zu 5 Züge benötigt.

Tabelle 3 zeigt den Raumbedarf für die fehlenden Züge.

Tabelle 3: Raumbedarf zusätzlich erforderlicher Züge nach Meldedaten

	Klassenräume	Differenzierungs-räume	Fachräume	Turnen/ Sport: Felder
Gymnasium G9	53	26	24	6
Gemeinschaftsschule ohne Oberstufe	30	15	20	4

3.3 Bedarf an Oberstufenplätzen

Zur Schulentwicklungsplanung gehört auch eine Einschätzung der Kapazität der Oberstufen. Die drei Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe sind bei den Anmeldungen für die 5. Klasse sehr stark nachgefragt und müssen in jedem Jahr Anfragen ablehnen. Aufgrund freier Kapazitäten an Gemeinschaftsschulen ohne Oberstufe und an Gymnasien kann bislang jedem Kind in Klasse 5 die gewünschte Schulform bzw. eine Schule mit dem angestrebten Bildungsziel angeboten werden. Schüler:innen an Schulen ohne Oberstufe können bei Erfüllung der Voraussetzungen für den Besuch der Oberstufe auch später noch auf eine entsprechende Schule (Gemeinschaftsschule mit Oberstufe, berufliches Gymnasium, allgemeinbildendes Gymnasium) wechseln.

In den letzten Jahren bestand kein Bedarf an zusätzlichen Oberstufenkapazitäten, da es in mindestens einer der Gemeinschaftsschulen sowie in den berufsbildenden Gymnasien noch freie Oberstufenkapazitäten gab.

Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe
Eine vom Schulträger durchgeführte Erhebung zeigte, dass seit 2017/18 durchgehend freie Kapazitäten in den Oberstufen der Gemeinschaftsschulen vorhanden waren. In den letzten Jahren waren dies im Schnitt 25 Plätze pro Schule. Allerdings gab es nicht an jeder Schule und in jedem Profil freie Kapazitäten. Im Schnitt kamen 36% der in die Oberstufe aufgenommenen Jugendliche nicht aus der eigenen Sekundarstufe.

Berufliche Gymnasien
Das Berufliche Gymnasium ist ein dreijähriger Bildungsgang an berufsbildenden Schulen, der den mittleren Schulabschluss (MSA) voraussetzt und mit der Abiturprüfung endet. Nach dem erfolgreichen Abschluss erhalten die Absolvent:innen ein Zeugnis der Allgemeinen Hochschulreife. Nach zwei Jahren kann der schulische Teil der Fachhochschulreife erlangt werden.
Die Hansestadt Lübeck ist Schulträgerin für fünf berufsbildende Schulen, von denen drei eine gymnasiale Oberstufe anbieten. Dies sind die Dorothea-Schlözer-Schule (Fachrichtung Ernährung, Gesundheit, Sozialwesen), die Emil-Possehl-Schule (Fachrichtung Technik) und die Friedrich-List-Schule (Fachrichtung Wirtschaft).

Die Beruflichen Gymnasien haben in den vergangenen Jahren kontinuierlich weniger Schüler:innen aufgenommen. Die Gesamtschüler:innenzahl sank zwischen 2013/14 und 2022/23 von 1.065 auf 586 Schüler:innen (Rückgang um 45%). Dieser Trend besteht an allen drei Schulen.

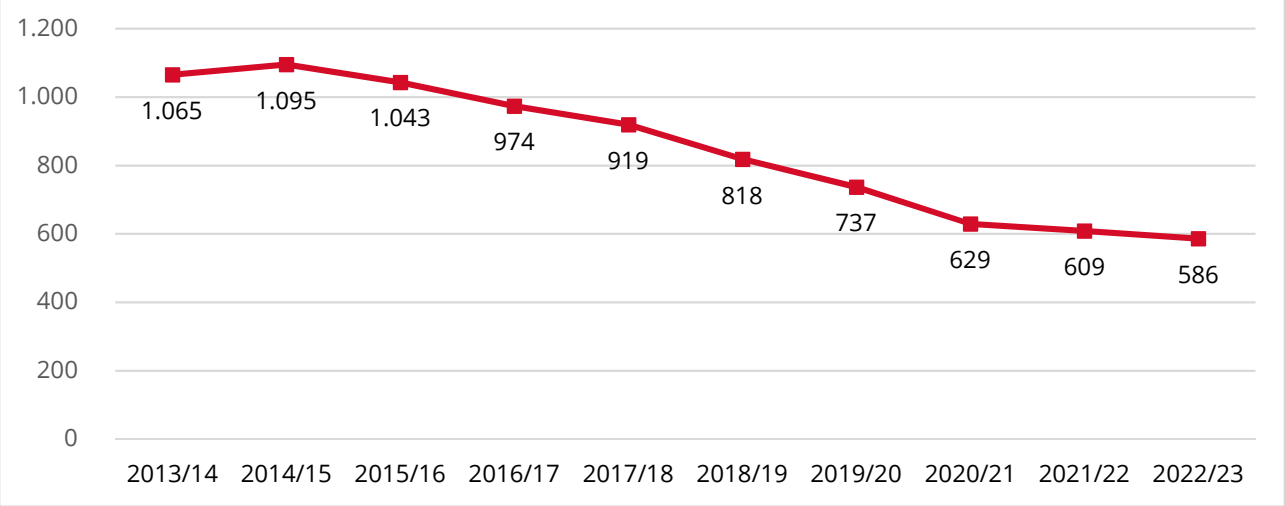


Abbildung 10: Entwicklung der Schüler:innenzahlen an Beruflichen Gymnasien in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck

Die Beruflichen Gymnasien haben genügend Kapazitäten, um weitere Schülerinnen aufzunehmen. Die Klassengröße liegt bei einer angenommenen gleichmäßigen Belegung der Klassen bei 17 bis 18 Schüler:innen. Es sind folglich noch ausreichend Kapazitäten an den Schulen vorhanden.

112 von 1289 in Zusammenstellung

Tabelle 4: Schüler:innen des Eingangsjahres der Beruflichen Gymnasien

Schüler:innen im Eingangsjahrgang (Klasse 11) des Beruflichen Gymnasiums									
	Dorothea-Schlözer-		Emil-Possehl-		Friedrich-List-		Insgesamt		
Schuljahr	SuS	von Lübecker allgemeinb. Schulen	SuS	von Lübecker allgemeinb. Schulen	SuS	von Lübecker allgemeinb. Schulen	SuS	von Lübecker allgemeinb. Schulen	Anteil Übergang aus Lübecker GemS & Gym
2016/17	160	81	113	52	122	72	395	205	52%
2017/18	139	87	76	41	148	81	363	209	58%
2018/19	105	62	75	29	108	68	288	159	55%
2019/20	126	78	70	32	105	56	301	166	55%
2020/21	100	69	47	23	96	58	243	150	62%
2021/22	88	64	52	26	84	52	224	142	63%
2022/23	96	65	49	26	93	50	238	141	59%

Quelle: Schulstatistik der berufsbildenden Schulen der HL 2022/23

Im Sommer 2022 sind 141 Schüler:innen von den Lübecker Gemeinschaftsschulen und Gymnasien in Klasse 11 der Beruflichen Gymnasien gewechselt. Der Anteil der Lübecker Schüler:innen im Eingangsjahrgang (Kl. 11) betrug in den letzten Jahren zwischen 52 % und 63 %, alle anderen sind Einpendler:innen.

Es bestehen insgesamt ausreichend Oberstufenkapazitäten an Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck.

4. Raumbedarfe der einzelnen Schulstandorte

Das folgende Kapitel stellt den aktuellen Raumbedarf an weiterführenden Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck dar. Die nachfolgenden Daten beziehen sich auf den Stand des Schuljahres 2022/23 und die aktuell festgelegte Zügigkeit jeder Schule. Bei den angegebenen Baumaßnahmen handelt es sich um bereits beschlossene bzw. bereits laufende Maßnahmen. Die Kalkulation des Raumbedarfs erfolgte, orientiert an den Raumprogramm-Richtwerten für allgemeinbildende Schulen in Schleswig-Holstein[4], nach den nachfolgend aufgeführten Kriterien:

- **Berechnung der Soll-Anzahl für Klassenräume:** Pro Zug und Jahrgang ein Klassenraum à 59qm, d.h. in der Gemeinschaftsschule 6 bzw. 9 Klassenräume multipliziert mit der Anzahl der Züge, im Gymnasium: 8 bzw. (mit G9) 9 Klassenräume pro Zug.
- **Berechnung der Soll-Anzahl für Differenzierungsräume:** 1 Differenzierungsraum à 32 qm für jeweils 2 Klassenräume.
- **Fachräume:** Eine dreizügige Gemeinschaftsschule benötigt 10 Fachräume von jeweils 69 qm, eine vierzügige 13 Fachräume, eine vierzügige Schule mit Oberstufe 16 Fachräume.

[4] Neufassung der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Schulbaumaßnahmen an öffentlichen Schulen (Schulbauförderrichtlinie) Runderlass des Ministeriums für Bildung und Frauen im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium vom 8. Juni 2005

113 von 1289 in Zusammenstellung

- **Sporthalle:** Weiterführende Schulen mit Grundschulteil- oder Oberstufe benötigen Hallen mit drei Sportfeldern à jeweils 405 qm. Eine dreizügige Gemeinschaftsschule ohne Grundschulteil braucht 2 Hallenfelder. Grundlage: 1 Übungsfläche für 10 bis 12 Klassen.
- **Sonderräume:** Es werden Räume für Deutsch als Zweitsprache-Basis-Klassen und Schülerclubs benötigt. Hierzu werden vorhandene Räume genutzt.

4.1 Gemeinschaftsschulen

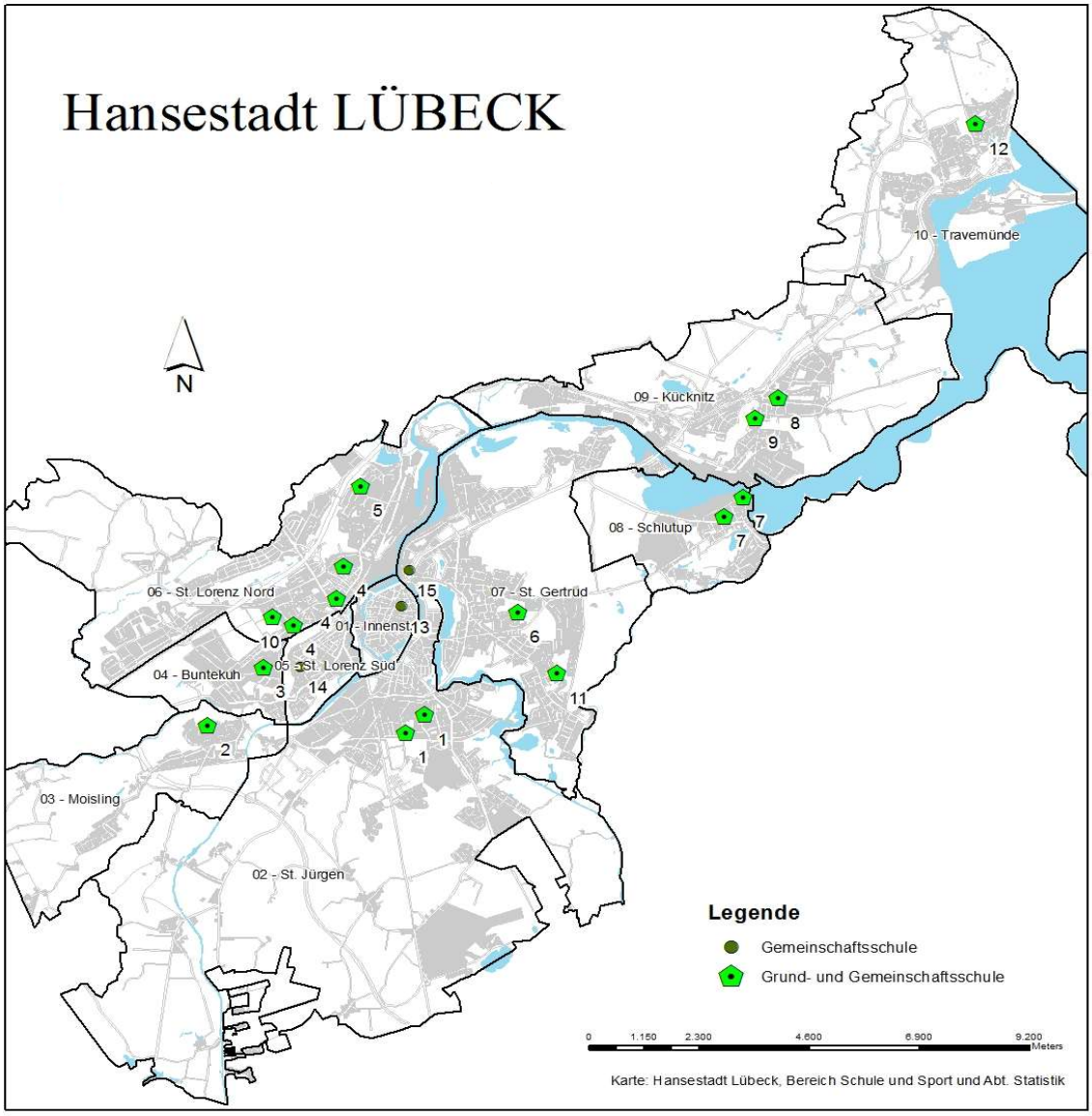
a. Schulverzeichnis Gemeinschaftsschulen

Tabelle 5: Schulverzeichnis Gemeinschaftsschulen

	Gemeinschaftsschu-len	Schule	Stadtteil	Stadtbezirk
	Grund- und Gemeinschaftsschulen			
1.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Albert-Schweitzer-Schule	St. Gertrud	Marli/ Brandenbaum
2.	Grund- und Gemeinschaftsschule mit Oberstufe	Baltic-Schule	Buntekuh	Buntekuh
3.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Gotthard-Kühl-Schule	St. Lorenz Nord	Holstentor-Nord
4.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Heinrich-Mann-Schule	Moisling	Alt-Moisling
5.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Julius-Leber-Schule	St. Lorenz Nord	Holstentor-Nord
6.	Grund- und Gemeinschaftsschule mit Oberstufe	St. Jürgen GGemS	St. Jürgen	Hüxtertor
7.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Schule am Meer	Travemünde	Alt-Travemünde
8.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Schule an der Wakenitz	St. Gertrud	Eichholz
9.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Schule Tremser Teich	St. Lorenz Nord	Falkenfeld/ Vorwerk
10.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Trave-GGemS	Kücknitz	Alt-Kücknitz
11.	Grund- und Gemeinschaftsschule	Willy-Brandt-Schule	Schlutup	Schlutup
	Gemeinschaftsschulen			
12.	Gemeinschaftsschule	Emanuel-Geibel-Schule	Innenstadt	Innenstadt
13.	Gemeinschaftsschule mit Oberstufe	Geschwister-Prenski-Schule	St. Gertrud	Burgtor
14.	Gemeinschaftsschule	Holstentor-Gemeinschaftsschule	St. Lorenz Süd	St. Lorenz Süd

114 von 1283 in Zusammenstellung

b. Standortkarte der Gemeinschaftsschulen



Grund- und Gemeinschaftsschulen

1 St. Jürgen GGemS (1 Standort plus 2. Sporthalle)
2 Heinrich-Mann-Schule
3 Baltic-Schule
4 Julius-Leber-Schule
5 Schule Tremser Teich
6 Albert-Schweitzer-Schule
7 Willy-Brandt-Schule
8/9 Trave-Grund- und Gemeinschaftsschule
10 Gotthard-Kühl-Schule
11 Schule an der Wakenitz
12 Schule am Meer

Gemeinschaftsschulen

13 Emanuel-Geibel-Schule
14 Holstentor-Gemeinschaftsschule
15 Geschwister-Prenski-Schule

c. Schuldatenblätter und Bedarfsberechnung

Albert-Schweitzer-Schule

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Albert-Schweitzer-Straße 59, 23566 Lübeck
Tel.:	0451-122 829 10
E-Mail:	**albert-schweitzer-schule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.albert-schweitzer-schule.de/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	1 Raum für DaZ, 1 Raum für den Schülerclub
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	ja
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	flächendeckend
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	65	3	47	2	74	3	68	3	81	3	47	2	0	0	382	16
2019/20	56	3	69	3	64	3	76	3	69	3	47	2	0	0	381	17
2020/21	53	2	59	3	73	3	67	3	76	3	43	2	0	0	371	16
2021/22	31	2	57	3	62	3	73	3	71	3	46	2	0	0	340	16
2022/23	58	3	36	2	66	3	65	3	77	3	37	2	13	1	339	16

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	382	16
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	381	17
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	371	16
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	340	16
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	352	17

116 von 1289 in Zusammenstellung

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	17	-1	59 qm	0
Differenzierungsräume	9	8	-1	32 qm	0
Fachräume	10	10	0	69 qm	0
Turnen/Sport: 1 Feld	3	1	-2	3 x 405 qm = 1.215 qm	0

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2023-2025	Neubau Sporthalle	7.500.000 €

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist trotz Differenz vorhanden, da der 10. Jahrgang zweizügig ist.
Differenzierungsräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden (s.o.).
Fachräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden.
Mensa:	Vorhanden.
1-Feld-Turnhalle:	Es wird eine neue 3-Feld-Halle gebaut. Dafür wird die 1-Feld-Halle abgerissen.

Die Schule wurde neu gebaut, der 2. Bauabschnitt wurde im April 2023 bezogen, sodass der Bedarf an Räumen gedeckt ist.

Baltic-Schule

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule mit Oberstufe
Anschrift:	Karavellenstraße 2-4, 23558 Lübeck
Tel.:	0451-122 832 10
E-Mail:	**baltic-schule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.baltic-schule-lübeck.de/**
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	ja
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Ganztag:	Sek I gebunden, Primar offen
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	ja (Grundschule)
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	90	4	94	4	96	4	97	4	96	4	69	3	0	0	542	23
2019/20	92	4	89	4	97	4	96	4	98	4	75	3	0	0	547	23
2020/21	94	4	91	4	94	4	97	4	101	4	69	3	0	0	546	23
2021/22	92	4	91	4	91	4	93	4	100	4	70	3	0	0	537	23
2022/23	93	4	81	4	93	4	94	4	96	4	86	4	23	1	543	24

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	105	4	100	4	86	4	291	12	833	35
2019/20	95	4	95	4	81	4	271	12	818	35
2020/21	99	4	91	4	83	4	273	12	819	35
2021/22	103	4	94	4	65	4	262	12	799	35
2022/23	104	4	90	4	78	4	272	12	838	37

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	36	36	0	59 qm	
Differenzierungsräume	18	5	-13	32 qm	1
Fachräume	16	16	0	69 qm	3
3-Feld-Sporthalle	1	1	0	1.215 qm	

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden.
Differenzierungsräume:	Es fehlen dreizehn Differenzierungsräume. Von den vorhandenen Differenzierungsräumen ist ein Raum zu klein.
Fachräume:	Beide Fachräume für Physik sind vorhanden, wobei ein Fachraum zu klein ist. Für Chemie sind zwei Räume vorhanden, wobei ein Fachraum zu klein ist. Einer der zwei Fachräume für Biologie ist vorhanden. Für Technik/Werken und Musik stehen jeweils zwei ausreichend große Fachräume zur Verfügung. Es sind jeweils zwei Fachräume für Kunst (aber zu klein) und Informatik (1 Raum zu klein) vorhanden, d.h. jeweils 1 Raum im Überhang. Die Fachräume für Verbraucherlehre, Textillehre, Darstellendes Spiel sind in einer ausreichenden Größe vorhanden. Für Geografie steht ein Fachraum zur Verfügung, der allerdings zu klein ist.
Mensa:	Vorhanden.
3-Feld-Sporthalle:	Vorhanden.

Fehlbedarf von 13 Differenzierungsräumen muss am Standort gedeckt werden.

Emanuel-Geibel-Schule

Schulform	Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Glockengießer Str. 33-37, 23552 Lübeck
Tel.:	0451-122 847 11
E-Mail:	emanuel-geibel-schule.luebeck@schule.landsh.de
Homepage:	https://emanuel-geibel-schule.de
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	nein
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	teilweise
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	69	3	74	3	74	3	76	3	74	3	65	3	11	1	432	18
2019/20	70	3	70	3	73	3	73	3	76	3	65	3	12	1	427	18
2020/21	70	3	72	3	70	3	75	3	75	3	76	3	5	1	438	18
2021/22	68	3	69	3	71	3	73	3	79	3	71	3	0	0	431	18
2022/23	67	3	68	3	69	3	69	3	70	3	62	3	16	1	405	18

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	443	19
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	439	19
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	443	19
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	431	18
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	421	19

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	19	1	59 qm	
Differenzierungsräume	9	6	-3	32 qm	
Fachräume	10	9	-1	69 qm	
Turnen/Sport: 1 Feld	2	0	-2	2 x 405 qm = 810 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2023-2026	Umstrukturierung Vorderhäuser / Elektrosanierung / Brandschutzsanierung	9 Mio. EUR

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden. Der überzählige Raum wird als DaZ-Klassenraum genutzt.
Differenzierungsräume:	Es sind 3 Differenzierungsräume zu wenig.
Mensa:	Vorhanden.
2-Feld-Turnhalle:	Nicht vorhanden.
Fachräume:	Es fehlt ein Fachraum.

Die Raumfehlbedarfe müssen am Standort kompensiert werden.

Geschwister-Prenski-Schule

Schulform	Gemeinschaftsschule mit Oberstufe
Anschrift:	Travemünder Allee 5 a, 23568 Lübeck
Tel.:	0451-84890
E-Mail:	**geschwister-prenski-schule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.geschwister-prenski-schule.luebeck.de/**
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe/Oberstufe je 3 Jahrgangsstufen
Grundschulteil:	nein
Oberstufe:	ja
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	flächendeckend
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 6		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	92	4	93	4	93	4	95	4	105	4	85	4	0	0	563	24
2019/20	94	4	94	4	95	4	91	4	99	4	85	4	0	0	558	24
2020/21	93	4	94	4	93	4	95	4	91	4	82	4	0	0	548	24
2021/22	94	4	94	4	92	4	94	4	98	4	83	4	0	0	555	24
2022/23	95	4	93	4	92	4	96	4	98	4	87	4	12	1	561	24

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	84	3	71	3	73	3	228	9	791	33
2019/20	73	3	79	3	57	3	209	9	767	33
2020/21	70	3	72	3	73	3	215	9	763	33
2021/22	68	3	65	3	58	3	191	9	746	33
2022/23	73	3	64	3	54	3	191	9	764	34

Raumprogramm (4 Züge/Oberstufe 3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	33	33	0	59 qm	0
Differenzierungsräume	16	12	-4	32 qm	0
Fachräume	13	16	+3	69 qm	0
3-Feld-Turnhalle	1	1	0	1.215 qm	0

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden.
Differenzierungsräume:	Vier Differenzierungsräume fehlen.
Fachräume:	Ausreichend vorhanden.
Mensa:	Vorhanden.
3-Feld-Turnhalle:	Vorhanden.

Der Fehlbedarf von 4 Differenzierungsräumen ist durch Maßnahmen am Standort zu decken.

Gotthard-Kühl-Schule

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Lortzingstraße 27, 23556 Lübeck
Tel.:	0451-122 834 10
E-Mail:	**gotthard-kuehl-schule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.gks-luebeck.de/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	2 Räume für DaZ
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	ja
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	teilweise
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	62	3	67	3	72	3	76	3	67	3	44	2	27	2	388	17
2019/20	66	3	68	3	70	3	72	3	75	3	33	2	29	2	384	17
2020/21	67	3	66	3	67	3	70	3	72	4	28	2	26	2	370	18
2021/22	64	3	69	3	70	3	66	3	83	4	22	1	28	2	374	17
2022/23	64	3	67	3	68	3	64	3	76	3	40	2	40	2	379	17

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	415	19
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	413	19
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	396	20
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	402	19
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	419	19

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	20	2	59 qm	20
Differenzierungsräume	9	3	-6	32 qm	2
Fachräume	10	8	-2	69 qm	3
3-Feld-Turnhalle	1	1	0	1.215 qm	

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden, ein Klassenraum wird für den Unterricht in „Deutsch als Zweitsprache“ genutzt.
Differenzierungsräume:	Es fehlen sechs Differenzierungsräume. Von den vorhandenen Differenzierungsräumen sind zwei Räume zu klein.
Fachräume:	Die Fachräume für Technik, Verbraucherlehre, Informatik sind vorhanden, aber zu klein. Die Fachräume für Chemie, Physik, Musik, Kunst sind in einer ausreichenden Größe vorhanden. Es fehlt jeweils ein Fachraum für Biologie, Darstellendes Spiel und Textillehre. Ein Fachraum für Informatik ist im Überhang.
Mensa:	Vorhanden.
3-Feld-Turnhalle:	Es ist eine 3-Feld-Sporthalle vorhanden.

Fehlbedarf von 6 Differenzierungsräumen und 2 Fachräumen muss am Standort gedeckt werden.

Heinrich-Mann-Schule

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Brüder-Grimm-Ring 6-8, 23560 Lübeck
Tel.:	0451-122 836 10
E-Mail:	**grund-und-gemeinschaftsschule-moisling.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.hms-luebeck.de/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	2 Räume für DaZ
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	ja
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	teilweise
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	57	3	50	2	40	2	53	2	83	4	19	1	6	1	302	14
2019/20	39	2	61	3	52	2	48	3	73	4	24	1	4	1	297	15
2020/21	51	2	42	2	58	3	63	3	66	4	22	1	7	1	302	15
2021/22	38	2	48	2	44	2	62	3	81	4	29	1	9	1	302	14
2022/23	54	3	42	2	47	2	51	3	81	4	33	2	27	2	308	16

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	308	15
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	301	16
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	309	16
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	311	15
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	335	18

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	19	1	59 qm	
Differenzierungsräume	9	3	-6	32 qm	
Fachräume	10	12	2	69 qm	3
3-Feld-Sporthalle	1	1	0	1.215 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2023-2026	Grundinstandsetzung	10.100.000 Euro

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl an Räumen ist vorhanden, davon werden zwei Klassenräume für „Deutsch als Zweitsprache“ genutzt.
Differenzierungsräume:	Es fehlen sechs Differenzierungsräume.
Fachräume:	Die Fachräume für Physik, Biologie, Textillehre, Musik, Kunst, Verbraucherlehre sind in einer ausreichenden Größe vorhanden. Die Fachräume für Chemie, Technik, Informatik sind vorhanden, aber zu klein. Ein Physikraum und ein Medienraum ist im Überhang und ein Fachraum für Darstellendes Spiel fehlt.
Mensa:	Vorhanden.
3-Feld-Sporthalle:	Es ist eine 3-Feld-Sporthalle vorhanden.

Fehlbedarf von 6 Differenzierungsräumen muss am Standort gedeckt werden.

Holstentor-Gemeinschaftsschule

Schulform	Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Wendische Straße 55, 23558 Lübeck
Tel.:	0451-122 84910
E-Mail:	**holstentor-gemeinschaftsschule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.hgs-luebeck.de/**
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	nein
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	2 Räume für DaZ
Ganztag:	gebunden
Perspektivschule:	ja
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	92	4	91	4	97	4	100	4	90	4	70	3	14	1	540	23
2019/20	91	4	91	4	94	4	92	4	97	4	49	3	8	1	514	23
2020/21	93	4	92	4	94	4	96	4	91	4	69	3	6	1	535	23
2021/22	91	4	92	4	92	4	94	4	94	4	71	3	5	1	534	23
2022/23	90	4	90	4	91	4	92	4	91	4	57	3	35	2	511	23

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	554	24
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	522	24
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	541	24
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	539	24
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	546	25

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	24	28	4	59 qm	
Differenzierungsräume	12	6	-6	32 qm	6
Fachräume	13	11	-2	69 qm	4
1-Feld-Sporthalle	2	3	1	1.215 qm	

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden und zwei Räume werden genutzt, um „Deutsch als Zweitsprache“ zu vermitteln.
Differenzierungsräume:	Es fehlen sechs Differenzierungsräume. Von den vorhandenen Differenzierungsräumen sind sechs Räume zu klein.
Fachräume:	Die Fachräume für Physik, Biologie, Verbraucherlehre, Informatik sind vorhanden, aber zu klein. Die Fachräume für Chemie, Technik, Musik, Kunst, Textillehre sind in einer ausreichenden Größe vorhanden. Es fehlt jeweils ein Fachraum für Biologie, Darstellendes Spiel und Musik. Ein Fachraum für Informatik ist im Überhang.
Mensa:	Vorhanden.
3-Feld-Sporthalle:	Es ist eine 3-Feld-Sporthalle vorhanden.

Fehlbedarf von 6 Differenzierungsräumen und 2 Fachräumen muss am Standort gedeckt werden.

Julius-Leber-Schule/Schule am Marquardplatz

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Marquardplatz 7, 23554 Lübeck
Tel.:	0451-122 837 00
E-Mail:	julius-leber-schule.luebeck@schule.landsh.de
Homepage:	https://julius-leber-schule-luebeck.de/
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	2 Räume für DaZ, 1 Raum für den Schülerclub
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	ja
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	55	3	56	3	58	3	73	4	88	4	37	2	15	1	367	19
2019/20	42	2	59	3	73	3	77	5	75	4	38	2	11	1	364	19
2020/21	45	2	42	2	72	4	80	3	86	6	42	2	9	1	367	19
2021/22	33	2	43	2	56	4	84	5	101	5	27	1	16	1	344	19
2022/23	44	2	35	2	58	3	72	3	106	5	36	2	36	2	351	17

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	382	20
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	375	20
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	376	20
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	360	20
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	387	19

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	18	0	59 qm	17
Differenzierungsräume	9	5	-4	32 qm	2
Fachräume	10	9	-1	69 qm	6
1-Feld-Sporthalle	2	1	-1	2 x 405 qm = 810 qm	1

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Eine ausreichende Anzahl an Klassenräumen ist vorhanden, allerdings sind fast alle vorhandenen Klassenräume zu klein. Die aktuelle Flächendifferenz lässt sich nicht verringern, da das Schulgebäude unter Denkmalschutz steht.
Differenzierungsräume:	Es fehlen vier Differenzierungsräume. Von den vorhandenen Differenzierungsräumen sind zwei Räume zu klein und ein Raum wird genutzt, um „Deutsch als Zweitsprache“ zu vermitteln.
Fachräume:	Die Fachräume für Physik, Chemie, Technik, Textillehre, Haushaltslehre und Informatik sind vorhanden, aber zu klein. Die Fachräume für Biologie, Musik und Kunst sind in einer ausreichenden Größe vorhanden. Es fehlt der Fachraum für Darstellendes Spiel.
Mensa:	Zwei Speiseräume sind vorhanden. Hiervon wird ein Speisesaal für den Schülerclub mitgenutzt.
2-Feld-Sporthalle:	Die Schule verfügt lediglich über eine 1-Feld-Turnhalle, die nicht der Normgröße entspricht. Die aktuelle Flächendifferenz lässt sich nicht verringern, da die Halle unter Denkmalschutz steht.

Fehlbedarf von 1 Fachraum und 4 Differenzierungsräumen muss am Standort gedeckt werden.

St. Jürgen Grund- und Gemeinschaftsschule mit Oberstufe

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule mit Oberstufe
Anschrift:	Mönkhofer Weg 95, 23562 Lübeck
Tel.:	0451-122 839 11
E-Mail:	ggs-stjuergen.luebeck@schule.landsh.de
Homepage:	https://www.ggs-stjuergen.de
Zügigkeit:	5 Klassen je Jahrgangsstufe, Oberstufe 3 Züge
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	ja
Sonderräume:	2 Räume für DaZ, 1 Raum für den Schülerclub
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	117	5	120	5	119	5	120	5	129	5	70	3	14	1	675	28
2019/20	117	5	115	5	124	5	122	5	118	5	91	4	12	1	687	29
2020/21	115	5	119	5	119	5	126	5	122	5	77	3	9	1	678	28
2021/22	116	5	120	5	119	5	118	5	128	5	99	4	15	1	700	29
2022/23	114	5	113	5	119	5	119	5	116	5	98	4	34	2	679	29

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	68	2	54	4	65	3	187	9	876	38
2019/20	68	3	67	3	49	3	184	9	883	39
2020/21	80	3	70	3	56	3	206	9	893	38
2021/22	81	3	80	3	58	3	219	9	934	39
2022/23	77	3	79	4	69	3	225	9	938	41

132 von 1288 in Zusammenstellung

Raumprogramm (5 Züge/ Oberstufe 3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	39	42	+3	59 qm	27
Differenzierungsräume	20	4	-16	32 qm	
Fachräume	16	15	-1	69 qm	
Turnen/Sport: 1 Feld	4	4	0	4 x 405 qm = 1.620 qm	

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden, 2 Räume werden als DaZ-Klassenräume genutzt.
Differenzierungsräume:	Die Anzahl der Differenzierungsräume ist zu gering.
Mensa:	Vorhanden.
1-Feld-Turnhalle:	1 Feld vor Ort und eine 3-Feld-Sporthalle an der Kalkbrennerstr.
Fachräume:	Es gibt keinen Fachraum Darstellendes Raum Spiel.

Der Raumfehlbedarf muss am Schulstandort kompensiert werden.

Schule am Meer

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Strandweg 1, 23570 Lübeck
Tel.:	0451-122 83010
E-Mail:	**schule-am-meer.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.schule-am-meer.de/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	2 Räume für DaZ
Ganztag:	ja
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	24	1	31	2	39	2	65	3	48	2	34	2	12	1	241	12
2019/20	39	2	25	1	36	2	41	2	69	3	30	1	6	1	240	11
2020/21	36	2	37	2	24	1	48	3	44	2	38	2	11	1	227	12
2021/22	41	2	35	2	44	2	32	2	52	3	33	2	16	1	237	13
2022/23	42	2	41	2	36	2	53	2	44	3	24	1	23	2	240	12

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	253	13
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	246	12
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	238	13
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	253	14
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	263	14

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	12	-6	59 qm	
Differenzierungsräume	9	0	-9	32 qm	
Fachräume	10	9	-1	69 qm	2
3-Feld-Sporthalle	1	1	0	1.215 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2022-2027	Grundinstandsetzung	16 Mio.

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Es fehlen sechs Klassenräume für eine 3-Zügigkeit in der SeK I. Die Schule schult jeweils nur 2-zügig ein, da für eine 3-Zügigkeit nicht ausreichend Anmeldungen vorhanden sind.
Differenzierungsräume:	Es fehlen neun Differenzierungsräume, bei einer 2-Zügigkeit sechs.
Fachräume:	Die Fachräume für Physik, Chemie, Biologie, Technik, Textillehre, Musik und Haushaltslehre sind in ausreichender Größe vorhanden. Die Fachräume für Kunst und Informatik sind zu klein. Es fehlt ein Fachraum für Darstellendes Spiel.
Mensa:	Eine Mensa ist in ausreichender Größe vorhanden.
3-Feld-Sporthalle:	Es ist eine 3-Feld-Sporthalle vorhanden, die sowohl für den Sportunterricht der Grundschulkinder als auch für den Sportunterricht der Schüler:innen des Gemeinschaftsschulanteils der Schule am Meer ausreichend groß ist.

Der Fehlbedarf muss am Standort gedeckt werden.

Schule an der Wakenitz

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Dieselstraße 16, 23566 Lübeck
Tel.:	0451-122 831 10
E-Mail:	schule-an-der-Wakenitz.luebeck**@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://schule-an-der-wakenitz.de/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	2 Räume für DaZ
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	ja
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	flächendeckend
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 6		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	64	3	60	3	71	3	74	3	74	3	26	1	10	1	369	16
2019/20	69	3	67	3	71	3	68	3	71	3	41	2	10	1	387	17
2020/21	68	3	68	3	72	3	73	3	69	3	44	2	9	1	394	17
2021/22	62	3	67	3	76	3	73	3	77	3	35	2	9	1	390	17
2022/23	67	3	58	3	72	3	81	3	71	3	50	2	21	2	399	17

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	379	17
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	397	18
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	403	18
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	399	18
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	420	19

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	17	-1	59 qm	0
Differenzierungsräume	9	10	+1	32 qm	4
Fachräume	10	7	-3	69 qm	0
3-Feld-Turnhalle	1	1	0	1.215 qm	0

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ein Klassenraum fehlt. Da der 10. Jahrgang in den letzten Jahren immer nur 2-zügig war, sind die Räume derzeit auskömmlich.
Differenzierungsräume:	Die Differenzierungsräume sind in ausreichender Anzahl vorhanden (im Schnitt 5 m² pro Raum zu klein). Ein Raum wird für die Beschulung „Deutsch als Zweitsprache“ genutzt.
Fachräume:	Drei Fachräume fehlen.
Mensa:	Die vorhandene Mensa ist zu klein.
3-Feld-Turnhalle:	Die vorhandene Sporthalle ist ausreichend.

Der Fehlbedarf an Räumen ist durch Maßnahmen am Standort zu decken.

Schule Tremser Teich

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Am Behnkenhof 37, 23554 Lübeck
Tel.:	0451-122 843 00
E-Mail:	ggs-tremser-teich.luebeck@schule.landsh.de
Homepage:	https://www.schule-tremser-teich.de
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	75	3	73	3	72	3	74	3	77	3	42	2	0	0	413	17
2019/20	70	3	74	3	76	3	72	3	76	3	37	2	0	0	405	17
2020/21	79	3	70	3	75	3	76	3	72	3	34	2	0	0	406	17
2021/22	75	3	79	3	71	3	74	3	79	3	37	2	0	0	415	17
2022/23	70	3	74	3	78	3	73	3	75	3	40	2	13	1	410	17

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	413	17
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	405	17
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	406	17
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	415	17
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	423	18

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	17	-1	59 qm	6
Differenzierungsräume	9	6	-3	32 qm	3
Fachräume	10	8	-2	69 qm	5
3-Feld-Sporthalle	1	1	0	1.215 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2022-2024	Erweiterung Ganztag	1.277.000 €
2027 ff.	Grundinstandsetzung	1.500.000 €

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Es fehlt ein Klassenraum. Sechs der vorhandenen Klassenräume sind zu klein.
Differenzierungsräume:	Es fehlen drei Differenzierungsräume. Von den vorhandenen Differenzierungsräumen sind drei Räume zu klein und ein Raum wird genutzt, um „Deutsch als Zweitsprache“ zu vermitteln.
Fachräume:	Die Fachräume für Physik, Chemie, Biologie, Technik und Textillehre sind vorhanden, aber zu klein. Die Fachräume für Musik, Haushaltslehre und Informatik sind in einer ausreichenden Größe vorhanden. Es fehlen die Fachräume für Kunst und Darstellendes Spiel.
Mensa:	Die Mensa der Grundschule wird von den Schüler:innen der Sekundarstufe I mitgenutzt. Die Größe ist für beide Gruppen nicht ausreichend.
3-Feld-Sporthalle:	Es ist eine 3-Feld-Sporthalle vorhanden, die sowohl für den Sportunterricht der Grundschulkinder, als auch für den Sportunterricht der Schüler:innen des Gemeinschaftsschulanteils der Schule Tremser Teich ausreichend groß ist.

Der Fehlbedarf muss am Standort gedeckt werden.

Trave-Grund- und Gemeinschaftsschule

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Kücknitzer Hauptstraße 26, 23569 Lübeck
Tel.:	0451-122 84190
E-Mail:	**trave-grund-und-gemeinschaftsschule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.tggs-luebeck.de/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	1 Raum für DaZ, 1 Raum für den Schülerclub
Ganztag:	ja
Perspektivschule:	ja
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	61	3	60	3	78	3	69	3	92	4	37	2	12	1	397	18
2019/20	63	3	62	3	74	3	75	3	89	4	44	2	13	1	407	18
2020/21	60	3	69	3	67	3	78	3	83	4	48	2	14	1	405	18
2021/22	73	4	64	3	71	3	74	3	88	4	52	2	10	1	422	19
2022/23	57	3	72	4	66	3	75	3	82	4	55	2	19	1	407	19

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	409	19
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	420	19
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	419	19
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	432	20
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	426	20

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	22	+4	59 qm	6
Differenzierungsräume	9	3	-6	32 qm	
Fachräume	10	13	+3	69 qm	
3-Feld-Sporthalle	1	1	0	1.215 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2027 ff.	Sanierung	10 Mio.

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Es besteht ein Überhang. Der SEK I-Teil der Schule ist auf 2 Standorte verteilt (Kirchplatz und Kücknitzer Hauptstraße).
Differenzierungsräume:	Es fehlen sechs Differenzierungsräume.
Fachräume:	Alle Fachräume stehen in ausreichender Größe zur Verfügung.
Mensa:	Eine ausreichend große Mensa ist vorhanden.
3-Feld-Sporthalle:	Die Schule verfügt über eine 3-Feld-Sporthalle und eine 1-Feld-Turnhalle, die sowohl von der Grundschule als auch dem Trave-Gymnasium genutzt werden.

Der Fehlbedarf ist am Standort zu decken.

Willy-Brandt-Schule

Schulform	Grund- und Gemeinschaftsschule
Anschrift:	Beim Meilenstein 2, 23568 Lübeck
Tel.:	0451-846 90
E-Mail:	**willy-brandt-schule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://wbs-luebeck.de/wbs/gemeinschaftsschule/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	ja
Oberstufe:	nein
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Ganztag:	gebunden
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	flächendeckend
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 6		Kl. 8		Kl. 9		Kl. 10		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	38	2	38	2	48	3	48	2	67	3	51	2	3	1	290	14
2019/20	34	2	38	2	41	2	56	3	49	2	35	2	4	1	253	13
2020/21	26	2	39	2	38	2	41	2	59	3	26	1	7	1	229	12
2021/22	40	2	30	2	43	2	43	2	44	2	42	2	4	1	242	12
2022/23	37	2	42	2	43	2	45	2	37	2	22	1	5	1	226	11

Jahr-gang	Kl. 11		Kl. 12		Kl. 13		Gesamt Kl. 11-13		Gesamt Kl. 5-13 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	293	15
2019/20	0	0	0	0	0	0	0	0	257	14
2020/21	0	0	0	0	0	0	0	0	236	13
2021/22	0	0	0	0	0	0	0	0	246	13
2022/23	0	0	0	0	0	0	0	0	231	12

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	18	16	-2	59 qm	9
Differenzierungsräume	9	3	-6	32 qm	0
Fachräume	10	11	+1	69 qm	0
3-Feld-Turnhalle	1	1	0	1.215 qm	0

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Die Schule ist seit Jahren lediglich 2-zügig. Das neue Baugebiet „Kühne-Gelände“ würde bewirken, dass die Schüler:innen-Zahl Richtung einer 3-Zügigkeit tendieren könnte. Für diesen Fall fehlen 2 Klassenräume. Derzeit ist die Anzahl ausreichend.
Differenzierungsräume:	Es fehlen 6 Differenzierungsräume.
Fachräume:	Ausreichend vorhanden
Mensa:	Vorhanden.
3-Feld-Turnhalle:	Vorhanden.

Der Fehlbedarf an Räumen ist durch Maßnahmen am Standort zu decken.

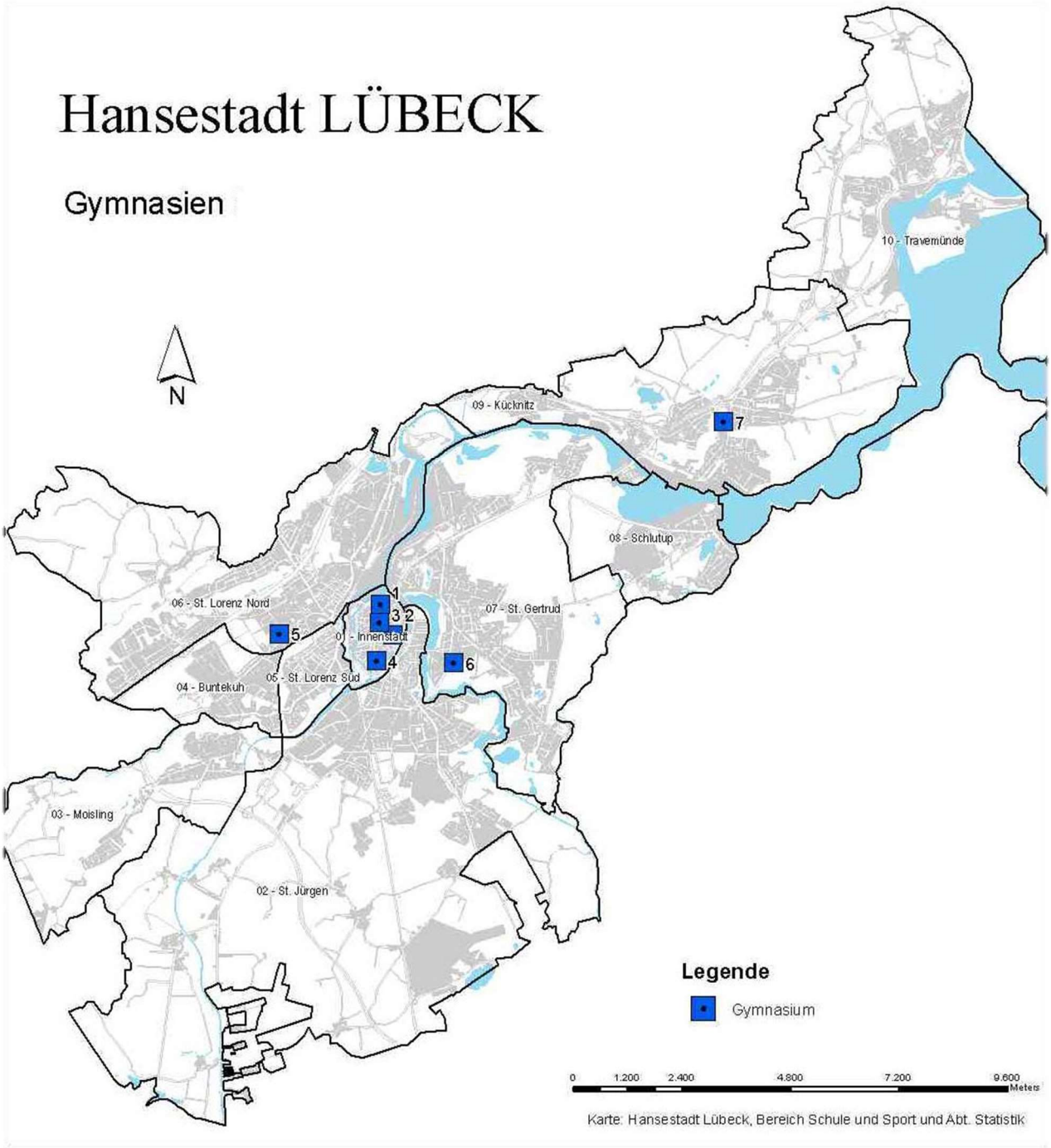
4.2 Gymnasien

a. Schulverzeichnis Gymnasien

Tabelle 6: Schulverzeichnis Gymnasien

	Gymnasien	Schule	Stadtteil	Stadtbezirk
1.	Gymnasium	Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium	St. Lorenz Nord	Holstentor-Nord
2.	Gymnasium	Ernestinenschule	Innenstadt	Innenstadt
3.	Gymnasium	Johanneum zu Lübeck	Innenstadt	Innenstadt
4.	Gymnasium	Katharineum zu Lübeck	Innenstadt	Innenstadt
5.	Gymnasium	Oberschule zum Dom	Innenstadt	Innenstadt
6.	Gymnasium	Thomas-Mann-Schule	St. Gertrud	Marli/ Brandenbaum
7.	Gymnasium	Trave-Gymnasium	Kücknitz	Alt-Kücknitz

b. Standortkarte der Gymnasien



Gymnasien

1 Ernestinenschule
2 Johanneum zu Lübeck
3 Katharineum zu Lübeck
4 Oberschule zum Dom
5 Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium
6 Thomas-Mann-Schule
7 Trave-Gymnasium

c. Schuldatenblätter und Bedarfsberechnung

Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium

Schulform	Gymnasium
Anschrift:	Ziegelstraße 38, 23556 Lübeck
Tel.:	0451-122 85010
E-Mail:	**carl-jacob-burckhardt-gymnasium-luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.cajabu.de/**
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Sonderräume:	2 Räume für DaZ
Offener Ganztag:	nein
Perspektivschule:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	teilweise
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		DaZ		Gesamt Kl. 5-9 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	115	4	104	4	97	4	100	4	101	4	6	1	517	20
2019/20	106	4	113	4	86	3	103	4	97	4	13	1	505	19
2020/21	140	5	105	4	105	4	85	3	105	4	7	1	540	21
2021/22	103	4	141	5	96	4	104	4	72	3	11	1	516	20
2022/23	106	4	101	4	134	5	99	4	113	4	29	2	553	21

Jahr-gang	Kl. 10 / E		Kl. 11 / Q1		Kl. 12 / Q2		Gesamt Kl. 10-12		Gesamt Kl. 5-12 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	85	5	84	5	78	5	247	15	770	36
2019/20	95	5	86	5	79	5	260	15	778	35
2020/21	89	5	78	5	89	5	256	15	803	36
2021/22	96	7	85	5	64	5	245	15	772	38
2022/23	65	4	84	6	77	5	226	15	808	38

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungs-größe pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume G8	32	29	-3	59 qm	
Zusätzliche Klassenräume bei G9	4	0	-4	59 qm	
Differenzierungsräume G8	16	1	-15	32 qm	
Zusätzl. Differenzierungsr. G9	2	0	-2	32 qm	
Fachräume	16	18	+2	69 qm	1
Turnen/Sport: 1 Feld	3	1	-2	3 x 405 qm = 1.215 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2023-2026	Energetische Sanierung	14.600.000 €

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Es fehlen drei Klassenräume, durch den Umstieg auf G9 werden weitere vier Klassenräume nötig sein.
Differenzierungsräume:	Es ist lediglich ein Raum für die Differenzierung vorhanden.
Fachräume:	Für Physik und Biologie sind zwei ausreichend große Fachräume vorhanden, allerdings fehlt hierfür der dritte Fachraum. Beide Fachräume für Chemie sind vorhanden, wobei ein Fachraum zu klein ist. Ein Fachraum für Werken fehlt. Für Geographie steht ein ausreichend großer Fachraum zur Verfügung. Für Musik stehen drei Fachräume zur Verfügung, d.h. einer im Überhang. Für Kunst stehen zwei ausreichend große Fachräume zur Verfügung. Für Informatik stehen drei Fachräume zur Verfügung, d.h. zwei im Überhang. Für das Unterrichtsfach Darstellendes Spielen wird die Bühne der Schulaula genutzt. Des Weiteren steht noch jeweils ein Fachraum für Wirtschaft und Politik, Geschichte und Fremdsprachen zur Verfügung.
Mensa:	Eine ausreichend große Mensa ist vorhanden.
3-Feld-Turnhalle:	Es ist lediglich eine 1-Feld-Turnhalle und ein Gymnastikraum vorhanden.

Der Raumfehlbedarf soll durch einen Erweiterungsbau und Neubau einer 3-Feld-Sporthalle gedeckt werden. Aufgrund der ansteigenden Schüler:innenzahl ist im Rahmen der Sanierung außerdem eine Erweiterung für einen 5. Zug geplant.

Ernestinenschule

Schulform	Gymnasium
Anschrift:	Kleine Burgstraße 24-26, 23552 Lübeck Zweigstelle Burgschule: Hinter der Burg 2-4, 23552 Lübeck
Tel.:	0451-122 851 00
E-Mail:	ernestinenschule.luebeck@schule.landsh.de
Homepage:	https://www.ernestinenschule.de/
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Offener Ganztag:	ja
Perspektivschule:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	teilweise
W-LAN:	nein
Glaserfaseranschluss:	nein

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		DaZ		Gesamt Kl. 5-9 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	101	4	114	4	79	4	90	4	71	3	0	0	455	19
2019/20	132	5	101	4	98	4	80	3	88	4	0	0	499	20
2020/21	84	3	128	5	83	4	91	4	83	3	0	0	469	19
2021/22	97	4	78	3	113	4	93	4	72	3	0	0	453	18
2022/23	111	4	103	4	70	3	107	4	80	3	16	1	471	18

Jahr-gang	Kl. 10 / E		Kl. 11 / Q1		Kl. 12 / Q2		Gesamt Kl. 10-12		Gesamt Kl. 5-12 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	66	4	58	3	61	3	185	10	640	29
2019/20	70	3	63	3	54	3	187	9	686	29
2020/21	84	4	61	3	58	3	203	10	672	29
2021/22	71	3	77	4	57	3	205	10	658	28
2022/23	63	3	66	3	70	4	199	10	670	29

148 von 1289 in Zusammenstellung

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungs-größe pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume G8	32	32	0	59 qm	29
Zusätzliche Klassenräume bei G9	4	4	0	59 qm	4
Differenzierungsräume G8	16	8	-8	32 qm	1
Zusätzl. Differenzierungsr. G9	2	0	-2	32 qm	
Fachräume	16	17	1	69 qm	6
1-Feld-Sporthalle	3	2	-1	3 x 405 qm = 1.215 qm	1

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2023 ff.	Karstadt-Mixed-Use-Konzept	Anteilig an der Gesamtsumme von ca. 27.000.000 EUR

Fazit zum Bedarf

Klassenräume: Derzeit ist eine ausreichende Anzahl an Klassenräumen vorhanden, allerdings sind nahezu alle Klassenräume zu klein. In vielen Klassenräumen fehlen mehr als 15 Quadratmeter an pädagogisch nutzbarer Fläche, einige Klassenräume sind sogar sogar mehr als 20 Quadratmeter zu klein. Die aktuelle Flächendifferenz lässt sich nicht verringern, da alle Gebäudeteile der Schule unter Denkmalschutz stehen.

Differenzierungsräume: Es fehlen derzeit acht Differenzierungsräume. Von den vorhandenen Differenzierungsräumen ist lediglich ein Raum zu klein. Einer der vorhandenen Differenzierungsräume wird genutzt, um „Deutsch als Zweitsprache“ zu vermitteln. Ab der Wiedereinführung von G9 fehlen zwei weitere Differenzierungsräume.

Fachräume: Für Physik sind zwei ausreichend große Fachräume vorhanden, allerdings fehlt hierfür der dritte Fachraum. Beide Fachräume für Chemie sind vorhanden, wobei ein Fachraum zu klein ist. Zwei der drei Fachräume für Biologie sind vorhanden, allerdings ist hiervon ein Fachraum zu klein. Für Werken werden zwei kleine Räume genutzt, deren Gesamtfläche allerdings nicht die notwendige Größe des entsprechenden Fachraums erreicht. Es werden zwei ausreichend große Fachräume für Geografie genutzt. Für Kunst und Musik stehen

	jeweils zwei ausreichend große Fachräume zur Verfügung. Ein Computerraum ist zu klein, es stehen aber zwei weitere Computerräume zusätzlich zur Verfügung, die dieses Raumdefizit ausgleichen. Es fehlt ein Fachraum für Darstellendes Spiel.
Mensa:	Eine Mensa mit einer Zubereitungsküche ist vorhanden.
3-Feld-Sporthalle:	Von den drei erforderlichen Übungsfeldern ist in der Sporthalle ein Übungsfeld vorhanden, das ausreichend groß ist. In dieser Sporthalle befindet sich darüber hinaus auch ein Gymnastikraum, der allerdings nicht die für ein Übungsfeld erforderliche Größe aufweist. In der kleineren Turnhalle befindet sich eine dritte Übungsfläche für den Sportunterricht, die allerdings ebenfalls deutlich zu klein ist. Die aktuelle Flächendifferenz lässt sich nicht verringern, da beide Hallen unter Denkmalschutz stehen.

Der Fehlbedarf ist am Standort nicht zu decken, er kann evtl. teilweise im ehemaligen Karstadt-Gebäude geschaffen werden.

Johanneum zu Lübeck

Schulform:	Gymnasium
Anschrift:	Bei St. Johannis 1-3, 23552 Lübeck
Tel.:	0451-122 853 00
E-Mail:	johanneum.luebeck@schule.landsh.de
Homepage:	http://www.johanneum-luebeck.de
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	nein
Oberstufe:	ja
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	teilweise
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	nein

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		DaZ		Gesamt Kl. 5-9 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	145	5	141	5	105	4	112	4	103	4	0	0	606	22
2019/20	114	4	145	5	137	5	104	4	105	4	0	0	605	22
2020/21	144	5	111	4	140	5	137	5	101	4	0	0	633	23
2021/22	115	4	141	5	110	4	135	5	132	5	0	0	633	23
2022/23	116	4	114	4	138	5	106	4	138	5	17	1	612	22

Jahr-gang	Kl. 10/E		Kl. 11/Q1		Kl. 12/Q2		Gesamt Kl. 10-12		Gesamt Kl. 5-12 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	108	4	100	4	83	4	291	12	897	34
2019/20	101	5	100	5	94	4	290	14	900	36
2020/21	97	4	97	4	96	4	290	12	923	35
2021/22	99	4	91	4	97	4	287	12	920	35
2022/23	131	5	90	5	80	4	301	14	913	37

151 von 1289 in Zusammenstellung

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume G8	32	33	1	59 qm	32
Zusätzliche Klassenräume G9	4	1	-3	59 qm	1
Differenzierungsräume G8	16	0	-16	32 qm	16
Zusätzliche Differenzierungsräume G9	2	0	-2	32 qm	0
Fachräume	16	17	1	69 qm	10
Turnen/Sport: 1 Feld	3	3	0	3 x 405 qm = 1.215 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2023-2025	Elektro- und Brandschutzsanierung	21.000.000 Euro
2027	Mixed Use Karstadt	Anteilig an der Gesamtsumme von ca. 27.000.000 EUR

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Derzeit ist eine ausreichende Anzahl von Klassenräumen vorhanden. Nahezu alle Klassen sind in der qm Zahl zu klein. Da das gesamte Gebäude unter Denkmalschutz steht, sind die Klassenräume baulich nicht zu verändern. Ab der Einführung von G9 fehlen 3 Klassenräume.
Differenzierungsräume:	Derzeit hat die Schule keine Differenzierungsräume.
Mensa:	Eine Mensa mit Zubereitungsküche ist in ausreichender Größe vorhanden.
3-Feld-Turnhalle:	Es gibt eine 2-Feld-Halle und eine 1-Feld-Halle.
Fachräume:	Ausreichend vorhanden. Es gibt zusätzlich einen zweiten Raum für Informatik. 10 Fachräume haben nicht die erforderliche Größe.

Der Fehlbedarf an Differenzierungs- und Klassenräumen durch die Einführung von G9 muss durch die Raumentstehung im ehemaligen Karstadtgebäude kompensiert werden.

Katharineum zu Lübeck

Schulform	Gymnasium
Anschrift:	Königstraße, 23552 Lübeck
Tel.:	0451-85490
E-Mail:	**katharineum.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.katharineum.luebeck.de/**
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Sonderräume:	1 Raum für DaZ
Offener Ganztag:	ja
Perspektivschule:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	flächendeckend
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		DaZ		Gesamt Kl. 5-9 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	120	4	107	4	102	4	92	4	113	4	0	0	534	20
2019/20	115	4	117	4	107	4	102	4	90	4	0	0	531	20
2020/21	118	4	114	4	114	4	105	4	99	4	0	0	550	20
2021/22	116	4	117	4	108	4	114	4	98	4	0	0	553	20
2022/23	116	4	114	4	111	4	107	4	115	4	20	1	563	20

Jahr-gang	Kl. 10 / E		Kl. 11 / Q1		Kl. 12 / Q2		Gesamt Kl. 10-12		Gesamt Kl. 5-12 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	105	4	93	4	103	4	303	12	835	32
2019/20	109	4	100	4	89	4	298	12	829	32
2020/21	92	4	105	4	95	4	292	12	842	32
2021/22	96	4	87	4	99	4	282	12	835	32
2022/23	97	4	87	4	84	4	268	12	851	33

153 von 1289 in Zusammenstellung

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungs-größe pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume G8	32	32	0	59 qm	31
Zusätzliche Klassenräume bei G9	4	0	-4	59 qm	0
Differenzierungsräume G8	16	0	-16	32 qm	0
Zusätzl. Differenzierungsr. G9	2	0	-2	32 qm	0
Fachräume	16	16	0	69 qm	4
Turnen/Sport: 1 Feld	3	1	-2	3 x 405 qm = 1.215 qm	1

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2023 ff.	Karstadt Mixed-Use-Konzept	Anteilig an der Gesamtsumme von ca. 27.000.000 EUR

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Die Klassenräume sind insgesamt zu klein, bei G9 werden 4 zusätzliche Klassenräume benötigt.
Differenzierungsräume:	Differenzierungsräume sind nicht vorhanden.
Fachräume:	Ausreichend vorhanden.
Mensa:	Vorhanden.
1-Feld-Turnhalle:	Die 1-Feld-Turnhalle ist für die Anzahl der Schüler:innen nicht ausreichend, das dort befindliche Obergeschoss der Sporthalle darf nur eingeschränkt genutzt werden.

Der Fehlbedarf an Differenzierungs- und Klassenräumen durch die Einführung von G9 kann am Standort nicht gedeckt, sondern muss durch die Raumentstehung im ehemaligen Karstadtgebäude kompensiert werden.

Oberschule zum Dom

Schulform:	Gymnasium
Anschrift:	Domkirchhof 1-3
Tel.:	0451-122 855 12
E-Mail:	**oberschule-zum-dom.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.ozd-luebeck.de/home**
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Grundschulteil:	nein
Oberstufe:	ja
Sonderräume:	keine
Ganztag:	offen
Perspektivschule:	nein
Campusklasse der Förderzentren:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		DaZ		Gesamt Kl. 5-10 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	114	4	113	4	108	4	95	4	108	4	0	0	538	20
2019/20	115	4	112	4	111	4	103	4	94	4	0	0	535	20
2020/21	113	4	115	4	105	4	113	4	99	4	0	0	545	20
2021/22	116	4	114	4	114	4	109	4	108	4	0	0	561	20
2022/23	116	4	117	4	113	4	115	4	107	4	0	0	568	20

Jahr-gang	Kl. 10/E		Kl. 11/Q1		Kl. 12/Q2		Gesamt Kl. 10-12		Gesamt Kl. 5-12 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	86	4	72	4	82	4	240	12	778	32
2019/20	109	4	73	4	68	4	250	12	785	32
2020/21	95	4	104	4	68	4	267	12	812	32
2021/22	104	5	85	4	98	5	287	14	848	34
2022/23	114	6	99	5	78	4	291	15	859	35

155 von 1289 in Zusammenstellung

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungsgröße pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume	32	30	-2	59 qm	15
Zus. Klassenräume G9	4		-4	59 qm	
Differenzierungsräume	16	7	-9	32 qm	
Zus. Differenzierungsräume G9	2		-2	32 qm	
Fachräume	16	16	0	69 qm	
Turnen/Sport: 1 Feld	3	1	-2	3 x 405 qm = 1.215 qm	

Baumaßnahmen

Finanzplanung	Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkostenschätzung
2027	Gesamtsanierung inkl. Ausbau Dachgeschoss	Höhe noch nicht bekannt.
2026	Karstadt Mixed-Use-Konzept	Anteilig an der Gesamtsumme von ca. 27.000.000 EUR

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Derzeit fehlen der Schule 2 Klassenräume, nach Einführung G9 werden insgesamt 6 Klassenräume fehlen. Die Hälfte der Räume ist zu klein.
Differenzierungsräume:	Es fehlen der Schule 9 Differenzierungsräume, bei Einführung von G9 werden insgesamt 11 Klassenräume fehlen.
Mensa:	Eine Mensa ist vorhanden. Sollte eine gemeinschaftliche Nutzung mit der Dom-Schule realisiert werden, wäre sie evtl. für die Schüler:innenanzahl nicht auskömmlich.
3-Feld-Turnhalle:	Es ist mit der Hauptturnhalle lediglich 1 Hallenfläche vorhanden, zuzüglich eines kleinen Gymnastikraumes.
Fachräume:	Ausreichend vorhanden.

Der Fehlbedarf ist am Standort oder durch die Raumentstehung im ehemaligen Karstadtgebäude zu kompensieren.

Thomas-Mann-Schule

Schulform	Gymnasium
Anschrift:	Thomas-Mann-Straße 14, 23564 Lübeck
Tel.:	0451-122 857 90
E-Mail:	**thomas-mann-schule.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.thomas-mann-schule-luebeck.de/**
Zügigkeit:	4 Klassen je Jahrgangsstufe
Sonderräume:	nein
Offener Ganztag:	ja
Perspektivschule:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	flächendeckend
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		DaZ		Gesamt Kl. 5-9 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	116	4	143	5	106	4	114	4	118	4	0	0	597	21
2019/20	114	4	111	4	131	5	105	4	116	4	0	0	577	21
2020/21	116	4	112	4	112	4	128	5	109	4	0	0	577	21
2021/22	145	5	116	4	111	4	112	4	120	5	0	0	604	22
2022/23	114	4	139	5	109	4	110	4	103	4	0	0	575	21

Jahr-gang	Kl. 10 / E		Kl. 11 / Q1		Kl. 12 / Q2		Gesamt Kl. 10-12		Gesamt Kl. 5-12 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	119	5	109	5	123	6	351	16	948	37
2019/20	124	5	108	5	103	5	335	15	912	36
2020/21	114	5	116	5	104	5	334	15	911	36
2021/22	106	5	104	5	111	5	321	15	925	37
2022/23	113	5	105	5	98	5	316	15	891	36

157 von 1289 in Zusammenstellung

Raumprogramm (4 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungs-größe pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume G8	32	32	0	59 qm	0
Zusätzliche Klassenräume bei G9	4	4	0	59 qm	0
Differenzierungsräume G8	16	3	-13	32 qm	0
Zusätzl. Differenzierungsr. G9	2	0	-2	32 qm	0
Fachräume	16	12	-4	69 qm	0
3-Feld-Turnhalle	1	1	0	1.215 qm	0

Fazit zum Bedarf

Klassenräume:	Ausreichende Anzahl ist vorhanden.
Differenzierungsräume:	15 Differenzierungsräume fehlen.
Fachräume:	4 Fachräume fehlen.
Mensa:	Vorhanden.
3-Feld-Turnhalle:	Vorhanden.

Der Fehlbedarf an Räumen ist durch Maßnahmen am Standort zu decken.

Trave Gymnasium

Schulform	Gymnasium
Anschrift:	Kücknitzer Hauptstraße 26, 23569 Lübeck
Tel.:	0451- 122 85810
E-Mail:	**trave-gymnasium.luebeck@schule.landsh.de**
Homepage:	**https://www.trave-gymnasium.de/**
Zügigkeit:	3 Klassen je Jahrgangsstufe
Sonderräume:	nein
Offener Ganztag:	ja
Perspektivschule:	nein
Medienentwicklungsplanung:	ja
Interaktive Displays:	ja
W-LAN:	ja
Glaserfaseranschluss:	ja

Schüler:innen- und Klassenzahlen

Jahr-gang	Kl. 5		Kl. 6		Kl. 7		Kl. 8		Kl. 9		DaZ		Gesamt Kl. 5-9 ohne DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	64	2	59	3	44	2	50	2	37	2	0	0	254	11
2019/20	57	3	62	2	48	2	51	2	37	2	0	0	255	11
2020/21	79	3	57	3	62	3	47	2	43	2	0	0	288	13
2021/22	48	2	75	3	52	2	60	3	47	2	0	0	282	12
2022/23	67	3	49	2	73	3	54	2	63	3	0	0	306	13

Jahr-gang	Kl. 10 / E		Kl. 11 / Q1		Kl. 12 / Q2		Gesamt Kl. 10-12		Gesamt Kl. 5-12 mit DaZ	
	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.	Sch.	Kl.
2018/19	41	2	55	2	36	2	132	6	386	17
2019/20	45	2	38	2	49	2	132	6	387	17
2020/21	45	2	42	2	39	2	126	6	414	19
2021/22	59	3	45	2	36	2	140	7	422	19
2022/23	72	4	54	3	39	2	165	9	471	22

160 von 1289 in Zusammenstellung

Raumprogramm (3 Züge)

Raumart	Raumanzahl			Bemessungs-größe pro Raum	Anzahl der vorhandenen Räume unter der Bemessungsgröße
	Soll	Ist	Differenz		
Klassenräume G8	24	20	-4	59 qm	7
Zusätzliche Klassenräume bei G9	3	0	-3	59 qm	
Differenzierungsräume G8	12	2	-10	32 qm	
Zusätzl. Differenzierungsr. G9	2	0	-2	32 qm	
Fachräume	16	12	-4	69 qm	1
1-Feld-Sporthalle	3	4	1	3 x 405 qm = 1.215 qm	

Fazit zum Bedarf

Klassenräume: Es fehlen vier Klassenräume und durch G9 weitere drei Klassenräume. Von den vorhandenen Klassenräumen sind sieben Klassenräume zu klein.

Differenzierungsräume: Es sind lediglich zwei Räume für die Differenzierung vorhanden.

Fachräume: Für Physik sind zwei ausreichend große Fachräume vorhanden.
Für Chemie ist ein ausreichend großer Fachraum vorhanden, ein weiterer Fachraum fehlt.
Für Biologie sind drei ausreichend große Fachräume vorhanden.
Für Geographie ist ein ausreichend großer Fachraum vorhanden.
Für Werken ist ein ausreichend großer Fachraum vorhanden.
Für Musik stehen zwei Fachräume zur Verfügung. Der eine Fachraum hat eine ausreichende Größe, der andere Fachraum ist 10qm zu klein.
Für Kunst steht ein ausreichend großer Fachraum zur Verfügung, ein weiterer Fachraum fehlt.
Für Informatik ist ein ausreichend großer Fachraum vorhanden.
Ein Fachraum für Darstellendes Spiel fehlt.

Mensa: Eine ausreichend große Mensa ist vorhanden.

3-Feld-Sporthalle: Es ist eine 3-Feld-Sporthalle und eine 1-Feld-Turnhalle vorhanden.

Der Fehlbedarf ist am Standort zu decken.

4.3. Zusammenfassung des Raumfehlbedarfs

Nachfolgend wird der Raumfehlbedarf der Schulen für die aktuelle Zügigkeit (aus den Schuldatenblättern) zusammengefasst dargestellt. Dies sind die bereits jetzt fehlenden Räume.

4.3.1 Gemeinschaftsschulen

Tabelle 7: Übersicht Raumfehlbedarf Gemeinschaftsschulen

	Klassen-räume	Differenzie-rungsräume	Fach-räume	**Gesamt Defizit**	Turnen/ Sport: Felder
Albert-Schweitzer-S.	-1	-1	0	-2	-2
Emanuel-Geibel-Schule	1	-3	-1	-3	-2
Gotthard-Kühl-Schule	2	-6	-2	-6	0
Heinrich-Mann-Schule	1	-6	2	-3	0
Holstentor-GemS	4	-6	-2	-4	1
Julius-Leber-Schule	0	-4	-1	-5	-1
Schule am Meer	-6	-9	-1	-16	0
Schule an der Wakenitz	-1	1	-3	-3	0
Schule Tremser Teich	-1	-3	-2	-6	0
Trave GGemS	4	-6	3	1	0
Willy-Brandt-Schule	-2	-6	1	-7	0
	1	**-49**	**-6**	**-54**	**-4**
Baltic-Schule	0	-13	0	-13	0
Geschw.-Prenski-Schule	0	-4	3	-1	0
St. Jürgen GGemS	3	-16	-1	-14	0
	3	**-33**	**2**	**-28**	**0**
Gesamt	**4**	**-82**	**-4**	**-82**	**-4**

An den Gemeinschaftsschulen besteht aktuell nur an einzelnen Schulen ein geringes Defizit an Klassenräumen, gleichzeitig sind vor allem an drei Schulen (St. Jürgen GGS, Gotthard-Kühl-Schule sowie Julius-Leber-Schule) viele Räume für eine volle Belegung zu klein (s. Tabelle 8). An fast allen Schulen fehlen Differenzierungsräume. Aktuell ist diese Situation tragbar, da das Raumprogramm von insgesamt 34 Zügen an Gemeinschaftsschulen ohne Oberstufe ausgeht, aber nur 32 Züge in den letzten Jahren im Schnitt beschult wurden. Platz ist an der Heinrich-Mann-Schule, der Julius-Leber-Schule und der Schule am Meer vorhanden. Die Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe haben in der Sekundarstufe I kein Platzkontingent, da sie voll belegt sind.

161 von 1289 in Zusammenstellung

Tabelle 8: Übersicht Räume unter Bemessungsgrenze an Gemeinschaftsschulen

	Klassen-räume	Differenzie-rungsräume	Fach-räume	**Gesamt Räume unter Bemessungs-grenze**	Turnen/ Sport: 1 Feld
Albert-Schweitzer-S.	0	0	0	0	0
Emanuel-Geibel-Schule	0	0	0	0	0
Gotthard-Kühl-Schule	20	2	3	25	0
Heinrich-Mann-Schule	0	0	3	3	0
Holstentor-GemS	0	6	4	10	0
Julius-Leber-Schule	17	2	6	25	1
Schule am Meer	0	0	2	2	0
Schule an der Wakenitz	0	4	0	4	0
Schule Tremser Teich	6	3	5	14	0
Trave GGemS	6	0	0	6	0
Willy-Brandt-Schule	9	0	0	9	0
	58	**17**	**23**	**98**	**1**

Baltic-Schule	0	1	3	4	0
Geschw.-Prenski-Schule	0	0	0	0	0
St. Jürgen GGemS	27	0	0	27	0
	27	**1**	**3**	**31**	**0**

Wie die obige Tabelle veranschaulicht, sind vor allem in drei Schulen zahlreiche Klassenräume unterhalb der Bemessungsgrenze von 59 qm pro Raum.

Bei den aktuellen Klassengrößen reicht die Zahl der Klassenräume an Gemeinschaftsschulen weitestgehend aus, es fehlen allerdings zahlreiche Differenzierungsräume und viele Räume sind zu klein.

4.3.2 Gymnasien

Tabelle 9: Übersicht Raumfehlbedarf Gymnasien

Gymnasien G8	Klassen-räume G8	Differenzierungs-räume G8	Fach-räume	**Gesamt Defizit Räume**	Turnen/ Sport: Felder
C.-J.-Burckhardt-Gym.	-3	-15	2	-16	-2
Ernestinenschule	0	-8	1	-7	-1
Johanneum zu Lübeck	1	-16	1	-14	0
Katharineum zu Lübeck	0	-16	0	-16	-2
Oberschule zum Dom	-2	-9	0	-11	-2
Thomas-Mann-Schule	0	-13	-4	-17	0
Trave-Gymnasium	-4	-10	-4	-18	1
	-8	**-87**	**-4**	**-99**	**-6**

Gymnasien G9	Klassen-räume G9	Differenzierungs-räume G9	Fach-räume	**Gesamt Defizit Räume**	Turnen/ Sport: Felder
C.-J.-Burckhardt-Gym.	-7	-17	2	-22	-2
Ernestinenschule	0	-10	1	-9	-1
Johanneum zu Lübeck	-2	-18	1	-19	0
Katharineum zu Lübeck	-4	-18	0	-22	-2
Oberschule zum Dom	-6	-11	0	-17	-2
Thomas-Mann-Schule	0	-15	-4	-19	0
Trave-Gymnasium	-7	-12	-4	-23	1
	-26	**-101**	**-4**	**-131**	**-6**

Die Gymnasien haben aktuell ein geringes Defizit an Klassenräumen, das aber durch den Umstieg auf G9 deutlich auf einen Fehlbedarf von 26 Räumen ansteigt. An den Gymnasien fehlen darüber hinaus 87 Differenzierungsräume, mit G9 101.

Tabelle 10: Übersicht Räume unter Bemessungsgrenze an Gymnasien bei G9

	Klassen-räume	Differen-zierungs-räume	Fach-räume	**Gesamt Räume unter Bemessungs-grenze**	Turnen/ Sport: 1 Feld
C.-J.-Burckhardt-Gym.	0	0	1	1	0
Ernestinenschule	33	1	6	40	1
Johanneum zu Lübeck	33	16	10	59	0
Katharineum zu Lübeck	31	0	4	35	1
Oberschule zum Dom	15	0	0	15	0
Thomas-Mann-Schule	0	0	0	0	0
Trave-Gymnasium	7	0	1	8	0
	119	**17**	**22**	**158**	**2**

Gleichzeitig sind bereits jetzt 114, mit G9 119 Klassenräume zu klein (s. Tabelle 10). Vor allem die Innenstadtschulen weisen zahlreiche Räume unterhalb der Bemessungsgrenze auf, die in der Regel aufgrund des Denkmalschutzes nicht verändert werden können.

Die Gymnasien werden durch den Wechsel auf G9 ein deutliches Defizit an Klassenräumen erhalten. Es besteht ein massiver Mangel an Differenzierungsräumen. Ferner sind zahlreiche Räume – insbesondere an den Innenstadtschulen – zu klein. Eine Erhöhung der Zügigkeit ist weitestgehend nicht möglich.

4.3.3 Weiterführende Schulen Gesamt

Die nachfolgende Tabelle fasst die Raumsituation der Schulen unter aktuellen Bedingungen zusammen und zeigt die bereits heute an den Gemeinschaftsschulen bzw. an den Gymnasien unter G9 fehlenden Räume.

Tabelle 11: Übersicht Raumfehlbedarf Gesamt

Schulform	Klassen-räume	Differenzie-rungsräume	Fachräume	**Gesamt Defizit Räume**	Turnen/ Sport: Felder
GemSoO	1	-49	-6	-54	-4
GemSmO	3	-33	2	-28	0
Gymn G9	-26	-101	-4	-131	-6
Gesamt	**-22**	**-183**	**-8**	**-213**	**-10**

164 von 1289 in Zusammenstellung

Neben den oben dargestellten Raumfehlbedarfen von insgesamt rund 200 Räumen an allen Schulen unter G9 zeigt die nachfolgende Tabelle, dass darüber hinaus rund 200 Klassenräume eine zu geringe Größe aufweisen.

Tabelle 12: Übersicht Räume unter Bemessungsgrenze Gesamt

Klassenräume	Differenzierungs-räume	Fachräume	**Gesamt Räume unter Bemessungs-grenze**	Turnen/ Sport: 1 Feld
204	35	48	**287**	3

Ausgehend von den aktuellen Schüler:innenzahlen müsste zunächst dieser bereits deutliche Fehlbedarf behoben werden. Hinzu kommen die Zuwächse durch schon jetzt in Lübeck wohnhafte Kinder, die noch nicht in der weiterführenden Schule sind. Diese werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 13: Raumfehlbedarf aktuell plus zusätzliche Züge nach Meldedaten

	Klassenräume	Differenzierungs-räume	Fachräume	Turnen/Sport: Felder
	-53	-26	-24	-6
	-26	-101	-4	-6
Gymnasium	**-79**	**-127**	**-28**	**-12**
	-30	-15	-20	-4
Gemeinschaftsschule	4	-82	-4	-4
	-26	**-97**	**-24**	**-8**
Gesamt	**-105**	**-224**	**-52**	**-20**

Insgesamt fehlen bereits aktuell Räume, vor allem an den Gymnasien. Es gibt deutliche Raumdefizite an allen Gymnasien und an mehr als der Hälfte der Gemeinschaftsschulen. Rund 200 *Klassen*räume an weiterführenden Schulen sind zu klein. Nach den aktuellen Meldedaten sind Zuwächse zu erwarten und es werden in Zukunft allein 105 Klassenräume und - inklusive Differenzierungs- und Fachräumen - insgesamt 381 Räume und 20 Sportfelder an weiterführenden Schulen fehlen.

5. Fazit und Ausblick

Die dargestellte Schulentwicklungsplanung für Gemeinschaftsschulen und Gymnasien zeigt einen bestehenden und wachsenden Raumfehlbedarf – sowohl hinsichtlich der Anzahl der Klassenräume sowie ausreichend großen Klassenräumen.

Bereits auf Basis der aktuellen Meldedaten werden durch wachsende Kinderzahlen mittelfristig im Vergleich zur aktuellen Zügigkeit bis zu 10 zusätzliche Klassenräume für 5. Klassen benötigt. Eine Verteilung auf die Schulformen zeigt einen Bedarf von bis zu 11 Zügen: An den Lübecker Gymnasien werden im Vergleich zur aktuellen Zügigkeit Räume für bis zu 6 und an den Gemeinschaftsschulen ohne Oberstufe Räume für bis zu 5 Züge benötigt. Dies sind für alle Jahrgänge perspektivisch 83 zusätzliche Klassenräume.

Eine Herausforderung besteht darin, dass schon jetzt ein Raumfehlbedarf besteht: Insgesamt fehlen aktuell 22 Klassenräume. Bei den momentanen Klassengrößen reicht die Zahl der Klassenräume an Gemeinschaftsschulen weitestgehend aus, es fehlen allerdings zahlreiche Differenzierungsräume. Die Gymnasien werden durch den Wechsel auf G9 ein deutliches Defizit an Klassenräumen erhalten, eine Erhöhung der Zügigkeit ist in der Regel – aufgrund der aktuellen Klassengrößen und der zahlreichen zu kleinen Räume - nicht möglich. Es besteht ein massives Defizit an Differenzierungsräumen (-183).

Allein unter Berücksichtigung des bisherigen Defizits und der aktuellen Meldedaten werden in Zukunft insgesamt 381 Klassen-, Differenzierungs- und Fachräume und 20 Sportfelder à 405 qm an weiterführenden Schulen fehlen. Zuzüge sind hierbei nicht einkalkuliert.

Aktuell sind (neben Sanierungen) bereits Maßnahmen beschlossen, die einen Teil des Defizits beheben werden. So soll beispielsweise an der Oberschule zum Dom ein Dachausbau stattfinden. Die Albert-Schweitzer-Schule wird eine neue Sporthalle erhalten. Der Raumfehlbedarf am Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium soll durch einen Erweiterungsbau und den Neubau einer 3-Feld-Sporthalle gedeckt werden. Aufgrund der ansteigenden Schüler:innenzahl ist im Rahmen der Sanierung außerdem eine Erweiterung für einen 5. Zug geplant.

Tabelle 14: Raumfehlbedarf Gemeinschaftsschulen und Behebungsplanungen

	Klassenräume	Differenzierungsräume	Fachräume	**Gesamt Defizit**	Turnen/ Sport: Felder	Zu kleine Räume	Behebung (bereits beschlossene/laufende Maßnahmen)
Albert-Schweitzer-S.	-1	-1	0	-2	-2	0	Sportfelder 2023-2025; Räume bei aktueller Zügigkeit ausreichend
Emanuel-Geibel-Schule	1	-3	-1	-3	-2	0	2023-2026 Umstrukturierung Vorderhäuser, vollständige Behebung offen

166 von 1289 in Zusammenstellung

Gotthard-Kühl-Schule	2	-6	-2	-6	0	25	offen
Heinrich-Mann-Schule	1	-6	2	-3	0	3	2023-2026 Grundinstandsetzung; Behebung Fehlbedarf offen
Holstentor-GemS	4	-6	-2	-4	1	10	offen
Julius-Leber-Schule	0	-4	-1	-5	-1	25	Flächendifferenz Räume und Sporthalle kann wegen Denkmalschutz nicht behoben werden; Räume bei aktueller Zügigkeit ausreichend
Schule am Meer	-6	-9	-1	-16	0	2	2022 -2027 Grundinstandsetzung; Räume bei aktueller Zügigkeit ausreichend
Schule an der Wakenitz	-1	1	-3	-3	0	4	Räume bei aktueller Zügigkeit ausreichend
Schule Tremser Teich	-1	-3	-2	-6	0	14	2022-2024 Erweiterung Ganztag; 2027ff. Grundinstandsetzung; Behebung Fehlbedarf offen
Trave GGemS	4	-6	3	1	0	6	2027ff. Sanierung; Behebung Fehlbedarf offen
Willy-Brandt-Schule	-2	-6	1	-7	0	9	Räume bei aktueller Zügigkeit ausreichend; mit Zuzügen aus Bebauung Behebung notwendig
	1	**-49**	**-6**	**-54**	**-4**	**98**	
Baltic-Schule	0	-13	0	-13	0	4	offen
Geschw.-Prenski-Schule	0	-4	3	-1	0	0	offen
St. Jürgen GGemS	3	-16	-1	-14	0	27	offen
	3	**-33**	**2**	**-28**	**0**	**31**	
Gesamt	**4**	**-82**	**-4**	**-82**	**-4**	**129**	**5 Schulen ohne aktuellen Bedarf; Behebung an 9 Schulen offen**

167 von 1289 in Zusammenstellung

Tabelle 15: Übersicht Raumfehlbedarf Gymnasien und Behebungsplanungen

Gymnasien G9	Klassenräume G9	Differenzierungsräume G9	Fachräume	**Gesamt Defizit**	Turnen/ Sport: Felder	Zu kleine Räume	Behebung (bereits beschlossene/laufende Maßnahmen)
C.-J.-Burckhardt-Gym.	-7	-17	2	-22	-2	1	2023-2026 Sanierung; Erweiterungsbau mit Platz für 5. Zug, Neubau 3-Feld-Halle
Ernestinenschule	0	-10	1	-9	-1	40	Flächendifferenz Räume und Sporthalle kann wegen Denkmalschutz nicht behoben werden; Interimslösung/Karstadt-Gebäude; Planung für den Bau einer Halle auf der Falkenwiese
Johanneum zu Lübeck	-2	-18	1	-19	0	59	Flächendifferenz Räume und Sporthalle kann wegen Denkmalschutz nicht behoben werden; Interimslösung/Karstadt-Gebäude
Katharineum zu Lübeck	-4	-18	0	-22	-2	35	Flächendifferenz Räume und Sporthalle kann wegen Denkmalschutz nicht behoben werden; Planung für den Bau einer Halle auf der Falkenwiese Interimslösung/Karstadt-Gebäude
Oberschule zum Dom	-6	-11	0	-17	-2	15	2027 Gesamtsanierung inkl. Ausbau Dachgeschoss; Planung für den Bau einer Halle auf der Falkenwiese; Interimslösung/Karstadt-Gebäude
Thomas-Mann-Schule	0	-15	-4	-19	0	0	offen
Trave-Gymnasium	-7	-12	-4	-23	1	8	offen
	-26	**-101**	**-4**	**-132**	**-6**	**158**	**An 5 Schulen Behebung in Umsetzung, an 2 Schulen offen**

168 von 1289 in Zusammenstellung

Durch organisatorische Maßnahmen (z.B. Erhöhung der Zügigkeit) können hohe Anmeldezahlen punktuell aufgefangen werden. In der Regel geht dies jedoch nur in Ausnahmefällen und nicht jährlich, da die bereits bestehende Raumknappheit dies nur bedingt zulässt. Durch Erhöhung der Klassengrößen kann die Zahl der benötigten Züge nur geringfügig reduziert werden, da die Gymnasialklassen mit im Schnitt 27 Schüler:innen bereits sehr groß sind und Gemeinschaftsschulklassen wegen der Aufnahme von Integrationsschüler:innen nicht zu groß sein sollten.

Die Aufnahme von Einpendler:innen könnte theoretisch begrenzt werden. Aktuell besuchen viele Auswärtige vor allem Lübecker Gymnasien. Bei den Gemeinschaftsschulen gibt es mehr Schüler:innen an Schulen in anderer Trägerschaft (Kreis oder private Schule) als Einpendelnde. Diese Maßnahme erscheint daher nicht zielführend.

Es ist folglich zu untersuchen, ob an weiteren Standorten eine Kapazitätserhöhung möglich ist. An Schulen können Räume durch Um-, Aus- oder Anbau geschaffen werden. Dies kann auch beispielweise durch die Errichtung von modularen Ergänzungsbauten geschehen, die in relativ kurzer Zeit errichtet werden können. Zu beachten ist dabei, dass mit der Kapazitätserhöhung durch die Schaffung weiterer Klassenräume das notwendige Angebot an Sportflächen, Freiflächen und Funktionsräumen (Mensa, Lehrkräftezimmer etc.) angepasst werden muss.

Der Bereich Schule & Sport befindet sich in regelmäßigen Gesprächen zu Bedarf und Planungen mit dem GMHL. Der Handlungsbedarf für die weiterführenden Schulen wurde (analog zum Bedarf an Grundschulen) bereits formuliert. Es finden Absprachen statt, um Umsetzungsstrategien für den aufgezeigten Bedarf abzusprechen und diese abzuarbeiten. Für Klassen- und Fachräume besteht ein sofortiger Handlungsbedarf, Differenzierungsräume und Sportflächen sollen mittelfristig folgen. An einigen Schulen ist die Umsetzung der Erweiterungen bereits in Gang (s. Tabellen 14 und 15). An manchen Standorten wirkt sich der Fehlbedarf aktuell weniger stark aus, da die Zügigkeit nicht voll ausgeschöpft wird (s. Tabelle 14). Eine Behebung ist aber dennoch perspektivisch (z.B. für zuziehende Schüler:innen) notwendig. Für die Innenstadtgymnasien soll der Fehlbedarf perspektivisch durch den Umbau des von der Hansestadt Lübeck erworbenen ehemaligen Karstadt-Gebäudes (Haus B) in der Königstraße im Rahmen eines Mixed-Use-Konzeptes gedeckt werden. Interimslösungen sind in Planung.

Zusammengefasst besteht durch vorhandenen Raumfehlbedarf plus den Wechsel der Gymnasien auf G9 und steigende Schüler:innenzahlen auch ohne weitere Zuwächse (Zuzüge in Baugebiete, Fluchtbewegungen) ein massiver Bedarf für die Hansestadt Lübeck als Schulträger, den fehlenden Schulraum an weiterführenden Schulen zu decken. Die Schaffung neuer Räume durch Anbau, Neubau, Anmietung oder Umnutzung (z.B. im ehemaligen Karstadt-Gebäude) ist zwingend notwendig. Für eine realistische Prognose ist dabei das Szenario zu berücksichtigen, das die Zuzüge in Baugebiete, Wiederholungen und Zuwanderung einbezieht. Grundlage für das Aufzeigen eines Lösungsweges muss die Aufstellung eines Schulbaumasterplans sein. Aus diesem Plan gehen standortscharf der bauliche Zustand, der Zustand der Gebäudetechnik und daraus resultierend, die Sanierungsanforderungen und Erweiterungsoptionen an jedem Schulstandort hervor. Auf Grundlage dieses Planes muss die Stadtpolitik die notwendigen Entscheidungen treffen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Schüler:innenzahlen an weiterführenden Schulen in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck 5
Abbildung 2: Schüler:innen an Gymnasien und Gemeinschaftsschulen 10
Abbildung 3: Fünftklässler:innen der vergangenen Jahren seit Auslaufen der 5.Regionalschulklassen 11
Abbildung 4: Fünftklässler:innen des Schuljahres nach Schulkindern, geborenen Kindern, prognostizierten Kindern in allen Schulen 12
Abbildung 5: Bedarf 5. Klassen nach aktueller Klassengröße im Vergleich zum aktuellen Stand 13
Abbildung 6: Prognose 5. Klassen à 29 SuS 14
Abbildung 7: Bedarf 5. Klassen à 29 SuS im Vergleich zum aktuellen Stand 14
Abbildung 8: Bedarf 5. Klassen à 29 SuS GemSoO vs. Gymn (Meldedaten) 15
Abbildung 9: Zusätzlicher Bedarf 5. Klassen bei aktueller Klassengröße der 5. Klassen (Meldedaten) 16
Abbildung 10: Entwicklung der Schüler:innenzahlen an Beruflichen Gymnasien in Trägerschaft der Hansestadt Lübeck 17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendelnde und Besuchende privater Schulen 7
Tabelle 2: Übersicht Vergleich zu versorgende Schüler:innen 7
Tabelle 3: Raumbedarf zusätzlich erforderlicher Züge nach Meldedaten 16
Tabelle 4: Schüler:innen des Eingangsjahres der Beruflichen Gymnasien 18
Tabelle 5: Schulverzeichnis Gemeinschaftsschulen 19
Tabelle 6: Schulverzeichnis Gymnasien 49
Tabelle 7: Übersicht Raumfehlbedarf Gemeinschaftsschulen 66
Tabelle 8: Übersicht Räume unter Bemessungsgrenze an Gemeinschaftsschulen 67
Tabelle 9: Übersicht Raumfehlbedarf Gymnasien 68
Tabelle 10: Übersicht Räume unter Bemessungsgrenze an Gymnasien bei G9 69
Tabelle 11: Übersicht Raumfehlbedarf Gesamt 69
Tabelle 12: Übersicht Räume unter Bemessungsgrenze Gesamt 70
Tabelle 13: Raumfehlbedarf aktuell plus zusätzliche Züge nach Meldedaten 70
Tabelle 14: Raumfehlbedarf Gemeinschaftsschulen und Behebungsplanungen 71
Tabelle 15: Übersicht Raumfehlbedarf Gymnasien und Behebungsplanungen 73

► **Nr. VO/2023/12318-01**
öffentlich

Lübeck, 25.09.2023

Anfrage

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) zu Schulentwicklungsplanung Gemeinschaftsschulen und Gymnasien

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:
1) Warum wird in der Schulentwicklungsplanung weiterhin mit dem Modell der Integration von Kindern mit besonderem Förderbedarf gearbeitet und nicht mit Inklusion, wie es die UN-Behindertenrechtskonvention für Deutschland vorgibt?

2) Wann wird die Schulentwicklungsplanung vorgelegt, die den Weg von der Exklusion in Förderschulen und von der exkludierenden Integration der Kinder mit Förderbedarf in Schule hin zur gesetzeskonformen Inklusion aller Kinder in Regelschulen aufzeigt?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2023/12320**
öffentlich

Lübeck, 19.06.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Rasmus Zamory (E-Mail: rasmus.vonzamory@luebeck.de Telefon: 122-6125)

Wohnungsmarktbericht 2022

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.07.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
05.09.2023	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Wohnungsmarktbericht dient als Entscheidungshilfe für die zukünftige Wohnbauentwicklung in der Hansestadt Lübeck. Der Bericht stellt die Entwicklung der wesentlichen Indikatoren der Angebots- und Nachfrageseite des Wohnungsmarktes dar. Zudem zeigt der Bericht die Wohnbauflächenpotenziale in der Hansestadt Lübeck auf und zieht eine Bilanz zwischen den prognostizierten Bedarfen und den vorhandenen Wohnbauflächenpotenzialen. Dieses Jahr wird der Bericht bereits zum siebten Mal veröffentlicht.

Die Bürgerschaft hat am 26.01.2023 beschlossen, dass für die Hansestadt Lübeck ein Wohnungsmarktkonzept aufgestellt werden soll (VO/2022/11481). Hierzu wird im 1. Quartal 2024 ein Prozess zur Erstellung einer Wohnungsmarktstrategie unter Beteiligung der kommunalen Politik und der wesentlichen Akteure des Wohnungsmarktes gestartet.

Bericht:

Siehe Anlage 1

Der Wohnungsmarktbericht wurde entsprechend des Bürgerschaftsbeschlusses vom 26.01.2023 (VO/2022/11481) um zusätzliche Daten ergänzt, soweit die Informationen zur Verfügung standen. Anfang 2024 sollen die ersten Ergebnisse der GWZ 2022 und des Zensus 2022 vorliegen und können in die nachfolgenden Berichte einfließen. Wesentliche Ergänzungen/Änderungen zu den vorherigen Berichten sind:

Im Jahr 2015 wurde eine Zielmarke von 4.000 zusätzlichen Wohneinheiten bis zum Jahr 2025 ausgegeben. Diese Marke wird nun im kommenden Jahr bereits erfüllt. Seit 2020 liegt eine neue Bevölkerungs- und Haushaltsprognose vor, die einen Bedarf für den Wohnungsbau von 6.500 WE bis zum Jahr 2040 ermittelt. Das Ziel soll vorausschauend bis 2030 erreicht werden.

Seite 8: Erwerbstätige am Wohnort nach Alter in Lübeck
Seite 12: Auswertung Angebotsmieten nach Stadtteilen und Mietpreisklassen
Seite 14: Anzahl Baufertigstellungen nach Bauherr
Seite 23: Stadtinterne Umzüge
Seite 24: Bedarfsermittlung nach Vorgaben des Landesentwicklungsplanes

Anlagen:

1 – Wohnungsmarktbericht 2022

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

Wohnungsmarktbericht Lübeck 2022

7. Ausgabe

Impressum

Hansestadt Lübeck
Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Rasmus von Zamory
Christian Stolte

Titelbild: Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild

Vorwort

Die Bauwirtschaft in Deutschland erlebte in den letzten Jahren einen Boom aufgrund von günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Auch in Lübeck wurden in den Jahren 2020/21 mit rund 975 fertiggestellten Wohneinheiten deutlich mehr Einheiten als im Durchschnitt der Vorjahre gebaut. Allerdings haben sich die Rahmenbedingungen im Jahr 2022 geändert. Steigende Energiekosten, zunehmende Inflation, der Ukraine-Konflikt, Materialknappheiten und steigende Zinsen für Immobilienkredite wirken sich auf den lokalen Wohnungsmarkt aus.

Neben diesen Rahmenbedingungen wird der Bedarf an Wohnraum vor allem von der Entwicklung der Haushalte bestimmt. Der Wohnungsmarktbericht stellt daher die maßgeblichen Rahmenbedingungen auf der Angebots- und Nachfrageseite dar und zeigt zudem die verfügbaren Wohnbauflächenpotenziale in der Hansestadt Lübeck auf. Schließlich wird eine Bilanz zwischen den prognostizierten Bedarfen und den vorhandenen Wohnbauflächenpotenzialen gezogen.

Die Grundlage für die Bedarfsermittlung der zukünftigen Wohnraumnachfrage bildet die Haushaltsprognose aus dem November 2020 der kommunalen Statistikstelle. Die Bevölkerungs- und Haushaltsprognose wird alle 5 Jahre herausgebracht. Die wesentlichen Datengrundlagen zur Darstellung des Wohnungsbestandes bilden der Zensus 2011 und die Gebäude- und Wohnungszählung (GWZ) 2011. Anfang 2024 sollen die ersten Ergebnisse der GWZ 2022 und des Zensus 2022 vorliegen und können in die nachfolgenden Berichte einfließen.

Der Wohnungsmarktbericht dient als Entscheidungshilfe für die zukünftige Wohnbauentwicklung und stellt kontinuierlich verfügbare Indikatoren dar. Da der Bericht im Wesentlichen den Stand des Vorjahres widerspiegelt, können die Auswirkungen der sich ändernden Rahmenbedingungen seit 2022 nur teilweise berücksichtigt werden. Daher ist es wichtig, den Wohnungsmarktbericht kontinuierlich fortzuführen und die prognostizierte Entwicklung mit der tatsächlichen Entwicklung abzugleichen. Dieses Jahr wird der Bericht bereits zum siebten Mal veröffentlicht.

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Entwicklung in Deutschland 6

2 Rahmenbedingungen in der Hansestadt Lübeck 8

2.1 Arbeitsmarkt 8

2.2 Pendlerverflechtungen 9

3 Entwicklungen auf der Angebotsseite in der HL 10

3.1 Struktur des Wohnungsbestandes 10

3.2 Neubautätigkeit 13

3.3 Miet- und Kaufpreisniveau 14

3.4 Öffentlich geförderter Wohnungsbau 15

3.5 Preisgünstiger Wohnraum 16

4 Entwicklungen auf der Nachfrageseite in der HL 19

4.1 Demografische Entwicklung 19

4.2 Entwicklung der Haushalte 21

4.3 Asylleistungsempfänger:innen 22

4.4 Wohngeld 22

4.5 Stadtinterne Umzüge 23

5 Bilanz 24

6 Schlussfolgerungen 28

1 Allgemeine Entwicklung in Deutschland

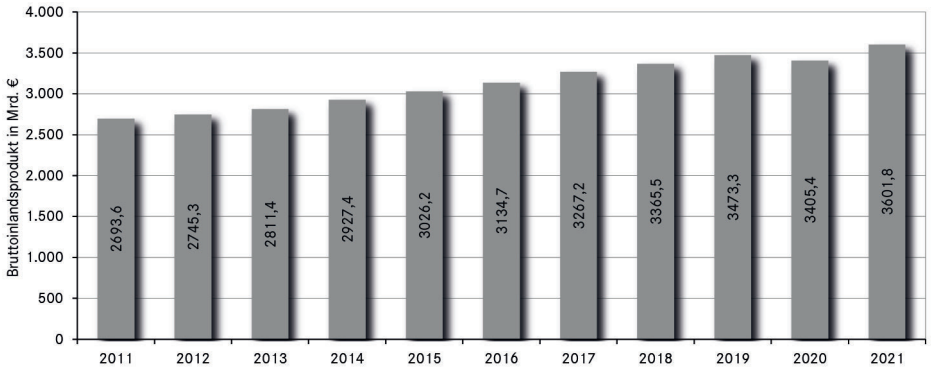


Abb. 1:
Entwicklung Bruttoinlandsprodukt (destatis.de)

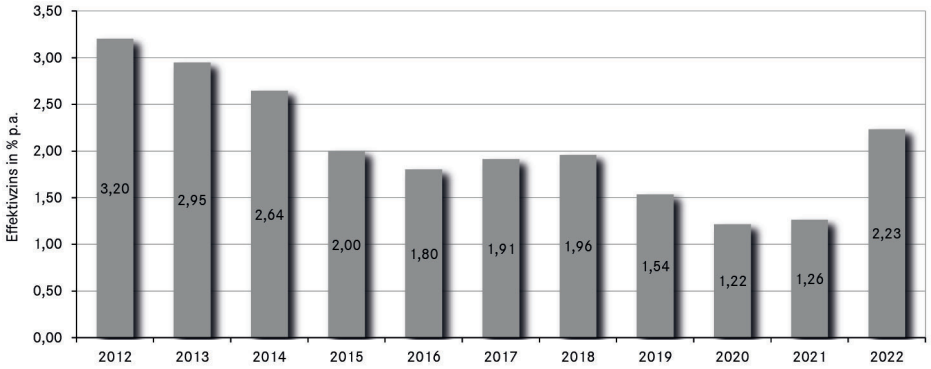


Abb. 2:
Effektivzinssätze Wohnungsbaukredite an private Haushalte (Zinsbindung über 10 Jahre) (bundesbank.de)

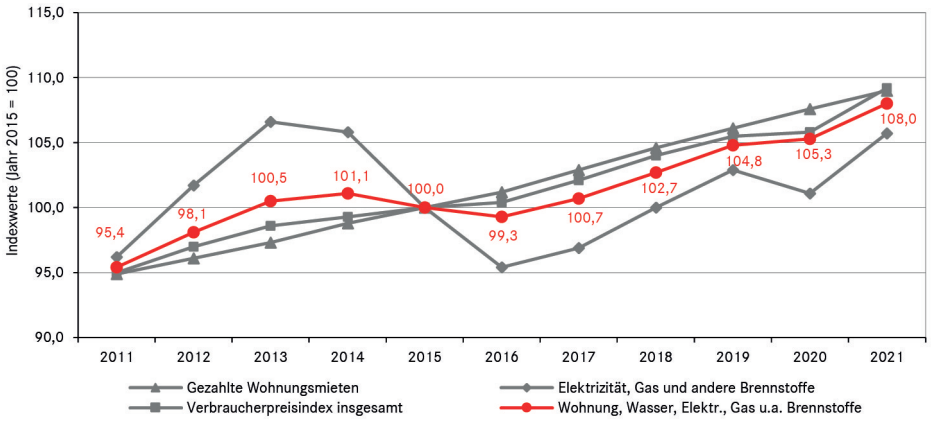


Abb. 3:
Verbraucherpreisindex für Deutschland (destatis.de)

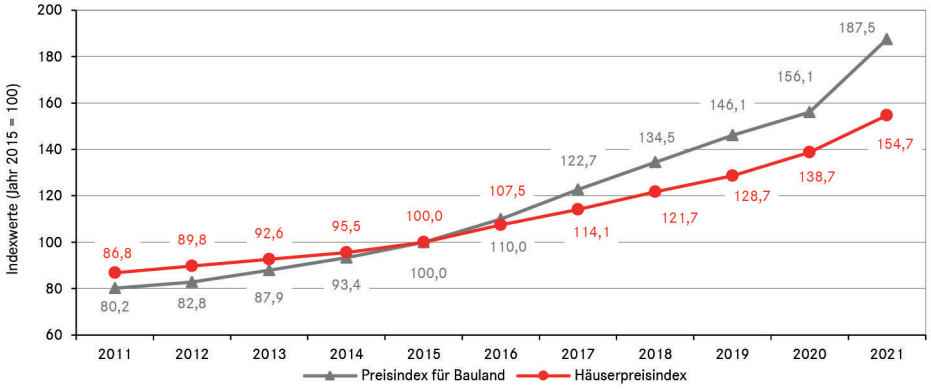


Abb. 4:
Häuserpreisindex und Preisindex für Bauland in Deutschland (destatis.de)

Abb. 5:
Erwerbstätige (mit Arbeitsort in Deutschland) und Arbeitslosenquote aller zivilen Erwerbspersonen (destatis.de)

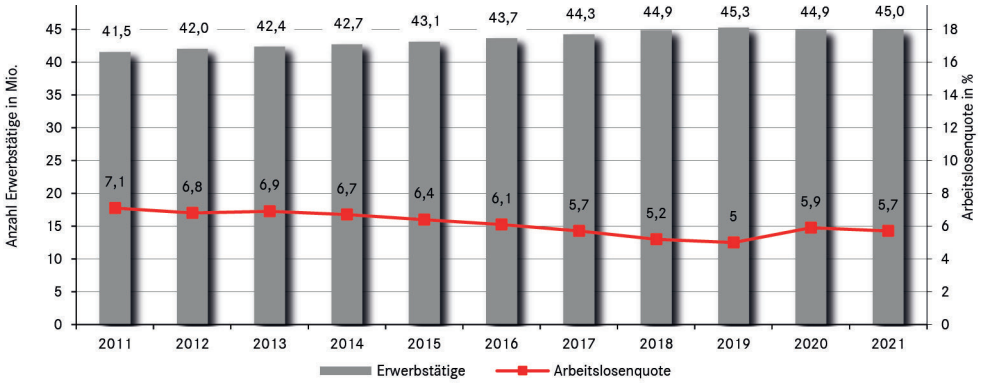
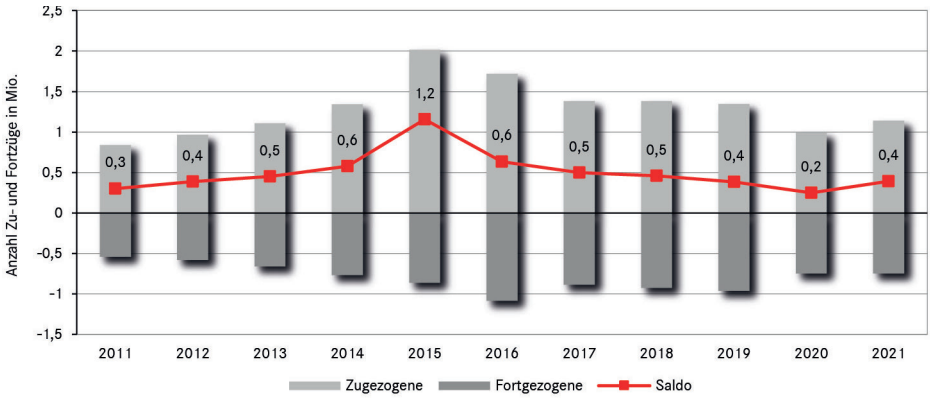


Abb. 6:
Wanderungen von nichtdeutschen Staatsangehörigen zwischen Deutschland und dem Ausland (destatis.de)



Trends in Deutschland

- Nach dem konjunkturellen Abschwung aufgrund der Corona Pandemie hatte sich die deutsche Wirtschaft 2021 wieder stabilisiert. Die langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen der Energiekrise als Folge des Ukraine-Konfliktes sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar.
- Durch den deutlichen Anstieg der Zinsen für Immobilienkredite wurde 2022 nach dem niedrigen Zinsniveau der vergangenen Jahre eine Trendwende eingeläutet.
- Seit 2009 ist ein stetiger Anstieg der Preise für Wohnimmobilien und Wohnbauland zu verzeichnen. Seit 2016 steigen die Preise für Wohnbauland überproportional an. Mögliche Auswirkungen aufgrund von ansteigenden Zinsen werden erst in den nächsten Jahren sichtbar.
- Die Verbraucherpreise für Wohnraum stiegen auch während der Corona-Pandemie kontinuierlich an. Aufgrund der hohen Inflation ist mit einem weiteren Anstieg der Verbraucherpreise zu rechnen. In den nächsten Jahren werden die Wohnnebenkosten, insb. die Energiekosten, wesentliche Preistreiber sein.
- Seit 2009 ist ein steigender Wanderungsüberschuss von nichtdeutschen Staatsangehörigen zu verzeichnen, mit einem Spitzenwert im Jahr 2015. Seit 2017 stagniert die Zuwanderung auf einem konstanten Niveau. Aufgrund von Konflikten bzw. der generellen Weltlage und den Folgen des Klimawandels ist auch zukünftig mit weiteren Flüchtlingswellen zu rechnen.

2 Rahmenbedingungen in der HL

2.1 Arbeitsmarkt

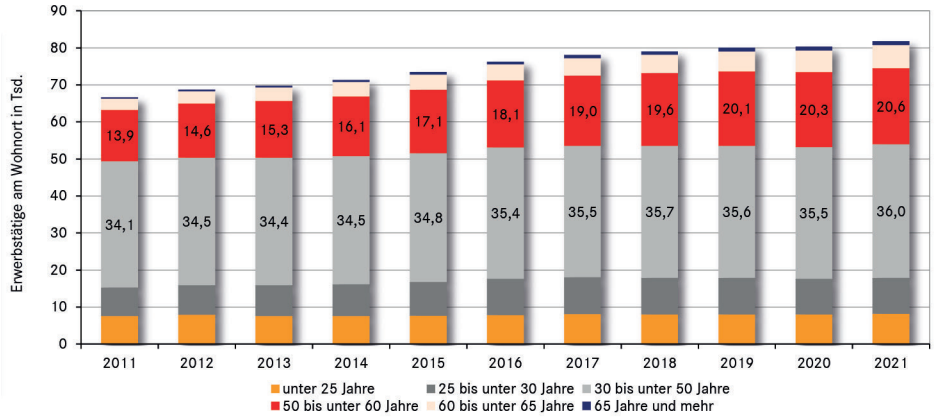


Abb. 7:
Erwerbstätige am Wohnort nach Alter in Lübeck (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland)

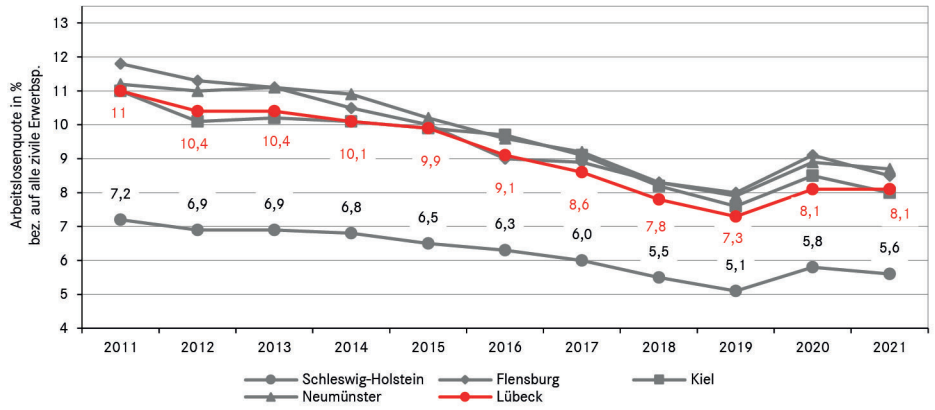


Abb. 8:
Arbeitslosenquote bezogen auf alle Erwerbspersonen im Städtevergleich (Bundesagentur für Arbeit)

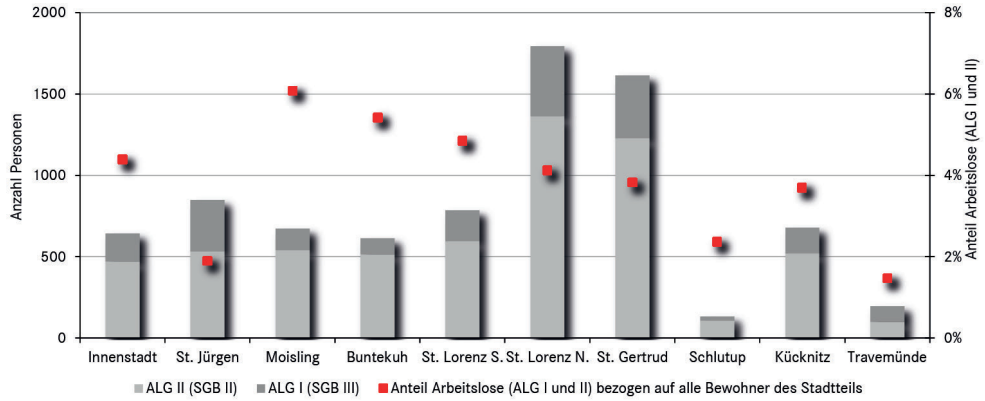


Abb. 9:
Arbeitslose (ALG I und II) in den Stadtteilen 2019 (Hansestadt Lübeck)

2.2 Pendlerverflechtungen

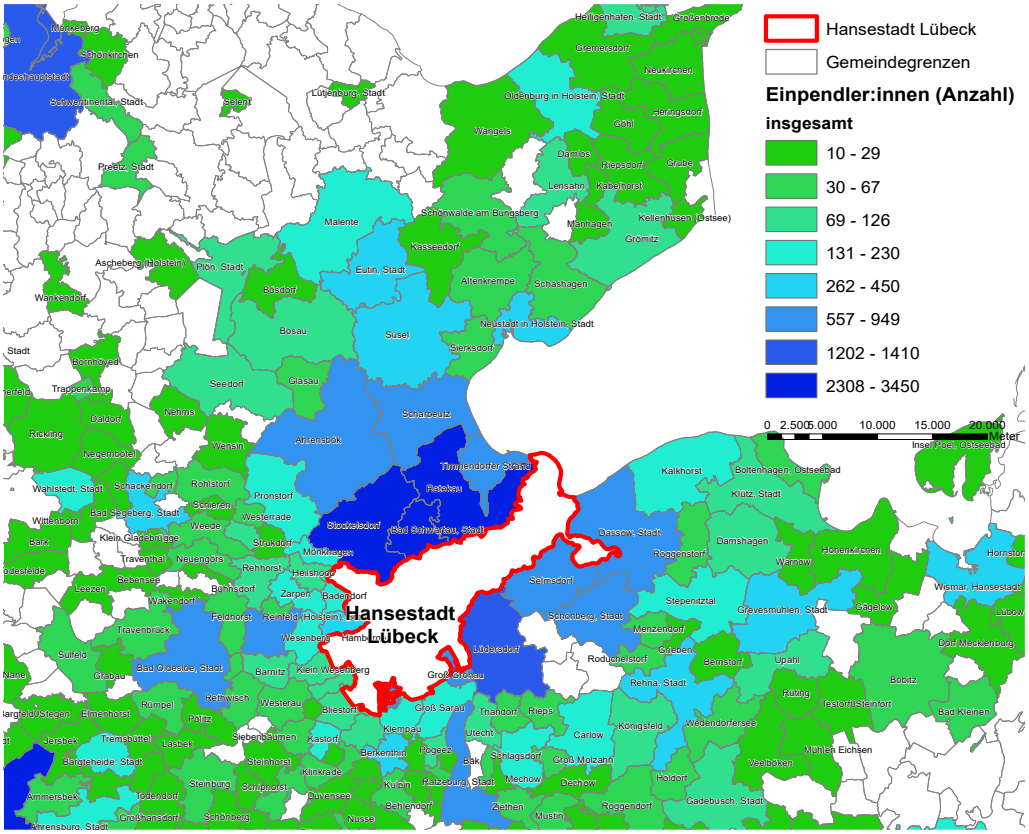


Abb. 10:
Einpendler nach Lübeck 2021 (Kartographie: Statistikstelle HL / Datenbasis: Bundesagentur für Arbeit)

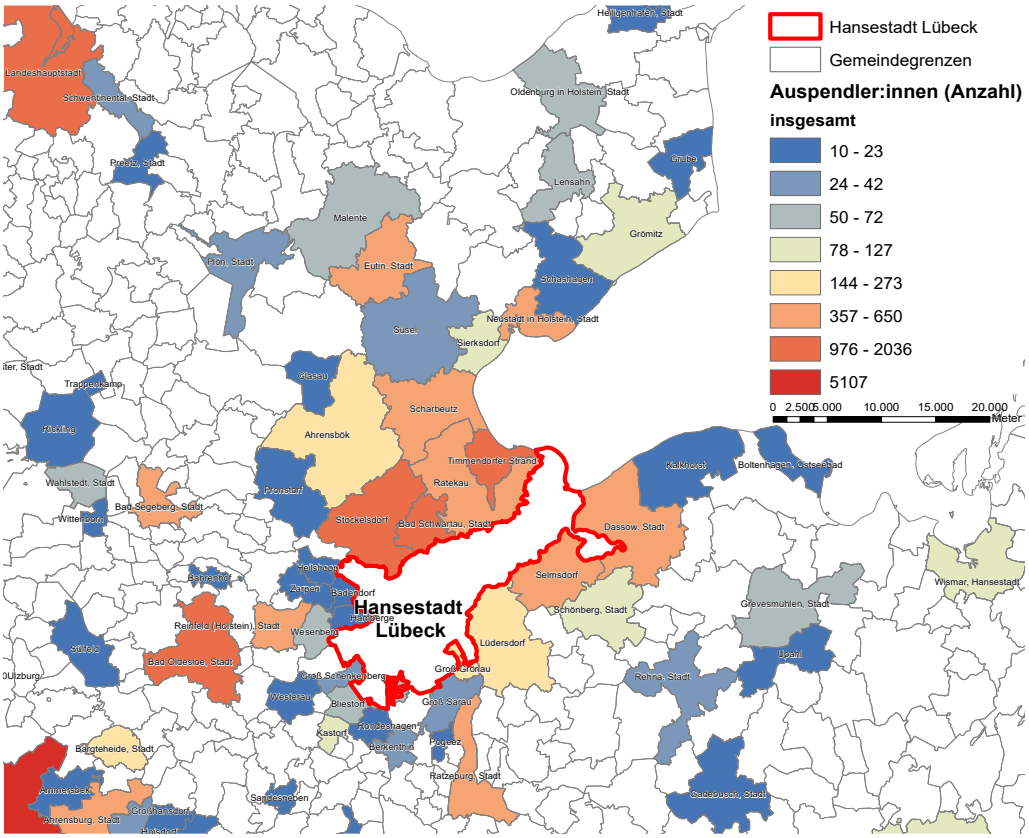


Abb. 11:
Auspendler aus Lübeck 2021 (Kartographie: Statistikstelle HL / Datenbasis: Bundesagentur für Arbeit)

Trends in der HL

- Die Zahl der Erwerbstätigen in der Hansestadt ist seit 2011 kontinuierlich gestiegen. Insbesondere die Altersgruppe der Erwerbstätigen über 50 Jahren hat seitdem um rd. 10.000 Personen zugenommen.
- Die Arbeitslosenquote liegt wie in den anderen Oberzentren in Schleswig- Holstein über dem Landesdurchschnitt. Sie ist seit der Corona-Pandemie auf 8,1 % leicht angestiegen. Die Stadtteile Moisling, Buntekuh und St. Lorenz Süd verzeichnen einen vergleichsweise hohen Anteil an Arbeitslosen (ALG I und II).
- Das positive Pendlersaldo der Hansestadt Lübeck unterstreicht die Bedeutung der Hansestadt Lübeck als Wirtschaftsstandort.
- Es bestehen starke Arbeitsmarktverflechtungen mit dem Umland. Ein Teil der Einpendler kommt als potenzielle Zuzügler für die Hansestadt Lübeck in Betracht. Ihre Zahl beläuft sich im Jahr 2019 auf insgesamt 43.805.
- Die hohe Zahl an Auspendlern nach Hamburg ist ein Indiz dafür, dass gerade Lübeck für Auspendler ein attraktiver Wohnstandort ist.

3. Entwicklungen auf der Angebotsseite in der Hansestadt Lübeck

3.1 Struktur des Wohnungsbestandes

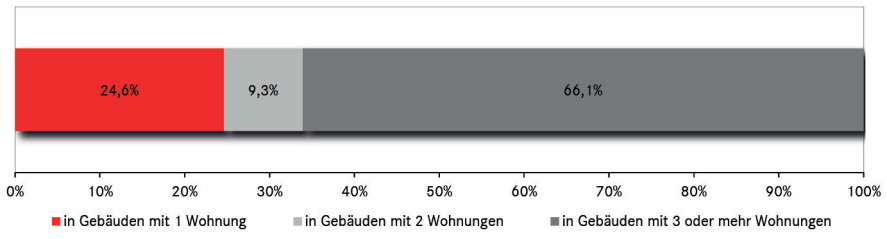


Abb. 12:
Anteile Wohneinheiten nach Gebäudetyp (inkl. Ferienwohnungen) (Statistikamt Nord / Fortschreibung GWZ 2011)

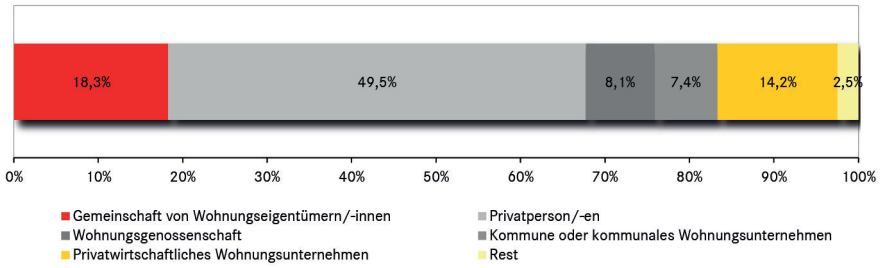
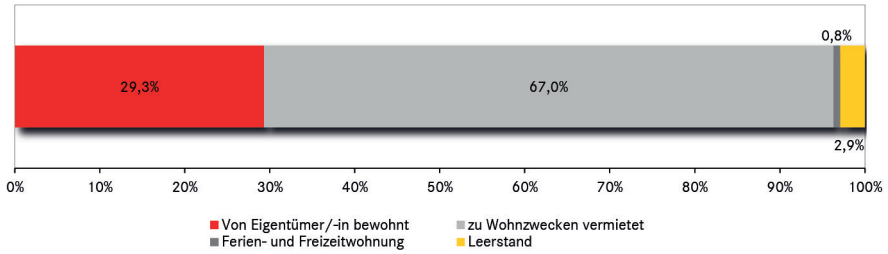


Abb. 13:
Eigentumsverhältnisse (Statistikamt Nord / GWZ 2011)

Abb. 14:
Art der Wohnungsnutzung (Statistikamt Nord / GWZ 2011)



Hinweise: Die Zahlen basieren auf daten der Gebäude- und Wohnungszählung 2011 (GWZ 2011). Ende 2023 sollen die aktuellen Zahlen der GWZ 22 veröffentlicht werden.

Abb. 15:
Anzahl Wohnungen nach Anzahl der Räume (Statistikamt Nord / Fortschreibung GWZ 2011)

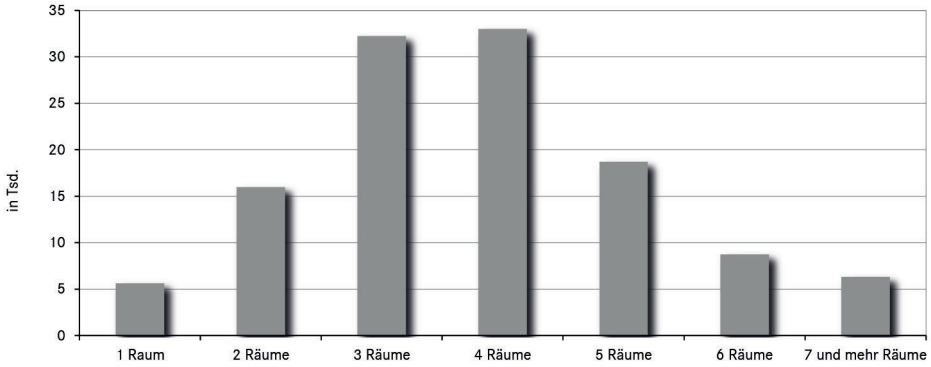


Abb. 16:
Wohnfläche pro Kopf im Vergleich 2019 (Statistikamt Nord / Fortschreibung GWZ 2011)

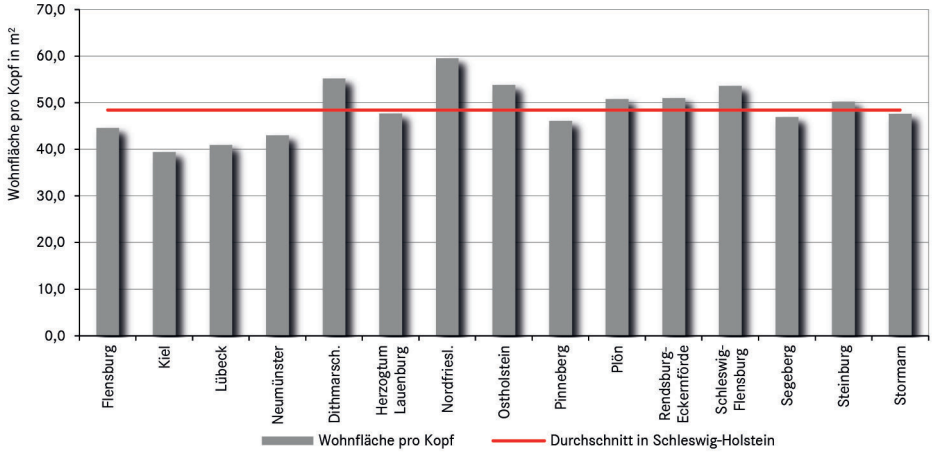
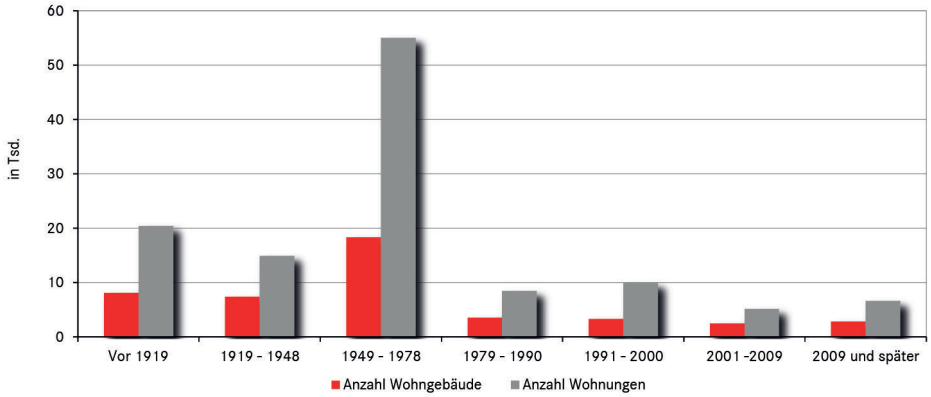


Abb. 17:
Gebäudealter (Statistikamt Nord / GWZ 2011)



Stadtteile	Anteil leerstehender Wohnungen (ohne sanierungsbedingte Leerstände)					
	2016	2017	2018	2019	2020	2022
Buntekuh	0,40%	0,50%	1,50%	1,30%	0,50%	1,00%
Innenstadt	1,80%	1,40%	2,00%	2,10%	0,30%	0,60%
Kücknitz	1,30%	1,30%	1,40%	1,10%	0,60%	0,20%
Moisling	10,40%	8,60%	6,50%	7,40%	2,90%	2,10%
Schlutup	4,70%	5,00%	2,00%	2,30%	1,20%	0,30%
St. Gertrud	2,00%	1,70%	2,00%	1,80%	0,40%	0,30%
St. Jürgen	0,40%	0,70%	1,50%	0,60%	0,30%	0,30%
St. Lorenz Nord	1,00%	0,90%	1,50%	2,10%	0,90%	0,80%
St. Lorenz Süd	1,30%	1,40%	0,70%	0,40%	0,60%	0,30%
Travemünde	0,50%	1,30%	1,20%	0,40%	0,70%	0,10%
Gesamtstadt	2,20%	1,80%	2,00%	2,00%	0,80%	0,60%

Abb. 18:
Leerstandsquote nach Stadtteilen (Datenabfrage Wohnungswirtschaft / Stand August 2022)

Wohnungsgröße	Anteil leerstehender Wohnungen (ohne sanierungsbedingte Leerstände)					
	2016	2017	2018	2019	2020	2022
bis 50 m²	2,30%	2,20%	2,80%	2,80%	1,20%	0,90%
über 50 bis 60 m²	1,10%	1,30%	1,70%	1,20%	0,40%	0,30%
über 60 bis 75 m²	3,10%	2,20%	1,80%	2,40%	1,00%	0,70%
über 75 bis 85 m²	1,70%	1,60%	1,50%	0,80%	0,50%	0,50%
über 85 m²	1,80%	1,30%	1,50%	1,60%	0,30%	0,10%
Insgesamt	2,20%	1,80%	2,00%	2,00%	0,80%	0,60%

Abb. 19:
Leerstandsquoten nach Wohnungsgröße (Datenabfrage Wohnungswirtschaft / Stand August 2022)

Stadtteile	Wohnungsangebot						
	bis 6 €/m²	über 6 bis 8 €/m²	über 8 bis 10 €/m²	über 10 bis 12 €/m²	über 12 bis 14 €/m²	über 14 €/m²	Anzahl
Buntekuh	0 / (-)	21 / (38,9 %)	15 / (27,8 %)	12 / (22,2 %)	3 / (5,6 %)	3 / (5,6 %)	54
Innenstadt	1 / (0,4 %)	16 / (5,6 %)	75 / (26,4 %)	93 / (32,7 %)	50 / (17,6 %)	49 / (17,3 %)	284
Kücknitz	0 / (-)	28 / (37,3 %)	26 / (34,7 %)	19 / (25,3 %)	2 / (2,7 %)	0 / (-)	75
Moisling	4 / (12,5 %)	12 / (37,5 %)	9 / (28,1 %)	6 / (18,8 %)	1 / (3,1 %)	0 / (-)	32
Schlutup	3 / (8,3 %)	3 / (8,3 %)	10 / (27,8 %)	10 / (27,8 %)	8 / (22,2 %)	2 / (5,6 %)	36
St. Gertrud	5 / (1,8 %)	24 / (8,5 %)	124 / (44,0 %)	91 / (32,3 %)	29 / (10,3 %)	9 / (3,2 %)	282
St. Jürgen	1 / (0,3 %)	24 / (7,5 %)	109 / (34,2 %)	109 / (34,2 %)	53 / (16,6 %)	23 / (7,2 %)	319
St. Lorenz N.	5 / (1,3 %)	40 / (10,5 %)	160 / (41,9 %)	127 / (33,2 %)	39 / (10,2 %)	11 / (2,9 %)	382
St. Lorenz S.	2 / (1,0 %)	20 / (9,8 %)	77 / (37,6 %)	78 / (38,0 %)	26 / (12,7 %)	2 / (1,0 %)	205
Travemünde	0 / (-)	1 / (1,8 %)	15 / (26,3 %)	20 / (35,1 %)	8 / (14 %)	13 / (22,8 %)	57
Gesamtstadt	21 / (1,2 %)	189 / (11,0 %)	620 / (35,9 %)	565 / (32,7 %)	219 / (12,7 %)	112 / (6,5 %)	1726

Hinweise: Angebotsmieten - Erhebungszeitraum 01.01. bis 31.07.22

Abb. 20:
Auswertung Angebotsmieten nach Stadtteilen und Mietpreisklassen (Daten Immobilienwirtschaft - Bestandsmieten und VALUE AG Marktdatenbank - Angebotsmieten)

3.2 Neubautätigkeit

Abb. 21:
Anzahl genehmigter Wohneinheiten einschließlich Ersatzneubau (Statistikamt Nord)

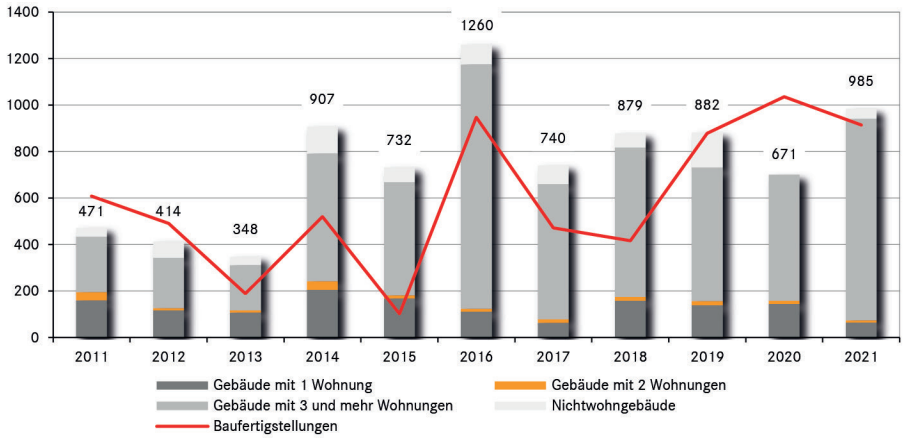


Abb. 22:
Anzahl fertiggestellter Wohneinheiten einschließlich Ersatzneubau (Statistikamt Nord)

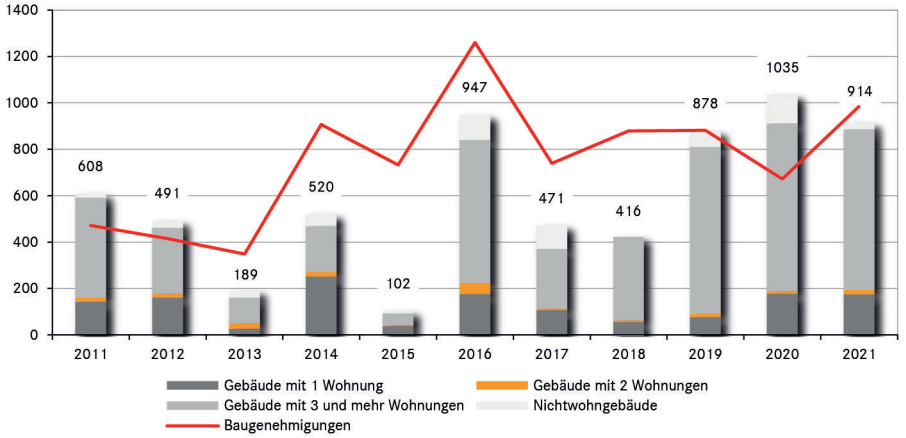


Abb. 23:
Saldo fertiggestellter Wohneinheiten ohne Nutzungsänderungen (Statistikamt Nord)

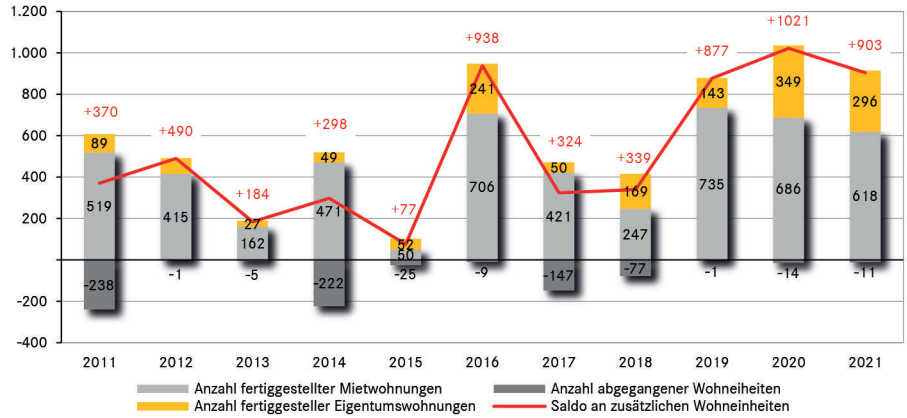
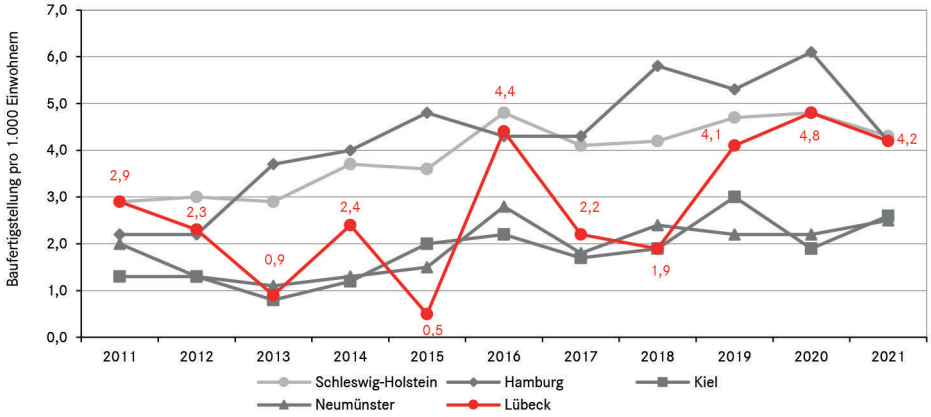


Abb. 24:
Baufertigstellungen pro Tsd. Einwohner (Statistikamt Nord)



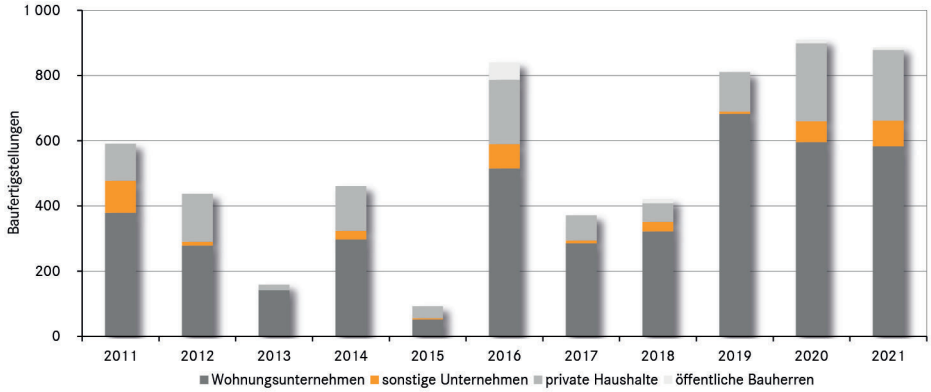


Abb. 25:
Anzahl Baufertigstellungen nach Bauherr (Statistikamt Nord)

3.3 Miet- und Kaufpreisniveau

Wohnungsgröße		25 bis unter 45m²	45 bis unter 65 m²	65 bis unter 85 m²	85 und mehr m²
Baujahr		1	2	3	4
bis 1918	A	9,77	7,79	7,58	7,24
		7,70 – 11,80	6,71 – 9,22	6,67 – 8,43	6,40 – 8,15
1919-1948	B	7,78	7,39	7,43	7,81*
		6,68 - 9,00	6,32 - 8,69	6,55 - 8,62	6,80 - 9,14
1949-1957	C	7,25	6,71	7,63	
		6,04 - 8,58	5,83 - 7,76	6,96 - 8,42	
1958-1968	D	6,42	6,94	6,42	
		5,75 - 7,28	6,01 - 8,01	5,63 - 7,35	
1969-1978	E	6,93	7,14	5,94	6,84
		5,26 - 8,58	6,18 – 8,30	5,28 – 7,00	5,18 – 8,50
1979-1990	F		7,54	7,03	7,16*
			7,08 - 7,86	5,75 - 8,00	6,23 - 8,40
1991-2001	G	8,31*	8,56	7,78	7,18*
		6,74 – 9,27	7,50 - 9,84	6,71 - 8,70	6,82 - 7,37
2002-2013	H	9,43	8,66	8,80	8,39
		8,62 - 9,96	7,45 - 9,71	7,97 - 9,61	7,50 - 9,89
2014-2020	I		10,55	11,01	9,43
			9,80 - 11,34	9,90 - 12,00	7,07 - 12,18

Abb. 26:
Mietspiegeltabelle 2021 (Hansestadt Lübeck, Mietspiegel 2021)

Erläuterungen zur Tabelle:

* diese Felder haben wegen der geringen Zahl ermittelter Mietwerte (zwischen 10-14) nur bedingte Aussagekraft. Beträge in EUR/m² monatlich

Oberer Wert: Mittelwert (arithmetisches Mittel); untere Werte: Preisspannen (2/3-Werte)

Bei Leerfeldern lag für eine verlässliche Aussage keine genügende Anzahl von Mietwerten (weniger als 10) vor.

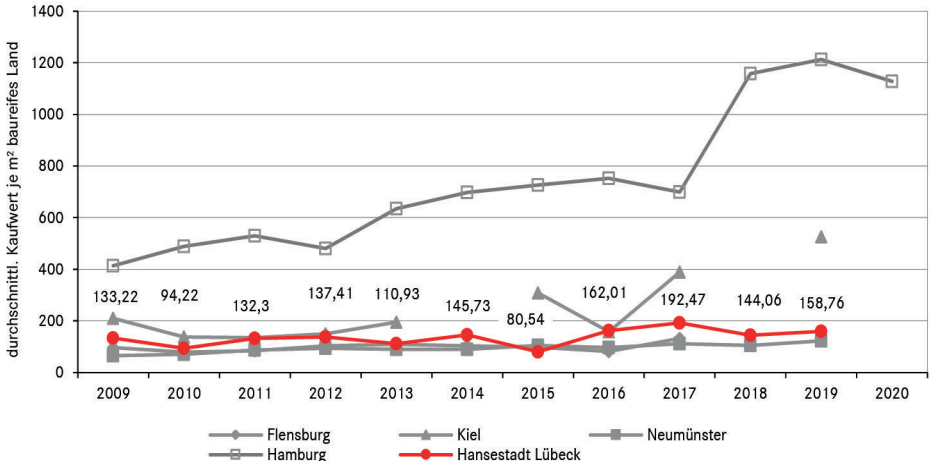
Informationen zum Mietspiegel siehe website: https://www.luebeck.de/de/stadtleben/bauen-und-wohnen/mietspiegel/index.html

Baujahr*	bis 1918	1919-1948	1949-1957	1958-1968	1969-1978	1979-1990	1991-2001	2002-2013	2014-2020
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Durchschnitt 2021	8,04	7,50	6,89	6,64	6,53	7,28	8,03	8,66	10,48
Durchschnitt 2018	7,53	6,41	6,08	5,94	5,69	6,81	7,50	8,19**	
Veränderung absolut 2018 zu 2021	+0,50	+1,09	+0,81	+0,71	+0,84	+0,48	+0,53	+0,47	+2,29
Veränderung relativ 2018 zu 2021	+7%	+17%	+13%	+12%	+15%	+7%	+7%	+6%	+28%

Hinweise: * Vergleich nur von Tabellenfeldern, die im Mietspiegel 2021 und 2018 ausgewiesen sind
** im Mietspiegel 2018 Baujahre 2002 bis 2017

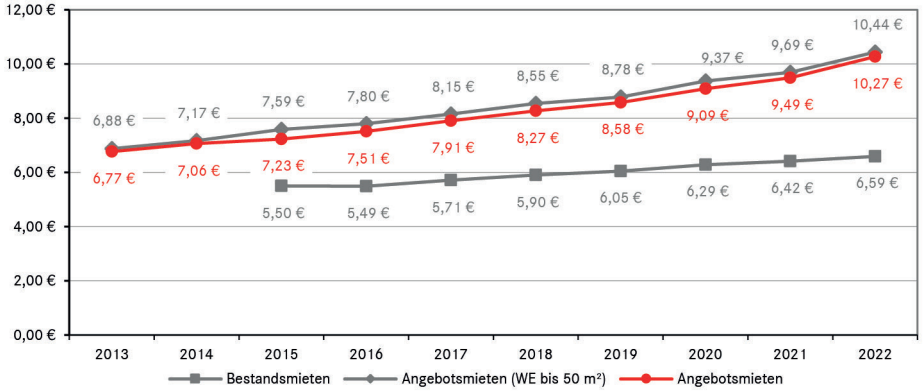
Abb. 27:
Vergleich der Mieteckwerte 2021 und 2018 – Nettokaltmiete in € /m² (Hansestadt Lübeck, Methodenbericht Mietspiegel 2021)

Abb. 28:
Entwicklung der durchschnittl. Kaufwerte je m² baureifes Land (Statistische Ämter des Bundes und der Länder)



Hinweise: Daten liegen nur unvollständig vor

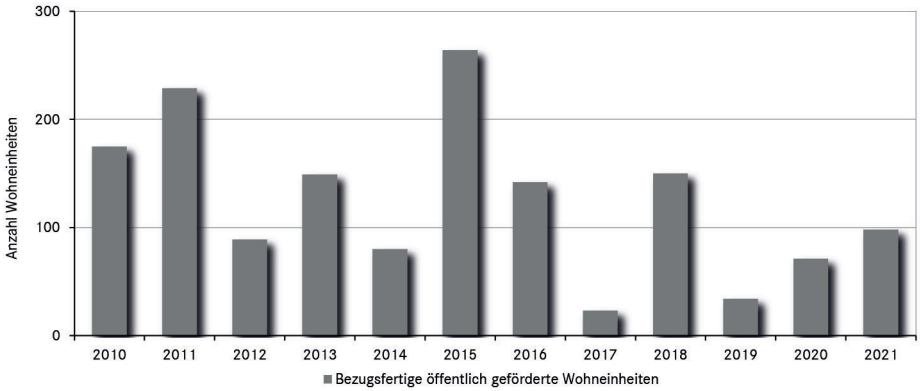
Abb. 29:
Entwicklung der Bestands- und Angebotsmieten (Auswertung Daten Immobilienwirtschaft - Bestandsmieten und VALUE Marktdatenbank - Angebotsmieten)



Hinweise: Angebotsmieten 2022 - Erhebungszeitraum 01.01. bis 31.07.22
Bestandsmieten - Stichtag 31.07. des jeweiligen Jahres

3.4 Öffentlich geförderter Wohnungsbau

Abb. 30:
Fertigstellung bezugsfertiger öffentlich geförderter Wohneinheiten (Hansestadt Lübeck)



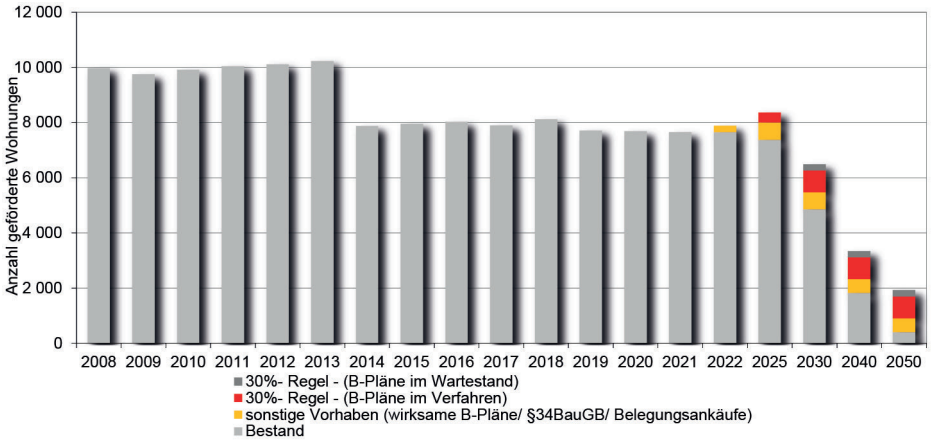


Abb. 31:
Schätzung der Entwickl. des öffentl. gef. Wohnungsbestandes bis 2050 (unter Berücks. mögl. Neubauten)
(Hansestadt Lübeck)

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl	302	226	273	232	198	204	170

Hinweis: Anzahl der an die Wohnungsvermittlung aufgrund von bestehenden Benennungsrechten zur Vermittlung frei gemeldeten Wohnungen pro Jahr

Abb. 32:
Freimeldungen geförderter Wohnungen aufgrund von Benennungsrechten
(Hansestadt Lübeck)

3.5 Preisgünstiger Wohnraum

Stadtteile	durchschnittl. Kaltmiete pro m²			
	Bestandsmieten Wohnungswirtschaft			Auswertung Angebotsmieten (n = 1.843)
	Insgesamt (n = 26.789	freifinanzierte Wohnungen (n = 19.790)	öffentlich geförderte Wohnungen (n = 6.999)	
Buntekuh	5,81 €	5,84 €	5,61 €	9,21 €
Innenstadt	7,57 €	7,63 €	6,24 €	10,02 €
Kücknitz	6,20 €	6,47 €	5,98 €	8,71 €
Moisling	5,76 €	5,66 €	5,82 €	9,88 €
Schlutup	5,70 €	5,69 €	5,74 €	10,56 €
St. Gertrud	7,00 €	7,25 €	6,24 €	11,33 €
St. Jürgen	7,09 €	7,30 €	6,37 €	8,34 €
St. Lorenz Nord	6,39 €	6,41 €	6,37 €	11,65 €
St. Lorenz Süd	6,79 €	7,18 €	5,80 €	9,92 €
Travemünde	7,25 €	7,35 €	5,87 €	10,17 €
Gesamtstadt	6,59 €	6,78 €	6,13 €	10,27 €

Hinweise: Bestandsmieten - Stichtag 31.07.22
Angebotsmieten - Erhebungszeitraum 01.01. bis 31.07.22

Abb. 33:
Durchschnittliche Bestands und Angebotskaltmiete pro m²
(Daten Immobilienwirtschaft - Bestandsmieten und VALUE AG Marktdatenbank - Angebotsmieten)

HINWEIS: Die Tabelle umfasst ausschließlich die durchsch. Mieten der Lübecker Wohnungsunternehmen. Aufgrund unterschiedlicher Datenbasis sind die Ergebnisse der Auswertung nicht mit den Ergebnissen des Mietspiegels vergleichbar.

Abb. 34:
Preisgünstige Wohnungen nach Wohngeldhöchstbeträgen 2022 (Daten Immobilienwirtschaft - Bestandsmieten und Daten VALUE AG Marktdatenbank - Angebotsmieten)

Definition 1: Preisgünstiger Wohnraum			Anteil preisgünstige Wohnungen	
Anzahl Personen	Wohnungsgröße	Wohngeldhöchstbetrag (Bruttokaltmiete) *	Auswertung Bestandsmieten Immobilienwirtschaft (n = 26.789)	Auswertung Angebotsmieten (n = 1.834)
1 Person	bis 50 m²	491,00 €	94%	55%
2 Personen	über 50 bis 60 m²	595,00 €	93%	31%
3 Personen	über 60 bis 75 m²	708,00 €	93%	29%
4 Personen	über 75 bis 85 m²	825,00 €	90%	22%
5 oder mehr Personen	über 85 m²	944,00 €	78%	9%
Insgesamt	-	-	92%	36%

* Anpassung der Wohngeldhöchstbeträge zum 01.01.2022

Abb. 35:
Preisgünstige Wohnungen nach Mietobergrenzen 2022 (§ 22 SGB II bzw. § 35 SGB XII) (Daten Immobilienwirtschaft - Bestandsmieten und VALUE AG Marktdatenbank - Agebotsmieten)

Definition 2: Preisgünstiger Wohnraum			Anteil preisgünstige Wohnungen	
Anzahl Personen	Wohnungsgröße	Mietobergrenzen (MOG) (Bruttokaltmiete) *	Auswertung Bestandsmieten Immobilienwirtschaft (n = 26.789)	Auswertung Angebotsmieten (n = 1.834)
1 Person	bis 50 m²	500,00 €	95%	57%
2 Personen	über 50 bis 60 m²	580,00 €	90%	26%
3 Personen	über 60 bis 75 m²	696,00 €	92%	26%
4 Personen	über 75 bis 85 m²	790,00 €	88%	15%
5 oder mehr Personen	über 85 m²	920,00 €	77%	7%
Insgesamt	-	-	91%	34%

* Anpassung der Mietobergrenzen zum 01.04.2022

Trends in der Hansestadt Lübeck

- Ca. zwei Drittel aller Wohnungen sind in Mehrfamilienhäusern und ein Drittel aller Wohnungen sind Ein- bzw. Zweifamilienhäuser.
- Ca. 50 % der Wohnungen sind im privaten Eigentum und die Wohneigentumsquote liegt bei ca. 29 %.
- Der Schwerpunkt des Wohnungsbestandes (in Ein-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern) weist eine Raumzahl von 3-4 Räumen auf. Der Anteil kleinerer Wohnungen ist relativ gering im Verhältnis zum Gesamtbestand.
- Bei den lokalen Wohnungsunternehmen liegt die Leerstandsquote in der Gesamtstadt bei ca. 0,6 %. Damit liegt die Leerstandsquote weiterhin auf einem niedrigen Niveau und verdeutlichen die hohe Nachfrage nach Wohnraum.
- Von 2011 bis 2021 wurden im Durchschnitt für ca. 750 Wohneinheiten Baugenehmigungen erteilt und ca. 595 Wohneinheiten (inkl. Ersatzneubau) fertiggestellt.
- Seit 2019 ist die Anzahl der Baugenehmigungen als auch der Baufertigstellungen auf einem konstant hohen Niveau mit rd. 900 Wohneinheiten. Dabei ist die aktuell hohe Anzahl an Baufertigstellung insbesondere auf Maßnahmen der Innenentwicklung auf bestehenden Bauflächen (Nachverdichtungen nach § 34 BauGB oder älteren B-Plänen) zurückzuführen. Es gibt

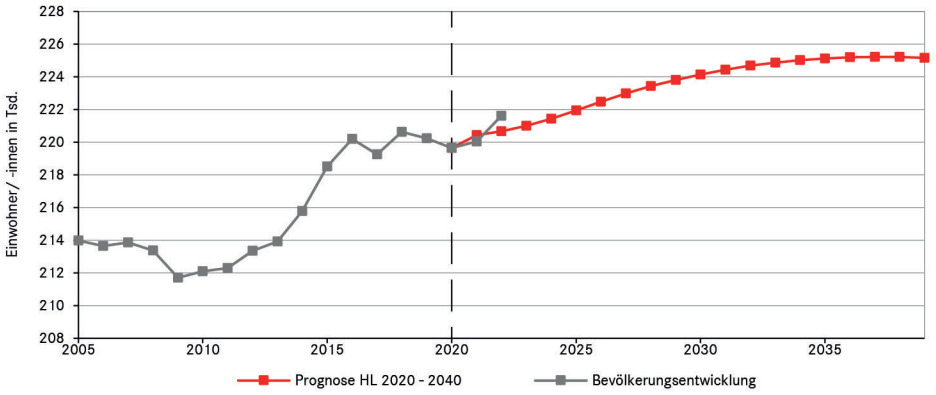
weiterhin einen deutlichen Bauüberhang an bereits genehmigten, aber noch nicht umgesetzten Wohnungen. Der Bauüberhang beträgt 2021 rd. 2.200 Wohneinheiten.

- Der Großteil der Wohnungen wurden von Wohnungsunternehmen errichtet. Mit rd. 600 fertig gestellten Wohnungen pro Jahr machen die Wohnungsbaugesellschaften im Zeitraum 2019 bis 2021 rd. 75 % des Neubaus aus. Rund 200 Wohnungen wurden in den letzten Jahren durch private Bauherren erstellt.
- Gegenüber dem Lübecker Mietspiegel 2018 kann im Lübecker Mietspiegel 2021 ein Anstieg der durchschnittlichen, gewichteten, rechnerischen Nettokaltmiete um 1,03 €/m² bzw. um 15,4 % festgestellt werden. Dieses entspricht einer jährlichen Steigerung von 4,9 % und liegt damit über der durchschnittlichen Preissteigerung des Lebenshaltungskostenindex für Deutschland. Die gegenüber dem Lebenshaltungskostenindex höhere Mietpreissteigerung kann in vielen deutschen Städten festgestellt werden. Insgesamt ergibt sich im Lübecker Mietspiegel 2021 eine durchschnittliche Nettokaltmiete je Quadratmeter Wohnfläche und Monat für eine frei finanzierte Wohnung von 7,67 €.
- Der Anteil der preisgünstigen Wohnungen liegt 2022 bei 91 % (Mietobergrenzen) bzw. 92 % (Wohngeldhöchstbetrag) in Bezug auf die Bestandsmieten (Bruttokaltmiete). Bei den für Neuvermietungen relevanten Angebotsmieten liegt der Anteil an preisgünstigen Wohnungen mit 34 % (Mietobergrenzen) bzw. 36 % (Wohngeldhöchstbetrag) deutlich niedriger. Die für die Neuvermietung relevanten Angebotsmieten liegen durchschnittlich deutlich über den Bestandsmieten. Die jährliche durchschnittliche Mietpreissteigerung bei den Angebotsmieten entspricht 5,0 %. Die Angebotsmieten für kleinere Wohnungen bis zu 50 m² Wohnfläche liegen erwartungsgemäß leicht oberhalb der durchschnittlichen Angebotsmieten.
- Aktuell bestehen 7.646 geförderte Wohneinheiten in der Hansestadt Lübeck. Bis 2030 werden rd. 3.065 Wohnungen aus der Belegungsbindung fallen. Seit 2012 wurden jährlich rd. 110 bezugsfertige öffentliche geförderte Wohneinheiten geschaffen. Im Jahr 2021 wurden 98 geförderte Wohnungen fertiggestellt. Es handelt sich hierbei um Neubauten. Nach den jetzigen Planungen können bis zu 1.710 geförderte Wohneinheiten geschaffen werden. Die Anzahl der geförderten Wohneinheiten insgesamt wird daher in den nächsten Jahren vorübergehend ansteigen.
- Freiwerdende Wohnungen, für die die Hansestadt Lübeck aufgrund einer Mitförderung Benennungsrechte hat, werden dem Bereich Soziale Sicherung zur Vermittlung frei gemeldet. Das Team Wohnungsvermittlung schlägt dem Vermietenden nach Dringlichkeit und Verfügbarkeit wohnungssuchende Haushalte vor, die Auswahl trifft der Vermietende. In der Wohnungsvermittlung waren mit Stichtag 31.12.2022 1.756 Haushalte wohnungssuchend gemeldet. Die größten Gruppen der wohnungssuchend gemeldeten Haushalte sind Einpersonenhaushalte mit 50,0 % und Haushalte mit 4 oder mehr Personen mit 18,2 % .
- Die Bestandsmieten im freifinanzierten Wohnungsbau (Daten Immobilienwirtschaft) liegen nur geringfügig über den Bestandsmieten im öffentlich geförderten Wohnungsbau. In einzelnen Stadtteilen (Moisling und Schlutup) übersteigen sogar die Bestandsmieten im öffentlich geförderten Wohnungsbau die Mieten im freifinanzierten Wohnungsbau.

4 Entwicklungen auf der Nachfrageseite in der Hansestadt Lübeck

4.1 Demografische Entwicklung

Abb. 36:
Bevölkerungsentwicklung und Vergleich der Prognosen HL und Statistikamt Nord 2015 - 2030 (Hansestadt Lübeck / Statistikamt Nord)



HINWEIS: Die Bevölkerungsprognose der Hansestadt Lübeck nutzt das Melderegister als Datengrundlage. Bei der Bevölkerungsprognose wurde eine konstant erhöhte Zuwanderung von nicht deutschen Staatsangehörigen aus dem Ausland bereits berücksichtigt. Einzelne Flüchtlingswellen sind jedoch unvorhersehbar und können daher im Prognosemodell nicht abgebildet werden.
Weitere Informationen zur städtischen Bevölkerungsprognose 2020 - 2040 finden Sie unter:
https://www.luebeck.de/de/rathaus/verwaltung/statistik/veroeffentlichungen/index.html

Abb. 37:
Determinanten der Bevölkerungsentwicklung (Statistikamt Nord)

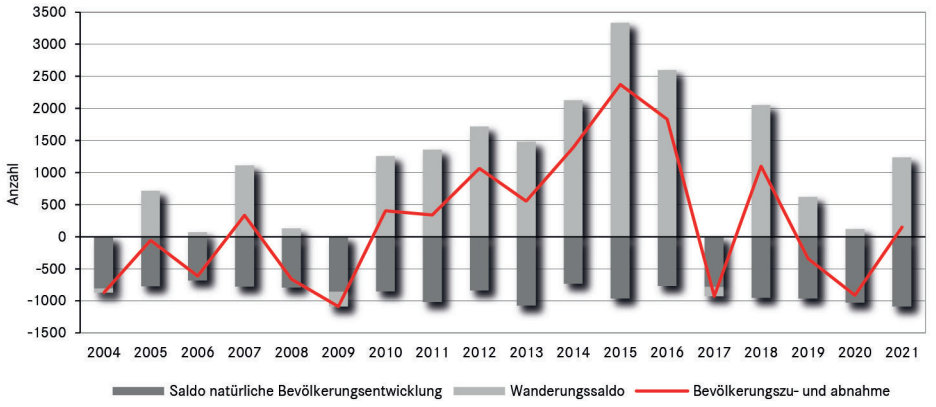
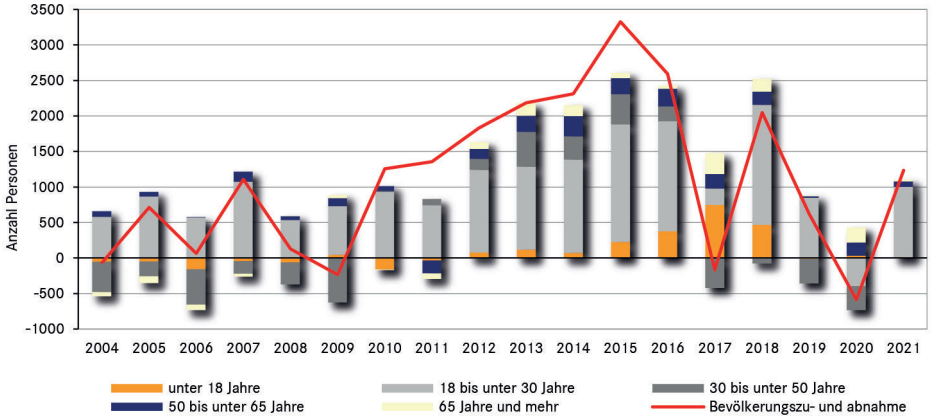


Abb. 38:
Wanderungssalden nach Altersklassen (Hansestadt Lübeck - Auswertung Melderegister)



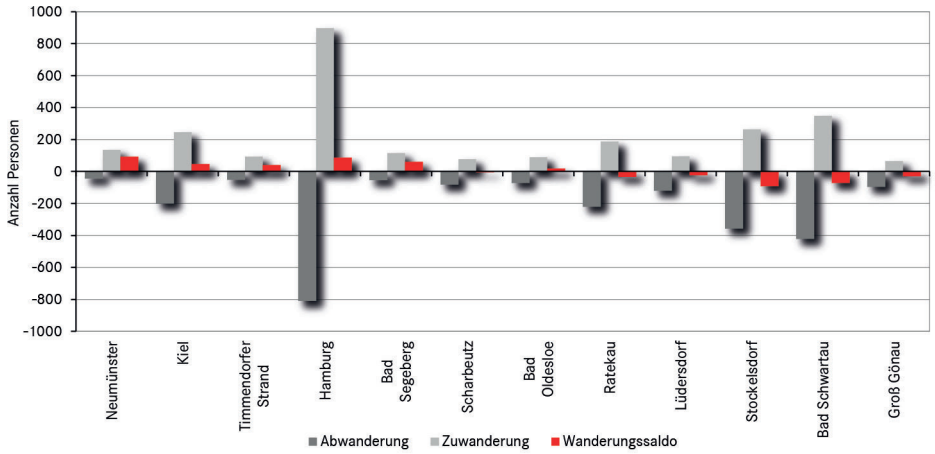


Abb. 39:
Wanderungssaldo nach ausgewählten Ziel- und Herkunftsgebieten 2021 (Hansestadt Lübeck)

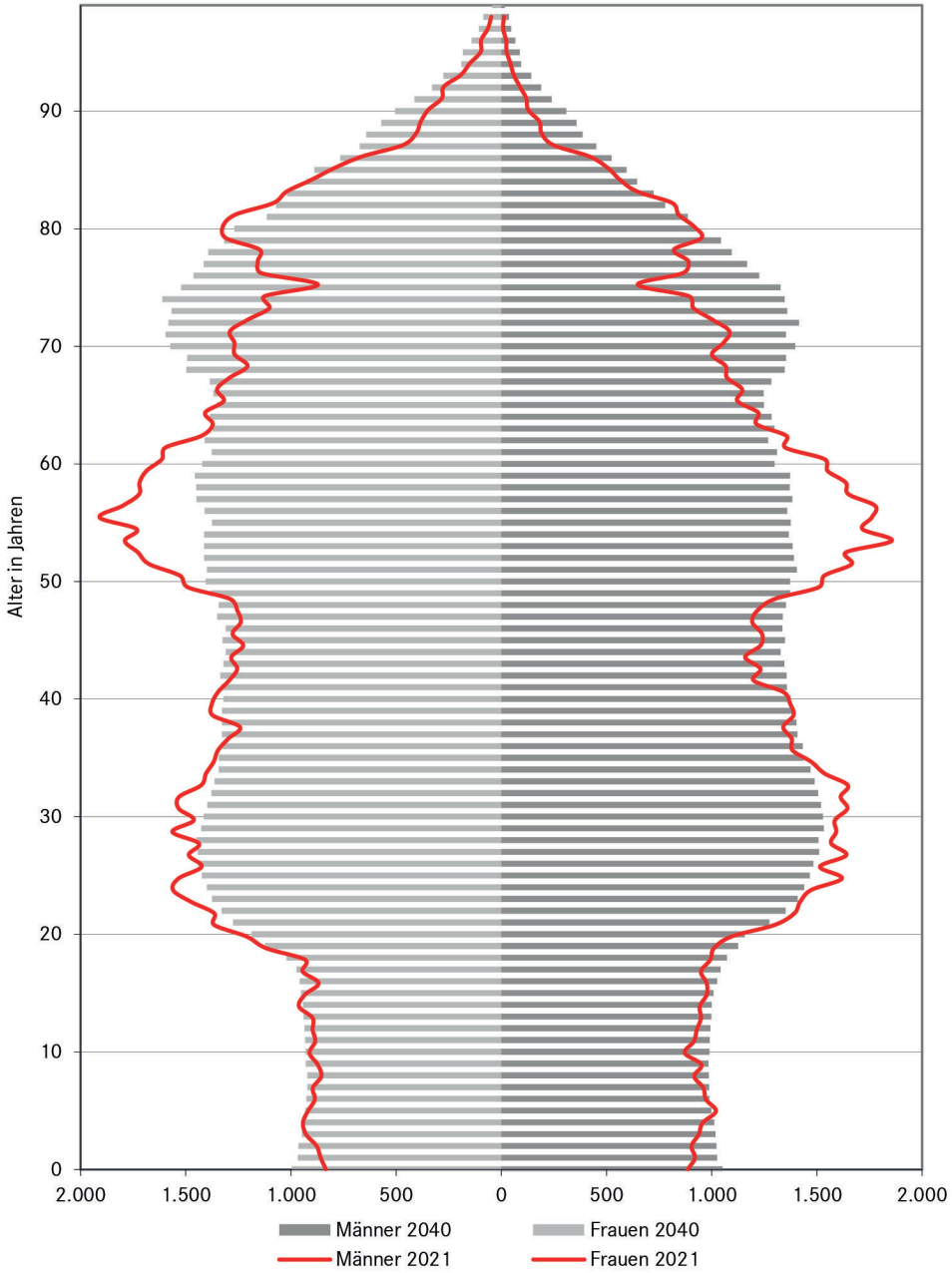
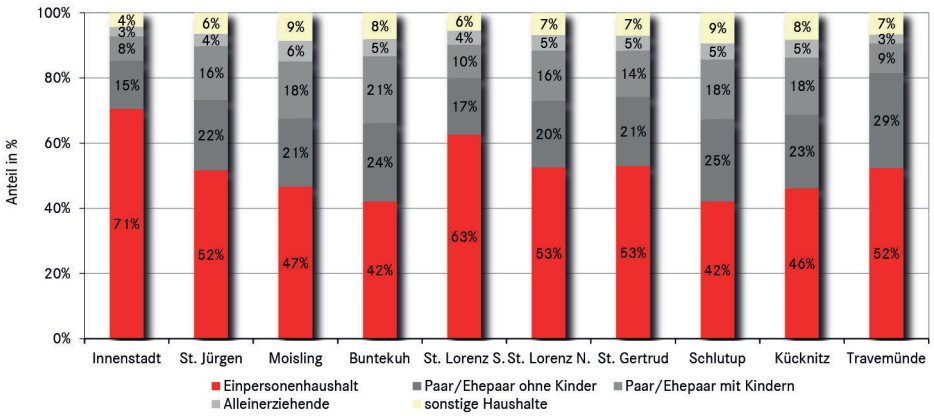


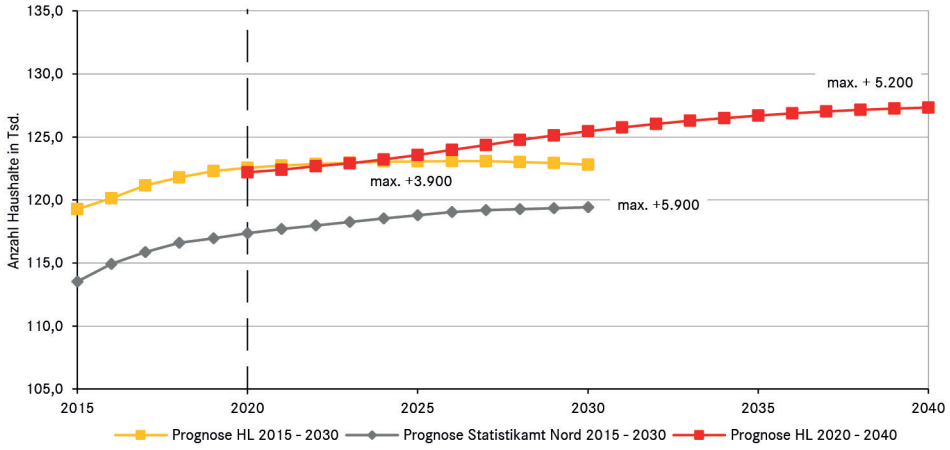
Abb. 40:
Vergleich Alterspyramide 2021 und 2040 (Hansestadt Lübeck)

Abb. 41:
Haushaltstypen nach Stadtteilen 2021
(Hansestadt Lübeck, Statistikamt Nord)



4.2 Entwicklung der Haushalte

Abb. 42:
Vergleich der Haushaltsprognosen von der HL und dem Statistikamt Nord
(Hansestadt Lübeck, Statistikamt Nord)



Hinweis: Die Anzahl und Struktur der Haushalte wird in keiner regelmäßigen Erhebung erfasst. Zur Ermittlung des Status Quo der Haushalte nutzt die Statistikstelle der Hansestadt Lübeck Daten aus dem Melderegister, welche durch Haushaltsgenerierungsverfahren (HHGEN) aufbereitet wurden, und das Statistikamt Nord aus dem Mikrozensus 2014 und dem Zensus 2011. Aufgrund der verschiedenen Methoden weicht die Anzahl der Haushalte im Ausgangsjahr voneinander ab.

Weitere Informationen zur städtischen Haushaltsprognose 2020 - 2040 finden Sie unter: https://www.luebeck.de/de/rathaus/verwaltung/statistik/veroeffentlichungen/index.html

Abb. 43:
Haushaltsgröße - Anzahl Personen
(Hansestadt Lübeck)

Jahr Stand jeweils 31.12	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 und mehr Personen	Haushalte insgesamt
2019	64.515	33.769	12 539	11.376	122.199
2030	69.366	32 675	12.371	11.339	125.751
2019 - 2030	+ 4.851	- 1 094	- 167	- 37	+ 3.552
2039	70.442	33.205	12.344	11.348	127.338
2019 - 2039	+ 5.927	- 564	- 195	- 29	+ 5 139

4.3 Asylleistungsempfänger:innen

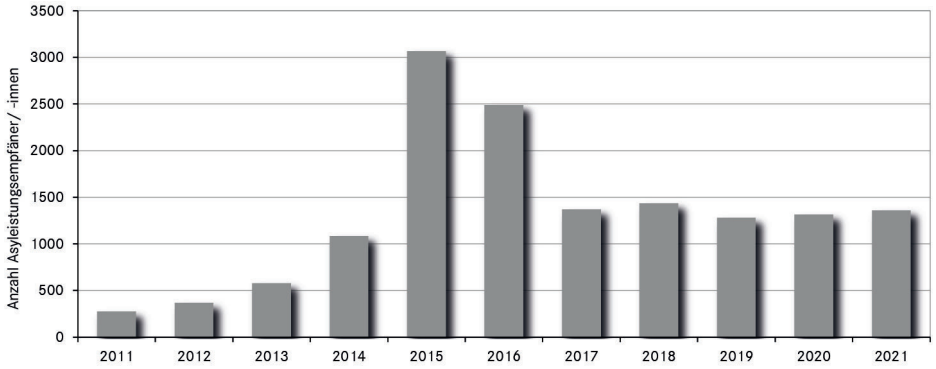


Abb. 44:
Anzahl Asylleistungsempfänger:innen (Hansestadt Lübeck)

4.4 Wohngeldempfängerhaushalte

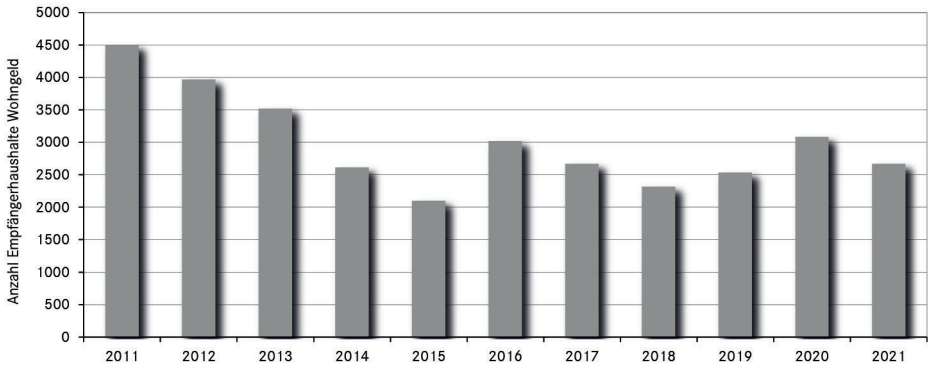


Abb. 45:
Empfängerhaushalte von Wohngeld (Hansestadt Lübeck)

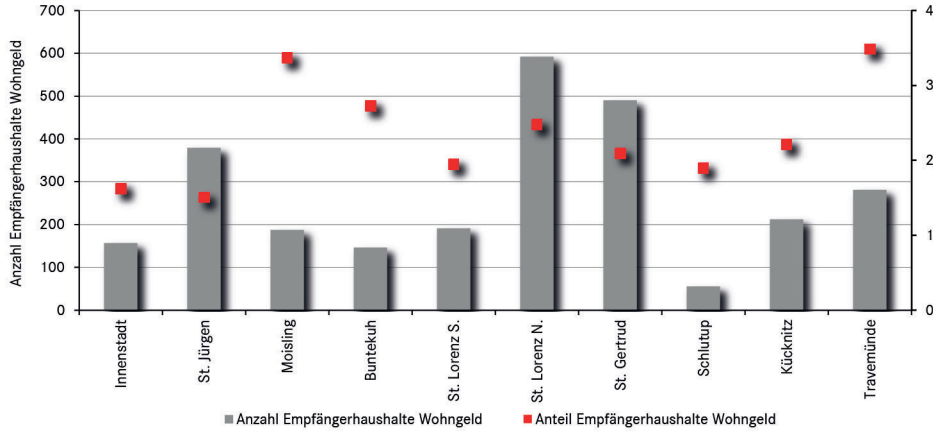
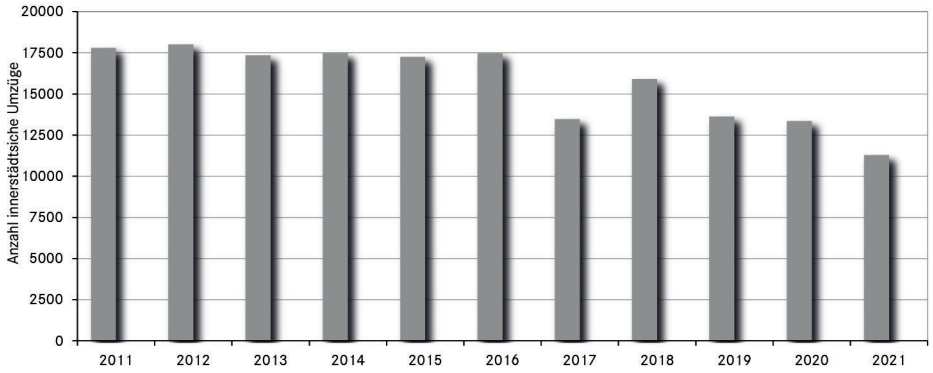


Abb. 46:
Empfängerhaushalte von Wohngeld nach Stadtteilen 2021 (Hansestadt Lübeck)

4.5 Stadtinterne Umzüge

Abb. 47:
Stadtinterne Umzüge
(Hansestadt Lübeck)



Trends: Nachfrageseite des Wohnungsmarktes

- Von 2009 bis 2016 kam es aufgrund des in allen Altersklassen positiven Wanderungssaldos zu einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum in der Hansestadt Lübeck. In den letzten Jahren blieb die Bevölkerungszahl mit rd. 220.000 Personen, abgesehen von leichten Schwankungen aufgrund der sich ändernden Wanderungsbilanzen, auf einem relativ konstanten Niveau. Im Jahr 2022 ist ein Anstieg der Bevölkerungszahl zu verzeichnen.
- Nach der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose der kommunalen Statistikstelle der Hansestadt Lübeck wird die Bevölkerung von 2020 bis in das Jahr 2040 voraussichtlich um ca. 5.000 Personen auf 225.000 Einwohnende ansteigen. In der Bevölkerungsprognose ist bereits eine moderat erhöhte Zuwanderung von nichtdeutschen Staatsangehörigen berücksichtigt worden. Nach 2040 ist aufgrund der Auswirkungen des demographischen Wandels von sinkenden Einwohner:innenzahlen auszugehen.
- In der Hansestadt Lübeck wurden seit Anfang 2022 1.848 Zuzüge mit Bezug zur Ukraine gezählt (Stand: Juli 2022). Den Zuzügen standen für den gleichen Zeitraum 222 Fortzüge gegenüber. Krisenbedingte Migration bleibt ein Unsicherheitsfaktor in der Prognose.
- Nach der Prognose der Statistikstelle der HL wird die Anzahl der Haushalte aufgrund von Singularisierungsprozessen stärker ansteigen als die Bevölkerungszahl. Ab 2020 steigt diese bis zum Jahr 2040 voraussichtlich um 5.200 auf über 127.000 Haushalte an. Die Zahl der Haushalte bildet die Grundlage zur Ermittlung der erforderlichen Wohneinheiten.
- Die Zahl und der Anteil der Senior:innen wird sich weiter erhöhen. Ab 2025 erreichen die geburtenstarken Jahrgänge („Babyboomer“) das Senior:innenalter.
- Seit 2016 ist die Anzahl an Umzügen innerhalb der Hansestadt Lübeck zurückgegangen, was auf eine geringere Durchlässigkeit auf dem Wohnungsmarkt hindeutet. Gründe hierfür können bspw. ein Mangel an Wohnraum, ein höheres Durchschnittsalter in der Bevölkerung oder stark ansteigende Angebotsmieten im Vergleich zu den Bestandsmieten sein.

5 Bilanz

- Nach der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2021 (LEP 2021) des Landes Schleswig-Holstein soll der Neubau an Wohneinheiten folgende Bedarfskomponenten berücksichtigen:
  - Zusatzbedarf aufgrund der zukünftigen Entwicklung der Zahl und der Struktur der Haushalte,
  - Ersatzbedarf aufgrund von Abriss, Zusammenlegung oder Umwidmung von Wohneinheiten und
  - eine Mobilitäts- und Leerstandsreserve zur Sicherstellung gut funktionierender Wohnungsmärkte.
- Im Jahr 2015 wurde eine Zielmarke von 4.000 WE bis zum Jahr 2025 ausgegeben, welche im nächsten Jahr erfüllt sein wird. Darüber hinaus besteht jedoch ein langfristiger zusätzlicher Bedarf. Dieser Zusatzbedarf an Wohneinheiten (WE) bis 2040 (Basis: Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2020) errechnet sich aus dem relativ kontinuierlichen Zuwachs an Haushalten, abgeleitet aus der Haushaltsprognose der Statistikstelle der Hansestadt Lübeck, ergänzt um eine Fluktuationsreserve in Bezug auf den zusätzlichen Bedarf von rd. 2,0 %. Dies entspricht einem Zusatzbedarf von rd. 5.300 WE innerhalb des Prognosezeitraums bis 2040.
- In Anlehnung an den LEP 2021 sollten als Ersatzbedarf jährlich etwa 0,1 % des Bestandes an Wohneinheiten bei Ein- und Zweifamilienhäusern (EFH/ZFH) und 0,2 % bei Mehrfamilienhäusern (MFH) veranschlagt werden. Dies entspricht in dem Zeitraum bis 2040 einem Ersatzneubaubedarf von rd. 4.000 WE (EFH/ZFH: 800 WE und MFH: 3.200 WE) bzw. rd. 200 WE pro Jahr. Der Ersatzbedarf kann laut LEP 2021 im Regelfall auf bereits vorhandenen Wohnbauflächen (bspw. Ersatzneubau an gleicher Stelle/ Nachverdichtungen nach § 34 BauGB) oder durch Maßnahmen im Bestand (bspw. Dachaufstockungen) gedeckt werden, weswegen zur Deckung dieses Bedarfes keine zusätzlichen Bauflächen ausgewiesen werden müssen.
- Die geringe Leerstandsquote bei der Lübecker Wohnungswirtschaft und die abnehmende Anzahl an Umzügen innerhalb der Hansestadt Lübeck deuten auf eine geringe Fluktuationsreserve auf dem gesamten Lübecker Wohnungsmarkt hin. Daher sollte eine kurzfristige Erhöhung der Fluktuationsreserve um rd. 1% (bzw. 1.200 WE) in Bezug auf den Gesamtbestand aller Wohneinheiten angestrebt werden.

Bedarf	2020 bis 2040	pro Jahr	
Zusatzbedarf	rd. 5.300 WE	rd. 265 WE	kontinuierlich
Ersatzbedarf	rd. 4.000 WE	rd. 200 WE	kontinuierlich
Mobilitätsreserve	rd. 1.200 WE	rd. 60 WE	möglichst kurzfristig
Gesamtbedarf	rd. 10.500 WE	min. 525 WE	

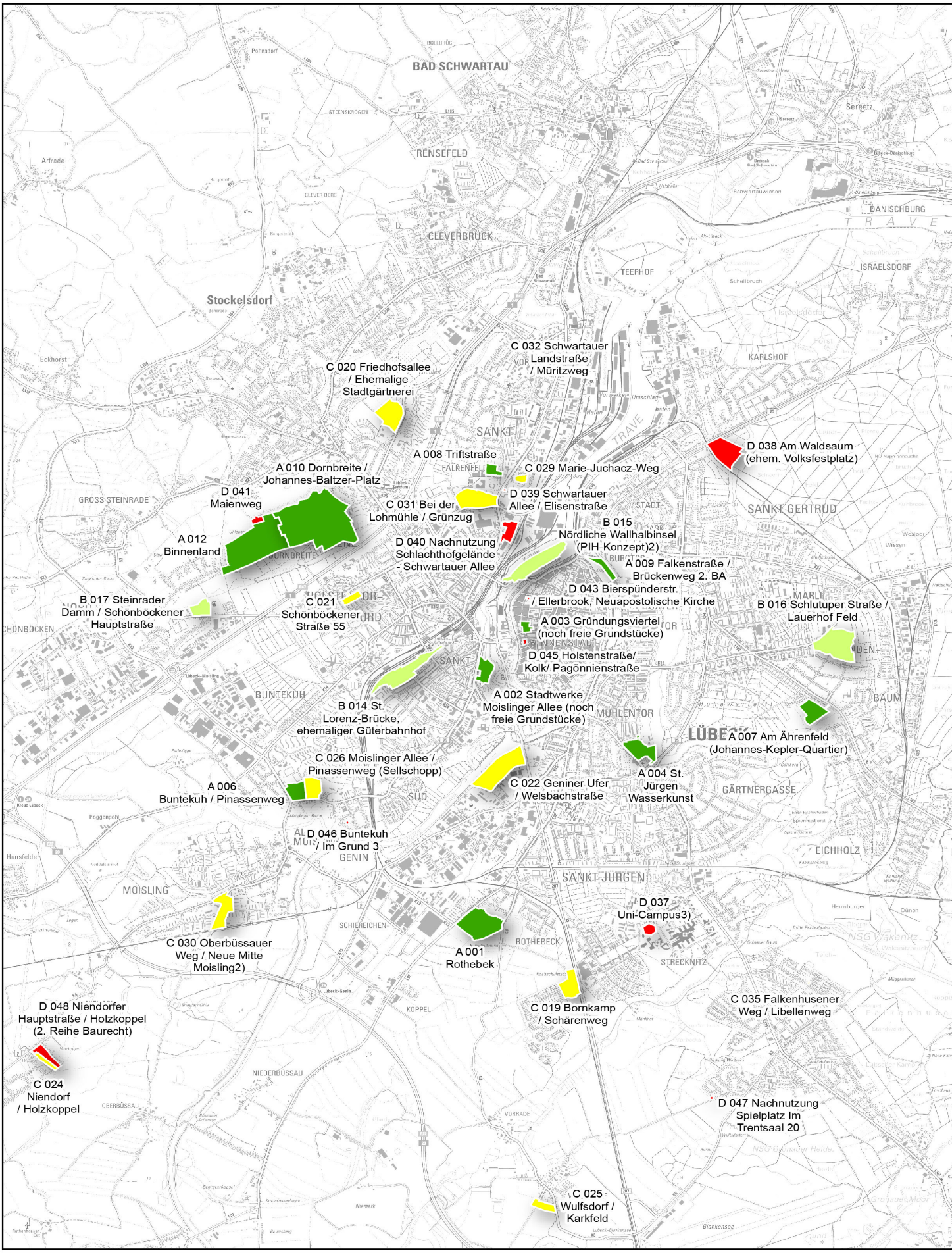
- Um den Gesamtbedarf an zusätzlichen Wohneinheiten zu befriedigen müssen mindestens rd. 600 WE pro Jahr fertiggestellt werden. Mit rd. 975 Wohneinheiten pro Jahr wurden in den Jahren 2020/21 deutlich mehr Wohneinheiten fertiggestellt als im Durchschnitt pro Jahr erforderlich sind. Wenn die Anzahl an Baufertigstellungen auf diesem Niveau verbleibt, kann sowohl der jährliche Zusatz- und Ersatzbedarf befriedigt, als auch kurzfristig eine zusätzliche Mobilitäts- und Leerstandreserve aufgebaut werden. Die aktuell hohe Anzahl an Baufertigstellungen ist großteils auf Maßnahmen der Innenentwicklung auf bestehenden Bauflächen zurückzuführen. Auch für die Zukunft ist mit einer hohen Anzahl Baufertigstellungen aufgrund von Maßnahmen der Innenentwicklung zu rechnen, die den Ersatzbedarf kompensieren bzw. übersteigen.
- Der flächenrelevante Bedarf an zusätzlichen Wohneinheiten umfasst ausschließlich den Zusatzbedarf und die Mobilitätsreserve von insgesamt 6.500 WE, da davon auszugehen ist, dass der Ersatzbedarf auch zukünftig durch Maßnahmen der Innenentwicklung kompensiert wird. Die zusätzlich bestehenden Wohnbauflächenpotenziale belaufen sich im Lübecker Stadtgebiet auf rd. 7.360 Wohneinheiten (Projekte der Kategorien A bis D). Somit wurden bereits ausreichend Projekte umgesetzt bzw. Flächen identifiziert, um die Bedarfe bis 2040 zu befriedigen. Insbesondere bei der Kategorie D ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich nur um theoretische Potenziale handelt, die möglicherweise nicht entwickelt werden können.

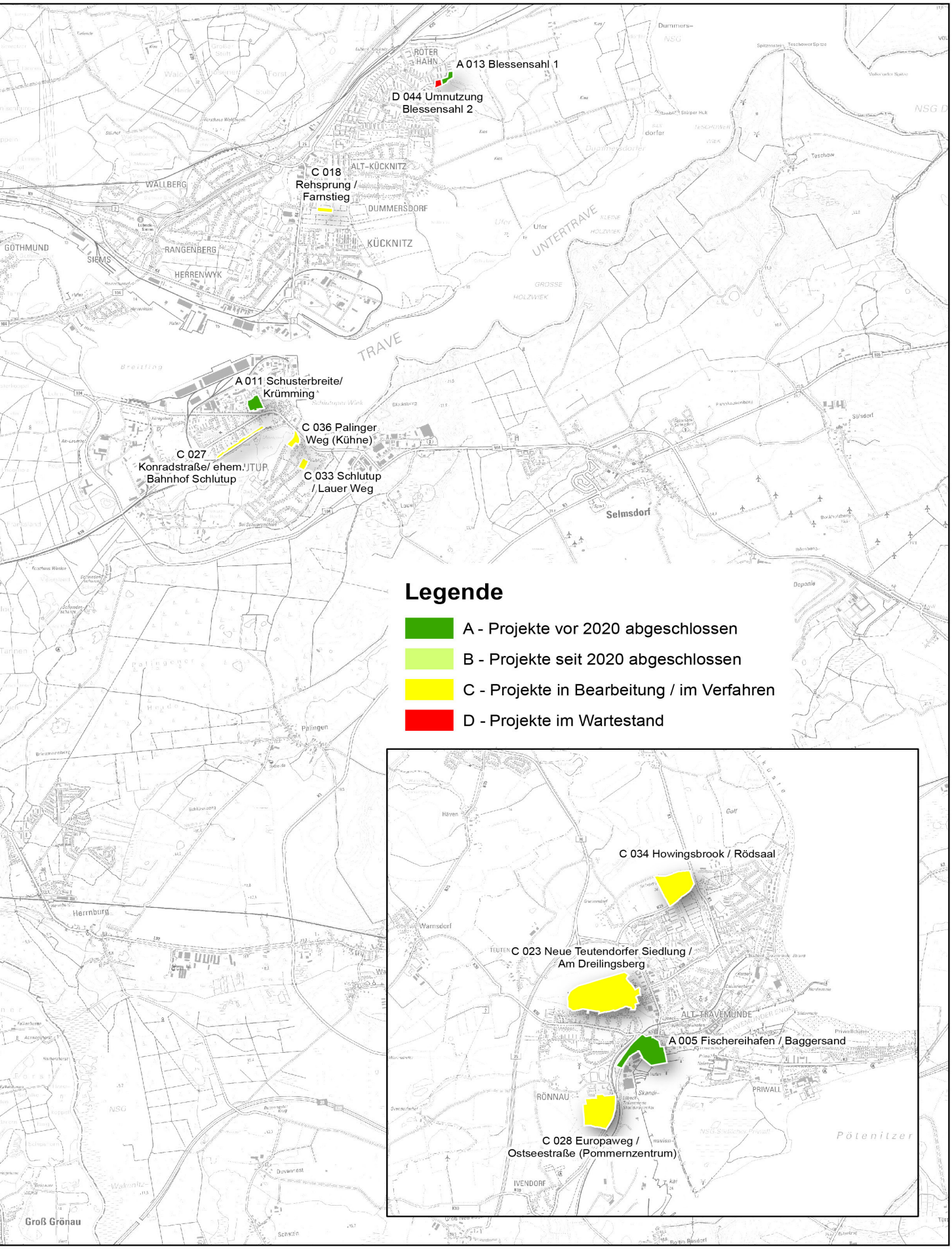
Projekte vor 2020 abgeschlossen		B-Plan	Abschluss Ver-fahren	EFH	GWB	davon gefö.	Summe WE
A 001	Rothebek	13.03.00	I 1997	70	30	30	100
A 002	Stadtwerke Moislinger Allee (noch freie Grundstücke)	03.10.00	III 2013	0	40	0	40
A 003	Gründungsviertel (noch freie Grundstücke)	01.19.00	IV 2015	3	45	10	48
A 004	St. Jürgen Wasserkunst	02.13.00	III 2016	35	180	0	215
A 005	Fischereihafen / Baggersand	32.14.00	III 2017	0	495	40	495
A 006	Buntekuh / Pinassenweg	22.04.00	IV 2019	74	79	13	153
A 007	Am Ährenfeld (Johannes-Kepler-Quartier)	07.44.00	II 2018	44	166	52	210
A 008	Triftstraße	05.42.00	IV 2017	10	115	0	125
A 009	Falkenstraße / Brückenweg 2. BA	06.10.00	IV 2016	0	30	3	30
A 010	Dornbreite/Johannes-Baltzer-Platz (noch freie Grundstücke)	24.52.00	II 1975	96	0	0	96
A 011	Schusterbreite/Krümmling (noch freie Grundstücke)	26.01.04	IV 1985	54	12	0	66
A 012	Binnenland (noch freie Grundstücke)	24.53.00	IV 1984	65	0	0	65
A 013	Blessensahl 1	29.27.09	II 1995	20	0	7	20
				468	1107	155	1663

Projekte seit 2020 abgeschlossen							
B 014	St. Lorenz-Brücke (ehemaliger Güterbahnhof)	03.50.00	IV 2021	38	562	90	600
B 015	Nördliche Wallhalbinsel (inkl. 70 WE Studenten)	01.77.00	IV 2022	0	205	0	205
B 016	Schlutuper Straße / Kleingarten Lauerhof	07.32.00	III 2022	100	310	120	410
B 017	Steinrader Damm / Schönböckener Hauptstraße	23.27.00	IV 2022	49	0	13	49
				187	1077	223	1264

Projekte in Bearbeitung (B-Planverfahren)							
C 018	Rehsprung / Farnstieg	29.07.00	II 2024	14	111	69	125
C 019	Bornkamp / Schärenweg (inkl. 120 WE Studenten)	09.13.00	I 2023	49	195	37	244
C 020	Friedhofsallee / Ehemalige Stadtgärtnerei	24.08.00	III 2026	52	198	52	250
C 021	Schönböckener Straße 55 (Wohnstift)	04.12.00	II 2024	0	135	42	135
C 022	Geniner Ufer / Welsbachstraße	02.14.00	IV 2023	0	650	210	650
C 023	Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg	32.61.00	I 2023	324	307	99	631
C 024	Niendorf / Holzkoppel	19.03.00	III 2023	32	0	10	32
C 025	Wulfsdorf / Karkfeld	11.03.00	II 2024	23	0	8	23
C 026	Moislinger Allee / Pinassenweg (Sellschopp)	22.06.00	II 2024	0	460	140	460
C 027	Konradstraße/ ehem. Bahnhof Schlutup	26.05.00	II 2024	12	38	11	50
C 028	Europaweg / Ostseestraße (Pommernzentrum)	32.77.00	II 2024	14	134	44	148
C 029	Marie-Juchacz-Weg	05.49.00	I 2024	0	12	6	12
C 030	Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling (inkl. 140 WE Senioren)	21.01.00	IV 2024	0	190	69	190
C 031	Bei der Lohmühle / Grünzug	04.39.00	III 2024	0	100	30	100
C 032	Schwartauer Landstraße / Müritzweg (inkl. 120 WE Senioren)	05.50.00	II 2025	0	120	0	120
C 033	Schlutup / Lauer Weg	26.13.00	II 2024	14	0	0	14
C 034	Howingsbrook / Rödsaal	32.59.00	IV 2024	80	120	90	200
C 035	Falkenhusener Weg / Libellenweg	09.75.00	IV 2024	2	0	0	2
C 036	Palinger Weg (Kühne)	26.09.00	IV 2023	41	44	13	85
				657	2.814	930	3.471

Projekte im Wartestand (Realisierung teils noch unklar)							
D 037	Uni-Campus (inkl. 200 WE Studenten)	09.06.00				0	200
D 038	Am Waldsaum (ehem. Volksfestplatz)	06.12.00				105	350
D 039	Schwartauer Allee / Elisenstraße	B-Plan				3	10
D 040	Schwartauer Allee / Katharinenstraße (Schlachthof)	04.41.00				83	250
D 041	Wohnen auf Kleingartenfläche Maienweg	B-Plan				7	20
D 042	Krummesse Am Mühlenbach	B-Plan				3	10
D 043	Bierspünderstr. / Ellerbrook, Neuapostolische Kirche	B-Plan				7	20
D 044	Umnutzung Blessensahl 2	B-Plan				7	20
D 045	Holstenstraße/ Kolk/ Pagönnienstraße	B-Plan				11	39
D 046	Nachnutzung Spielplatz Im Grund	B-Plan				0	9
D 047	Nachnutzung Spielplatz Im Trentsaal 20	B-Plan				0	2
D 048	Niendorfer Hauptstraße / Holzkoppel (2. Reihe Baurecht)	B-Plan				0	31
						226	961


BAD SCHWARTAU
RENSEFELD
CLEVERBRUCK
Stockelsdorf
TEERHOF
KARLSHOF
ISRAELSDORF
DÄNISCHBURG
SANKT GERTRUD
SANKT JÜRGEN
MOISLING
BUNTEKUH
EICHHOLZ
GÄRTNERGASSE
STRECKNITZ
ROTHEBECK
NIEDERBÜSSAU
C 032 Schwartauer Landstraße / Müritzweg
C 020 Friedhofsallee / Ehemalige Stadtgärtnerei
A 008 Triftstraße
C 029 Marie-Juchacz-Weg
D 038 Am Waldsaum (ehem. Volksfestplatz)
A 010 Dornbreite / Johannes-Baltzer-Platz
D 041 Maienweg
D 039 Schwartauer Allee / Elisenstraße
C 031 Bei der Lohmühle / Grünzug
B 015 Nördliche Wallhalbinsel (PIH-Konzept)2)
A 012 Binnenland
D 040 Nachnutzung Schlachthofgelände - Schwartauer Allee
A 009 Falkenstraße / Brückenweg 2. BA
D 043 Bierspünderstr. / Ellerbrook, Neuapostolische Kirche
B 017 Steinrader Damm / Schönböckener Hauptstraße
C 021 Schönböckener Straße 55
B 016 Schlutuper Straße / Lauerhof Feld
A 003 Gründungsviertel (noch freie Grundstücke)
D 045 Holstenstraße/ Kolk/ Pagönnienstraße
B 014 St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof
A 002 Stadtwerke Moislinger Allee (noch freie Grundstücke)
A 007 Am Ährenfeld (Johannes-Kepler-Quartier)
C 026 Moislinger Allee / Pinassenweg (Sellschopp)
A 004 St. Jürgen Wasserkunst
C 022 Geniner Ufer / Welsbachstraße
A 006 Buntekuh / Pinassenweg
D 046 Buntekuh / Im Grund 3
D 037 Uni-Campus3)
C 030 Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling2)
A 001 Rothebek
C 019 Bornkamp / Schärenweg
C 035 Falkenhusener Weg / Libellenweg
D 048 Niendorfer Hauptstraße / Holzkoppel (2. Reihe Baurecht)
C 024 Niendorf / Holzkoppel
D 047 Nachnutzung Spielplatz Im Trentsaal 20
C 025 Wulfsdorf / Karkfeld


A 013 Blessensahl 1
D 044 Umnutzung Blessensahl 2
C 018 Rehsprung / Farnstieg
A 011 Schusterbreite/ Krümming
C 036 Palinger Weg (Kühne)
C 027 Konradstraße/ ehem. Bahnhof Schlutup
C 033 Schlutup / Lauer Weg
Legende
A - Projekte vor 2020 abgeschlossen
B - Projekte seit 2020 abgeschlossen
C - Projekte in Bearbeitung / im Verfahren
D - Projekte im Wartestand
C 034 Howingsbrook / Rödsaal
C 023 Neue Teutendorfer Siedlung / Am Dreilingsberg
A 005 Fischereihafen / Baggersand
C 028 Europaweg / Ostseestraße (Pommernzentrum)

6 Schlussfolgerungen

- Die Maßnahmen zur Befriedigung des Bedarfs von 4.000 WE aus dem Jahr 2015 werden derzeit abgeschlossen. In der Hansestadt Lübeck ist nun langfristig bis 2040 ein neuer flächenrelevanter Bedarf von rd. 6.500 zusätzlichen Wohneinheiten inkl. Erhöhung der Fluktuationsreserve und ohne Ersatzneubau erforderlich. Das Ziel soll vorausschauend bis 2030 erreicht werden. Es wurden bereits ausreichend Bauflächen identifiziert bzw. Bauleitplanverfahren eingeleitet, um diesen Bedarf zu decken. In der derzeit laufenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes werden die städtebaulichen Zielsetzungen für die darüber hinaus erforderlichen Bauflächen festgelegt. In dem Grundlagenbeschluss zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes wurde durch die Bürgerschaft beschlossen, dass im Entwurf des Flächennutzungsplanes neben den bereits identifizierten Bauflächenpotenzialen 35 ha brutto an zusätzlichen Bauflächen ausgewiesen werden sollen. Angesichts der bestehenden Unsicherheiten bei der Krisenmigration ist der Aufbau einer strategischen Baulandreserve sinnvoll.
- Der anhaltende Anstieg der Angebotsmieten, die für nachfragende Haushalte entscheidend sind, weist auf einen angespannten Wohnungsmarkt hin. Es ist zudem festzustellen, dass die Zahl der Haushalte, die auf preisgünstigeren Wohnraum zugreifen, zugenommen hat. Durch die geringe Fluktuation auf dem Wohnungsmarkt kommt es zu einem Verdrängungsmechanismus, der besonders die Personengruppen mit besonderen Bedarfslagen trifft. Es ist zudem zu beobachten, dass diese Personengruppen größer werden. Das Land S-H hat in diesem Zusammenhang im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung bereits ein Sonderprogramm „Wohnraum für besondere Bedarfsgruppen“ aufgelegt.
- In den vergangenen Jahren befand sich die Anzahl an Baufertigstellungen auf einem konstant hohen Niveau. Ein bestehender Bauüberhang von rd. 2.200 Wohneinheiten deutet darauf hin, dass die Bautätigkeit zumindest theoretisch auch in der nahen Zukunft auf einem hohen Niveau verbleiben kann. Wenn dieses hohe Niveau gehalten wird, kann der Bedarf an Wohnraum befriedigt und zeitnah eine Mobilitäts- und Leerstandsreserve aufgebaut werden. Aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen für die Bauwirtschaft ist es jedoch fraglich, ob in den kommenden Jahren der Anspannung auf dem Wohnungsmarkt durch Neubautätigkeit ausreichend entgegengewirkt werden kann.
- Auch in der Zukunft ist mit ansteigenden Mieten zu rechnen, da sich aufgrund des hohen Zinsniveaus die Nachfrage vom Eigentums- auf den Mietwohnungsmarkt verlagern wird und die Baukosten Preistreiber bleiben.
- Die Hansestadt Lübeck wurde vom Land S-H in die Gebietskulisse für Städte mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a BauGB aufgenommen. Die Verordnung eröffnet verschiedene Instrumente zur Erleichterung und Förderung des Wohnungsbaus, bspw. Erleichterungen bei Befreiungen von Festsetzungen eines Bebauungsplans.
- Bestehender Wohnraum ist durch geeignete Instrumente, bspw. durch die Aufstellung von Erhaltungssatzungen in der Altstadt oder Bebauungsplänen in Travemünde (wie bereits praktiziert), vor Zweckentfremdungen zu sichern.
- Die aufgeführten Wohnbauflächenpotenziale bieten unter Berücksichtigung der durch die Lübecker Bürgerschaft beschlossenen 30 % - Regelung für öffentlich geförderten Wohnungsbau Raum für rd. 1.250 geförderte Wohnungen (ohne Kategorie D). Die bis 2030 wegfallenden rd. 3.700 geförderten Wohnungen können trotz vereinzelter Überschreitung der 30 % Regelung nicht auf den zusätzlichen Bauflächen ausgeglichen werden. Mögliche Erhöhungen der Quote sind mit Augenmaß und unter Beobachtung des Marktes vorzunehmen, um eine soziale Durchmischung

der Quartiere zu gewährleisten. Bezugsgröße sollte hierbei daher nicht nur das jeweilige Bauvorhaben sein, sondern auch der vorhandene geförderte Wohnungsbestand im Umfeld. Auch muss ein zusätzlicher Fokus auf die Bestandsentwicklung gelegt werden. Die aktuelle Zinsentwicklung kann dazu beitragen, dass der geförderte Wohnungsbau für Investoren wieder an Attraktivität gewinnt. Dies gilt sowohl für den Neubau als auch für die Bestandsförderung (Bindungsverlängerung, Bindungsankäufe).

- Bei den Lübecker Wohnungsunternehmen liegen die Bestandsmieten der freifinanzierten Wohnungen nur geringfügig über bzw. in manchen Stadtteilen teilweilweise sogar unter den Bestandsmieten für öffentlich geförderten Wohnungen. Ein Auslaufen von Belegungsbindungen führt demnach nicht zwangsläufig zu Mietpreissteigerungen. Oft sind in als problematisch wahrgenommenen Quartieren gar keine Sozialwohnungen mehr vorhanden.
- Ca. 7 % des Wohnungsbestandes sind im Eigentum der städtischen Tochtergesellschaft Trave, wodurch die Hansestadt Lübeck einen direkten qualitativen Einfluss auf den Wohnungsmarkt hat.
- Derzeit sind kaum Grundstücke für Einfamilienhäuser mehr vorhanden. Die Nachfrage nach derartigen Angeboten ist zwar weiterhin hoch, wobei aufgrund des hohen Zinsniveaus mit einer Verlagerung der Nachfrage in den Mietwohnungsbau zu rechen ist. Ein hoher Anteil an bestehenden Einfamilienhäusern wird von starken Jahrgängen belegt, die die Familienphase bereits beendet haben oder demnächst beenden werden. Die Eltern bleiben jedoch regelmäßig in einmal bezogenen Wohnungen, auch wenn sich durch familiäre Veränderungen wie Auszug der Kinder, der tatsächliche Bedarf an Wohnfläche vermindert (Remanenzeffekt). Aufgrund der demographischen Struktur kommen daher deutlich weniger Einfamilienhäuser auf den Markt als nachgefragt werden. Langfristig muss hier allerdings bedacht werden, dass die Zahl der Haushalte, die diese Wohnangebote nachfragt (z.B. Familien), zurückgeht. Zudem ist aufgrund der Altersstruktur in den bestehenden Einfamilienhausgebieten abzusehen, dass in Lübeck mittel- bis langfristig eine hohe Anzahl an Einfamilienhäusern auf den Markt kommt. Bei der Vergabe von städtischen Grundstücken und im Rahmen von Bauleitplanungen ist darauf zu achten, dass insb. Wohnraum für junge Familien zur Verfügung gestellt wird.
- Der Trend zur Singularisierung hat Einflüsse auf den Wohnungsmarkt. Zukünftig sind mehr kleine Wohnungen erforderlich. Die Nachfrage nach altengerechtem und barrierefreiem Wohnraum wird sich weiter erhöhen, insbesondere ab 2025, wenn die ersten „Babyboomer“ das Senior:innenalter erreichen.
- Die Verrentung der anzahlmäßig starken Jahrgänge führt zu einem Verlust an Arbeitskräften, welcher durch die Lübecker Bevölkerung alleine nicht ausgeglichen werden kann. Der Verlust an Arbeitskräften kann nur durch Zuwanderung von Fachkräften von außerhalb ausgeglichen werden, die ebenfalls Wohnraum auf dem Wohnungsmarkt nachfragen.
- Die aktuelle als auch die langfristige Planungssituation bezüglich der Zuwanderung von Flüchtlingen geht von einer deutlichen Steigerung aus. Der reguläre Wohnungsmarkt kann auf diese Zuwanderungsspitzen nicht kurzfristig genug reagieren. Daher müssen dauerhaft vermehrt Unterkünfte für geflüchtete Menschen vorgehalten werden.
- Nach der Lübecker Prognose nimmt die Anzahl der Haushalte bis 2040 kontinuierlich zu. Danach ist mit einer rückläufigen Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung zu rechnen. Die Entwicklung von zusätzlichen Wohneinheiten über die ermittelten Bedarfe hinaus, kann langfristig zu Überhängen im Wohnungsbau führen. Zusätzliche Wohnbauflächen gehen mit zusätzlicher Infrastruktur einher, die dauerhaft vorgehalten werden muss, obwohl die Einwohner:innenzahl zu sinken beginnt. Dem kann begegnet werden, indem Wohnbauflächen in städtebaulich integrierten

Lagen bevorzugt entwickelt werden. Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Großteil der aufgezeigten Potenziale Brach- und Konversionsflächen in städtebaulich integrierten Lagen umfasst. Dadurch kann eine nachhaltige Stadtentwicklung gewährleistet werden, da Flächen revitalisiert, vorhandene Infrastrukturen genutzt und der freie Landschaftsraum geschützt werden. Um die Innenentwicklung gezielt zu befördern wird in der Hansestadt Lübeck ein nachhaltiges Flächenmanagement aufgebaut.

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm 12 | 23552 Lübeck

(0451) 115 6101
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12401
öffentlich

Lübeck, 26.07.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.061 - Fachbereichs-Dienste

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

Sachstandsbericht zum Parkhaus Holstentor

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Ergebnisse der aktuellen Untersuchungen des Bestandsparkhauses und der Fortschritt des Planungsverfahrens des Parkhausneubaus (Bürgerschaftsbeschluss VO/2020/09463-01) geben Anlass zur Berichterstattung.

Mündliche Anfrage des AM Oliver Prieur im Hauptausschuss am 14.03.2023:
„Wie ist der Sachstand der Planungen für die Parkhäuser auf der mittleren Wallhalbinsel?“

Bericht:

Zum Parkhaus Holstentor wurde bereits mehrfach in den Gremien berichtet, zuletzt mit VO/2022/11422.
Die Bürgerschaft hatte beschlossen, dass für den Neubau ein Architekturwettbewerb unter Einbezug von Parksystemherstellern durchzuführen ist (VO/2020/09463-01).
Die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb sind nicht trivial, da zum einen die Sensibilität des Standorts und zum anderen ein zukünftiger wirtschaftlicher Betrieb wichtige Kriterien sind.
Der Neubau soll das Bestandsparkhaus am Holstentor ersetzen. Anlass sind nicht wirtschaftlich reparable Bauschäden, die bereits eine mittelfristige Nutzung ausschließen. Ziel ist ein an selbiger Stelle platzierter Neubau mit möglichst großer Stellplatzzahl unter heutigen Planungsgrundsätzen.
Bei dem gewählten Verfahren handelt es sich konkret um eine 3-stufige Totalunternehmer-Vergabe, in die ein Planungswettbewerb in Stufe 2 integriert ist. Die Ausschreibung erfolgt über eine funktionale Leistungsbeschreibung.
Der Planungswettbewerb erfolgt zweiphasig. Der Bearbeitungszeitraum der Phase 1 endete am 16.06.2023. Die Abgabe der Planunterlagen und Modelle erfolgte fristgerecht. Die Preisgerichtssitzung fand am 11.07.2023 statt. Im Nachgang wurden anonymisiert Überarbeitungshinweise verteilt. Nun werden die Entwürfe überarbeitet (Phase 2).

Zudem wurde der Abbruch des Bestandsparkhaues aus dem Leistungsumfang des Totalunternehmers herausgelöst und wird von der KWL einzeln vergeben.
Der Zuschlag für den besten Bieter ist für Ende 1. Quartal 2024 vorgesehen. Der Planungsstart erfolgt direkt im Anschluss, wobei die Planung bereits auf die Wettbewerbsergebnisse aufbauen kann.
Gemäß der dem Verfahren zugrundeliegenden aktuellen Terminplanung ist eine Fertigstellung zu Mitte 2026 vorgesehen. Eine detailliertere Aussage zum Fertigstellungstermin kann erst mit den Entscheidungen im weiteren Verlauf des Verfahrens und des Projektes getroffen werden. Der von der Projektsteuerung mit der KWL abgestimmte Kostenrahmen beträgt 10,3 Mio. € netto (inkl. Untergeschoss, Stand: Juli 2022)

Bereits im August 2022 nach ca. 2 Jahren laufender Sicherungsphase des heutigen Bestandsgebäudes fand eine Begehung mit sachverständiger Planerin und Statiker statt. Folgend gab es noch eine Inaugenscheinnahme der örtlichen Situationen von Seiten der experimentellen Statik am 05.10.2022. Aus den Ergebnissen der Begehungen und der Auswertung des Monitoringsystems erfolgte die Aufstellung eines Prüfprogramms zur weiteren Beurteilung.
Die Untersuchungen zur möglichen Verlängerung der Sicherungsphase liefen abschnittweise unter kleinen Teilsperrungen im Zeitraum von Mitte Februar 2023 bis Ende Mai 2023 wie folgt:
- Bauteilöffnungen an auffälligen Unterzügen und fachkundige Beurteilung
- Aufbau, Durchführung von Belastungsversuchen und Rückbau mit folgender Auswertung der experimentellen Statik und anschließendem Bericht
- Bauteilöffnung an der Decke über TG, unter der Einfahrt, zur Beurteilung des Bewehrungszustands mit abschließender Bewertung vom 16.06.2023.

Im Ergebnis der Untersuchung sind zwar klare Verschlechterungen des Zustands zu erkennen, durch die in 2020 ausgeführten Sicherungsmaßnahmen konnte die Verschlechterung aber so gut verlangsamt werden, dass, nach Überprüfung mit experimenteller Statik an den auffälligsten Punkten, einer Verlängerung der Sicherungsphase unter Erweiterung und regelmäßiger Auswertung des Monitoringsystems für ca. 2 Jahre seitens der Planer zugestimmt wird.
Die Bauteilöffnungen und Kleinschäden sind bereits behoben, die Erweiterung des Monitoringsystems ist im Juni 2023 beauftragt worden und wird bis Ende September 2023 umgesetzt sein.
Die regelmäßigen Kontrollen der Abstützungen laufen im 14 tägigen Rhythmus weiter, das Monitoringsystem ist aktiv.

Die einmaligen Kosten der Maßnahmen aus 2023 belaufen sich bislang auf netto ca. 50.000€, nach Kostenmanagement der KWL wird nach Abschluss aller Leistungen und nach Eingang aller Rechnungen eine Summe von netto ca. 85.000€ entstehen.
Die Betriebskosten, nur der Anteil der Sicherungsmaßnahme, steigen von netto ca. 900€/Monat um netto ca. 1.200€ auf netto ca. 2.100€ im Monat an. Demgegenüber stehen mittlere monatliche Gewinne von ca. netto 29.500€ [netto 355.000€ in 2022].

Für die Mittlere Wallhalbinsel wurde ein städtebauliches Konzept (VO/2021/10303) beauftragt. Im Rahmen dieses Konzeptes wird ein Standort für ein Parkhaus geprüft, an dem die voraussichtlich wegfallenden Parkplätze am Parkhaus am Holstentor kompensiert werden sollen. Die Erarbeitung des Städtebaulichen Konzeptes für die Mittlere Wallhalbinsel wurde 2022 aufgenommen. Es stehen noch wenige Eigentümer:innengespräche aus, die erforderlich sind, um die Bestandsaufnahme/ -analyse abschließen und Ausrichtungsmöglichkeiten aufzeigen zu können. Die Verwaltung beabsichtigt, ein Workshop-Format mit politischen Vertreter:innen im Herbst 2023 durchzuführen. Anschließend sollen Varianten vertiefend ausgearbeitet und den politischen Gremien im ersten Halbjahr 2024 vorgestellt werden.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12414
öffentlich

Lübeck, 02.08.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Oliver Bahr (E-Mail: oliver.bahr@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Anwendung des Deutschlandtickets im Geltungsbereich des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) und der Betrauung für die Priwallfähren der Hansestadt Lübeck und der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (ehemals die Stadtverkehr Lübeck GmbH)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Hansestadt Lübeck bestätigt und bekräftigt die Vorgabe zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickets im Rahmen des Schleswig-Holstein-Tarifs als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für den Zeitraum vom 01.05.2023 bis zum 31.12.2023. Die Vorgabe ergibt sich aus § 9 Abs. 1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), den bundeseinheitlichen Tarifbestimmungen sowie § 4 Abs. 2 Nr. 2 in Verbindung mit Nr. 6 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA).
Zudem besteht in diesem Kontext auch ein Anpassungsbedarf der bestehenden tariflichen Vorgaben für die Priwallfähren im Personenverkehr aufgrund der Anerkennung des Deutschlandtickets.

Bericht:

Die Hansestadt Lübeck kommt der ihr durch § 9 Abs. 1 Satz 5 RegG zugeordneten Aufgabe nach, nach der sie als zuständige Behörde die finanziellen Nachteile entsprechend der Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei den betroffenen Verkehrsunternehmen auszugleichen hat. Hierdurch wird die Gewährung von Ausgleichsleistungen beihilferechtlich abgesichert, die die Hansestadt Lübeck gemäß den Regelungen der Richtlinie Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV SH von Bund und Land erhält und an die betroffenen Verkehrsunternehmen weiterleitet. Hintergrund sind die finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (Anerkennung des Deutschlandtickets) zurückzuführen sind.

Die mit der Anwendung und Anerkennung des integrierten Deutschlandtickets i. S. d. § 9 Abs. 1 RegG entstehenden Mindereinnahmen bzw. Mehraufwendungen werden im Rahmen des öDA bzw. bezüglich der Priwallfähren im Rahmen der bestehenden Betrauung unter

Beachtung der dortigen Verfahrensweisen durch die Hansestadt Lübeck (u. a. durch Weiterleitung von bereitgestellten Bundes- und Landesmitteln) ausgeglichen. Die Stadt wird dabei die ihr vom Land Schleswig-Holstein auf Basis der Richtlinie Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV SH zur Verfügung gestellten Bundes- und Landesmittel jeweils in Form einer handelsrechtlich erfolgswirksamen Gesellschaftereinlage (Betriebskostenzuschuss) an die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH als Ausgleichsleistung i. S. d. § 9 Abs. 1 öDA weiterleiten.

Die Befristung erfolgt zunächst bis zum 31.12.2023, da die vollständige Finanzierung des Tarifangebots durch Bund und Länder bisher lediglich für das Jahr 2023 gesichert ist (vgl. § 9 Abs. 2 RegG). Sollte die Finanzierung auch für die Folgejahre gesichert sein, wird hierzu erneut berichtet. Eine Einstellung des Deutschlandtickets zum 01.01.2024 wird nicht erwartet.

Vorgabe und Hinweise zur Beachtung der weiteren Voraussetzungen für den Mittelerhalt:
Die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH wird die Einhaltung der jeweils geltenden pflichtigen Vorgaben der Richtlinie Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV SH sicherstellen. Hierbei ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet,

- an der bundesweiten Einnahmeaufteilung (EAV) für das Deutschlandticket teilzunehmen. Hierfür sind die erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Ansprüche auf Einnahmen vollumfänglich geltend zu machen und evtl. Ansprüche von überschießenden Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben (vgl. Ziffer 4 der Richtlinie);
- die im Rahmen der Richtlinie bezuschusste Kontrollinfrastruktur für das Deutschlandticket mindestens drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen (vgl. Ziffer 6.2 der Richtlinie);
- alle Verkäufe des Deutschlandtickets bis zum 20. eines Monats für den Vormonat an die EAV-Clearingstelle zu melden, die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildet wurde (vgl. Ziffer 6.4 der Richtlinie);
- die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der vorgegebenen Berechnungsmethode bis zum 28.02.2025 nachzuweisen. Hierbei sind Bestätigungen über die hochgerechneten und tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Referenzmonate, Bescheinigungen von Wirtschaftsprüfer:innen über Fahrgeldeinnahmen, Erlösminderungen durch bzw. Einsparungen von Vertriebsprovisionen sowie die Anzahl der Abonnent:innen zu verschiedenen Stichtagen beizulegen (vgl. Ziffer 6.5 der Richtlinie).

Die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH wird darüber hinaus folgendes beachten:

- Bei den von ihr zu machenden Angaben hinsichtlich der nach der Richtlinie Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV SH zu gewährenden Ausgleichsleistungen handelt es sich um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches, und Subventionsbetrug ist nach dieser Vorschrift strafbar. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen (vgl. Ziffer 6.3 der Richtlinie).
- Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der EU-Verordnung 1370 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der EU-Verordnung 1370 zur Anwendung kommen. Der finanzielle Nettoeffekt für die Ausgleichsleistungen nach der Richtlinie Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV SH berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickets auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart. Sonstige

Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle (vgl. Ziffer 6.1 der Richtlinien).

Die zusätzlich zu beachtenden Verpflichtungen und die entsprechenden Ausgleichsleistungen werden im Rahmen des bestehenden öDA vorgenommen und sind als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bereits dessen Bestandteil. Die Auswirkungen auf den Ausgleichsbetrag (insbesondere die Weiterleitung der Bundes- und Landesmittel) werden im Übrigen hinsichtlich des öDA entsprechend der §§ 9, 10 und 11 öDA und hinsichtlich der Betrauung der Priwallfähren entsprechend der §§ 4, 5 und 6 Betrauungsakt im Ausgleichsverfahren, bei der Erstellung der Trennungsrechnung sowie bei der Überkompensationskontrolle berücksichtigt.

Die Umsetzung zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickets im Geltungsbereich des öDA und der Betrauung der Hansestadt Lübeck sowie die Beachtung der weiteren Voraussetzungen zum Mittelerhalt erfolgt mittels gesellschaftsrechtlicher Weisung an die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12450
öffentlich

Lübeck, 18.08.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Mirjana Kayser (E-Mail: mirjana.kayser@luebeck.de Telefon: 122-6634)

VIAA - Lübecks Verkehrsmanagementsystem, intelligent, analytisch, agil

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

In der digitalen Strategie der Hansestadt Lübeck (VO/2020/08509) sind in den Themenfeldern 03 „Daten und Informationen“ u.a. die Echtzeitdatenerfassung und unter 04 „Intelligente Mobilität“ die Einführung eines Verkehrsleitrechners als wichtige Elemente genannt, die als maßgeblich angesehen werden, um die Hansestadt Lübeck in die Lage zu versetzen, die Mobilität der Zukunft zu planen und umzusetzen. Im Juni 2023 ergab sich kurzfristig die Möglichkeit, sich mit einer Förderskizze am Förderaufruf beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zur „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DKV) zu bewerben. Diese Förderskizze wurde am 08.08.2023 positiv beschieden und die Hansestadt Lübeck hat nun die Möglichkeit bis zum 06.09.2023 den Förderantrag beim BMDV einzureichen. Bei entsprechender Förderzusage würde das im Folgenden beschriebene Projekt „VIAA“ mit einer Förderquote von 65% vom BMDV unterstützt.

Bericht:

Darum geht es:
Im April 2023 wurde beim Digital Governance Board (DGB) bereits die Beschaffung eines Verkehrsleitrechners beraten und dem zugestimmt. Mit dem Förderantrag beim BMDV soll nun ein noch wesentlich größerer Schritt in Richtung Digitalisierung des Verkehrssystems der Hansestadt Lübeck erfolgen.

Um eine für alle Mobilitätsteilnehmende zukunftsfähige und nachhaltige Mobilitätsstrategie in reale Maßnahmen aktiv umzusetzen, wird es für erforderlich angesehen, ein datengetriebenes multimodales Verkehrsmanagement (DMV) zu etablieren, welches intelligent, analytisch und agil agieren kann. Das DMV adressiert zudem die Smart City Strategie sowie den Lübecker Masterplan Klimaschutz, den Lärmschutzplan, den zukünftigen Verkehrsentwicklungsplan und die Leitstelle Verkehrsflussmanagement, da es die dort aufgeführten Maßnahmen entscheidend digital unterstützt.

Das DMV besteht im Kern aus zwei Teilbereichen: den analytischen (datengetriebenen) Komponenten und den operativen Komponenten.
Auf der operativen Seite bildet der neu zu beschaffende Verkehrsrechner in Echtzeit die Voraussetzung für das DMV. Damit einhergehend sollen die zugehörigen Lichtsignalanlagen (LSA) multimodal, sowohl steuerungsseitig als auch sensortechnisch ertüchtigt werden. So soll zur weiteren Verkehrslenkung für Besucherströme eine ÖPNV-Priorisierung (Busbeschleunigung) in Verbindung mit einem Ampelphasenassistenten für Radverkehre und den motorisierten Individualverkehr (MIV) eingesetzt werden.

Die analytischen Komponenten beziehen sich insbesondere auf die zu etablierende analytische Datenplattform, die in der Smart City Umgebung der Hansestadt Lübeck integriert werden soll. Hier werden alle Arten von mobilitätsrelevanten Daten zentral gesammelt, gespeichert, analysiert und weitergegeben. So können bedarfsorientiert optimierte Verkehrslenkungsmaßnahmen aktiv umgesetzt werden oder analytische Erkenntnisse in die Verkehrsplanung integriert werden

Mit der Umsetzung dieser technischen Teilprojekte wird das digitale Fundament für alle zukünftigen multimodalen Erweiterungen, bedingt durch die Echtzeit-Datenerfassung, den Verkehrsrechner und der analytischen Ebene geschaffen.
Schließlich werden viele Maßnahmen des Masterplan Klimaschutz adressiert und es wird – bedingt durch den positiven Einfluss des DMV auf einen emissionsarmen Modal Split - eine Verringerung der Emissionen wie NOx und CO2 ermöglicht.

Projektziel
Ziel des Vorhabens „VIAA“ ist es, das Verkehrsgeschehen in der Stadt Lübeck über den Aufbau eines umfassenden digitalen Verkehrsmanagementsystems in Echtzeit besser zu verstehen bzw. herauszufinden, welche Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen und Symptomen bestehen. Diese gesamtheitliche Transparenz über die Verkehrssituation wird mithilfe einer übergeordneten analytischen Ebene für die stetige Sammlung und Analyse von Daten geschaffen. Dies ist die Grundlage für das Zielbild des DMV in Echtzeit, welches sich nach erfolgreicher Umsetzung als breitenwirksame Maßnahme für alle Mobilitätsteilnehmenden herausstellen wird. Mit dem DMV wird ein zentrales Steuerungsinstrument für den Verkehr geschaffen, welches zum einen die zukünftige Mobilität in der Hansestadt sicherstellt und zum anderen die Lebensqualität der Bürger:innen steigert. Durch die Identifikation von Abhängigkeiten zwischen Verkehr und Umwelt bzw. Lebensqualität können damit geeignete Maßnahmen proaktiv umgesetzt werden. Im Rahmen von „VIAA“ geht es daher darum, die notwendige Entscheidungstransparenz zu schaffen, damit die Mobilitätswende sowie der Masterplan Klimaschutz umgesetzt und die Herausforderungen adressiert werden können. Das DMV soll kontinuierlich - als Regelkreis - ablaufen und sich auch in der Organisation der Stadt Lübeck wiederfinden. Das Projekt „VIAA“ ermittelt und prognostiziert mithilfe von Big Data Analytics – dargestellt im orangen Teil des Systems – das Verkehrsgeschehen (z.B. Radverkehrsaufkommen oder ÖPNV-Fahrzeugauslastungen) bzw. dessen Auswirkungen auf alle Mobilitätsteilnehmenden.

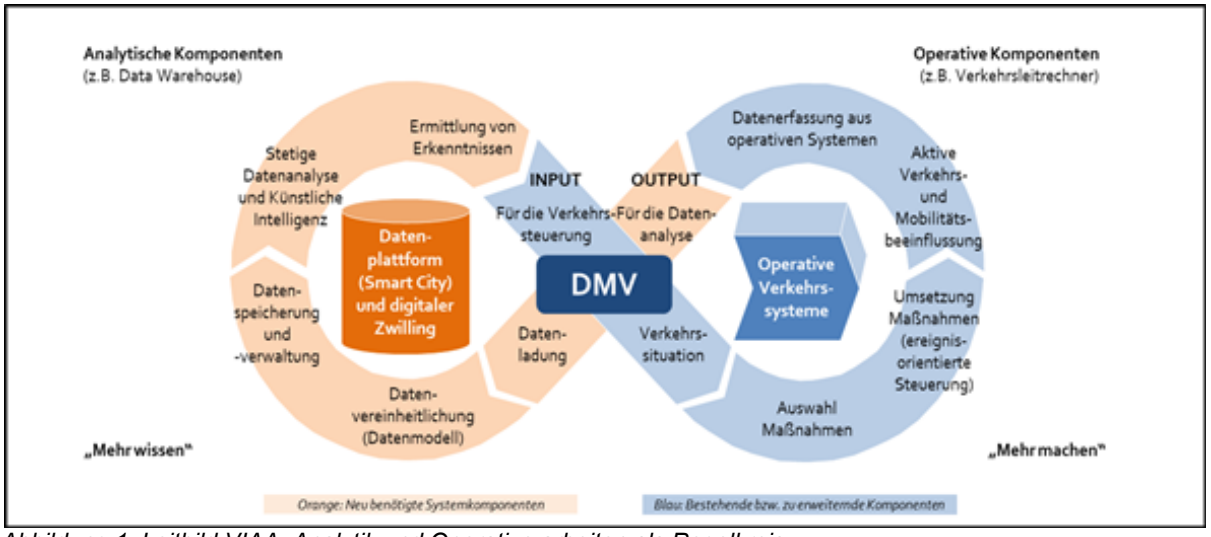


Abbildung 1: Leitbild VIAA: Analytik und Operative arbeiten als Regelkreis

Damit schafft „VIAA" die Grundlage bzw. die Transparenz zum Gesamtverständnis, warum bestimmte Verkehre bzw. Mobilitätsformen zu welchem Zeitpunkt und in Abhängigkeit von welchen Faktoren stattfinden. Durch die zentrale Speicherung und die schnelle Analyse der Daten auf der Datenplattform kann die Stadt schnell und im Sinne der Bürger:innen auf gegebene Situationen reagieren. Zudem ergeben sich durch die Datenanalysen langfristig wertvolle Informationen für die Verkehrsplanung, die bisher in Lübeck häufig auf veralteten Verkehrsdaten erfolgt. Schlussendlich folgt das Projekt „VIAA" einem iterativen Ansatz, welcher tendenziell zu einer verbesserten und genaueren Entscheidungsunterstützung im ganzheitlichen Verkehrsmanagement führt.
Für die Umsetzung von „VIAA" sind verschiedene Arbeitspakete mit folgendem Umfang erforderlich:

Projektsteuerung, Fördermittelmanagement und techn. Implementierungsberatung
Das erste Arbeitspaket beinhaltet vor allem projektbegleitende Tätigkeiten, wie die Projektsteuerung, das Fördermittelmanagement oder die juristische und fachliche Begleitung der technischen Ausschreibungen. Außerdem soll hier die grobe Strategie und die Roadmap erarbeitet und begleitet werden. Schließlich soll über dieses Arbeitspaket auch der erforderliche Personalmehrbedarf (s.u.) geordnet werden.

Technische Ausschreibungen
Um die notwendige Infrastruktur zu dem geplanten DMV zu schaffen, ist es notwendig, diverse technische Ausschreibungen bzw. Investitionen durchzuführen:

- Ein echtzeitfähiger Verkehrsrechner im Webdesign zum Anschluss der benötigten Verkehrssensorik inklusive der Ansteuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) in Echtzeit. (Die Vernetzung der LSA ist bereits ein laufendes Projekt).
- Ertüchtigung der LSA-Steuergeräte für den Echtzeitbetrieb
- Ein Reisezeitsensornetz inkl. Reisezeitermittlung und datenschutzkonformer Routenermittlung der Verkehrsströme
- Ein Datenmanager (Echtzeit-Message-Broker) als zentrales Bindeglied zwischen dem operativen Verkehrsmanagement und der analytischen Ebene auf der Smart City Plattform. Der Broker stellt die Voraussetzung für viele Anwendungen und Maßnahmen im DMV dar.
- Die softwaretechnische Einrichtung eines Entwicklungs- und Testsystem (ETS) für die Datenanalyse auf der Smart City Plattform. So wird zunächst eine kleine analytische Lösung geschaffen, die später zur produktiven analytischen Datenplattform hochskaliert werden kann
- Ein Ampelphasenassistent (als Smartphone-App) für den Rad- und Kfz-Verkehr sowie den ÖPNV

- Eine Ausschreibung zu DSGVO-konformen Verkehrskameras zur umfassenden Erkennung der Mobilitätsströme inklusive der echtzeitfähigen Erfassung des Modal Splits an fünf Hauptverkehrsstrecken in Lübeck.

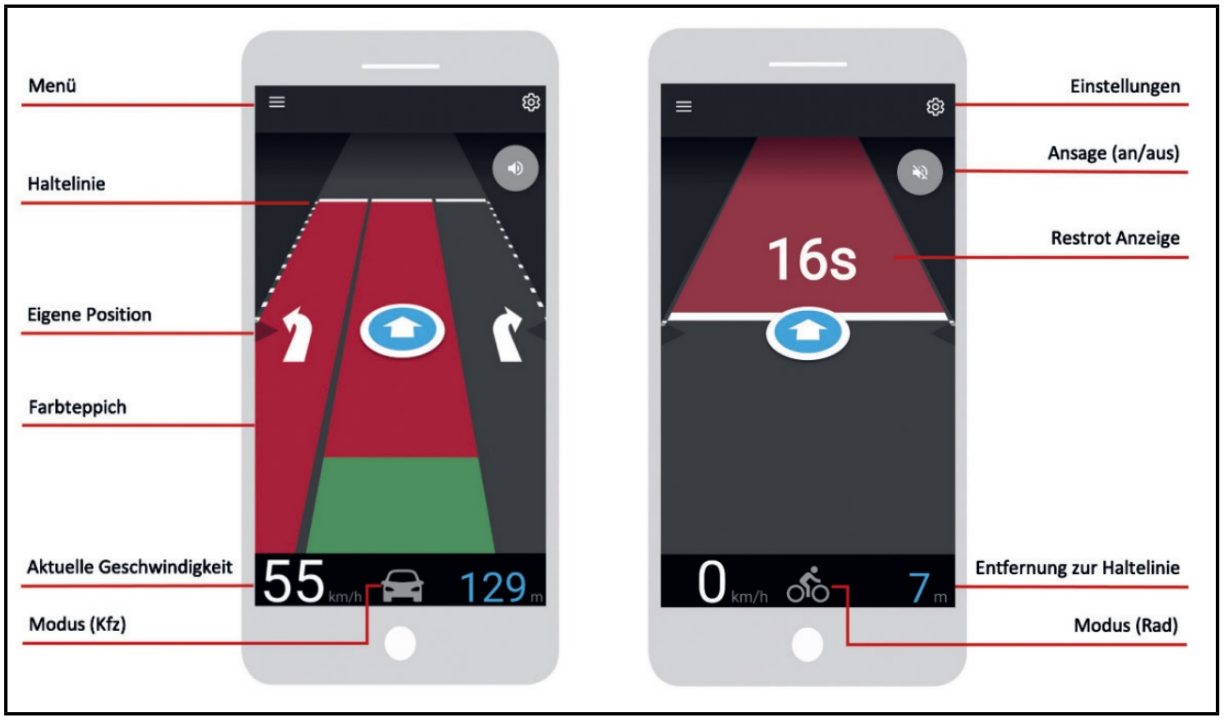


Abbildung 2: Schematische Darstellung eines Ampelphasenassistenten als Smartphone App

Aufbau einer digitalen, multimodalen und kooperativen Verkehrsmanagementeinheit
Dieses Arbeitspaket stellt das Herzstück des Projekts dar. Durch die hier erarbeiteten Konzepte sowie die Umsetzung der Anwendungsfälle auf der zu implementierenden Datenplattform wird das Gesamtsystem mit der Zielausrichtung einer datengetriebenen und multimodalen Mobilität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel) zum Leben erweckt. Weitere Arbeitsschritte des Konzeptes sind die Erarbeitung der zukünftigen digitalen multimodalen kooperativen Verkehrssteuerung (Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur) um auf entsprechende Ereignisse und Vorgaben reagieren zu können. Neben den Konzepten können in diesem Teilbereich Synergieeffekte durch das bestehende Smart City Projekt erreicht werden. Diese Plattform wird über den städtischen IT-Dienstleister SWL Digital GmbH in deren Rechenzentrum gehostet. Hier kann die bestehende Hardware der Smart City Plattform genutzt werden und mit entsprechender Datenbanksoftware bzw. Datenanalysesoftware erweitert werden. Durch die Architektur der Smart City Plattform wird es problemlos möglich sein, öffentlichkeitsrelevante Informationen bereitzustellen und die bereits eingesetzten Anwendungen wie z.B. ROADS (Baustellenmanagement) und VISUM (Verkehrsmodell) über die analytische Ebene mit Daten zu versorgen.

Reallabore und Teststrecken
In diesem Arbeitspaket erfolgt die straßenseitige bzw. infrastrukturelle Verknüpfung zwischen der analytischen Datenplattform und dem operativen, auftragsausführenden System des Verkehrsrechners und der LSAs. Umgesetzt werden soll dies mit einem multimodalen Ansatz auf einigen Hauptverkehrsstrecken. Alle projektrelevanten Einzelbausteine wie die Erfassung des Modal Split, exakte Zählung aller Mobilitätsteilnehmenden, umfassende Ertüchtigung der Lichtsignalanlagen, Koordinierungen des Radverkehrs und des MIV, Priorisierung des ÖPNV, die Einführung eines Ampelphasenassistenten für alle Mobilitätsteilnehmer und die Erfassung der Reisezeit sowie Quelle-Ziel-Beziehungen werden hier in ein stabiles auf die gesamte Stadt ausrollfähiges System zusammengeführt und verstetigt. Somit entsteht die

Grundlage für ein zukunftsfähiges Mobilitätsmanagementsystem. Das Ergebnis des Arbeitspakets ist der Anschluss des operativen Systems an das analytische System auf Grundlage von definierten Regeln und Standards.

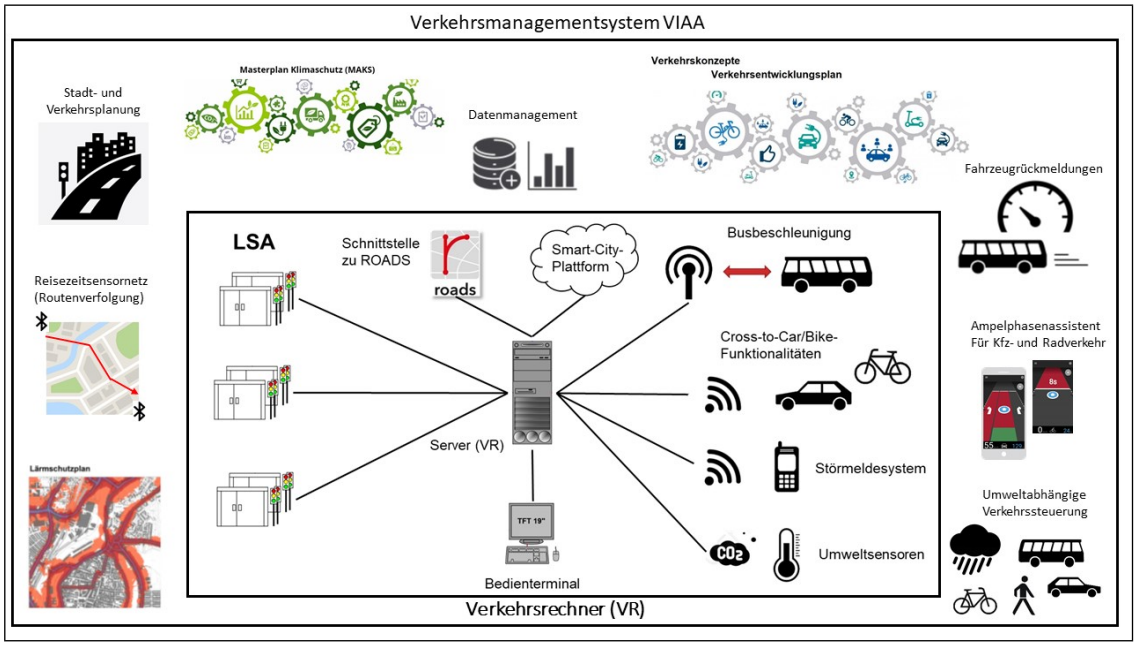


Abbildung 3: Prinzipskizze Verkehrsmanagementsystem VIAA

Datenschutzkonzept

Es wird ein übergreifendes Datenschutzkonzept erstellt, das eine zusammenfassende Dokumentation aller datenschutzrechtlichen Aspekte des „VIAA"-Systems berücksichtigt. Das zu erarbeitende Datenschutzkonzept soll den Rechenschaftspflichten der europäischen Datenschutzgrundverordnung (EU-DGSVO) sowie den ergänzenden Gesetzen des Bundes gerecht werden. Es dient daher als Grundlage für datenschutzrechtliche Prüfungen durch die Datenschutzbeauftragten von Lübeck.

Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz

Die Hansestadt Lübeck hat mit der Erstellung des Masterplans Klimaschutz die Stellschrauben „Fußverkehr fördern", „Radverkehr stärken", „ÖPNV stärken", „MIV klimaschutzorientiert gestalten", „emissionsarme Mobilität fördern" und „Maßstäbe für klimafreundliche Logistik" definiert. Von diesen Maßnahmenfeldern können über das hier neu zu schaffende DMV insbesondere die Bereiche Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV entscheidend adressiert werden. Durch den datengetriebenen Ansatz lassen sich situationsbedingt umweltsensitive Maßnahmen durchführen. Das Zusammenwirken der umfassenden Analyse des Modal Splits (über die Bereitstellung der Mobilitätsdaten in Echtzeit) mit dem Zurückspiegeln von geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen, wie zum Beispiel die Verstetigung der Verkehre durch Koordinierungen im Netz für alle Mobilitätsteilnehmer (koordinierte Grüne Wellen, die Attraktivierung des Radverkehrs durch Priorisierung „Modal Shift") wirkt sich positiv auf das Mobilitätsgeschehen aus. Das DMV erhöht das Potenzial um die aktuellen Modal-Split-Anteile von ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr signifikant zu erhöhen. In der Konsequenz kann das DMV zu einer wirkungsvollen Verringerung der umweltschädlichen Emissionen (CO2, NOx) führen und damit indirekt zum Gesundheitsschutz der Bürger:innen beitragen. Auch wenn sich aktuell die Schadstoffmessungen an verkehrsrelevanten Stellen nicht im kritischen Bereich bewegen, versteht sich das DMV insbesondere als präventive Maßnahme des Klimaschutzes und des Gesundheitsschutzes. Durch Investitionen in das DMV werden mögliche umweltbedingte Folgekosten zukünftig minimiert.

Beitrag zur Gestaltung effizienter und nachhaltiger Verkehrssysteme

Die Umsetzung eines DMV in Lübeck führt aufgrund der damit verbundenen Möglichkeiten zu einem effizienten sowie nachhaltigen Verkehrssystems und wird durch folgende Bereiche abgedeckt:

- *Nachhaltigkeit:* Die Verkehrssteuerung von heute kann nur unter der Berücksichtigung von Klimaschutz, Schadstoffemissionen und Lärm erfolgen. Aufgrund der Korrelation von Reisezeit und Verkehrsdaten können Verkehrssituationen besser verstanden und geplant werden (z. B. Pendleraufkommen, Verkehrsfluss, Priorisierung des ÖPNV, Berücksichtigung von Großereignissen und Tourismusströmen, Logistik in Gewerbe- und Hafengebieten).
- *Effizienz:* Da das System die Daten in Fast-Echtzeit erhält und historische Daten gesammelt werden, können sehr schnell Entscheidungen hinsichtlich der Maßnahmen getroffen werden. Darüber hinaus können diese Maßnahmen durch das System schnell bewertet werden, so dass weitere Informationen für die zukünftige Verkehrssteuerung vorliegen.
- *Barrierefrei:* Die Mobilität in der Hansestadt Lübeck sollte weitestgehend barrierefrei erfolgen bzw. die Orientierung der Menschen in der Stadt sollte einfach erfolgen. Die Bürger:innen stehen somit immer im Fokus der Betrachtung. Universelles Design und die „Nutzerzentrizität“ sind daher die wichtigsten Prämissen für neue Lösungen einer zukunftsorientierten Stadt. Das System ist Grundlage für eine nutzerzentrierte Mobilität, d. h. das analytische und operative System kann mobilitätseingeschränkten Personen in Fast-Echtzeit Informationen über Laufwege (Orientierung) und Barrieren geben. Außerdem lassen sich bedarfsgerechte Steuerungen integrieren (bspw. für die Verlängerung einer Grünphase für mobilitätseingeschränkte Personen) inklusive einer korrespondierenden Analyse für die Auswirkungen solcher Maßnahmen auf das gesamte Verkehrsgeschehen.
- *Intelligent:* Das System basiert auf „Big Data Analytics“ und „Machine Learning“. Dies ist auch notwendig, da insbesondere die Mobilität einem stetigen Wandel unterliegt.
- *Innovation:* Die Datenzentralisierung auf der analytischen Seite und die Echtzeitfähigkeit auf der operativen Seite bzw. die damit verbundene Entscheidungsunterstützung zur Optimierung des Verkehrs stellt einen Paradigmenwechsel dar, da in Lübeck die Steuerung des Verkehrs bisher lediglich auf Basis von anlassbezogenen Verkehrszählungen erfolgt. Durch den kontinuierlichen Datenstrom lassen sich die Verkehrsmodelle in Zukunft mit belastbaren Daten versorgen.

Die mit dem Projekt „VIAA“ zu schaffende Datenplattform bietet eine Vielzahl an weiteren Anwendungen, die im Sinne einer Smart-City Strategie direkt angeschlossen und im Verbund mit weiteren Ämtern entwickelt werden können. Insbesondere im Zuge der Sektorenkopplung kommt dem DMV bzw. der Datenplattform eine entscheidende Rolle zu.

Erfordernisse hinsichtlich Organisation und Personal:
Um ein System wie „VIAA“ einrichten und optimal nutzen und betreiben zu können, ist verwaltungsseitig ein Organisationsrahmen zu schaffen und ein Personalmehrbedarf erforderlich. Dazu ist es angedacht, in der Leitstelle „Verkehrsflussmanagement“ zusätzliche Stellen, die im Rahmen des Projektes auch förderfähig sind, zu schaffen. Dadurch können Synergieffekte, insbesondere im Bereich des Verkehrsflussmanagements genutzt werden. Aber auch durch Bereich Digitalisierung, Organisation und Service (DOS) kann durch die dort geplante Einrichtung einer Projektassistenz eine Unterstützung erfolgen. Dieser Personalmehrbedarf kann jedoch erst nach entsprechender Förderzusage geordnet werden.

Zu einer optimalen Nutzung bedarf es der Schaffung von drei Ingenieursstellen für die Aufgabenbereiche Projektleitung, Verkehrsflussmanagement und Datenmanagement. Neben der Projektleitung stellt das Verkehrsflussmanagement den ausführenden Part der oben genannten Maßnahmen im operativen Bereich dar. Im analytischen Bereich spielt das Datenmanagement eine zentrale Rolle, da hier die Daten analysiert, interpretiert und bewertet werden, um anschließend die unterschiedlichen Anwendungen und Nutzer beratend zu unterstützen.

Nutzen-/Kosten-Verhältnis und Angemessenheit zwischen Auftrag und Zielen
Die Gesamtkosten für das Projekt betragen nach der bisherigen Gesamtkalkulation rund 4.900.000 Euro, wobei 65% davon gefördert würden. Die Förderung im o. g. Umfang könnte positiven Nutzen im Bundesmaßstab auslösen. Durch das Projekt sollen im Wesentlichen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Umsetzung Mobilitätswende: Multimodalität, Modal Shift, Intelligenz, Nachhaltigkeit und Digitalisierung
- Schnellere Reaktionsmöglichkeiten: aktives, datengetriebenes Verkehrsmanagement
- Bessere Grundlagen: Entscheidungstransparenz und optimierte Verkehrsplanung
- Zentralisierung von Daten: Aufbau von Mobilitätsketten
- Substitutionsmöglichkeiten für MIV: Reduktion des MIV, Attraktivierung der Radverkehre
- Berücksichtigung der Teilhabe aller Menschen: Nutzerorientierung und Inklusion (Barrierefreiheit)

Zeitplan:
Da der Zeitraum für die Antragsstellung sehr kurz war, die Zustimmung zur Förderskizze erst am 08.08.2023 eingegangen ist und der Förderantrag nun bis zum 06.09.23 eingereicht werden muss, soll zunächst nur über das zukunftsweisende Projekt berichtet werden. Wenn es zu einer Förderzusage kommt, wird den Gremien selbstverständlich noch eine Projektfreigabe nebst außerplanmäßiger Bewilligung der notwendigen Haushaltsmittel entgegengebracht. Geplant ist es, das Projekt in den nächsten drei Jahren (2024 bis 2026) umzusetzen. Die Verwirklichung des Projekts in der beschriebenen Zeitspanne ist als realistisch anzusehen, da vergleichbare Städte (z. B. DAnalytics in Darmstadt) über ähnliche analytische Lösungen verfügen, die als Richtwert verstanden werden können.

Kosten / Finanzierung:
Gesamtkosten: 4.900.000 Euro – davon voraussichtlich 3.200.000 Euro Förderanteil und 1.700.000 Euro Eigenanteil der Hansestadt Lübeck in den Jahren 2024 bis 2026:
2024: Förderanteil 1.480.000 Euro zzgl. 800.000 Euro Eigenanteil
2025: Förderanteil 1.100.000 Euro zzgl. 560.000 Euro Eigenanteil
2026: Förderanteil 670.000 Euro zzgl. 360.000 Euro Eigenanteil

Der Eigenanteil 2024 kann über das Bereichsbudget gedeckt werden. Ein Antrag auf außerplanmäßige Bewilligung in Höhe der benötigten Mittel für 2024 würde zusammen mit der allg. Projektfreigabe bei positiver Förderzusage Anfang 2024 erfolgen. Für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 würde die Mittelbereitstellung dann im Zuge der regulären Haushaltsplanung erfolgen.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2023/12397**
öffentlich

Lübeck, 26.07.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Astrid Spiller (E-Mail: astrid.spiller@luebeck.de Telefon: 122-6643)

Bürgerschaftsauftrag zur Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

- Interfraktioneller Antrag BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN & SPD: AT zu VO/2023/11887-01-01 ÄA zu VO/2023/11887 CDU: Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck in der Bürgerschaft am 30.03.2023 (VO/2023/11887-01-01-01)

- Anfrage des AM Stephan Wisotzki (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Sanierung, Aus- und Neubau von Geh- und Fahrradwegen im Bauausschuss am 15.05.2023 (VO/2023/12236)

Bericht:

Bericht zu VO/2023/11887-01-01-01:

„1. Das Geh- und Radwegenetz wird weiter ausgebaut. Für die Sanierung und den Aus- und Neubau von Geh- und Radwegen werden im Haushalt 2024 mindestens investive Mittel von 17,6 Mio. € und für die Sanierung mindestens 1,2 Mio.€ konsumtive Mittel bereitgestellt. Ab dem Haushaltsjahr 2025 beinhalten die investiven Mittel von mindestens 17,6 Mio € und die konsumtiven Mittel von mindestens 1,2 Mio. € keine Kosten für gemeinsame Auto-, Fuß- und Fahrradbrücken.“

Der Masterplan Geh- und Radwegsanierung von 2021 und die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022 zeigen unstrittig, dass Handlungsbedarf besteht.

Die Radverkehrsführung erfolgt gemäß Straßenverkehrsordnung generell auf der Fahrbahn, nur bei einem Gefährdungspotential oder höheren Kfz-Aufkommen werden Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) erforderlich. Bei Tempo 30 sind keine Radverkehrsanlagen zulässig und dürfen nicht angeordnet werden. Aus diesem Grund sollten

überall dort, wo Radwege nicht angeordnet werden dürfen, die Sanierungen von Fahrbahnen auch als Bausteine der Radverkehrsförderung gesehen werden.

2022 hat der Bereich Stadtgrün und Verkehr mit dem bestehenden Personal ca. 2,4 Mio. € für investive und 0,54 Mio. € für konsumtive Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen aus der Haushaltsstelle „Aus- und Umbau von Radverkehrsmaßnahmen“ ausgegeben. Insgesamt wurden zusammen im Rahmen von gemeinsamen Maßnahmen mit dem Straßen- und Brückenbau 9,3 Mio. € für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ausgegeben. Der Masterplan Geh- und Radwegsanierung von 2021 und die Ergebnisse des AFDC-Fahrradklima-Tests 2022 zeigen unstrittig, dass Handlungsbedarf besteht.

Für die Neu- und Umplanung stehen grundsätzlich sechs Ingenieurinnen und Ingenieuren zur Verfügung. Derzeit besteht die Planungsabteilung aus zehn Mitarbeiter:innen. Davon sind fünf Ingenieur:innen. mit der Planung beschäftigt. Der Abteilungsleiter, die Radverkehrsbeauftragte sowie die zwei Zeichner planen keine eigenen Maßnahmen. Ein Mitarbeiter ist dauererkrankt. Zur Kompensation des dauererkrankten Mitarbeiters wird zurzeit eine Ingenier:innen-Stelle ausgeschrieben. Zwei weitere Ingenieur:innen-Stellen werden nach Beschluss des Haushaltes 2024 ausgeschrieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es aufgrund des Fachkräftemangels (sowie aus den Erfahrungen der letzten Stellenbesetzungen) ungewiss ist, wann tatsächlich die Stellen besetzt werden bzw. ob sich überhaupt jemand bewirbt.

Die Verwaltung wird unter den vorhandenen Randbedingungen den Weg verfolgen, Personalkapazitäten von der Fahrbahnsanierung in die Radwegsanierung durch Aufgabenverlagerung umzuorganisieren, um weitere Radverkehrsprojekte umzusetzen.

2024 sind im Haushalt 17,5 Mio € für Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen (eigenständige bzw. anteilige Maßnahmen) angemeldet (s. Anlage 1).

Es wird eindringlich darauf hingewiesen, dass der Ansatz, in Zukunft keine Brücken mehr in den Investitionen für den Radverkehr aufzuführen, falsch ist. Brücken sind Engstellen. Sie bündeln den Verkehr und dienen allen Verkehrsarten als Querungsmöglichkeit über Flüsse, Eisenbahnen, Straßen usw. und sind Bestandteil von Wegeverbindungen für alle Verkehrsarten. Hier entstehen natürlich Kosten, welche man anteilig auch dem Fuß- und Radverkehr zurechnen muss.

„2. Vor jeder Instandsetzung von Geh- / Radwegen oder Fahrbahnen wird die Flächenverteilung des Straßenraums überprüft. Der Ausbau von Rad- und Gehwegen erfolgt nach Möglichkeit gemäß ERA- bzw. EFA-Standard. Um bei baulichen Maßnahmen mehr Flächen für Geh- / Radwege und Abstellflächen für Fahrräder zur Verfügung zu haben, können bei Bedarf die öffentlichen Stellplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr reduziert werden.“

Wenn eine Baumaßnahme, wie z. B. eine Fahrbahndeckensanierung ansteht, wird vorher generell geprüft, inwieweit eine Verbesserung der Gehwege und Radverkehrsanlagen in dem Zuge möglich und ein ERA- bzw. EFA-Standard erreichbar sind und ob diese Maßnahmen zeitgleich mit der Fahrbahndeckensanierung ausgeführt werden können.

Etwa 90 % der Radverkehrsanlagen in Lübeck entsprechen nicht dem ERA-Standard (siehe Anlage 4 der VO/2023/11235), um diesen zu erhalten, ist größtenteils eine Umgestaltung der Straßenquerschnitte erforderlich. Am Beispiel der **Moltkestraße** (Hüxtertorallee – Wakenitzufer) soll hier exemplarisch aufgezeigt werden, unter welchen Bedingungen eine ERA-gerechte Umgestaltung erfolgen kann. Das Konzept wurde bereits im Bauausschuss vorgestellt.

Bestand (Länge 330 m):

- Breite Radwege: 1,00 – 1,50 m

- Breite Gehwege: 1,90 – 2,10 m
- Breite Fahrbahn: min. 6,50 m
- Tiefe Längsparken: ca. 4,70 m
- Anzahl Senkrechtparkplätze: ca. 120 Parkplätze

Planung ERA-konform:
- Breite Radfahrstreifen: 2,00 + 0,75 m Sicherheitstrenntreifen zum Kfz-Parken
- Breite Gehwege: 1,80 – 2,25 m
- Breite Fahrbahn: 6,50 m
- Breite Längsparken: 2,00 m
- Anzahl Längsparkplätze: ca. 60 Stellplätze

Um eine ERA-konforme Lösung zu erhalten, entfallen ca. 60 Kfz-Parkplätze. Dafür wird der Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr sicherer, erhalten die Straßenbäume mehr Lebensraum und es entstehen größere Versickerungsflächen für Regenwasser.

Der Beschluss der Bürgerschaft, dass öffentlicher Kfz-Parkraum für die Vergrößerung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr bzw. zum Fahrradparken genutzt werden kann, wird die Planungen für den Fuß- und Radverkehr bei konsequenter Anwendung erheblich erleichtern. Dieser Beschluss entbindet jedoch nicht von der Beteiligung der Anwohnenden. Diese fordern häufig insbesondere den Erhalt von öffentlichem Parkraum für Kfz. Ersatzflächen zum Parken stehen im Umfeld meist nicht zur Verfügung, sodass diesen Forderungen nicht entsprochen werden kann.

Im Zuge der Planungen zur Verbesserung von Radverkehrsanlagen auf größeren Abschnitten entstehen häufig Konflikte mit vorhandenen Bäumen sowie Stellplätzen für den Kfz-Verkehr. Es wird vorgeschlagen, dass die Verwaltung die wünschenswerte Förderung des Radverkehrs an den jeweiligen Standorten mittels kleiner Konzeptentwürfe darstellt, die verschiedene Varianten mit ihren jeweiligen Auswirkungen bei regelkonformen Ausbau auf die Straße, das Straßenbegleitgrün, Baumstandorte (Fällung von Bäumen), Kfz-Stellplätze (Wegfall von Stellplätzen im Straßenraum) usw. aufzeigen. An Hand dieser Konzepte können bestehende Zielkonflikte erkannt und mit der Politik frühzeitig diskutiert werden. Auf dieser Grundlage kann die Politik dann entscheiden, ob diese Maßnahmen wie im Beispiel Moltkestraße (Wegfall von ca. 50% der Stellplätze ja/nein) tatsächlich weiterverfolgt werden sollen oder nicht. Vorteil dieser Vorgehensweise ist, dass Planungskapazitäten und –mittel wirtschaftlich eingesetzt werden und vertiefte Planungen, die dann nicht zur Umsetzung kommen, vermieden werden.

„3. In der Regel sollen alle Radverkehrsanlagen ganzjährig zwischen 7.00 und 22.00 Uhr sicher befahrbar sein. Dazu zählen insbesondere die Reinigung und der Winterdienst sowie das verstärkte Kontrollieren von Falschparkenden auf Geh- / Radwegen, sowie der Freihaltung der Gehwege von Schnee und Eis, einschließlich der konsequenten Ahndung von Verstößen.“

Die ganzjährige Nutzung von Geh- und von Radwegen von 7 – 22 Uhr ist wünschenswert, kann bei objektiver Betrachtung aber nicht gewährleistet werden. Gehwege, Gehwege mit Radverkehr frei und gemeinsame Geh- und Radwege befinden sich in der Räum- und Streupflicht der Anliegenden, auf die die Hansestadt Lübeck nur durch den Einsatz des Ordnungsdienstes Einfluss hat.

Der Runde Tisch Radverkehr hat einen Winterdienstplan für Radverkehrsanlagen entwickelt, der wichtige Radrouten für eine sofortige Räumung im Winter festlegt, wie z. B. Schulwege. Hintergrund hierfür ist die Festlegung verlässlicher Radrouten, die im Winterdienst sofort und fortlaufend geräumt werden (z. B. die Fahrradstraße in der Altstadt).

Im Rahmen der jährlichen Winterdienstbesprechungen der Entsorgungsbetriebe Lübeck gibt es einen regelmäßigen Austausch zur Verbesserung des Winterdienstes unter Teilnahme

des ADFC Lübeck und der Radverkehrsbeauftragten. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck haben sich mit dem Thema „Winterdienst auf Radwegen“ im Bericht VO/2022/11301 auseinandergesetzt.

„4. In einer App / auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck ist zur Meldung von Mängeln ein gesonderter Teil für Geh- / Radwege vorzusehen (geographisch auf einer Karte sichtbar dargestellt). Die Beseitigung der Mängel sollte transparent für die Meldenden erfolgen.“

Ganz neu im Angebot der Hansestadt Lübeck ist der Anliegenmelder, der kurzfristig freigeschaltet wird. Direkt aus der App heraus können Bürger:innen der Stadt z. B. melden, wenn ihnen auffällt, dass etwas nicht in Ordnung ist, repariert oder ein Mängel beseitigt werden muss. Dabei kann der aktuelle Standort übernommen und die Mitteilung zum jeweiligen Anliegen mit Fotos erweitert werden. Das Anliegen wird dann direkt an die Stadt übermittelt und von zentraler Stelle aus an die zuständige Stelle zur Bearbeitung übergeben. Dieser neue Service ist zusätzlich über das Internetportal der Stadt unter www.luebeck.de/anliegenmelder erreichbar, wo auch der aktuelle Status der Bearbeitung über das Smartcity Geoportal abrufbar ist. Dieser neue Service befindet sich im Aufbau und wird sukzessive erweitert, so dass im Falle einer Vielzahl von eingehenden Anliegen zum Start noch mit etwas Zeit in der Bearbeitung zu rechnen ist, bis sich das Verfahren im Praxisbetrieb eingespielt hat.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) hat 2022 eine Sonderveröffentlichung „Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung herausgegeben (unter https://difu.de/publikationen/2022/was-hemmt-die-umsetzung-der-kommunalen-radverkehrsplanung).
In der Veröffentlichung steht zum Thema Personelle Rahmenbedingungen: „Weitere Hemmnisse betreffen nach Ansicht von Expert*innen umfangreiche Anfragen aus der Kommunalpolitik und Aufwände im Rahmen vom „Beschwerdemanagement“ mit Bürger:innen und Verbänden. Diese für Planungspersonal „fachfremden“ Aufgaben würden mitunter viele Personalressourcen binden“ (S. 27/28, 3.5.6).
Zusammengefasst bedeutet dies, je mehr Bürgeranfragen und Anfragen aus der Politik eingehen, desto mehr Fachpersonal wird für die Beantwortung gebunden und ist für Planungsaufgaben nicht verfügbar.

Hilfreich könnte sein, zur Beantwortung von Aufträgen der Gremien und Bürgeranfragen zusätzliches Personal einzustellen, um nicht ohnehin knappe Planerressourcen zu binden. Andere Kommunen haben schon gute Erfahrungen gemacht andere Berufsgruppen mit Interesse am Radverkehr hierfür einzusetzen, um Planende von dieser Aufgabe freizuhalten. Hierfür wären neue Personalstellen zu schaffen.

„5. Jährlich sollen mindestens drei durch Ampeln geregelte / zu regelnde Kreuzungen so umgebaut werden, dass die Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Fuß- / Radverkehr verbessert wird. Dies kann z.B. durch vorgezogene Haltelinien für Fahrräder, durch für den Radverkehr vorgezogene Ampelphasen oder separate Radwegeführungen im Kreuzungsbereich erzielt werden.“

Die meisten Radverkehrsunfälle passieren an Knotenpunkten, daher ist eine sichere Führung des Radverkehrs mit guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten wichtig. Die Verwaltung überprüft bei jeder Neuplanung eines Knotenpunktes eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr. Insbesondere durch die Trennung der Signale von Radverkehr und Kfz-Abbiegenden an signalisierten Knotenpunkten lassen sich Konflikte vermeiden, soweit die Voraussetzungen für eine Trennung der Signale vorliegen. Aufgrund des Sicherheitsgewinns sind Nachteile in der Leistungsfähigkeit (ggf. Kfz-Stau) zu vernachlässigen.
Beim Bau des Radschnellwegs in der Ratzeburger Allee werden große Knotenpunkte, Mönkhofer Weg/Zum Wasserspeicher, St.-Jürgen-Ring, Kahlhorststraße/Fahlenkampsweg und Weberkoppel/Bahnübergang mit Ampeln für einen sichereren Verkehrsablauf umgestaltet, außerdem der Knotenpunkt St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg.

„6. Bei Neubau, Umbau oder grundhafter Sanierung von Rad- / Gehwegen werden Rad/ Gehwege an den Ein- / Ausfahrten von Grundstücken und Seitenstraßen in der Regel ohne Höhenveränderung weitergeführt (Beispiel Moislinger Allee). Die rote Farbgebung, Einmündung und Ein- und Ausfahrten soll bis Ende 2027 abgeschlossen sein.“

Neubaumaßnahmen und grundhafte Sanierungen von Rad- und Gehwegen werden auf der Grundlage von Ausführungsplänen ausgeführt, die anhand von Grundlagenermittlungen und umfangreichen Abstimmungsprozessen erarbeitet wurden. Dabei werden auch höhenmäßig durchlaufende Geh- und Radwege gemäß Richtlinien vorgesehen. Bei einfachen Sanierungsmaßnahmen kann dieser planerische und bautechnische Aufwand nicht erfolgen.

Roteinfärbungen von Furten sind standardmäßig weder in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) noch in den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten von 2021 enthalten. Nur Furten von Zweirichtungsradwegen (standardmäßig) und Stellen mit einem besonderen Gefährdungspotential (nach Einzelfallprüfung) sind rot einzufärben. Es gibt bisher keine Untersuchungsergebnisse zum objektiven Nutzen von Roteinfärbungen. In Kenntnis dieser Vorschriften hat die Bürgerschaft beschlossen, dass in Lübeck die Furten weiterhin grundsätzlich rot einzufärben sind. Bereits heute werden in Abhängigkeit der jeweiligen Verkehrsverhältnisse Einmündungen und Ein- und Ausfahrten insbesondere zur Erhöhung der Aufmerksamkeit für die Verkehrsteilnehmenden durch Rotmarkierungen hervorgehoben. Wo immer erforderlich und möglich, wird diese Vorgehensweise konsequent weitergeführt und der Beschluss der Bürgerschaft schrittweise umgesetzt.

„7. Für die Einrichtung von Baustellen im Straßenraum ist ein Leitfaden zu erarbeiten, der die Interessen von Fuß-, Rad- sowie Kfz-Verkehr gleichermaßen berücksichtigt. Die Hansestadt Lübeck wird diesen Leitfaden bei eigenen Baumaßnahmen einhalten und bei Baumaßnahmen Dritter die korrekte Einrichtung von Baustellen überwachen.“

Die Verkehrsführungen an Baustellen müssen gemäß den „Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – Ausgabe 2021“ (RSA21) und den Technischen Regeln für Arbeitsstätten 5.2 (Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zwischen Straßenverkehr – Straßenbaustelle – ASR5.2) festgelegt werden.

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. (RAD.SH) prüft derzeit, ob die Baustellenleitfäden aus Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen an das Land SH angepasst werden können. Die Verwaltung empfiehlt, die Einführung des landesweiten Leitfadens abzuwarten.

„8. Im gesamten Stadtgebiet werden jährlich mindestens 500 zusätzliche öffentliche Fahrradstellplätze unter Berücksichtigung von Lastenrädern eingerichtet, insbesondere an ÖPNV-Knotenpunkten, Einkaufszentren und öffentlichen Einrichtungen prüft die Verwaltung die Errichtung von überdachten Abstell- und Schließanlagen oder Fahrradparkhäusern. Der Bau des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof und die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhaltepunkten ist in Abstimmung mit der Deutschen Bahn weiter konsequent voranzutreiben. Fahrradstellplätze sind auch in Wohngebieten mit Geschosswohnungsbau einzurichten. An welchen Stellen Fahrradstellplätze geschaffen werden, ist im Einklang mit dem Runden Tisch Radverkehr zu erarbeiten und vom Bauausschuss zu beschließen.“

Im Rahmen des einfachen Verwaltungshandeln werden jährlich im gesamten Stadtgebiet sukzessiv Fahrradbügel eingebaut und Fahrradmodule an Schulen aufgestellt. Im letzten

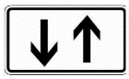
Jahr sind 890 neue Fahrradstellplätze entstanden. Die Planungen für das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Lübeck und weitere B+R-Anlagen an Bahnhaltepunkten werden fortgeführt. Zum Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof wird gesondert berichtet.

Sämtliche Vorschläge für Fahrradabstellanlagen werden von der Verwaltung geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

„9. Bis Ende 2024 werden die Zweirichtungsradwege eine gut sichtbare Kennzeichnung erhalten (z.B. Piktogramme). Die Planung neuer Zweirichtungsradwege erfolgt nur, wenn der ERA-Standard erfüllt werden kann.“

Der Arbeitsschwerpunkt der Verwaltung liegt anlassbezogen aufgrund der gesetzlichen Vorgabe bei einer Aufhebung von Zweirichtungsradwegen, insbesondere im Rahmen der Prüfung der Benutzungspflicht von Radwegen. Aufgrund umfangreicher Umplanungen in vielen Fällen kann dies jedoch nicht zeitnah erfolgen, sodass die Beschilderung mit Zusatzzeichen erforderlich ist. Bei den meisten Zweirichtungsradwegen in Lübeck fehlt das Zusatzzeichen 1000-31 („Beide Richtungen“) gemäß StVO. Durch das Zusatzzeichen werden Radfahrende, die in richtiger Richtung fahren, darauf hingewiesen, dass sie mit Gegenrichtungsradverkehr zu rechnen haben. Alle vorhandenen Zweirichtungsradwege und gemeinsamen Geh- und Radwege mit Zweirichtungsradverkehr sollen sukzessive mit diesem Zusatzzeichen versehen werden.

Zusatzzeichen 1000-31:



Zusätzlich ist das Markieren von Richtungspfeilen am Beginn und Ende der Zweirichtungsradwege sinnvoll, was ebenfalls sukzessive erfolgen soll.

„10. Regelmäßig soll für das gegenseitige Verständnis aller Verkehrsteilnehmenden und das richtige Verhalten im Straßenverkehr geworben werden. Weiterhin werden zielgerichtet und effizient alle Verkehrsteilnehmenden über Baumaßnahmen und geänderte Verkehrsführungen informiert. Unter anderem liegt auch ein Fokus der allgemeinen Aufklärung an Schulen sowohl für den Rad-, Fuß- und Autoverkehr.“

Es finden Aktionen zum Thema „Geisterradler“ von der Präventionsstelle der Polizei, Verkehrswacht, Kommunaler Ordnungsdienst und Radverkehrsbeauftragter statt, die auch auf andere Themen ausgeweitet werden sollten, soweit Personalkapazitäten hierfür vorhanden sind. Von der Radverkehrsbeauftragten werden Broschüren zum Thema Verkehrssicherheit in Fahrradgeschäften und bei Veranstaltungen verteilt. Kampagnen der RAD.SH werden zu Einzelthemen genutzt. Es ist geplant, die Homepage der Hansestadt Lübeck zum Thema Radverkehr zu verbessern und dort Informationen zum richtigen Verkehrsverhalten in Lübeck zu geben.

Nachhaltig kann das Verkehrsverhalten von Radfahrenden durch den Einsatz von Fahrrad-Polizeistaffeln verändert werden, wie es sie in Kiel gibt. Inzwischen sind in Lübeck vereinzelt Polizist:innen per Fahrrad unterwegs und kontrollieren das Verkehrsverhalten. Auch eine Zunahme von Verkehrskontrollen durch die Polizei ist feststellbar.

a) „Einmal jährlich wird die Lübecker Bürgerschaft über alle nach dieser Vereinbarung durchgeführten Maßnahmen des abgelaufenen Jahres und über die für das kommende Jahr geplanten Maßnahmen berichten. Dieser Bericht ist außerdem auf der Homepage der Hansestadt Lübeck zu veröffentlichen.“

Ein Jahresbericht der Radverkehrsbeauftragten wird jährlich erstellt und auf der Homepage veröffentlicht.

b) „Dem Bauausschuss und seinem beratenden Gremium, dem Runden Tisch Radverkehr, ist regelmäßig über den Stand der Planungen zu berichten, Maßnahmen sind vor der Ausführung / Beauftragung vorzustellen.“

Dem Bauausschuss und dem vierteljährlich tagenden Runden Tisch Radverkehr werden bereits regelmäßig größere Planungen rund um das Thema Radverkehr vorgestellt.

c) „Das von der Lübecker Bürgerschaft bislang nur zur Kenntnis genommene Konzept "Fahrradfreundliches Lübeck" (VO/2013/00307) wird beschlossen und in seinen aktuellen Teilen umgesetzt.“

Zum Sachstand der Umsetzung des Konzeptes Fahrradfreundliches Lübeck (FFHL) ist mit VO/2023/11235 ein Sachstandsbericht (Stichtag 31.12.2022) von der Radverkehrsbeauftragten erstellt worden. Dort sind die Radverkehrsmaßnahmen aufgelistet, die realisiert wurden, in der Bearbeitung sind, noch umgesetzt werden oder aufgrund unterschiedlicher Gründe nicht durchgeführt werden können. In den letzten zehn Jahren hat sich der Radverkehr weiterentwickelt, so hat z. B. der Bestand an Pedelecs und Lastenrädern stark zugenommen. Aus diesem Grund sind andere Rahmenbedingungen bei der Umsetzung von Maßnahmen zu beachten.

Die Verwaltung wird die Priorität der Bearbeitung von Radverkehrsmaßnahmen anhand folgender gesetzlicher Vorgaben und Beschlüsse festlegen:

- Protokoll der Unfallkommission, jährlich
- Gesetzliche Vorgaben der StVO
- Verkehrskonzept Rahmenplan Innenstadt, 2019
- Mobilitätskonzept Travemünde, 2019
- Konzept Fahrradfreundliches Lübeck, 2013

Außerdem wird aktuell ein neues Radverkehrskonzept im Rahmen des neuen Verkehrsentwicklungsplans u. a. mit einem Premiumradroutennetz erarbeitet, welches das Konzept Fahrradfreundliches Lübeck von 2013 ersetzen soll.

Antworten (A) zu VO/2023/12236: Sanierung, Aus- und Neubau von Geh- und Fahrradwegen

A „1. Welche investiven Aus- und Neubauprojekte sollen in 2024 geplant und welche umgesetzt werden? Welche Projekte sollen in 2025 geplant, welche umgesetzt werden? Bitte jeweils einzeln und mit (ungefähren) Investitionssummen aufführen.“

- Stadtgrabenbrücke mit Anschluss an die Willy-Brandt-Allee (Fertigstellung 2024)
- Neubau Fahrradparkhaus am Hbf Lübeck, 1. Bauabschnitt (Bau 2024/2025)
- Radschnellweg Ratzeburger Allee (Bau ab 2024)
- Umbau Jürgen-Wullenwever-Straße (Bau 2023/24)
- Umgestaltung Beckergrube
- Umbau Geniner Straße Ost, Zeißstraße – Hinter den Kirschkaten West (Bau ab 2024)
- St.-Jürgen-Ring – ebenerdige Querung (Bau 2024)
- Mecklenburger Straße (Planung 2024)
- Ost- und Westpreußenring (Planung 2024/2025)
- Bike+Ride-Anlagen Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling (Bau 2024)
- Sanierung Breite Straße, Fußgängerzone

Die Investitionssummen sind der Haushaltsaufstellung 2024 zu entnehmen.

A „2. Welche investiven und welche konsumtiven Sanierungsprojekte sollen in 2024 und 2025 umgesetzt werden? Bitte jeweils einzeln und mit (ungefähren) Investitionssummen aufführen.“

Sanierung von Radverkehrsanlagen 2024:

- Radweg Westerstieg
- Radweg Alt Herrenwyk
- Radweg Possehlstraße
- Radweg Moislinger Berg
- Radweg Niendorfer Straße

Sanierung von Fahrbahnen in Tempo30-Zonen 2024 (Radverkehrsführung auf Fahrbahn):

- Sanierung Buurdiekstraße/Wischhofweg
- Sanierung Grüner Weg
- Sanierung Mühlensteig
- Sanierung Schnitterweg
- Sanierung Weberkoppel

Außerdem stehen folgende Verbesserungen der Radverkehrsführungen im Fokus:

- Kronsforder Allee (Sana-Klinik – St.-Jürgen-Ring)
- Schwartauer Allee (Bereich ehemaliger Schlachthof)
- Triftstraße
- Roonstraße
- Hüxtertorallee

Der Investitionsumfang kann noch nicht benannt werden, da das Personal mit der Umsetzung des Bauprogramms 2023 ausgelastet ist. Eine Bauvorbereitung für die Radwege kann frühestens ab Herbst 2023 beginnen. Hinzu kommt die umfangreiche Beteiligung beim Breitbandausbau, wo Gehwege in voller Breite neu herstellt und personelle Kapazitäten gebunden werden.

A „3. Welche drei Kreuzungen sollen in 2024 und 2025 so umgebaut werden, “...dass die Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Fuß- / Radverkehr verbessert wird”?“

siehe Nr. 5 oben

A „4. Welche personellen Ressourcen werden für Planung und Umsetzung von 1) - 3) sowie für die sonstigen Umsetzungsanforderungen der VO 2023/11887-01-01 benötigt?“

Zu 1) Es ist schwer abschätzbar, wieviel Personal für die Planung und Umsetzung von investiven Radverkehrsmaßnahmen in Höhe von ca. 17,6 Mio. € und konsumtiv für 1,2 Mio. € jährlich insgesamt benötigt wird, da die Maßnahmen individuell sind und für die Verbesserung der Radverkehrsführung häufig der gesamte Straßenraum umgestaltet werden muss, um Flächen für Radverkehrsanlagen zu schaffen. Das geplante Budget von insgesamt ca. 18,8 Mio. € jährlich für den Radverkehr liegt mit ca. 84,60 € pro Einwohnende deutlich über den Ausgaben in Kopenhagen mit ca. 35 € pro Einwohnende jährlich.

Zu 2) siehe Nr. 2 oben

Zu 3) Es wird auf den Bericht VO/2022/11301 „Winterdienst auf Radwegen“ der Entsorgungsbetriebe Lübeck verwiesen, siehe auch Nr. 3 oben.

A „4a. Wie viele der benötigten personellen Ressourcen sind bereits vorhanden?“

In der Abteilung Urbane Mobilitätsprojekte des Bereichs Stadtgrün und Verkehr sind neben dem Abteilungsleiter und der Radverkehrsbeauftragten, die kaum Planungskapazitäten haben, sechs Fachplanende beschäftigt, die Tiefbaumaßnahmen und andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für alle Verkehrsträger planen. Außerdem wird Personal für die verkehrsrechtliche Anordnung, Ausschreibung der Baumaßnahmen, Bauüberwachung sowie weitere Abstimmungen und Genehmigungen (z. B. Straßenverkehrsbehörde, Denkmalpflege, Untere Naturschutzbehörde, Feuerwehr) benötigt. Auch Dritte müssen für die Planung und Durchführung von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen der Hansestadt Lübeck personelle Ressourcen zur Verfügung stellen (z. B. Polizei, Entsorgungsbetriebe Lübeck, Stadtwerke Lübeck, Deutsche Bahn, Baufirmen).
In der Sonderveröffentlichung des difu ist hierzu zu finden: “In den meisten Kommunen reichen die personellen Kapazitäten nicht aus, um den immensen Planungs- und Umsetzungsaufwand zu bewältigen – so ein weiteres Ergebnis. Gleichzeitig sei das Recruiting von geeigneten Bewerber*innen herausfordernd. Es fehlten Fachleute für Ingenieurplanungen und -umsetzungen und insbesondere Fachkräfte, die auch für den Rad- und Fußverkehr planen können.
Die dramatischten Engpässe finden sich meist innerhalb der Straßenverkehrsbehörde, im Tiefbauamt und in der Bauausführung, teilweise auch im Bereich Vermessung oder LSA-Planung“ (S. 27, Sonderveröffentlichung „Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung?“ des difu von 2022).

A „4b. Welche noch fehlenden personellen Ressourcen sollen innerhalb der Verwaltung rekrutiert werden, welche extern?“

Intern gibt es keine verfügbaren Fachingenieur:innen, die für Radverkehrsmaßnahmen eingesetzt werden können. Es ist in Fachkreisen hinlänglich bekannt, dass Stellen äußerst schwer zu besetzen sind. Nach mehrmaligen Stellenausschreibungsverfahren für den Bereich Stadtgrün und Verkehr hat auch die Hansestadt Lübeck diese Erfahrung gemacht. Laut Haushaltsplan der Verwaltung ist vorgesehen, zwei externe Fachingenieur:innen für Planung von Radverkehrsmaßnahmen einzustellen.

A „4c. Welche bisher geplanten Projekte sollen verschoben werden, um die personellen Ressourcen für die Umsetzung der VO 2023/11887-01-01 sicherzustellen?“

Die HL hat in den letzten Jahren unter schwierigen personellen Voraussetzungen die Anzahl der bearbeiteten Projekte stetig erhöht und setzt aktuell eine solche Vielzahl an Projekten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere auch für den Radverkehr um, dass die Grenze des Leistbaren erreicht ist. Bei Bearbeitung weiterer Projekte würden zwangsläufig andere, auch wichtige Aufgaben vernachlässigt, insbesondere mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Mitarbeitenden wünschen sich mehr Raum zum Planen der einzelnen Maßnahmen und weniger Aufträge, deren Beantwortung eigentlich benötigte Planungskapazitäten in Anspruch nimmt.
Unter den gegebenen Umständen können aktuell können keine anderen geplanten Projekte im Fachbereich Planen und Bauen verschoben werden, da es keine verzichtbaren Projekte gibt. Außerdem ist kein weiteres spezifisches Fachpersonal vorhanden (siehe auch Nr. 1 oben).

A „5. Welches weitere Vorgehen ist bei der provisorischen Verkehrssituation in der Roeckstraße geplant?“

Die Radverkehrsführung in der Roeckstraße entspricht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, die Lösung hat sich inzwischen bewährt. Es ist dort geplant, die Radverkehrsführung stadteinwärts zwischen Heiligen-Geist-Kamp und Krügerstraße zu verbessern.

A „6. Ist eine Entschärfung der Gefahrenstellen in Travemünde am Dreilingsberg geplant, wo im Ampelbereich der Fahrradweg auf die Straße geführt wird? Wenn ja, wie und wann?“

Der gesamte Knotenpunkt muss im Rahmen des Anschlusses an das neuen Wohngebiet Teutendorfer Weg an die zusätzlichen Fuß- und Radverkehrsmengen angepasst werden.

A „7. Wie und wann soll sichergestellt werden, dass die Gehwege in Karlshof ausreichend breit für die Nutzung mit Kinderwagen und Rollstühlen etc. und in einem durch diese nutzbaren Zustand sind?“

Die von der Bürgerschaft beschlossene Erhaltungsstrategie einschließlich „Masterplan Geh- und Radwegsanierung“ (VO/2021/10307) wird sukzessive umgesetzt, um die Oberflächen der Geh- und Radwege zu verbessern
Das Freihalten von Gehwegen in der Regelbreite von 2,00 m bzw. Mindestbreite von 1,50 m für die Begegnung von zu Fuß Gehenden und Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht nicht nur in Karlshof, sondern ist ein stadtweites Thema. Im Rahmen von Prüfungen der Quartiere für die Befahrbarkeit und das Anleitern durch die Feuerwehr sollten die Straßen geprüft und Festlegungen für das Kfz-Parken getroffen werden. Allerdings ist der Parkdruck in den Quartieren generell so groß, dass der erhebliche Wegfall von Parkraum auch politisch unterstützt werden muss.

A „8. Der Lindenteller wurde bereits 2013 als eine der zentralen Gefahrenstelle für Fahrradfahrende identifiziert und prioritär für eine entsprechende Anpassung vorgesehen (VO/2013/00307). Bis heute ist dort keine Fahrradspur umgesetzt worden. Wann soll diese geplant und umgesetzt werden?“

Der Lindenplatz ist ein Unfallhäufungspunkt, daher wurden dort zwei Lichtsignalanlagen installiert. Die Anzahl der Verkehrsunfälle, insbesondere Radverkehrsunfälle, ist seitdem gesunken, aber immer noch hoch. Ein Radfahrstreifen ist in Kreisverkehrsplätzen laut bundesweiten Regelwerken nicht zulässig. Ein Radweg könnte aus Platzgründen nur gebaut werden, wenn der Lindenplatz einspurig wird, was zu erheblichen Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit bei ca. 43.000 Kfz/24 h führt. Die aktuelle Führung des Radverkehrs im Mischverkehr in zweistreifigen Kreisverkehren ist ebenfalls nicht zulässig. Als Alternativführung wird 2024 die Stadtgrabenbrücke fertiggestellt, die ein Teil der Radfahrenden auf der Verbindung Hauptbahnhof – Innenstadt nutzen wird. Letztendlich muss der Lindenteller mittelfristig für eine sichere Führung des Radverkehrs umgebaut bzw. voll signalisiert werden. Prioritär werden aktuell die Unfallhäufungspunkte Mühlentorplatz und Berliner Platz umgeplant.

A „9. Auf der Puppenbrücke existieren fünf Fahrspuren für den Kfz-Verkehr, aber kein Radweg stadtauswärts. Wann soll das verändert werden?“

Ein erstes Konzept für einen Radfahrstreifen stadtauswärts und einen Radfahrstreifen in Richtung Lindenplatz liegt vor, dieses muss detailliert geplant und abgestimmt werden. Wenn freie Planungskapazitäten in der Abt. Urbane Mobilitätsprojekte des Bereichs Stadtgrün und Verkehr entstehen, kann die Maßnahme geplant und frühestens nach Fertigstellung der

Bahnhofsbrücke realisiert werden. Wegen der Nähe zum Lindenteller muss auch die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs bei der Planung berücksichtigt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Investive Maßnahmen des Bereichs Stadtgrün und Verkehr in die Verkehrsinfrastruktur

Senatorin Joanna Hagen

gemeinsame Maßnahmen

Maßnahme	Budget 2024	%	geschätzter Anteil Geh- und Radverkehr
Ersatzneubau Brücke Brandenmühle	750.000 €	50%	375.000 €
Mühlentorbrücke	500.000 €	30%	150.000 €
Neubau Bahnhofsbrücke	7.500.000 €	30%	2.250.000 €
Beteiligung an Maßnahmen Dritter	300.000 €	45%	135.000 €
Jürgen-Wullenwever-Str.	1.000.000 €	85%	850.000 €
Durchlass Brandenmühle	250.000 €	50%	125.000 €
Burgtorbrücke	200.000 €	40%	80.000 €
Umgestaltung West- und Ostpreußenring	100.000 €	75%	75.000 €
Ersatzneubau Marienbrücke	400.000 €	35%	140.000 €
Berliner Platz	250.000 €	40%	100.000 €
Ersatzneubau Karlstraßenbrücke	350.000 €	50%	175.000 €
Ausbau Knotenpunkt Kronsf. Allee/Malmc	210.000 €	20%	42.000 €
Mecklenburger Straße	200.000 €	40%	80.000 €
Baggersand	310.000 €	30%	93.000 €
Mühlentorplatz Kreisverkehr	200.000 €	60%	120.000 €
Erschließung Schlutuper Straße	1.400.000 €	20%	280.000 €
K15 Geniner Str.	1.840.000 €	40%	736.000 €
Bahnhaltepunkt Moisling	2.000.000 €	45%	900.000 €
Gründungsviertel	200.000 €	50%	100.000 €
Sanierung Buurdiekstraße/Wischhofweg	640.000 €	10%	64.000 €
Sanierung Grüner Weg	1.000.000 €	10%	100.000 €
Sanierung Schnitterweg	550.000 €	10%	55.000 €
Sanierung Weberkoppel	1.000.000 €	10%	100.000 €
Summe	**21.150.000 €**		
	davon:		7.125.000 €

Straßen

Maßnahme	Budget 2024
Sanierung Travemünder Allee	1.170.000 €
L 309 Schwartauer Landstraße	2.170.000 €
Baltische Allee/Umbau Kreisverkehr	200.000 €
Um- und Ausbau von Straßen	100.000 €
Sanierung von Fahrbahndecken	50.000 €
Summe	**3.690.000 €**

Geh- und Radverkehr

Maßnahme	Budget 2024
Um- und Ausbau Radwege	2.300.000 €
Stadtgrabenbrücke	2.750.000 €
Beckergrube	1.700.000 €
Ratzeburger Allee Radschnellweg	1.140.000 €
Sanierung Breite Straße	1.500.000 €
St.-Jürgen Ring/Mönkhofer Weg Querung	500.000 €
Obere Lachswehrbrücke	300.000 €
barrierefreier Umbau Markt	190.000 €
Summe	**10.380.000 €**
davon:	

Ausgenommen in dieser Betrachtung sind Investitionen in LSA, Spielplätze, Grünanlagen, Friedhöfe, Bushaltestellen usw.

Summe: 17.505.000 €

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12440
öffentlich

Lübeck, 15.08.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Karsten Schröder (E-Mail: karsten.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-6100)

Zukunftskonzept untere Bauaufsicht Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die untere Bauaufsichtsbehörde stellt sich für die Zukunft mit Hilfe einer erweiterten Personalstruktur neu auf, um sowohl als zeitgemäßer Dienstleister für Bauherr:innen, Antragstellende und Architekt:innen zur Verfügung zu stehen als auch im Rahmen ihrer Tätigkeit als Gefahrenabwehrbehörde in der Hansestadt Lübeck effektiv und angemessen agieren zu können. Dazu ist eine aktualisierte Struktur der Bauaufsichtsbehörde mit entsprechender personeller Ausstattung entwickelt worden, die möglichst kurzfristig, spätestens im Jahr 2024, umgesetzt werden soll und sich eng an der Vergleichskommune der Landeshauptstadt Kiel orientiert. Hierfür hat die Bauaufsicht Lübeck mit der Bauaufsicht in Kiel mehrere, teils auch vor Ort, Arbeitsgespräche geführt. Dabei wurde sowohl die Struktur verglichen als auch der Personalspiegel im Hinblick auf das Antragsaufkommen und sonstiger erforderlicher Arbeiten der Bauaufsichten. Beide Kommunen sind in etwa identisch im Hinblick auf das Arbeitsaufkommen und das Anspruchsportfolio. Die Organisation der Bauaufsicht Kiel hat sich bereits im Alltag bewährt, sodass auch in Lübeck eine solche Struktur umgesetzt werden soll.
Die Verwaltung reagiert auf die von außen herangetragenen Wünsche nach Service und Beratung und verstärkt die bereits erfolgten Unternehmungen mit diesem Konzept weiter.

Bericht:

Einleitung
Die untere Bauaufsichtsbehörde der Hansestadt Lübeck ist die Abteilung in der Verwaltung, die die komplexe und komplette bauliche private Umwelt prüft, genehmigt und überwacht. Die Bauaufsicht begleitet den Neubau und Nutzungsänderungen durch die Bearbeitung von Bauanträgen und hat als zweites Standbein die Funktion einer Gefahrenabwehrbehörde, die die gebaute bauliche Umwelt insbesondere im Brandschutz überwacht und kontrolliert. Ziel der Bauaufsicht ist es, Lübeck sicher und lebenswert mitzugestalten und dabei auch Klimaleitziele aktiv mit zu unterstützen.
Zentrale Aufgaben der Bauaufsicht sind die bauliche Zukunft in Lübeck voran zu bringen, insbesondere Antragsverfahren, die auf den Wohnungsbau abzielen, die wirtschaftliche Ent-

wicklung und die Bauvorhaben der öffentlichen Infrastruktur zu unterstützen sowie die bereits errichtete bauliche Umwelt zu sichern.

Aufgabenwahrnehmung in der Vergangenheit
Die Ausrichtung der Bauaufsicht Lübeck in der Vergangenheit war stark auf die zukünftige Bebauung ausgerichtet. Hierbei stand der Bauaufsicht bedingt durch baukonjunkturelle Schwankungen über längere Zeiträume nicht ausreichend Personal zur Verfügung. Dies führte dann in der Regel zu langen Bearbeitungszeiten, Gebührenausfällen, krankheitsbedingten Ausfällen von Mitarbeitenden, begleitet von einigen Abgängen von Mitarbeitenden. Den Arbeitsrückstand durch nicht abgeschlossene Verfahren und Anträge bewältigt die Abteilung noch heute. Insgesamt ist die Situation und die damit verbundene Außenwirkung der Bauaufsicht nach wie vor optimierungsfähig. Mit diesem Konzept sollen die verbliebenen Schwachpunkte in der Innen- und Außenwahrnehmung nachhaltig beseitigt werden und auch die Mitarbeiter:innenzufriedenheit nachhaltig gestärkt werden.

Die wesentlichen Aufgaben der Bauaufsicht vor der neuen LBO im Überblick:
- Prüfung der Verfahren u. a. nach §§ 62, 63, 64 LBO (in Verbindung §§ 144, 172, 173 ff. BauGB), Abweichungen, Befreiungen etc.
- Prüfung von Vorbescheiden
- Stellungnahme zu Widersprüchen
- Baukontrollen (Abweichungen zu Bebauungsplänen, zur Werbeanlagensatzung etc.)
- Abgeschlossenheitsbescheinigungen
- Stellungnahmen zu Konzessionen
- Gefahrenabwehrbehörde

Bereits 2021 wurden organisatorische Anpassungen vorgenommen, um die Bauaufsicht, wie gesetzlich gefordert, auf aktuelle Erfordernisse anzupassen (u. a. Besetzung einer Sachbearbeitung für bauordnungsrechtliches Einschreiten in der Abteilung Bauaufsicht, Etablierung von drei technischen Sachgebieten mit drei Sachgebietsleitungen, Wiederbesetzung von technischen Sachbearbeitungen).

Erstes Etappenziel war es, klare Zuständigkeiten zu definieren. Dies gelang mit der Schaffung der drei Sachgebiete, die nun nachfolgend mit Personal besetzt werden.
2022 konnten durch temporäre Besetzungen Servicestellen über freie Stellenanteile generiert werden. Der Kontakt zur Bauaufsicht via Telefon über die Durchwahl 6363 wurde geschaffen. So konnten erste Auskünfte nach Verfahrensständen oder Antragsarten geleistet werden.

Aufgabenanpassung an die neue Landesbauordnung Schleswig- Holstein (LBO SH 2022)
Der Fokus der Bauaufsicht auf die geplante bauliche Zukunft führte zu Defiziten in der Kontrolle und Überwachung der bereits errichteten baulichen Umwelt. Die Bauaufsicht kann in der Regel nur in Einzelfällen (z. B. bei Vorliegen einer konkreten Gefahrensituation) bauordnungsrechtlich wirksam tätig sein (aus Sicht der Verwaltung nicht ausreichend, um die gesetzlich vorgegebenen Aufgaben umfassend und sachgerecht zu erfüllen). Um diese Fokussierung allgemein und nicht nur in Lübeck zu korrigieren, hat der Landesgesetzgeber in der neuen Landesbauordnung vertieft die Überwachung und die Sicherstellung der baulichen Anlagen thematisiert.
Die bauliche Umwelt Lübecks ist im Unterschied zu anderen Städten durch einen beachtlichen Anteil historischer Bausubstanz geprägt, der sich in der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ und den vielfältigen meist gründerzeitlichen Vorstädten und Stadtteilen zeigt. Auch im sonstigen Stadtgebiet ist der bauliche Zustand zudem überwiegend durch ältere Bausubstanz gekennzeichnet (d. h. über 50 Jahre alt) und entspricht oftmals noch dem Zustand aus seiner Errichtungszeit.
Die vorgenannten besonders schützenswerten Gebiete bedürfen auf Grund ihrer baukulturellen Besonderheit ebenso einer besonderen bauordnungs- und planungsrechtlichen sowie fachplanungsrechtlichen Betrachtung. So entsteht gerade in Gebieten, deren städtebauliche Eigenart auf Grund ihrer städtebaulichen Gestalt zu erhalten ist, wie Erhaltungssatzungsge-

biete gemäß Baugesetzbuch, die Schutzzone UNESCO-Welterbestätte gem. Denkmalschutzgesetz SH und die Gebiete mit örtlichen Bauvorschriften gemäß Landesbauordnung SH (Gestaltungssatzungen, Werbeanlagensatzungen), ein im Vergleich größerer Prüfumfang und Beratungsbedarf. Diesem soll die Bauaufsicht nun gerecht werden.

Durch Personalaufbau im Bereich Baukontrolle in der Bauaufsicht im Jahr 2021 und 2023 auf insgesamt vier Baukontrolleure, aber auch durch die Arbeit der Berufsfeuerwehr und ihren durchgeführten gesetzlich vorgeschriebenen Brandverhütungsschauen, tritt in zunehmender Weise ein zum Teil für Leib und Leben gefährdender baulicher Zustand von einer nicht unerheblichen Zahl an Gebäuden in Lübeck zu Tage. Hier ist die Bauaufsichtsbehörde als Gefahrenabwehrbehörde gesetzlich gefordert einzuschreiten und sichere Zustände herbeizuführen.

Neben dem o. g. verbesserungsbedürftigen Umgang mit mängelbehafteten Gebäuden gibt es zudem eine bisher nicht erhobene hohe Zahl von Baurechtsverstößen, die auch klimarelevant sind, wie:

- versteinerte Vorgärten,
- stark versiegelte Flächen ohne rechtliche Haltbarkeit,
- sog. Schwarzbauten,
- rechtswidrige Teilungen von Grundstücken,
- nicht ausgeführte Auflagen aus Baugenehmigungen oder Bebauungsplänen, wie Anpflanzgebote, begrünte Dächer,
- abweichende bauliche Ausführungen von der Genehmigungslage,
- Aufstellung von nicht genehmigungsfähigen Werbeanlagen,
- bauliche Errichtungen, Änderungen oder Nutzungsänderungen, die den Erhaltungssatzungen und Gestaltungssatzungen widersprechen,
- Ungenehmigte Nutzungsänderungen.

Ein adäquates Einschreiten zur Behebung dieser baulichen Missstände ist der Bauaufsicht derzeit personell nicht gegeben. Mit der Umsetzung des Zukunftsmodells Bauaufsicht wird die Bauaufsicht mit sechs neuen Stellen (2024) diesen Mängeln begegnen und so einen wesentlichen Beitrag in Zusammenarbeit mit den anderen Dienststellen der HL (z. B. untere Naturschutzbehörde) leisten.
Rechnerisch sind in der Bauaufsicht bereits drei Stellen für bauordnungsrechtliches Einschreiten vorhanden, derzeit jedoch nicht ausreichend, d. h. nicht kontinuierlich besetzt.

Strukturell erfolgte und geplante Anpassungen
(siehe Anlage, Organigramme „Bauaufsicht 2022/23“ und „Bauaufsicht ab 2024“)

Die Bauaufsicht wurde, wie eingangs dargelegt, im technischen Bereich mit drei Sachgebieten (SG) und mit je einer Sachgebietsleitungm (SGL) eingerichtet und soll (statt bisher drei) zukünftig geplant mit je vier technischen Sachbearbeitungen (SB) ausgestattet werden. Sind diese Stellen freigegeben und besetzt, ist die Bauaufsicht im technischen Bereich gut aufgestellt. Termingerechte Abarbeitung wird sichergestellt und auch Beratung ermöglicht. Mit der Aufstockung der technischen Sachbearbeitungen kann der Bürgerservice weiter verbessert werden. Die Stadt Kiel bietet beispielsweise dienstags und donnerstags von 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr feste Sprechzeiten an. Auch Lübecks Bauaufsicht verfolgt mit diesem Konzept diese Zeiten sicherzustellen.

Mit Hinblick auf die erfassten bauordnungsbehördlichen Verfahren in einer Größenordnung von über 100 Fällen, die derzeit unbearbeitet sind, wurde die Struktur der Bauaufsicht erneut kritisch betrachtet. Hinzu kommen eine Vielzahl von Vorgängen, die über Brandverhütungsschauen die Bauaufsicht als zuständige Behörde erreichen (zum Beispiel mehrere Hotels in der Innenstadt).

Daher wird den drei technischen Sachgebieten ein viertes hinzugefügt. Es besteht aus einer SGL und geplant fünf ordnungsbehördlichen SB. Grundansatz ist, dass für jedes technische

SG bis zu zwei ordnungsbehördliche SB zugeordnet werden können. Hier soll eine durchgehende Arbeit und Fristenwahrung erreicht werden, die auch während kurzer Krankheiten und Urlaub das rechtssichere ordnungsbehördliche Arbeiten sicherstellt. Die SGL soll eine fachlich versierte Kraft sein, welche sowohl die Einarbeitung der MA als auch die Beratung der Abteilungsleitung (und ggf. der Bereichsleitung) zu bauordnungsrechtlichen Fragen sicherstellt.
Flankiert werden diese Sachgebiete durch das bereits vorhandene 5. Sachgebiet „Prüfamt für Standsicherheit“ (Statik), das als funktionsfähige Einheit unverändert bleibt.

Die vier vorhandenen Baukontrolleure arbeiten für die drei technischen SG und das neu bauordnungsrechtliche SG.
Mit der bereits initiierten Schaffung temporärer Servicekräfte, die vergleichsweise wenig Personalkosten verursachen (hierfür aber das „erste freundliche Gesicht“ der Bauaufsicht sind), hat die Bauaufsicht unter der Durchwahl 6363 die durchgehende Erreichbarkeit in den Servicezeiten sichergestellt.
Diesen Service weiter auszubauen und sicher zu stellen, ist ebenso Ziel des Zukunftskonzepts (erforderlich sind hier mindestens drei SB). Ihre Aufgabe wird in Zukunft u. a. die Digitalisierung in Papierform eingereichter Unterlagen sein, die generelle Erreichbarkeit und Auskunftsfähigkeit sicher zu stellen, die Fristenwahrung zu überwachen und nach innen wie außen auf Anfragen zu reagieren und diese korrekt weiter zu leiten.

Zielsetzungen 2023/2024/2025 Schaffung eines neuen Sachgebiets „Fachverwaltung Bauordnung“)
(drei neue Stellen für den Haushaltsplan 2024, 1x SGL + 2x SB)
Aufgrund dieser positiven Erfahrungen aus Kiel beabsichtigt auch die Bauaufsicht Lübeck ein neues Sachgebiet „Fachverwaltung Bauordnung“ innerhalb der Abteilung einzurichten.
Die Notwendigkeit ist unabweisbar, dass kurzfristig und vor allem dann ab 2024 die Themen Gefahrenabwehr und unterstützende Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes mit Hochdruck vorangetrieben werden müssen. Die bestehenden drei Stellen für die bauordnungsrechtlichen Verfahren, welche über einen längeren Zeitraum unbesetzt waren, sollen in einem neuen Sachgebiet in die Bauaufsicht eingegliedert werden. Dafür wird eine neue Sachgebietsleitung mit umfangreicher Erfahrung in diesem Aufgabenfeld mit hoher Außenwirkung gesucht. Mit der Implementierung dieser neuen Stelle wird angestrebt, dass die zugeordneten Sachbearbeitungen eine versierte Führungskraft bekommen. Um die Arbeitsfähigkeit und Durchschlagskraft dieses neuen Sachgebietes zu gewährleisten, sieht die Verwaltung neben der Sachgebietsleitung die Schaffung von zwei weiteren Sachbearbeitungsstellen als zwingend notwendig an.

Stärkung 2023/2024 der technischen Sachgebiete
(drei neue Stellen im Haushaltplan 2024)
Die Bauaufsicht ist derzeit gegliedert in drei technische Sachgebiete und das vierte Sachgebiet, das Prüfamt für Standsicherheit (Statik). Diese Aufteilung des technischen Teils der Bauaufsicht bleibt auch in Zukunft unverändert, allerdings sollen die drei technischen Sachgebiete personell jeweils um eine technische Sachbearbeitung verstärkt werden. Zu jedem dieser Sachgebiete gehören dann eine Sachgebietsleitung, vier Sachbearbeitungen (statt bisher drei) und eine SB Baukontrolle. Somit wären dann zukünftig 12 technische Sachbearbeitungen in der Bauaufsicht Lübeck tätig.
Die Bauaufsicht Kiel ist derzeit mit 15 technischen Sachbearbeitungen besetzt. Zudem wurden zwei Sonderstellen geschaffen, von denen eine ausschließlich für Sonderbauten, die andere für „Wohnen im Grünen“, also Wohnen in Kleingartengebieten o. ä., zuständig ist.
In den letzten Monaten ist das Antragsaufkommen aufgrund aktueller konjunktureller Entwicklungen auch im Bereich der HL geringfügig gesunken. Dieser Rückgang hat aber keine ausschlaggebende Aussagekraft im Hinblick auf die andauernde Problematik der Überlastung in der Bauaufsicht. Im Übrigen wird aufgrund der Erschließung neuer Baugebiete (beispielsweise „Neue Teutendorfer Siedlung“ oder „Pinassenweg“) davon ausgegangen, dass sich die Antragslage im nächsten Jahr wieder erhöht. Die erforderliche technische Anarbeitung aller bauordnungsrechtlicher Vorhaben wird zukünftig in verstärktem Maße hinzukommen.

Mit dieser geplanten Neuorganisation wird erreicht, dass in jedem Sachgebiet mit dann vier SB jeweils zwei SB für ein Arbeitsgebiet verantwortlich sein werden und sich bei Abwesenheit gegenseitig vertreten können. Der notwendige Informationsaustausch erfolgt auf kurzem Wege zwischen den Sachbearbeitungen.

Darstellung des Zusammenwirkens der Sachgebiete innerhalb der Bauaufsicht (5.610.5)
Die fünf Sachgebiete der Bauaufsicht arbeiten vernetzt miteinander.

1. Beispiel: Von den Baukontrolleur:innen erhobene Mängel werden zuerst technisch durch die technischen Mitarbeitenden auf eine mögliche Genehmigungsfähigkeit vertieft geprüft und dann bei negativem Ausgang an das Sachgebiet Fachverwaltung Bauordnung mit einer technischen Beurteilung/ Stellungnahme weitergegeben.
   Die weitere Abarbeitung und Verfahrensführung erfolgt dann in diesem Sachgebiet. Alle Anhörungen, Nutzungsuntersagungen, die Verfolgung von Auflagenumsetzungen etc. erfolgen dann dort. Im Bedarfsfall wird der zuständige technische SB um eine technische Einschätzung und Unterstützung gebeten.

2. Beispiel: Anträge werden während des Prüfungsmodus in der Registratur in der geschaffenen Wiedervorlage überwacht und nach Genehmigung durch die Baukontrolleure weiter bearbeitet. Diese stellen sicher, dass mit dem Bau erst begonnen wird, wenn die bautechnischen Nachweise wie Brandschutz und Statik vorliegen. Wird hiervon abgewichen, wird der Vorgang zum Sachgebiet Fachverwaltung Bauordnung abgegeben.

Technische Maßnahmen zur Optimierung der Bauaufsicht bauaufsichtlicher Verfahren
Technisch wird die Bauaufsicht wie gesetzlich vorgeschrieben digital einsatzfähig gemacht werden. Hierfür werden Software Lizenzen vom Hersteller ProSOZ in 2023 erworben.
Die Lizenzen für das Software-Programm ProBauG ermöglichen ein vernetztes, papierfreies Arbeiten mit den städtischen Bereichen, die zum Teil bereits mit ProSOZ Lizenzen arbeiten (Bereich Feuerwehr, Abt. Vorbeugender Brandschutz) bzw. diese ebenfalls beschaffen wollen.
Somit soll das interne digitale Arbeiten ermöglicht, und auch eine Empfangsfähigkeit von außen sichergestellt werden. Dies wird die wirkungsvolle Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und die Kommunikation nach außen deutlich vereinfachen und beschleunigen können.
Die übrigen Bauaufsichten in Schleswig-Holstein arbeiten bereits fast ausnahmslos mit dieser o. g. Fachanwendung. Es bestehen somit gute Voraussetzungen für einen kontinuierlichen Austausch und ein gegenseitiges voneinander Lernen in der Praxis.

Zusammenwirken mit der Abteilung „Altstadt/ Welterbe/ Stadtteilplanung“ im Bereich (5.610.3)
(eine neue Stelle für den Haushaltsplan 2024)

Um auf die zunehmende Komplexität in stadtbildpflegerischen Belangen zukunftsgerichtet und zielführend zu reagieren, ist die Schaffung einer dritten Stelle in der zuständigen Abteilung 5.610.3 „Altstadt/ Welterbe/ Stadtteilplanung“ zwingend. Hier erfolgt die Erstellung planungsrechtlicher Stellungnahmen im Rahmen von Bauanträgen (BauGB, LBO-SH), der Antragsprüfung von Werbeanlagen, die Bauberatungen und die Entwicklung konzeptioneller Arbeiten auf Ebene der Stadtteilplanung (z. B. Überprüfung bestehender Satzungen).

Wie o. g. ist im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen, die den Zielen zum Klimawandel und zur Energiewende zuzuordnen sind, in der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ sowie in den von den Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen geschützten Quartieren ein besonderer Handlungsbedarf zu erkennen, um baukulturelle Werte positiv weiterzuentwickeln, die Lübeck national und international bekannt machen und zu denen sich Lübeck international verpflichtet hat. Mit den vorhandenen zwei Sachbearbeitungen ist dieses Aufgabenvolumen im Arbeitsbereich der Stadtbildpflege nicht zu erfüllen. So ist es in der Vergan-

genheit bereits nicht durchgehend möglich gewesen, gesetzliche Fristen zu wahren oder notwendige Beratungsbedarfe abzubilden, was in der Folge zu verlängerten Bearbeitungsfristen und einen Bearbeitungsstau führte, der sich wesentlich auf bauordnungsrechtliche Verfahren auswirkte und auswirkt.

Neben der Bearbeitung des zu begrüßenden Mehraufwands, auf Grund einer Vielzahl aktueller und zukünftiger Antragsverfahren, ist es zwingend, die sich ändernde Gesetzgebung in die tägliche Arbeit einfließen zu lassen als auch die klassische Antragsbearbeitung durch gezielte Bauberatungsangebote zu ergänzen.

Ziel ist darüber hinaus, Strukturen zur Verbesserung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit wieder kontinuierlich zu etablieren. Das beinhaltet die Einrichtung von ressort-übergreifenden Koordinierungsrunden mit Entscheidungskompetenz unter Federführung der unteren Bauaufsicht. Die o. g. technischen Maßnahmen im Rahmen der anstehenden Digitalisierung der bauaufsichtlichen Verfahren sollen auch hier für eine effektive Vorbereitung und stringente Durchführung genutzt werden.

Zusammenwirken mit der Verwaltungsabteilung im Bereich (5.610.1)
Widerspruchsbearbeitung (eine neue Stelle für Haushaltsplan 2024):
Die Zahl der Widerspruchsverfahren ist in der Vergangenheit kontinuierlich gestiegen und wird voraussichtlich nochmal deutlich ansteigen, wenn in der Bauaufsicht wieder Kapazitäten vorhanden sind, um bauordnungsrechtliche Verfahren durchzuführen und formell und/oder materiell illegale Bauvorhaben zu verfolgen.
Da in einer Vielzahl von Fällen bei Ordnungsverfügungen auch die sofortige Vollziehung (§ 80 Abs. 2 VwGO) angeordnet wird, ist auch mit einer deutlichen Zunahme der Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes zu rechnen. Auch wenn diese Verfahren durch den Bereich Recht betreut werden, haben die Vorarbeiten (Erstellung von Stellungnahmen, Klärung des Sachverhaltes) durch die Widerspruchsbearbeitung zu erfolgen.
Bauaktenarchiv (eine neue Stelle für Stellenplan 2024):
Nicht nur die Anfragen von Extern haben sich vervielfacht, auch die verwaltungsinternen Anfragen (u.a. Denkmalpflege, Bodenschutz, Naturschutz, Feuerwehr) sind deutlich gestiegen.
Auch eine Aufstockung des Personals der Bauaufsicht wird ein steigendes Arbeitsaufkommen für das Bauaktenarchiv zur Folge haben. Für die bauordnungsrechtlichen Verfahren, welche aktuell nicht durchgeführt werden, müssen beispielsweise oft die Akten aus dem Archiv herangezogen werden, um die Genehmigungs- und Sachlage zu klären.
Die bereits beschriebene höhere Anzahl der Widerspruchsverfahren wird auch zwangsläufig zu einer höheren Anzahl an Klagen führen. Hier müssen dann oft (teilweise sehr umfangreiche) Akten gescannt/kopiert werden, bevor sie an das Verwaltungsgericht geschickt werden. Das Einscannen (und teilweise Kopieren) von Vorgängen wird durch das Bauaktenarchiv übernommen.
Auch mit den Baukontrolleuren besteht enger Kontakt. Diese halten vor Außenterminen häufig Rücksprache mit dem Archiv, um sich einen Überblick über die Genehmigungslage zu verschaffen. Seit kurzem ist ein weiterer Baukontrolleur in der Bauaufsicht tätig, sodass sich der Arbeitsaufwand bereits jetzt erhöht.
Die aktuelle Unterstützung durch eine Zeitarbeitskraft entfällt in Kürze. Um die Funktionsfähigkeit und Aufgabenerledigung im Bauaktenarchiv als zentrale Serviceeinheit im Bereich erhalten zu können, ist die Stellenneuschaffung unabdinglich.
Zum Bürgerservice des Bauaktenarchivs wurde bereits mit VO/2022/11082-01 berichtet.

Räumliche Weiterentwicklung der Abteilung Bauaufsicht im kleinen Bauhof
Die Bauaufsicht ist im Juli 2023 in die modernisierten Räumlichkeiten des Kleinen Bauhofs umgezogen (Adresse Kleiner Bauhof 11, Zugang über Gebäude Mühlendamm 10) und steht Antragstellenden und Bürgern zur Verfügung. Im Zuge der Optimierung / Neuaufstellung des i-Punktes der Bauverwaltung (Eingang Mühlendamm 10) werden neben einem neuen Empfangstresen des Fachbereichs Planen und Bauen auch neue Beratungsräume (Front-Office-Konzept) entstehen.

Die Bauaufsicht wird in Zukunft wieder verstärkt bürgernah Beratungen anbieten können. Neben der persönlichen Beratung wird nach digitalen Modellen gesucht, welche die Beratungen auch außerhalb der Bauaufsicht ermöglichen soll.
Die für den Haushalt 2024 angemeldeten sechs Stellen der Bauaufsicht (drei Stellen techn. SB, drei Stellen im neuen Sachgebiet „Bauordnungsrechtliche Verfahren“) können in den vorhandenen Räumlichkeiten des Gebäudes Kleiner Bauhof 11 untergebracht werden.
Die zwei beantragten Stellen für die Verwaltungsabteilung (Widerspruchsbearbeitung, Bauaktenarchiv) sowie die Stelle „Stadtbildpflege“ für die Abteilung 5.610.3 können in den derzeit von diesen Abteilungen genutzten Räumlichkeiten (Mühlendamm 10-12) untergebracht werden.

Zusammenfassung und Aussicht
Alle neun im Zusammenhang mit der Abwicklung bauordnungsrechtlicher und bauaufsichtlicher Verfahren für das Haushaltsjahr 2024 neu angemeldeten Stellen im Bereich 5.610 sind vollumfänglich notwendig, um rechtssichere und zügige Arbeitsprozesse zu gewährleisten.
In den vergangenen Jahren hat sich wiederholt gezeigt, dass die Bauaufsicht nur sehr eingeschränkt handlungsfähig war und den an sie gestellten Aufgaben nicht gewachsen ist. Dies ist auch vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung Lübecks als Oberzentrum und UNESCO-Welterbestätte in besonderer Weise zu erkennen. Trotz derzeit sinkender Antragszahlen (dieser Rückgang fokussiert sich momentan auf die Antragslage für neue Wohnungsbauvorhaben) wird in den technischen Sachgebieten die Abarbeitung der Anträge nicht adäquat bewältigt. Noch immer müssen Anträge aus den vergangenen Jahren abgearbeitet werden und sind auf die Zahl der eingehenden Anträge hinzuzurechnen. Darüber hinaus musste die zeitintensive persönliche Beratung in den vergangenen Monaten zugunsten der Antragsbearbeitung fast vollständig unterbleiben und soll unbedingt wieder zum festen Bestandteil des Bürger:innen-Service werden.
Insbesondere in der Bearbeitung bauordnungsrechtlicher Verfahren besteht eine äußerst prekäre Situation, um den gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben (u.a. auch die der Gefahrenabwehr) nachzukommen. Die drei vorhandenen Stellen sind unbesetzt (davon eine Langzeiterkrankung). Der ab Ende August erfolgende Einsatz von zwei Arbeitskräften aus dem internen Verwaltungspool und die bereits erfolgte bereichsinterne Verlagerung von Arbeitskraft aus anderen Abteilungen sind als Notmaßnahmen zu betrachten, die die personelle Mangelsituation nicht allein nachhaltig beheben können.

Anlagen:

Anlage 1: Konzept/Organigramme Bauaufsicht (Bestand 2022/23 und Plan 2024)

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

Konzept und Organigramm Bauaufsicht

Bestand 2023 und Plan 2024

298 von 1239 in Zusammenstellung

Bauaufsicht Stand 1. Quartal 2021
Abteilungsleitung

Technische Mitarbeiter
SB
SB
SB
SB
SB (EZ)
SB
SB
NN

Baukontrolle
SB
SB
SB (EZ)

Stellvertretende Abteilungsleitung
NN

Prüfamt für Standsicherheit
Leitung

Technische Mitarbeiter
SB
SB
SB
SB
SB
NN

Strategische Neuanpassungen und personelle Umstrukturierungen wurden in 2021 angestoßen
EZ = Einarbeitungszeitraum (bei Sachbearbeitung (SB) i.d.R. 1-3 Jahre)

Bauaufsicht 2022/2023
Abteilungsleitung

SG 1 - Bauaufsicht
Leitung /stellv. AL

Technische Sachbearbeitung:
SB
SB
SB (EZ)

SB Baukontrolle
SB Baukontrolle

SB Fachverwaltung
SB Fachverwaltung

SG 2 - Bauaufsicht
Leitung

Technische Sachbearbeitung
SB
SB (EZ)
SB

SB Baukontrolle

SB Fachverwaltung

SG 3 - Bauaufsicht
Leitung (N.N.)

Technische Sachbearbeitung
SB (EZ)
SB (EZ)
SB (N.N.)

SB Baukontrolle

SG 4 – Prüfamt für Standsicherheit (Statik)
Leitung

Technische Sachbearbeitung
SB
SB
SB
SB
SB
SB

SB Service

Registratur und Service
SB
SB
SB (befr. bis 2024)

Maßnahmen: Organisatorische Anpassung, Verschiebung einzelner Stellen in die Bauaufsicht;
SG = Sachgebiet, SB = Sachbearbeitung, EZ = Einarbeitung

240 von 1289 in Zusammenstellung

Bauaufsicht ab 2024
Abteilungsleitung

SG 1 - Bauaufsicht
Leitung (N.N.)

Technische Sachbearbeitung
SB
SB
SB (N.N.)
SB (N.N. HH 2024)

SB Baukontrolle
SB

SG 2 - Bauaufsicht
Leitung

Technische Sachbearbeitung
SB
SB
SB (EZ)
SB (N.N. HH 2024)

SB Baukontrolle
SB Baukontrolle (EZ)

SG 3 - Bauaufsicht
Leitung

Technische Sachbearbeitung
SB
SB (EZ)
SB (EZ)
SB (NN HH 2024)

SB Baukontrolle

SG 4 Fachverwaltung Bauordnung
Leitung (N.N. HH 2024)

SB (N.N.)
SB (N.N.)
SB
SB (N.N. HH 2024)
SB (N.N. HH 2024)

SG 5–Prüfamt für Standsicherheit (Statik)
Leitung

Technische Mitarbeiter
SB
SB
SB
SB
SB
SB

SB Registratur und Service
SB Registratur und Service
SB Registratur und Service

Etablierung neues Sachgebiet „Fachverwaltung Bauordnung“ (Gefahrenabwehr), inkl. Leitung und personellen Unterbau;
SG = Sachgebiet, SB = Sachbearbeitung, EZ = Einarbeitung, HH = Haushalt

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12588
öffentlich

Lübeck, 21.09.2023

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Birgit Jannsen (E-Mail: birgit.jannsen@luebeck.de Telefon: 122-6589)

Fortsetzung des Projektes "Buddenbrookhaus, Erweiterung, Umbau und Sanierung, Mengstraße 4+6, 23552 Lübeck"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Bürgerschaft hat am 31.08.2023 (2023/12331-01-01) den Bürgermeister gebeten, eine Fristverlängerung bei der IB.SH bis zum 31.11.2023 zu beantragen. Mit dem Schreiben vom 14.09.2023 wurde seitens der IB.SH die Anfrage beantwortet.

Bericht:

1. Schreiben der IB.SH vom 14.09.2023

Auf das Schreiben der Hansestadt Lübeck vom 04.09.2023 mit der Bitte um Fristverlängerung zum 30.11.2023 zwecks Prüfung einer förderunschädlichen Treppenhausvariante im Rahmen einer Konzeptstudie antwortete der Fördermittelgeber am 14.09.2023 mit dem in der Anlage 1 beigelegten Schreiben, dass bereits vorab den Mitgliedern der Bürgerschaft am 18.09.2023 zugegangen ist.
Die IB.SH macht darin die erneute Fristverlängerung davon abhängig, dass die Bürgerschaft beschließt, die bewilligte Planung fortzusetzen, die Gegenstand des Zuwendungsbescheides ist, sofern die Variantenuntersuchung zum Ergebnis hat, dass es keine andere Variante gibt, die ohne Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens erfolgen kann.
Ein solcher Beschluss ist bis spätestens 02.10.2023 vorzulegen.

2. Anfrage des GMHL an die IB.SH vom 13.09.2023

In dem als Anlage beigelegten Schreiben vom 13.09.2023 (siehe Anlage 2) wird seitens des Gebäudemanagements beim Fördermittelgeber explizit hinterfragt, wann es sich gem. Einschätzung der IB.SH um eine wesentliche Änderung handelt. Es wird darauf aufmerksam

gemacht, dass die Änderung und Nutzung des Gebäudes nicht verändert wird, sondern lediglich das Treppenhaus verlegt werden soll.
Eine Rückmeldung hierzu erhielt das GMHL am 15.09.2023 (siehe Anlage 3). Gem. der IB.SH handelt es sich dann um eine wesentliche Änderung, wenn ein neues Baugenehmigungsverfahren notwendig wird (Verweis auf das Schreiben vom 14.09.2023).

„Gemäß den Allgemeinen Nebenstimmungen für Zuwendungen an Kommunen (ANBest-K) Nr. 1.3, welche Bestandteil des Zuwendungsbescheides sind, darf von den Bauunterlagen nur insoweit ohne Zustimmung der Bewilligungsbehörde abgewichen werden, als die Abweichungen nicht erheblich sind. Nach unserer Einschätzung liegt jedoch eine erhebliche Abweichung von den zur Bewilligung zugrunde gelegten Bauunterlagen vor, wenn ein ***neues Genehmigungsverfahren*** *erforderlich wird. Auch Umplanungen, die möglicherweise kein neues bauordnungsrechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich machen, aber Änderungen am Bau- und Raumprogramm enthalten oder nicht den technischen und / oder baurechtlichen Vorschriften entsprechen, können ebenfalls zu einem Erfordernis der Zustimmung durch die Bewilligungsbehörde führen. (Auszug aus Schreiben vom 14.09.2023)“*

3. Variantenprüfung / Konzeptstudie

In einer Konzeptstudie werden momentan seitens der Architekten mehrere Varianten auf Genehmigungsfähigkeit und Auswirkungen auf die Haustechnik, den Brandschutz und das Tragwerk überprüft. Das Ergebnis der Variantenprüfung wird voraussichtlich Ende November vorliegen.

4. Gemeinsame Besprechung mit der Bauaufsicht

Am 18.09.2023 hat ein Treffen mit der Bauaufsicht der Hansestadt Lübeck stattgefunden. Alle Varianten (Variante 6+7 im Detail, alle weiteren im Groben) des Mediationsverfahrens wurden vorgestellt.
Die Bauaufsicht bestätigt die vorherige Einschätzung des Gebäudemanagements, dass Variante 6+7 wesentliche Änderungen darstellen, welche ein neues Baugenehmigungsverfahren in Gänze zur Folge haben.

Anlagen:

Anlage 1: Schreiben der IBSH vom 14.09.2023
Anlage 2: Schreiben der Hansestadt Lübeck vom 13.09.2023
Anlage 3: Schreiben der IBSH vom 15.09.2023

Senatorin Joanna Hagen

IB.SH
Ihre Förderbank

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Investitionsbank Schleswig-Holstein, Zur Helling 5-6, 24143 Kiel

Einschreiben/ Rückschein

Hansestadt Lübeck, Bereich Recht

[redacted]
Markt 16d
23539 Lübeck

Landesprogramm Wirtschaft
[redacted]
Tel. (0431) 9905 - [redacted]
Fax (0431) 9905 - [redacted]
[redacted]@ib-sh.de
Kiel, 14. September 2023

Förderung aus dem Landesprogramm Wirtschaft (2021-2027) mit Mitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW)

Vorhabennummer: LPW21-G/2.3/79 (bitte stets angeben)
Vorhabenname: Hansestadt Lübeck - Umbau und Erweiterung Buddenbrookhaus

Rückmeldung zum Schreiben vom 04.09.2023

[redacted],
sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

in Ihrem Schreiben vom 04.09.2023 bitten Sie um eine weitere Fristverlängerung zwecks Stellungnahme zu unserem Anhörungsschreiben vom 21.07.2023 bis 30.11.2023. Sie begründen Ihre Bitte mit der Beschlussfassung der Bürgerschaft vom 31.08.2023:

> *3. „Der Bürgermeister wird gebeten, bei der der IBSH eine Fristverlängerung bis zum 30.11.2023 zu beantragen."*
>
> *4. „Der Bürgermeister wird gebeten, bis Ende November 2023 eine Prüfung vorzulegen, ob und wo ein Treppenhaus unter Beibehaltung der Förderfähigkeit möglich ist. Dies geht auch durch eine Konzeptstudie."*

Auf Grundlage des Ergebnisses der Prüfung – ggf. auch durch eine Konzeptstudie – wollen Sie dann zu unserem Anhörungsschreiben vom 21.07.2023 Stellung nehmen.

Mit unserem Anhörungsschreiben vom 21.07.2023 lehnten wir Ihre Umplanungsbeauftragung, um deren Zustimmung Sie mit Schreiben vom 04.07.2023 zur Umsetzung des Beschlusses der Bürgerschaft vom 23.02.2023 gebeten hatten, aufgrund der damals wie heute bestehenden Faktenlage zu den möglichen Umplanungsvarianten ab.

Gemäß den Allgemeinen Nebenstimmungen für Zuwendungen an Kommunen (ANBest-K) Nr. 1.3, welche Bestandteil des Zuwendungsbescheides sind, darf von den Bauunterlagen nur insoweit ohne Zustimmung der Bewilligungsbehörde abgewichen werden, als die Abweichungen nicht erheblich

sind. Nach unserer Einschätzung liegt jedoch eine erhebliche Abweichung von den zur Bewilligung zugrunde gelegten Bauunterlagen vor, wenn ein neues Genehmigungsverfahren erforderlich wird. Auch Umplanungen, die möglicherweise kein neues bauordnungsrechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich machen, aber Änderungen am Bau- und Raumprogramm enthalten oder nicht den technischen und / oder baurechtlichen Vorschriften entsprechen, können ebenfalls zu einem Erfordernis der Zustimmung durch die Bewilligungsbehörde führen.

Bei einer Umplanungsvariante, welche ein neues Baugenehmigungsverfahren zur Folge hat, kann die nach Nr. 1.3 der ANBest-K erforderliche Zustimmung unsererseits voraussichtlich nicht erteilt werden.

Nach hiesigem Kenntnisstand existiert bisher jedoch keine Umplanungsvariante, die gemäß dem Beschluss vom 23.02.2023 umsetzbar erscheint und die zudem kein neues Baugenehmigungsverfahren nach LBO 2022 erfordert.

Dementsprechend ist uns gegenwärtig nur eine Planungsvariante für das Treppenhaus, die eine Beibehaltung der Förderfähigkeit Ihres Vorhabens gewährleistet, bekannt, und diese ist die bisher bewilligte Planungsvariante.

Aus diesem Grund bitten wir Sie ergänzend zu Ziff. 1 des Beschlusses vom 31.08.2023 einen Beschluss der Bürgerschaft herbeizuführen, nach dem zu der mit Zuwendungsbescheid vom 22.12.2022 bewilligten Ursprungsplanung zurückgekehrt wird, wenn die durchzuführende Prüfung nach Ziff. 4 des zuvor genannten Beschlusses keine Umplanungsvariante als Ergebnis hat, die ohne Durchführung eines Baugenehmigungsverfahrens erfolgen kann.

Eine diesbezügliche Rückmeldung erbitten wir bis zum **02.10.2023**.

Sofern die geforderte Ergänzung zu Ziff. 1 des Beschlusses vom 31.08.2023 bis 02.10.2023 durch die Bürgerschaft nachweislich beschlossen werden konnte, erteilen wir Ihnen die erbetene Fristverlängerung für die Stellungnahme bis zum 30.11.2023.

Für den Fall einer Nichtabgabe bzw. Unmöglichkeit der geforderten Ergänzung zu Ziff. 1 des Beschlusses vom 31.08.2023 bis 02.10.2023 durch Beschluss der Bürgerschaft, sehen wir uns gezwungen, die Prüfung des Widerrufes der Ihnen gewährten Zuwendung wieder aufzunehmen.

Im Rahmen der Wiederaufnahme der Widerrufsprüfung werden wir Sie auffordern, über den Durchführungsstand des Vorhabens im Detail gemäß Ziff. II. 6.1 des Zuwendungsbescheides zu berichten und in Abstimmung mit der für Ihr Vorhaben zuständigen baufachlichen Prüfbehörde, der Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH), die dafür notwendigen Unterlagen anfordern.

Die GMSH wird darüber hinaus bei ersichtlichem Bedarf vor Ort im Zuge der Baubegleitung Ihres Vorhabens überprüfen, wie der Stand des Vorhabens ist und ob die ANBest-K eingehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Investitionsbank Schleswig-Holstein

[redacted]

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck · GMHL · 23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Investitionsbank Schleswig-Holstein
EFRE-/GRVV-Förderung
Zur Helling 5-6
24143 Kiel

Bereich: Gebäudemanagement
Technisches Gebäudemanagement, Planung und Baudurchführung
Gebäude: Mühlendamm 14
Auskunft: [redacted]
Zimmer: [redacted]
Tel. (0451) 122-[redacted]
Fax (0451) 122-[redacted]
e-mail: [redacted]@luebeck.de
Ihr Zeichen: LPW21-G/2.3/79
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: [redacted]
Datum: 13.09.2023

LPW21-G/2.3/79
Hansestadt Lübeck - Umbau und Erweiterung Buddenbrookhaus

[redacted],

bezugnehmend auf das Schreiben vom 04.09.2023, dass Ihnen durch [redacted] zugegangen ist, möchte ich Sie bitten, sich zur Unwesentlichkeit / Wesentlichkeit von Änderungen nochmal eingehend zu äußern.

Gem. des Bürgerschaftsbeschlusses sind seitens des Gebäudemanagements förderunschädliche Treppenhausvarianten zu überprüfen. Gem. Ihres Schreibens vom 21.07.2023 wird die Förderschädlichkeit an einer wesentlichen Änderung resultierend in einem neuen Bauantragsverfahren manifestiert.

Da gem. LBO auch schon eine unwesentliche Änderung, wie die Verschiebung einer brandschutzrelevanten Tür, zu einem neuen eigenständigen Bauantragsverfahren führt, ist nicht ganz ersichtlich, auf was die Unwesentlichkeit bzw. Wesentlichkeit einer Änderung zurückzuführen ist.

Generell soll bei der Variantenbetrachtung lediglich das Treppenhaus verschoben werden und der Veranstaltungsraum aus dem Raumprogramm entfallen.

Die thermische Konservierung der beiden Keller wird gem. Auflage der Denkmalpflege umgesetzt. Sie wird fachlich für erforderlich gehalten. Inwieweit im späteren Betrieb eine Modifizierung der Betriebsart oder des -umfangs erfolgen kann, bleibt abzuwarten.

Die Nutzung als Museum bleibt gänzlich bestehen, die Wegeführung wird sich, abhängig von der endgültigen Lage der Treppe, geringfügig ändern. Generell soll auf keine weiteren raumprogrammrelevanten Bereiche verzichtet werden.

Ich möchte Sie bitten, uns noch einmal darzustellen, woran eine wesentliche Änderung festgemacht wird bzw. in wie weit Ihres Erachtens nach die Verlegung des Treppenhauses eine wesentliche Veränderung darstellt.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[redacted]

[redacted]

IB.SH
Ihre Förderbank

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Investitionsbank Schleswig-Holstein, Zur Helling 5-6, 24143 Kiel

Einschreiben/ Rückschein

Hansestadt Lübeck, Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL)

[redacted]
Mühlendamm 14
23552 Lübeck

Landesprogramm Wirtschaft
[redacted]
Tel. (0431) 9905 - [redacted]
Fax (0431) 9905 - [redacted]
[redacted]@ib-sh.de
Kiel, 15. September 2023

Förderung aus dem Landesprogramm Wirtschaft (2021-2027) mit Mitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW)

Vorhabennummer: **LPW21-G/2.3/79 (bitte stets angeben)**
Vorhabenname: **Hansestadt Lübeck - Umbau und Erweiterung Buddenbrookhaus**

Rückmeldung zum Schreiben vom 13.09.2023

[redacted]

in Ihrem Schreiben vom 13.09.2023 bitten Sie um Stellungnahme zur Unwesentlichkeit / Wesentlichkeit von Änderungen.

Zwischenzeitlich haben wir bereits am 14.09.2023 ein Schreiben bzgl. Ihrer Anfrage zur Fristverlängerung zur Einreichung der Stellungnahme vom 04.09.2023 versendet. In diesem Schreiben ist zu der von Ihnen aufgeworfene Fragestellung bereits eine Erläuterung zu finden:

Gemäß den Allgemeinen Nebenstimmungen für Zuwendungen an Kommunen (ANBest-K) Nr. 1.3, welche Bestandteil des Zuwendungsbescheides sind, darf von den Bauunterlagen nur insoweit ohne Zustimmung der Bewilligungsbehörde abgewichen werden, als die Abweichungen nicht erheblich sind. Nach unserer Einschätzung liegt jedoch eine erhebliche Abweichung von den zur Bewilligung zugrunde gelegten Bauunterlagen vor, wenn ein neues Genehmigungsverfahren erforderlich wird. Auch Umplanungen, die möglicherweise kein neues bauordnungsrechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich machen, aber Änderungen am Bau- und Raumprogramm enthalten oder nicht den technischen und / oder baurechtlichen Vorschriften entsprechen, können ebenfalls zu einem Erfordernis der Zustimmung durch die Bewilligungsbehörde führen. (Auszug aus Schreiben vom 14.09.2023)

Wie in unserem Schreiben vom 14.09.2023 dargestellt, gibt es unserer bisherigen Kenntnis nach nur Umplanungsvarianten bzgl. der Verlegung des Treppenhauses, welche zu einem neuen Baugenehmigungsverfahren führen, und somit der nach ANBest-K Nr. 1.3 für erhebliche Änderungen erforderlichen Zustimmung unsererseits bedürfen.

Wir hoffen mit diesem zitierten Absatz aus unserem Schreiben vom 14.09.2023 und der kurzen Erläuterung wurde Ihre Frage hinreichend beantwortet.

Mit freundlichen Grüßen,

Investitionsbank Schleswig-Holstein

[redacted]

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12362
öffentlich

Lübeck, 04.07.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Irina Lövenich (E-Mail: irina.loevenich@luebeck.de Telefon: 122-2035)

Beitritt der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH zum Verein Federation of European Private Port Operators vzw (FEPORT)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Beschlussvorschlag:
Die Bürgerschaft stimmt zu, dass die Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung dem Verein belgischen Rechts Federation of European Private Port Operators vzw (FEPORT) beitritt.

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
2.020 Fachbereichscontrolling FB 2	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
5.691 Lübeck Port Authority	Zustimmung
Hinweis: Der Aufsichtsrat der Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) hat in der 267. Aufsichtsratssitzung die Information der Geschäftsführung zum geplanten Verbandsbeitritt zur Kenntnis genommen.	

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung:

Die Entscheidung hat keine Auswirkungen auf Kinder oder Jugendliche.

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 Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) möchte dem Verein belgischen Rechts Federation of European Private Port Operators vzw (FEPORT) beitreten.

Über den Beitritt zu einem Verein entscheidet nach § 28 Nr. 18 a der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein die Bürgerschaft. Der Beitritt zu einem Verein kann unter der Maßgabe erfolgen, dass die Voraussetzungen der §§ 102 und 105 der Gemeindeordnung eingehalten sind.

Gesellschaftsrechtlich ist in der Lübecker Hafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (LHG) die Geschäftsführung zuständig, den Bürgerschaftsbeschluss umzusetzen. Der Aufsichtsrat der LHG wurde in seiner Sitzung am 16.06.2023 über das Vorhaben informiert und hat die schriftliche Vorlage zum geplanten Vereinsbeitritt zur Kenntnis genommen.

Die LHG ist ein 100%iges Beteiligungsunternehmen der Hansestadt Lübeck (HL) und betreibt die öffentlichen Häfen in der Hansestadt Lübeck. Die LHG betreibt entlang der Trave vier Hafenterminals mit 18 Schiffsanlegern und einer Gesamtfläche von 156 Hektar. Neben dem Kerngeschäft, dem Hafenumschlag, dem Stauereibetrieb und der Lagerhaltung bietet die LHG als moderne Logistikgruppe gemeinsam mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen eine breite Palette von Dienstleistungen an. Lübeck ist Kernhafen im TEN-T-Netzwerk (Trans-European Transport Network) der Europäischen Union und befindet sich unter den Top-Ten-RoRo-Häfen in Europa.

In der angestrebten Mitgliedschaft im Verein FEPORT sieht die LHG einen Nutzen für die gesamte LHG-Gruppe und für den Hafenstandort Lübeck.

FEPORT ist eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht (vereniging zonder winstoogmerk, vzw) mit Sitz in Brüssel, mithin eine juristische Person belgischen Rechts. FEPORT vertritt seit 1993 die Interessen einer Vielzahl von Terminalbetreibern und Stauereiunternehmen, die den Betrieb und die Durchführung von Aktivitäten an 425 Terminals in den Seehäfen der Europäischen Union durchführen. Durch das große Netzwerk nationaler Verbände und Unternehmen vertritt FEPORT mehr als 1225 Unternehmen in ganz Europa und der Türkei.

Mit der Mitgliedschaft wird die LHG Teil eines EU-weiten Branchennetzwerks und die LHG und somit mittelbar die HL erhalten Zugang zu globalen Kontakten sowie umfangreichem Wissen und Fachwissen. Mitglieder erhalten regelmäßig Neuigkeiten zu Branchenpositionen, politischen Entwicklungen, Nachhaltigkeitsinitiativen und Veranstaltungen.

Die Beitragskosten für die Mitgliedschaft belaufen sich auf ca. rd. 13.200,- € p. a., die von der LHG getragen werden.

Rechtliche Bewertung

Die Hansestadt darf einem Verein, auch mittelbar, nur dann beitreten, wenn die einschlägigen Vorgaben der Gemeindeordnung (GO) dabei erfüllt sind. Das heißt,

- es muss ein wichtiges Interesse der Hansestadt an der Gründung oder der Beteiligung vorliegen
- die kommunale Aufgabe muss dauerhaft mindestens ebenso gut und wirtschaftlich wie in Organisationsformen des öffentlichen Rechts erfüllt werden
- es müssen (auch bei einem nicht wirtschaftlich tätigen Verein) die Voraussetzungen des § 101 GO („wirtschaftliche Unternehmen") erfüllt sein
- die Vereinssatzung muss die Pflichtinhalte gem. § 102 Abs. 2 GO enthalten.

Neben der Erweiterung des Netzwerks wird in dem Beitritt zu FEPORT die Chance gesehen, von den Ergebnissen der branchenspezifischen fachlichen Arbeit zu profitieren, insbesondere da der Verein die gemeinsamen Interessen der europäischen Hafenunternehmen gegenüber den europäischen und internationalen Organisationen vertritt.

Der Verein möchte sicherstellen, dass die europäische Politik seinen Mitgliedern die Ausübung ihrer Tätigkeit in einem wettbewerbsfähigen, sicheren und nachhaltigen Umfeld ermöglicht. Zu diesem Zweck soll eine vertrauensvolle gegenseitige Kommunikation zwischen den europäischen und internationalen Organisationen und den Mitgliedern des Vereins etabliert werden.

FEPORT verfolgt die Entwicklungen, Veröffentlichungen, Stellungnahmen, Berichte und Gesetzgebungsakte der europäischen und internationalen Organisationen. Der Verein analysiert, dokumentiert und bewertet diese bezüglich der Interessen seiner Mitglieder. Er informiert seine Mitglieder zu den aktuellen Themen und berät über mögliche Auswirkungen. FEPORT ist bestrebt, gemeinsame Positionen und Standpunkte zu formulieren und diese gegenüber der Europäischen Union und den internationalen Organisationen zu vertreten. Bei Bedarf unterstützt der Verein auch repräsentative Organisationen und einzelne Unternehmensmitglieder bei der Verteidigung ihrer europäischen und internationalen Interessen und arbeitet zusammen mit anderen Partner:innen an internationalen Projekten.

Für die LHG und mittelbar die HL vorteilhaft ist somit die frühzeitige Einbindung und Information über Entwicklungen auf europäischer Ebene. Insoweit hat die Hansestadt Lübeck auch ein wichtiges Interesse am Beitritt der LHG zu diesem Verein.

Dem Verein können stimmberechtigte und außerordentliche Mitglieder angehören. Die LHG strebt eine Vollmitgliedschaft, einschließlich des Stimmrechts an. Die Organisation des Vereins besteht aus der Mitgliederversammlung (general assembly) und dem Vorstand (board of directors). Aus den Mitgliedern des Vorstands wählt die Mitgliederversammlung zudem eine:n Vorsitzenden (chairman), der:die sowohl der Mitgliederversammlung als auch dem Vorstand vorsitzt, sowie eine:n ebenfalls von der Mitgliederversammlung zu wählende:n Generalsekretär:in (secretary general), der:die die laufenden Geschäfte des Vereins versieht. Stimmberechtigte Mitglieder werden mit Namen in der Mitgliederliste aufgeführt. Einzelne Firmen mit eingetragenem Sitz in einem der Mitgliedstaaten der Europäischen Union können einen Antrag auf Firmenmitgliedschaft als stimmberechtigtes Mitglied stellen.

Jedes stimmberechtige Mitglied hat in der Mitgliederversammlung eine Stimme. Beschlüsse werden mit Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Die Mitgliederversammlung hat die alleinige Zuständigkeit u.a. für die Änderung der Satzung, für Wirtschaftsplan und Jahresabschluss sowie für die grundsätzliche Ausrichtung des Vereins und sonstige wichtige Angelegenheiten. Sie wählt Vorstand, Vorsitzende:n und Generalsekretär:in.

Für die Vernetzung der verschiedenen Terminalbetreiber und Stauereiunternehmen aus ganz Europa steht eine adäquate Organisationsform des öffentlichen Rechts nicht zur Verfügung.

Das Ziel der strategischen Weiterentwicklung der LHG als substantieller Teil des Port of Lübeck wird durch den Vereinsbeitritt unterstützt. Damit erfüllt der Vereinsbeitritt auch einen öffentlichen Zweck.

Die wirtschaftliche Betätigung muss nach Art und Umfang in einem angemessenen Verhältnis zu der Leistungsfähigkeit der Gemeinde und des Unternehmens stehen. Obgleich die dauernde Leistungsfähigkeit der Hansestadt Lübeck bisher nur annähernd gegeben ist, verändern sich durch den Beitritt der LHG zu dem Verein FEPORT die Risiken nicht zum Nachteil der Kommune. Die Leistungsfähigkeit der Kommune Hansestadt Lübeck und der LHG wird durch den Vereinsbeitritt nicht beeinträchtigt. Eine Beendigung der Mitgliedschaft ist jederzeit zum Beginn des Folgemonats möglich.

FEPORT ist nach belgischem Recht eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht (vereniging zonder winstoogmerk, vzw). Die Mitglieder einer solchen Vereinigung haften in dieser Eigenschaft nicht für Verbindlichkeiten der Vereinigung (Art. 9:1 des belgischen Gesetzbuchs der Gesellschaften und Vereinigungen).

Damit sind die Voraussetzungen der § 101 und 102 GO erfüllt. Auswirkungen auf bestehende Gebühren- und Beitragsregelungen der Hansestadt Lübeck oder auf personalrechtliche, mitbestimmungsrechtliche und gleichstellungsrechtliche Belange ergeben sich aus dem Vereinsbeitritt nicht.

Eine Anzeige bei der Kommunalaufsichtsbehörde nach § 108 GO ist nicht erforderlich, da der Verein nicht wirtschaftlich tätig ist (§ 105 Satz 2 GO).

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12371
öffentlich

Lübeck, 07.07.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Katrin Sinner (E-Mail: katrin.sinner@luebeck.de Telefon: 122-2353)

Haushaltspläne der Stiftungen HdJ-HGH-JJK-WS-KOD-LW-VT-LA für das Haushaltsjahr 2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
12.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein werden die Haushaltspläne für das **Haushaltsjahr 2024** wie folgt festgesetzt:

1. für die Stiftung Haus der Jugend

I.

1. im Ergebnisplan mit

einem Gesamtbetrag der Erträge auf	72.900	EUR
einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	72.900	EUR
einen Jahresüberschuss von	0	EUR
einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR

2. im Finanzplan mit

einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	4.400	EUR
einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	3.700	EUR
einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR
einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

2. für die Stiftung Heiligen-Geist-Hospital

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	1.102.900	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	2.549.700	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	1.446.800	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	994.800	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	2.052.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	10.500	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	19.500	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR
4.	die Gesamtzahl der im Stellenplan ausgewiesenen Stellen auf	1	Stelle

3. für die Stiftung St.-Johannis-Jungfrauenkloster

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	259.800	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	419.400	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	159.600	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	259.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	417.900	EUR

	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	100	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	4.300	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR
4.	die Gesamtzahl der im Stellenplan ausgewiesenen Stellen auf	1	Stelle

4. für die Westerauer Stiftung

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	13.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	20.300	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	6.600	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	13.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	20.300	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

5. für die Stiftung Kriegsopferdank

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	622.500	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	781.200	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	158.700	EUR

2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	622.000	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	690.000	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	300	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	117.000	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

6. für die Stiftung Lübecker Wohnstifte

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	231.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	216.400	EUR
	einen Jahresüberschuss von	15.000	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	231.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	186.800	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	31.000	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	16.600	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

7. für die Stiftung Vereinigte Testamente

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	451.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	99.700	EUR
	einen Jahresüberschuss von	352.000	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	451.500	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	99.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	300	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	1.100	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

8. für die Stiftung Lübecker Altstadt

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	2.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	2.200	EUR
	einen Jahresüberschuss von	200	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	2.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	900	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201- Haushalt und Steuerung	Zustimmend
Stiftungsrat der Stiftung Lübecker Altstadt für	
die Stiftung Lübeckret Altstadt	Zustimmend

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Belange von Kindern und Jugendlichen sind nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

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

§ 98 Abs. 2 GO

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (siehe Beschlussvorschlag)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[x] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Die selbstständigen Stiftungen

Haus der Jugend *(Stiftung des öffentlichen Rechts)*

Heiligen-Geist-Hospital *(Stiftung des öffentlichen Rechts)*

St.-Johannis-Jungfrauenkloster *(Stiftung des öffentlichen Rechts)*

Kriegsopferdank *(Stiftung bürgerlichen Rechts)*

Lübecker Wohnstifte *(Stiftung bürgerlichen Rechts)*

Vereinigte Testamente *(Stiftung bürgerlichen Rechts)*

Westerauer Stiftung *(Stiftung bürgerlichen Rechts)*

Lübecker Altstadt *(Stiftung des bürgerlichen Rechts)*

werden von der Hansestadt Lübeck -2.280.5 Stiftungsverwaltung- nach den Vorschriften der Gemeindeordnung verwaltet. Grundlegende Rechtsvorschriften bilden darüber hinaus das Landesverwaltungsgesetz (Bekanntmachung vom 02.06.1992, GVOBl. 1992 S.243, 534) in der aktuellen Fassung, das Stiftungsgesetz (Bekanntmachung vom 29.06.2023, GVOBl. 2023 S. 279) in der aktuellen Fassung und die Stiftungssatzungen.

Die mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestatteten o.g. Stiftungen stellen Treuhandvermögen dar, d.h. die Stiftungen stehen mit ihrem Vermögen nicht im Eigentum der verwaltenden Gemeinde. Der Grundsatz, dass derartiges Stiftungsvermögen der Gemeinde lediglich treuhänderisch zur Verwaltung übergeben und anvertraut ist, erfordert die Aufstellung besonderer Haushalts- oder Wirtschaftspläne mit getrennter Kassenführung und Rechnungslegung.

Zum Haushaltsjahr 2024 werden die Stiftungshaushalte in „doppischer“ Form zur Beschlussfassung vorgelegt. Gemäß § 58 Gemeindehaushaltsverordnung – Doppik gilt die GemHVO-Doppik für die hier verwalteten Stiftungen sinngemäß. Demnach ist dem Haushaltsplan in Anlehnung an die Haushaltssatzung der Gemeinden ein Vorblatt voranzustellen, auf dem die Erträge und Aufwendungen des Ergebnisplans, die Ein- und Auszahlungen des Finanzplans sowie etwaige Kreditaufnahmen, Verpflichtungsermächtigungen, Kassenkredite und sonstige Bestimmungen festgesetzt werden. Dem Haushaltsplan ist ferner ein Vorbericht beizufügen, in dem dargestellt werden:

- der Stiftungszweck,
- das Stiftungsvermögen,
- Erträge, Aufwendungen, Einzahlungen und Auszahlungen im lfd. Haushaltsjahr sowie
- die Entwicklung der Rücklage und der Schulden der Stiftung.

Jede Stiftung unterliegt dem Grundsatz, dass ihr „Grundstockvermögen“ (in der Bilanz auf der Passivseite als Stiftungskapital ausgewiesen) dauerhaft erhalten bleiben sollte. Neben diesem Substanzerhaltungsprinzip kommt den gebildeten Rücklagen besondere Bedeutung zu.

- **Zweckrücklage:** Der zeitnahen Verwendungspflicht für die Mittel ist Genüge getan, wenn nach § 62 Abs. 1 Nr. 1 AO eine Rücklage, die sogenannte Zweck- oder Projektrücklage, zur nachhaltigen Zweckerfüllung gebildet wird. Dabei ist erforderlich, dass sich das über die Rücklage zu finanzierende Vorhaben bereits konkretisiert hat. Es handelt sich also nicht um eine freie, allgemein zur Sicherung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gebildete Rücklage, sondern um eine projektgebundene, bezogen etwa auf ein Bauvorhaben, ein Veranstaltungsprogramm oder ein langjähriges Förderprogramm.

- **Freie Rücklage:** Daneben gibt es die Rücklagemöglichkeiten gemäß § 62 Abs. 1 Nr. 3 AO, die so genannte freie Rücklage. Danach kann die Stiftung bis zu ein Drittel ihres Überschusses aus der Vermögensverwaltung in eine Rücklage einstellen. Die Möglichkeit der Bildung einer freien Rücklage sieht das Steuerrecht vor, um die Leistungsfähigkeit der Stiftung sichern zu können. Aus diesem Grund wird diese Rücklage auch Leistungserhaltungsrücklage genannt. Die Bildung freier Leistungserhaltungsrücklagen ist erforderlich, um inflations- und kapitalmarktbedingte Substanzverluste auszugleichen und die Effizienz der Stiftung auch für die Zukunft sicherzustellen.

Zusammenfassende Wertung:

Die von der Hansestadt Lübeck verwalteten Stiftungen leiden seit Jahren – wie nahezu alle bundesdeutschen Stiftungen – an den Folgen der starken Einbrüche bei den Zinserträgen auf dem Kapitalmarkt.
„Mündelsichere“ Kapitalanlagen lassen nennenswerte Verzinsungen kaum noch zu.
Die Ergebnispläne der Stiftungen weisen – bis auf die der Stiftungen Haus der Jugend, Lübecker Wohnstifte, Vereinigte Testamente und Lübecker Altstadt - Jahresfehlbeträge aus.
Der Ausgleich der Fehlbeträge wird nach entsprechender Beschlussfassung durch die Bürgerschaft in den jeweiligen Jahresabschlüssen über Entnahmen aus Rücklagen kompensiert.

Anlagen:
Haushaltspläne der Stiftungen HdJ-HGH-JJK-WS-KOD-LW-VT-LA für das Haushaltsjahr 2024

Senatorin Pia Steinrücke

Inhaltsverzeichnis

Stiftung Haus der Jugend	Seite	11
Stiftung Heiligen-Geist-Hospital	Seite	21
Stiftung St.-Johannis-Jungfrauenkloster	Seite	35
Westerauer Stiftung	Seite	47
Stiftung Kriegsopferdank	Seite	59
Stiftung Lübecker Wohnstifte	Seite	71
Stiftung Vereinigte Testamente	Seite	83
Stiftung Lübecker Altstadt	Seite	95

Leerseite beabsichtigt

Haushaltsplan der Stiftung „HAUS DER JUGEND“ für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	72.900	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	72.900	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	4.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	3.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

Vorbericht

Stiftung Haus der Jugend zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1 Geschichtlicher Hintergrund.

Die Stiftung „Haus der Jugend“ wurde im 16. Jahrhundert gegründet und dient der Unterstützung von Kindern und Jugendlichen. Bis zum Ende des 2. Weltkrieges lag eine wesentliche Tätigkeit im Betrieb eines Waisenhauses auf dem Grundstück am Fegefeuer 16.
Palmsonntag 1942 wurde die Einrichtung vernichtet. Heute befindet sich dort die Kindertagesstätte Idun, betrieben durch den Bereich städtische Kindertageseinrichtungen der Hansestadt Lübeck.
Aktuell wird der Stiftungszweck in der Regel durch die Bezuschussung von Angeboten für Kinder und Jugendliche realisiert.

1.2 Zweck der Stiftung

Die Stiftung „Haus der Jugend“ verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke, und zwar insbesondere dadurch, dass Einrichtungen der Jugendhilfe geschaffen, unterhalten und gefördert werden.

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der Stiftung besteht hauptsächlich aus 2 Grundstücken, einem Erbbaurecht und liquiden Mitteln (u. a. einer Termingeldanlage). Langfristige Kredite bestehen nicht. Erhebliche Investitionen sind nicht geplant. Die Stiftung „Haus der Jugend“ erfüllt ihre Aufgaben ausschließlich aus eigenen Erträgen, die aus dem vorhandenen Vermögen erwirtschaftet werden.
Etwaige Gewinne dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden.

1.4 Organe der Stiftung

Die Stiftung „Haus der Jugend“ wird von der Hansestadt Lübeck nach den Vorschriften der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein verwaltet. Die Hansestadt darf durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen nicht begünstigt werden. Die Hansestadt Lübeck vertritt die Stiftung im Regelfall gerichtlich und außergerichtlich. Soweit die Hansestadt Lübeck entsprechend der Bestimmung des § 181 BGB in der Vertretung der Stiftung gehindert ist, wird diese durch einen Vorstand wahrgenommen, der aus drei Mitgliedern besteht. Die Mitglieder werden vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein für die Dauer von sechs Jahren ernannt.
Die Stiftung wird vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck –2.280.5 Stiftungsverwaltung.

1.5 Stiftungssatzung

Die Stiftung „Haus der Jugend“ wird als rechtsfähige Stiftung des öffentlichen Rechts nach den Vorschriften des Landesverwaltungsgesetzes –LVwG (GVOBl. Schl.-H. 1992 S. 243, 534) und nach der Satzung der Stiftung „Haus der Jugend“ vom 29.04.1976 und Genehmigung des Innenministers des Landes Schleswig-Holstein vom 21.07.1976 geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts-und Rechnungswesen der Stiftung wird seit dem Haushaltsjahr 2010 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts-und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik (GemHVO-Doppik). Sie gilt nach §58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß.
Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden. Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.
Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital.
Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht -soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft –von untergeordneter Bedeutung.
Die Stiftung „Haus der Jugend“ ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerrecht.
Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisrechnung) bestimmt wird sowie durch Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Erträge bestehen hauptsächlich aus Zuwendungen/allgemeinen Umlagen und Finanzerträgen. Die Zuwendungen ergeben sich aus der Auflösung eines Sonderpostens im Rahmen eines geleisteten Investitionszuschusses für ein Gebäude in der Großen Burgstraße und Zinseinnahmen durch eine Festgeldanlage.

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Zuwendungen und allgemeine Umlagen	68.500	68.500	68.500
Privatrechtliche Leistungsentgelte	300	300	300
Finanzerträge	3.100	3.100	4.100

2.2 Aufwendungen

Die Aufwendungen der Stiftung bestehen im Wesentlichen aus bilanziellen Abschreibungen und sonstigen ordentlichen Aufwendungen, die sich hauptsächlich aus der Abrechnung von internen städtischen Leistungen zusammensetzen. Die Abschreibungen ergeben sich u.a. aus der Fertigstellung der energetischen Sanierung des Stadtteilzentrums (Jugendfreizeitheim) am Burgtor im Wirtschaftsjahr 2012.

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Bilanzielle Abschreibungen	69.200	69.200	69.200
Transferaufwendungen	1.900	1.800	2.800
Sonstige ordentliche Aufwendungen	800	900	900

3. Finanzplan 2024

Der Finanzplan weist im Jahre 2024 über die bereits in der Ergebnisplanung angesprochenen kassenwirksamen Konten keine anzusprechenden besonderen Positionen aus.
Auch verfügt die Stiftung Haus der Jugend über keinerlei Verbindlichkeiten aus Krediten.

Die von der Hansestadt Lübeck verwaltete Stiftung „Haus der Jugend“ leidet seit Jahren an den Folgen der starken Einbrüche bei den Zinserträgen auf dem Kapitalmarkt.
Derzeit ist eine leichte Steigerung der Zinssätze auf dem Kapitalmarkt zu verzeichnen.
„Mündelsichere“ Kapitalanlagen lassen nennenswerte Verzinsungen kaum noch zu.
Der Ergebnisplan 2024 der Stiftung „Haus der Jugend“ weist einen ausgeglichenen Haushalt aus. Die Transferaufwendungen konnten leicht erhöht werden.

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Durch den geleisteten Investitionszuschuss der Hansestadt Lübeck beim Jugendzentrum Burgtor und der ertragswirksamen Auflösung der daraus gebildeten Sonderposten steht der Stiftung „Haus der Jugend“ ein langfristig nutzbares Gebäude zur Erfüllung des Stiftungszwecks zur Verfügung. Zudem können die anfallenden Abschreibungen durch die längere Nutzungsdauer des Gebäudes gestreckt werden, womit der Stiftung jährlich geringere Aufwendungen entstehen.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das Stiftungskapital 209.910 EUR, die Allgemeine Rücklage 39.650 EUR und die Ergebnisrücklage 23.619 EUR.
Der Jahresabschluss 2022 liegt noch nicht vor.

6. Zusammenfassende Wertung

Der Ergebnis- und Finanzplan für das Haushaltsjahr 2024 trägt einer vorsichtigen Planung Rechnung. Der Haushaltsplan 2024 ist ausgeglichen, die Leistungsfähigkeit der Stiftung ist gewährleistet.
Dem stiftungsrechtlichen Substanzerhaltungsgebot wird Rechnung getragen.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
9 St. Haus der Jugend gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	68.545,00	68.500	68.500	68.500	68.500	68.500
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	279,32	300	300	300	300	300
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
45	7	+ sonstige Erträge	0,00	0	0	0	0	0
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	0,00	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**68.824,32**	**68.800**	**68.800**	**68.800**	**68.800**	**68.800**
50	11	Personalaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	0,00	0	0	0	0	0
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	-69.175,00	-69.200	-69.200	-69.200	-69.200	-69.200
53	15	+ Transferaufwendungen	-1.825,00	-1.800	-2.800	-3.500	-3.500	-3.500
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-667,09	-900	-900	-900	-900	-900
	17	**= Aufwendungen**	**-71.667,09**	**-71.900**	**-72.900**	**-73.600**	**-73.600**	**-73.600**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**-2.842,77**	**-3.100**	**-4.100**	**-4.800**	**-4.800**	**-4.800**
46	19	+ Finanzerträge	3.121,57	3.100	4.100	4.800	4.800	4.800
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
	21	**= Finanzergebnis**	**3.121,57**	**3.100**	**4.100**	**4.800**	**4.800**	**4.800**
	22	**= Jahresergebnis**	**278,80**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Ergebnisplan Jahr 2024
9 St. Haus der Jugend gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	-69.175,00	-69.200	-69.200	-69.200	-69.200	-69.200
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	68.545,00	68.500	68.500	68.500	68.500	68.500
		Nettoabschreibungsaufwand	**-630,00**	**-700**	**-700**	**-700**	**-700**	**-700**

Erläuterungen:

Haushaltsvermerke:
Transferaufwendungen und -auszahlungen (53) sind übertragbar.

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Haus der Jugend gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	0	0	0	0	0
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	279,32	300	300	300	300	300
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
65	7	+ sonstige Einzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	3.121,57	3.100	4.100	4.800	4.800	4.800
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**3.400,89**	**3.400**	**4.400**	**5.100**	**5.100**	**5.100**
70	10	Personalauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	0,00	0	0	0	0	0
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
73	14	+ Transferauszahlungen	-1.825,00	-1.800	-2.800	-3.500	-3.500	-3.500
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-641,35	-900	-900	-900	-900	-900
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-2.466,35**	**-2.700**	**-3.700**	**-4.400**	**-4.400**	**-4.400**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**934,54**	**700**	**700**	**700**	**700**	**700**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Haus der Jugend gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	29,04	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**29,04**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**963,58**	**700**	**700**	**700**	**700**	**700**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Haus der Jugend gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**963,58**	**700**	**700**	**700**	**700**	**700**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	245.703,69	246.500	247.200	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**246.667,27**	**247.200**	**247.900**	**700**	**700**	**700**

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Haus der Jugend gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	0	0	0	0	0
792..5		Ordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0

Erläuterungen:

Haushaltsplan der Stiftung "HEILIGEN-GEIST-HOSPITAL" für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	1.102.900	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	2.549.700	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	1.446.800	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	994.800	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	2.052.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	10.500	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	19.500	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR
4.	die Gesamtzahl der im Stellenplan ausgewiesenen Stellen auf	1	Stelle

Vorbericht

Stiftung Heiligen-Geist-Hospital zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1. Geschichtlicher Hintergrund

Das Heiligen-Geist-Hospital bildet noch heute Zeugnis einer bedeutenden sozialen Initiative des Mittelalters. Fürsorge, Frömmigkeit und Reichtum Lübecker Kaufleute sowie die Sorge um das eigene Seelenheil führten zur Errichtung des Hospitals am Koberg (zw. 1260 und 1286) unter wesentlicher Beteiligung des Rates der Stadt. Das Hospital ist somit eine der ältesten Sozialeinrichtungen Europas. Es ist gleichzeitig eines der bedeutendsten Monumentalbauwerke der norddeutschen Backsteingotik.
Das Hospital konnte über 100 kranke bzw. bedürftige, ältere Menschen aufnehmen. Die hölzernen Kammern in der großen Halle, dem Langhaus, wurden erst im frühen 19. Jahrhundert eingebaut. Die 170 Plätze des Altenheims waren stets begehrt. Auch die letzten Bewohner verließen 1970 ihre Kammern, "Kabäuschen" genannt, nur widerstrebend. Grundlage für den Ausbau und die Unterhaltung des Hospitals bildete das übrige Vermögen der Stiftung, darunter zeitweise die Dörfer Curau, Krumbeck, Dissau und Scharbeutz sowie Ländereien in Pommern, Sachsen und auf der Insel Poel, in Lübeck die Güter Mönkhof, Falkenhusen und Bertramshof sowie einige Landstrecken vor dem Mühlentor und Burgtor (Heiligen-Geist-Kamp). Durch kluge Finanzpolitik der Vorsteherschaft (Bürgermeister und Lübecker Kaufleute) konnte das Stiftungsvermögen stetig vermehrt werden. Anteile an den Lüneburger Salinen, an Mühlen, Rechte an fremden Grundstücken, Hypotheken, Reallasten und Kapitalvermögen ergänzten den reichhaltigen Grundbesitz des Hospitals. Noch heute bestreitet die Stiftung aus der Vermietung und Verpachtung von Grundbesitz ihren Stiftungszweck. Die Stiftsgüter Krumbeck, Behlendorf und Albsfelde, Erbbaurechtsgrundstücke auf dem Heiligen-Geist-Kamp sowie Kleingartenanlagen an der Wakenitz bilden einen Teil ihres Grundstockvermögens.

1.2 Zweck der Stiftung

Aufgabe der Stiftung "Heiligen-Geist-Hospital" ist
1. die Errichtung eines Altenheimes,
2. die Förderung der Betreuung alter, bedürftiger Menschen in Lübeck,
3. die Förderung der Denkmalpflege und die Pflege von Kulturwerten, die sich im Vermögen der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital befinden.

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der Stiftung „Heiligen-Geist-Hospital“ besteht aus Grundbesitz (Hospital und den Stiftsgütern Albsfelde, Behlendorf und Krumbeck, aus landwirtschaftlichen Streuparzellen, Dauerkleingartenanlagen, Erbbaugrundstücken), aus Kapitalvermögen und aus kunsthistorischen Einrichtungsgegenständen der zum Heiligen-Geist-Hospital gehörenden Kirche und des Archivs.

1.4 Organe der Stiftung

Die Stiftung „Heiligen-Geist-Hospital“ wird von der Hansestadt Lübeck nach den Vorschriften der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein verwaltet. Die Hansestadt Lübeck darf durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen nicht begünstigt werden. Die Hansestadt Lübeck vertritt die Stiftung im Regelfall gerichtlich und außergerichtlich.
Soweit die Hansestadt Lübeck entsprechend der Bestimmung des § 181 BGB in der Vertretung der Stiftung gehindert ist, wird diese durch einen Vorstand wahrgenommen, der aus drei Mitgliedern besteht. Sie werden vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein für die Dauer von sechs Jahren ernannt.
Die Stiftung wird vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck- 2.280.5 Stiftungsverwaltung -.

1.5 Stiftungssatzung

Die Stiftung „Heiligen-Geist-Hospital“ wird als Stiftung des öffentlichen Rechts nach den Vorschriften des Landesverwaltungsgesetz - LVwG (GVOBl. Schl.-H. 1992 S. 243, ber. S. 534) und nach der Satzung der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital vom 18.02.1977 (Amtsbl. Schl.-H. /AAz.1977 S. 73), geändert durch Beschluss der Bürgerschaft vom 29.08.1991, geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts- und Rechnungswesen der Stiftung wurde erstmalig im Haushaltsjahr 2010 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik. Sie gilt nach § 58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß. Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden. Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.
Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital. Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht – soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft – von untergeordneter Bedeutung. Die Stiftung HGH ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerrecht. Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisplanung) bestimmt wird sowie Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Im Wesentlichen werden die Erträge aus der Vermietung von Gebäuden, Verpachtung von Gütern und Kleingärten, Erbbauzinsen für Ein- und Mehrfamilienhausgrundstücke und Nutzungsentgelten für Veranstaltungen erzielt. Die Zinslage am Kapitalmarkt hat sich positiv entwickelt.
Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Haushaltsplans 2024 musste die Stiftung Heiligen-Geist-Hospital mit einer Schließung des an die SIE vermieteten Alten- und Pflegeheims zum 01.10.2023 aus Gründen des Brandschutzes rechnen.

Nach den allgemeinen Haushaltsgrundsätzen der Gemeindeordnung SH (§ 75 GO SH) in Verbindung mit § 10 GemHVO-Doppik hat die Stiftung die Erträge „vorsichtig“ zu planen.
Da nicht erkennbar ist, ob und in welcher Höhe Mietzahlungen der SIE an die Stiftung erfolgen werden, wurden diese Mieterträge mit „0“ EUR beplant.

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Mieten, Pachten	965.000	1.016.500	411.100
Erbbauzinsen	280.500	302.000	307.000
Zinsen	4.400	5.100	201.900

2.2 Aufwendungen

Die Aufwendungen der Stiftung bestehen im Wesentlichen aus Personalkosten, Instandhaltungs- und Bewirtschaftungskosten der stiftungseigenen Gebäude und Grundstücke sowie Kostenersätzen für städtische Dienstleistungen. Letztere betragen incl. Personalkosten der Stiftungsverwaltung 253.100 EUR (202.000 EUR + 51.100 EUR).
Im Haushaltsjahr 2024 wird erneut kein Zuschuss an die Stiftung St. Johannis-Jungfrauenkloster gezahlt.

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Personalaufwendungen	57.500	63.600	63.600
Aufwendungen f. Sach- u. Dienstleistungen/sonstige ordentliche Aufwendungen	946.600	1.506.600	1.988.500
Transferleistungen	5.200	5.200	300
bilanzielle Abschreibungen	499.700	498.900	497.300

Aufgrund des sich abzeichnenden hohen Investitionsvolumens für eine vollständige brandschutztechnische Sanierung des Alten-und Pflegeheimes (aufgerundet 30 Mio. EUR) ist ein Weiterbetrieb des Pflegeheimes nicht wirtschaftlich darstellbar.
Aus diesem Grund werden für das Haushaltsjahr 2024 zusätzliche Mittel in Höhe von100.000 EUR für eine Konzeptstudie eingeplant. Voraussetzung für diese Konzeptstudie ist ein Rechtsgutachten, welches den Handlungsrahmen für die Stiftung darstellt.
Das Rechtsgutachten soll in Abstimmung mit der Stiftungsaufsicht noch in 2023 beauftragt werden. Hierfür werden Mittel in Höhe von 20.000 EUR veranschlagt, die unterjährig im Haushaltsjahr 2023 zu ordnen sind.
Die Konzeptstudie soll als Hilfe für die Entwicklung von umfassenden alternativen Nutzungsformen sowie für Ideen zur Weiternutzung des Heiligen-Geist-Hospitals dienen. Hierbei werden in einer risikogerechten Bewertung von Handlungsoptionen die Vor-und Nachteile unter Berücksichtigung einer stiftungszweckentsprechenden Umsetzung erarbeitet, um eine weitere langfristige Nutzung des Gebäudekomplexes zu gewährleisten.
Es ist bereits jetzt erkennbar, dass auch andere Nutzungsarten umfangreiche Sanierungsmaßnahmen im Heiligen-Geist-Hospital erfordern, die sich voraussichtlich ebenfalls im mehrstelligen Millionenbereich bewegen.

Gemäß Ergebnisplanmuster nach der GemHVO-Doppik werden außerordentliche Erträge und Aufwendungen nicht mehr ausgewiesen. Der Ausgleich des Ergebnisplanes 2024 (geplanter Fehlbedarf in Höhe von 1.446.800 EUR) kann voraussichtlich nicht vollständig über Rücklagenentnahmen erfolgen. Der restliche Fehlbetrag muss vorgetragen werden. Ein Ausgleich ist auch in den Folgejahren derzeit nicht erkennbar.

3. Finanzplan 2024

Der Finanzplan weist im Jahre 2024 über die bereits in der Ergebnisplanung angesprochenen kassenwirksamen Konten keine anzusprechenden besonderen Positionen aus.
Es bestehen keine Darlehensverpflichtungen mehr. Zum jetzigen Zeitpunkt wurde von einer Planung von investiven Maßnahmen für eine alternative Folgenutzung des Gebäudes wegen des Fehlens belastbarer Zahlen abgesehen. Eine solche Planung wird zu einem späteren Zeitpunkt nach erfolgter Beschlussfassung durch die politischen Gremien erfolgen.

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Die Stiftung „Heiligen-Geist-Hospital“ stellt eine sog. Anstaltsstiftung dar, die überwiegend operativ arbeitet, d.h. der Stiftungszweck wird nicht nur über Ausschütten von Vermögenserträgen erfüllt, sondern durch Einsatz der Vermögenssubstanz selbst sowie durch Dienstleistungen.
Wenn das Alten- und Pflegeheim Heiligen-Geist-Hospital zum 01.10.2023 durch eine Nutzungsuntersagung der Bauordnung der Hansestadt Lübeck geschlossen werden sollte (zum Zeitpunkt der Aufstellung des Haushaltsplans war das Verfahren nach § 87 LVwG eingeleitet, aber nicht beendet), würde die Stiftung mittelfristig nicht ihrem Stiftungszweck nachkommen.
Eine brandschutztechnische Sanierung des Gebäudes (Planung, Umsetzung) wird in jedem Fall Jahre des Leerstands des Heiligen-Geist-Hospitals bedeuten. Durch den Wegfall der Mieterträge wird die Stiftung auch nicht in der Lage sein, dem Stiftungszweck fördernd nachzukommen.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das Stiftungskapital
25.041.487 EUR; die Allgemeine Rücklage 41.444 EUR, die Freie Rücklage 244.036 EUR und die Zweckrücklage 844.952 EUR. Der Jahresabschluss 2022 liegt noch nicht vor.

6. Zusammenfassende Wertung

Die Situation der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital ist derzeit völlig ungeklärt.
Der Stiftung fehlen zur brandschutztechnischen Sanierung des Gebäudes – unabhängig von der künftigen Nutzungsart – die finanziellen Mittel.
Es ist davon auszugehen, dass sich die Mieterträge aus der Vermietung der Räume als Alten- und Pflegeheim an die SIE stark verringern oder sogar völlig ausfallen. Da die Fixkosten zur Aufrechterhaltung der Gebäudeinfrastruktur (Wasser, Heizung, Gebühren, Wartung, etc.) nach Auszug des Alten- und Pflegeheims bei ca. 369.000 EUR liegen, wird sich der Jahresfehlbetrag des Haushaltes erheblich erhöhen.
Ein Ausgleich dieses Jahresfehlbetrages ist in 2024 voraussichtlich nicht mehr möglich.
Es zeichnet sich ab, dass Fehlbeträge der kommenden Jahre nicht mehr aus den Rücklagen ausgeglichen werden können, weil die Erträge dauerhaft niedriger sind als die Aufwendungen.
Insbesondere der Wegfall der Mieterträge aus der Vermietung der Gebäudeteile an die SeniorInnenEinrichtungen der HL (bei vollständiger Schließung) kann nicht durch andere Maßnahmen im Rahmen der Ertragssteigerungen kompensiert werden.
Die laufenden kostenintensiven Instandhaltungsmaßnahmen des Heiligen-Geist-Hospitals haben in den vergangenen Jahren die Rücklagen der Stiftung deutlich reduziert.
Das vom Grundsatz her zu erhaltene Stiftungsvermögen darf nicht zum Ausgleich von Fehlbeträgen eingesetzt werden. Es würde sonst die Gefahr bestehen, dass das Stiftungsvermögen geschmälert wird.
Die Problematik ist der Stiftungsaufsicht bei der Kommunalaufsicht des Landes Schleswig-Holstein bekannt.

Derzeit soll gutachterlich überprüft werden, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Stiftung langfristig zu erhalten.
Der Ergebnishaushalt schließt mit einem Fehlbetrag in Höhe von 1.446.800 EUR ab. Damit verschlechtert sich das Jahresergebnis erneut.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Heiligen-Geist-Hospital gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	90.689,99	108.300	108.200	108.200	108.200	108.200
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	1.341.927,67	1.343.400	745.300	745.300	745.300	745.300
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	50.702,78	44.100	47.200	47.200	47.200	47.200
45	7	+ sonstige Erträge	7.173,44	300	300	300	300	300
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	0,00	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**1.490.493,88**	**1.496.100**	**901.000**	**901.000**	**901.000**	**901.000**
50	11	Personalaufwendungen	-55.624,97	-63.600	-63.600	-63.600	-63.600	-63.600
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	-629.279,34	-1.301.300	-1.770.600	-1.498.400	-1.498.400	-1.498.400
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	-497.189,38	-498.900	-497.300	-497.300	-497.300	-497.300
53	15	+ Transferaufwendungen	0,00	-5.200	-300	-300	-300	-300
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-214.039,14	-205.300	-217.900	-217.900	-217.900	-217.900
	17	**= Aufwendungen**	**-1.396.132,83**	**-2.074.300**	**-2.549.700**	**-2.277.500**	**-2.277.500**	**-2.277.500**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**94.361,05**	**-578.200**	**-1.648.700**	**-1.376.500**	**-1.376.500**	**-1.376.500**
46	19	+ Finanzerträge	8.300,76	5.100	201.900	215.200	216.200	216.100
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
	21	**= Finanzergebnis**	**8.300,76**	**5.100**	**201.900**	**215.200**	**216.200**	**216.100**
	22	**= Jahresergebnis**	**102.661,81**	**-573.100**	**-1.446.800**	**-1.161.300**	**-1.160.300**	**-1.160.400**

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Heiligen-Geist-Hospital gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	-497.189,38	-498.900	-497.300	-497.300	-497.300	-497.300
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	83.091,00	108.100	108.000	108.000	108.000	108.000
		Nettoabschreibungsaufwand	**-414.098,38**	**-390.800**	**-389.300**	**-389.300**	**-389.300**	**-389.300**

Erläuterungen:

Finanzplan Jahr 2024
9 Heiligen-Geist-Hospital gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	7.598,99	200	200	200	200	200
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	1.350.168,17	1.343.400	745.300	745.300	745.300	745.300
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	51.432,01	44.100	47.200	47.200	47.200	47.200
65	7	+ sonstige Einzahlungen	6.366,01	200	200	200	200	200
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	5.591,34	5.100	201.900	215.200	216.200	216.100
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**1.421.156,52**	**1.393.000**	**994.800**	**1.008.100**	**1.009.100**	**1.009.000**
70	10	Personalauszahlungen	-55.624,97	-63.600	-63.600	-63.600	-63.600	-63.600
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	-634.261,47	-1.301.300	-1.770.600	-1.498.400	-1.498.400	-1.498.400
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
73	14	+ Transferauszahlungen	0,00	-5.200	-300	-300	-300	-300
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-162.057,46	-205.300	-217.900	-217.900	-217.900	-217.900
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-851.943,90**	**-1.575.400**	**-2.052.400**	**-1.780.200**	**-1.780.200**	**-1.780.200**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**569.212,62**	**-182.400**	**-1.057.600**	**-772.100**	**-771.100**	**-771.200**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	200	200	200	200	200
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	0,00	100	100	100	100	100
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	14.946,50	9.800	10.200	10.300	10.400	5.200

Finanzplan Jahr 2024
9 Heiligen-Geist-Hospital gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**14.946,50**	**10.100**	**10.500**	**10.600**	**10.700**	**5.500**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	-8.669,38	-29.000	-19.000	-19.000	-19.000	-19.000
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	-56,70	-200	-200	-200	-200	-200
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**-8.726,08**	**-29.400**	**-19.400**	**-19.400**	**-19.400**	**-19.400**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**6.220,42**	**-19.300**	**-8.900**	**-8.800**	**-8.700**	**-13.900**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**575.433,04**	**-201.700**	**-1.066.500**	**-780.900**	**-779.800**	**-785.100**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 Heiligen-Geist-Hospital gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**0,00**	**-100**	**-100**	**-100**	**-100**	**-100**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**575.433,04**	**-201.800**	**-1.066.600**	**-781.000**	**-779.900**	**-785.200**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	0,00	12.971.800	12.770.000	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**575.433,04**	**12.770.000**	**11.703.400**	**-781.000**	**-779.900**	**-785.200**

Finanzplan Jahr 2024
9 Heiligen-Geist-Hospital gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
792..5		Ordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0

Erläuterungen:

Haushaltsvermerke:
Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit (69) sind für Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit (79) zweckgebunden.

Stellenplan

Stiftung Heiligen-Geist-Hospital

Lfd. Nr.	Produkt-bereich	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktions-bezeichnung	Anzahl und Bewertung im Vorjahr	tatsächliche Besetzung am 30.06. des Vorjahres	Anzahl und Bewertung im lfd. Haushaltsjahr	Bemerkungen
1	HGH	Hausmeister	1 EG 5	1 EG 5	1 EG 5	

Leerseite beabsichtigt

Haushaltsplan der Stiftung "St.-JOHANNIS-JUNGFRAUENKLOSTER" für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	259.800	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	419.400	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	159.600	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	259.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	417.900	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	100	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	4.300	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR
4.	die Gesamtzahl der im Stellenplan ausgewiesenen Stellen auf	1	Stelle

Vorbericht

Stiftung St. Johannis-Jungfrauenkloster zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1 Geschichtlicher Hintergrund

Das Kloster wurde um 1173 vom lübecker Bischof Heinrich dem I. gegründet und mit Benediktinermönchen aus dem St. Aegidienkloster aus Braunschweig besetzt. Ob zu diesem Zeitpunkt bereits Nonnen Aufnahme im Kloster fanden, ist umstritten. Erst Urkunden aus dem Jahr 1231 bezeichneten es als "Doppelkloster". Bischof Heinrich der I. stattete es mit Gütern und Ländereien auch außerhalb der Stadt aus. Das Kloster selbst lag im Bereich des heutigen Johanneums mit Gärten und Ländereien bis hin zur Wakenitz. Der Stifter widmete es der "Förderung religiöser und sittlicher Kultur". Das Kloster blühte schnell auf und hatte in der Umgebung der Stadt durch Kauf, Tausch und Schenkung bald einen namhaften Besitz erworben, u.a. ein großes Waldgebiet in der Nähe des Bungsberges. Im Jahre 1191 nahm der Papst das Johannis-Kloster in den besonderen Schutz des päpstlichen Stuhls und verlieh ihm das Recht, Kleriker und Laien aufzunehmen.
Durch die besondere Situation auswärtig zu verwaltender Besitzungen war es den Mönchen nicht immer möglich, sich des weltlichen Einflusses der Bevölkerung zu entziehen, und so entfernten sich die Mönche mehr und mehr von den Klosterregeln. In der Folgezeit wurde die gemeinsame Besetzung des Klosters mit Mönchen und Nonnen verderblich für die Klosterzucht. Ferner soll es nach zeitgenössischen Berichten soweit gekommen sein, dass die Mönche auch das Keuschheitsgelübte nicht mehr achteten und "unter allerlei Vorwänden Frauen und Töchter ehrbarer Bürger zu sich ins Koster gelockt und ihnen die Stimme der Pflicht und des Gewissens dermaßen erstickt, dass sie bald freiwillig die wüste Lebensart der Mönche teilten". Nach mehreren vergeblichen bischöflichen Visitationen wurde 1245 das Doppelkloster aufgelöst. Der Mönchskonvent wurde in das neu erbaute Kloster Cismar verlegt. Die Nonnen verblieben als Zisterzienserinnenkonvent im lübecker Kloster. Die Besitzungen und Einkünfte wurden nach längerwährendem Rechtsstreit geteilt. Im Laufe der Jahrhunderte wandelte sich sodann das religiöse und geistige Zentrum der Stadt in eine bürgerliche Versorgungsanstalt, in der unverheiratete Töchter der führenden Bürgerkreise erzogen wurden. Der lübecker Rat und die Bürgerschaft gewannen gleichzeitig mehr und mehr Einfluss. Einher ging die Vergrößerung des Landbesitzes. Das Kloster erwarb eine Vielzahl von Dörfern wie Pöppendorf, Wulfsdorf, Beidendorf, Kücknitz und Schwochel. Mit dem Eigentum an diesem Grundbesitz erlangte es auch alle daraus fließenden Rechte mit entsprechenden Abgaben sowie die Gerichtsbarkeit in diesen Dörfern. Nach der Reformation wurde 1569 auf Druck des Rates der Stadt die evangelische Lehre eingeführt; nach der neuen Klosterordnung sollten die 24 Koventualinnenstellen lutherischen Bürgertöchtern vorbehalten sein. Der Rat wählte die Äbtissin, und die beiden ältesten Bürgermeister der Stadt bildeten die Vorsteherschaft des sich zum Damenstift wandelnden Konvents. Nach mehrfachen baulichen Änderungen des Klosterareals fand das Damenstift seinen endgültigen Standort im 1904 fertig gestellten Gebäude Ecke Dr. Julius-Leber Straße / Rosengarten.

1.2 Zweck der Stiftung

Aufgabe der Stiftung "St. Johannis-Jungfrauenkloster“ ist gemäß Stiftungssatzung „die Unterstützung von bedürftigen Damen, die das 50. Lebensjahr überschritten haben. Voraussetzung ist die Bedürftigkeit im Sinne der jeweils geltenden steuerlichen Bestimmungen. Sie erfüllt diesen Zweck durch die Unterhaltung und Verwaltung eines Stiftes“.

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ besteht aus Grundbesitz (Kloster und Forsten) und Kapitalvermögen. Das Forstvermögen besteht aus Waldflächen in Lübeck (Waldhusen, Pöppendorf, Beidendorf und Blankensee), in Ostholstein (Schwinkenrade, Schwochel, Dunkelsdorf und Böbs) sowie in Mecklenburg-Vorpommern (Utecht und Schattin).

1.4 Organe der Stiftung

Die Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ wird von der Hansestadt Lübeck nach den Vorschriften der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein verwaltet. Die Hansestadt Lübeck darf durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen nicht begünstigt werden. Die Hansestadt Lübeck vertritt die Stiftung im Regelfall gerichtlich und außergerichtlich.

Soweit die Hansestadt Lübeck entsprechend der Bestimmung des § 181 BGB in der Vertretung der Stiftung gehindert ist, wird diese durch einen Vorstand wahrgenommen, der aus drei Mitgliedern besteht. Sie werden vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein für die Dauer von sechs Jahren ernannt.
Die Stiftung wird vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck - 2.280.5 Stiftungsverwaltung -.

1.5 Stiftungssatzung

Die Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ wird als Stiftung des öffentlichen Rechts nach den Vorschriften des Landesverwaltungsgesetz - LVwG (GVOBl. Schl.-H. 1992 S. 243, ber. S. 534) und nach der Satzung der Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ vom 18.02.1977 (Amtsbl. Schl.-H. /AAz.1977 S. 74) geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts- und Rechnungswesen der Stiftung wurde erstmalig im Haushaltsjahr 2010 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik. Sie gilt nach § 58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß. Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden. Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.
Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital. Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht – soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft – von untergeordneter Bedeutung. Die Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum

Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerrecht.
Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisplanung) bestimmt wird sowie Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Bisher wurden die Erträge im Wesentlichen aus Mieten der Klosterbewohnerinnen, Jagdpachten, Verkaufserlösen der Waldwirtschaft und Zuschüssen der Stiftung „Heiligen-Geist-Hospital“ erzielt. Für das Haushaltsjahr 2024 muss erneut auf den sonst von der „Stiftung Heiligen-Geist-Hospital“ gewährten Zuschuss verzichtet werden, da die Ertragssitustion der Stiftung „Heiligen-Geist-Hospital“ derzeit keine Unterstützung der „Stiftung St. Johannis-Jungfrauenkloster“ zulässt.

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Mieten und Pachten	115.500	112.500	126.500
Verkauf von Vorräten aus Forstwirtschaft	170.000	167.400	119.000
Zuschüsse	200	200	300
Zinsen	2.300	3.000	11.100

2.2 Aufwendungen

Die Aufwendungen der Stiftung bestehen im Wesentlichen aus Personalkosten des Angestellten der Stiftung, Instandhaltungs- und Bewirtschaftungskosten des Grundstückes und Klostergebäudes und Kostenersätzen für städtische Dienstleistungen. Letztere betragen incl. Personalkosten der Stiftungsverwaltung 26.500 EUR (21.500 EUR + 5.000 EUR).

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Personalaufwendungen	57.500	71.000	72.700
Aufwendungen f. Sach- u. Dienstleistungen Kloster / sonstige ordentliche Aufwendungen	301.700	321.700	244.700
Unterhaltung Forsten	101.500	100.000	100.000

Gemäß Ergebnisplanmuster nach der GemHVO-Doppik werden außerordentliche Erträge und Aufwendungen nicht mehr ausgewiesen.
Der Ausgleich des Ergebnisplanes 2024 (geplanter Fehlbedarf in Höhe von 159.600 EUR) wird voraussichtlich nicht vollständig über eine Entnahme aus den Rücklagen auszugleichen sein. Der Restfehlbetrag muss vorgetragen werden. Eine Verbesserung der Situation ist derzeit nicht erkennbar.

3. Finanzplan 2024

Der Finanzplan weist im Jahre 2024 über die bereits in der Ergebnisplanung angesprochenen kassenwirksamen Konten keine anzusprechenden besonderen Positionen aus. Auch verfügt die Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ über keinerlei Verbindlichkeiten aus Krediten.

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Die Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ stellt eine sog. Anstaltsträgerstiftung dar, die ausschließlich operativ arbeitet, d.h. der Stiftungszweck wird nicht über Ausschütten von Vermögenserträgen erfüllt, sondern durch Einsatz der Vermögenssubstanz selbst sowie durch Dienstleistungen.
Die Stiftung fördert die Betreuung älterer, bedürftiger Frauen in Lübeck über eine fortlaufend subventionierte Miete für die Bewohnerinnen des Klosters.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das Stiftungskapital 6.711.583 EUR, die Freie Rücklage 79.992 EUR und die Zweckrücklage 228.811 EUR.
Der Jahresabschluss 2022 konnte vom Bereich Haushalt und Steuerung – 1.201.2 Bilanzen – noch nicht vorgelegt werden.

6. Zusammenfassende Wertung

Der Ergebnishaushalt der Stiftung „St. Johannis-Jungfrauenkloster“ schließt – nach Wegfall der Unterstützung durch durch die Stiftung Heiligen-Geist-Hospital – erneut mit einem Fehlbetrag ab (159.600 EUR).

Es muss darauf hingewiesen werden, dass auch die künftige Leistungsfähigkeit der Stiftung nicht mehr auf freiwillige Hilfen der Stiftung „Heiligen-Geist-Hospital“ fußen kann. Das Vermögen der Stiftung besteht nahezu ausschließlich aus Forsten, die bislang vom Bereich Stadtwald bewirtschaftet werden. Diese wesentliche Ertragsquelle muss künftig weit mehr optimiert werden, da ansonsten – wie in Zeiten vor 30 Jahren – der Unterschuss der Stiftung durch die Hansestadt Lübeck abgedeckt werden müsste.

Zur Zeit werden intensive Gespräche mit dem Bereich Stadtwald und denkbaren alternativen Bewirtschaftern geführt mit dem Ziel, eine Steigerung der eigenen Ertragssituation anzustreben, um dauerhaft die Leistungsfähigkeit der Stiftung zu erhalten.
Die Stiftung hat zudem ein gravierendes Liquiditätsproblem. Sie wird ab 2024 auf Zuschüsse Dritter angewiesen sein.
Der Stiftungszweck kann derzeit noch weiter verfolgt werden.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
9 JJK gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	200	300	300	300	300
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	300.966,95	282.600	248.200	248.200	248.200	248.200
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	29,04	0	0	0	0	0
45	7	+ sonstige Erträge	1.520,16	200	200	200	200	200
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	0,00	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**302.516,15**	**283.000**	**248.700**	**248.700**	**248.700**	**248.700**
50	11	Personalaufwendungen	-60.277,82	-71.000	-72.700	-72.700	-72.700	-72.700
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	-310.517,59	-378.700	-321.000	-321.000	-321.000	-321.000
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	-1.342,00	-1.500	-1.500	-400	-100	-100
53	15	+ Transferaufwendungen	-289,16	-500	-500	-500	-500	-500
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-20.480,55	-43.000	-23.700	-23.700	-23.700	-23.700
	17	**= Aufwendungen**	**-392.907,12**	**-494.700**	**-419.400**	**-418.300**	**-418.000**	**-418.000**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**-90.390,97**	**-211.700**	**-170.700**	**-169.600**	**-169.300**	**-169.300**
46	19	+ Finanzerträge	2.377,98	3.000	11.100	12.900	13.300	13.300
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
	21	**= Finanzergebnis**	**2.377,98**	**3.000**	**11.100**	**12.900**	**13.300**	**13.300**
	22	**= Jahresergebnis**	**-88.012,99**	**-208.700**	**-159.600**	**-156.700**	**-156.000**	**-156.000**

Ergebnisplan Jahr 2024
9 JJK gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	-1.342,00	-1.500	-1.500	-400	-100	-100
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	0,00	0	0	0	0	0
		Nettoabschreibungsaufwand	**-1.342,00**	**-1.500**	**-1.500**	**-400**	**-100**	**-100**

Erläuterungen:

Finanzplan Jahr 2024
9 JJK gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	200	300	300	300	300
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	212.675,48	282.600	248.200	248.200	248.200	248.200
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
65	7	+ sonstige Einzahlungen	21.963,92	100	100	100	100	100
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	2.377,98	3.000	11.100	12.900	13.300	13.300
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**237.017,38**	**285.900**	**259.700**	**261.500**	**261.900**	**261.900**
70	10	Personalauszahlungen	-56.237,31	-71.000	-72.700	-72.700	-72.700	-72.700
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	-234.023,29	-378.700	-321.000	-321.000	-321.000	-321.000
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
73	14	+ Transferauszahlungen	-92,16	-500	-500	-500	-500	-500
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-51.186,46	-43.000	-23.700	-23.700	-23.700	-23.700
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-341.539,22**	**-493.200**	**-417.900**	**-417.900**	**-417.900**	**-417.900**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-104.521,84**	**-207.300**	**-158.200**	**-156.400**	**-156.000**	**-156.000**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	0,00	100	100	100	100	100
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 JJK gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	0,00	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	0,00	-200	-200	-200	-200	-200
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**-4.300**	**-4.300**	**-4.300**	**-4.300**	**-4.300**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**-4.200**	**-4.200**	**-4.200**	**-4.200**	**-4.200**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**-104.521,84**	**-211.500**	**-162.400**	**-160.600**	**-160.200**	**-160.200**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 JJK gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**-104.521,84**	**-211.500**	**-162.400**	**-160.600**	**-160.200**	**-160.200**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	1.031.411,41	856.800	645.300	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**926.889,57**	**645.300**	**482.900**	**-160.600**	**-160.200**	**-160.200**

Finanzplan Jahr 2024
9 JJK gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	0	0	0	0	0
792..5		Ordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0

Erläuterungen:

Stellenplan

Stiftung St. Johannis-Jungfrauenkloster

Lfd. Nr.	Produkt-bereich	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktions-bezeichnung	Anzahl und Bewertung im Vorjahr	tatsächliche Besetzung am 30.06. des Vorjahres	Anzahl und Bewertung im lfd. Haushaltsjahr	Bemerkungen
1	JJK	Hausmeister	1 EG 5	1 EG 5	1 EG 5	

Haushaltsplan der Stiftung "WESTERAUER STIFTUNG" für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	13.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	20.300	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	6.600	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	13.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	20.300	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

Vorbericht

Westerauer Stiftung
zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1 Geschichtlicher Hintergrund.

Die „Westerauer Stiftung“ wurde im Jahre 1463 durch den in Lübeck tätigen Ratsmann und späteren Bürgermeister Andreas Geverdes und durch den Lübecker Bürger und Wandschneider Gerd van Lenthen gegründet. Ihr Name ist nach dem kleinen Dorf Westerau im Kreis Stormarn benannt, das sich im gemeinschaftlichen Eigentum der beiden Stifter befand. Die ursprünglichen Aufgaben der Stiftung waren der Gräberfürsorge auf den Friedhöfen St. Gertrud und St. Jürgen in Lübeck sowie der Abhaltung von Seelenmessen gewidmet. Daneben wurde die Verbesserung des damaligen schlechten Zustandes der Verbindungswege zwischen Lübeck und Westerau ausdrücklich zum Stiftungszweck erklärt. Ein wechselvolles Schicksal ist der Westerauer Stiftung im Laufe der Jahrhunderte nicht erspart geblieben. Neben geschichtlichen Ereignissen (Reformation, 30-jähriger Krieg u.a.), die zu einem Wandel der Stiftungszwecke führten, hatten sich die Vermögensverhältnisse durch Misswirtschaft mit der Zeit ständig verschlechtert. Die Stiftung besaß zwar Grundvermögen, aber keine regelmäßigen liquiden Mittel. Mehrfache Überlegungen, die Stiftung aufzulösen, wurden jedoch immer - wenn auch mit Hemmungen - verworfen, nicht zuletzt aufgrund der Annahme, dass die Westerauer Stiftung eine der ältesten Stiftungen bürgerlichen Rechts in Deutschland darstellt.
In den letzten Jahren konnte die Stiftung der Erfüllung des Stiftungszweckes - Gewährung von Altersunterstützungen und Ausbildungsbeihilfen – nicht mehr nachkommen.
Durch die weitreichenden gesetzlichen sozialen Absicherungen (z.B. Pflegeversicherung) liegt das Hauptaugenmerk der Stiftung heute in der Unterstützung von bedürftigen begabten Studierenden.

1.2 Zweck der Stiftung

Aufgabe der „Westerauer Stiftung“ ist ausschließlich und unmittelbar ältere bedürftige Menschen sowie bedürftige und begabte Studierende zu unterstützen.
Voraussetzung ist die Bedürftigkeit im Sinne der jeweils geltenden steuerlichen Bestimmungen.
Sie erfüllt diesen Zweck durch
a) Gewährung von Altersunterstützungen
b) Gewährung von Ausbildungsbeihilfen.

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der „Westerauer Stiftung“ besteht aus Grund- und Kapitalvermögen. Das in Westerau gelegene Grundvermögen (ca. 90 ha Wald) wird vom Bereich Stadtwald bewirtschaftet.

1.4 Organe der Stiftung

Die „Westerauer Stiftung“ als Stiftung des bürgerlichen Rechts wird von der Hansestadt Lübeck nach den Vorschriften der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein verwaltet. Die Hansestadt Lübeck darf durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen nicht begünstigt werden. Die Hansestadt Lübeck vertritt die Stiftung im Regelfall gerichtlich und außergerichtlich.

Soweit die Hansestadt Lübeck entsprechend der Bestimmung des § 181 BGB in der Vertretung der Stiftung gehindert ist, wird diese durch einen Vorstand wahrgenommen, der aus drei Mitgliedern besteht. Sie werden vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein für die Dauer von sechs Jahren ernannt.
Die Stiftung wird vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck - 2.280.5 Stiftungsverwaltung -.

1.5 Stiftungssatzung

Die „Westerauer Stiftung“ wird als Stiftung des bürgerlichen Rechts nach dem Stiftungsgesetz - StiG (GVOBl. Schl.H. 2023 Nr. 9 S. 279) und nach der Satzung der „Westerauer Stiftung“ vom 25.06.1976 (Amtsbl. Schl.-H. /AAz.1976 S. 344),
geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts- und Rechnungswesen der Stiftung wurde erstmalig im Haushaltsjahr 2010 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik. Sie gilt nach § 58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß.
Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden. Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.
Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital. Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht – soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft – von untergeordneter Bedeutung. Die Westerauer Stiftung ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerrecht.
Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisplanung) bestimmt wird sowie Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Im Wesentlichen werden die Erträge aus aus Verkaufserlösen der Waldwirtschaft sowie aus Jagdpacht erzielt. Zusätzlich generiert die Stiftung Zinserträge, die voraussichtlich in den kommenden Jahren ansteigen werden.

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Verkauf von Vorräten aus Forstwirtschaft	21.000	20.200	11.500
Pacht	1.000	1.000	1.000
Zinserträge	600	800	1.000

2.2 Aufwendungen

Die Aufwendungen der Stiftung bestehen im Wesentlichen aus Unterhaltung der Forsten in Westerau sowie Kostenersätzen für städtische Dienstleistungen; insgesamt 14.100 EUR.

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Kostenersatz Stadt	4.800	4.600	5.100
Unterhaltung Forsten	18.500	9.000	9.000
Förderleistungen	0	2.000	2.000

Gemäß Ergebnisplanmuster nach der GemHVO-Doppik werden außerordentliche Erträge und Aufwendungen nicht mehr ausgewiesen.
Der Ausgleich des Ergebnisplanes 2024 (geplanter Fehlbetrag 6.600 EUR) wird über eine Entnahme aus den Rücklagen erfolgen müssen.

3. Finanzplan 2024

Der Finanzplan weist im Jahre 2024 über die bereits in der Ergebnisplanung angesprochenen kassenwirksamen Konten keine anzusprechenden besonderen Positionen aus. Auch verfügt die „Westerauer Stiftung“ über keinerlei Verbindlichkeiten aus Krediten.

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Die „Westerauer Stiftung“ stellt eine Förderstiftung dar, d.h. der Stiftungszweck wird ausschließlich über Ausschüttung von Vermögenserträgen erfüllt.
Die Stiftung gewährte in der Vergangenheit Förderleistungen an die Förderergesellschaft der Musikhochschule Lübeck e.V., um ihrem Stiftungszweck, der Unterstützung von bedürftigen und begabten Studierenden, Rechnung zu tragen. Für das Jahr 2024 sind Förderleitstungen in Höhe von 2.000 EUR vorgesehen. Diese Mittel sollen der Zweckrücklage entnommen werden. Die Westerauer Stiftung kommt damit ihrem Stiftungszweck nach.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das Stiftungskapital 1.826.998 EUR, die Freie Rücklage 7.295 EUR und die Zweckrücklage 13.593 EUR. Der Jahresabschluss 2022 liegt noch nicht vor.

6. Zusammenfassende Wertung

Die Ertragslage der „Westerauer Stiftung“, die sich fast ausschließlich über das Ergebnis der Waldbewirtschaftung bestimmt, stellt sich in 2024 so dar, dass der Haushalt mit einem planerischen Fehlbetrag in Höhe von 6.600 EUR abschließt.
Der Ausgleich des Fehlbetrages wird über eine Entnahme aus den Rücklagen erfolgen.
Trotz des aktuellen Fehlbetrages soll dem Stiftungszweck Rechnung getragen werden. Die geplante Förderung in Höhe von 2.000 EUR wird aus der Zweckrücklage finanziert.

Der Haushaltsplan der Stiftung wird weiterhin maßgeblich durch die Erträge aus Holzverkäufen des beauftragten Bereiches Stadtwald einerseits und durch dessen Aufwendungen sowie durch allgemeine Kostenerstattungen an die Hansestadt Lübeck (ILA) von Personal- und Sachkosten andererseits bestimmt. Die Höhe der Aufwendungen lassen sich durch die Stiftung nicht beeinflussen.
Es muss weiter daran gearbeitet werden, dass die Ertragsquelle Waldbewirtschaftung optimiert wird.
Zur Zeit werden intensive Gespräche mit dem Bewirtschafter – Bereich Stadtwald – und denkbaren alternativen Bewirtschaftern geführt mit dem Ziel, eine Steigerung der Ertragsseite anzustreben, um die dauerhafte Leistungsfähigkeit der Stiftung zu erhalten.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Westerauer Stiftung gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	100	100	100	100	100
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	25.661,05	21.300	12.600	12.600	12.600	12.600
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
45	7	+ sonstige Erträge	0,00	0	0	0	0	0
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	0,00	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**25.661,05**	**21.400**	**12.700**	**12.700**	**12.700**	**12.700**
50	11	Personalaufwendungen	-1.500,93	-2.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	-24.724,35	-9.500	-9.500	-9.500	-9.500	-9.500
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	0,00	0	0	0	0	0
53	15	+ Transferaufwendungen	0,00	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-4.553,20	-10.100	-5.800	-5.800	-5.800	-5.800
	17	**= Aufwendungen**	**-30.778,48**	**-23.600**	**-20.300**	**-20.300**	**-20.300**	**-20.300**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**-5.117,43**	**-2.200**	**-7.600**	**-7.600**	**-7.600**	**-7.600**
46	19	+ Finanzerträge	698,17	800	1.000	1.400	1.700	2.500
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
	21	**= Finanzergebnis**	**698,17**	**800**	**1.000**	**1.400**	**1.700**	**2.500**
	22	**= Jahresergebnis**	**-4.419,26**	**-1.400**	**-6.600**	**-6.200**	**-5.900**	**-5.100**

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Westerauer Stiftung gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	0,00	0	0	0	0	0
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	0,00	0	0	0	0	0
		Nettoabschreibungsaufwand	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Erläuterungen:

Finanzplan Jahr 2024
9 Westerauer Stiftung gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	100	100	100	100	100
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	25.805,37	21.300	12.600	12.600	12.600	12.600
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
65	7	+ sonstige Einzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	698,17	800	1.000	1.400	1.700	2.500
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**26.503,54**	**22.200**	**13.700**	**14.100**	**14.400**	**15.200**
70	10	Personalauszahlungen	-1.500,93	-2.000	-3.000	-3.000	-3.000	-3.000
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	-8.982,53	-9.500	-9.500	-9.500	-9.500	-9.500
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
73	14	+ Transferauszahlungen	0,00	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-4.048,31	-10.100	-5.800	-5.800	-5.800	-5.800
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-14.531,77**	**-23.600**	**-20.300**	**-20.300**	**-20.300**	**-20.300**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**11.971,77**	**-1.400**	**-6.600**	**-6.200**	**-5.900**	**-5.100**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 Westerauer Stiftung gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**11.971,77**	**-1.400**	**-6.600**	**-6.200**	**-5.900**	**-5.100**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 Westerauer Stiftung gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**11.971,77**	**-1.400**	**-6.600**	**-6.200**	**-5.900**	**-5.100**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	183.987,46	182.400	181.000	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**195.959,23**	**181.000**	**174.400**	**-6.200**	**-5.900**	**-5.100**

Finanzplan Jahr 2024
9 Westerauer Stiftung gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	0	0	0	0	0
792..5		Ordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0

Erläuterungen:

Leerseite beabsichtigt

Haushaltsplan der Stiftung „KRIEGSOPFERDANK“ für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	622.500	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	781.200	EUR
	einen Jahresüberschuss von	0	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	158.700	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	622.000	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	690.000	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	300	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	117.000	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

Vorbericht

Stiftung Kriegsopferdank zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1. Geschichtlicher Hintergrund

Im Jahre 1915 wurde durch den Senat der Freien und Hansestadt Lübeck der „Lübecker Landes-Ausschuß für Kriegsverletzte“ zur Unterstützung von Kriegsopfern gebildet. Die Mittel, die dem Ausschuss zur Verfügung standen, wurden für Beihilfen und Darlehen an Kriegsopfer verwandt. Nach dem 1. Weltkrieg bis 1928 konnte der Ausschuss nicht tätig werden, da das Kapital durch Kriegseinwirkungen und Entwertung zusammengeschmolzen war. Durch Zahlung von Renten auf Kriegsanleihen floss dem Ausschuss neues Kapital zu, so dass er seine Arbeit wieder aufnehmen konnte. Ab 1930 wurde Kapital in Grundstücken und Häusern angelegt. Die Beseitigung der Wohnungsnot wurde zur vordringlichsten Aufgabe des Ausschusses. Die durch den Ausschuss errichteten Häuser und Wohnungen wurden an Kriegsgeschädigte vermietet. 1936 wurde der Ausschuss in die Stiftung „Kriegsopferdank“ umgewandelt, die weiterhin die gleichen Aufgaben wie der Ausschuss erfüllte. Nach dem 2. Weltkrieg konnte die Stiftung wegen Mittellosigkeit nur im beschränkten Umfang tätig werden. Nach der 1949 durchgeführten „Kriegsopferdankwoche“ und durch die Auflösung der „Senator-Possehl-Kriegsstiftung und der „Gottlieb-Nicolaus-Stolterfoht-Stiftung“, deren Vermögen der Stiftung „Kriegsopferdank“ zugeführt wurde, sowie durch Spenden Lübecker Firmen, war es der Stiftung wieder möglich, notleidenden Kriegsbeschädigten und -hinterbliebenen außerhalb der gesetzlichen Möglichkeiten zu helfen. Die Rückläufigkeit der Kriegsbeschädigten und Kriegshinterbliebenen in den letzten Jahrzehnten ermöglichte eine Satzungsänderung, die nunmehr auch Menschen mit Schwerbehinderung und deren Familien zu dem begünstigten Personenkreis gehören lassen. Durch die mit der Zeit immer weiterreichende gesetzliche soziale Absicherung spielt die Gewährung von Beihilfen nur noch eine untergeordnete Rolle. Die Hauptaufgaben der Stiftung liegen heute in der Schaffung (Neubau Lübeck, Weberkoppel / Ratzeburger Allee) und Unterhaltung von alten- und behindertengerechten Wohnungen.

1.2 Zweck der Stiftung

Aufgabe der Stiftung "Kriegsopferdank“ ist

1. Gewährung von Hilfen an Kriegsgeschädigte und deren Hinterbliebenen sowie Menschen mit einer Schwerbehinderung zur Linderung besonderer Notfälle, soweit im Rahmen der Kriegsopferfürsorge oder der Sozialhilfe nicht oder nicht im ausreichendem Maße geholfen werden kann.
2. der Bau und die Unterhaltung von Wohnungen für
   a) Kriegsgeschädigte oder deren Hinterbliebenen
   b) Menschen mit einer Schwerbehinderung und deren Familien.

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der Stiftung „Kriegsopferdank“ besteht aus Grundstücken, Gebäuden und Kapital.

1.4 Organe der Stiftung

Die Stiftung „Kriegsopferdank“ wird von der Hansestadt Lübeck nach den Vorschriften der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein verwaltet. Die Hansestadt Lübeck darf durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen nicht begünstigt werden.
Die Hansestadt Lübeck vertritt die Stiftung im Regelfall gerichtlich und außergerichtlich.

Soweit die Hansestadt Lübeck entsprechend der Bestimmung des § 181 BGB in der Vertretung der Stiftung gehindert ist, wird diese durch einen Vorstand wahrgenommen, der aus drei Mitgliedern besteht. Sie werden vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein für die Dauer von sechs Jahren ernannt.
Die Stiftung wird vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck - 2.280.5 Stiftungsverwaltung -.

1.5 Stiftungssatzung

Die Stiftung „Kriegsopferdank“ wird als **Stiftung des bürgerlichen Rechts** nach dem Stiftungsgesetz -StiG (GVOBl. Schl.-H. 2023 Nr. 9 S. 279) und nach der Satzung der Stiftung „Kriegsopferdank“ in der Fassung vom 14.01.2004 geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts- und Rechnungswesen der Stiftung wurde erstmalig im Haushaltsjahr 2010 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik. Sie gilt nach § 58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß.
Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden. Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.
Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital.
Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht – soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft – von untergeordneter Bedeutung. Die Stiftung KOD ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerrecht. Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisplanung) bestimmt wird sowie Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Im Wesentlichen werden die Erträge aus der Vermietung von Wohnungen erzielt. Zinserträge spielen zur Zeit eine untergeordnete Rolle.

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Wohnungsverwaltung/Mieten	524.700	590.000	593.400
Zinsen	5.500	9.100	13.500

2.2 Aufwendungen

Die Aufwendungen der Stiftung bestehen im Wesentlichen aus Bewirtschaftungskosten der stiftungseigenen Grundstücke und Gebäude, Abschreibungen, Förderleistungen an Dritte sowie Kostenersätzen für städtische Dienstleistungen. Letztere betragen incl. Personalkosten der Stiftungsverwaltung 75.600 EUR.

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Aufwendungen Sach- und Dienstleistungen/sonstige ordentliche Aufwendungen	484.300	672.400	646.300
Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	44.000	42.500	41.200
Abschreibungen	91.200	91.200	91.200

Gemäß Ergebnisplanmuster nach der GemHVO-Doppik werden außerordentliche Erträge und Aufwendungen nicht mehr ausgewiesen.
Der Ausgleich des Ergebnisplanes (planerischer Fehlbetrag i.H.v. 158.700 EUR) soll nach Beschlussfassung des Jahresergebnisses 2024 durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über eine Entnahme aus der Freien Rücklage herbeigeführt werden.

3. Finanzplan 2024

Der Finanzplan weist im Jahre 2024 über die bereits in der Ergebnisplanung angesprochenen kassenwirksamen Konten keine anzusprechenden besonderen Positionen aus.

Die über die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH im Rahmen des Wohnungsverwaltungsvertrages bewirtschafteten Kredite weisen folgenden Stand der Verbindlichkeiten aus:

Übersicht über den voraussichtlichen Stand der Verbindlichkeiten aus Krediten und kreditähnlichen Rechtsgeschäften
(gem. § 6 Abs. 1 Nr. 2 GemHVO-Doppik)

Haushaltsjahr 2024

Art der Verbindlichkeit		Stand zu Beginn des Vorjahres in TEUR	voraussichtlicher Stand zu Beginn des Haushaltsjahres in TEUR
1	2	3	4
32	4.2 Verbindlichkeiten aus Krediten für Investitionen	2.800,4	2.710,1
321-	4.2.1 von verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Sondervermögen		
321-	4.2.2 vom öffentlichen Bereich	397,8	389,5
321-	4.2.3 vom privaten Kreditmarkt	2.402,6	2.320,6
34	4.4 Verbindlichkeiten aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen		
	Summe	2.800,4	2.710,1
	Restkreditermächtigungen aus Vorjahren		
	Gesamtsumme	2.800,4	2.710,1

Mittelfristig werden sich die Verbindlichkeiten der Stiftung wie folgt entwickeln

Übersicht über die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Krediten (ohne Umschuldung)
(gem. § 6 Abs. 1 Nr. 3 GemHVO-Doppik)

Haushaltsjahr 2024

Haushaltsjahre		Stand am 01.01.	+ Kreditaufnahmen	- Tilgung	Stand am 31.12.	nachrichtlich: Restkreditermächtigung
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
1		2	3	4	5	7
Ist -	2020	3.062,2		86,0	2.976,2	
Ist -	2021	2.976,2		87,3	2.888,9	
Soll -	2022	2.888,9		88,5	2.800,4	
Soll -	2023	2.800,4		90,3	2.710,1	
Soll -	**2024**	2.710,1		91,3	2.618,8	———
Soll -	2025	2.618,8		93,0	2.525,8	———
Soll -	2026	2.525,8		94,5	2.431,3	———
Soll -	2027	2.431,3		95,7	2.335,6	———

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Die Stiftung „Kriegsopferdank“ stellt eine Stiftung dar, die überwiegend operativ arbeitet, d.h. der Stiftungszweck wird nicht nur über Ausschütten von Vermögenserträgen erfüllt, sondern durch Einsatz der Vermögenssubstanz selbst sowie durch Dienstleistungen.
Die Stiftung unterstützt Kriegsgeschädigte und deren Hinterbliebenen sowie Menschen mit Schwerbehinderung und deren Familien durch Gewährung von Beihilfen und durch Vermietung und Unterhaltung von Wohnungen.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das
Stiftungskapital 1.845.902 EUR, die Allgemeine Rücklage 1.086.291, die Freie Rücklage 502.490 EUR und die Zweckrücklage 503.197 EUR.
Der Jahresabschluss 2022 konnte vom Bereich Haushalt und Steuerung -1.201.2 Bilanzen - noch nicht vorgelegt werden.
Das Vermögen der Stiftung wird nicht geschmälert.

6. Zusammenfassende Wertung

Der Ergebnis- und Finanzplan der Stiftung „Kriegsopferdank“ für das Haushaltjahr 2024 trägt einer vorsichtigen Planung Rechnung.
Trotz gegenwärtigem Ausweis des Verlustes von 158.700 EUR können die Stiftungszwecke weiterhin verfolgt werden.
Dem stiftungsrechtlichen Substanzerhaltungsgebot wird Rechnung getragen.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Stift. Kriegsopferdank gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	453,00	400	400	400	400	400
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	583.941,29	591.200	608.500	608.500	608.500	608.500
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
45	7	+ sonstige Erträge	20.749,37	100	100	100	100	100
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	56.440,09	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**661.583,75**	**591.700**	**609.000**	**609.000**	**609.000**	**609.000**
50	11	Personalaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	-368.646,51	-564.100	-512.000	-382.000	-382.000	-382.000
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	-93.863,16	-91.200	-91.200	-91.200	-91.200	-91.200
53	15	+ Transferaufwendungen	-2.500,00	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-212.571,03	-108.300	-134.300	-134.300	-134.300	-134.300
	17	**= Aufwendungen**	**-677.580,70**	**-766.100**	**-740.000**	**-610.000**	**-610.000**	**-610.000**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**-15.996,95**	**-174.400**	**-131.000**	**-1.000**	**-1.000**	**-1.000**
46	19	+ Finanzerträge	7.590,32	9.100	13.500	27.500	38.100	38.100
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	-43.513,82	-42.500	-41.200	-41.200	-41.200	-41.200
	21	**= Finanzergebnis**	**-35.923,50**	**-33.400**	**-27.700**	**-13.700**	**-3.100**	**-3.100**
	22	**= Jahresergebnis**	**-51.920,45**	**-207.800**	**-158.700**	**-14.700**	**-4.100**	**-4.100**

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Stift. Kriegsopferdank gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	-89.616,00	-91.200	-91.200	-91.200	-91.200	-91.200
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	453,00	400	400	400	400	400
		Nettoabschreibungsaufwand	**-89.163,00**	**-90.800**	**-90.800**	**-90.800**	**-90.800**	**-90.800**

Erläuterungen:

Finanzplan Jahr 2024
9 Stift. Kriegsopferdank gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	0	0	0	0	0
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	578.867,62	591.200	608.500	608.500	608.500	608.500
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	-4.247,16	0	0	0	0	0
65	7	+ sonstige Einzahlungen	20.749,37	0	0	0	0	0
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	5.737,15	9.100	13.500	27.500	38.100	38.100
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**601.106,98**	**600.300**	**622.000**	**636.000**	**646.600**	**646.600**
70	10	Personalauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	-408.252,02	-564.100	-512.000	-382.000	-382.000	-382.000
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	-43.513,82	-42.500	-41.200	-41.200	-41.200	-41.200
73	14	+ Transferauszahlungen	-2.500,00	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-122.017,30	-108.300	-134.300	-134.300	-134.300	-134.300
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-576.283,14**	**-717.400**	**-690.000**	**-560.000**	**-560.000**	**-560.000**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**24.823,84**	**-117.100**	**-68.000**	**76.000**	**86.600**	**86.600**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	0,00	100	100	100	100	100
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 Stift. Kriegsopferdank gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	0,00	-25.000	-25.000	-25.000	-25.000	-25.000
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**-25.100**	**-25.100**	**-25.100**	**-25.100**	**-25.100**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**-25.000**	**-25.000**	**-25.000**	**-25.000**	**-25.000**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**24.823,84**	**-142.100**	**-93.000**	**51.000**	**61.600**	**61.600**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	200	200	200	200	200
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	-88.675,78	-90.600	-91.900	-93.100	-94.600	-95.800
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 Stift. Kriegsopferdank gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**-88.675,78**	**-90.400**	**-91.700**	**-92.900**	**-94.400**	**-95.600**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**-63.851,94**	**-232.500**	**-184.700**	**-41.900**	**-32.800**	**-34.000**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	0,00	2.686.000	2.453.500	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**-63.851,94**	**2.453.500**	**2.268.800**	**-41.900**	**-32.800**	**-34.000**

Finanzplan Jahr 2024
9 Stift. Kriegsopferdank gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
792..5		Ordentliche Tilgung	-88.675,78	-90.500	-91.800	-93.000	-94.500	-95.700
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0

Erläuterungen:

Haushaltsvermerke:
Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit (69) sind für Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit (79) zweckgebunden.

Haushaltsplan der Stiftung "LÜBECKER WOHNSTIFTE" für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	231.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	216.400	EUR
	einen Jahresüberschuss von	15.000	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	231.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	186.800	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	31.000	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	16.600	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

Vorbericht

Stiftung Lübecker Wohnstifte zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1. Geschichtlicher Hintergrund

Um einer großen Anzahl in Lübeck ansässigen, selbstständigen und mildtätigen Stiftungen einer straffen Zusammenfassung entgegenzuführen und um eine einheitliche und leistungsfähige Verwaltung des in den Stiftungen enthaltenen Vermögens sicher zu stellen, ist im Jahre 1941 die Stiftung „Lübecker Wohnstifte“ gegründet worden. In dieser Stiftung sind alle Stiftungen, die sich der Unterhaltung mildtätiger Altersheime gewidmet haben, zusammengefasst worden, soweit sie nicht mit Rücksicht auf ihr großes Vermögen eine weitere Selbstständigkeit für sich beanspruchen konnten. Die Einzelstiftungen, deren Vermögen überwiegend aus Grundvermögen bestand, existierten zum Teil bereits im 15. Jahrhundert. Die in die Stiftung eingebrachten Wohnstifte und Wohngänge tragen bis heute noch ihre ursprünglichen Namen, die auf die Stifter oder auch auf die Vorsteher hinweisen. Die einzelnen Grundstücke und Gebäude haben sich im Laufe der Zeit unter erheblichen Sanierungsaufwendungen zu Sehenswürdigkeiten der Lübecker Altstadt entwickelt. Da die Stiftung nach geraumer Zeit jedoch nicht mehr in der Lage war, die Mittel für die erforderliche Substanzerhaltung und Instandsetzung aufzubringen, wurde ein Teil des Grundvermögens veräußert, bzw. es wurden Erbbaurechte gebildet, wobei der ursprüngliche Zweck der Stiftungen bis heute, wenn auch in leicht abgeänderter Form, erhalten geblieben ist. Durch o.g. Transaktionen war es der Stiftung möglich, neben den bestehenden Objekten ein Altenpflegeheim und sich daran anschließende Altenwohnungen zu erwerben. Dieses Altenpflegeheim wurde jedoch in 2019 nach Neuausrichtung der städtischen Seniorinneneinrichtungen aufgrund des altersbedingten Gesamtzustandes des Gebäudekomplexes aus den 1960er Jahren aufgegeben. Die Stiftung befindet sich derzeit in einer Umorientierungsphase, die in Abstimmung mit der Stiftungsaufsicht erfolgt und noch nicht abgeschlossen ist.

1.2 Zweck der Stiftung

Aufgabe der Stiftung "Lübecker Wohnstifte" ist unmittelbar und ausschließlich bedürftige alte Menschen zu unterstützen. Voraussetzung ist die Bedürftigkeit im Sinne der jeweils geltenden steuerlichen Bestimmungen. Sie erfüllt diesen Zweck durch

a) Vergabe von Wohnungen, an denen sie ein obligatorisches oder dingliches Wohnungsbesetzungsrecht hat
b) Schaffung und Unterhaltung von Alteneinrichtungen und anderer sozialer Einrichtungen, die dem Stiftungszweck dienen
c) Gewährung von durch Grundpfandrechte abgesicherten Darlehen zum Zwecke der Schaf fung und Erhaltung von Alteneinrichtungen, sowie zur Errichtung neuer Altenwohnheime, an denen ihr ein obligatorisches oder dingliches Wohnungsbesetzungsrecht zusteht
d) Übernahme von Stammeinlagen gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften, sofern die Kapitalerhöhung unmittelbar zur Erfüllung eines der zu b) und c) genannten Zwecke dient

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der Stiftung „Lübecker Wohnstifte“ besteht aus Grundbesitz, Grundpfandrechten, Kapital und der Beteiligung am Stammkapital der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH, Lübeck.

1.4 Organe der Stiftung

Die Stiftung „Lübecker Wohnstifte“ wird von der Hansestadt Lübeck nach den Vorschriften der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein verwaltet. Die Hansestadt Lübeck darf durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen nicht begünstigt werden. Die Hansestadt Lübeck vertritt die Stiftung im Regelfall gerichtlich und außergerichtlich.
Soweit die Hansestadt Lübeck entsprechend der Bestimmung des § 181 BGB in der Vertretung der Stiftung gehindert ist, wird diese durch einen Vorstand wahrgenommen, der aus drei Mitgliedern besteht. Sie werden vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein für die Dauer von sechs Jahren ernannt.
Die Stiftung wird vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck - 2.280.5 Stiftungsverwaltung -.

1.5 Stiftungssatzung

Die Stiftung „Lübecker Wohnstifte“ wird als **Stiftung des bürgerlichen Rechts** nach dem Stiftungsgesetz - StiG (GVOBl. Schl.-H. 2023 Nr. 9 S. 279) und nach der Satzung der Stiftung Lübecker Wohnstifte vom 09.02.1976 (Amtsbl. Schl.-H. /AAz.1976 S. 134),
geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts- und Rechnungswesen der Stiftung wurde erstmalig im Haushaltsjahr 2010 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik. Sie gilt nach § 58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß.
Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden. Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.
Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital. Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht – soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft – von untergeordneter Bedeutung. Die Stiftung LW ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerecht. Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisplanung) bestimmt wird sowie Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Dem Jahresergebnis liegen Erträge zugrunde, die im Wesentlichen aus der Vermietung der stiftungseigenen Wohnhäuser der sogenannten „Flendersiedlung“, Erbbauzinsen für Wohnhausgrundstücke sowie aus Zinsen des Kapitalvermögens und der wieder einsetzenden Dividendenzahlung der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH erzielt werden.
Durch die Beendigung des Mietverhältnisses mit der Hansestadt Lübeck für die Seniorinneneinrichtung Schönböckener Straße sowie der zeitgleichen Standortaufgabe der angegliederten betreuten Altenwohnanlage zum 30.06.2019 haben sich die Mieterträge in ganz erheblichem Umfang verringert.
Im Jahr 2021 wurde der ehemalige Alten- und Pflegeheimkomplex vollständig abgerissen. Das Grundstück wird im Rahmen der Vermögensverwaltung an die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH und die Jürgen Wessel Stiftung im Wege zweier Erbbaurechte für Geschosswohnungsbau vergeben. Die hieraus erzielten Erbbauzinsen in Höhe von jährlich 65.817,22 EUR werden künftig für einen noch mit der Stiftungsaufsicht und dem Finanzamt abzustimmenden veränderten Stiftungszweck verwendet.
Durch die Umsetzung eines Beschlusses der Bürgerschaft zur Realisierung von zusätzlichen Maßnahmen im Bereich des sozialen Wohnungsbaus erfolgte für die Geschäftsjahre 2017-2020 keine Dividendenausschüttung aus einer Beteiligung an der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH, Lübeck. Seit 2021 wird wieder eine Dividendenzahlung vorgenommen.

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Mieten, Erbbauzinsen	158.900	160.500	160.100
Zinsen (incl. Dividende)	67.900	69.000	71.200

2.2 Aufwendungen

Die Aufwendungen der Stiftung bestehen im Wesentlichen aus Bewirtschaftungskosten der stiftungseigenen Grundstücke sowie der Gebäude, Bauunterhaltungsaufwendungen sowie Kostenersätzen für städtische Dienstleistungen. Letztere betragen incl. Personalkosten der Stiftungsverwaltung 76.800 EUR.

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Aufwendungen Sach- und Dienstleistungen/sonstige ordentliche Aufwendungen	180.200	163.300	166.700
Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	200	200	200
Abschreibungen	29.500	29.500	29.500

Gemäß Ergebnisplanmuster nach der GemHVO-Doppik werden außerordentliche Erträge und Aufwendungen nicht mehr ausgewiesen.
Der Jahresüberschuss in Höhe von 15.000 EUR soll nach Beschlussfassung des Jahresergebnisses 2024 durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Rücklagen zugeführt werden.

3. Finanzplan 2024

Der Finanzplan weist im Jahre 2024 über die bereits in der Ergebnisplanung angesprochenen kassenwirksamen Konten keine anzusprechenden besonderen Positionen aus. Es bestehen bei der Stiftung keine Verbindlichkeiten aus Krediten mehr.

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Die Stiftung „Lübecker Wohnstifte“ wird künftig nur noch als Förderstiftung tätig werden, die die Erträge aus ihrer Vermögensverwaltung für einen noch zu bestimmenden neuen Stiftungszweck einsetzen wird.
Der bisher wahrgenommene Stiftungszweck „Schaffung und Unterhaltung von Alteneinrichtungen“ ist mit Beendigung des Mietvertrages mit der Hansestadt Lübeck am 30.06.2019 entfallen. Der Abriss des Gebäudekomplexes erfolgte im Jahr 2021.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das Stiftungskapital 3.424.418 EUR; die Freie Rücklage 1.217.969 EUR und die Zweckrücklage 1.960.692 EUR.
Der Jahresabschluss 2022 konnte vom Bereich Haushalt und Steuerung - 1.201.2 Bilanzen - noch nicht vorgelegt werden.

6. Zusammenfassende Wertung

Der Ergebnis- und Finanzplan der Stiftung "Lübecker Wohnstifte" für das Haushaltsjahr 2024 trägt einer vorsichtigen Planung Rechnung. Die Leistungsfähigkeit der Stiftung ist im Haushaltsjahr 2024 sichergestellt.
Dem stiftungsrechtlichen Substanzerhaltungsgebot wird Rechnung getragen.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Lübecker Wohnstifte gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	0	0	0	0	0
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	92.141,51	160.600	160.200	160.200	160.200	160.200
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
45	7	+ sonstige Erträge	310,98	0	0	0	0	0
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	432,78	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**92.885,27**	**160.600**	**160.200**	**160.200**	**160.200**	**160.200**
50	11	Personalaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	-55.376,73	-104.800	-75.800	-60.500	-60.500	-60.500
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	0,00	-29.500	-29.500	-29.500	-29.500	-29.500
53	15	+ Transferaufwendungen	0,00	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-52.138,08	-58.500	-90.900	-90.000	-90.000	-90.000
	17	**= Aufwendungen**	**-107.514,81**	**-212.800**	**-216.200**	**-200.000**	**-200.000**	**-200.000**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**-14.629,54**	**-52.200**	**-56.000**	**-39.800**	**-39.800**	**-39.800**
46	19	+ Finanzerträge	56.650,55	69.000	71.200	87.500	96.600	96.600
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	-200	-200	-200	-200	-200
	21	**= Finanzergebnis**	**56.650,55**	**68.800**	**71.000**	**87.300**	**96.400**	**96.400**
	22	**= Jahresergebnis**	**42.021,01**	**16.600**	**15.000**	**47.500**	**56.600**	**56.600**

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Lübecker Wohnstifte gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	0,00	-29.500	-29.500	-29.500	-29.500	-29.500
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	0,00	0	0	0	0	0
		Nettoabschreibungsaufwand	**0,00**	**-29.500**	**-29.500**	**-29.500**	**-29.500**	**-29.500**

Erläuterungen:

Finanzplan Jahr 2024
9 Lübecker Wohnstifte gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	0	0	0	0	0
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	92.408,89	160.600	160.200	160.200	160.200	160.200
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
65	7	+ sonstige Einzahlungen	369,08	0	0	0	0	0
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	56.336,38	69.000	71.200	87.500	96.600	96.600
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**149.114,35**	**229.600**	**231.400**	**247.700**	**256.800**	**256.800**
70	10	Personalauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	-71.835,69	-104.800	-75.800	-60.500	-60.500	-60.500
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	0,00	-200	-200	-200	-200	-200
73	14	+ Transferauszahlungen	0,00	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000	-20.000
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-46.389,23	-58.400	-90.800	-89.900	-89.900	-89.900
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-118.224,92**	**-183.400**	**-186.800**	**-170.600**	**-170.600**	**-170.600**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**30.889,43**	**46.200**	**44.600**	**77.100**	**86.200**	**86.200**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	30.362,57	30.600	30.900	31.200	17.800	100

Finanzplan Jahr 2024
9 Lübecker Wohnstifte gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**30.362,57**	**30.600**	**30.900**	**31.200**	**17.800**	**100**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	0,00	-16.000	-16.000	-16.000	-16.000	-16.000
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	0,00	-200	-200	-200	-200	-200
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**-16.400**	**-16.400**	**-16.400**	**-16.400**	**-16.400**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**30.362,57**	**14.200**	**14.500**	**14.800**	**1.400**	**-16.300**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**61.252,00**	**60.400**	**59.100**	**91.900**	**87.600**	**69.900**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	100	100	100	100	100
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	-200	-200	-200	-200	-200
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 Lübecker Wohnstifte gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**0,00**	**-100**	**-100**	**-100**	**-100**	**-100**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**61.252,00**	**60.300**	**59.000**	**91.800**	**87.500**	**69.800**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	2.553.220,32	2.594.100	2.654.400	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**2.614.472,32**	**2.654.400**	**2.713.400**	**91.800**	**87.500**	**69.800**

Finanzplan Jahr 2024
9 Lübecker Wohnstifte gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
792..5		Ordentliche Tilgung	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0

Erläuterungen:

Haushaltsvermerke:
Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit (69) sind für Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit (79) zweckgebunden.

Leerseite beabsichtigt

Haushaltsplan der Stiftung "VEREINIGTE TESTAMENTE" für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	451.700	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	99.700	EUR
	einen Jahresüberschuss von	352.000	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	451.500	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	99.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	300	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	1.100	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

Vorbericht

Stiftung Vereinigte Testamente zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1. Geschichtlicher Hintergrund

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges und der Geldentwertung war eine Vielzahl von Lübecker Stiftungen nicht mehr in der Lage, ihrem angedachten Stiftungszweck nachzukommen.
Um diesen Stiftungen, deren Vermögen nicht aus Grundvermögen bestand, erneut wirtschaftliche Kraft zu verleihen, entschloss sich der Senat der Freien und Hansestadt Lübeck die Stiftung Vereinigte Testamente ins Leben zu rufen.
Die hauptsächliche Aufgabe dieser Stiftungen war die „Armenfürsorge“. Auch wenn zunächst nur von einer Verwaltungsgemeinschaft gesprochen wurde, so ist doch die Stiftung Vereinigte Testamente als eine durchaus selbständige Stiftung geschaffen worden. Sie wurde auch jederzeit als eine solche geführt. So wurden z.B. Grundrechte stets unter dem Namen der Stiftung in das Grundbuch eingetragen. Letztendlich sind die Vermögen der einzelnen Stiftungen so unentwirrbar miteinander verschmolzen, dass aus tatsächlicher Übung heraus die einheitliche Vermögensgemeinschaft „Vereinigte Testamente“ entstanden ist.
Die bestehenden Zweifel an der Selbständigkeit der Stiftung sind 1941 durch den nochmaligen Zusammenschluss der Stiftungen der Vereinigten Testamente zu der einheitlichen Stiftung „Vereinigte Testamente“ endgültig behoben worden. In der Stiftung sind bis heute über 180 Einzelstiftungen eingegliedert worden.
Im Laufe der Zeit wurde der Stiftungszweck nach und nach angepasst. Die Stiftung erfüllt auch heute noch eine Aufgabe von großer sozialer Bedeutung.
Das Vermögen der Stiftung wurde in den 1960/1970er Jahren für den Bau von Alten- und Pflegeheimen und Altenwohnungen eingesetzt. Zu den Schwerpunkten zählten bislang die Unterhaltung und Modernisierung der stiftungseigenen Einrichtungen.
Es ist jedoch abzusehen, dass der Stiftungszweck „Altenhilfe“ in den Einrichtungen nicht mehr so wahrgenommen werden kann, wie es wünschenswert wäre.
Mir der Finanzierung der notwendigen Brandschutz- und Modernisierungsmaßnahmen sind die Rücklagen der Stiftung weitgehend aufgezehrt.
Zum 01.01.2023 erfolgte die Eigentumsübertragung des Immobilienbestandes an die Hansestadt Lübeck. Die Stiftung befindet sich derzeit in einer Umorientierungsphase, bei der die Abstimmung mit der Stiftungsaufsicht erfolgt und noch nicht abgeschlossen ist.

1.2 Zweck der Stiftung

Aufgabe der Stiftung "Vereinigte Testamente " ist
unmittelbar und ausschließlich Lübecker Bürger, die infolge ihrer wirtschaftlichen Not der Hilfe bedürfen, zu unterstützen. Sie erfüllt diesen Zweck
a) durch Gewährung von Unterstützungen,
b) durch Förderung von bestehenden Alten- und Pflegeheimen,
c) durch Schaffung von neuen Alten- und Pflegeheimen.

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der Stiftung „Vereinigte Testamente“ besteht aus Grund- und Kapitalvermögen.

1.4 Organe der Stiftung

Die Stiftung „Vereinigte Testamente“ wird von der Hansestadt Lübeck nach den Vorschriften der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein verwaltet. Die Hansestadt Lübeck darf durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken der Stiftung fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen nicht begünstigt werden. Die Hansestadt Lübeck vertritt die Stiftung im Regelfall gerichtlich und außergerichtlich.
Soweit die Hansestadt Lübeck entsprechend der Bestimmung des § 181 BGB in der Vertretung der Stiftung gehindert ist, wird diese durch einen Vorstand wahrgenommen, der aus drei Mitgliedern besteht. Sie werden vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein für die Dauer von sechs Jahren ernannt.
Die Stiftung wird vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck - 2.280.5 Stiftungsverwaltung.

1.5 Stiftungssatzung

Die Stiftung „Vereinigte Testamente“ wird als **Stiftung des bürgerlichen Rechts** nach dem Stiftungsgesetz -StiG (GVOBl. Schl.-H. 2023 Nr. 9 S. 279) und nach der Satzung der Stiftung Vereinigte Testamente vom 23.01.1959, zuletzt geändert durch Beschluss der Bürgerschaft vom 27.05.1982, geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts- und Rechnungswesen der Stiftung wurde erstmalig im Haushaltsjahr 2010 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik. Sie gilt nach § 58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß.
Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden. Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.
Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital. Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht – soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft – von untergeordneter Bedeutung. Die Stiftung „Vereinigte Testamente“ ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerrecht. Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisplanung) bestimmt wird sowie Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Nach der Eigentumsübertragung der Objekte sind die Mieteinnahmen entfallen.
Mit dem Veräußerungserlös in Festgeldanlagen am Kapitalmarkt werden derzeit Zinserträge generiert.
Diese Zinserträge dienen derzeit der Erfüllung des Stiftungszwecks (Gewährung von Unterstützungen). Es ist jedoch geplant, diese Gelder langfristig im Rahmen der Vermögensverwaltung als Immobilienbestand anzulegen

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Mieten	2.188.400	2.333.300	100
Zinsen	11.400	64.000	450.800

2.2 Aufwendungen

Durch die Aufgabe der stiftungseigenen Alten- und Pflegeheime sowie der angegliederten Altenwohnungen, entfallen Aufwendungen für Bewirtschaftungskosten und Bauunterhaltungskosten.
Neben allgemeinen Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sind von der Stiftung weiterhin Kostenersätze für städtische Dienstleistungen inklusive Personalkosten der Stiftungsverwaltung zu zahlen.

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Aufwendungen Sach- und Dienstleistungen/sonstige ordentliche Aufwendungen	1.774.500	1.959.500	94.000
Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	514.500	467.700	500
Abschreibungen	8.930.300	8.544.700	200

Gemäß Ergebnisplanmuster nach der GemHVO-Doppik werden außerordentliche Erträge und Aufwendungen nicht mehr ausgewiesen.
Der Ausgleich des Ergebnisplanes (planerischer Jahresüberschuss i.H.v. 352.000 EUR) soll nach Beschlussfassung des Jahresergebnisses 2024 durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über Zuführungen an die Rücklagen herbeigeführt werden.

3. Finanzplan 2024

Im Zusammenhang mit der Immobilienveräußerung an die Hansestadt Lübeck sind die bestehenden Verbindlichkeiten aus Krediten vollständig abgelöst worden.
Derzeit ist eine neue Kreditaufnahme nicht geplant

Übersicht über den voraussichtlichen Stand der Verbindlichkeiten aus Krediten und kreditähnlichen Rechtsgeschäften
(gem. § 6 Abs. 1 Nr. 2 GemHVO-Doppik)

Haushaltsjahr 2024

Art der Verbindlichkeit		Stand zu Beginn des Vorjahres in TEUR	voraussichtlicher Stand zu Beginn des Haushaltsjahres in TEUR
1	2	3	4
32	4.2 Verbindlichkeiten aus Krediten für Investitionen	3.146,7	0,0
321-	4.2.1 von verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Sondervermögen		
321-	4.2.2 vom öffentlichen Bereich	185,2	0,0
321-	4.2.3 vom privaten Kreditmarkt	2.961,5	0,0
34	4.4 Verbindlichkeiten aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen		
	Summe	3.146,7	0,0
	Restkreditermächtigungen aus Vorjahren		
	Gesamtsumme	3.146,7	0,0

Mittelfristig werden sich die Verbindlichkeiten der Stiftung wie folgt entwickeln:

Übersicht über die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Krediten (ohne Umschuldung)

(gem. § 6 Abs. 1 Nr. 3 GemHVO-Doppik)

Haushaltsjahr 2024

Haushaltsjahre		Stand am 01.01.	+ Kreditaufnahmen	- Tilgung	Stand am 31.12.	nachrichtlich: Restkredit-ermächtigung
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
1		2	3	4	5	6
Ist -	2020	4.014,0		342,4	3.671,6	
Ist -	2021	3.671,6		260,7	3.410,9	
Soll -	2022	3.410,9		264,2	3.146,7	
Soll -	2023	3.146,7		3.146,7	0,0	
Soll -	**2024**	0,0		0,0	0,0	———
Soll -	2025	0,0		0,0	0,0	———
Soll -	2026	0,0		0,0	0,0	———
Soll -	2027	0,0		0,0	0,0	———

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Die Stiftung „Vereinigte Testamente“ stellte bisher eine sog. Anstaltsstiftung dar, die überwiegend operativ arbeitete, d.h. der Stiftungszweck wurde nicht nur über Ausschütten von Vermögenserträgen erfüllt, sondern durch Einsatz der Vermögenssubstanz selbst sowie durch Dienstleistungen. Die Stiftung förderte die Betreuung alter, bedürftiger Menschen in Lübeck über fortlaufend subventionierte Mieten für die stiftungseigenen Seniorinneneinrichtungen und Altenwohnungen sowie die Modernisierung und bauliche Unterhaltung dieser Einrichtungen.
Künftig wird die Stiftung im Rahmen des Stiftungszweckes nur als Förderstiftung agieren.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das Stiftungskapital
388.831 EUR; die Allgemeine Rücklage 3.513.336 EUR, die Freie Rücklage 1.787.576 EUR und die Zweckrücklage 817.452 EUR.
Der Jahresabschluss 2022 konnte vom Bereich Haushalt und Steuerung -1.201.2 Bilanzen - noch nicht vorgelegt werden.

6. Zusammenfassende Wertung

Mit dem Ergebnis- und Finanzplan der Stiftung "Vereinigte Testamente" für das Haushaltsjahr wird sichergestellt, dass auch 2024 die Leistungsfähigkeit der Stiftung gewährleistet wird.
Mit der Eigentumsübertragung der Immobilien auf einen Dritten erfolgt eine Neuausrichtung des Handelns und Wirkens der Stiftung im Hinblick auf den Stiftungszweck. Die Stiftung wird künftig nicht mehr operativ tätig sein, sondern als Förderstiftung auftreten.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Stiftung VT gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	1.994.956,00	75.800	100	100	100	100
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	13.910.621,17	9.560.800	600	600	600	600
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	100	100	100	100	100
45	7	+ sonstige Erträge	4.471.029,33	6.329.000	100	100	100	100
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	75.296,32	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**20.451.902,82**	**15.965.700**	**900**	**900**	**900**	**900**
50	11	Personalaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	-1.181.351,26	-1.663.500	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	-8.597.550,49	-8.544.700	-200	-200	-200	-200
53	15	+ Transferaufwendungen	0,00	-100	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-877.792,84	-296.000	-87.000	-87.000	-87.000	-87.000
	17	**= Aufwendungen**	**-10.656.694,59**	**-10.504.300**	**-99.200**	**-99.200**	**-99.200**	**-99.200**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**9.795.208,23**	**5.461.400**	**-98.300**	**-98.300**	**-98.300**	**-98.300**
46	19	+ Finanzerträge	14.187,71	68.000	450.800	233.700	71.700	71.700
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	-271.106,68	-467.700	-500	-500	-500	-500
	21	**= Finanzergebnis**	**-256.918,97**	**-399.700**	**450.300**	**233.200**	**71.200**	**71.200**
	22	**= Jahresergebnis**	**9.538.289,26**	**5.061.700**	**352.000**	**134.900**	**-27.100**	**-27.100**

Ergebnisplan Jahr 2024
9 Stiftung VT gesamt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	-8.594.353,00	-8.544.700	-200	-200	-200	-200
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	1.994.956,00	75.800	100	100	100	100
		Nettoabschreibungsaufwand	**-6.599.397,00**	**-8.468.900**	**-100**	**-100**	**-100**	**-100**

Erläuterungen:

Finanzplan Jahr 2024
9 Stiftung VT gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	0	0	0	0	0
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	13.925.517,81	9.560.800	600	600	600	600
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	-1.170,25	100	100	100	100	100
65	7	+ sonstige Einzahlungen	4.285,45	0	0	0	0	0
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	4.147,71	68.000	450.800	233.700	71.700	71.700
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**13.932.780,72**	**9.628.900**	**451.500**	**234.400**	**72.400**	**72.400**
70	10	Personalauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	-1.332.554,75	-1.663.500	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	-51.106,68	-467.700	-500	-500	-500	-500
73	14	+ Transferauszahlungen	0,00	-100	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-234.558,79	-295.900	-86.900	-86.900	-86.900	-86.900
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-1.618.220,22**	**-2.427.200**	**-99.400**	**-99.400**	**-99.400**	**-99.400**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**12.314.560,50**	**7.201.700**	**352.100**	**135.000**	**-27.000**	**-27.000**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	4.453.812,00	6.329.000	100	100	100	100
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	188,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	0,00	100	100	100	100	100

Finanzplan Jahr 2024
9 Stiftung VT gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**4.454.000,00**	**6.329.100**	**200**	**200**	**200**	**200**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	-100	-100	-100	-100
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	0,00	-85.600	-200	-200	-200	-200
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	0,00	-300	-300	-300	-300	-300
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**-85.900**	**-600**	**-600**	**-600**	**-600**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**4.454.000,00**	**6.243.200**	**-400**	**-400**	**-400**	**-400**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**16.768.560,50**	**13.444.900**	**351.700**	**134.600**	**-27.400**	**-27.400**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	100	100	100	100	100
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	-264.191,99	-3.152.500	-500	-500	-500	-500
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 Stiftung VT gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**-264.191,99**	**-3.152.400**	**-400**	**-400**	**-400**	**-400**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**16.504.368,51**	**10.292.500**	**351.300**	**134.200**	**-27.800**	**-27.800**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	3.995.031,44	13.959.000	24.251.500	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**20.499.399,95**	**24.251.500**	**24.602.800**	**134.200**	**-27.800**	**-27.800**

Finanzplan Jahr 2024
9 Stiftung VT gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	-100	-100	-100	-100	-100
792..5		Ordentliche Tilgung	-264.191,99	-267.900	-200	-200	-200	-200
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	-2.884.500	-200	-200	-200	-200

Erläuterungen:

Haushaltsvermerke:
Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit (69) sind für Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit (79) zweckgebunden.

Haushaltsplan der Stiftung "LÜBECKER ALTSTADT" für das Haushaltsjahr 2024

Aufgrund des § 98 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein hat die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am
den Haushaltsplan wie folgt festgesetzt:

I.

1.	im Ergebnisplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Erträge auf	2.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	2.200	EUR
	einen Jahresüberschuss von	200	EUR
	einen Jahresfehlbetrag von	0	EUR
2.	im Finanzplan mit		
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	2.400	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit auf	900	EUR
	einem Gesamtbetrag der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR
	einem Gesamtbetrag der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit auf	0	EUR

II.

1.	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen	0	EUR
2.	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	0	EUR
3.	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	0	EUR

Vorbericht

Stiftung Lübecker Altstadt zum Haushaltsplan 2024

1. Allgemeines

1.1 Geschichtlicher Hintergrund.

Die Stiftung „Lübecker Altstadt“ wurde 1979 gegründet und mit einem Grundbetrag in Höhe von 10.000,-DM von Herrn Norbert Beleke, Fa. Schmidt-Römhild sowie einer Spende in Höhe von 100.000,-DM einer Berliner Ärztin ausgestattet.
Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 26.04.1980 beschlossen, die Stiftung „Lübecker Altstadt“ gemäß § 17 des Schl.-Holst. Stiftungsgesetzes in die Verwaltung der Hansestadt Lübeck – Amt für Denkmalpflege – zu übernehmen. Durch ein Testament und die Spende einer Ärztin wurde das Vermögen 1981 auf 320.000,-DM aufgestockt. Es wurden 1981 bis 2001 Darlehensverträge mit der Hansestadt Lübeck abgeschlossen, teilweise mit einem Zinssatz von 8%.
2003 wurde auf Beschluss des Stiftungsrates die Anlage des Kapitals von 307.000,- EUR bei der HypoVereinsbank beschlossen. 2007 erfolgte die teilweise Festlegung in Luxemburger Fonds. Der Ende des Jahres 2010 erfolgte Verkauf konnte nur mit einem Verlust abgeschlossen werden. 2011 wurde das Kapital wieder in den Bestand der Stadtkasse zurückgeführt. In den Jahren 1981 bis 2011 konnten aufgrund der hohen Zinserträge 72 Objekte/Maßnahmen mit einer Gesamtsumme in Höhe von 370.596,08 EUR im Sinne des Stiftungszweckes gefördert werden.

1.2 Zweck der Stiftung

Zweck der Stiftung „Lübecker Altstadt“ ist die Förderung der Denkmalpflege in der Hansestadt Lübeck. Der Stiftungszweck wird insbesondere verwirklicht durch die Instandhaltung und Wiederherstellung denkmalgeschützter Bausubstanz insbesondere Fassaden, sowie der Innenausstattung denkmalgeschützter Gebäude. Die Stiftung verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnittes „Steuerbegünstige Zwecke“ der Abgabenordnung.

1.3 Vermögen der Stiftung

Das Vermögen der Stiftung „Lübecker Altstadt“ besteht lediglich aus Kapitalvermögen.

1.4 Organe der Stiftung

Organe der Stiftung sind der Vorstand und der Stiftungsrat. Vorstand der Stiftung ist der:die jeweilige Bürgermeister:in der Hansestadt Lübeck. Dem Stiftungsrat gehören an: Der:die Bürgermeister:in der Hansestadt Lübeck als Vorsitzende:r, der:die Leiter:in des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege und fünf weitere Mitglieder:innen, die von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck für die Dauer einer Wahlperiode gewählt werden.
Die Stiftung wird vertreten durch den:die jeweilige:n Bürgermeister:in der Hansestadt Lübeck.

1.5 Stiftungssatzung

Die Stiftung „Lübecker Altstadt“ wird als rechtsfähige kommunale Stiftung privaten Rechts i. S. des § 17 des Stiftungsgesetzes und nach der Satzung der Stiftung „Lübecker Altstadt“ vom 13.12.1979, geändert durch Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 28.05.2020 und Genehmigung des Ministeriums für Inneres und für Bundesangelegenheiten des Landes Schleswig-Holstein vom 04.08.2020 geführt.

2. Ergebnisplan 2024

Das Haushalts- und Rechnungswesen der Stiftung wird seit dem Haushaltsjahr 2011 in der Systematik der „Doppelten Buchführung in Konten (Doppik)“ geführt. Sie bedient sich dabei den Regelungsinhalten, Vorgaben und Konzepten der Hansestadt Lübeck zur Umstellung des Haushalts- und Rechnungswesens, soweit diese für Stiftungen anwendbar sind. Grundlage bildet insbesondere die Gemeindehaushaltsverordnung-Doppik (GemHVO-Doppik). Sie gilt nach § 58 GemHVO-Doppik für Treuhandvermögen der Gemeinde sinngemäß.
Im Zuge der Umstellung des Rechnungswesens muss auch im Haushaltsplan 2024 und auch im Vorbericht auf Rechnungsvergleichsdaten der Vorjahre verzichtet werden.
Der Jahresabschluss 2022 lag zum Zeitpunkt der Planaufbereitung 2024 noch nicht vor.

Wesentliche Aufgabe der Doppik ist der Nachweis des periodengerechten Ressourcenverbrauchs mit seiner Folgewirkung auf die Bilanzrelationen und das Eigenkapital. Die bei Privatunternehmen wichtigen Funktionen des Rechnungswesens zur Feststellung des Gewinns und der Bemessung des zu versteuernden Einkommens sind im Stiftungsrecht – soweit es gemeinnützige Stiftungen betrifft – von untergeordneter Bedeutung. Die Stiftung „Lübecker Altstadt“ ist weitgehend steuerbefreit, ein Ansammeln von „Gewinnen“ steht in Konkurrenz zum Prinzip der „zeitnahen Mittelverwendung“ sowie dem grundsätzlichen Thesaurierungs- und Admassierungsverbot im Stiftungssteuerrecht.
Relevant sind Aussagen über die Konstanz des Eigenkapitals, das maßgeblich durch die Jahresergebnisse (Ergebnisrechnung) bestimmt wird sowie durch Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Stiftung im Rahmen der Zweckverfolgung.

2.1 Erträge des Stiftungsvermögens

Die Stiftung „Lübecker Altstadt“ erzielt ihre Erträge ausschließlich aus Kapitalvermögen. Derzeit besteht eine Festgeldanlage beim Lübecker Bauverein.

Ertragsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Zinsen	1.300	1.900	2.400

2.2 Aufwendungen

Bei den Gesamtaufwendungen handelt es sich um Abschreibungen auf geleistete Zuwendungen, Serviceleistungen sowie eine Umlage des Kommunalen Schadensausgleichs und Kontoführungsgebühren.

Aufwandsart	Ansatz 2022 in EUR	Ansatz 2023 in EUR	Ansatz 2024 in EUR
Sonstige Aufwendungen	800	900	900
Bilanzielle Abschreibungen	1.300	1.300	1.300

Der Ergebnisplan 2024 der Stiftung weist einen Überschuss in Höhe von 200 EUR aus.

3. Finanzplan 2024

Der Finanzplan weist im Jahre 2024 über die bereits in der Ergebnisplanung angesprochenen kassenwirksamen Konten keine anzusprechenden besonderen Positionen aus.
Mittel- oder langfristige Kredite bestehen nicht.

4. Verfolgung der Stiftungszwecke

Die Stiftung „Lübecker Altstadt“ stellt eine Förderstiftung dar, d.h. der Stiftungszweck wird ausschließlich über Ausschüttungen von Vermögenserträgen erfüllt.
Nach ansteigenden Zinserträgen auf dem Kapitalmarkt kann trotz Aufwendungen für Abschreibungen und Serviceleistungen erstmals ein positives Jahresergebnis erzielt werden. Dieser Überschuss ist den Rücklagen zuzuführen, um eine Förderung in den nächsten Jahren erreichen zu können.

5. Stiftungsvermögen

Nach Verwendung des Jahresergebnisses 2020 beträgt das Stiftungskapital 224.589 EUR, die Zweckrücklage 166 EUR und die Ergebnisrücklage 19.050 EUR.

6. Zusammenfassende Wertung

Der Ergebnis- und Finanzplan der Stiftung „Lübecker Altstadt“ für das Haushaltsjahr 2024 trägt einer vorsichtigen Planung Rechnung. Trotz des nur geringen Überschusses von 200 EUR ist die Leistungsfähigkeit der Stiftung gewährleistet.

Juli 2023

2.280.5 Stiftungsverwaltung

Katrin Sinner

Ergebnisplan Jahr 2024
0 Stiftung Lübecker Altstadt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
40	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
41	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	0	0	0	0	0
42	3	+ sonstige Transfererträge	0,00	0	0	0	0	0
43	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
441 442 446	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
448	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
45	7	+ sonstige Erträge	0,00	0	0	0	0	0
471	8	+ aktivierte Eigenleistungen	0,00	0	0	0	0	0
472	9	+/- Bestandsveränderungen	0,00	0	0	0	0	0
	10	**= Erträge**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
50	11	Personalaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
51	12	+ Versorgungsaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
52	13	+ Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	0,00	0	0	0	0	0
57	14	+ bilanzielle Abschreibungen	-1.243,00	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300
53	15	+ Transferaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
54	16	+ sonstige Aufwendungen	-666,66	-900	-900	-900	-900	-900
	17	**= Aufwendungen**	**-1.909,66**	**-2.200**	**-2.200**	**-2.200**	**-2.200**	**-2.200**
	18	**= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit**	**-1.909,66**	**-2.200**	**-2.200**	**-2.200**	**-2.200**	**-2.200**
46	19	+ Finanzerträge	1.358,90	1.900	2.400	3.600	4.400	4.400
55	20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
	21	**= Finanzergebnis**	**1.358,90**	**1.900**	**2.400**	**3.600**	**4.400**	**4.400**
	22	**= Jahresergebnis**	**-550,76**	**-300**	**200**	**1.400**	**2.200**	**2.200**

Ergebnisplan Jahr 2024
0 Stiftung Lübecker Altstadt

Ertrags- und Aufwandsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Ergebnisplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich:Erträge und Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen								
48		Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
58		- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
		Ergebnis aus internen Leistungsbeziehungen	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Nachrichtlich: **Nettoabschreibungsaufwand**								
571 + 574		bilanzielle Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie auf geleistete Zuwendungen	-1.243,00	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300	-1.300
416 + 437		- Erträge aus der Auflösung von Sonderposten aus Zuschüssen und Zuweisungen sowie Beiträge	0,00	0	0	0	0	0
		Nettoabschreibungsaufwand	**-1.243,00**	**-1.300**	**-1.300**	**-1.300**	**-1.300**	**-1.300**

Erläuterungen:

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Lübecker Altstadt gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60	1	Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
61	2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	0,00	0	0	0	0	0
62	3	+ sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
63	4	+ öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
641 642 646	5	+ privatrechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
648	6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0,00	0	0	0	0	0
65	7	+ sonstige Einzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
66	8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	1.358,90	1.900	2.400	3.600	4.400	4.400
	9	**= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**1.358,90**	**1.900**	**2.400**	**3.600**	**4.400**	**4.400**
70	10	Personalauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
71	11	+ Versorgungsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
72	12	+ Auszahlungen für Sach- u. Dienstleistungen	0,00	0	0	0	0	0
75	13	+ Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
73	14	+ Transferauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
74	15	+ sonstige Auszahlungen	-590,92	-900	-900	-900	-900	-900
	16	**= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**-590,92**	**-900**	**-900**	**-900**	**-900**	**-900**
	17	**= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit**	**767,98**	**1.000**	**1.500**	**2.700**	**3.500**	**3.500**
681	18	Einzahlungen aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
682	19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
683	20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
684	21	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
685	22	+ Einzahlungen aus der Abwicklung von Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
686	23	+ Einzahlungen aus Rückflüssen (für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Lübecker Altstadt gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
688	24	+ Einzahlungen aus Beiträgen u. ä. Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
689	25	+ sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	26	**= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
781	27	Auszahlungen von Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen und Investitions-förderungsmaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
782	28	+ Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0,00	0	0	0	0	0
783	29	+ Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	0,00	0	0	0	0	0
784	30	+ Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
785	31	+ Auszahlungen für Baumaßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
786	32	+ Auszahlungen für die Gewährung von Ausleihungen (für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen Dritter)	0,00	0	0	0	0	0
787	33	+ sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
	34	**= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	35	**= Saldo aus Investitionstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
672	35a	Einzahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
772	35b	Auszahlungen aus fremden Finanzmitteln	0,00	0	0	0	0	0
	35c	**Saldo aus fremden Finanzmitteln**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	36	**= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag**	**767,98**	**1.000**	**1.500**	**2.700**	**3.500**	**3.500**
692	37	+ Aufnahme von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
695	38	+ Einzahlungen aus Rückflüssen von Darlehen aus der Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0
693	39	+ Aufnahme von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
792	40	- Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	0,00	0	0	0	0	0
795	41	- Auszahlungen aus der Gewährung von Darlehen zur Anlage liquider Mittel	0,00	0	0	0	0	0

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Lübecker Altstadt gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
793	42	- Tilgung von Kassenkrediten (ohne Kontokorrent)	0,00	0	0	0	0	0
	43	**= Saldo aus Finanzierungstätigkeit**	**0,00**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	44	**= Finanzmittelsaldo**	**767,98**	**1.000**	**1.500**	**2.700**	**3.500**	**3.500**
	45	+ Finanzmittelbestand am Anfang des Haushaltsjahres	0,00	228.400	229.400	0	0	0
332	46	- Anfangsbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
332	47	+ Endbestand Kassenkredite aus Kontokorrent	0,00	0	0	0	0	0
	48	**= Finanzmittelbestand zum Ende des Haushaltsjahres**	**767,98**	**229.400**	**230.900**	**2.700**	**3.500**	**3.500**

Finanzplan Jahr 2024
9 St. Lübecker Altstadt gesamt

Ein- und Auszahlungsarten			Ergebnis Jahresabschluss	Haushaltsansatz		Mittelfristige Finanzplanung		
			2022	2023	2024	2025	2026	2027
			in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR	in EUR
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nachrichtlich: **an das Land abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (AG-KHG), Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen, Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen und Tilgung von Krediten für Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen**								
7311..		abzuführender Beitrag nach § 21 Abs. 2 AG-KHG	0,00	0	0	0	0	0
684		Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
6842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
6844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
6845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
6846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
6848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
784		Auszahlungen aus dem Erwerb von Finanzanlagen	0,00	0	0	0	0	0
7842		Börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7843		Nicht börsennotierte Aktien	0,00	0	0	0	0	0
7844		Sonstige Anteilsrechte	0,00	0	0	0	0	0
7845		Investmentzertifikate	0,00	0	0	0	0	0
7846		Kapitalmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7847		Geldmarktpapiere	0,00	0	0	0	0	0
7848		Finanzderivate	0,00	0	0	0	0	0
792..4		Umschuldung	0,00	0	0	0	0	0
792..5		Ordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0
792..6		Außerordentliche Tilgung	0,00	0	0	0	0	0

Erläuterungen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12404
öffentlich

Lübeck, 27.07.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.000 - Fachbereichsleitung

Bearbeitung: Britta Pohlmann (E-Mail: britta.pohlmann@luebeck.de Telefon: 122-2001)

Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung Lübeck in Höhe von 50.000,00 € für das Weihnachtswunderland 2023

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung Lübeck i. H. v. 50.000,00 € für die Durchführung des Weihnachtswunderlandes im Jahr 2023 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 Belange von Kindern und Jugendlichen sind nicht direkt 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 der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Das Weihnachtswunderland soll einen neuen zentralen Standort auf dem Gelände der St.-Jakobi-Kirche erhalten. Der Jakobikirchhof wird in ein Wichteldorf mit Dorfplatz, kleinen Hütten und vielen Tannen verwandelt. Das wäldliche Ambiente wird sich rund um die Kirche ziehen. Highlights sollen die Weihnachtsbäckerei in Zusammenarbeit mit "Junge Die Bäckerei" und der illuminierte Baum in Mitten der Szenerie sein. Insgesamt bekommt das Weihnachtswunderland passend zum Seefahrerviertel und der Jakobi-Kirche einen maritimen Charakter.

Mit Schreiben vom 11.07.2023 hat die Possehl-Stiftung eine Förderung in Höhe von 50.000,00 € zugesagt.

Es handelt sich bei dieser Spende um eine Mehrfachspende.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 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 50.000,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2023 einen Gesamtwert von 723.000,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 50.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
./.

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12265
öffentlich

Lübeck, 02.06.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

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

Wirtschaftsplan 2024 für den Eigenbetrieb Kurbetrieb Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Aufgrund des § 5 Abs. 1 Nr. 5 der Eigenbetriebsverordnung in Verbindung mit § 97 der Gemeindeordnung wird durch die Bürgerschaft per Beschluss der Wirtschaftsplan für den Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2024 gemäß Anlage festgestellt :

1. Es betragen

1.1	**Im Erfolgsplan**		
	die Erträge	**Euro**	**4.363.000**
	die Aufwendungen	**Euro**	**6.188.000**
	die Verlustzuweisung	**Euro**	**1.825.000**
1.2	**Im Vermögensplan**		
	die Einzahlungen	**Euro**	**3.155.000**
	die Auszahlungen	**Euro**	**3.155.000**

2. Es werden festgesetzt:

2.1	**der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen (und Investitions-fördermaßnahmen) auf**	**Euro**	**1.800.000**
2.2	**der Gesamtbetrag der Verpflichtungs-ermächtigungen auf**	**Euro**	**0**
2.3	**der Höchstbetrag der Kassenkredite auf**	**Euro**	**800.000**

Verfahren:
Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung:
Ergebnis: *Zustimmung*

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[X]	Nein
Begründung: Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil kein relevantes Thema.		
Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[ ]	freiwillig
	[X]	vorgeschrieben durch: EigVo
Finanzielle Auswirkungen:	[X]	Ja (Anlage)
	[ ]	

Begründung:
Finanzielle Auswirkung : siehe Beschlussvorschlag

Erläuterung Verlustzuweisung

ausgehend vom geplanten steuerlichen Verlust	**1.825 T€**
Summe Verlustzuweisung 2024	**1.825 T€**

(siehe auch Seite 21)

Kapitalausstattung
Grundlage ist der zuletzt erstellte Jahresabschluss

Stammkapital lt. Satzung		2.550 T€
Rücklagen	"übertragene Grundstücke"	3.414 T€
Rücklagen	"zweckgebunden"	1.577 T€
Rücklagen	"freie / allgemeine"	143 T€
Bilanzverlust		-828 T€
Sonderposten	"Zuschuss Promenade"	4.382 T€
Eigenkapital incl. Sonderposten 2022		**11.238 T€**

Bilanzsumme 2022	**15.848 T€**
Daraus ergibt sich eine	
Eigenkapitalquote incl. Sonderposten von	**70,91 %**
Eigenkapitalquote ohne Sonderposten von	**43,26 %**

Anlagen:

KBT- Wirtschaftsplan - 2024

Senatorin Pia Steinrücke

W I R T S C H A F T S P L A N

01.01.2024 - 31.12.2024

Inhalt	Seite
Zusammenstellung	5
Erfolgsplan	6
Vermögensplan	10
Verpflichtungsermächtigungen	13
Stellenübersicht	14

Anlagen

Erläuterungen zum Wirtschaftsplan	20
Erfolgsübersichtsplan	26
Finanzplan	27
Investitionsplan	28

Zusammenstellung nach § 12 Abs. 1 EigVO für das Wirtschaftsjahr 2024

Aufgrund des Paragraphen 5 Abs. 1 Nr. 5 der Eigenbetriebsverordnung in Verbindung mit Paragraph 97 der Gemeindeordnung hat die Bürgerschaft durch Beschluss und mit Genehmigung der Kommunalaufsichtsbehörde (1) - den Wirtschaftsplan für den Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2024 festgestellt:

1.	**Es betragen**		
1.1	**Im Erfolgsplan**		
	die Erträge	**Euro**	**4.363.000**
	die Aufwendungen	**Euro**	**6.188.000**
	die Verlustzuweisung	**Euro**	**1.825.000**
1.2	**Im Vermögensplan**		
	die Einzahlungen	**Euro**	**3.155.000**
	die Auszahlungen	**Euro**	**3.155.000**
2.	**Es werden festgesetzt**		
2.1	**Der Gesamtbetrag der Kredite f. Investitionen (und Investitions-förderungsmaßnahmen)**	**Euro**	**1.800.000**
2.2	**der Gesamtbetrag der Verpflichtungs-ermächtigungen auf**	**Euro**	**0**
2.3	**der Höchstbetrag der Kassenkredite auf**	**Euro**	**800.000**

Die kommunlaufsichtliche Genehmigung wurde am erteilt. (1)

Lübeck, den

Bürgermeister

(1) Nur bei Genehmigung

E r f o l g s p l a n 2024

E r f o l g s p l a n

Nr.	Bezeichnung	PLANANSATZ 2024 EUR	PLANANSATZ 2023 EUR	vorläufiges Ergebnis der Jahresrechnung 2022 EUR
1	2	3	4	5
1	Umsatzerlöse			
	Kurabgabe	2.400.000	2.100.000	2.591.791
	Strandbenutzungsgebühren	130.000	120.000	159.498
	Strandkorbstandgelder	45.000	40.000	44.473
	Standgelder Strandkioske / Boote	24.000	24.000	25.311
	Übrige	-	-	432
		2.599.000	2.284.000	2.821.505
	Erbbauzinsen	95.000	95.000	58.979
	Vermietung u. Verpachtung	250.000	250.000	283.755
	Parkentgelte	930.000	680.000	723.163
	Kostenerstattungen	50.000	40.000	113.707
	Übrige Erträge	15.000	15.000	29.027
		1.340.000	1.080.000	1.208.631
	Umsatzerlöse	**3.939.000**	**3.364.000**	**4.030.136**
2	Sonstige betriebliche Erträge			
	Erträge aus dem Abgang v. Gegenständen des Anlagevermögens	500	500	14.085
	Erträge aus dem Verkauf von Grundstücken	-	-	-
	Erträge aus den Auflösungen von Rückstellungen	-	-	11.088
	Erträge aus der Auflösung von Rücklagen	-	-	-
	sonstige Kostenerstattungen u. Fahrrad - Leasing	15.500	5.000	22.038
	Übrige sonstige Erträge	8.000	8.000	15.701
	Erträge Auflösung Sonderposten	395.000	360.000	336.151
	Sonstige betriebliche Erträge	**419.000**	**373.500**	**399.063**
		4.358.000	**3.737.500**	**4.429.199**
3	Materialaufwand			
	a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	407.000	346.000	331.743
	b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.134.500	1.642.500	1.965.335
		2.541.500	**1.988.500**	**2.297.078**

E r f o l g s p l a n

Nr.	Bezeichnung	PLANANSATZ 2024 EUR	PLANANSATZ 2023 EUR	vorläufiges Ergebnis der Jahresrechnung 2022 EUR
1	2	3	4	5
4	Personalaufwand			
	a) Löhne und Gehälter	1.685.000	1.430.000	1.327.452
	b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	505.000	430.000	406.942
	davon für Altersversorgung	(175.000)	(150.000)	(131.717)
		2.190.000	**1.860.000**	**1.734.394**
5	Abschreibungen			
	a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen - 1)	995.000	890.000	812.595
	b) auf Vermögensgegenstände d. Umlaufverm., soweit diese die im Unternehmen üblichen Abschreibungen überschreiten	-	-	-
		995.000	**890.000**	**812.595**
6	Sonstige betriebliche Aufwendungen			
	Verluste aus d. Abgang v. Gegenständen des Anlagevermögens	500	500	-
	Verluste aus d. Verkauf v. Grundstücken	-	-	-
	Abschreibungen auf Forderungen	-	-	-
	Wertberichtigung auf Forderungen	2.000	2.000	6.960
	Übrige betriebliche Aufwendungen	396.000	391.000	348.507
		398.500	**393.500**	**355.467**
		6.125.000	**5.132.000**	**5.199.534**

1) als Gegenposten unter Erträge dazu "Auflösung Sonderposten" - siehe Seite 7

E r f o l g s p l a n

Nr.	Bezeichnung	PLANANSATZ 2024 EUR	PLANANSATZ 2023 EUR	vorläufiges Ergebnis der Jahresrechnung 2022 EUR
1	2	3	4	5
7	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5.000	2.500	1.907
8	Zinsen und ähnliche Aufwendungen			
	Zinsen für langfristige Darlehen	45.000	40.000	39.760
9	Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit	**- 1.807.000**	**- 1.432.000**	**- 808.188**
10	Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	-	-
10	Sonstige Steuern			
	vom Vermögen	13.000	13.000	13.663
	übrige sonstige Steuern	5.000	5.000	6.644
		18.000	**18.000**	**20.307**
11	**Jahresergebnis** 1)	**- 1.825.000**	**- 1.450.000**	**- 828.495**
	Verlustzuweisung von der HL 2)	**- 1.825.000**	**- 1.450.000**	**- 828.495**
		-	-	-

1) Nachrichtlich: Behandlung des Jahresverlustes:
Abdeckung des Verlustes aus dem Haushalt der
Hansestadt Lübeck

2) Erläuterung Verlustzuweisung: siehe Seite 2 und Seite 21

V e r m ö g e n s p l a n 2024

V e r m ö g e n s p l a n

Einzahlungen		PLANANSATZ			Ergebnis der Jahresrechnung
Nr.	Bezeichnung	2024 EUR		2023 EUR	2022 T€
1	2	3		4	5
1	Zuführungen zu Rücklagen und Rückstellungen mit langfristigem Charakter 1)	80.000		90.000	-
2	Zuführung Rücklage (Bedürfnisanstalt Travem. LdStr.) 3)	-		350.000	-
3	Abschreibungen	995.000		890.000	-
4	Abgang v. Gegenständen d. Anlagevermögens	500		500	-
5	Kredite (f. Skateranlage)	1.800.000		-	-
6	Fördermittel	-		-	-
7	sonstige Einzahlung	279.500		519.500	-
		3.155.000		**1.850.000**	**-**

Auszahlungen		PLANANSATZ			Ergebnis der Jahres-rechnung	Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	
Nr.	Bezeichnung	Auszahlung 2024 EUR	Verpflichtungs-ermächtigungen 2024 EUR	Auszahlung 2023 EUR	2022 T€	Gesamtaus-zahlungs-bedarf EUR	bisher bereit-gestellt EUR
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Auflösung von Rücklagen u. Rückstellungen mit langfristigem Charakter	40.000	-	50.000	-	-	-
2	Auflösung Sonderposten 2)	395.000	-	360.000	-	-	-
3	Investitionen für						
	Kurtaxleistungen	695.000	-	710.000	-	-	-
	Kurtaxleistungen (Bau Skateranlage)	1.800.000	-	-	-	-	-
	Kurtaxleistungen (Planung Skateranlage)	-		200.000			
	Kurtaxleistungen (Bedürfnisanstalt Travem. LdStr.) 3)	-		350.000			
	Gemeinsame Anlagen	40.000	-	40.000	-	-	-
	Nebengeschäfte				-	-	-
	Weggefallene Ansätze	-	-	-	-	-	-
		2.535.000	-	1.300.000	-	-	-
4	Tilgung von Krediten	185.000	-	140.000	-	-	-
5	sonstige Auszahlungen	-	-	-	-	-	-
		3.155.000	**-**	**1.850.000**	**-**	-	-
	Differenz von Einzahlungen / Auszahlungen	-	-	-	-	-	-

1) Zuführung zur Pensionsrückstellung (BilMoG)
2) Auflösung Zuschuss Strandpromenade / Travepromenade gem. Bindungsfrist und analog zu den Abschreibungen
3) Einlage der Hansestadt Lübeck für den Bau einer Bedürfnisanstalt auf dem Parkplatz "Travemünder Landstraße";

V e r m ö g e n s p l a n

	Auszahlungen	P L A N A N S A T Z			Ergebnis der Jahres-rechnung	Investitionen und Investitionsförderungs-maßnahmen	
Nr.	Bezeichnung	Auszahlungen 2024 EUR	Verpflichtungs-ermächtigungen 2024 EUR	Auszahlungen 2023 EUR	2022 EUR	Gesamtaus-zahlungs-bedarf EUR	bisher bereit-gestellt EUR
1	2	3	4	5	6	7	8
1.1	**Kurtaxleistungen**						
1.1.1	**Grundstücke mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten**						
1.1.1.1	Travepromenade - Teilstück WSA wieder NEU	500.000	-	-	-	500.000	-
1.1.1.2	Dachsanierung Dünenweg 15 - "Haus der Retter" wieder NEU	50.000	-	-	-	50.000	-
1.1.1.3	Neubau Skateranlage	1.800.000	-	-	-	1.800.000	-
1.1.1.4	Planungskosten Skateranlage	-	-	200.000	-	200.000	-
1.1.1.5	Bedürfnisanstalt Grünstrand / Liegewiese	-	-	400.000	-	400.000	-
		2.350.000	-	600.000	-	2.950.000	-
1.1.2	**Bauten auf fremden Grundstücken**						
1.1.2.1		-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
1.1.3	**Technische Anlagen und Maschinen**						
1.1.3.1		-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
1.1.4	**Betriebs- und Geschäftsausstattung**						
1.1.4.1	Geräte für Kureinrichtungen	45.000	-	-	-	45.000	-
1.1.4.2	Digitalisierung - wieder NEU	50.000	-	-	-	50.000	-
1.1.4.3	Mobile Strandmatten	50.000	-	-	-	50.000	
1.1.4.4	Wachcontainer Priwallstrand	-	-	30.000	-	30.000	-
		-		-	-	-	-
		145.000	-	30.000	-	175.000	-
Summe	**Kurtaxleistungen**	**2.495.000**	**-**	**630.000**	**-**	**3.125.000**	**-**
1.2	**Gemeinsame Anlagen**						
1.2.1.1	Geschäftsausstattung	20.000	-	-	-	20.000	-
1.2.1.2	Geringwertige Wirtschaftsgüter	20.000	-	-	-	20.000	-
		-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
Summe	**Gemeinsame Anlagen**	**40.000**	**-**	**-**	**-**	**40.000**	**-**
	Gesamtbetrieb	**2.535.000**	**-**	**630.000**	-	**3.165.000**	-
	d a v o n						
	Grundstücke mit Geschäfts-, Betriebs- u. anderen Bauten	**2.350.000**	**-**	**600.000**	**-**	**2.950.000**	**-**
	Betriebs- und Geschäftsausstattung	**185.000**	**-**	**30.000**	**-**	**215.000**	**-**
	Gesamtbetrieb	**2.535.000**	**-**	**630.000**	**-**	**3.165.000**	**-**

Übersicht über die aus Verpflichtungsermächtigungen voraussichtlich fällig werdenden Auszahlungen

Verpflichtungsermächtigungen im Vermögensplan des Jahres (1)	Voraussichtliche fällige Auszahlungen (2) in TEuro				
	2025	2026	2027	2028	2029
1	2	3	4	5	6
2024	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
Summe	-	-	-	-	-
Nachrichtlich: im Finanzplan vorgesehene Kreditaufnahmen (ohne Umschuldungskredite)	-	-	-	-	-

1 In Spalte 1 sind das Wirtschaftsjahr und alle früheren Jahre aufzuführen, in denen Verpflichtungsermächtigungen veranschlagt waren, aus deren Inanspruchnahme noch Ausgaben fällig werden.

2 In Spalte 2 ist das dem Wirtschaftsjahr folgende Jahr, in Spalte 3 bis 5 die sich anschließenden Jahre einzusetzen; werden Auszahlungen aus Verpflichtungsermächtigungen in Jahren fällig, auf die sich der Finanzplan noch nicht erstreckt, so sind weitere Kopfspalten in die Übersicht aufzunehmen und die voraussichtlichen Kreditaufnahmen in diesen Jahren aufzuführen.

S t e l l e n ü b e r s i c h t 2024

Abkürzungen:

EG	Engeltgruppe
nvb	nicht vollbeschäftigt
w	wöchentlich
kw	künftig wegfallend
ku	künftig umzuwandeln
f. d. P.	für die Person
LTM	Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
TVÜ-VkA	Tarifvertrag zur Überleitung der Beschäftigten der kommunalen Arbeitgeber in den TVöD
ü	für den Bereich des ehemaliten BAT = übergeleitet für den Bereich des ehemaligen BMT-G = Übergangsgruppe

Stellen - Nr.	Funktions - oder Dienstbezeichnungen	Anzahl und Bewertung Vorjahr	Ist 30.06.	lfd. Jahr	Bemerkung
8600	**Direktion**				
8600.2.0001	Kurdirektor:in Werkleiter:in	EG 15ü	EG 15ü	EG 15ü	
8600.2.0030	Sachbearbeiter:in	EG 7	EG 7	EG 7	
8600.2.0035	Sachbearbeiter:in	EG 7	EG 7	EG 7	
8602	**Projektmanagement / IT und Digitalisierung Verwaltung und Personal**				
8602.2.0020	Sachgebietsleiter:in	EG 10	EG 10	EG 10	
8602.2.0025	Sachbearbeiter:in	EG 9a	EG 9a	EG 9a	
8620	**Verwaltung Sondervermögen / Kurabgabe / Beschaffungswesen**				
8620.2.0010	Sachgebietsleiter:in Stellvertreter:in Werkleiter:in	EG 10	EG 10	EG 10	
8620.2.0020	Sachbearbeiter:in	EG 5	EG 5	EG 5	
8620.2.0025	Sachbearbeiter:in	EG 5	EG 4	EG 5	
8620.2.0030	Sachbearbeiter:in	EG 6	EG 6	EG 6	
8630	**Rechnungswesen**				
8630.2.0010	Buchhaltungsleiter:in	EG 10	EG 10	EG 10	
8630.2.0030	Buchhalter:in	EG 8	EG 8	EG 8	ku EG 6
8630.2.0040	Buchhalter:in	EG 9a	EG 9a	EG 9a	kw

Stellen - Nr.	Funktions - oder Dienstbezeichnungen	Anzahl und Bewertung Vorjahr	Ist 30.06.	lfd. Jahr	Bemerkung
8660	**Außendienst**				
8660.5.0060	Außendienstleiter:in	EG 9a	EG 9a	EG 9a	
8660.5.0065	Teamleiter:in, Handwerker:in Kuranlagen	-	-	EG 6	
8660.5.0070	Handwerker:in Kuranlagen	EG 6	EG 6	EG 6	
8660.5.0080	Handwerker:in Kuranlagen	EG 5	EG 4	EG 5	
8660.5.0085	Kraftfahrer:in	EG 4	EG 4	EG 4	
8660.5.0087	Strandbetreuer:in, Kraftfahrer:in	EG 3	EG 4	EG 4	
8660.5.0110	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2ü	EG 2ü	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09. ku EG 2
8660.5.0120	Teamleiter:in Priwall, Handwerker:in Kuranlagen	EG 6	EG 6	EG 6	
8660.5.0130	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2ü	EG 2ü	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09. ku EG 2
8660.5.0140	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 2ü	EG 2ü	EG 2	01.03.-30.11. + EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09.
8660.5.0150	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 2ü	EG 2ü	EG 2	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09.
8660.5.0160	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2ü	EG 2ü	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09.
8660.5.0180	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 2ü	EG 2ü	EG 2ü	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09. ku EG 2
8660.5.0190	Handwerker:in Kuranlagen	EG 5	EG 5	EG 5	
8660.5.0200	Handwerker:in Kuranlagen	EG 5	EG 5	EG 5	
8660.5.0201	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2	EG 2	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09.
8660.5.0202	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2ü	EG 2	01.03.-30.11. + EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09.
8660.5.0205	Reinigungskraft Bedürfnisanstalten	EG 1	EG 1	EG 1	
8660.5.0210	Reinigungskraft Bedürfnisanstalten Priwall	EG 1	EG 1	EG 1	
8660.5.0215	Reinigungskraft Bedürfnisanstalten	EG 1	EG 1	EG 1	
8660.5.0220	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 1	EG 1	EG 2	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09.
8660.5.0230	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 1	EG 1	EG 2	+ EG 4 für 3 Std. tgl. 15.05.-14.09.
8660.5.0240	Reinigungskraft Bedürfnisanstalten Priwall	EG 1	EG 1	EG 1	
8660.5.0250	Reinigungskraft Bedürfnisanstalten	EG 1	EG 1	EG 1	

Zusammenstellung

		Vorjahr	Ist 30.6.	lfd. Jahr
Beamte		0	0	0
Beschäftigte	EG 15ü	1	1	1
	EG10	3	3	3
	EG 9a	3	3	3
	EG 8	1	1	1
	EG 7	2	2	2
	EG 6	3	3	4
	EG 5	5	3	5
	EG 4	1	4	2
	EG 3	1	0	0
	EG 2ü	8	7	4
	EG 2	0	1	6
	EG 1	7	7	5
Summe Beamte		0	0	0
Summe Beschäftigte		35	35	36
		35	35	36

Die Stellen für Auszubildende sind nachrichtlich aufzuführen:
2 Auszubildende als Kaufleute für Büromanagement

Die Stellenübersicht für den Kurbetrieb Travemünde für das Wirtschaftsjahr 2024 wird wie folgt geändert:

Abteilung Art der Änderung Anzahl der Stellen	Stellen - Nr. alt neu	Funktions- oder Dienstbezeichnungen alt	 neu	Bewertung von	 nach
Außendienst					
N 1	8660.5.0065	--	Teamleiter:in, Handwerker:in Kuranlagen	--	EG 6
H 1	8660.5.0087	Strandbetreuer:in, Kraftfahrer:in	Strandbetreuer:in, Kraftfahrer:in	EG 3	EG 4
R 1	8660.5.0110	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2ü ku EG 2
R 1	8660.5.0130	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2ü ku EG 2
R 1	8660.5.0140	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 2ü 01.03.-30.11.	EG 2 01.03.-30.11.
U 1	8660.5.0150	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 2ü 01.03.-30.11.	EG 2
U 1	8660.5.0160	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü 01.03.-30.11.	EG 2ü
R 1	8660.5.0180	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 2ü	EG 2ü ku EG 2
R 1	8660.5.0201	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü	EG 2
R 1	8660.5.0202	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 2ü 01.03.-30.11.	EG 2 01.03.-30.11.
U 1	8660.5.0220	Papiersammler:in	Strandbetreuer:in Gelderheber:in	EG 1 01.03.-30.11.	EG 2
U 1	8660.5.0230	Papiersammler:in Priwall	Strandbetreuer:in Gelderheber:in Priwall	EG 1 01.03.-30.11.	EG 2

N = Neuschaffung V = Verlegung U = Umwandlung
H = Höhergruppierung E = Einsparung R = Randvermerk

Stellenquerschnitt 2024

	Beamte Besoldungsgruppe A														Beschäftigte	Azubis	Insgesamt
	höherer Dienst				gehobener Dienst					mittlerer Dienst					zus.			
Bewertung	16	15	14	13	13	12	11	10	9	9	8	7	6	5				
lfd. Jahr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	2	38
Vorjahr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	2	37
mehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	1
weniger	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0

E r l ä u t e r u n g e n

z u m

W i r t s c h a f t s p l a n 2024

Erläuterungen zum Wirtschaftsplan 2024

I. Erläuterung zum Erfolgsplan 2024

Der Erfolgsplan weist in der Gegenüberstellung mit dem Vorjahr folgende Grunddaten auf :

	Planung 2024 T€	Planung 2023 T€
Erträge	4.363	3.740
Aufwendungen	-6.188	-5.190
Verlustzuweisung	**-1.825**	**-1.450**

Zum gestiegenen Zuschussbedarf hier ein paar begleitende Erläuterungen :

Der Personalkostenansatz erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um 330 TEUR. Davon entfällt ein Betrag von rund 185 TEUR (200 EUR + 5,5%) auf die zwischen den Tarifvertragsparteien vereinbarte Tariferhöhung. Die darüber hinaus gehende Steigerung des Personalkostenansatzes von rund 145 TEUR erfolgt z. B. durch Stellenentfristungen bzw. durch Schaffung einer neuen Stelle im Außendienst. Siehe dazu die Erläuterung zum Stellenplan auf der Seite 25

Allgemeine Preissteigerungen und die 50% nicht abzugsfähige Vorsteuer auf Aufwendungen für Kurtaxleistungen sowie Kosten für dringende aufgestaute Bauunterhaltungen wurden ebenfalls in den Ansätzen berücksichtigt. Durch die konjunkturbedingte starke Auslastung der Firmen des Baugewerbes in den letzten Jahren, einhergehend mit hohen Baukosten, mussten erforderliche Bauunterhaltungsmaßnahmen verschoben werden. Nach einer spürbaren Marktberuhigung werden diese nunmehr in 2024 durchgeführt. Der entsprechende Bauunterhaltungsansatz fällt daher in 2024 etwas höher aus. In den Folgejahren wird dieser wieder geringer kalkuliert. Ebenfalls gestiegen sind die Kosten für die internen Leistungsabnahmen (ILA) des Kurbetriebes von der Hansestadt Lübeck. Für die pauschalierten Umlagen der IT, LPA, KWL sowie des Overhead der HL sind 85 T€ Mehrkosten zu berücksichtigen.

Wegen der Beeinträchtigung durch Bauarbeiten auf dem Baggersand und am Kowitzberg wurde die ursprünglich geplante Erhöhung der Stellplatzgebühr für Wohnmobile aus 2023 auf das Jahr 2024 verschoben. In 2024 wird der Kurbetrieb Travemünde dann die Stellplatzgebühr in der Saison von 12,-- Euro auf 15,-- Euro und in der Nebensaison von 8,-- Euro auf 10,-- Euro erhöhen. Hier rechnet der Kurbetrieb Travemünde mit einer Mehreinnahme von ca. 50 T€.

Für das Jahr 2024 strebt der Kurbetrieb Travemünde in Verbindung mit der Hansestadt Lübeck an, die Tageshöchstsätze bei den Parkentgelten für PKW von 4,-- Euro auf 6,-- Euro für die Parkplätze Leuchtenfeld, Mövenstein und Backbord anzuheben.

II. Erläuterung zum Vermögensplan 2024

Das Volumen des Vermögensplanes 2024 beträgt bei den Einzahlungen T€ 3.155 und bei den Auszahlungen 3.155 T€. Neben den Neu - Investitionen in Höhe von T€ 1.935 sind für die Tilgung von Krediten T€ 185 vorgesehen. Die Finanzierung der Neu - Investitionen folgt durch Eigenmittel in Höhe von T€ 995 (AfA) abzüglich der Auflösung Sonderposten in Höhe von 395 T€, sowie durch eine geplante Kreditaufnahme in Höhe von max. 1.800 T€.

zu den **Neu** - Investitionen im Einzelnen :

1.1.1.1 Travepromenade - Teilstück WSA € 500.000

Das Teilstück Travepromenade Höhe WSA-Gebäude bis Anschluss Strandpromenade war ursprünglich gemeinsam mit der Realisierung des Norderdecks geplant. Im politischen Raum entstand jedoch der Wunsch die Erneuerung der Wegoberfläche unabhängig vom geplanten Norderdeck zu realisieren, um ein einheitliches Gestaltungsbild zu generieren. Diesem Wunsch wollen wir entsprechen.

Da der Ansatz aus dem Wirtschaftsplan 2022 per 31.12.2023 verfällt, muss dieser Ansatz wieder **neu** im Wirtschaftsplan ausgenommen werden, da diese Maßnahme bei Aufstellung des Wirtschaftsplanes 2024 noch nicht begonnen hat.

1.1.1.2 Dachsanierung Dünenweg 15 - "Haus der Retter" € 50.000

Nachdem das Gebäude Dünenweg 15 im Herbst 2019 mit Beendigung des Grundstücksmietvertrages in das Eigentum des KBT übergegangen ist, wird es der DRK-Wasserwacht in den Sommermonaten als Unterkunft für die Wachgänger zur Verfügung gestellt. Für die dauerhafte Gebäudeerhaltung ist eine umfassende Dachsanierung unerlässlich. Der beauftragte Architekt hat hierfür entsprechende Kostenangebote eingeholt und danach einen Finanzbedarf von rd. 50 T€ netto ermittelt.

Da der Ansatz aus dem Wirtschaftsplan 2022 per 31.12.2023 verfällt, muss dieser Ansatz wieder **neu** im Wirtschaftsplan ausgenommen werden, da diese Maßnahme bei Aufstellung des Wirtschaftsplanes 2024 noch nicht begonnen hat.

zu den **Neu** - Investitionen im Einzelnen :

1.1.1.3 Neubau Skateranlage € 1.800.000

Die Bürgerschaft hat in Ihrer Sitzung am 29.09.2022 unter Top 9.8.3 Haushaltsbegleitbeschluss beschlossen:

"*Der Bürgermeister wird beauftragt, **über** den Eigenbetrieb Kurbetrieb Travemünde die Realisierung einer Skateranlage auf der ehemaligen Betriebsfläche des Kurbetriebes am Lotsenberg in Travemünde zu planen und baulich umzusetzen. Grundlage dessen soll die vom Kurbetrieb dem Wirtschaftsausschuss entgegengebrachte Konzeption sein.*

Dafür sollen im Haushalt 2023 für die Planung und bauliche Umsetzung 1 Mio. € und in 2024 nochmals 1 Mio. € im Haushalt der Hansestadt Lübeck geordnet werden.

Im Zuge der Planung sollen Förderungen von staatlicher und / oder privater Seite eingeworben werden, damit der Haushaltsansatz nach Möglichkeit nicht ausgeschöpft werden muss."

Die Genehmigung des Nachtragswirtschaftsplanes 2023 schaffte die Voraussetzung für die Planung dieser Maßnahme.

Aktuelle Planung der Finanzierung:
Die Hansestadt Lübeck wird in 2023 max. 200 T€ für die Planungskosten der Skateranlage übernehmen, sollte die Verlustzuweisung des Kurbetriebes Travemünde gemäß Nachtragswirtschaftsplan 2023 nicht ausreichen.

Im Wirtschaftsplan 2024 hingegen soll der Kurbetrieb Travemünde die Baumaßnahme über einen Kommunalkredit in Höhe von bis zu 1,8 Mio. finanzieren.

1.1.4.1 Geräte für Kureinrichtungen € 45.000

Der Ansatz ist vorgesehen, um bei Ausfall von Geräten und Gegenständen unverzüglich reagieren und Ersatzbeschaffungen vornehmen zu können. Darüber hinaus soll die Möglichkeit gegeben sein, unter Anlegung eines strengen Maßstabes Geräte und Gegenstände neu zu beschaffen, die der Rationalisierung bzw. der Verbesserung der Kureinrichtungen dienen. Insbesondere wird damit die Ersatzbeschaffung und Ergänzung von Bänken, Stühlen, Informationstafeln und Kinderspielgeräten für die Kuranlagen ermöglicht.

zu den **Neu** - Investitionen im Einzelnen :

1.1.4.2 Digitalisierung € 50.000

Da sich die Gäste- und Übernachtungszahlen in den letzten Jahren bedingt durch die Errichtung neuer Hotel- und Ferienwohnungsangebote nahezu verdoppelt haben, entsteht eine erhöhte Nachfrage der effektiven Digitalisierung, um die Lebensqualität für die Einwohner:innen des Seebades zu wahren und auch die Aufenthaltsqualität für die Gäste zu sichern. Dieses ist vor dem Hintergrund der Schonung der natürlichen Voraussetzungen für den Küstentourismus im Sinne einer nachhaltigen Tourismusentwicklung zwingend erforderlich. Mittels Sensoren sollen die für die digitale Besucherlenkung nötigen Bewegungsdaten gesammelt werden. Dies kann helfen die Überlastung von sogenannten Point of Interest (POI) im Seebad zu vermeiden. Informationen zur Auslastung können die Gäste bequem mobil über verschiedene Online-Kanäle, wie die eigene Webseite der Sehenswürdigkeit oder/und des Seebades, abrufen. Umgesetzt wird bereits die Nutzung von Webcams zum einen für den Gast zur Überprüfung der Belegung des Strandes, sowie für den Außendienst des Kurbetriebes zur Überprüfung von Anschwemmungen von Seetang, um diesen Abzutragen. Weiterhin erfolgt über Sensoren die Übertragung der Wetter- und Meeresdaten auf Screens an Wettersäulen, sowie online. Seitens der Besucherlenkung wird aktuell die Mobilität des Gastes in den Fokus gerückt. Somit wird die Verfügbarkeit der Pkw-Parkplätze bereits über Parkleitsysteme vor Ort dargelegt und die vom Kurort bewirtschafteten Wohnmobilparkplätze sind zu Teilen mit Sensoren ausgestattet, so dass die Gäste bereits im Vorfeld die Auslastung einsehen können. Die Besucherlenkung wird uns dabei helfen den Suchverkehr zu minimieren und dadurch auch die CO^2 Emission durch den motorisierten Individualverkehr, im Sinne des Klimaschutzes, zu senken. Weiterhin unterstützt sie, die touristische Hotspots zu entzerren, eine gleichmäßige Verteilung des Gästeaufkommens sicherzustellen und alternative Angebote zu ermöglichen.

Da der Ansatz aus dem Wirtschaftsplan 2022 per 31.12.2023 verfällt, muss dieser Ansatz wieder **neu** im Wirtschaftsplan ausgenommen werden, da diese Maßnahme bei Aufstellung des Wirtschaftsplanes 2024 noch nicht begonnen hat.

1.1.4.3 Mobile Strandmatten € 50.000

Die inzwischen maroden Holzlaufstege an den Stränden sollen nach und nach durch mobile Strandmatten aus Recyclingmaterial ersetzt werden. Die Matten werden am Ende der Saison zusammengerollt und eingelagert, so dass eine längere Haltbarkeit gegeben ist. Außerdem können sie variabel zum Einsatz kommen, um möglicherweise im Laufe der Jahre sich ändernden Bedürfnissen angepasst zu werden.

1.2.1.1 Geschäftsausstattung und € 20.000
1.2.1.2 Geringwertige Wirtschaftsgüter € 20.000

Die Ansätze sind hauptsächlich für die Erneuerung (Ersatzbeschaffungen) von Gegenständen der Geschäftsausstattung wie EDV - Soft- und Hardware, Fotokopiergerät, Büromöbel, Frankiermaschine, Werkzeuge, Maschinen, usw. vorgesehen, damit wir unseren Geschäftsbetrieb reibungslos aufrecht erhalten können, für den Fall, dass mal etwas unvorhergesehen kaputt geht oder etwas benötigt wird, an das wir bis zur Aufstellung des Wirtschaftsplanes nicht gedacht haben. Die Position 1.2.1.2 betrifft Gegenstände mit einem Anschaffungspreis von jeweils 250,- € bis 1.000,- € netto.

III. Erläuterungen zur Stellenübersicht 2024

Stellenübersicht allgemein

Der Personalkostenansatz erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um 330 TEUR. Davon entfällt ein Betrag von rund 185 TEUR (200 EUR + 5,5%) auf die zwischen den Tarifvertragsparteien vereinbarte Tariferhöhung. Die darüber hinaus gehende Steigerung des Personalkostenansatzes i. H. v. rund 145 TEUR folgt aus den nachstehend erläuterten Änderungen:

8660 - Außendienst

Aufgrund der ganzjährig hohen Auslastung der umfassenden Beherbergungskapazitäten entsteht eine durchgehende Frequentierung der touristischen Infrastruktur. Hiermit ist auch ein laufender Aufwand für Pflege, Instandhaltung und Reinigung der Kureinrichtungen sowie der naturnahen Erholungsgebiete verbunden. In besonderem Maße gilt dies für den Rundlauf im Bereich der Priwall- und Travepromenade. Der Kurbetrieb übernimmt hierbei neben seinem eigenen Sondervermögen auch die Bewirtschaftung von weiteren städtischen Flächen im Rahmen von Verwaltungsvereinbarungen (ILA).

Stellen-Nr. 8660.5.0065 - Teamleiter:in, Handwerker:in Kuranlagen
In den letzten Jahren ist sukzezzive ein am tatsächlichen Bedarf ausgerichteter Anwuchs der personellen Ausstattung des Außendienstes auf der Stadt- und Priwallseite erfolgt. Für das Team auf dem Priwall wurde hierbei im Wirtschaftsjahr 2021 eine Teamleitung etabliert, die die Leitung des Außendienstes u. a. bei der Führung der dortigen Mitarbeitenden unterstützt. Diese Struktur hat neben dem effizienteren Personaleinsatz auch zu einer Verbesserung des qualitativen Standards in der Unterhaltung der Kuranlagen geführt. Auf Grund der bestehenden Erfahrungen sowie der Größe des Teams und des Umfanges der Flächen und Aufgaben auf der Stadtseite, soll auch für diesen Arbeitsbereich eine Teamleitung etabliert werden. Die hierfür neu zu schaffende Stelle wird neben der anteiligen Führung der Mitarbeitenden und der Übernahme von Bürotätigkeiten auch als Handwerker:in in Kuranlagen ihren Einsatz finden. (N 1)

Stellen-Nr. 8660.5.0087 - Strandbetreuer:in, Kraftfahrer:in
Die Aufgabeninhalte sind durch den Bereich Personal der Hansestadt Lübeck nach der Entgeltgruppe 4 bewertet worden. Die Stelle ist entsprechend auszuweisen (H 1).

Stellen-Nr. 8660.5.0110 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in
Stellen-Nr. 8660.5.0140 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in Priwall
Stellen-Nr. 8660.5.0130 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in
Stellen-Nr. 8660.5.0150 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in Priwall
Stellen-Nr. 8660.5.0160 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in
Stellen-Nr. 8660.5.0180 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in Priwall
Stellen-Nr. 8660.5.0201 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in
Stellen-Nr. 8660.5.0202 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in

Zum 1. Januar 2023 ist das neue Entgeltgruppenverzeichnis für Beschäftigte mit handwerklichen Tätigkeiten in Kraft getreten. Dieses enthält gegenüber den bisherigen Regelungen des Tarifvertrages über ein Lohngruppenverzeichnis vom 25.02.1991 eine Vielzahl von Änderungen. Das zum Teil stark veraltete Eingruppierungsrecht der Tarifbeschäftigten mit handwerklichen Tätigkeiten ist modernisiert worden. Im Ergebnis sind die beim Kurbetrieb bestehenden Stellen der EG 2ü bei Nachbesetzungen bzw. Neueinstellungen nach EG 2 zu besetzen. (R 1)

Stellen-Nr. 8660.5.0150 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in Priwall
Stellen-Nr. 8660.5.0160 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in
Durch den in der Einleitung dargestellten Wandel vom saisonalen Tourismus hin zu einer ganzjährigen Auslastung, dem höheren Bedarf in den Peakzeiten und der Sicherstellung des Winterdienstes in den Wintermonaten entsteht ein erforderlicher personeller Mehrbedarf. Dieser soll mit der Entfristung von Saisonstellen abgedeckt werden, durch die u. a. das in den Peakzeiten aufgelaufene Überstundenguthaben abgebaut werden kann. Ergänzend gestaltet sich die Besetzung von befristeten Saisonstellen mit niedrigen Entgeltgruppen am Arbeitsmarkt zunehmend problematisch. Die Entfristung der Stellen stellt nicht zuletzt einen sozialeren Charakter der Arbeitsplätze dar. (U 1)

Stellen-Nr. 8660.5.0220 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in
Stellen-Nr. 8660.5.0230 - Strandbetreuer:in, Gelderheber:in Priwall
Die hier genannten Stellen fallen ebenfalls unter die im vorherigen Absatz genannten personellen Kapazitätserhöhungen. Im Falle dieser Stellen geht es neben der Entfristung auch um die Umwandlung von der EG 1 zur EG 2. Ziel ist hierbei der flexiblere Einsatz der Stellen durch die qualifizierteren Tätigkeitsmerkmale und die Aufnahme der Tätigkeit als Gelderheber:in, um eine Erhöhung der Strandkontrollen auf Stadt- und Priwallseite zu ermöglichen. (U 1)

E r f o l g s ü b e r s i c h t s p l a n

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Aufwendungen nach Bereichen nach Aufwandsarten	Betrag insgesamt	Allgemeine und gemeinsame Betriebsabteilungen Verwaltung	Kurtax-leistungen	Neben-geschäfte
	T€	T€	T€	T€
1	2	3	4	5
1. Materialaufwand	2.541	76	2.109	356
2. Entgelte	1.685	590	994	101
3. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	330	112	195	23
4. Aufwendungen für Altersversorgung	175	105	63	7
5. Abschreibungen	995	30	866	99
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	45	23	22	-
7. Steuern	18	-	7	11
8. Andere betriebliche Aufwendungen	399	200	187	12
9. Summe 1 - 8	6.188	1.136	4.443	609
10. Umlagen der Spalte 3				
Zurechnung	1.136	-	795	341
Abgabe	- 1.136	1.136	-	-
11. Aufwendungen 1 - 10	**6.188**	**-**	**5.238**	**950**
12. Betriebserträge				
a) nach der GuV-Rechnung	4.358		3.356	1.002
b) aus Lieferungen an andere Betriebszweige	-		-	-
13. Betriebserträge insgesamt	**4.358**		**3.356**	**1.002**
14. Betriebsergebnis (+ = Überschuss - = Fehlbetrag)	**- 1.830**		**- 1.882**	**+ 52**
15. Finanzerträge	5			
16. Unternehmens-ergebnis (+ = Überschuss - = Fehlbetrag)	**- 1.825**			

F i n a n z p l a n

A	Einzahlungen und Auszahlungen (§ 16 Nr. 1 EigVO)							
Nr.	Bezeichnung	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
		EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
	Einzahlungen							
1	Zuführungen zu Rücklagen und Rückstellungen mit langfristigem Charakter 1)	90.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000
	Einlage der HL (Bedürfnisanstalt Travemünder Landstr.) 5)	350.000	-	-	-	-	-	-
2	Abschreibungen	890.000	995.000	1.080.000	1.030.000	965.000	930.000	925.000
3	Abgang v.Gegenständen d. Anlagevermögens	500	500	500	500	500	500	500
4	Kredite (f. Investition Skateranlage)	-	1.800.000	-	-	-	-	-
5	sonstige Einzahlungen (Fördermittel)	-	-	-	-	-	-	-
6	sonstige Einzahlung	519.500	279.500	-	-	-	-	-
		1.850.000	**3.155.000**	**1.160.500**	**1.110.500**	**1.045.500**	**1.010.500**	**1.005.500**
	Auszahlungen							
1	Auflösung von Rücklagen und Rückstellungen mit langfristigem Charakter 1)	50.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
2	Auflösung Sonderposten 2)	360.000	395.000	385.000	375.000	345.000	325.000	325.000
3	Investition für:							
-	Kurtaxleistungen	710.000	695.000	45.000	445.000	45.000	45.000	45.000
	Skateranlage (Planung u. Bau)	200.000	1.800.000	-	-	-	-	-
	Bedürfnisanstalt Travemünder Landstr. 5)	350.000	-	-	-	-	-	-
-	Gemeinsame Anlagen	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
		1.300.000	2.535.000	85.000	485.000	85.000	85.000	85.000
4	Tilgung von Krediten	140.000	185.000	214.000	165.000	165.000	165.000	165.000
5	Sonstige Auszahlungen	-	-	436.500	45.500	410.500	395.500	390.500
		1.850.000	**3.155.000**	**1.160.500**	**1.110.500**	**1.045.500**	**1.010.500**	**1.005.500**
	Differenz von Einzahlungen / Auszahlungen	-	-	-	-	-	-	-

B	Übersicht über die Einzahlungen und Auszahlungen, die sich auf die Finanzplanung für den Haushalt der Gemeinde auswirken (§16 Nr. 2 EigVO)							
Nr.	Bezeichnung	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
		EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
	Einzahlungen							
1	Zuweisungen der Gemeinde							
-	zum Verlustausgleich 3)	- 1.450.000	**- 1.825.000**	- 1.800.000	- 1.800.000	- 1.800.000	- 1.800.000	- 1.800.000
	Auszahlungen							
1	Ablieferungen an die Gemeinde							
-	von Verwaltungskosten-beiträgen 4)	654.500	701.500	702.000	702.000	702.000	702.000	702.000

Erläuterungen

1) Zuführung / Entnahme zur Pensionsrückstellung (BilMoG)

2) Auflösung Sonderposten Strand- u. Travepromenade ;

3) in 2024 ff: Verlust ca. 1.800 T€

4) Rücklauf an Verwaltungskosten an die Hansestadt Lübeck

5) öffentl. BA - Parkplatz Travemünde Landstr.

Investitionsplan

Nr.	Bezeichnung	2023 EUR	2024 EUR	2025 EUR	2026 EUR	2027 EUR	2028 EUR	2029 EUR
1.	**Kurtaxleistungen**							
1.1	**Grundstücke mit Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten**							
1.1.1	Travepromenade - Teilstück WSA - wieder NEU	-	500.000	-	-	-	-	-
1.1.2	Dachsanierung Dünenweg 15 - "Haus der Retter" - wieder NEU	-	50.000	-	-	-	-	-
1.1.3	Neubau Skateranlage	-	1.800.000	-	-	-	-	-
1.1.4	Planungskosten Skateranlage	200.000	-	-	-	-	-	-
1.1.5	Bedürfnisanstalt Grünstrand / Liegewiese	400.000	-	-	-	-	-	-
1.1.6	Bedürfnisanstalt Parkplatz Travem. Landstraße	350.000	-	-	-	-	-	-
1.1.7	Umbau Zufahrt Wohnmobilparkplatz Kowitzberg	30.000	-	-	-	-	-	-
1.1.8	Erweiterung Außendienstgebäude Brügmanngarten	-	-	-	300.000	-	-	-
1.1.9	Dünenweg Priwall	-	-	-	100.000	-	-	-
		980.000	2.350.000	-	400.000	-	-	-
1.2	**Bauten auf fremden Grundstücken**							
1.2.1		-	-	-	-	-	-	-
1.2.2		-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-
1.3	**Technische Anlagen u. Maschinen**							
1.3.1	Ackerschlepper	180.000	-	-	-	-	-	-
1.3.2	Elektro - Gator	25.000	-	-	-	-	-	-
		205.000	-	-	-	-	-	-
1.4	**Betriebs- und Geschäftsausstattung**							
1.4.1	Geräte für Kureinrichtungen	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
1.4.2	Digitalisierung - wieder NEU	-	50.000	-	-	-	-	-
1.4.3	Mobile Strandmatten	-	50.000	-	-	-	-	-
1.4.4	Wachcontainer Priwallstrand	30.000	-	-	-	-	-	-
		75.000	145.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Summe	**Kurtaxleistungen**	**1.260.000**	**2.495.000**	**45.000**	**445.000**	**45.000**	**45.000**	**45.000**
2.	**Gemeinsame Anlagen**							
2.1	**Betriebs- und Geschäftsausstattung**							
2.1.1	Geschäftsausstattung	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
2.1.2	Geringwertige Wirtschaftsgüter	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
2.1.3		-	-	-	-	-	-	-
Summe	**Gemeinsame Anlagen**	**40.000**	**40.000**	**40.000**	**40.000**	**40.000**	**40.000**	**40.000**
	Gesamtbetrieb	**1.300.000**	**2.535.000**	**85.000**	**485.000**	**85.000**	**85.000**	**85.000**

Einzelbegründungen zum Investitionsplan 2025 - 2029

1.1.8 Erweiterung Außendienstgebäude Brügmanngarten **ca. 2026** **€ 300.000**

Da in den letzten Jahren die Anzahl der Außendienst-Mitarbeiter dem deutlichen Anstieg der Gästezahlen angepasst werden musste, reichen die bisherigen Unterkünfte (Sozialraum, Sanitärraum, Umkleiden etc.) nicht mehr aus. Es ist daher erforderlich, die bisherigen Räumlichkeiten durch einen An- oder Neubau (evtl. auch als Container) angemessen zu erweitern.

1.1.9 Dünenweg Priwall **ca. 2026** **€ 100.000**

Der Dünenweg von der Südermole bis zum Gelände der ehemaligen Jugendfreizeitstätte ist baulich und optisch in einem sehr schlechten Zustand. Im Rahmen der Überplanung und Umgestaltung der öffentlichen Wege entlang der neuen touristischen Angebote auf dem Priwall sollte auch der Dünenweg zur attraktiven Promenade umgestaltet werden.

1.4.1. Geräte für Kureinrichtungen **€ 45.000**

Der Ansatz ist vorgesehen, um bei Ausfall von Geräten und Gegenstände unverzüglich reagieren und Ersatzbeschaffungen vornehmen zu können. Darüber hinaus soll die Möglichkeit gegeben sein, unter Anlegung eines strengen Maßstabes Geräte und Gegenstände neu zu beschaffen, die der Rationalisierung bzw. der Verbesserung der Kureinrichtungen dienen.

2.1.1 Geschäftsausstattung und **€ 20.000**
2.1.2 Geringwertige Wirtschaftsgüter **€ 20.000**

Die Ansätze sind für die Erneuerung von Gegenständen der Geschäftsausstattung wie EDV - Soft- und Hardware, Fotokopiergerät, Büromöbel, Frankiermaschine, Werkzeuge, Maschinen usw. vorgesehen. Die Position 2.1.2 betrifft Gegenstände mit einem Anschaffungspreis von jeweils 250,- € bis 1.000,- € netto.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12402
öffentlich

Lübeck, 27.07.2023

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
28.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das mit einem bis zum 31.12.2023 befristeten Erbbaurecht zugunsten von 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 2 v.H. des Bodenwertes (Stand 31.12.2022) von 272.083,00 EUR (= 5.441,66 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist in der Anlage 2 darstellt.

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 die 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 sich schriftlich erklärt (s. Anlage 6), dass er eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

Begründung:

Mit Schreiben vom 13.April 2023 wurden der Erbbauberechtigte gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechtes informiert.

Der Erbbauberechtigten teilte mit Schreiben vom 21.04.2023 mit, dass er das Erbbaurecht um 30 Jahre und unter Anwendung des vorgenannten Bürgerschaftsbeschlusses verlängern möchte.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen.

Anlagen:
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Berechnungsbogen
Anlage 4 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 5 – Lageplan
Anlage 6 – Nichtöffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften **Anlage zur Vorlage vom 26.07.2023**
Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement **VO-Nr.:2023/12402**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV Anlage 1

Finanzielle Auswirkungen in €	2023	2024	2025	2026
Erträge	**63,47**	2.347,42	2.347,42	2.347,42
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	**63,47**	**2.347,42**	**2.347,42**	**2.347,42**
Einzahlungen	**63,47**	2.347,42	2.347,42	2.347,42
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	**63,47**	**2.347,42**	**2.347,42**	**2.347,42**

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	**63,47**
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**63,47**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	111020000.6411001	Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht	**63,47**
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
		Saldo Finanzplan	**63,47**

2 - Wirtschaft und Soziales
280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Zeichen: Bru/LJ 2524

Lübeck, den 25.07.2023
Auskunft: Frau Kerstin Bruhse
Tel.: 2324; Fax: 2390
e-mail: kerstin.bruhse@luebeck.de

Entscheidung über ein Grundstücksgeschäft

hier: vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechts Lübeck, Vorrader Straße 12

Gegenstand

Das mit einem bis zum **31.12.2023** befristeten Erbbaurecht für

Herrn Dieter O E L F K E

belastete Grundstück in Lübeck, **Vorrader Straße 12** (Flurstück 378/98, Flur 011 der Gemarkung St. Jürgen) ist vorzeitig um **30 Jahre** zu verlängern.

Mit Schreiben vom 13.04.2023 wurden der Erbbauberechtigte über die Verlängerungskonditionen gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) informiert. Mit Schreiben vom 26.04.2023 teilte der Erbbauberechtigte mit, dass er das Erbbaurecht um 30 Jahre verlängern möchten.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag unter Berücksichtigung folgender **Eckpunkte** zu schließen (vgl. Berechnungsbogen in Anlage 1):

1. **Laufzeit:** **30 Jahre**
   Gem. Beschlusspunkt 1) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 und 99 Jahren wählen.

2. **Dinglicher Erbbauzins**: **5.441,66 EUR / Jahr**
   Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2) beträgt 2 % des aktuellen Grundstückswertes (ohne 10 %-igen Aufschlag) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen.

3. **Grundstückswert**: **272.083,00 EUR**
   Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertkarte (Stand: 01.01.2022) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte.

…

4. **Kappungsgrenze für Erhöhungen:** **10.883,32 EUR / Jahr**

   Der wertgesicherte Erbbauzins darf in den ersten 20 Jahren 4 % des Ausgangsbodenwertes nicht übersteigen. Ab dem 21. Jahr erfolgt die wertgesicherte Anpassung dann uneingeschränkt.

5. **unrentierlicher Grundstücksanteil**: **4.694,83 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 5 ist der Erbbauzins-Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Grundstücksflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ½ schuldrechtlich zu ermäßigen (Anlage 2 und 3).

6. **Mischerbbauzins**: **4.694,83 EUR / Jahr**

   Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 6 unter Anwendung der Mischzinsberechnung schuldrechtlich ermäßigt werden. Diese Mischzinsregelung gilt nur für Erbbaurechtsverträge mit einer Restlaufzeit von maximal 30 Jahren.

7. **Familienermäßigung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 7 kann der schuldrechtlich vereinbarte Erbbauzins für jedes im Haushalt lebende Kind, für das Kindergeld bezogen wird, um 10 % ermäßigt werden. Die Ermäßigung wird max. für drei Kinder gewährt. Die Ermäßigung wird nicht gewährt, wenn weiteres Wohneigentum besteht oder Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden.

8. **Härtefallregelung**: **2.347,42 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 8 kann der vereinbarte Erbbauzins weiterhin schuldrechtlich um 50 % ermäßigt werden, wenn der Erbbauberechtigte mind. 20 Jahre Erbbauberechtigter ist und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 - 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden.

   Die Bescheinigung des Bereiches Soziale Sicherung / Wohnungsbauförderung vom 09.01.2023 liegt dem Bereich vor. Die Voraussetzung für diese schuldrechtliche Ermäßigung sind somit erfüllt.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten, einschließlich der Grunderwerbsteuer, sind von den Erbbauberechtigten zu tragen.

2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften
280.4 - Erbbaurechtsmanagement

Sachbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 2324

25.07.2023

Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

Aktenzeichen:	**LJ 2524**
Grundstück in Lübeck:	**Vorrader Straße 12**
Grundstücksgröße:	**827 m²**
Laufzeit d. Erbbaurechts:	**31.12.2023**

Unbelasteter Bodenwert

(Bodenrichtwertkarte 2022)

Richtwert je m²:	350,00 EUR
Grundstücksgröße bis 1.000 m²:	827 m²
Bezugsgröße lt. Richtwertkarte:	600 m²
angepasster Richtwert:	350,00 EUR
Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²:	0,94
angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²:	329,00 EUR
angepasster Bodenwert bis 1.000 m²:	**272.083,00 EUR**
Gesamtbodenwert für EBZ-Ermittlung:	**272.083,00 EUR**

Erbbauzins dinglich (2 %)

angepasster Bodenwert bis 1.000 m²:	272.083,00 EUR
Erbbauzins 2 %:	5.441,66 EUR
Erbbauzins pro m²:	6,58 EUR
50 % des Erbbauzinses pro m²:	3,29 EUR
Bodenwert über 1.000 m²	0,00 EUR
Erbbauzins 2%:	0,00 EUR
Erbbauzins pro m²:	0,00 EUR
dinglicher Erbbauzins:	**5.441,66 EUR**

(monatlich 453,47 EUR)

Schuldrechtliche Ermäßigungen

Unrentierlicher Grundstücksanteil

bis 1.000 m²:			
600 m²	x	6,58 EUR/m²	3.948,00 EUR
227 m²	x	3,29 EUR/m²	746,83 EUR
Erbbauzins gesamt:			**4.694,83 EUR**
			entspricht 1,73 %

(monatlich 391,24 EUR)

Mischerbbauzins

Verlängerungswunsch:		30 Jahre		
Jahre	x	63,42 EUR		0,00 EUR
30 Jahre	x	4.694,83 EUR		140.844,90 EUR
			gesamt:	140.844,90 EUR
Mischzins:				**4.694,83 EUR**

Familienermäßigung

(pro kindergeldberechtigtem Kind im Haushalt 10 %; max. für 3 Kinder)

- entfällt -

Härtefallregelung

Voraussetzungen erfüllt	**2.347,42 EUR**
	entspricht 0,86 %

(monatlich 195,62 EUR)

Kappungsgrenze für Erhöhungen

(in den ersten 20 Jahren ab Vertragsschluss gem. VO/2023/12072)

Kappungsgrenze von 4 %:	**10.883,32 EUR**

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

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

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/2023/11957-01
öffentlich

Lübeck, 27.03.2023

Vorlage
-öffentlich-

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

Bearbeitung: Andrea Witt (E-Mail: andrea.witt@luebeck.de Telefon: 3930)

Austauschvorlage: Masterplan Klimaschutz

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.05.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
09.05.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
31.08.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Bürgermeister wird beauftragt, den Masterplan Klimaschutz gem. Anlage 1 und 2 umzusetzen und fortzuschreiben. Hierzu werden zur Umsetzung der Maßnahmen den zuständigen Gremien notwendige Beschlussvorlagen entgegengebracht. Der Bürgerschaft und dem Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung ist regelmäßig über die Umsetzung des Masterplans zu berichten.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Siehe Anlage 3: Beteiligung_MAKS	Zustimmend; Anmerkungen wurden bearbeitet; keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Bürger:innen-Workshop am 13.Mai 2022 in der MUK
Klimaschutz-Aktionstag am 22. Juni 2022 im Johanneum

[X] Ja
[ ] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Ja (Anlage 1)
	[X]	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ]	Nein
	[X]	Ja – Begründung: Ziel der Vorlage ist Treibhausgasneutralität 2040

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
[Erläuterung zur Austauschvorlage: Nach Beratung im Senat am 27.03.2023 wurde die Anlage MAKSBericht2023_A4_DS der Vorlage VO/2023/11957 aktualisiert. Neben kleiner Rechtschreibkorrekturen wurde eine Grafik ausgetauscht (s. S. 30), eine Grafik herausgenommen (s. S. 63) und eine dritte korrigiert (s. S. 27).]

Am 23. Mai 2019 hat die Lübecker Bürgerschaft den Klimanotstand festgestellt (VO/2019/07727). In der Folge hat die Verwaltung zwei Maßnahmenpakete zum Klimaschutz geschnürt, die von der Bürgerschaft beschlossen worden sind: ein kurzfristiges Maßnahmenpaket (VO/2019/07727-01) und ein mittelfristiges Maßnahmenpaket (VO/2020/08920). Nun wird wunschgemäß der Masterplan Klimaschutz (MAKS) vorgelegt.

Die Maßnahmen und Aktivitäten des MAKS sind als Werkzeugkasten zu verstehen, aus dem die Politik sukzessive Aktivitäten beschließen soll. Der MAKS ist damit ein sich stetig fortentwickelndes lebendes Dokument, das nach und nach ergänzt bzw. modifiziert werden muss. Je besser es in Zukunft gelingt, den Klimaschutz in alle Bereiche und Gesellschaften zu integrieren, desto mehr Aktivitäten und Pläne werden von dort als neue Bausteine hinzukommen.

Treibhausgasneutralität kann in Lübeck erreicht werden, wenn die Rahmenbedingungen passen. Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes kann eine Kommune aus eigener Kraft etwa ein Drittel der Treibhausgasemissionen beeinflussen. Dies bedeutet, dass es auch zu den Aufgaben der Hansestadt Lübeck gehört, als Vorbild auf die Gesellschaft und die anderen politischen Ebenen zu wirken und für gute Rahmenbedingungen zu sorgen. Insbesondere ist die politische Einflussnahme der Bürgerschaft auf die übergeordneten Ebenen erforderlich. Eine weitere Abhängigkeit besteht aktuell zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen: Fachkräftemangel und Schwierigkeiten bei den Lieferketten können auf absehbare Zeit die Umsetzung vieler im MAKS als prioritär eingestufter Aktivitäten erschweren.

Um die Klimaneutralität 2040 oder sogar 2035 zu erreichen, müssen nicht nur die Aktivitäten des MAKS unmittelbar in Umsetzung gehen, sondern der Klimaschutz auch in allen anderen Planwerken wie z.B. im Flächennutzungsplan (FNP) und im Verkehrsentwicklungsplan (VEP - ; VO/2021/10558) unmittelbar und mit Priorität berücksichtigt werden. Der zum Beispiel im Grundlagenbeschluss für den Entwurf des FNP selbst angelegte Widerspruch zwischen dem Ziel der Klimaneutralität einerseits und dem Verbrauch von Freiflächen andererseits gehört in diesem Zusammenhang auf den Prüfstand.

Der Masterplan wird der Bürgerschaft, die auch den Klimanotstand festgestellt hat, ohne abschließendes Lektorat zur Kenntnis gegeben, um sich noch in der laufenden Legislaturperiode damit auseinander setzen zu können. Das Lektorat und eine Überarbeitung der Grafi-

ken läuft parallel. Die von der Klimaleitstelle in Zusammenarbeit mit der gesamten Verwaltung priorisierten ca. 100 Aktivitäten sollen möglichst zeitnah beschlossen werden.

Seit Oktober 2019 nimmt die Hansestadt Lübeck am Qualitätsmanagement- und Zertifizierungsprogramm European-Energy-Award (eea) teil (VO/2019/08082-27-1) und strebt die Gold-Zertifizierung an. Die Kurzbewertung des MAKS durch den externen Berater war sehr positiv: „Die seit 01.2023 gültigen neuen Bewertungskriterien werden durch die entsprechenden Handlungsfelder und Maßnahmenblätter des MAKS sehr gut abgebildet. Auch hat das im eea-Prozess wichtige Teilprojekt Vorbildfunktion einer treibhausgasneutralen Stadtverwaltung im MAKS seinen Platz gefunden.“ Dieses Urteil wird unter anderem unterstützt durch bereits umgesetzte oder gerade in Umsetzung befindliche Aktivitäten, wie der Bau von Photovoltaikanlagen auf der Deponie Niemark und vielen Schuldächern. Fortschritte und Vorzeigeprojekte für E-Mobilität und Wasserstoff sind durch die Stadtwerke mobil und die Entsorgungsbetriebe vorangetrieben worden.

Der Masterplan soll für die Stadtverwaltung und gleichzeitig für die Beteiligungen und Eigenbetriebe gelten. Anlage 1 beinhaltet den MAKS als Hauptdokument: Hier wird nach der Beschreibung der Ausgangslage der Weg der Hansestadt zur Treibhausgasneutralität vorgestellt. Weiterhin werden die Handlungsfelder erläutert und der Prozess beschrieben. In Anlage 2 „Gesamtübersicht Maßnahmenblätter“ sind die Maßnahmen und Aktivitäten zu den entsprechenden Handlungsfeldern zu finden. Im Hauptdokument (Anlage 1) wird an den entsprechenden Stellen auf die passenden Maßnahmen im Anhang verwiesen.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen

Hansestadt LÜBECK

Der Lübecker Masterplan Klimaschutz

Auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität 2040

Weitere Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/maks

Jan Lindenau
Bürgermeister

Ludger Hinsen
Senator für Umwelt, Sicherheit und Ordnung

Lübeck, 6. März 2023

Vorworte

Liebe Leserinnen und Leser,

Lübeck ist eine dynamische Stadt, die die Herausforderungen einer klimaschutzorientierten Entwicklung mit kreativer Gestaltungskraft annimmt. Es liegt eine große Chance darin, Lübeck modern und zukunftsfähig auszurichten und im selben Schritt einen großen eigenen Beitrag zum Schutz unseres Klimas zu leisten.

Die Ziele sind ambitioniert: Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040. Der Bericht zum Lübecker Masterplan Klimaschutz zeigt auf, welche Entscheidungen jetzt konsequent anstehen und welche großen und kleinen Hebel in Bewegung gesetzt werden können, damit uns gemeinsam gelingt, was 2019 mit der Feststellung des Klimanotstands von der Bürgerschaft auf den Weg gebracht wurde.

Die konsequente Umsetzung von Klimaschutzbelangen und die damit eingeleitete Transformation in der Stadt erfordert Mut zur Veränderung und eine Portion Durchhaltevermögen.

Der Masterplan zeigt auf, wie die verschiedenen Aktivitäten der kommenden Jahre stufenweise aufeinander aufbauen, welche Akteur:innen zu beteiligen und welche Ressourcen für die Realisierung von Maßnahmen einzuplanen sind. Diese herauszuarbeiten war ein riesiger Kraftakt: Es hat sich gelohnt, in die fachliche Tiefe zu gehen, denn die anstehenden Aufgaben sind nun definiert und verteilt.

Die Verwaltung, städtischen Eigenbetriebe und Beteiligungsgesellschaften haben sich auf den Weg gemacht und stehen gemeinsam für dieses Ziel ein. Das ist eine gute Ausgangsposition und der gemeinsame Einsatz soll zukünftig noch intensiver werden: Klimaschutz wird in jedem Bereich als Querschnittsthema gelebt werden, damit sich die vielfältigen Aufgaben auf viele Schultern verteilen. Alle Fachabteilungen werden ihre kommunalen Instrumente auf Klimaschutz ausrichten. Doch Verwaltung allein wird das Ziel der Klimaneutralität für die ganze Stadt nicht erreichen können. Alle Menschen in der Stadt sind aufgerufen, sich aktiv einzubringen und ihren Beitrag zu leisten: Zu Hause, im Betrieb oder in der Freizeit.

Uns ist es ein besonderes Anliegen zu betonen, wie wichtig der angestoßene Prozess, die umfangreichen Beteiligungen und der – zum Teil auch kontroverse – Austausch bis hierher waren und sind.

Einige Beteiligte haben den Prozess aktiv vorangetrieben, andere sind durch den Prozess angeregt worden, ihre fachlichen Instrumente zu prüfen und Ideen einzubringen. Sie alle sind zu Mitstreiter:innen geworden und haben maßgeblich zur Entwicklung des Masterplans Klimaschutz beigetragen.

Für die intensive Auseinandersetzung und die konstruktive Zusammenarbeit bedanken wir uns bei allen verwaltungsinternen und externen Beteiligten.

Fest steht: Klimaschutz kostet Geld – jetzt nicht zu handeln würde die Kosten noch um ein Vielfaches in die Höhe treiben. Lübeck als Stadt am Meer ist in besonderer Weise von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen und muss in jedem Fall viel Geld in die Hand nehmen, um sich und ihre Bewohner:innen zu schützen. Konsequenter Klimaschutz kann verhindern, dass diese Kosten explodieren.

Der vorliegende Bericht zum Masterplan Klimaschutz ist eng verzahnt mit anderen kommunalen Planwerken, wie dem Flächennutzungs- und den Verkehrsentwicklungsplan und wird darüber hinaus kontinuierlich fortgeschrieben und auf die neuen Erfordernisse abgestimmt, neue Maßnahmen werden hinzukommen, bestehende Maßnahmen verbessert und angepasst.

Der Masterplan Klimaschutz versteht sich über den Einflussbereich der Verwaltung hinaus als Anreiz und Motivation für alle Mitbürger:innen, um weitere Ideen zum Klimaschutz umzusetzen. Der Ausspruch „Klimaschutz gelingt nur gemeinsam!“ bewahrheitet sich, wenn es gelingt, dass zusammenwächst, was engagierte Bürger:innen zu Hause und in der Vereins-arbeit sowie mutige Wirtschaftspartner:innen und kompetente Wissenschaftler:innen in unserer Stadt mit der Verwaltung an kreativen Ideen erzeugen.

Die gute Nachricht ist, dass Klimaschutz an vielen Stellen Spaß macht und auch Vorteile und Mehrwerte hervorbringt, die ohne die angestoßene Veränderung nicht sichtbar geworden wären.

Wir sehen Veränderung als Chance, nicht als Bedrohung, und glauben fest daran, dass ein treibhausgasneutrales Lübeck mehr Lebensqualität haben wird. Wirtschaft, Tourismus und die Bürger:innen profitieren davon und werden auch im Jahr 2040 zum Wohlstand unserer schönen Hansestadt beitragen.

Jetzt gilt es mit vereinten Kräften in die Umsetzung des Masterplans Klimaschutz zu starten. Nehmen wir gemeinsam die Verantwortung wahr und stoßen Veränderungen an. Diskussionen zum richtigen Zeitpunkt der Klimaneutralität bringen uns nicht voran. Die konkrete Umsetzung von Maßnahmen muss jetzt obere Priorität haben. Und wir wollen schneller am Ziel sein, als es Bund und EU aktuell vorgeben. ■

Danksagung Klimaleitstelle

Das ist er, der Masterplan Klimaschutz, kurz MAKS genannt. Mit dem ersten Aufschlag 2023 sind die wichtigen Schritte auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität Lübecks genannt. Die Klimaleitstelle freut sich darauf, nach diesem Kraftakt die weitere Umsetzung gemeinsam voranzutreiben. Der MAKS versteht sich nämlich als ein lebendes Dokument, er muss stetig aktualisiert, weiterentwickelt und vorangebracht werden.

Nach zögerlichem Anfang ist es gelungen, den Masterplan nach und nach zu einem Gemeinschaftswerk der Stadtverwaltung zu entwickeln. Vom Setzen erster zarter Ideenpflänzchen bis hin zur intensiven konstruktiven Zusammenarbeit, die in den kommenden Jahren hoffentlich weiter ausgebaut wird, war und ist alles dabei. Denn die Umsetzung dieses großen Zieles zur Klimaneutralität kann nur gemeinschaftlich gelingen. Klimaschutz muss ein selbstverständlicher Bestandteil des täglichen Lebens sein.

Unser Dank gilt unseren Kolleginnen und Kollegen der Stadtverwaltung, die sich in der Steuerungsgruppe Klima eingebracht, an Workshops teilgenommen und im Nachgang Kommentare und Mails geschrieben haben, in den Austausch mit uns gegangen sind, zum Hörer gegriffen und Texte mit uns abgestimmt haben. Hinzu kommen die vielen Mitarbeitenden der städtischen Eigenbetriebe und Beteiligungsgesellschaften, die sich engagiert haben und sowohl wichtige Aspekte als auch Fachexpertise eingebracht haben. Wir bedanken uns auch bei denjenigen Mitstreiter:innen, die schon lange engagiert Klimaschutz betreiben und entsprechende Maßnahmen umsetzen.

Bei unseren Beteiligungsformaten haben sich zahlreiche Vertreter:innen aus Kammern und Lübecker Firmen, der Universität zu Lübeck und der Technischen Hochschule Lübeck, von Interessengemeinschaften und Vereinen in den Prozess eingebracht. Auch bei ihnen möchten wir uns herzlich für ihr Engagement bedanken und freuen uns, mit Ihnen zusammen weiterhin Klimaschutz in Lübeck voranzubringen. Ganz besonderer Dank geht an alle Lübeckerinnen und Lübecker, die sich an unseren Formaten beteiligt haben, an Onlineumfragen, Fachworkshops und anderen Veranstaltungen, die mit uns engagiert diskutiert und Lösungen erarbeitet haben.

Durch den intensiven Beteiligungsprozess sind in dieser Zeit schon zahlreiche Projekte auf den Weg gebracht worden – ein inniges Dankeschön und bitte weiter so! Nicht alle Ideen und Vorstellungen der Klimaleitstelle haben Eingang in den Masterplan gefunden, dafür standen eine realistische Perspektive und der Wunsch nach Realisierbarkeit im Vordergrund.
Der derzeitige MAKS ist eine gute Grundlage. Doch wir sind entschlossen, den Masterplan in den kommenden unter sich verändernden Rahmenbedingungen stetig weiterzuentwickeln und neue Erkenntnisse einfließen zu lassen.

Das Team der Klimaleitstelle

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 4

1 Einleitung 7

2 Ausgangslage in Lübeck 2023 11

3 Die Lübecker Vorgehensweise 15

3.1 Minderungspfade und Ableitung der operativen Ziele 15

3.2 Beteiligungsprozess 16

3.3 Erstellen der Maßnahmenblätter 17

4 Lübecks Ziel: Treibhausgasneutralität 2040 19

4.1 Vision Treibhausgasneutralität 2040 19

4.2 Sechs operative Ziele 20

4.3 Handlungsmöglichkeiten der Hansestadt 20

5 Neun Handlungsfelder mit ihren 47 Maßnahmen 25

5.1 Klimaschutzmaßnahmen der fünf thematischen Handlungsfelder 25

5.2 Querschnittsfelder im Klimaschutz 67

5.3 Systemisches Handlungsfeld 69

6 Lübecks Treibhausgasbilanz: Ausgangslage und Messinstrument 75

6.1 Treibhausgasbilanz 75

6.2 Minderungspfade 77

7 Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen 79

8 Monitoring der Umsetzung und Wirkung 81

9 Fortschreiben des MAKS 85

10 Rahmenbedingungen und Hemmnisse beim Umsetzen und Erreichen der Ziele 87

11 Fazit und Ausblick 93

Anhang 95

A1 Abkürzungsverzeichnis 95

A2 Glossar 97

A3 Abbildungsverzeichnis 105

A4 Tabellenverzeichnis 107

A5 Infoboxverzeichnis 107

A6 Quellen 108

B Darstellung der Aktivitäten mit Beiträgen zur treibhausgasneutralen Verwaltung 110

C Gesamtübersicht Maßnahmenblätter 114

Zusammenfassung

Der Masterplan Klimaschutz (MAKS) ist der gesamtstädtische Fahrplan zum Klimaschutz für die Hansestadt Lübeck. Durch ihn wird das große Klimaziel **Treibhausgasneutralität 2040** und das Zwischenziel **Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030** in Arbeitspakete heruntergebrochen. Um das Ziel zu erreichen, sollen zahlreiche Aufgaben von allen kommunalen Akteur:innen wie der Stadtverwaltung, den städtischen Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften umgesetzt werden. Das Ergebnis sind circa 320 Aktivitäten, die in 47 Klimaschutzmaßnahmen aus neun Handlungsfeldern zusammengefasst sind.

Der MAKS ist ein Baukasten aus verschiedenen Elementen: So erklärt der Bericht die Zusammenhänge und Vorgehensweise, während die Maßnahmenblätter die Aktivitäten zur weiteren Umsetzung bündeln. Daraus soll die Bürgerschaft zunächst die prioritären Aktivitäten beschließen, die dann sofort realisiert werden. Daraufhin folgen die bereits begonnenen Aktivitäten. Die mittelfristigen Aktivitäten sollen ab 2024 bis 2030 starten und werden bis dahin weiter ausgearbeitet.

Die **Ausgangslage** zeigt, dass Klimaschutz in Lübeck eine lange Tradition hat. Bereits in den frühen 1990er Jahren hat sich die Stadtverwaltung verpflichtet, Treibhausgasemissionen einzusparen. Seit der Klimanotstand im Jahr 2019 festgestellt wurde, ist das Thema verstärkt in den Fokus aller Fachbereiche gerückt. Nach dem ersten integrierten Klimaschutzkonzept von 2011 und darauf aufbauenden Maßnahmenpaketen systematisiert der MAKS nun eine zielgerichtete Klimaschutzarbeit in Lübeck.

Die **Lübecker Vorgehensweise** für den MAKS orientiert sich an bestehenden Plänen anderer Städte: Die Planer:innen setzen zunächst das Ziel und arbeiten von dort ausgehend. Dabei untersuchen sie Potentiale und entwickeln anschließend mit breiter Beteiligung Maßnahmen und konkrete Aktivitäten. Für Lübeck sind daraus konkrete Aktivitäten mit festgelegten Zuständigkeiten sowie Budget- und Personalbedarfen entstanden.

Lübecks Ziel und damit unsere Vision einer treibhausgasneutralen Stadt stehen fest. Damit können operative Ziele, die das Einsparen fossiler Energieträger und den Ausbau erneuerbarer Quellen umfassen, formuliert und auf eine praktische Handlungsebene gebracht werden. Die Klimaschutzaktivitäten sind in mehrere **Handlungsfelder** aufgeteilt wie Energie & Bau, Mobilität, Ressourcenschutz, Landnutzung & Boden und Wirtschaft. In einem weiteren systemischen Handlungsfeld werden übergeordnete Aktivitäten zusammengefasst, die die Klimaschutzarbeit effizienter machen soll. Damit wird gezeigt, welche Gestaltungsmöglichkeiten Lübeck als Stadt hat.

Eines der wichtigsten Themen im Handlungsfeld **Energie & Bau** ist die Wärmewende.

Im Handlungsfeld **Mobilität** wird die Verkehrswende durch den Ausbau des Umweltverbundes forciert.

Für das Handlungsfeld **Ressourcenschutz** sind nachhaltige Beschaffung und Förderung der Kreislaufwirtschaft wichtig.

Im Handlungsfeld **Landnutzung & Boden** geht es darum, die natürlichen Kohlenstoffspeicher auf dem Stadtgebiet zu erhöhen, beispielsweise in Mooren, Böden und Wäldern.

Gezielte Maßnahmen, um Lübeck als attraktiven Wirtschafts- und Klimaschutzstandort zu etablieren, sind im Handlungsfeld **Wirtschaft** zusammengefasst.

Das wichtigste Monitoring-Tool für die Beteiligten in den Kommunen ist die **Treibhausgasbilanz, kurz THG-Bilanz**, die auch zukünftig bei der Erfolgskontrolle des MAKS wichtig sein wird. Ihr liegt ein einheitlicher Berechnungsstandard zugrunde, der Kommunen untereinander vergleichbar macht. Die Daten der THG-Bilanz 2019 waren Grundlage, um die Minderungspfade zu erarbeiten. Sie werden in Zukunft genutzt, um Ziele und Maßnahmen zu überprüfen.

Die **Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen** ist eine Herausforderung, die nicht allein in Lübeck gelöst werden kann. Hierbei sind Bundes- und Landesregierung in der Pflicht, geeignete Fördermittel für den kommunalen Klimaschutz zur Verfügung zu stellen. Durch das Klimabudget im städtischen Haushalt sind jedoch auch jetzt schon viele fachbereichsübergreifende Maßnahmen möglich. Zudem können neue Mechanismen zur Finanzierung genutzt werden, beispielsweise ein Klimafonds oder Contracting-Modelle. Für den Klimaschutz wird es hohe Investitionen in die Infrastruktur und Energieversorgungsnetze geben müssen. Heute nichts zu tun, kostet morgen jedoch noch mehr.

Nicht zuletzt kann und muss auch privates Kapital mobilisiert werden. Gerade im Finanzsektor wächst die Einsicht, dass sich nachhaltige Investments und Investments in Nachhaltigkeit auch wirtschaftlich lohnen.

Das **Monitoring** wird in Zukunft zeigen, ob die angesetzten Aktivitäten richtig greifen und die Menge an Treibhausgasemissionen ausreichend stark reduziert wird. Mithilfe weiterer Indikatoren kann der Erfolg einzelner Maßnahmen und Aktivitäten dargestellt werden. Eins ist wohl klar: Nicht alle Aktivitäten werden in gleichem Maße erfolgreich sein, deshalb wird stetig nachgeschärft werden müssen.

Sollte das Monitoring zeigen, dass in einem Sektor die Einsparungen zu niedrig sind, können weitere Aktivitäten aus dem MAKS umgesetzt werden.

Zur **Fortschreibung** werden zukünftig noch weitere Aktivitäten hinzukommen, weil bisher nur der Status Quo erfasst ist und sich Rahmenbedingungen (Gesetze, Fördermittel, Finanzierungen) ändern. Auch die operativen Ziele für den Zeitraum 2030 bis 2040 müssen noch ausgearbeitet werden. So ist der MAKS ein lebendes Dokument, das sich anpasst und weiterentwickelt.

Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes kann die Kommune alleine etwa ein Drittel der Treibhausgasemissionen beeinflussen. Der MAKS zeigt, welche Instrumente und Handlungsmöglichkeiten Lübeck im Klimaschutz hat. Für alle wichtigen Themenfelder gilt jedoch: Die **Zuständigkeiten Lübecks** alleine reichen nicht aus, um auf lokaler Ebene Treibhausgasneutralität zu erreichen. Das geht nur dann, wenn die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stimmen. Dies ist bei Weitem noch nicht durchweg der Fall. Umso wichtiger ist es, dass Lübeck die Handlungsspielräume nutzt und damit zum Vorbild für gesellschaftliches und politisches Engagement wird – auch für andere übergeordnete politische Ebenen. Dies gilt insbesondere, weil die Kommune das Klimaziel noch vor dem Bund erreichen will. Eine große Herausforderung besteht allerdings durch den Fachkräftemangel und durch Schwierigkeiten bei den Lieferketten.

Die Lübecker Klimaziele können trotz dieser Herausforderung erreicht werden, wenn alle an einem Strang ziehen. Dafür sollten alle Ebenen in der Politik und jede Stelle in der Verwaltung ihre Verantwortung und Wirksamkeit erkennen und erfüllen. Der MAKS zeigt, dass jede:r etwas zum Klimaschutz beitragen kann. Sei es durch veränderte Beschaffungsprozesse und modifizierte Planungen in der Mobilität – auch der Dienstmobilität – die sich am Klimaschutz orientieren, Energiesparmaßnahmen, Pilotprojekte, etc. Alle Entscheidungen werden gebraucht, um das Ziel zu erreichen.

Eins ist aber klar: Heutige Investitionen in fossile Energieträger und Verkehrsinfrastruktur kann sich Lübeck nicht mehr leisten. Auf dem Fahrplan steht ab sofort: Erneuerbar! ■

Einleitung

Der Klimawandel, seine Ursachen und Folgen für Mensch und Umwelt sind mittlerweile seit Jahrzehnten bekannt. Vieles weiß man heute sehr sicher: der Klimawandel ist maßgeblich durch menschliches Handeln verursacht, natürliche Ressourcen werden knapp, fossile Energieträger sind in absehbarer Zeit ausgeschöpft und die Energieabhängigkeit verändert unser alltägliches Leben.

Schien man 1979 bei der ersten **Weltklimakonferenz** noch viel Zeit zu haben, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren und so den Klimawandel aufzuhalten, wird die Zeit heute immer knapper. Seit 1990 sind die Emissionen in Deutschland zwar rückläufig, weltweit jedoch enorm gestiegen.

Seit dem **Übereinkommen von Paris** aus dem Jahr 2015 gibt es ein konkretes internationales Ziel für den Klimaschutz: Es sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2°C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Umgangssprachlich wird diese Entscheidung 1,5-Grad-Ziel genannt. Seitdem hat der Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) die unaufschiebbare Notwendigkeit dieses Ziels im ersten Teil ihres 6. Sachstandsberichtes bestätigt, welcher die bereits stattfindenden gravierenden Veränderungen des Klimasystems mit den dramatischen Auswirkungen auf die Lebewesen beschreibt.

Die **Auswirkungen** des Klimawandels und der globalen Abhängigkeiten spüren Menschen seit Jahren bereits weltweit, aber auch bei uns auf dem Lübecker Stadtgebiet werden sie immer deutlicher. Schäden durch Starkregenereignisse und Hochwasser, höhere Sterblichkeit durch Hitze sowie Ernteverluste aufgrund von Trockenperioden im Sommer sind lokale Folgen des Klimawandels. Lieferengpässe und steigende Preise, weil Lieferketten nicht funktionieren oder Rohstoffe nicht verfügbar sind, steigende Energie- und Lebensmittelpreise sowie soziale Ungleichheiten treten auch durch globale Abhängigkeiten verstärkt auf. Hinzu kommt der rasante Verlust der biologischen Vielfalt, der sich nicht immer direkt spüren lässt. Mit der geringeren Verfügbarkeit von fossilen Brennstoffen – beispielsweise in Folge des aktuellen Krieges – wird der Aspekt der Energieversorgungssicherheit immer wichtiger.

Die **17 Nachhaltigkeitsziele** (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen fassen alle Herausforderungen zusammen und stellen die Zusammenhänge verschiedener Themenfelder dar. Das Nachhaltigkeitsziel Nummer 13 adressiert direkt den Klimaschutz und ist eng verbunden mit vielen anderen Nachhaltigkeitszielen. Klimaschutzmaßnahmen müssen also alle Aspekte der nachhaltigen Entwicklung im Blick haben. Gleichzeitig tragen viele Veränderungen, die sich positiv auf den Klimaschutz auswirken und so die Folgen des Klimawandels abmildern, auch zur Lösung anderer Herausforderungen bei: eine lebenswerte und sichere Stadt durch mehr Grün und weniger Verkehr, unabhängige Energieversorgung und höhere Sozialverträglichkeit aufgrund konstanter Energiekosten, regionaler Handel und bezahlbarer Nahverkehr, reparieren statt wegwerfen, um nur einige wünschenswerte Effekte zu nennen.

Die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen findet fast immer vor Ort in den Kommunen statt. So wirken etwa Gesetzesänderungen auf Bundesebene, der Handel mit Emissionszertifikaten der EU oder Fördermittel des Landes bis in den Geltungsbereich der Kommunen. Auf kommunaler Ebene wiederum müssen notwendige Veränderungen vorangetrieben und sowohl Unternehmen als auch insbesondere Zivilgesellschaft eingebunden werden.

Klimaschutz - Wie alles begann

1979	**Erste Weltklimakonferenz**
1988	**Gründung des Weltklimarats (IPCC)**
1992	**UN-Konferenz: Beschluss der Klimarahmenkonvention in Rio de Janeiro**
1997	**Kyoto-Protokoll: Industrienationen verpflichten sich zum Senken der Treibhausgasemissionen**
2015	**Übereinkommen von Paris löst das Kyoto-Protokoll ab. Ziel: Erderwärmung auf deutlich unter 2°C beschränken (auch als 1,5°C-Ziel bekannt)**

Abbildung1: Meilensteine der internationalen Klimaschutzpolitik

Der Lübecker Masterplan Klimaschutz (MAKS) ist daher ein lebendes Dokument: Er zeigt Handlungsmöglichkeiten für alle Themenfelder auf, die die Kommune beeinflussen kann, und bezieht vielfältige Akteursgruppen ein. Er bildet den Startpunkt und wird mit den Jahren immer wieder erweitert. Er fasst ganz konkrete Aktivitäten zusammen, die zeigen, welche Möglichkeiten und Gestaltungsspielräume Lübeck hat und für den Klimaschutz nutzen muss. Das Gestalten einer neuen Art des Zusammenlebens, Wirtschaftens, Unterwegs- und Miteinanderseins bringt Herausforderungen, aber birgt vor allem Chancen: Hier können wir einen neuen Umgang kennenlernen beziehungsweise für uns selbst kreieren. Anstatt durch Krisen und Katastrophen gezwungen zu sein, auf neue Lebensrealitäten zu reagieren, bleibt Raum, um eine Lübecker Lösung zu finden und zu erproben.

Die kleinen Knöpfe im kommunalen Klimaschutz wurden bereits alle gedrückt. Jetzt geht es daran, die großen Hebel in Bewegung zu setzen, um auch große Erfolge zu erreichen. Das erfordert mehr Mut. Es wird Entscheidungen geben, die große Veränderungen bewirken. Das geht nicht immer ohne Hindernisse und Rückschläge. Aber am Ende wird Lübeck davon profitieren und moderner, attraktiver und unabhängiger sein. ■

Ziele nachhaltiger Entwicklung

6 Sauberes Wasser und sanitäre Einrichtungen
7 Bezahlbare und saubere Energie
8 Faire Arbeit und Wirtschafts-wachstum
9 Industrie, Innovation und Infrastruktur
10 Verringerte Ungleich-heiten
11 Nachhaltige Städte und Gemeinden
12 Verantwor-tungsvoller Konsum und Produktion
13 Klima-schutz
14 Leben unter Wasser
15 Leben an Land
16 Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen
17 Partner-schaften für die Ziele

Ausgangslage in Lübeck 2023

Klimaschutz hat in Lübeck eine lange Tradition. Bereits 1993 ist die Hansestadt dem **Klima-Bündnis europäischer Städte mit den Indigenen Völkern der Regenwälder** beigetreten. Daraus ergab sich die Verpflichtung, den Kohlendioxid-Ausstoß erheblich zu senken.

Im Oktober 2010 hat die Lübecker Bürgerschaft erstmals ein **Integriertes Klimaschutzkonzept** beschlossen und damit eine wichtige Handlungsgrundlage geschaffen. Das Konzept war die Basis für ein Bündel von 74 ersten Maßnahmen und wurde stufenweise abgearbeitet.

Dazu wurde 2011 erstmals eine Koordinierungsstelle in der Verwaltung für das Thema Klimaschutz geschaffen: die Klimaschutzleitstelle. Mittlerweile basiert die Arbeit der **Klimaleitstelle** auf zwei Säulen, dem Klimaschutz und der Klimaanpassung. Der Klimaschutz fokussiert sich darauf, Treibhausgasemissionen zu vermeiden, um die Erderwärmung zu verlangsamen und das Ausmaß künftiger klimatischer Veränderungen zu verringern. Die Maßnahmen zur Klimaanpassung zielen darauf ab, die Stadt robuster gegenüber den unvermeidbaren Klimafolgen zu gestalten, Schäden zu minimieren und eine hohe Lebensqualität zu erhalten. Die beiden Querschnittsthemen sind eng miteinander verzahnt.

Da sich zahlreiche Abteilungen innerhalb der Verwaltung mit den Themen beschäftigen, koordiniert und bündelt die Klimaleitstelle diese Aktivitäten. Sie verwaltet das Klimabudget, erstellt Treibhausgasbilanzen, erarbeitet zusammen mit allen Bereichen Klimaschutzmaßnahmen und überwacht kontinuierlich die angestoßenen Aktivitäten und Prozesse anhand von Indikatoren. Zudem unterstützt sie die jeweiligen Abteilungen bei ihrer Arbeit.

Durch die weltweite Klimaschutzbewegung von Schüler:innen ist Klimaschutz 2019 in den Fokus der Zivilgesellschaft gerückt. Auch die Lübecker Bürgerschaft hat erkannt, dass bisher nicht alle kommunalen Möglichkeiten für den Klimaschutz ausgeschöpft wurden und hat mit der **Feststellung des Klimanotstandes 2019** einen Beschluss gefasst, mit dem der kommunale Klimaschutz Lübecks seitdem an Fahrt aufgenommen hat. Anhand des Klimanotstands und den begleitenden Beschlüssen (VO/2019/07738) hat sich die Lübecker Bürgerschaft verpflichtet, den bisherigen Beitrag zum Klimaschutz deutlich zu verstärken: Erklärtes Ziel ist es, alle kommunalen Möglichkeiten zu nutzen, die dazu beitragen, die globale Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu beschränken. Damit erkennt die Bürgerschaft an, dass Klimaschutz eine fachbereichsübergreifende Herausforderung ist, die nur durch zielgerichtete Zusammenarbeit von Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Verwaltung gemeistert werden kann.

Um die Zusammenarbeit im Klimaschutz innerhalb der Stadtverwaltung zu stärken, wurde im Juni 2019 die fachbereichsübergreifende **Steuerungsgruppe Klima** gegründet. Die Gruppe setzt sich aus Vertreter:innen aller fünf Fachbereiche der Hansestadt Lübeck, Vertreter:innen aus

Abbildung 2: Zeitstrahl der Klimaschutzarbeit in Lübeck

städtischen Gesellschaften wie den Stadtwerken, dem Stadtverkehr, der KWL, der Lübecker Hafen-Gesellschaft und den Entsorgungsbetrieben zusammen.

In direkter Folge der Feststellung des Klimanotstandes hatte die Verwaltung ein **kurzfristiges Klimaschutzmaßnahmenpaket** zusammengeschnürt (VO/2019/07727-01). Es beinhaltete Sofortmaßnahmen in den Handlungsfeldern Flächenmanagement, Energieversorgung, Mobilität, Bildung, Konsum und Entsorgung, die die Verwaltung, Eigenbetriebe und städtischen Gesellschaften kurzfristig umsetzen konnten, um direkte Einsparungen von Emissionen zu erzielen.

Da sich der Lockdown zur Eingrenzung der Covid19-Pandemie mit den politischen Entscheidungen zum kurzfristigen Maßnahmenpaket überschnitt, wurden diese aufgeschoben beziehungsweise kurze Zeit danach von der Lübecker Bürgerschaft in einem erweiterten **mittelfristigen Maßnahmenpaket für 2020/2021** offiziell beschlossen. Dieses besteht aus 63 Klimaschutzmaßnahmen (VO/2020/08920). Erstmalig wurde für 2021 auch ein **Klimabudget** beschlossen, um Klimaschutzmaßnahmen im städtischen Haushalt zu finanzieren.

Im Sommer 2020 wurde die Klimaleitstelle personell erweitert, um die Klimaschutzarbeit zu intensivieren. Dafür wurden Stellen neu geschaffen und intern umorganisiert. Seit Anfang 2022 existiert eine Stabsstelle unter der Bereichsleitung des Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutzes.

Um die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen fortzuführen, wurde die Verwaltung beauftragt, einen **Masterplan Klimaschutz (MAKS)** aufzustellen. Dieser hat die **Zielsetzung**, bis 2030 die Menge an Treibhausgasemissionen zu halbieren – im Vergleich zum Referenzjahr 2019 – und aufzuzeigen, wie Lübeck **Treibhausgasneutralität 2040** erreichen kann.

In den vergangenen Jahren hat die Hansestadt Lübeck durch Bürgerschaftsbeschlüsse **verschiedene Fachkonzepte** auf den Weg gebracht, die den Klimaschutz als strategisches Ziel verankern. Darauf kann der MAKS aufbauen. Wichtig sind neben den beschlossenen Maßnahmenpaketen zum Klimaschutz (VO/2019/07727-01 und VO/2020/08920) etwa:

- Hafenentwicklungsplan (VO/2020/08588) mit zugehörigem Klimaschutzplan Hafen
- Touristisches Entwicklungskonzept (VO/2020/08950)
- Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept (VO/2019/07798)
- Erhaltungsstrategie für Geh- und Radwege (VO/2021/10307)
- Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ (VO/2013/00307) in Überarbeitung
- Grundlagenbeschluss zum FNP & VEP (VO/2021/10558) einschließlich der einbezogenen Konzepte zur aktiven Baulandentwicklung und zum verkehrswendeorientierten ÖPNV.

Im MAKS sind die Konzepte in den Maßnahmenblättern erwähnt oder eingebunden. Wenn die Konzepte das Lübecker Klimaziel gut abbilden, reicht eine nachrichtliche Erwähnung. In anderen Fällen wird in den jeweiligen Fachkapiteln auf die Abweichung vom Klimaziel hingewiesen. Eine eventuell notwendige Überarbeitung kann nur im jeweiligen Fachkonzept erfolgen. ■

European Energy Award (eea) – das Zertifizierungssystem für Klimaschutz in Kommunen

Die Lübecker Bürgerschaft beschloss 2019 die Teilnahme am eea, einem internationalen Qualitätsmanagement und Zertifizierungsinstrument für kommunalen Klimaschutz.

Ein verwaltungsinternes Energieteam wurde gegründet, begleitet von einem fachkundigen Berater, die die bestehenden kommunalen Klimaschutzaktivitäten aufnahm. Dabei hat das Team folgende sechs Handlungsfelder betrachtet:

- **Entwicklungsplanung und Raumordnung**
- **Versorgung und Entsorgung**
- **interne Organisation**
- **Kommunale Gebäude und Anlagen**
- **Mobilität**
- **Kommunikation und Kooperation**

Anschließend stellte das Energieteam ein mehrjähriges Arbeitsprogramm mit konkreten Umsetzungsschritten auf. Dieses wird seither regelmäßig überprüft, weiterentwickelt und fortgeschrieben.
Im April 2021 fand die erste Auditierung durch einen unabhängigen Auditor statt. Das Ergebnis des Audits spricht für sich: Lübeck erreichte mit 57,9 % ein sehr gutes Ergebnis und darf nun den Titel „Europäische Energie- und Klimaschutzkommune“ tragen, zunächst für die Dauer von vier Jahren.

Info-Box 1: European-Energy-Award

3

TOP 5.6

Die Lübecker Vorgehensweise

Wenn wir als Lübecker Ziel Treibhausgasneutralität 2040 formulieren und als Zwischenziel Halbierung der Emissionen bis 2030 wünschen, scheint das sehr abstrakt; genauso wie das interne Ziel, in der Stadtverwaltung bereits 2035 treibhausgasneutral zu wirtschaften. Denn es existieren viele Rahmenbedingungen, die diese Ziele beeinflussen, sowie in der Zukunft liegende unbekannte Faktoren, die die derzeitigen verändern werden. Klimaschutzmaßnahmen sind meist interdisziplinär umzusetzen und betreffen daher diverse Bereiche aus Stadtverwaltung und Stadtgesellschaft. Dementsprechend braucht es möglichst konkrete Aktivitäten, für die verschiedene Akteur:innen verantwortlich sind, damit auch gehandelt wird.

Daher sind im Masterplan Klimaschutz (MAKS) die Ziele in Handlungsfelder und konkrete Handlungen heruntergebrochen: Abstrakte Ziele werden dabei durch mehrere Gliederungsebenen verfeinert bis hin zu Aktivitäten, die eine konkrete Handlung beschreiben. Diese sind verantwortlichen Stellen und Zeiträumen zugeordnet.

Gliederungsebenen des MAKS

3.1 Minderungspfade und Ableitung der operativen Ziele

Die bisherigen Klimaschutzmaßnahmen, also das kurz- und mittelfristige Klimaschutzmaßnahmenpaket für Lübeck, sind mit der Frage verbunden: „Was kann sofort getan werden?“ Mit dem von der Bürgerschaft gefassten Entschluss der Treibhausgasneutralität 2040 hat sich die Vorgehensweise verändert hin zur Methodik „vom Ziel her zu denken“.

Unter diesem Blickwinkel wurden Potentiale zur Treibhausgasreduktion und Zielwerte für die Energieträger Strom, Brennstoffe und Kraftstoffe entwickelt. Sie bilden die Grundlage für den Lübecker Masterplan Klimaschutz (MAKS). Das Untersuchen der Potentiale basiert auf Studien zur künftigen Entwicklung von Technologien, Stromproduktion, Energieverfügbarkeit und lokalen politischen Beschlüssen. Außerdem wurden weitere lokale Konzepte einbezogen:

- Verkehrsentwicklungsplan (2000)
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept (2012)
- Integriertes Klimaschutzteilkonzept zur Wärmenutzung Lübeck (2014)
- Masterplan Wirtschaft (2018)
- Ausweisung von Schwerpunkträumen zur Erzeugung erneuerbarer Energien (2020)
- Hafenentwicklungsplan (2020)
- Integrierte Klimaschutz- und Energiewendeszenarien für Schleswig-Holstein 2030 bis 2050
- Nachhaltige Ausweitung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck (2020)
- Stakeholder-Gespräch: Strategie der Stadtwerke Lübeck (12.02.2021)

Im Rahmen eines Gutachtens wurden für die Sektoren Haushalte, Verkehr, Industrie sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (GHD) Potentiale zur Energieeinsparung und zum Ausbau erneuerbarer Energien ermittelt [1]. In einem nächsten Schritt wurden daraus Szenarien zur Treibhausgasminderung abgeleitet: eine Trendfortschreibung und zwei Minderungspfade.

Die Minderungspfade zeigen Zielwerte für Treibhausgasemissionen der drei Energieträger Strom, Brennstoffe und Kraftstoffe auf. Diese sind noch sehr unkonkret. Um diese abstrakten Werte in Relation zu den Energieträgern und aktuellen Verbrauchswerten zu setzen, wurden sie in **operative Ziele** überführt. Diese beziehen sich auf das Einsparen von Energieträgern wie Öl und Gas, Kraftstoffen und Emissionen aus der Landnutzung, andererseits auf das Erhöhen erneuerbarer Wärme, erneuer-

Info-Box 2:
Gliederung des MAKS

[1] energielenker (2021)

419 von 1289 in Zusammenstellung

baren Stroms und Kohlenstoffbindung. Die operativen Ziele sind leichter zu kommunizieren, zu übertragen und im operativen Handeln zu messen.

Die Minderungspfade und operativen Ziele beziehen sich vorerst auf eine Zwischenetappe, das Jahr 2030. Das hat mehrere Vorteile. Einerseits spornen kurzfristigere Ziel dazu an, wichtige Maßnahmen sofort anzugehen und nicht zu verschieben. Außerdem ist ein Zeithorizont von sieben Jahren greifbarer beziehungsweise besser vorstellbar. Heute ist schwer vorhersehbar, welche Rahmenbedingungen für den kommunalen Klimaschutz im nächsten Jahrzehnt vorliegen. Auch über die zukünftige Situation vor Ort kann heute nur spekuliert werden. Deshalb werden die operativen Ziele für den weiteren Pfad zur Treibhausgasneutralität von 2030 bis 2040 in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts festgelegt. Das Lübecker Ziel setzt allerdings einen engen Spielraum für seine nach 2030 folgende Ausgestaltung.

3.2 Beteiligungsprozess

Beteiligen am und Partizipation für den Masterplan Klimaschutz hatte von Beginn an einen hohen Stellenwert. Die guten Erfahrungen und Ergebnisse aus mehreren Beteiligungsformaten, die in der Vergangenheit durchgeführt wurden, konnten genutzt und erweitert werden. Dazu gehören Aktivitäten wie die Online-Befragung zum Klimaschutzmaßnahmenpaket im August 2020, das Klimaforum vom März 2020 und die Stadtteilveranstaltungen zu Lübeck überMORGEN im Jahr 2019.

In der Online-Befragung zum Klimaschutzmaßnahmenpaket 2020 konnten Bürger:innen per Online-Abstimmung teilnehmen und zusätzlich Kommentare einbringen. Diese Möglichkeit haben fast 1.000 Personen genutzt, die zusammen circa 1600 Kommentare einbrachten.

Da zu jener Zeit die Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid19-Pandemie griffen, wurde eine Beteiligung von vielen unterschiedlichen Personen, Initiativen und Gruppen zur Herausforderung, da Veranstaltungen nicht wie geplant stattfinden konnten, verschoben oder kurzfristig in digitalen Formaten angeboten werden mussten. Um trotzdem effizient gemeinsam an Klimaschutzmaßnahmen arbeiten zu können, wurde die Online-Arbeitsplattform Sharepoint genutzt, in der alle Dokumente in Arbeitsräumen von den internen Teilnehmenden eingesehen und bearbeitet werden konnten. Externe Beteiligte erhielten die Informationen in Form von E-Mails mit der Möglichkeit, diese zu kommentieren und Änderungen vorzuschlagen.

Für den MAKS wurde die Abstimmung mit städtischen Mitarbeitenden – auch aus Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften – und den Fachexpert:innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Vereinen und Verbänden sowie den Bürger:innen durchgeführt. Die Auswahl der Beteiligungsformate hat sich nach diesen Zielgruppen gerichtet. Auf diese Weise ließen sich die Inhalte und Maßnahmen in einem regelmäßigen Turnus mit den Akteur:innen abstimmen und weiterentwickeln.

Der Beteiligungsprozess gliederte sich in vier Arbeitsphasen (Abbildung 3):

Für die **interne Beteiligung** wurden zunächst zwei **Auftakt-Workshops** veranstaltet, bei denen Mitarbeitende der Kernverwaltung, Beteiligungsgesellschaften und Eigenbetriebe in den Prozess eingeführt wurden. Aufgabe war, Ideen zu sammeln. Diese Gruppe bestand aus Mitgliedern der Steuerungsgruppe Klimaschutz und weiteren relevanten Verwaltungsmitarbeitenden.

Um die **Maßnahmen zu entwickeln**, wurden in insgesamt vier Workshops zu den Themengruppen Mobilität, Landnutzung & Boden, Energie & Bau sowie Wirtschaft und Ressourcenschutz mit den Akteur:innen der Verwaltung die Fachkenntnisse für das jeweilige Handlungsfeld eingeholt. Auf dieser Grundlage wurden Stellschrauben, Maßnahmen und Aktivitäten soweit ausgearbeitet, dass sie mit externen Stakeholder:innen diskutiert, geprüft und ergänzt werden konnten.

Die **Externe Beteiligung** startete mit fünf Workshops für Fachexpert:innen aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Initiativen

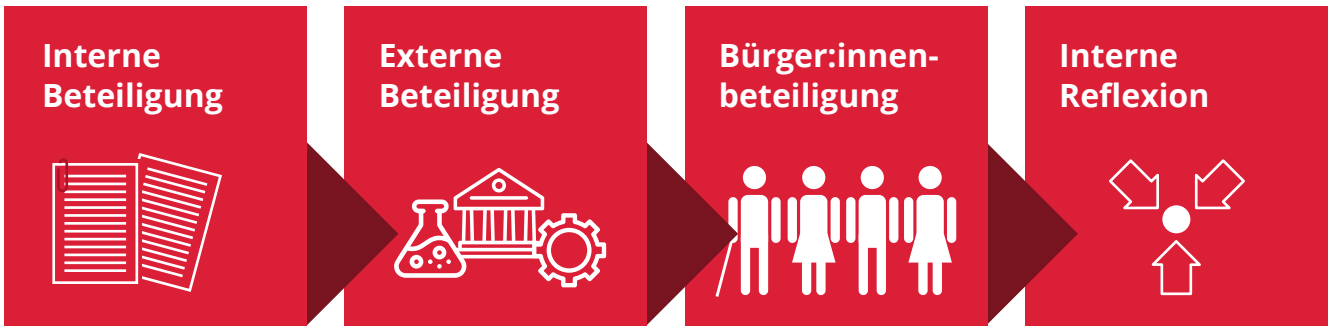


Abbildung 3: Ablauf des Beteiligungsprozesses

und Vereinen. Diese wurden kurzfristig als Onlineformate angeboten und der Großteil der Kommentare digital im Nachgang eingebracht.

Die **Bürger:innenbeteiligung** fand im Mai 2022 in Form einer Veranstaltung statt. Hierbei wurden öffentlich die Zwischenergebnisse des Prozesses diskutiert, wobei die Bürger:innen Stellung zu den bisherigen Maßnahmen nehmen und eigene Ideen und Vorstellungen einbringen konnten.

Eine abschließende Bewertung und **Reflexion** der Inhalte erfolgte in einer zweiten Runde der internen Workshops, wieder mit den Fachakteur:innen der Verwaltung und darüber hinaus in direkten Gesprächen und Abstimmungsprozessen. Während des gesamten Prozesses konnten sich alle in direkten Gesprächen und Arbeitstreffen mit den Kolleg:innen aus anderen Fachabteilungen und Gesellschaften austauschen, unabhängig von den Gesamtveranstaltungen.

Im Beteiligungsprozess unterstützt wurde die Klimaleitstelle der Hansestadt Lübeck vom Dienstleisterbüro 4K | Kommunikation für Klimaschutz. Der ausführliche Beteiligungsbericht ist abrufbar unter www.luebeck.de/maks.

Die **Beteiligung von Kindern und Jugendlichen** ist in allen Angelegenheiten, die ihre Interessen berühren, gesetzlich vorgeschrieben und in diesem Prozess eine Selbstverständlichkeit [2], denn die Auswirkungen des MAKS zählen eindeutig dazu. Auch durch die weltweite Jugendbewegung Fridays for Future, die das Thema Klimaschutz deutlich in den Fokus der Gesellschaft gestellt hat, ist diese Zielgruppe wichtig für die kommunale Klimaschutzarbeit. Daher wurde von Beginn an die Beteiligung mitgedacht und in der Planung berücksichtigt. In Zusammenarbeit mit der Beauftragten für Kinder- und Jugendbeteiligung wurde der Lübecker Stadtjugendring als möglicher Praxispartner identifiziert und in die Umsetzungsplanung einbezogen. Eine erste Beteiligung ergab sich im Rahmen eines Projekttages am Johanneum zu Lübeck im Sommer 2022. In zwei Workshop-Runden mit 15 bis 20 Teilnehmenden wurden Klimaschutzaktivitäten zu den Handlungsfeldern Energie, Mobilität und Ressourcenschutz gesammelt und zum Teil auch kontrovers diskutiert.

Dieses Workshop-Format zur weiteren Beteiligung soll gerne fortgeführt werden. Hilfreich für die erweiterte Ansprache über städtische Schulen ist, dass dort seit Sommer 2022 ein:e Klimaschutzmanager:in beauftragt wurde, um Energiesparmodelle umzusetzen und im Herbst 2022 ein neues Klimaschutz-Netzwerk für die Lübecker Schulen gestartet ist.

Auch digitale Beteiligungsmöglichkeiten beispielsweise durch interaktive Online-Beteiligung für alle Akteur:innen sollen in Zukunft weiter ausgebaut werden. Die digitalen Beteiligungsformate im MAKS, wie Online-Befragung, Nutzung von Sharepoint und virtuelle Veranstaltungen, haben gezeigt, dass sich durch diese Formate der Kreis der Beteiligten stark vergrößert. Dieser Aspekt ist für den Klimaschutz sehr wichtig.

3.3 Erstellen der Maßnahmenblätter

Der Aufbau der Lübecker Klimaschutzmaßnahmen folgt einer Struktur, die es ermöglichen soll, sowohl einen Überblick auf die Schnelle zu erlangen als auch sich tiefergehend im Detail auseinanderzusetzen. Zentral sind dabei die kommunalen Instrumente, die die Hansestadt Lübeck nutzen kann, um die Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen. Maßnahmen, die außerhalb des kommunalen Einflussbereiches stehen, sind nicht aufgeführt. Diese können und müssen von der Landes-, Bundes- oder EU-Ebene umgesetzt werden.

Jede Stellschraube beinhaltet eine Anzahl von Maßnahmen. Die Maßnahmen bündeln wiederum zielgerichtete **Aktivitäten**. Diese beschreiben konkrete Handlungen der verantwortlichen Bereiche oder Beteiligungen, die kommunale Instrumente nutzen. Es wird also definiert:

- Was gemacht wird
- Welches kommunale Instrument genutzt wird
- Wer dies macht
- In welchem Zeitraum die Handlung passiert
- Welchen finanziellen oder personellen Aufwand dies verursacht.

Die Aktivitäten sind in **Maßnahmenblättern** zusammengefasst, die je nach gesetztem Ziel den Stellschrauben zugeteilt werden. ■

Eine Studie aus 2021 bestätigt:

85 % der befragten Jugendlichen sind Umwelt- und Klimaschutz wichtig

25 % der befragten Jugendlichen äußerten sich zuversichtlich, dass sich der Zustand von Umwelt und Klima positiv entwickelt,

71 % sind pessimistisch

75 % der befragten Jugendlichen haben Angst vor den Folgen der Klimakrise[2]

Info-Box 3: BMUV (2022)

[2] §47 f Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein

4

Lübecks Ziel: Treibhausgasneutralität 2040

4.1 Vision Treibhausgasneutralität 2040

Wir schreiben das Jahr 2040: Die Hansestadt Lübeck hat ihre historische Verantwortung als Königin der Hanse im Kontext des globalen Klimawandels wahrgenommen und ihren Beitrag zur Erreichung der Treibhausgasneutralität geleistet. Gemeinsam hat die Lübecker Stadtgesellschaft ihre Verantwortung erkannt, ist ins Handeln gekommen und hat Nachhaltigkeit verbindlich verankert. Dies sieht man überall: privat, beruflich, auf dem Weg zur Arbeit, Zuhause oder in der Freizeit.

Die Gebäude sind während der Heizperiode weiterhin warm. Photovoltaikanlagen und Solarthermie-Felder sind Teil des Erscheinungsbildes von Lübeck. Wo die Wohndichte hoch ist und der Gebäudebestand historisch, versteckt sich die Technik hinter der Fassade oder in Wärmeleitungen im Boden. Kommunale und öffentliche Gebäude zeigen ihre Vorbildfunktion durch hohe Standards bei Sanierung und Energieerzeugung.

In ganz Lübeck sind Energiequartiere entstanden. Während sich die freistehenden Einfamilienhäuser oder Doppelhäuser am Stadtrand autonom mit Wärme und in vielen Fällen Strom selbstversorgen, werden Nachbarschaften im Stadtgebiet mit einem Mix aus Fernwärme, Nahwärmeinseln und Nachbarschafts-Wärmepumpen gemeinschaftlich versorgt. Im Sommer werden Wärme- und Stromspeicher aufgefüllt, die Erdwärmesonden regenerieren sich und Gebäude können durch die Wärmenetze zu einem Teil gekühlt werden, während im Winter der Mix aus Strom, Umweltwärme und den Speichern für ein warmes Zuhause sorgt. Die öffentliche Energieverbrauchsanzeige in Lübeck zeigt zum wiederholten Male einen neuen Tiefstwert.

Die Neubaugebiete der letzten Jahre haben Baulücken in der Stadt geschlossen und dennoch durch Gemeinschaftsgärten und Dachbegrünung zu einem Durchgrünen der Stadt beigetragen. Sie sind aus nachhaltigen, recycelten oder sogar regionalen Baustoffen hergestellt und zeichnen sich oft durch eine Doppelnutzung für Wohnen und Gewerbe aus.

Für die Wege durch die Stadt bieten sich den Menschen in Lübeck viele flexible Möglichkeiten. Mit dem Fahrrad ist man schnell und sicher unterwegs, da dem Radverkehr jetzt auch ein angemessener Raum auf der Straße zur Verfügung steht. So fühlt sich nun jede:r wohl auf dem Zweirad: Kinder auf dem Schulweg, Rentner:innen auf dem Weg in die Stadt, Familien mit Lastenrädern und Lieferdienste mit Cargobikes.

Wer zu Fuß geht, kommt auf gut ausgeschilderten, attraktiven und direkten Wegen zum Ziel. Rampen und Unterführungen sind aus dem Straßenbild verschwunden, sodass auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sicher unterwegs sind. Zu Fuß gehen macht allen Spaß, denn der öffentliche Raum bietet Sitzgelegenheiten, Begegnungszonen und grüne Oasen zum Verweilen.

Der öffentliche Personennahverkehr ist flexibler und vielseitiger geworden. Deshalb nutzt ihn jetzt ein Großteil der Menschen in und um Lübeck. Man kann mit dem Bus, der Straßenbahn, kleinen Fähren, autonomen Kleinbussen oder der S-Bahn alle Stadtteile und die Randgemeinden erreichen. Um die richtigen Routen, Anschlussmöglichkeiten und das Ticket kümmert sich die dazugehörige App.

Auch mit dem Auto sind wir nun schneller unterwegs, denn auf den Vorrangrouten ist wenig los und der Verkehr fließt. Sollte man gelegentlich ein Auto oder ein großes Transportmittel brauchen, stehen an jeder Mobilitätsstation Sharing-Fahrzeuge bereit. Auch Lastenräder, Fahrräder und Roller sind dort unkompliziert zu mieten. Viele Straßen unserer Stadt sind wieder zu Alleen geworden. Bei Wind hört man das Rauschen der Baumkronen, denn die altmodischen Verbrennungsmotoren sind weitgehend aus dem Straßenraum verschwunden und in vielen Wohngebieten sind Autos langsamer unterwegs. Auch in Parks, auf Schulhöfen, Gewerbegrundstücken und in privaten Gärten stehen prächtige Bäume und Sträucher.

Der Lübecker Stadtwald ist größer geworden und besteht aus viel Totholz und dicken, alten Bäumen. Er ist das ganze Jahr über ein beliebtes Ausflugsziel: Im Sommer ist es angenehm kühl, im Herbst werden Pilze gesammelt, bei Schnee lassen sich unterschiedliche Tierspuren entdecken.

Die Lübecker Moore in Wald und Freiland sind geschützt und fast ganzjährig mit Wasser gesättigt. Moorböden, die landwirtschaftlich genutzt werden, werden angepasst genutzt: Hier wird Bau- und Dämmstoff für die Lübecker Wohnungswirtschaft produziert. Die Äcker in Lübeck haben eine dickere Humusschicht – es werden weniger Pflanzenschutzmittel verwendet – und sie sind zur Senke von Kohlendioxid geworden. Die hier ökologisch produzierten Lebensmittel

werden auf den Wochenmärkten verkauft. Dort trifft man sich samstags zum Einkaufen – gut, dass es so viele Fahrradparkplätze gibt, denn die meisten Menschen sind mit dem Lastenrad gekommen!

2040 ist Lübeck ein attraktiver Wirtschaftsstandort, der durch Regionalität und Energieautonomie geprägt ist. Im Stadtgeschehen und darüber hinaus werden Lübecker Unternehmen deutlich positiv wahrgenommen, da sie ihre Verantwortung gezeigt und Lösungen gefunden haben. Sie profitieren von früher ungenutzten Synergien, um Energie einzusparen und finden innovative Lösungen zur Energieversorgung. Investitionen in fossile Energieträger gibt es schon lange nicht mehr. Der Wandel wurde mithilfe von Pilotprojekten initiiert und gefördert. Vorzugsweise auf großen Gewerbeflächen werden neue Technologien eingesetzt, sie steigern die Effizienz: Photovoltaikanlagen auf allen geeigneten Dachflächen erzeugen erneuerbare Energien, die Lübecker:innen nutzen Abwärme und Umweltwärme – das ist mittlerweile Standard. Das bietet den Vorteil, dass Lübeck mittlerweile unabhängiger von globalen Energiesystemen ist. Auf dem Weg dorthin haben Lübecker Unternehmen unkompliziert schnelle Hilfestellungen erhalten und sind gut geschult, um eigene Klimaschutzaktivitäten umzusetzen. Lübeck als Hochschul- und Innovationsstandort gewinnt auch finanziell, weil die Stadt verstärkt Startups und weltweit führende Unternehmen aus der Klimaschutzinfrastruktur (Green Economy) ansiedelt.

Das öffentliche Vergabewesen bezieht jetzt auch Umweltfolgekosten in Kaufentscheidungen ein und bildet daher ein realeres Bild der Gesamtkosten ab. Auch die Privatwirtschaft wird immer stärker zu einer langlebigen, ethischen und zukunftsorientierten Handlungsweise verpflichtet beziehungsweise verpflichtet diese sich selbst. Insgesamt ist eine Win-win-Situation entstanden: Privatleute wie Wirtschaft profitieren von den geschaffenen und ausgebauten Kreislaufstrukturen zum Weitergeben, Wiederverwenden und Umnutzen von Produkten nach Ablauf der ersten Verwendung. Damit nimmt Lübeck eine Leuchtturm- und Vorbildfunktion ein.

4.2 Sechs operative Ziele

Ziel und Vision stehen. Jetzt müssen viele Schritte in die Wege geleitet werden, um richtig loszulegen. Zunächst wurden dafür operative Ziele aus dem Minderungspfad Wärmenetze abgeleitet, die die abstrakten Vorgaben für Energieträger auch auf jetzige Verbrauchskennzahlen abbilden. Die operativen Ziele beziehen sich auf das Jahr 2030 und beschreiben, wie das Halbieren der Treibhausgasemissionen bis 2030 gelingen kann:

- Einsparen von Öl und Gas um 50 Prozent
- Einsparen von Kraftstoffen um 40 Prozent
- Einsparen von Treibhausgasemissionen aus der Landnutzung um mehr als 10 Prozent
- Verdreifachen der erneuerbaren Wärme
- Verdoppeln des erneuerbaren Stroms
- Erhöhen der Kohlenstoffbindung im Stadtgebiet um 50 Prozent

Diese operativen Ziele wurden weiter in **Stellschrauben** für die fünf Handlungsfelder Energie & Bau, Mobilität, Landnutzung & Boden, Ressourcenschutz und Wirtschaft untergliedert. Die Stellschrauben übertragen die Ziele auf die fachliche Ebene, indem die Frage **Was wollen wir erreichen?** beantwortet wird.

Auf der fachlichen Ebene ist es entscheidend, dass sich die Handlungen im kommunalen Einflussbereich abspielen und möglichst alle Möglichkeiten der Kommune ausgeschöpft werden.

4.3 Handlungsmöglichkeiten der Hansestadt

Nicht alles liegt im kommunalen Einflussbereich. Aber vieles kann die Hansestadt Lübeck direkt verändern und regeln.

Als große Arbeitgeber:in ist die Stadtverwaltung zuerst einmal selber **Verbraucherin von Energie** (siehe Kapitel 5.3 Systemisches Handlungsfeld) und kann somit direkt Treibhausgase einsparen und als Vorbild dienen. Darüber hinaus **versorgen** städtische Unternehmen und Beteiligungen die Bewohner:innen und Betriebe mit Strom und Wärme, **entsorgen** Abfall und Abwasser und **bieten** Dienstleistungen wie öffentlichen Nahverkehr oder touristische Angebote an. Eine wichtige Rolle hat die Stadtverwaltung auch als **Planerin** beim Bauen, im Radverkehr, beim Bewirtschaften von Parkflächen oder anderen Freiräumen. Oft unterschätzt ist dabei die Rolle der Verwaltung als **Beraterin**. Sie kann die Einwohner:innen über Fördermittel informieren oder in die Klimaschutzaktivitäten der Kommune einzubeziehen.

Einerseits wird ein großer Teil der klimarelevanten Emissionen in Städten beziehungsweise Kommunen erzeugt (Wohnen, Gewerbe, Industrie, Verkehr etc.). Andererseits hat die Kommune mit ihren vielfältigen Funktionen als Vorbild, Planungsträgerin, Eigentümerin, Versorgerin und größte öffentliche Auftraggeberin weitreichende Möglichkeiten, um effektiv zu handeln und den Klimaschutz vor Ort voranzubringen. Kommunen gestalten die lokale Energie- und Verkehrspolitik, legen Umweltvorschriften fest und fördern das nachhaltige Nutzen von Flächen, eine klimafreundliche Wasserversorgung und Abwasserbehandlung, eine effiziente Abfall- und Ressourcenwirtschaft sowie nachhaltige Beschaffung. Nicht zuletzt motivieren sie Bürger:innen, Unterneh-

men, Bildungseinrichtungen und weitere lokale Akteur:innen zu eigenen Klimaschutzaktivitäten [3].

Die Handlungsmöglichkeiten im kommunalen Klimaschutz reichen von ordnungsrechtlichen Instrumenten, finanziellen Anreizen, Beratungsangeboten und Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge bis hin zu Maßnahmen innerhalb der eigenen Verwaltung.

Zum Stichtag 31.12.2022 umfasste das Portfolio der Hansestadt Lübeck insgesamt 45 Beteiligungen an Gesellschaften, davon 12 Eigengesellschaften (100 Prozent Hansestadt Lübeck), 15 unmittelbare Beteiligungen und 30 mittelbare Beteiligungen sowie 4 Sondervermögen [4]. Diese Beteiligungen und Eigenbetriebe nehmen wichtige Rollen beim Ver- und Entsorgen, in der Mobilität und Bereitstellen von Infrastruktur für die Lübecker Bürger:innen ein. Je nach Tätigkeitsgebiet können die Beteiligungen einen aktiven Part im Klimaschutz übernehmen, so die Stadtwerke, wenn sie die Energieversorgung umstellen; oder eine kommunikative und beratende Funktion bei der Wirtschaftsförderung einnehmen, um neue Gewerbebetriebe anzusiedeln.

Die Handlungsmöglichkeiten der Hansestadt Lübeck und ihrer Beteiligungen lassen sich je nach Zielgruppe in unterschiedliche Ansätze unterteilen:

Fordern / Konkretisieren

Die Kommune kann Klimaschutz durch Regulationen, planungsrechtliche Vorgaben und Verträge, aber auch durch Strategien, Konzepte und Grundsatzbeschlüsse fordern beziehungsweise konkretisieren. Beispiele sind das Erheben von Parkgebühren, Vorgaben in Bebauungsplänen sowie Richtlinien in der Beschaffung oder städtebauliche Kaufverträge.

Fördern

Die Kommune kann Klimaschutz fördern, indem sie finanzielle Unterstützung für Klimaschutzaktivitäten bietet. So kann sie sowohl Personalressourcen und Budgets innerhalb der Verwaltung schaffen als auch Vereine, Unternehmen und einzelne Bürger:innen mithilfe von Förderprogrammen, Wettbewerben oder monetären Ausgleichszahlungen unterstützen. Ein aktuelles Beispiel ist das Förderprogramm für Photovoltaik-Balkonanlagen für Bürger:innen.

Flankieren

Die Kommune kann Klimaschutzaktivitäten flankieren, indem sie Strukturen schafft oder nutzt und Koordinationsaufgaben erfüllt. Dies kann durch Netzwerke, Schulungen, Gremien, die Beteiligung an Bündnissen und Managementaufgaben geschehen. Beispielsweise kann sie Klimaschutznetzwerke für den Austausch von Unternehmen etablieren.

Aktivieren

Die Kommune kann durch geschickte Kommunikation verschiedene Zielgruppen für Klimaschutz aktivieren und Unternehmen, Vereine und Bürger:innen zum Handeln bewegen. Zu den kommunikativen Instrumenten zählen Kampagnen und Aktionen sowie Veranstaltungen oder Beratungsangebote. Auch Informationsmaterialien und allgemeine Öffentlichkeitsarbeit gehören zu den kommunalen Möglichkeiten. Ein Beispiel ist eine Kampagne für Mehrwegangebote in Lübecker Gastronomiebetrieben.

Investieren

Die Kommune kann in Klimaschutz investieren. Das bedeutet das Finanzieren von klimafreundlicher Technik und in geeignete Infrastruktur. So kann sie entsprechende Dienstleistungen beauftragen oder in den Ausbau des Fernwärmenetzes investieren. ■

[3] Difu (2018)
[4] Hansestadt Lübeck (2023)

Handlungsmöglichkeiten der Hansestadt – Allgemeine Unterteilung

Ansatz	Fordern/ Konkretisieren		Fördern
Hinweis	Regulatorische, ordnungsrechtliche Instrumente	Politische, konzeptionelle, strategische und datenerfassende Instrumente	Fiskalische, finanzielle Instrumente
Instrument / Werkzeug	· Planungsrechtliche Vorgaben (Raumplanung, Bauleitplanung, Flächennutzung, Bebauungsplanung, ...) · Regulationen und ordnungsrechtliche Vorgaben · Dienstanweisungen · Genehmigungskonzepte · Verträge · n.n.	· Stadtratsbeschlüsse · Fachliche Planungen/ Konzepte · Studien (Potentiale, Machbarkeit, Prüfung) · Kataster, Datenbanken, Register	· Personalressourcen · Budgets/Etats · Förderprogramme/ Fonds (eigene) · Förderprogramme/ Fonds (Teilnahme) · Gebühren · Wettbewerbe/Preise · Monetäre Ausgleichszahlungen

Tabelle 1: Eine Übersicht über alle kommunalen Instrumente, die für den Klimaschutz eingesetzt werden können (Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik)

Flankieren	Aktivieren	Investieren	Ansatz
Organisatorische Instrumente	Kommunikative Instrumente	Investive Instrumente	Hinweis
· Organisatorisches/ Management · Netzwerke/Foren · Kapazitätsausbau/ Schulungen · Gremien · Beteiligen an Bündnissen/ Initiativen	· Kampagnen · Aktionen/Projekte · Veranstaltungen · Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit · Beratungsangebote · Informations-materialien und Publikationen	· Investition in Technik und Anlagen · Investition in langlebige Infrastruktur/ Gebäude · Investition in Gebrauchsgüter · Investition in Dienstleistungen · Geschäftsmodelle/ Beteiligungen	Instrument / Werkzeug

5

Neun Handlungsfelder mit ihren 47 Maßnahmen

Um dem globalen Phänomen des Klimawandels zu begegnen und die Auswirkungen der Erderwärmung zu begrenzen, haben die Staaten auf internationaler und europäischer Ebene Klimaschutzziele vereinbart. Diese Ziele müssen auf EU-, Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene umgesetzt werden. Den Kommunen kommt in diesem umfassenden Veränderungsprozess eine besondere Bedeutung zu (Kapitel 4.3: Handlungsmöglichkeiten der Hansestadt Lübeck).

Um die Ziele zu erreichen setzt die Hansestadt Lübeck die ihr verfügbaren kommunalen Instrumente ein. Das aktive Nutzen eines dieser Instrumente für den Klimaschutz wird im MAKS **Aktivität** genannt. So ist beispielsweise das Aufsetzen eines kommunalen Fördermittelprogramms eine Aktivität (Instrument = Fördern). Die Aktivitäten werden von der Klimaleitstelle, vor allem aber durch andere Bereiche und Beteiligungen umgesetzt. Für die bessere Übersicht sind die Aktivitäten in **Maßnahmenblättern** gebündelt.
Jedes Maßnahmenblatt gehört zu einer von 22 Stellschrauben. **Die Stellschrauben** beinhalten die wichtigsten Forderungen und zeigen direkt auf, worum es in den dazugehörigen Maßnahmenblättern geht. Den thematischen Rahmen geben die fünf **Handlungsfelder**: Energie & Bau, Mobilität, Ressourcenschutz, Landnutzung & Boden sowie Wirtschaft.

Neben dem fachlichen Umsetzen von Aktivitäten steht auch bei der Zusammenarbeit der Bereiche und Beteiligungen ein systemischer Wandel an. Daher werden die fachlichen Handlungsfelder durch drei **Querschnittsfelder** und ein **übergeordnetes systemisches Handlungsfeld** erweitert.

Die große Anzahl an Maßnahmen und Aktivitäten zeigt, dass viel getan werden muss. Einige Aktivitäten sind jedoch zeitlich von anderen abhängig. So wurde innerhalb der Maßnahmen eine Priorisierung vorgenommen. Es gibt daher bereits begonnene Aktivitäten, die durch den MAKS weiter ausgebaut werden; prioritäre Aktivitäten, die sofort beginnen müssen, und mittelfristige Aktivitäten, die zu einem späteren Zeitpunkt – beispielsweise bis zur nächsten Evaluation – weiter ausgestaltet und begonnen werden.

5.1 Klimaschutzmaßnahmen der fünf thematischen Handlungsfelder

Die Rahmen gebenden Handlungsfelder stehen thematisch für sich selbst, beeinflussen sich aber gegenseitig, denn Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe. Aktivitäten in der Mobilität können beispielsweise Einfluss auf Aktivitäten im Handlungsfeld Energie & Bau haben.

5.1.1 Handlungsfeld Energie & Bau

Das Handlungsfeld Energie & Bau umfasst mit den Themengebieten Wärme- und Stromversorgung wie Gebäudeneubau einen Großteil der kommunalen Treibhausgasemissionen. Dies bedeutet, dass hier besonders große Wirkungshebel liegen, die auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität umgelegt werden sollten. Die Energieversorgung mit erneuerbaren Energien ist seit 2022 als überragendes öffentliches Interesse definiert und nimmt im kommunalen Klimaschutz eine starke Rolle ein.

Dieses Kapitel betrachtet insbesondere die **Wärmewende**. Sie steht für den Umbau der fossil betriebenen Wärmeversorgung hin zu einer Versorgung über erneuerbare Energien. Die Wärme zum Aufbereiten des Warmwassers und Heizen von Gebäuden, aber auch die Prozesswärme für die Produktion wird seit eh und je lokal erzeugt, da sich Wärme nur über vergleichsweise kurze Strecken (< 100 Kilometer) gut transportieren lässt. Somit sind es die kommunalen Fern- und Nahwärmenetze, private Öfen und Heizungsanlagen und die Feuerungsanlagen der Industrie direkt in Lübeck, die betrachtet und angepasst werden müssen.

Die Wärmewende kann nur gelingen, wenn parallel eine **Stromwende** stattfindet. Die Stromwende beschreibt den Umbau der fossilen zu einer Versorgung aus nicht fossilen insbesondere erneuerbaren Quellen. Um den heutigen

Graue Emissionen

Als graue Energie bezeichnet man den Energieaufwand, der über den gesamten Lebenszyklus der eingesetzten Baumaterialien benötigt wird. Aus dem Anteil des nicht erneuerbaren Energieaufwands und den sogenannten prozessbedingten Emissionen resultieren Treibhausgasemissionen, die als graue Emissionen bezeichnet werden.
In der Europäischen Union liegt der Anteil der Treibhausgasemissionen, welche aus der Baustoffherstellung resultieren, bei etwa neun Prozent der Gesamtemissionen aller Sektoren.

Info-Box 4: dena (2022)

Strombedarf mit erneuerbaren Energien zu decken, müssen Windkraft, Wasserkraft und Photovoltaik-Anlagen verstärkt ausgebaut werden. Dabei ist das lokalere Erzeugen und Verteilen zu bevorzugen, auch wenn Effizienzverluste beim Stromtransport deutlich geringer ausfallen als bei der Wärme. Der Strombedarf wird sich mit dem Elektrifizieren von Mobilität und Wärmemarkt weiter erhöhen. Um die steigenden Bedarfe an erneuerbaren Energien abzufedern, sind bei allen Betrachtungen der Wärme- und Mobilitätswende Energiesparmaßnahmen und Effizienzsteigerungen durchzuführen und gegebenenfalls vorzulagern.

Es ist aber nicht nur Energie als knappes Gut im Rahmen des Klimaschutzes zu behandeln, sondern auch Baumaterialien. Diese **grauen Emissionen** können auf kommunaler Ebene zwar nicht bilanziert werden, tragen global aber auch zu großen Anteilen der Treibhausgasemissionen bei. Der Erhalt bestehender Bausubstanz, das Verwenden von nachwachsenden Rohstoffen und Materialien aus Recycling-Kreisläufen sind daher für eine nachhaltige und treibhausgasneutrale Gebäudelandschaft unabdingbar.

Wärmeversorgung

DEZENTRAL
Die Wärme wird in dem Gebäude erzeugt, in dem sie auch verbraucht wird. Die Brennstoffe oder der dafür benötigte Strom werden zum Gebäude transportiert.

ZENTRAL
In Fern- und Nahwärmenetzen wird die zentral erzeugte Wärme als heißes Wasser in Wärmeleitungen zu den Gebäuden transportiert, in denen sie für das Erhitzen des Heizkreislaufs und des Warmwassers genutzt wird.

Wo kommen wir her?

Die Treibhausgasbilanz 2019 zeigt, dass 73 Prozent der in Lübeck bilanzierten Treibhausgasemissionen dem Handlungsfeld Energie & Bau zugeordnet werden können (siehe Abbildung 4). Dies beinhaltet auch Emissionen, die durch Strom- und Wärmeerzeugung für Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen entstehen.
Die hauptsächlich für diese Emissionen verantwortlichen Energieträger sind die Brennstoffe Erdgas und Heizöl, nach Lübeck importierter und in Lübeck produzierter Strom sowie Fernwärme, die in Lübeck über das Verbrennen von Erdgas in effizienten Blockheizkraftwerken erzeugt wird.

*Die **Wärmebereitstellung** in Lübeck basiert nach wie vor primär auf der Verbrennung von Heizöl und Erdgas. In geringen Mengen wird auch Kohle und Flüssiggas verfeuert. Ein Großteil der Lübecker Haushalte wird über dezentrale Heizanlagen versorgt. Das bedeutet für den Großteil der Lübecker Gebäude, dass sie an das Erdgasnetz angeschlossen sind (das entspricht 64 Prozent des Endenergieverbrauchs) oder mit Heizöl versorgt werden (12 Prozent des Endenergieverbrauchs).*

Demgegenüber steht die Nutzung von Wärmenetzen. In Lübeck wird Fernwärme durch Verbrennen von Erdgas in effizienten Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen erzeugt. Wärmenetze können prinzipiell auch mit alternativen Wärmequellen betrieben werden, was jedoch noch nicht im Lübecker Fernwärmesystem stattfindet.

Anteil Energie & Bau an den (BISKO-)Gesamtemissionen

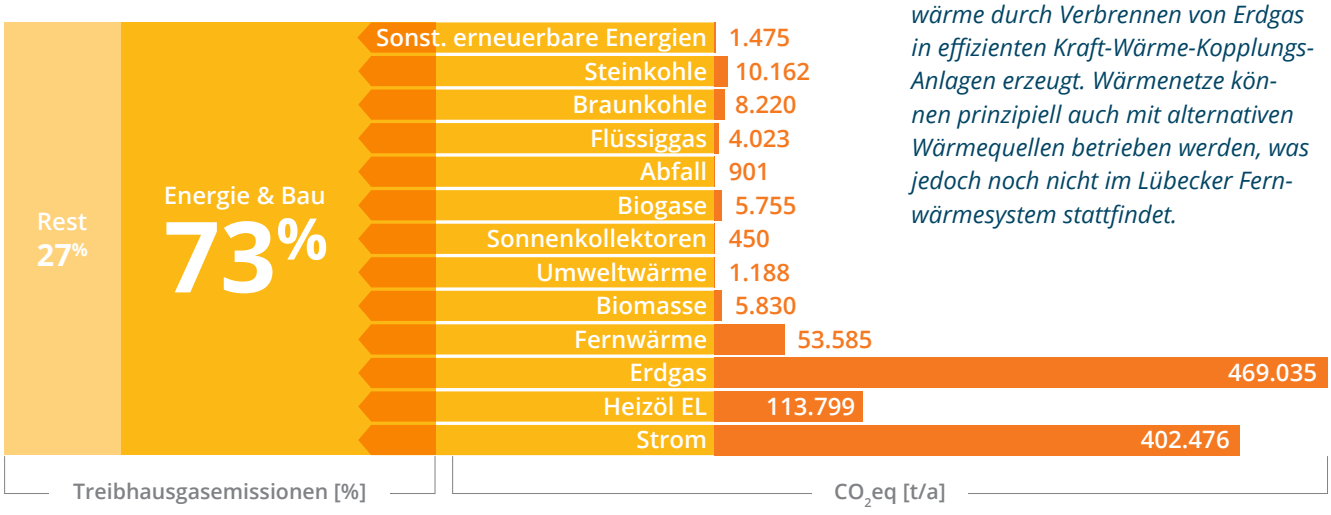


Abbildung 4: Treibhausgasemissionen 2019 im Bereich Energie & Bau

Die in Lübeck erzeugte alternative Wärme bespielt Heizsysteme auf der Basis von Bioenergie, Solarthermie oder Umweltwärme. Wärmepumpen sind derzeit die effizienteste Form der erneuerbaren Wärmeerzeugung und können für zentrale und dezentrale Systeme eingesetzt werden. Weitere Wärmequellen können Abwasser und industrielle Abwärme sein. In Lübeck werden bereits größere Erdwärmepumpen und dezentrale Luftwärmepumpen eingesetzt. In Abbildung 5 sieht man, dass die zusammengefassten alternativen Wärmeformen pro erzeugter Megawattstunde deutlich niedrigere Treibhausgasemissionen verursachen als die fossilen Anlagen.

Die Wärmeversorgung hängt stark mit dem Wärmebedarf der Gebäude zusammen. Je besser die Gebäude gedämmt sind und je geringer das Verhältnis von Oberfläche zu Volumen, desto niedriger sind die Wärmebedarfe. So hat die Lübecker Innenstadt mit vielen historischen Gebäuden mit geringer Dämmung dennoch einen für Lübeck durchschnittlichen CO_2-Ausstoß pro Quadratmeter Wohnfläche (47 kg CO_2 /m2), da die Gebäude dicht nebeneinander gebaut sind und eher kleinere Wohnflächen zur Verfügung stehen.[5]

Die kommunalen Gebäude haben im Vergleich zum Wärmebedarf von Wohn- und Industriegebäuden in Summe einen niedrigen Energieverbrauch, betrachtet man sie jedoch spezifisch, sind die Gebäude hohe Wärmeabnehmer, da es sich vor allem um öffentliche Gebäude wie Schulen oder Schwimmbäder handelt.

Die Treibhausgasemissionen durch ***Strombereitstellung*** *sind anders zu betrachten als die der Wärmebereitstellung. Denn der in Lübeck genutzte Strom wird hauptsächlich außerhalb des Stadtgebiets produziert.*

Der in Lübeck erzeugte Strom wird zum Großteil in Erdgas betriebenen Blockheizkraftwerken als Zusatzprodukt zur Wärmeerzeugung erstellt (siehe

Wärmeerzeugung

(fossil) ERDGAS
Verbrennen des Gases entweder in einem Gaskessel oder einer Gasetagenheizung im Gebäude oder bei zentraler Wärmeversorgung in einem Kraft-Wärme-Kopplungs-Werk KWK, in dem Strom und Wärme erzeugt werden. Transport über das Erdgasnetz.

(fossil) HEIZÖL
Das Verbrennen findet über einzelne Öfen in den Gebäuden statt. Heizöltransporte liefern das Öl an, es wird in Tanks gespeichert.

(erneuerbar) BIOENERGIE
Verbrennen von nachwachsenden Rohstoffen wie Holz oder Biogasen.

(erneuerbar) SOLARTHERMIE
Nutzen der direkten Wärme von Sonnenstrahlung.

(erneuerbar) UMWELTWÄRME
Hauptsächlich in Form von Erdwärme, Luftwärme und Flusswärme. Es wird der Umgebungsluft, dem Erdreich oder Gewässern Wärme entzogen und durch den Einsatz von Strom betriebenen Wärmepumpen das Wärmeniveau so angehoben, dass die Wärme nutzbar wird.

Endenergieverbräuche und THG-Emissionen unterschiedlicher Wärmeerzeuger in HL

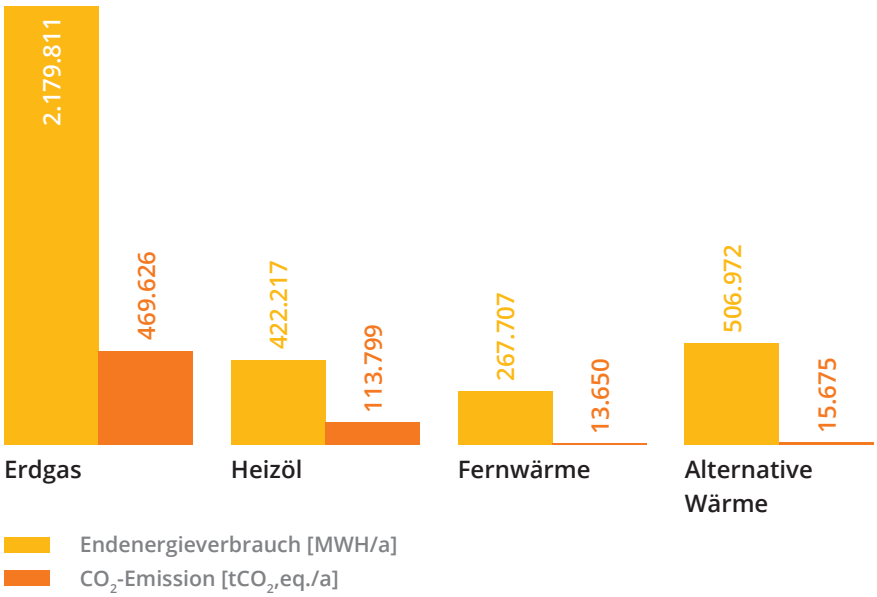


Abbildung 5: Energieverbrauch und Treibhausgasemission in der Wärmerzeugung in Lübeck 2019

[5] Hansestadt Lübeck (2014): Wärmenutzungskonzept

PV-Anlagen in Lübeck

In Lübeck haben ungefähr 80 Prozent der Anlagen eine geringere Leistung als 10 Kilowattpeak (kWp), was einer durchschnittlichen PV-Anlage für ein Einfamilienhaus entspricht.

Die größten Anlagen mit bis zu 750 kWp sind auf Gewerbedächern und der Deponie Niemark installiert. Auf kommunalen Dächern sind derzeit 159 kWp über PV-Anlagen installiert, die größte auf der Emil-Possehl-Schule mit 75 kWp.

Abbildung 6). Der größte Zuwachs von Stromerzeugern ist durch Zubau von PV-Anlagen zu verzeichnen. In Lübeck sind 22,2 MWp PV-Leistung installiert. Potentielle Flächen für den weiteren Ausbau von Photovoltaik bieten in Lübeck vor allem große Gewerbedächer, bereits versiegelte Flächen wie Parkplätze, Mehrfamilienhäuser, große kommunale Liegenschaften und Freiflächen in direkter Nähe zur Autobahn und zu überregionalen Bahnschienen. Auch die Dachflächen von privaten Wohnhäusern sind in ihrer Gesamtheit geeignet und damit wichtig, um den Strommarkt weiter zu dezentralisieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die rote Dachlandschaft der Lübecker Innenstadt sowie die Sicht auf markante Gebäude wie den sieben Lübecker Türmen als wertvolles Gut zu betrachten sind. Auch ist im Rahmen der Ressourcenknappheit zu berücksichtigen, dass große effiziente Anlagen einen positiveren Einfluss auf den Klimaschutz haben als kleine Anlagen auf Einzelgebäuden.

Eine weitere erneuerbare Stromproduktionsanlage ist das Lübecker Wasserkraftwerk am Mühlenteich. Die Lübecker Stadtwerke betreiben Windkraftwerke in der Umgebung des Lübecker Stadtgebietes und haben Beteiligungen an Windparks in Norddeutschland.

Im Bereich des Neubaus ist neben den zusätzlichen Wärme- und Strombedarfen durch Bewohnen auch der Treibhausgasausstoß zu betrachten, der in die Fertigung der Gebäude fließt. In Lübeck wurden im Zeitraum von 2009 bis 2019 im Durchschnitt für circa 720 Wohneinheiten Baugenehmigungen erteilt und etwa 515 Wohneinheiten (inklusive Ersatzneubauten) fertiggestellt. Nach der Prognose der Statistikstelle der Hansestadt Lübeck wird die Anzahl der Haushalte stärker ansteigen als die der Bevölkerung. Ab 2020 steigt erstere bis zum Jahr 2040 voraussichtlich um 5.200 auf über 127.000 Haushalte an [6].

Der Grundsatzbeschluss für die Aufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) legt fest, dass 35 Hektar Wohnbauflächen (brutto; zusätzlich zu den bereits laufenden B-Plänen) und 250 Hektar Gewerbeflächen (brutto) im FNP darzustellen sind. Dabei bildet die Treibhausgasneutralität 2040 jedoch den Rahmen. ■

Stromproduktion auf dem Lübecker Stadtgebiet

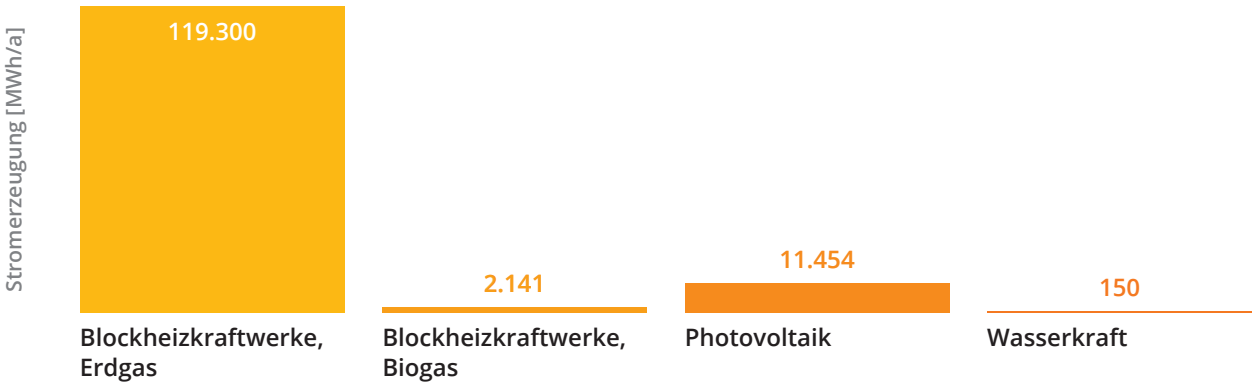


Abbildung 6: Stromproduktion auf dem Lübecker Stadtgebiet 2019

[6] Hansestadt Lübeck (2020): Wohnungsmarktbericht

Wo müssen wir hin?

Die zukünftige **Wärmeversorgung** wird anhand der Brennstoffbedarfe der Sektoren private Haushalte, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie Industrie dargestellt. In Abbildung 7 ist die Entwicklung des Brennstoffbedarfs nach Energieträgern bis 2040 für das Klimaschutzszenario dargestellt. Bei den verwendeten Zahlen handelt es sich um witterungskorrigierte Werte.

Für die Entwicklung der Energiebedarfe sind zwei Trends zu erkennen (siehe Abbildung 7). Auf der einen Seite muss der Gesamtenergiebedarf sinken durch Sanieren von Gebäuden, Energiesparmaßnahmen und Effizienzsteigerungen. Auf der anderen Seite hat ein Austausch der Energieträger zu erfolgen. Um das Ziel zu erreichen, müssen die hauptsächlich fossilen Brennstoffe schrittweise durch erneuerbare Heizsysteme ersetzt werden. Bis 2030 fallen Heizöl, Flüssiggas, Steinkohle und Braunkohle als fossile Energieträger weg. Bis zum Jahr 2040 wird der fossile Energieträger Erdgas minimiert.

Die dadurch fehlenden Energiemengen werden im Minderungspfad mit Schwerpunkt auf dem Wärmenetz bis 2040 in großen Teilen durch den Ausbau des Fernwärmenetzes aber auch durch Umweltwärme, Biogas und Power-to-X-Anwendungen kompensiert. Daneben kommen bis 2040 vermehrt Sonnenkollektoren zum Einsatz. Der Bereich Power-to-Gas beziehungsweise synthetische Brennstoffe hat in diesem Minderungspfad nur einen geringen Anteil, da nach derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnissen die Erzeugung von synthetischen Brennstoffen (auf Basis von „grünem“ Wasserstoff) bis in das Jahr 2040 für den Wärmebereich nicht wirtschaftlich sein wird [7].

Power-to-X

Power-to-X bezeichnet verschiedene Technologien zur Speicherung oder anderweitigen Nutzung von Stromüberschüssen in Zeiten eines (zukünftigen) Überangebotes variabler erneuerbarer Energien wie Solarenergie, Windenergie und Wasserkraft. (laut wikipedia)

Entwicklung Wärmemix Minderungspfade

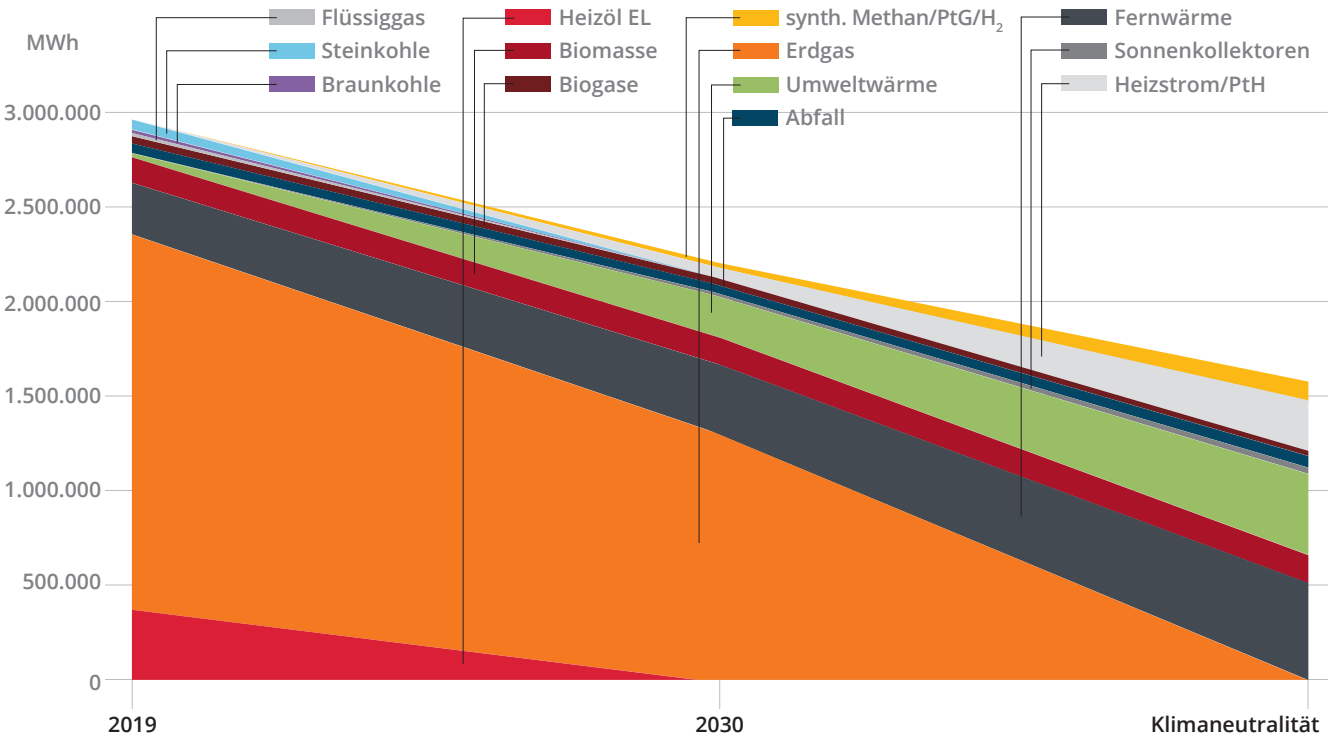


Abbildung 7: Zukünftiger Brennstoffbedarf
(Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage witterungskorrigierter Bilanzdaten, energielenker 2021)

[7] Deac et. Al. (2020)

Die Hauptpotentiale in der **Stromerzeugung** aus erneuerbaren Energien auf dem Lübecker Stadtgebiet liegen in der Belegung aller Dächer mit Photovoltaik. Da die Stadtwerke im Rahmen der Transformation der Wärmenetze die Stromerzeugung aus Erdgasverbrennung einstellen und zukünftig Strom aus Offshore-Windenergie aus Nachbarregionen beziehen, wird davon ausgegangen, dass der Strommix im Jahr der Klimaneutralität zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammt. Dabei müssen die Belange des Denkmalschutzes, der Schutz des UNESCO-Weltkulturerbes und Klimaschutz gemeinsam durch technologische Lösungen gemeistert werden.

Der Ausbau der erneuerbaren Energien auf dem Stadtgebiet ist für Unabhängigkeit der kommunalen Liegenschaften und für die Erreichung der Klimaziele wichtig. Wie in Abbildung 8 gezeigt wird, ist dabei jedoch zu bedenken, dass der Großteil von Lübecks Strombedarf außerhalb des Stadtgebietes erzeugt wird. Daher ist die Erreichung der Lübecker Klimaziele auch stark abhängig von der bundesweiten Vergrünung des Stromnetzes.

Strombezug in Lübeck

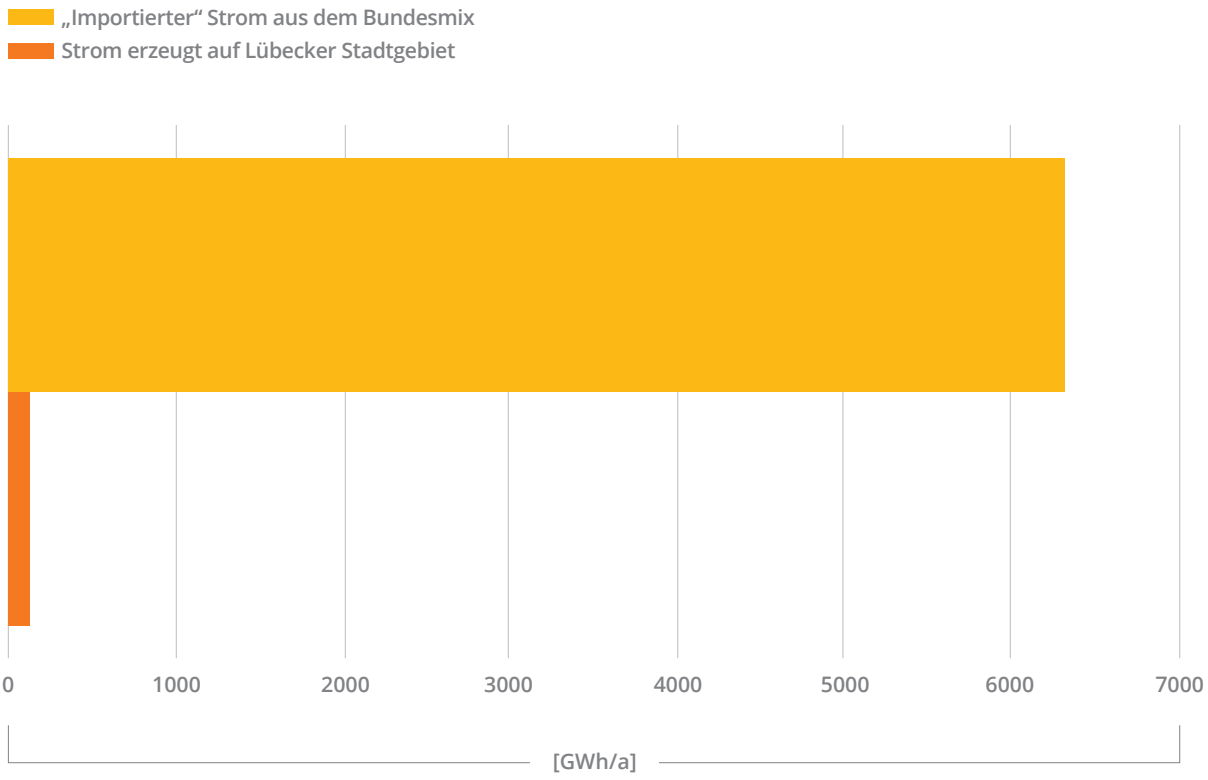


Abbildung 8: Darstellung des derzeitigen Strombezugs in Lübeck

Die erhöhte Nutzung der E-Mobilität sorgt besonders im Sektor Verkehr für einen Anstieg des Strombedarfs. Zudem werden im Bereich der Wärmeversorgung die Gebäude zunehmend über Power-to-Heat-Technologien mit Wärme versorgt, was den Strombedarf in diesem Bereich ebenfalls erhöht. Sparmaßnahmen können dieser Entwicklung etwas entgegenwirken, dennoch ist der Trend des Strombedarfsanstiegs deutlich.

Da die grauen Emissionen beim **Neubau** von Gebäuden nicht in der kommunalen Treibhausgasbilanz darstellbar sind, sind die Einsparziele noch nicht quantifizierbar. Dennoch sollte bei der Entwicklung neuer Baugebiete darauf hingewirkt werden, dass im Zuge der Bebauung und Nutzung der Gebäude klimaschädliche Emissionen so weit wie möglich bzw. angemessen vermieden werden. Deswegen sind Bilanzierungsmethoden beziehungsweise Erfolgsindikatoren für die Zielerfüllung im Bereich Neubau zu entwickeln.

Wie kommen wir dahin?

Im Handlungsfeld Energie & Bau lassen sich die Minderungspfade auf drei messbare operative Ziele für 2030 herunterbrechen. Bis 2030 muss Lübeck eine Einsparung von Öl und Gas um 45 Prozent erreichen. Das Einsparziel wird durch zwei Ausbauziele erweitert, dem Verdreifachen der erneuerbaren Wärme und Verdoppeln des erneuerbaren Stroms auf dem Stadtgebiet.

Die Hansestadt kann im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung Klimaschutzmaßnahmen von verschiedenen Beteiligten fordern. Über die Bebauungsplanung erhalten die Bauherr:innen verschiedene Vorgaben. Kommunales Satzungsrecht, etwa eine Fernwärmesatzung, beeinflusst die Wärmeversorgung im Stadtgebiet.

Sind die zu entwickelnden Flächen im städtischen Besitz, ist der Einfluss deutlich größer. Aus Klimaschutzsicht ist der Ausbau der kommunalen Bodenbevorratung sinnvoll und ein Anpassen der aktuellen Maßgaben zur aktiven Baulandentwicklung (VO/2021/10558 – Anlage C) wünschenswert.

Die **Flächennutzungsplanung** bildet die städtebauliche Entwicklung Lübecks ab. Der Grundlagenbeschluss zum Neuaufstellen des Flächennutzungsplanes (VO/2021/10558) setzt Treibhausgasneutralität als Rahmen fest. Der laut Beschluss angestrebte Flächenzuwachs für Wohnen und Gewerbe ist allerdings mit dem Klimaziel nicht vereinbar, wenn statt der gesetzlich vorgesehenen Innenentwicklung die „grüne Wiese“ überplant wird. Weiterer Flächenverbrauch verringert die Funktion der Böden als Kohlenstoffspeicher und führt zu mehr Treibhausgasen bei Erschließung und Nutzung. Die Flächenentwicklungsziele nachzujustieren ist aus Sicht des Klimaschutzes notwendig.

Dienstanweisungen für die Verwaltung, beispielsweise Sanierungsstandards für das Gebäudemanagement, schaffen neue Rahmenbedingungen. Auch politische Grundsatzbeschlüsse, etwa zur Belegung der kommunalen Liegenschaften mit PV-Anlagen, stellen wichtige Weichen. Studien zur Kommunalen Wärmeplanung lenken die Ausrichtung in der Wärmeversorgung.

Eine bessere Personalausstattung in den Bereichen, die die Wärme- und Stromwende zu stemmen haben, ist zentral: Neue Stellen im Energiemanagement des Gebäudemanagements (GMBHL) und bei der Denkmalpflege sind unverzichtbar. Auch die Investition in Technik und Pilotanlagen ist ein wichtiges Instrument. So sind Pilot-Wärmepumpen oder große Wärmewerke zu finanzieren und die Infrastruktur auszubauen.

Bei der Sanierung von Privatgebäuden oder dem Energiesparen in Unternehmen kann die Kommune vor allem aktivieren. Beratungsangebote für Bürger:innen und Unternehmen sollen dazu führen, dass über das gesetzliche Maß hinaus Klimaschutz betrieben wird. Neben der persönlichen Beratung ist Öffentlichkeitsarbeit zielführend. Auch werden zukünftig Lösungen erarbeitet werden müssen, die soziale Auswirkungen wie steigende Mieten abfedern.

Finanzielle Förderung für Bürger:innen ist dann notwendig, wenn die Unterstützung durch Bundes- oder Landesfördermittel nicht ausreicht, beispielsweise beim Anschluss an das Wärmenetz. Die Klimaleitstelle kann als eine Koordinierungsstelle auftreten, die Sanierungsnetzwerke aufbaut oder Kooperationen von Unternehmen und der ansässigen Technischen Hochschule initiiert.

Abbildung 9: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Energie & Bau

Maßnahmen für das Handlungsfeld Energie & Bau

Im Handlungsfeld Energie & Bau wird zunächst der Fokus auf das Thema Energiesparen gelegt. Die Stellschraube **Intelligent Energie sparen** zielt auf Einsparungen im Wärme- und Stromsektor durch technische Lösungen und die Veränderung des Nutzer:innen-Verhaltens. Die Stellschraube **Sanierungsoffensive: 25% Heizenergie einsparen** fordert, die Sanierungsrate und Sanierungstiefe bei privaten und kommunalen Gebäuden zu erhöhen, mit dem Ziel, 25 Prozent der Heizenergie im Gebäudebereich einzusparen. In der Stellschraube **Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben** werden Forderungen an Neubauvorhaben und Flächennutzung in Lübeck gestellt. Die Stellschraube **Wärmenetze massiv ausbauen: angeschlossene Haushalte verdoppeln** fordert das Verdoppeln der angeschlossenen Haushalte an Lübecker Wärmnetze und damit einen Ausbau und Verdichtung der Wärmenetze. Die Stellschraube **Erneuerbare Energien nutzen** fordert die Verdreifachung der erneuerbaren Wärme und die Verdopplung des in Lübeck erzeugten Stroms.

Bei der Stellschraube **Intelligent Energie sparen** liegt der Fokus einerseits auf der Effizienzsteigerung durch technische Lösungen, andererseits auf dem sparsameren Nutzen von Energie durch ein verändertes Verhalten der Nutzer:innen (siehe Abbildung 10). Die Zielgruppe für das Vorhaben aus dem Maßnahmenblatt ist daher divers. Die Aktivitäten

Stellschraube „Intelligent Energie sparen“

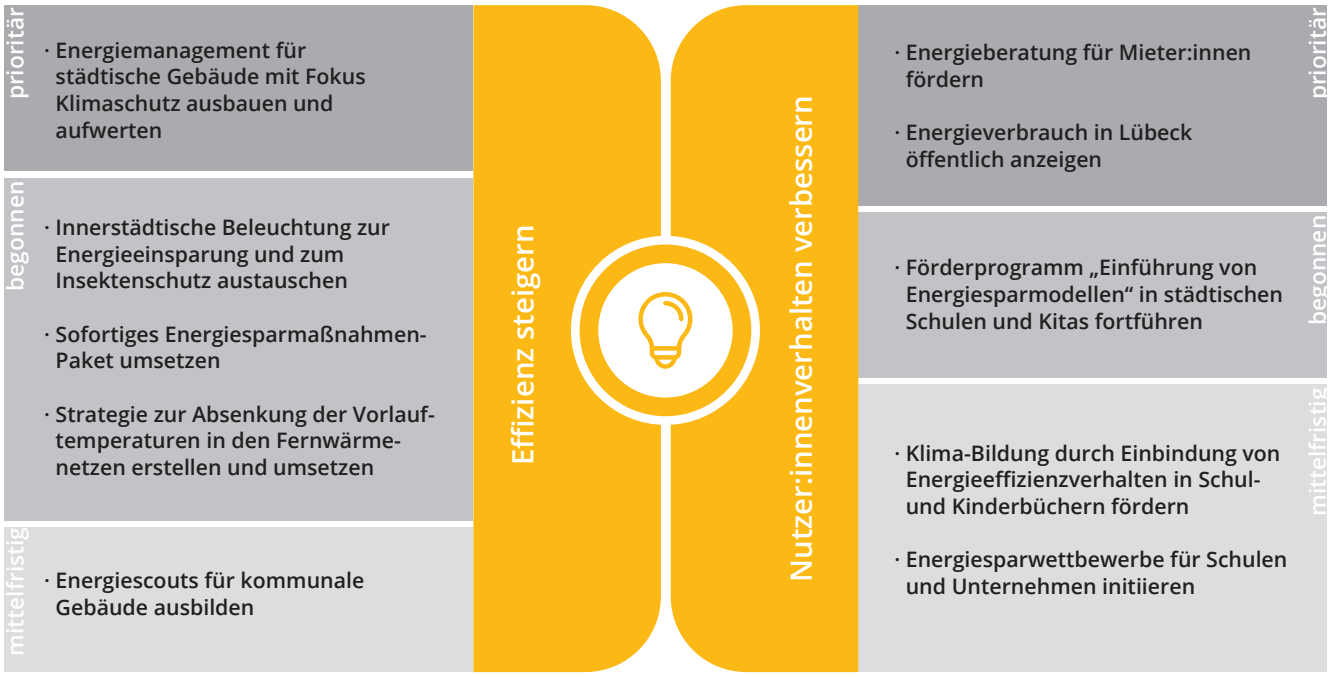


Abbildung 10: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Intelligent Energie sparen

Siehe Maßnahmenblätter:

- **EB_Sparen_1**
- **EB_Sparen_2**

im Maßnahmenblatt **Energieeffizienz steigern** sind vor allem vom Gebäudemanagement für kommunale Liegenschaften und den Stadtwerken für Gebäude am Fernwärmenetz durchzuführen. Im Maßnahmenblatt **Nutzer:innen-Verhalten verbessern** sind vor allem die Klimaleitstelle, die Trave-Netz GmbH und der oder die städtische Energiemanager:in an Schulen für die Aktivitäten verantwortlich. Zusätzliche Angebote der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein wirken unterstützend und werden als zielführend angesehen.

Bei der Stellschraube **Sanierungsoffensive: 25% Heizenergie einsparen** liegt der Schwerpunkt auf der einen Seite bei den kommunalen Gebäuden, die eine Vorreiterrolle einnehmen sollen (siehe Abbildung 11). Auf der anderen Seite sollen private Eigentümer:innen und Wohnungsunternehmen bei der Sanierung unterstützt werden. Dies wird für private Gebäudebesitzer:innen im Maßnahmenblatt **Private Gebäude sanieren** mit Aktivitäten unterstützt, die direkt vor Ort umgesetzt werden können. Das Maßnahmenblatt **Quartiere sanieren** wählt einen strategischen Ansatz, um Gebäude gemeinschaftlich zu betrachten, die aufgrund von ähnlichen Baualtern, Gebäudetypologien und der räumlichen Nähe ähnliche Anforderungen an die Sanierung stellen. Während bei diesen beiden Maßnahmenblättern vor allem die Beratung, Begleitung durch Planwerke und Förderung im Fokus stehen, ist beim Maßnahmenblatt **Energetischer Sanierungsstandard kommunaler Gebäude** das Einhalten eines hohen Energiestandards das Hauptaugenmerk.

Stellschraube „Sanierungsoffensive: 25% Heizenergie einsparen“

Abbildung 11: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Sanierungsoffensive

Siehe Maßnahmenblätter:

· **EB_Sanierung_1** · **EB_Sanierung_3**
· **EB_Sanierung_2**

Bei der Stellschraube **Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben** liegt der Schwerpunkt auf den regulatorischen und konzeptionellen Instrumenten (siehe Abbildung 12). Im Maßnahmenblatt **Klimaschutz in das Bebauungsplanverfahren einbinden** wird aufgezeigt, welche Vorgaben in der Bebauungsplanung eingesetzt werden können, um nicht nur Emissionen bei der Nutzung des Gebäudes zu minimieren, sondern schon während des Bauprozesses.

Das Maßnahmenblatt **Flächenverbrauch reduzieren** fokussiert auf die Verringerung der Neuversiegelungen in der städtebaulichen Entwicklung. Zielgruppe sind hier vor allem die städtischen und gewerblichen Planer:innen und Entwickler:innen. Im Maßnahmenblatt **Energetischen Standard Neubau für kommunale Gebäude (inkl. Anbauten an Bestand) definieren** werden die Aktivitäten aufgezeigt, die notwendig sind, um – ähnlich zur Sanierung – hochwertige energetische Standards für den kommunalen Neubau zu implementieren.

Stellschraube „Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben“

Abbildung 12: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben

Siehe Maßnahmenblätter:
· EB_Neubau_1 · EB_Neubau_3
· EB_Neubau_2

Die Stellschraube **Wärmenetze massiv ausbauen: angeschlossene Haushalte verdoppeln** legt einen Grundstein für das Gelingen der Wärmewende (siehe Abbildung 13). Im Maßnahmenblatt **Anschlussraten an Wärmenetze erhöhen & Anreize schaffen** liegt der Fokus auf der Verdichtung der bestehenden Wärmenetze und darauf, mehr Gebäude an die bereits bestehenden – und auszubauenden – Wärmenetze anzuschließen.

Die kommunalen Instrumente sind dabei auf der einen Seite fördernd im Sinne von finanzieller Unterstützung und Informationsverbreitung und auf der anderen Seite fordernd mithilfe regulatorischer Mittel. Die Zielgruppe sind Gebäudebesitzer:innen. Das Maßnahmenblatt **Wärmenetz-Infrastruktur verbessern** stellt Aktivitäten dar, die den Ausbau der Wärmenetze und technische Lösungen in den Fokus stellen.

Stellschraube „Wärmenetze massiv ausbauen: angeschlossene Haushalte verdoppeln“

Abbildung 13: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Wärmenetze massiv ausbauen: angeschlossene Haushalte verdoppeln

Siehe Maßnahmenblätter:
- **EB_Wärme_1**
- **EB_Wärme_2**

Die Aktivitäten des Energiesparens und Effizienzausbaus sind sehr wichtig, um den Energiebedarf und die Vorlauftemperaturen in Lübeck zu verringern. Die Stromwende, die Wärmewende und zu Teilen auch die Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn ausreichend erneuerbare Energien ausgebaut sind, um den erneuerbaren Strom für die technischen Lösungen zu liefern (siehe Abbildung 14). Darauf legt die Stellschraube **Erneuerbare Energien nutzen** den Fokus. Im Maßnahmenblatt **Erneuerbaren Strom erschließen** werden daher Aktivitäten aufgelistet, die den Ausbau von vor allem PV-Anlagen in Lübeck unterstützen. Da die Kommune auch in diesem Bereich eine Vorreiterrolle einnehmen soll, wird im Maßnahmenblatt **Photovoltaik auf kommunalen Dächern und Liegenschaften** ausbauen eine Strategie erstellt, um den PV-Ausbau auf den kommunalen Dächern zu forcieren.

Während Strom auch nach Lübeck „importiert" werden kann (und muss), soll die erneuerbare Wärme auf dem Lübecker Stadtgebiet erzeugt werden. Um die bestehenden und neuen Wärmenetze mit erneuerbarer Wärme zu versorgen, werden Aktivitäten im Maßnahmenblatt **Erneuerbare Wärme für die Netze erschließen** vorgestellt. Neben den Netzen werden aber auch dezentrale Lösungen eine wichtige Rolle in der Wärmewende spielen. Diese werden im Rahmen des Maßnahmenblatts **Erneuerbare Wärme außerhalb der Netze erschließen** beschrieben. ■

Siehe Maßnahmenblätter:

- **EB_EE_1**
- **EB_EE_2**
- **EB_EE_3**
- **EB_EE_4**

Stellschraube „Erneuerbare Energien nutzen“

Erneuerbaren Strom erschließen

prioritär
- Zielvorgabe für jährlichen PV-Ausbau festlegen
- Erfordernis Photovoltaik-Anlagen für den Neubau von Parkplätzen prüfen

begonnen
- Solar- und Gründachpotentialkataster erstellen
- Freiflächen-Photovoltaik in den FNP integrieren
- Hürden für Beantragung von PV-Anlagen abbauen

mittelfristig
- Prüfauftrag Windkraftanlagen und PV auf Lübecker Stadtgebiet veranlassen
- Pilotprojekt PV-Dachziegel initiieren
- Pilotprojekt Agri-PV initiieren
- PV-Parkplätze fördern
- Kampagne Dachflächen-Pacht umsetzen
- Mieterstrom fördern
- Wärmeplan zu einem Energieleitplan erweitern

Photovoltaik auf kommunalen Dächern und Liegenschaften ausbauen

prioritär
- Grundsatzbeschluss: Maximale Belegung der kommunalen Dächer mit PV-Modulen erwirken
- PV-Strategie für kommunale Dächer aufstellen
- Eine zusätzlichen Stelle für PV-Ausbau schaffen

begonnen
- Standardisierte Planungs- und Installationschecks für Photovoltaikanlagen entwickeln
- Pilotprojekt PV-Parkplatz Kanalstraße auflegen

mittelfristig
- PV-Überdachung auf kommunalen Pkw-Stellflächen installieren

Erneuerbare Wärme für die Netze erschließen

prioritär
- Potential- und Machbarkeitsstudie Tiefengeothermie beauftragen
- Potential- und Machbarkeitsstudie Umweltwärme durchführen
- Pilotprojekt Flusswärmepumpe Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM) starten

begonnen
- Pilotprojekt-Anlagen für Großflächen-Solarthermie errichten
- Standard für die Genehmigung von erneuerbaren Energie-Anlagen entwickeln
- Potentialstudie Abwärme und Abwärmekataster erstellen
- Dekarbonisierungspfade für Wärmenetze erstellen
- Pilotprojekt Großwärmepumpe Zentralklärwerk aufbauen

mittelfristig
- Potential- & Machbarkeitsstudie Wärmespeicherung durchführen
- Ausbaustrategie Großwärmepumpen erstellen

Erneuerbare Wärme außerhalb der Netze erschließen

prioritär
- Potentialuntersuchung „Grünes Gas“ beauftragen

begonnen
- Quartiersberatung einrichten

mittelfristig
- Private Energieverbünde fördern
- Rückbaustrategie Gasnetz starten
- Kampagne Wärmepumpen-Austausch von fossilen Heizungen entwickeln

Abbildung 14: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Erneuerbare Energien nutzen

5.1.2 Handlungsfeld Mobilität

Mobilität ist für den Menschen seit Anbeginn essentiell. Früher lebten die Menschen als Nomaden und zogen umher, erst später wurden sie sesshaft. Die Fortbewegung war allerdings immer noch ein wichtiger Bestandteil ihres Lebens. Erst nur zu Fuß, später wurden mit Pferden wirtschaftliche oder diplomatische Beziehungen gepflegt, Menschen und Material transportiert. Seit der Industrialisierung griff man zunehmend auf fossile Brennstoffe wie Kohle, Benzin oder Öl zurück, um mit Eisenbahn, Schiff und Auto die Mobilität der Menschheit sicherzustellen.

In der heutigen Zeit sind eine Vielzahl von Fortbewegungsmitteln mit Motor ausgestattet, der überwiegende Teil davon mit Verbrennungsmotor. Das bedeutet einen enormen Ressourcenverbrauch und ist damit weltweit eine der größten Quellen für Treibhausgase.

Auf kommunaler Ebene ist das Handlungsfeld Mobilität ebenfalls entscheidend, um die Treibhausgasneutralität der Hansestadt Lübeck bis 2040 zu erreichen. Das folgende Kapitel zeigt die Verkehrswende und die dazu notwendigen Stellschrauben, Maßnahmen und Aktivitäten auf dem Weg hin zu einer treibhausgasneutralen Fortbewegung auf.
Von zentraler Bedeutung ist bei der ganzheitlichen Betrachtung der Mobilität, dass die Verkehrswende nicht als Stillstand oder Rückschritt gesehen wird, sondern die positiven Effekte von mehr Gesundheit und Sicherheit, mehr soziale und ökologische Gerechtigkeit im Vordergrund stehen.

Die Verkehrswende setzt auf unterschiedliche Stellschrauben. Zusammengefasst finden sich im Handlungsfeld Mobilität die drei E wieder, Einsparen, Effizienz, Erneuerbar. Einsparungen sind mehr als das Ersetzen von Fahrten durch den Umweltverbund. Weitere Einsparungen können durch gezielte Anreize, auf das eigene Auto zu verzichten, erreicht werden. Der effiziente Einsatz von Ressourcen erstreckt sich über den Ansatz, mit wenig Verkehr viel Mobilität zu erreichen. Einerseits über mehr Personen, die ein Fahrzeug nutzen oder zusammen fahren, andererseits über Fahrzeuge, die einen effizienten Antrieb haben. Kleine und leichte Fahrzeuge sind über den Produktlebenszyklus gesehen effizient. Elektrofahrzeuge haben meist eine kleinere Batterie, eines der häufig genannten Kritikpunkte an der E-Mobilität.

Erneuerbare Energien spielen im Handlungsfeld Mobilität als Antriebsenergie oder als Grundstoff für synthetische Kraftstoffe eine entscheidende Rolle. Eine lokale oder direkte Erzeugung von erneuerbarer Energie sowie der Import von grüner Energie wird dementsprechend zunehmen.

Neben der eigentlichen Energie für die Treibstoffherstellung und der Energie für E-Mobilität werden für die Neuproduktion von Kraftfahrzeugen große Mengen an grauer Energie benötigt. Aktuell liegt die Diskussion oft bei der Produktion von Batterien für Elektromobilität. Allerdings benötigen auch Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren viele unterschiedliche und zum Teil seltene Materialien. Dazu kommt die Energie für die Bereitstellung von Treibstoffen aus Erdöl und die Energie für die bereitgestellte Infrastruktur. Beides sind weitere Quellen von Treibhausgasen, die proportional zur Fahrzeuganzahl steigen.

Anteil des Verkehrs an den (BISKO-)Gesamtemissionen

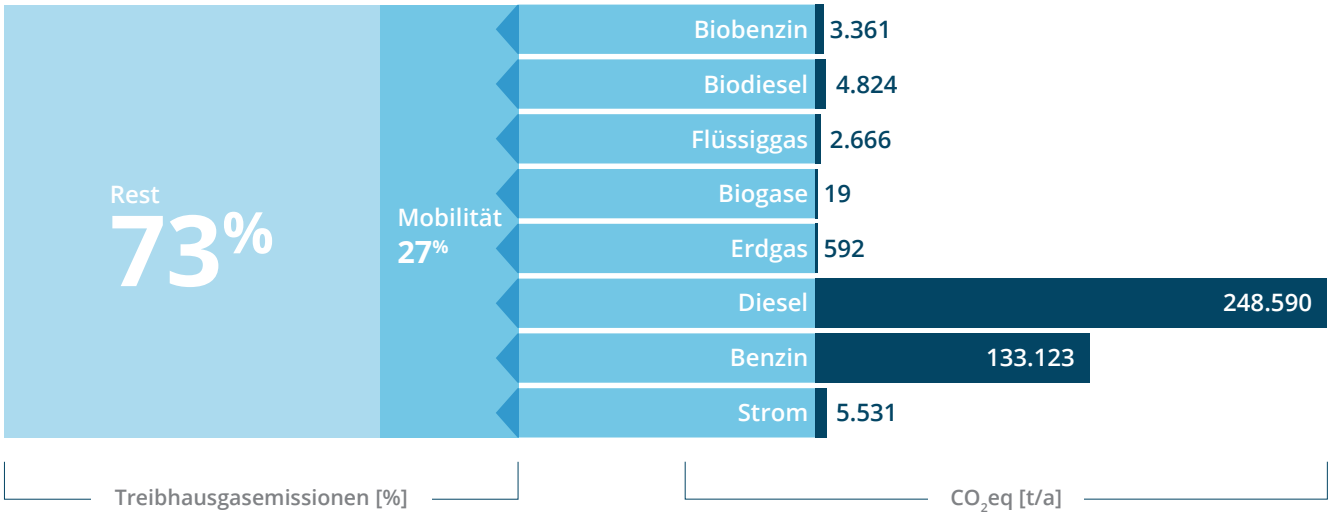


Abbildung 15: Treibhausgasemissionen 2019 im Sektor Verkehr

Wo kommen wir her?

In der Treibhausgasbilanz 2019 umfasst das Handlungsfeld Mobilität mehr als ein Viertel des direkten Treibhausgasausstoßes der Hansestadt Lübeck (siehe Abbildung 15). In Summe entspricht das etwa 450.000 Tonnen CO_2eq für den Sektor Verkehr. Fast ausschließlich stammen diese Treibhausgase aus der Verbrennung von fossilen Rohstoffen, circa 60 Prozent Diesel und 28 Prozent Benzin. Die restlichen Emissionen werden bei der Verbrennung und Herstellung von Erdgas und Biotreibstoffen frei. Die Erzeugung von Strom für die Elektromobilität ist ebenfalls nicht emissionsfrei, hier werden etwa 7.000 Tonnen CO_2eq. emittiert. [8]

Zum 31.12.2020 waren in Lübeck über 100.000 PKW zugelassen, davon 615 elektrisch. Die Zulassungszahlen von allen Fahrzeugklassen steigen kontinuierlich an (siehe Abbildung 17).

*Der wegebezogene **Modal Split** in Lübeck zeigt, dass das meistgenutzte Verkehrsmittel der PKW ist (siehe Abbildung 16). Davon ist der überwiegende Teil mit Verbrennungsmotor ausgestattet. Die Menschen, die zu Fuß gehen, legen insgesamt ein Viertel aller Wege in Lübeck zurück. Mit dem Rad werden 21 Prozent der Wege in Lübeck zurückgelegt. Der öffentliche Nahverkehr wird für 11 Prozent aller Fahrten genutzt, darunter fallen auch Bahnverbindungen von und nach Lübeck.*
Im Schnitt legen Lübecker:innen insgesamt 33 Kilometer pro Tag zurück. Genauere Informationen zur Verkehrsmittelnutzung werden regelmäßig in Verkehrserhebungen ermittelt und gemeindefein veröffentlicht. [9]

***Pendlerbewegungen** sind ein weiterer wichtiger Punkt, der maßgeblich die Mobilität beeinflusst. Diese Fahrten finden regelmäßig statt und bergen ein erhebliches Potential zur Treibhausgasminderung.*

In der Hansestadt Lübeck wohnen 81.813 sozialversicherungspflichtige

Modal Split

Der wegebezogene Modal Split zeigt die Verkehrsmittelnutzung, also den Anteil der einzelnen Verkehrsarten an den unternommenen Wegen/Fahrten. Er ist ein Indikator für die Aufteilung der Verkehrsteilnehmenden auf die Verkehrsmittel und bildet gleichzeitig die Veränderungen der Verkehrsmittelwahl über die Zeit ab. Der fünfminütige Weg zu Fuß oder mit dem Rad ist gleichwertig mit dem 45-minütigen Weg per motorisiertem Individualverkehr.

Der leistungsbezogene Modal Split bildet die zurückgelegte Distanz mit den Verkehrsmitteln ab. Damit können Aussagen über die Umwelteffekte und den Energiebedarf des Sektors Mobilität getroffen werden.

Die beiden Kenngrößen, wege- oder leistungsbezogener Modal Split, sind nicht gleichzusetzen. Denn Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind in der Regel wesentlich kürzer als Wege mit der Bahn oder mit dem Auto.

Info-Box 5: Zukunft Mobilität (2022)

Modal Split –
Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

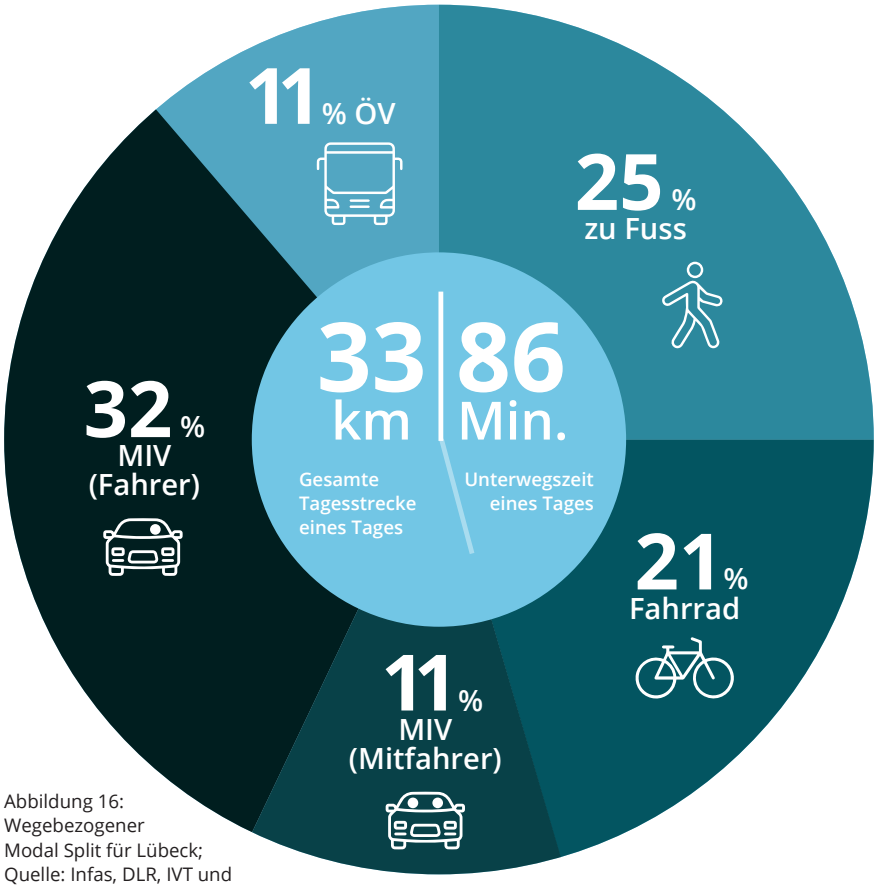


Abbildung 16: Wegebezogener Modal Split für Lübeck; Quelle: Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018)

[8] Prognose 2021: 420 g CO_2eq pro kWh aus Umweltbundesamt (2022a)

[9] www.mobilitaet-in-deutschland.de

Anzahl der zugelassenen PKW

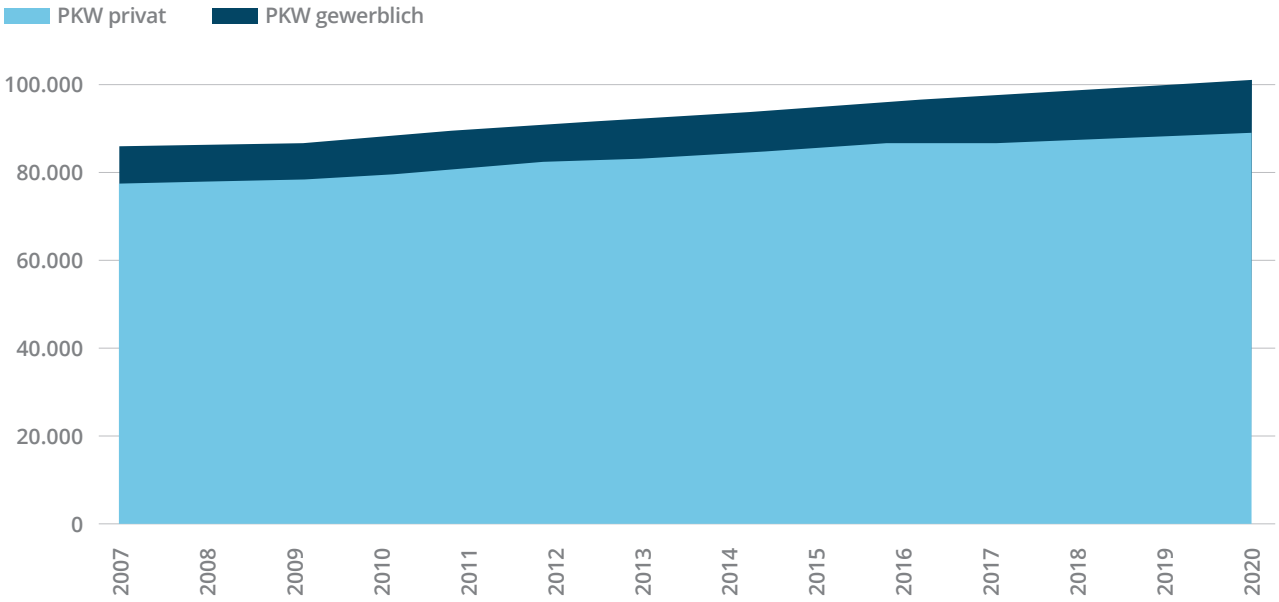


Abbildung 17: Anzahl zugelassener PKW in Lübeck
(Quelle Zulassungsstelle Lübeck 2022)

Wo müssen wir hin?

Nachfolgend werden die Entwicklungen des Energiebedarfes nach Energieträgern dargestellt. Um eine bessere Vergleichbarkeit zwischen den verschiedenen Energieträgern zu gewährleisten, wird die Einheit Watt verwendet. Der Minderungspfad stellt dar, dass Energieträger, in diesem Fall Diesel und Benzin, eingespart und mehr Strom für Fahrzeugantriebe genutzt werden (siehe Abbildung 17).
Die Reduktion des Energiebedarfes benötigt eine geschickte Kombination von Klimaschutzmaßnahmen. Zum einen muss die Antriebswende effizient gestaltet werden und kleinere Fahrzeuge mehr Menschen transportieren. Zum anderen verlagern sich viele Fahrten vom Auto auf den Umweltverbund, sodass mehr Menschen das Rad oder den ÖPNV nutzen. Ein weiterer wichtiger Schritt ist das Bereitstellen von regenerativen Energien, smarter Systeme, die beispielsweise Fahrzeugakkus als Pufferspeicher nutzen oder Fahrten bündeln können.

Diese Faktoren sind als technische oder organisatorische Bestandteile der Verkehrswende zu sehen, immer mit dem Ziel, Menschen schnelle, einfache und komfortable Mobilität zu bieten. Den Umweltverbund zu nutzen, sollte so bequem und einfach gestaltet sein, dass Menschen in der Hansestadt Lübeck autofrei leben können. Der verbleibende motorisierte Individualverkehr (MIV) ist durch die Unterstützung der technologischen Neuerungen klimaneutral zu gestalten.
In diesem Szenario ist ein Wirtschaftswachstum und der sich damit erhöhende Mobilitätsbedarf einberechnet. Synthetische Kraftstoffe sind in diesem Szenario nicht berücksichtigt, da die Herstellung durch den schlechten Wirkungsgrad der Synthese derzeit mehr Treibhausgase freisetzt, verglichen mit herkömmlichen Treibstoffen.

Beschäftigte. Von ihnen pendeln 25.725 zur Arbeit in einen anderen Kreis (das sind 31,4 Prozent Auspendler:innen). Gleichzeitig pendeln 44.923 Beschäftigte, die in einem anderen Kreis wohnen, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in die Hansestadt Lübeck (Einpendler:innen). Der Saldo von Aus- und Einpendler:innen beläuft sich auf +19.198 (Pendlersaldo). [10]

*In Lübeck haben **Fahrradverkehr** und Radwegebau eine lange Tradition. Zudem führen der Ostseeküsten-Radweg, die alte Salzstraße und der Iron Curtain Trail durch Lübeck. Die Topographie ist typisch flach, nur vereinzelt sind Steigungen zu meistern. Zählungen an den Altstadtbrücken lassen eine kontinuierliche Zunahme des Fahrradverkehrs während der letzten Jahre erkennen.*

Parallel zur Zunahme des Radverkehrs sind bis zum Jahr 2019 auch die Radunfälle in Lübeck auf weiterhin hohem Niveau (2008: 689, 2019: 632 polizeilich erfasste Radunfälle). Vor allem zählen Abbiege- und Vorfahrtssituationen zu den Hauptunfallursachen.

*Das **ÖPNV-Angebot** in der Hansestadt Lübeck ist geprägt durch den Busverkehr. Sternförmig verteilen sich die meisten Linien des Stadtverkehrs*

[10] Arbeitsagentur (2021): Pendleratlas

Entwicklung der Kraftstoffbedarfe bis 2040/Treibhausgasneutralität

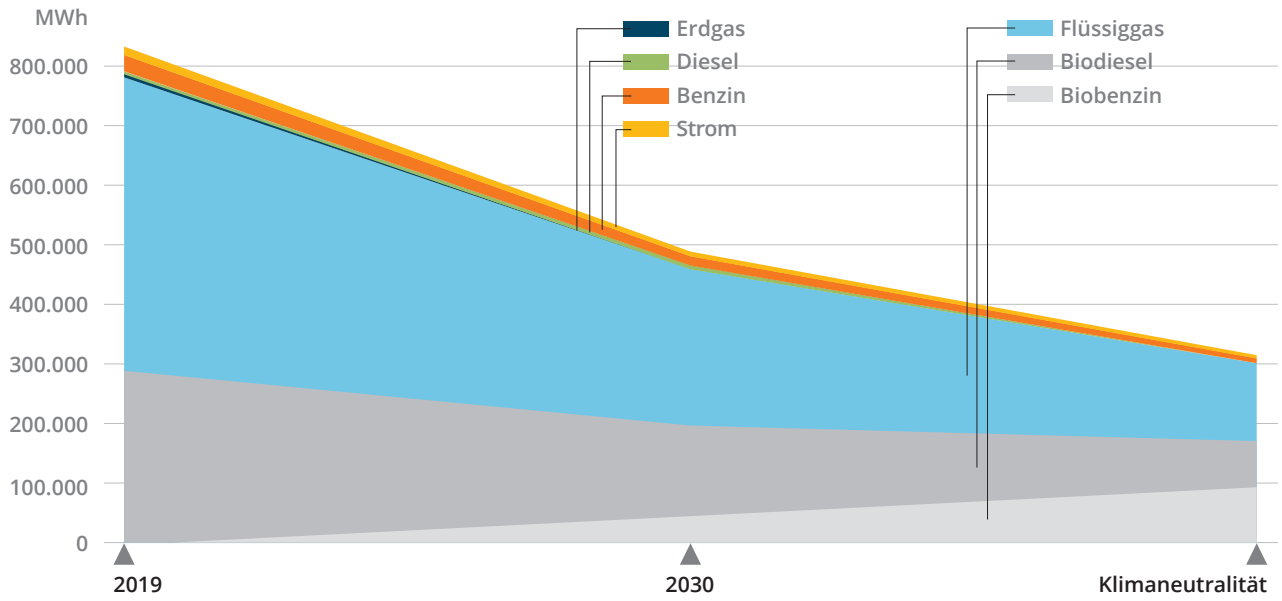


Abbildung 18: Entwicklung der Energiebedarfe im Sektor Mobilität im Minderungspfad Treibhausgasneutralität 2040 (energielenker 2021)

Irgendwo müssen die Autos ja hin!

Stimmt das wirklich? Ja, das stimmt.

Aber warum akzeptieren wir beim Auto andere Regeln als bei anderen Verkehrsmitteln? Und warum darf der Weg zur Haltestelle länger sein als zum Auto?

In vielen Städten und Stadtquartieren ist das vorhandene Stellplatzangebot in privaten Garagen oder öffentlich zugänglichen Parkhäusern nicht ausgelastet, das heißt in der Regel ist ausreichend Parkraum vorhanden. Er muss nur richtig genutzt werden.

Lübeck und der Lübecker Verkehrsbetriebe vom Bahnhof und in Richtung Travemünde. Weiter können Schnellbusse von und zu den umliegenden Gemeinden genutzt werden, die ebenfalls den ZOB Lübeck ansteuern.

*Der **Bahnverkehr** in Lübeck hat verschiedene Schnellzugverbindungen. In engem Takt verkehren Züge zwischen Hamburg und Lübeck. Als innerstädtische Bahn kann die Verbindung zwischen Hauptbahnhof Lübeck und Travemünde angesehen werden. Diese verbindet die Innenstadt, Kücknitz und Travemünde. In südlicher Richtung ist der Hochschulstadtteil per Schiene mit dem Hauptbahnhof verbunden.* ■

Wie kommen wir dahin?

Die Hansestadt Lübeck hat viele Instrumente, um die Mobilitätsentwicklung zu steuern: Das mit Abstand wichtigste ist der Verkehrsentwicklungsplan. Er stellt die Grundlage für die strategische Verkehrsplanung Lübecks bis 2040 dar. Der Grundsatzbeschluss für die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) legt einen wegebezogenen Modal Split von 30 Prozent für den Kfz-Verkehr und 70 Prozent für den Umweltverbund fest. Diese Zielgrößen zeigen in die richtige Richtung, sind aber mit dem Klimaziel noch nicht vereinbar: Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer (leistungsbezogener Modal Split) würde das Kraftfahrzeug das dominierende Verkehrsmittel bleiben, denn Autowege sind deutlich länger als Fuß- und Radwege. Ein Nachjustieren des bisherigen Modal Split ist aus Sicht des Klimaschutzes notwendig. Für den ÖPNV hat die Politik bereits 40 Prozent leistungsbezogenen Modal Split verabschiedet. Insbesondere beim Radverkehr gibt es noch viel Luft nach oben und dieser muss nachgeschärft werden.

Abbildung 19: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Mobilität

Darüber hinaus existieren weitere Lübecker Teilkonzepte, die im Zuge des zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplans neu beauftragt bzw. zusammengeführt werden.

Der MAKS empfiehlt ergänzende Maßnahmen, denn für das übergeordnete Ziel der Klimaneutralität bedarf es vieler Hebel. Die Kommunikation der positiven Effekte der Mobilitätswende ist für die Klimaleitstelle besonders wichtig, um alle Menschen in Lübeck mitzunehmen.

Ziele der Treibhausgasneutralität im Verkehrssektor sind einerseits, den Umweltverbund derart zu fördern, dass ihn mehr Menschen nutzen. Andererseits muss der Autoverkehr mit den externen Kosten (Gesundheits-, Umwelt- und Gemeinkosten) konfrontiert werden, um den Umweltverbund wirtschaftlich konkurrenzfähig zu machen.

Die größten Potentiale liegen in der Stärkung des Umweltverbundes und dem kontinuierlichen Anstieg des Radverkehrs. Der Ausbau des ÖPNV lohnt längerfristig trotz teilweise hoher Kosten: Denn die derzeitige Elektrifizierung des Busverkehrs in Lübeck ist teuer. Weitere Potentiale liegen in der Infrastruktur für Radfahrer:innen: ein sicheres und schnelles Netz kann viele aufs Fahrrad locken. Gleichzeitig ist die Infrastruktur für die wachsende City-Logistik ein wichtiger Faktor, auf fahrradbasierte Transportlösungen zu setzen.

Einfach Verbrennungsmotoren 1:1 durch Elektromotoren zu ersetzen, verlagert zwar die lokalen Emissionen, allerdings bleibt das Parkplatzproblem nach wie vor bestehen. Zusätzlich wären erhebliche Ressourcen notwendig, um weiterhin die auf das Auto fokussierte Mobilität zu erhalten.

Maßnahmen für das Handlungsfeld Mobilität

Die Stellschrauben im Themenbereich Mobilität umfassen die Verkehrsträger Fuß-, Rad-, Auto- und Busverkehr in und um Lübeck (siehe Abbildung 19). Die klimafreundliche Logistik umfasst auch den Hafenverkehr, der in Lübeck einen relativ hohen Anteil an Emissionen ausmacht. Der Hafenentwicklungsplan hat den Klimaschutz der Häfen zu einem Schwerpunktthema gemacht (Klimaschutzplan Hafen) und damit die Klimaneutralität der Häfen gut ausgearbeitet. Die Klimaleitstelle steht im fachlichen Austausch für eventuelle Nachschärfungen und evaluiert regelmäßig die Emissionen. Der MAKS verweist lediglich nachrichtlich auf der Maßnahmenebene. Der Flugverkehr spielt aufgrund der fehlenden kommunalen Einflussmöglichkeiten in keiner der Stellschrauben eine Rolle, dieser wird allerdings bei den zukünftigen Treibhausgasbilanzen erfasst.

Die Treibhausgasneutralität im Bereich Mobilität ist gekennzeichnet durch das Setzen von Anreizen, den Umweltverbund zu nutzen. Die Verkehrswende ist technisch bereits machbar, Elektroantriebe sind derzeit der Stand der Technik

und werden im Bereich der individuellen Mobilität und beim Busverkehr angewendet. Von kommunaler Seite wird bereits der Rahmen gesetzt, wie die öffentliche Ladeinfrastruktur in Lübeck gestaltet werden muss. Die Stadtwerke Lübeck mobil haben sich zum Ziel gesetzt, E-Busse anzuschaffen. Hier sind vor allem Bürger:innen, Besucher:innen und Pendler:innen die Zielgruppe, die regelmäßig auf das eigene Auto angewiesen sind beziehungsweise den Bus nehmen.

Die Stellschraube **Fußverkehr** fördern bildet die Grundlage, damit mehr Menschen Bus und Bahn nutzen (Abbildung 19). Der Weg zur nächsten Haltestelle muss gut und sicher gestaltet sein. Auch für die dunkle Jahreszeit sollte eine angstfreie Umgebung mit mehr Sitzmöglichkeiten bereitstehen. Im Zuge der Steigerung des Radverkehrs, der mehr und zum Teil durch E-Bikes und Roller auch schneller wird, ist zudem ein sicherer Fußgängerraum notwendig.

Siehe Maßnahmenblatt:
- **MO_Fuss_1**

Die Stellschraube **Radverkehr stärken** bezieht sich vor allem auf das Verbessern der Infrastruktur und das multimodale Nutzen von Verkehrsmitteln (Abbildung 20). Ziel ist die sichere Fahrt von Zuhause zum Arbeitsplatz oder in die Stadt. Sind weite Strecken zurückzulegen, soll das Fahrrad am Bahnhof an einem sicheren Ort abgestellt werden können. Ziel ist es, durch eine verbesserte Radinfrastruktur radfahrbereite Menschen, die aus den verschiedensten Gründen nicht können, dauerhaft zu motivieren.

Die Stärkung der Radinfrastruktur geschieht durch die Ausweisung von bevorzugten Strecken von Radfahrer:innen. Dabei spielen vor allem die Strecken, die schon jetzt häufig von Radfahrenden genutzt werden, eine wichtige Rolle.
Der Bau oder Umbau von neuer Infrastruktur ist zwar langwierig und teuer, aber unumgänglich für den Erfolg einer fahrradfreundlichen Stadt. Bereits jetzt kann der Radverkehr gezielt gefördert werden, indem Vorrangrouten mit entsprechender Ampelschaltung getestet werden.
Das Ausweiten des Radwegenetzes ist ein weiterer Treiber der Verkehrswende. Dazu gehört auch, dass Radwege bei Schnee und Eis freigeräumt und zufahrtsbeschränkte Straßen ausgewiesen werden. Solche Maßnahmen machen den Radverkehr sicherer und attraktiver.

Stellschraube „Fußverkehr fördern“

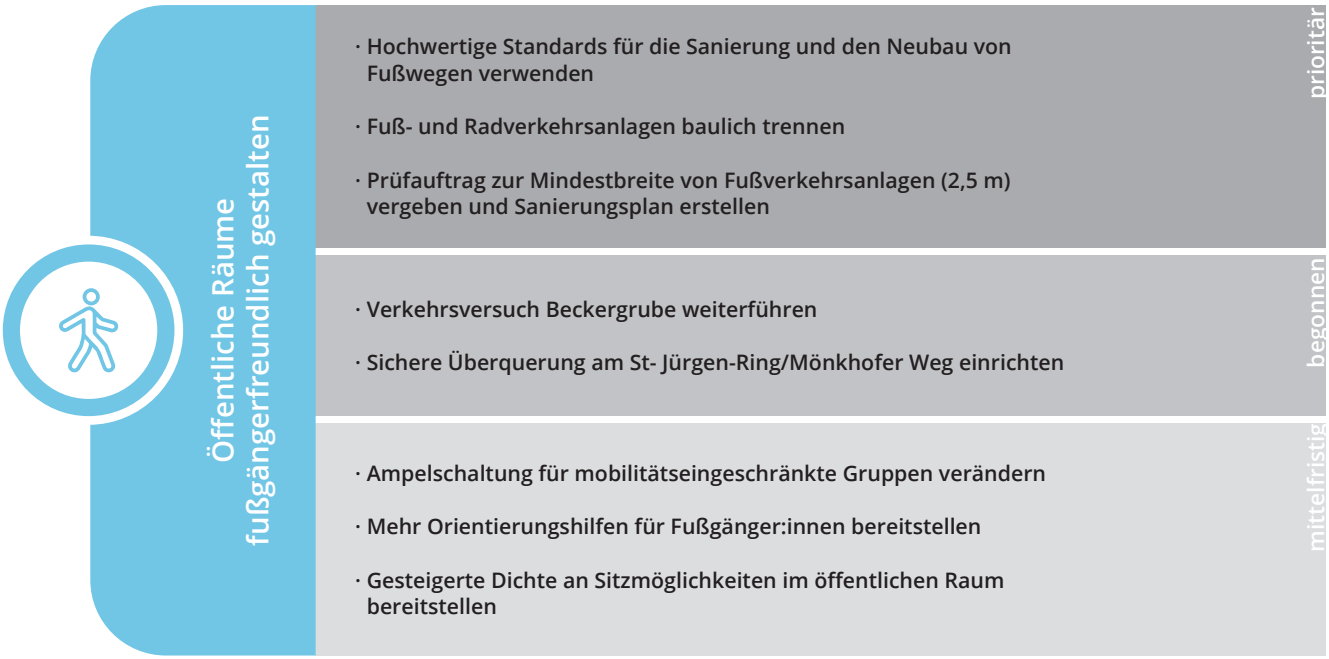


Abbildung 20: Übersicht der Maßnahmen in der Stellschraube Fußverkehr fördern

Klimaschutz in die Planwerke der Hansestadt Lübeck zu bringen, ist im zweiten Maßnahmenblatt **Radverkehr klimaschutzorientiert planen** der Fokus. Dabei wird eine separate Planung für den Radverkehr meist mitgedacht, allerdings fehlt vielen Menschen der Impuls umzusteigen, wenn der Status-Quo für den Autoverkehr aufrechterhalten wird.

Um das Umsteigen vom Auto aufs Rad zu erzielen, muss Radverkehr mehr Platz im Straßenraum erhalten. Gleiches gilt für kurzfristige Baumaßnahmen wie Baustellenumleitung für Fuß- und Radverkehr, sie dürfen nicht zu gefährlichen Situationen oder größeren Nachteilen für diese Verkehrs-teilnehmer:innen führen.

Stellschraube „Radverkehr stärken“

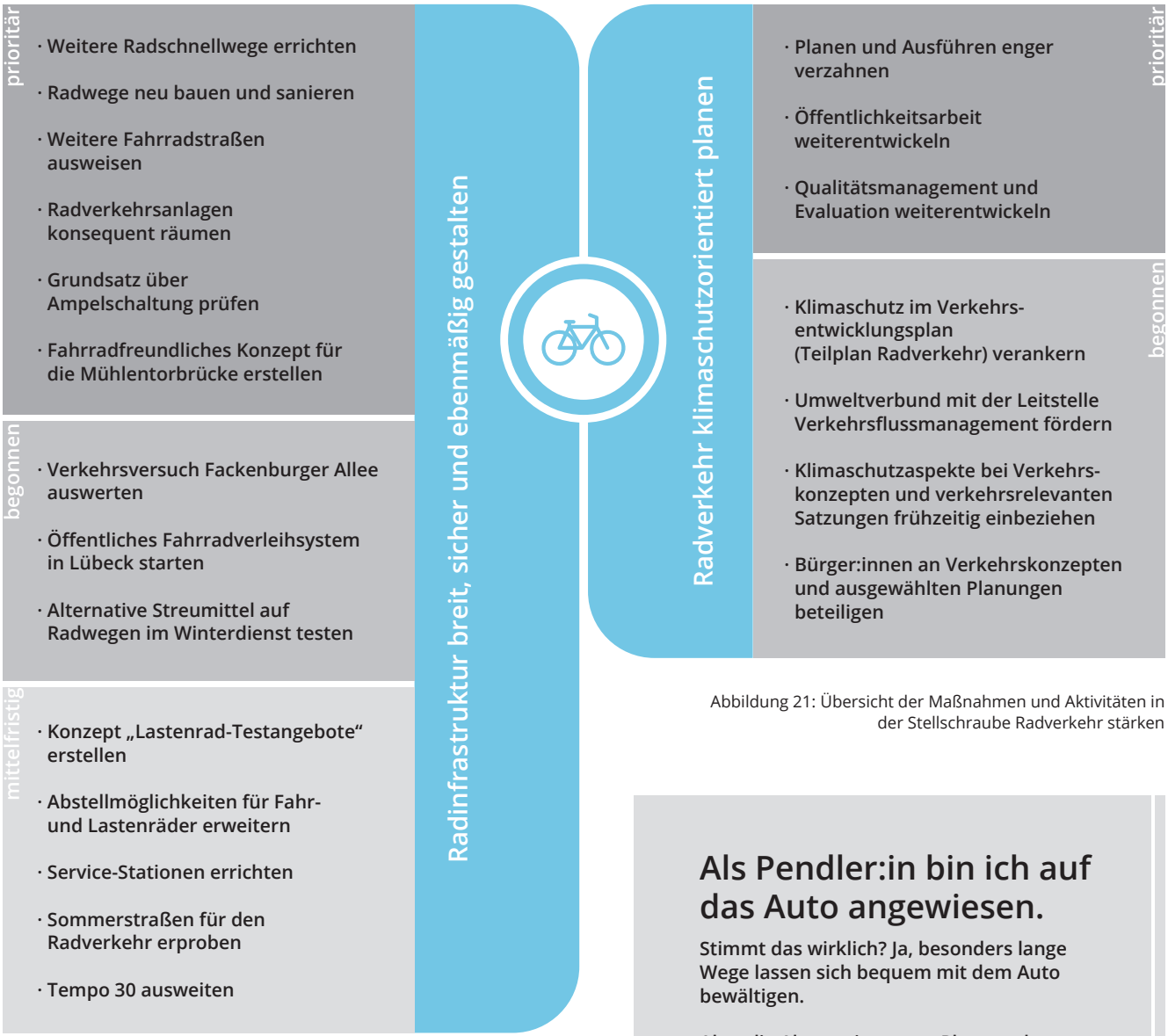


Abbildung 21: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Radverkehr stärken

Siehe Maßnahmenblätter:

- **MO_Rad_1**
- **MO_Rad_2**

Als Pendler:in bin ich auf das Auto angewiesen.

Stimmt das wirklich? Ja, besonders lange Wege lassen sich bequem mit dem Auto bewältigen.

Aber die Alternativen zum Pkw werden nicht immer gründlich geprüft. Fahrrad und E-Bike sind in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf vielen Arbeitswegen durchaus eine gute Option, mitunter auch die schnellste Variante.

Fahrradfahren und längere Fußwege zur Haltestelle sind gesund und sparen an anderer Stelle Zeit. Der Weg zum Fitnessstudio könnte überflüssig werden.

Mit der Stellschraube **Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung)** (Abbildung 21) soll dessen Attraktivität gesteigert werden, um mehr Menschen für den öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen. Diese Stellschraube ist eine der kostspieligsten für die Kommune und es müssen Mittel im Vorhinein bereitgestellt werden. Erst wenn die Busse genügend Kapazitäten haben, flexibel und einfach nutzbar sind, steigen die Menschen um. Der ÖPNV ist das Rückgrat für die Verkehrswende und damit essenziell wichtig, um die Klimaziele in Lübeck zu erreichen.

Stellschraube „Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung)“

Abbildung 22: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung)

Siehe Maßnahmenblätter:
- **MO_OEPNV_1**
- **MO_OEPNV_2**

Stellschraube „Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten “

Abbildung 23: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten

Siehe Maßnahmenblätter:

- **MO_MIV_1**
- **MO_MIV_2**
- **MO_MIV_2**

Parkgebühren sind Abzocke!

Stimmt das wirklich?
Nein, Parkgebühren sind notwendig.

- Parkraum anzubieten ist eine Leistung, die angesichts des knappen öffentlichen Raumes in Städten einen hohen Wert hat.
- Parkplätze verursachen Kosten in der Herstellung und im Unterhalt.
- Außerdem sind Parkgebühren und Gebühren für das Bewohner:innen-Parken im internationalen Vergleich viel zu niedrig.

Eine der wichtigsten und meist diskutierten Stellschrauben ist, den **Motorisierten Individualverkehr klimaschutz-orientiert zu gestalten** (Abbildung 22). Allerdings ist auch keine kommunale Stellschraube so wirkungsvoll, um die Verkehrswende zu ermöglichen. Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass es darum geht, den Verkehrsraum so zu gestalten, dass alle Verkehrsteilnehmer:innen sicher und entspannt ans Ziel kommen können. Der Umstieg vom eigenen Auto auf umweltfreundliche Alternativen darf nicht durch die Kommune erzwungen werden. Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, werden dieses weiterhin nutzen können. Im besten Fall ohne Parksuchverkehr, mit zentrumsnahem Parkplatz.

Stellschraube „Emissionsarme Mobilität fördern“

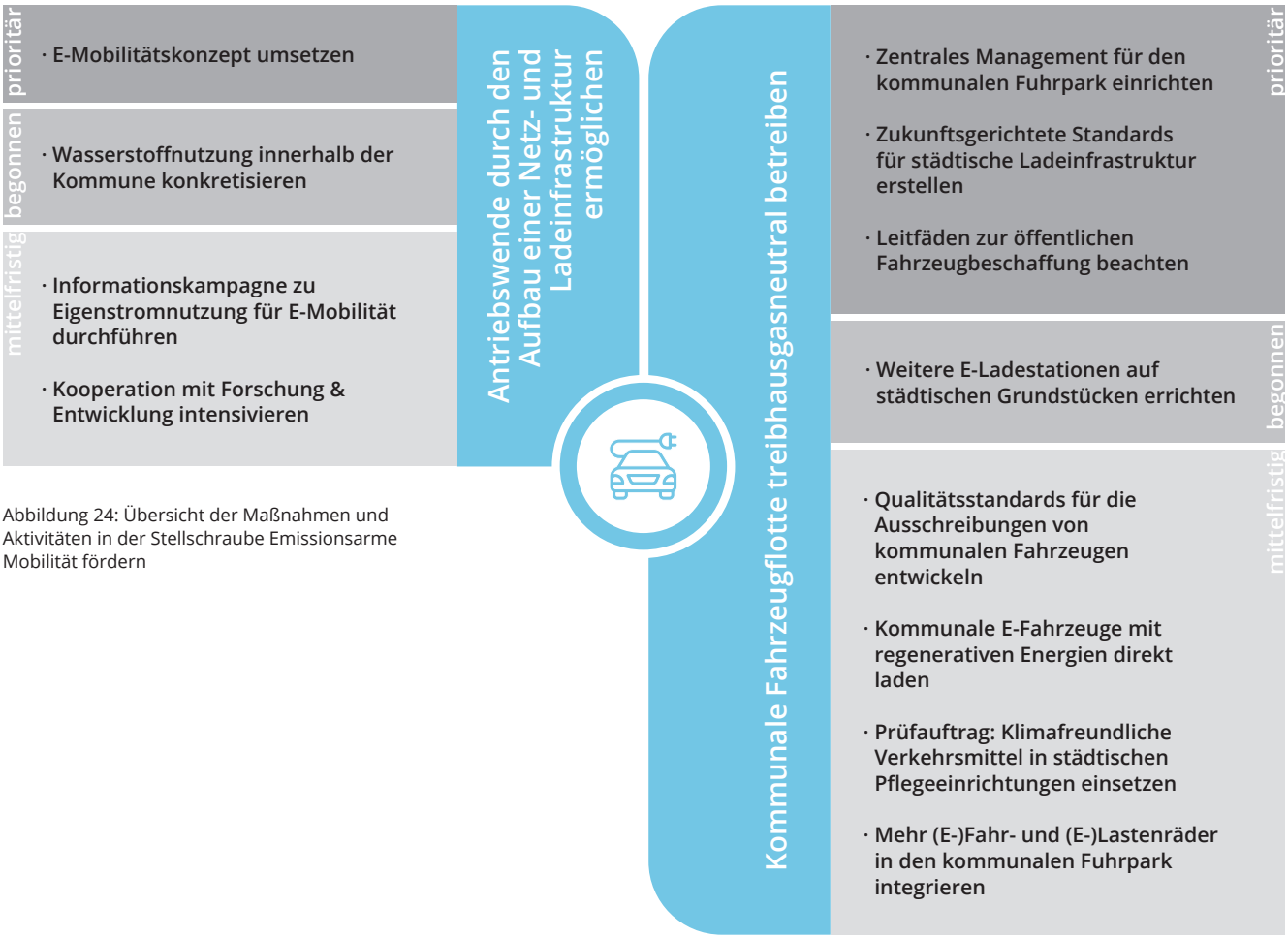


Abbildung 24: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Emissionsarme Mobilität fördern

Siehe Maßnahmenblätter:
- **MO_EMA_1**
- **MO_EMA_2**

Bei der Stellschraube **Emissionsarme Mobilität fördern** liegt der Fokus auf der E-Mobilität (Abbildung 23).
Die E-Mobilität ist der zentrale Punkt der Antriebswende, also dem Ersatz der fossilen Treibstoffe durch Strom.
Die Kommune nimmt bei der Planung der Ladeinfrastruktur eine koordinierende Rolle ein. Langfristig ist deren Ausbau jedoch Aufgabe der Wirtschaft. Das E-Mobilitätskonzept wird aktuell erarbeitet und ermittelt ein sinnvolles Gestalten der Ladeinfrastruktur. Ein weiteres Thema im Mobilitätsektor könnte zukünftig Wasserstoff sein.

Parkgebühren sind sozial ungerecht!

Stimmt das wirklich? Nein, im Gegenteil:

- Parkraum zu bewirtschaften ist sozial, weil damit die Interessen „schwächerer“ Bevölkerungsgruppen gewahrt werden, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit.
- Davon profitieren einkommensschwache Haushalte, weil diese sich den Autobesitz seltener leisten können und eher zu Fuß, mit Fahrrad oder Bus und Bahn unterwegs sind. Sie können sich grüne Wohngebiete häufig nicht leisten und wohnen eher an verlärmten, schmutzigen, zugeparkten Straßen.
- Es ist sozial ungerecht, dass die Preise für den ÖPNV regelmäßig steigen, Parkgebühren aber nicht erhöht werden.

Die Stellschraube **Maßstäbe für klimaschutzorientierte Logistik setzen** umfasst den städtischen Fuhrpark und hat gleichzeitig eine Vorbildfunktion. Durch ein geschicktes Fuhrparkmanagement können hier kommunale Mittel und Ressourcen eingespart werden. Der Hafenentwicklungsplan ist in dieser Stellschraube verortet und orientiert sich stark an den Zielen des Klimaschutzes für den Bereich Hafen. ■

Stellschraube „Maßstäbe für klimaschutzorientierte Logistik setzen“

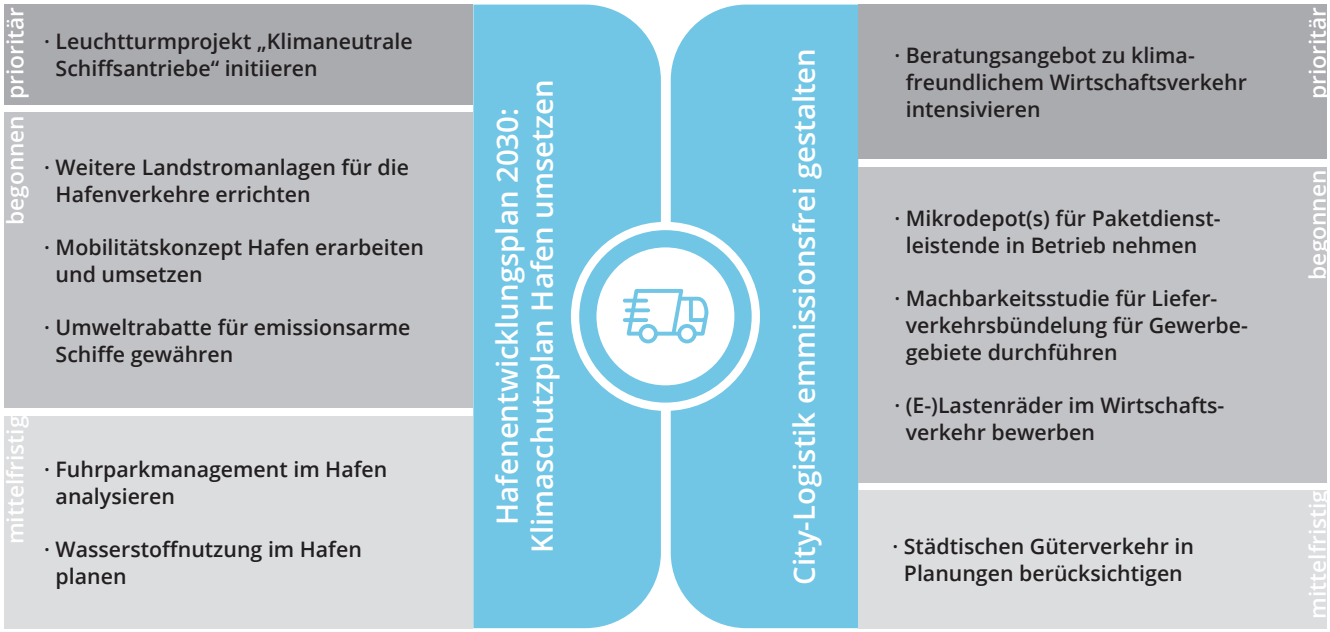


Abbildung 25: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Maßstäbe für klimaschutzorientierte Logistik setzen

Siehe Maßnahmenblätter:
- **MO_Log_1**
- **MO_Log_2**

5.1.3 Handlungsfeld Ressourcenschutz

IIm Handlungsfeld Ressourcenschutz werden die zwei Themen Konsum und Beschaffung sowie Kreislaufwirtschaft zusammengefasst. Auf der einen Seite steckt darin die Herausforderung einer klimaschutzorientierten Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen; auf der anderen Seite die Frage des umweltgerechten Entsorgens: angefangen vom gänzlichen Vermeiden von Abfall über Aufbereiten und Beseitigen desselbigen.

Ressourcenschutz ist ebenso wie der Klimawandel und seine Folgen eine große globale Herausforderung unserer Zeit. Neben der notwendigen Umsetzung von Maßnahmen zur Treibhausgasminderung ist das Reduzieren des Rohstoffverbrauchs ein gleichrangiges Ziel, um unsere natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten.

Das Konsumverhalten in Lübeck hat großen Einfluss auf die entstehenden Treibhausgasmengen andernorts. Konsum und Entsorgung werden jedoch kaum in der kommunalen Treibhausgasbilanz aufgenommen, die nur das Erzeugen von Emissionen auf dem Stadtgebiet betrachtet.

Gleichwohl ist festzuhalten, dass die Summe der aus Konsum und Ernährung stammenden Treibhausgasemissionen die hier vor Ort ausgestoßenen Treibhausgase aus Strom-, Heiz- und Kraftstoffverbräuchen sogar noch übersteigt. Die für Lübeck relevanten Treibhausgasemissionen würden sich mehr als verdoppeln, würden die Emissionen für Ernährung und Konsum hinzugerechnet (Abbildung 26). Wenn es im Rahmen des Masterplans Klimaschutz also um ein aktives Reduzieren von klimaschädlichen Treibhausgasen geht, ist der bewusste und schonende Umgang mit den genutzten Ressourcen auch für die Hansestadt Lübeck unumgänglich.

Um tiefer in die Herausforderungen und Erfordernisse des Ressourcenschutzes einsteigen zu können, sollten zuvor die für Lübeck geltenden, spezifischen Rahmenbedingungen betrachtet werden.

THG-Emissionen „Ernährung & sonstiger Konsum“

Abbildung 26: Darstellung der Treibhausgasemissionen aus dem Bereich Ernährung & sonstiger Konsum
(Grafik entwickelt aus Quellen des Umweltbundesamtes (2017)

Wo kommen wir her?

Unser Konsumverhalten und Lebensstil werden zunehmend zu einer Belastungsprobe für Natur und Umwelt.
Auch Deutschland hat daran seinen Anteil. Produkte werden global organisiert hergestellt, transportiert, konsumiert und schließlich entsorgt.

Die Kaufkraft in Lübeck dient als Indikator für das Konsumpotential in der Kommune. Lübeck ist seit vielen Jahren als etablierter und renommierter Einzelhandelsstandort in Norddeutschland geschätzt. Die Stadt nimmt als Oberzentrum in der Region eine herausragende Rolle ein. So kommen zu den rund 220.000 Einwohner:innen der Hansestadt rund 350.000 weitere Menschen aus den umliegenden Kreisen hinzu, die zum Einkaufen nach Lübeck kommen.

Ein wichtiger Teil bei der Umsatzentwicklung im Einzelhandel macht zudem der Tourismus aus. Im Corona-Jahr 2020 gab es rund 510.000 Ankünfte mit 1,57 Millionen Übernachtungen.

Das bedeutet ein Minus von 23,3 % zum Vorjahr. Hinzu kommen jährlich – ohne Corona – rund 18 Millionen Tagestourist:innen. Mit Überwindung der Pandemie ist wieder mit steigenden Beherbergungszahlen zu rechnen.
2021 hat die Lübecker Bevölkerung im Einzelhandel rund 1,31 Milliarden Euro von insgesamt rund 1,54 Milliarden Euro umgesetzt, wobei von einer allgemeinen Kaufkraft der Lübecker:innen von rund 4,61 Mrd. Euro ausgegangen wird . [11]

Es ist egal, ob Müll getrennt wird – Mülltrennung hat keine positive Auswirkung auf die Umwelt.

Stimmt das wirklich?

Mit richtiger Mülltrennung kann jede:r mit wenig Aufwand einen wichtigen Beitrag für die Umwelt und den Klimaschutz leisten, weil wertvolle Ressourcen wieder dem Wertstoffkreislauf zugeführt werden.

Durch das Recycling von Leichtverpackungen für den Gelben Sack und die Gelbe Tonne, das Entsorgen von Verpackungen aus Glas, Papier, Pappe und Karton in spezielle Tonnen und Container werden in Deutschland jährlich rund 3,1 Millionen Tonnen CO_2eq eingespart. Das entspricht den Emissionen einer Stadt in der Größe von Bonn im gleichen Zeitraum.

Info-Box 6: MSV (2020)

Mit Blick auf die durch den Konsum verursachten Umweltbelastungen ist es zwingend notwendig, auf ein ressourcenbewussteres und stärker klimaschützendes Konsumverhalten hinzuwirken. Das Konsumverhalten der Stadtverwaltung hat dabei eine wichtige Vorbildrolle.

*FFür die **öffentliche Beschaffung** werden In Deutschland jährlich rund 500 Milliarden Euro [12] aufgewendet . Öffentliche Vergaben und Aufträge sind komplexe Unterfangen und unterliegen einer Vielzahl von Regularien und Anforderungen. Die Lübecker Stadtverwaltung hat begonnen, die Beschaffung strategisch auf Nachhaltigkeit auszurichten. So wurden bereits viele Artikel mit ökologischen Zertifizierungen in den Warenkatalog, über den alle Fachbereiche Produkte beschaffen können, aufgenommen.*

*Seit November 2011 ist Lübeck ausgezeichnet als erste **Fairtrade-Stadt** Schleswig-Holsteins. Neben der Lübecker Stadtverwaltung beteiligen sich verschiedene Einzelhandelsgeschäfte, Cafés, Restaurants, zwei Hotels und Institutionen (beispielsweise Schulen, Vereine und Kirchen) an der Initiative. Sie verwenden Produkte aus fairem Handel und/oder bieten diese zum Kauf an. Der „Stadtplan zum nachhaltigen Konsum: fair-bio-regional" erscheint bereits in der 9. Auflage und weist die teilnehmenden Geschäfte Lübecks aus. Das Engagement der Fairtrade-Stadt Lübeck fließt zudem ein in die Arbeit der Projektgruppe Faire Hanse des internationalen Städteverbunds DIE HANSE. Die Stadtverwaltung nimmt damit überregional Vorbildfunktion beim Umsetzen dieser Prinzipien zum fairen und nachhaltigen Handel ein. Fairer Handel umfasst nicht nur die Themen Arbeitsbedingungen und Bezahlung, sondern zunehmend auch ökologische Aspekte. Aus dieser Kombination ergibt sich eine überregionale Vorbildfunktion der Hansestadt Lübeck aus Maßnahmen zu Ressourcen- und Klimaschutz.*

*Im Oktober 2020 unterzeichnete Bürgermeister Jan Lindenau die Musterresolution der Agenda 2030 und setzte damit einen vorausgehenden Beschluss der Lübecker Bürgerschaft um. Lübeck erkennt die **17 globalen Nachhaltigkeitsziele** als Leitlinie des eigenen Handelns an.*

Das Thema Ressourcenschutz knüpft an drei der globalen Ziele an:

Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden

Ziel 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion befasst sich im Unterziel 12.7 spezifisch mit dem Aspekt der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung

Ziel 13: Klimaschutz

*Die Themen **Abfallentsorgung und Kreislaufwirtschaft** sind kommunale Aufgaben. Die untere Abfallbehörde ist im Fachbereich 3, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt angesiedelt. Zu den Aufgaben der Mitarbeitenden gehört es, das rechtmäßige Entsorgen sowohl gewerblicher als auch privater Abfallerzeuger:innen zu überwachen, soweit aufgrund gesetzlicher Regelungen nicht andere Bereiche zuständig sind. Daneben gibt es zahlreiche weitere Aspekte, beispielsweise ist zu überprüfen, ob Pfandpflichten für Einweggetränkeverpackungen eingehalten werden, Abfallwirtschaftspläne der Lübecker Sportboothäfen zu genehmigen und Abfallregister zu prüfen.*

Darüber hinaus sind als kommunaler Eigenbetrieb die Entsorgungsbetriebe Lübeck verantwortlich für die Bereiche Müllabfuhr (für Rest-, Bio- und Papiermüll), Straßenreinigung, Winterdienst und Stadtentwässerung im Stadtgebiet von Lübeck. Neben Privat- und Gewerbekund:innen beraten sie insbesondere die Wohnungswirtschaft und informieren sie zu den oben genannten Themen. Neben den Ver- und Entsorgungsaufgaben liegt ein besonderer Schwerpunkt auf der Abfallberatung. Außerdem bieten sie zum Thema Umwelterziehung entsprechende Bildungsarbeit in Kindergartengruppen und Schulklassen an und sensibilisieren auch Erwachsenengruppen dafür.

Diese beiden kommunalen Stellen sind unverzichtbare Akteure zum Umwelt- und Ressourcenschutz in Lübeck. Sie bilden eine Schnittstelle zwischen den privaten Haushalten und Gewerbebetrieben einerseits und der Stadtverwaltung andererseits, wenn es darum geht, Abfall zu vermeiden, zu trennen und zu recyceln. ■

[11] Wirtschaftsförderung Lübeck (2021)
[12] Huth, D. (2020)

Wo müssen wir hin?

Die Beschaffung und Auftragsvergabe der Hansestadt Lübeck muss auf Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. Nachhaltige Beschaffung stellt eine Querschnittsaufgabe dar, in der sich ökonomische, technische, soziale und ökologische Aspekte in einem komplexen Wirkungsgefüge befinden.

Bundesweit existieren eine Vielzahl von Leitfäden für Verwaltungen sowie Vernetzungs- und Informationsplattformen (beispielsweise ENGAGEMENT GLOBAL gGmbH Service für Entwicklungsinitiativen). Im Verwaltungsalltag fehlt jedoch häufig die Zeit, sich ausgiebig mit diesen oft sehr umfangreichen Informationen auseinanderzusetzen. Sobald einheitliche Standards und praxisorientierte Handlungsempfehlungen gegeben werden, wird der Umgang mit dem Thema Ressourcenschutz für die Mitarbeitenden im Verwaltungsalltag erleichtert.

Mit dem Ziel, bis 2040 die Abfallmengen in Lübeck deutlich zu verringern, geht eine Umstellung des Abfallsystems einher. Auf Grundlage des Abfallvermeidungsproramms [13] des Bundes gilt es, eine Strategie für Lübeck aufzustellen, wie Abfall weiter vermieden werden kann. Die Strategie beinhaltet Maßnahmen, die verhindern sollen, dass Abfall überhaupt entsteht. Denn auch das Aufbereiten zur Wiederverwendung erfordert finanzielle Mittel und Energie. Begleitend sind Sensibilisieren und Kommunizieren wichtige Instrumente, um alle Teile der Stadtgesellschaft dabei mitzunehmen.

Wie kommen wir dahin?

Im Bereich Beschaffung liegt das Augenmerk insbesondere auf der Novellierung der Vergabeordnung innerhalb der Stadtverwaltung. Zukünftig wird eine Richtlinie zu klimaschutzorientierter Beschaffung die neue Ausrichtung der Vergabeordnung verbindlich untermauern. Die konsequente nachhaltige Beschaffung in allen Fachbereichen und perspektivisch in den Eigenbetrieben wird angestrebt.

Der Einflussbereich auf das Konsumverhalten im Sektor der Lübecker Wirtschaft ist gering und kann sich nur auf Empfehlungen, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit beschränken. Dennoch wurde dies ebenfalls mitbetrachtet.

Im Themenfeld Kreislaufwirtschaft sind die Aktivitäten in vier Bereiche unterteilt. Hauptaugenmerk liegt auf dem Komplex Abfall trennen und vermeiden oder wiederverwenden. Als eigene Maßnahme herausgestellt sind die Aktivitäten zum weiterführenden Vermeiden von Einwegverpackungen. Die Stellschraube wird komplettiert durch das Thema Reststoffverwertung.

Abbildung 27: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Ressourcenschutz

Maßnahmen für das Handlungsfeld Ressourcenschutz

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes Ressourcenschutz lassen sich zwei Stellschrauben zuordnen. Die erste Stellschraube beinhaltet zwei Maßnahmen zum Thema nachhaltige Beschaffung. Die zweite Stellschraube umfasst vier Maßnahmen zum Thema Kreislaufwirtschaft. Die folgende Abbildung 27 zeigt die thematische Unterteilung auf:

Die Stellschraube **Nachhaltige Beschaffung etablieren** nimmt zum einen die kommunale Beschaffung der Hansestadt Lübeck in den Blick und beinhaltet acht Aktivitäten (siehe Abbildung 28). Neben den Mitarbeitenden der Hansestadt Lübeck sollen diese Aktivitäten auch Nutzer:innen der städtischen Einrichtungen dienen, wie in der Aktivität zur Mittagsverpflegung in Schulen. Die zweite Maßnahme

Nachhaltige Beschaffung ist zeitaufwendig und teurer.

Stimmt das wirklich?

Etwas zu ändern, benötigt immer ein wenig Einsatz. Dabei ist die Motivation entscheidend.

Wenn wir den Preis nicht zahlen, dann zahlen ihn die Arbeiter:innen in den Herstellungsländern mit fehlender Schulbildung, 12-Stunden-Tagen und oft sehr geringen Löhnen. Auch der Ausstoß von Treibhausgasen wird durch die langen Transportwege erhöht.

Außerdem: Fast alle nachhaltig beschafften Produkte sind gar nicht teurer.

Info-Box 7: Stadt Witzenhausen (2021)

[13] BMUV (2021)

betrachtet neben der Verwaltung auch den Bereich Gewerbe-, Handel- und Dienstleistungsunternehmen. Wie auch im Handlungsfeld Wirtschaft sind die kommunalen Instrumente hier begrenzt. Dennoch soll auch das nachhaltige Wirtschaften von Unternehmen von städtischer Seite gewürdigt und anerkannt werden.

Die Stellschraube **Regionale Kreislaufwirtschaft stärken** bündelt vier aufeinander aufbauende Maßnahmen in Anlehnung an die Abfallhierarchie (siehe Abbildung 29).
Neben Abfall vermeiden und trennen (mit zwölf Aktivitäten) bilden die Themen Reduzieren von Einwegverpackungen (mit acht Aktivitäten) und Wiederverwenden (mit neun Aktivitäten) die Schwerpunkte des klimaschutzorientierten Ressourcenschutzes. Als letztes folgt das Thema lokale Reststoffe verwerten. Auch hier ist die Zielgruppe zum einen die Stadtverwaltung und ihre Mitarbeitenden selbst, aber darüber hinaus sollen auch die Lübecker Bürger:innen sowie die Wirtschaft einbezogen werden. ■

Stellschraube „Nachhaltige Beschaffung etablieren“

Abbildung 28: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Nachhaltige Beschaffung etablieren

Siehe Maßnahmenblätter:
- **RES_Beschaffung_1**
- **RES_Beschaffung_2**

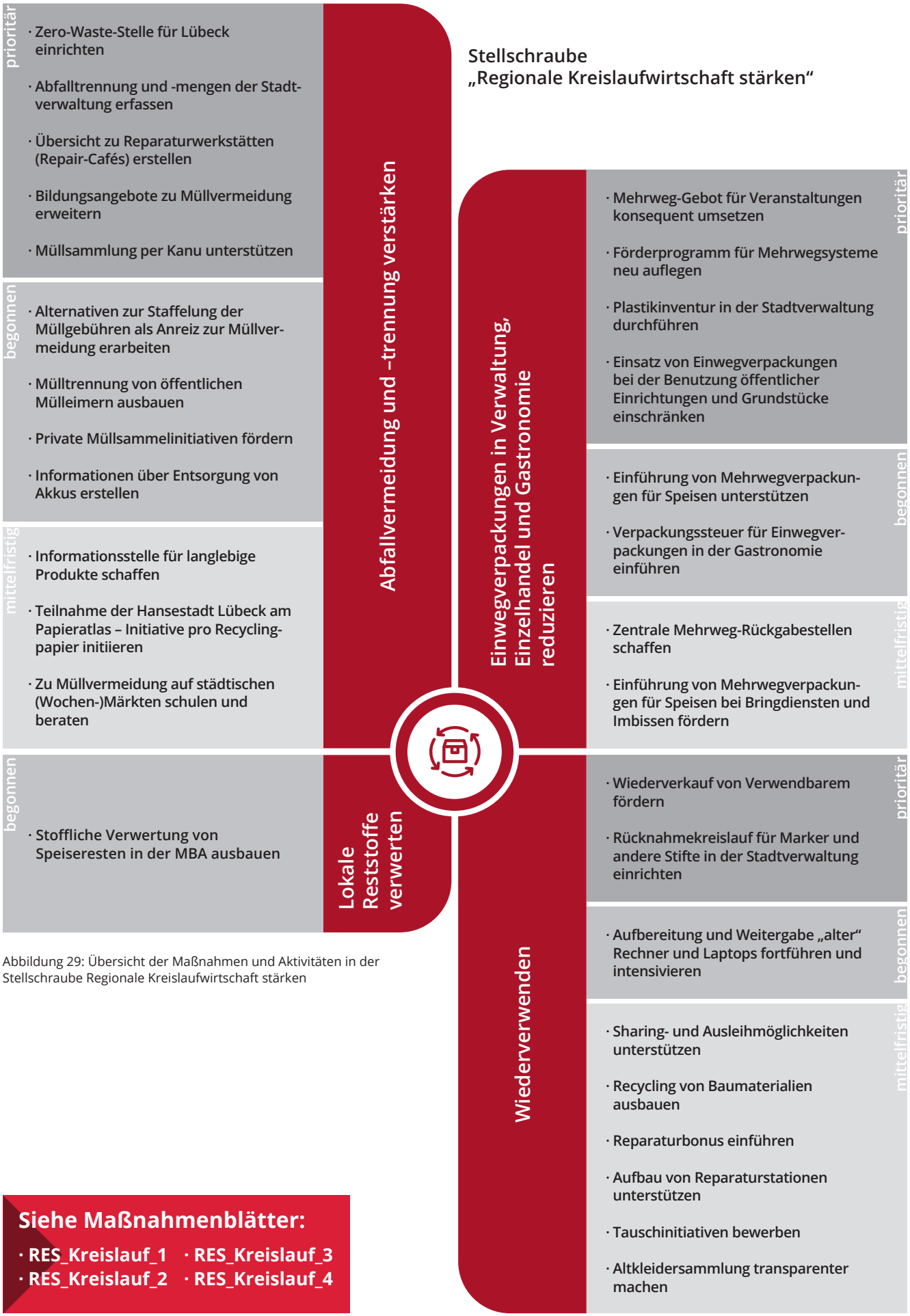


Abbildung 29: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Regionale Kreislaufwirtschaft stärken

Siehe Maßnahmenblätter:

· RES_Kreislauf_1 · RES_Kreislauf_3
· RES_Kreislauf_2 · RES_Kreislauf_4

5.1.4 Handlungsfeld Landnutzung & Boden

Dieses Kapitel fasst mehrere Themen zusammen, die in der Klimarahmenkonvention der UN den folgenden drei separaten Sektoren zugeordnet werden:

- Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (UN-Sektor 4)
- Landwirtschaft (UN-Sektor 3): nur Emissionen aus der Tierhaltung und der Düngernutzung; der Energieverbrauch der Maschinen wird im Sektor Gewerbe/Industrie bilanziert
- Abfall/Abwasser (UN-Sektor 5): hier nur die Emissionen aus ungeregelten Altablagerungen

Das Handlungsfeld Landnutzung & Boden hat aus drei Gründen eine Sonderstellung inne:

Zum einen sind hier die Senken für Treibhausgase zu finden. Das heißt die Bindung von Kohlendioxid und damit die Kompensation von nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen in Lübeck. Das ist vor allem der Lübecker Wald, der aktuell die größte Senke darstellt. In geringerem Maße bieten der Humusaufbau in Böden, das Durchgrünen der Stadt und die langfristige Regeneration von Ökosystemen (beispielsweise Moore) weitere Möglichkeiten.

Die zweite Besonderheit ist die Zusammensetzung der Treibhausgase. Hier geht es in der überwiegenden Mehrheit nicht um CO_2, sondern um Treibhausgase, die unabhängig vom Verbrauch fossiler Energien entstehen, insbesondere Methan und Lachgas.

Dritte Besonderheit sind die großen Synergien mit anderen Themen der nachhaltigen Entwicklung in Lübeck. Deshalb ist das Handlungsfeld Landnutzung & Boden für den Lübecker Klimaschutz wichtig, obwohl die Menge der ausgestoßenen Treibhausgase im Vergleich zu den anderen Themenfeldern gering ist (siehe Abbildung 30). Große Synergieeffekte gibt es zu den Bereichen Biodiversität, Naturschutz, Anpassung an den Klimawandel, Erholung und Gesundheit.

Treibhausgase aus der Landwirtschaft

METHAN: entweicht zum Beispiel aus Mooren, entsteht bei der Viehwirtschaft oder entströmt aus ungeregelten Altablagerungen. Es hat im Vergleich zu CO_2 eine etwa 25-fache Treibhauswirksamkeit (Betrachtungszeitraum 100 Jahre).

LACHGAS: fällt bei der Düngung von landwirtschaftlichen Böden an und ist in diesem Zusammenhang bedeutsam. Die Mengen sind zwar deutlich geringer, aber durch die etwa 300-fache Treibhauswirksamkeit (Betrachtungszeitraum 100 Jahre) ist deren Wirkung trotzdem deutlich.

Wo kommen wir her?

Lübeck hat im Vergleich zu anderen Großstädten relativ viele Grün- und Freiflächen: Laut statistischem Jahrbuch existieren etwa 22 Prozent Siedlungs- und 15 Prozent Verkehrsfläche im Stadtgebiet, deutlich mehr als die Hälfte der Stadtfläche ist somit weitgehend unversiegelt. Neben circa 15 Prozent Waldfläche sind etwa 25 Prozent der Lübecker Flächen in aktiver, landwirtschaftlicher Nutzung. Abbildung 30 zeigt die Emissionen und Senkenleistung dieses Handlungsfeldes in Relation zu den Gesamtemissionen in Lübeck 2019.

*Der **Lübecker Stadtwald** stellt bereits heute eine bedeutsame Senke für Treibhausgase dar, denn er wird naturnah bewirtschaftet und bindet daher über und unter der Erde etwa 50.000 Tonnen CO_2 jährlich. Nur etwa 10 Prozent der Lübecker Wälder ist in privatem Besitz.*

*Auch unabhängig vom Lübecker Wald ist der **Baumbestand** auf städtischen und privaten Flächen deutlich sichtbar: Neben circa 100.000 Bäumen in der Verwaltung vom Bereich Stadtgrün & Verkehr stehen vermutlich nochmal deutlich mehr Bäume auf städtischen und privaten Wohn- und Gewerbegrundstücken, auf Parkplätzen, in Kleingärten und anderen Nutzungen.*

*Von der **landwirtschaftlichen Nutzfläche** dienen gemäß der Erhebung des Statistikamts Nord etwa 4.000 Hektar als Acker, wovon knapp 15 Prozent ökologisch bewirtschaftet werden. Dauergrünland (circa 1400 Hektar) ist die zweithäufigste Nutzungsart der Landwirtschaft in Lübeck. Hier beträgt der ökologische Anteil etwa 40 Prozent. Insgesamt stellt die Landwirtschaft in Lübeck mit circa 40.000 Tonnen CO_2eq (netto) eine relativ geringe Quelle von Treibhausgasen dar.*
Für Schleswig-Holstein insgesamt ist die Landwirtschaft hingegen eine große Treibhausgasquelle. Das liegt daran, dass die Mehrzahl der großen Betriebe

im ländlichen Raum zu finden sind. Zu den Lübecker Emissionen kommen allerdings noch – wie oben bereits erwähnt – die fossilen Energieverbräuche des Maschinen- und Fahrzeugparks, die in der Lübecker Treibhausgasbilanz den Sektoren Gewerbe/Industrie und Mobilität rechnerisch zugeordnet sind. Hauptquellen der hier betrachteten, nichtenergetischen Emissionen sind die Viehhaltung und intensive Stickstoffdüngung.

*Neben den Mooren gibt es in Lübeck weitere Böden, die Methan ausstoßen: Im Stadtgebiet befinden sich über 100 kleinräumige **Altablagerungen**, die häufig einen hohen Anteil organischer Abfälle enthalten. Beim Zersetzen dieser Abfälle bildet sich Methan. Die jeweilige Menge ist im Zeitverlauf variabel und nimmt langfristig ab. Insgesamt handelt es sich um circa 250 Hektar. Interne Schätzungen gehen aktuell von einer jährlichen Emissionsmenge in Höhe von 10.000 Tonnen CO_2eq aus.*

Die folgende Abbildung 31 zeigt im Überblick die Beiträge der verschiedenen, oben beschriebenen Elemente zur Treibhausgasbilanz (ausgenommen sind die energetischen Emissionen). ■

THG-Emissionen und -Senken „Landnutzung & Boden“

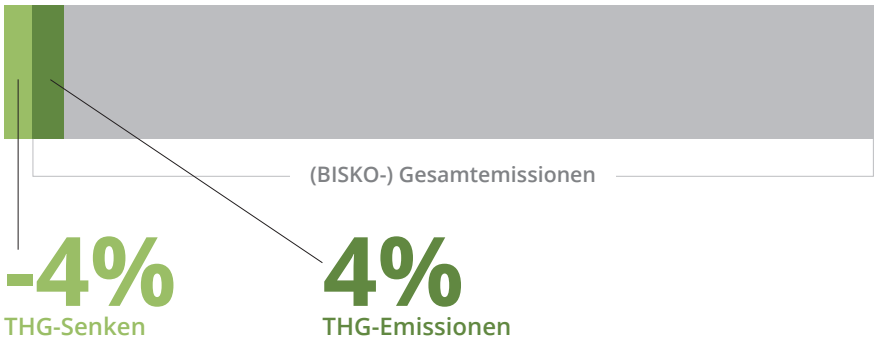


Abbildung 30: Übersicht der Treibhausgasemissionen und -senken in Lübeck

Senkenleistung von Böden

Die Art der Bewirtschaftung der Flächen hat Einfluss auf deren Emissionsverhalten.

Es gibt Flächen, die aufgrund ihrer Bewirtschaftungsform CO_2 binden. Bei diesen Flächen überwiegt die Senkenwirkung. Dazu zählen insbesondere Feuchtbiotope. Sie kompensieren einen Teil der Emissionen aus anderen Flächen. Diese haben einen größeren Anteil an der landwirtschaftlichen Fläche. Dazu zählen Ackerböden und Grünland. Hier überwiegt die Quellenwirkung. Im Grünland kann durch Ökoweiden und Hutungen eine Senkenwirkung erreicht werden.

Auf knapp 10 Prozent der Stadtfläche finden sich Moorböden. Die meisten sind nicht im natürlichen Zustand. Neben entwässerten Kernmooren gibt es viele Moorböden, die landwirtschaftlich genutzt werden. Während intakte Moore in geringem Maße Treibhausgase binden können, sind entwässerte Moorböden starke Emittenten von Treibhausgasen.

Bestandteile der Senken und Emittenten

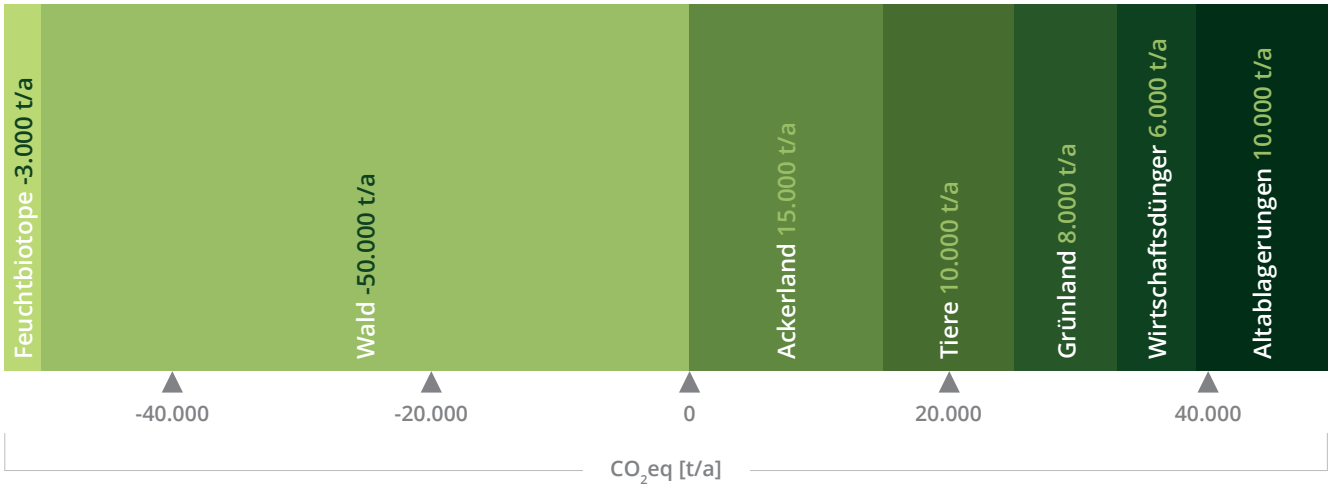


Abbildung 31: Bestandteile der Senken und Emittenten in Lübeck

Wo müssen wir hin?

Für ganz Deutschland wurde das Ziel formuliert, dass bis zum Jahr 2035 der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft die Emissionen des Sektors Landwirtschaft kompensieren soll. Dieses Ziel scheint Lübeck bereits heute erreicht zu haben. Wesentliche Ursache dafür ist, dass der größte Anteil der in Lübeck konsumierten Lebensmittel nicht in Lübeck angebaut wird. Die entsprechenden Emissionen tauchen somit in den Bilanzen der Produktionsorte auf, nicht in Lübeck. Dieser aus Sicht der Verursacher:innen nicht gerechte Vorteil verschafft unserer Stadt ein wenig Spielraum:

Für das Ziel der Lübecker Treibhausgasneutralität wird angestrebt, die Emissionen im Jahr 2040 zu über 90 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019 zu verringern. Es verbleibt ein Restbetrag in der Größenordnung von 100.000 Tonnen CO_2eq nicht vermeidbarer Emissionen. Daraus leitet sich die Herausforderung ab, die **Senkenleistung im Stadtgebiet zu verdoppeln**, um sie zur Kompensation der nicht vermeidbaren Emissionen aus fossilen Energien zu nutzen.
Dabei müssen die Emissionen der Landwirtschaft und Landnutzung deutlich reduziert werden, um ein möglichst großes Kompensationspotential für Erdgas, Mineralölprodukte und Treibstoffe zu haben.

Lieber im Ausland kompensieren und weniger einsparen. Dem CO_2 ist es egal, wo es vermieden wird.

Stimmt das wirklich?

- **Manchmal werden Kompensationen doppelt angerechnet: dort und bei uns. Also führen sie nicht zu einer realen Bindung von CO_2. Der Markt für Kompensationen ist sehr unübersichtlich.**
- **Wenn ein Baum zu Heizzwecken gefällt wird oder einem Waldbrand zum Opfer fällt, setzt er das gespeicherte CO_2 wieder frei. Die Einsparung ist damit hinfällig.**
- **Um große Mengen Kohlendioxid aufzunehmen, müssen Bäume viele Jahre wachsen – Lübeck will aber spätestens 2040 klimaneutral sein.**
- **Aufforstungsprojekte finden oft in Ländern statt, die selbst Klimaschutz betreiben.**

Kompensation spart kein CO_2 sondern ist bestenfalls ein Nullsummenspiel. An erster Stelle steht daher das Einsparen von Treibhausgasen, wo immer es möglich ist.

Um die **Senken zu sichern und auszubauen**, benötigt Lübeck noch mehr naturnah bewirtschaftete Waldfläche. Soweit möglich muss darüber hinaus die CO_2-Bindung pro Fläche vom jetzigen hohen Niveau aus weiter gesteigert werden. Tote Biomasse – ober- und unterirdisch – kann dabei einen Beitrag leisten. Zusätzlich erhöhen weitere Baumstandorte auf städtischen und privaten Flächen das Kompensationspotential. Humusreiche Böden und gesunde Ökosysteme sind ebenfalls ein wesentlicher Kohlenstoffspeicher: Nicht gedüngte Weiden, intakte Feuchtbiotope und Agriforstwirtschaft sind dabei günstige Bewirtschaftungsformen.

Um die **Emissionen aus der Landnutzung und der Landwirtschaft zu minimieren**, braucht es eine klimafreundliche Landwirtschaft. Kernelemente sind das Einsparen von mineralischem Stickstoffdünger und Anbau von pflanzlichen Lebensmitteln. Moorböden haben ein besonders großes Potential zur Emissionsminderung – Ziele sind wiedervernässte Kernmoore und eine angepasste Nutzung von Moorböden in landwirtschaftlicher Nutzung. Für ungeregelte Altablagerungen gilt es, die unerwünschten Abbauprozesse zu stoppen oder zu verhindern.

Mit Blick auf die vielen anderen ökologischen und sozialen Herausforderungen dieses Handlungsfeldes braucht es gut abgewogene **naturbasierte Lösungen**. Nur wenn alle Aspekte – insbesondere auch die der Biodiversität und der Klimaanpassung – gemeinsam gedacht werden, können sinnvolle Lösungen für Lübecks Zukunft entstehen. Klimaschutzmaßnahmen, die sich negativ auf andere Sektoren der nachhaltigen Entwicklung auswirken, sind deshalb kontraproduktiv.

Wie kommen wir dahin?

Eine wichtige Strategie für die Landnutzung ist, die Flächen in **städtischem Besitz** besonders in den Fokus zu nehmen, denn hier kann die Stadtverwaltung großen Einfluss auf die Bewirtschaftungsform nehmen. Als kommunale Instrumente können beispielsweise fachliche Planungen, regulatorische Vorgaben, Standards, Pilotprojekte oder Sanierungs- und Baumaßnahmen genutzt werden. Dass 90 Prozent der Lübecker Waldfläche in städtischem Besitz sind, ist gerade für den Ausbau der Senkenleistung von großem Vorteil. Auch das Durchgrünen des öffentlichen Raums in Straßen, Parks, Friedhöfen, Freiflächen von Kindertagesstätten und Schulen etc. liegt im Verantwortungsbereich der Stadtverwaltung. Dazu kommen Flächen, die von Gesellschaften mit städtischer Beteiligung bewirtschaftet werden.

Bei der landwirtschaftlichen Nutzfläche ist der Einflussbereich der Stadt geringer, aber es gibt Einflussmöglichkeiten: Etwa 40 Landwirte und Landwirtinnen bewirtschaften als **Pächter:innen der Stadt Lübeck** knapp 1.000 Hektar Land,

somit ist der Einfluss der Stadtverwaltung auf ungefähr ein Sechstel der bewirtschafteten Fläche direkt gegeben. Als Instrument können Pachtverträge und Auflagen genutzt oder Fortbildungsmodule angeboten werden, um die klimaangepasste Landwirtschaft zu unterstützen. Um den Einflussbereich auszubauen, ist der Ankauf von wertvollen Flächen beziehungsweise der Flächentausch ein weiteres sinnvolles Instrument. Um die Landnutzung auf **privaten Flächen** zu beeinflussen, stehen beispielsweise Fördermittelangebote oder Weiterbildungen zur Verfügung.

Eine klimafreundliche Landwirtschaft wird darüber hinaus durch die **Nachfrage** gesteuert. So sollen günstigere Konditionen für die Vermarktung ökologischer Produkte, beispielsweise durch organisatorische Unterstützung, die Nachfrage steigern. Ein indirekter Ansatzpunkt ist die Konzeption von Bildungsangeboten, um Bürger:innen zum Kauf von ökologischen Produkten zu motivieren.

Eine weitere Strategie ist mit der Funktion der Stadtverwaltung als **planende Behörde** verbunden. Im Handlungsfeld Landnutzung & Boden ist insbesondere die Landschaftsplanung wichtig, um klimafreundliche Nutzungen zu fördern. Als Beispiel sei hier die planerische Sicherung und Ausweitung von extensiv bewirtschaftetem Dauergrünland zu nennen. Dies dient einer erhöhten Senkenleistung der Böden. Auch das Überarbeiten der Satzungen kann indirekt die Bindung von CO_2 fördern, etwa durch Verbessern der Baumschutzsatzung zum Schutz von Stadtbäumen auf privaten Grundstücken. Die Kombination mit Überwachungsmaßnahmen steigert hier die Wirksamkeit.

Maßnahmen für das Handlungsfeld Landnutzung & Boden

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes Landnutzung & Boden lassen sich drei Stellschreiben zuordnen (siehe Abbildung 32). Jede Stellschraube wird mit zwei Maßnahmen konkretisiert, die insgesamt gut 50 Aktivitäten beinhalten.

Die Stellschraube **Wälder & Stadtbäume aufwerten** dient einer erhöhten Senkenleistung durch Neubildung pflanzlicher Biomasse (siehe Abbildung 33). Der Großteil des im Masterplan Klimaschutz angestrebten Kompensationspotentials ist hier verortet. Dabei stehen Bäume als pflanzliche Biomasse im Fokus. Eine Maßnahme bezieht sich auf den Wald und eine mit Bäumen im restlichen Stadtgebiet.

Abbildung 32: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Landnutzung & Boden

Von den Maßnahmen profitieren alle Bürgerinnen und Bürger, denn der Wald und eine durchgrünte Stadt erhöht die Lebensqualität deutlich.

Das weitgehende Durchgrünen der Siedlungsfläche – etwa durch das Begrünen von Dächern – und die Entsiegelung von Stadtraum für einen nachhaltigen Wasser- und Bodenhaushalt dient in sehr kleinen Mengen ebenfalls der Bindung von CO_2. Die Effekte für den Naturschutz, die Anpassung an den Klimawandel und das Bewahren der Biodiversität sind aber deutlich ausgeprägter und folglich handlungsleitend. Deshalb werden diese Themen bei der Klimaanpassung und dem Naturschutz verortet und sind im Klimaanpassungskonzept integriert. [14]

Stellschraube „Wälder und Stadtbäume aufwerten“

Abbildung 33: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Wälder und Stadtbäume aufwerten

Siehe Maßnahmenblätter:
- **LB_Baum_1**
- **LB_Baum_2**

[14] Klimaanpassungskonzept im Internet: www.luebeck.de/klimaanpassung

Bei der Stellschraube **Emissionen aus Böden vermeiden** steht die Emission von Methan im Fokus, neben anderen Treibhausgasen, die bei chemischen Prozessen in Böden entstehen (siehe Abbildung 34). Eine Maßnahme beschäftigt sich mit dem Moorschutz, also den sehr alten organischen Bodenschichten. Eine andere Maßnahme ist auf organische Abfallstoffe in Böden aus der jüngeren Vergangenheit ausgerichtet.

Die Reduzierung von Methanemissionen ist eine wichtige Säule des sogenannten natürlichen Klimaschutzes, der in Land, Bund und weltweit aktuell zu Recht viel Aufmerksamkeit erhält und durch Fördermittel gestärkt werden soll. Zielgruppe sind hier im Wesentlichen die Besitzer:innen der sensiblen und aus Sicht des Klimaschutzes wertvollen Flächen unserer Stadt. Bei dieser Stellschraube ist die Zusammenarbeit über die Stadtgrenzen hinweg besonders wichtig, zum Beispiel mit der Stiftung Naturschutz des Landes.

Stellschraube „Emissionen aus Böden vermeiden“

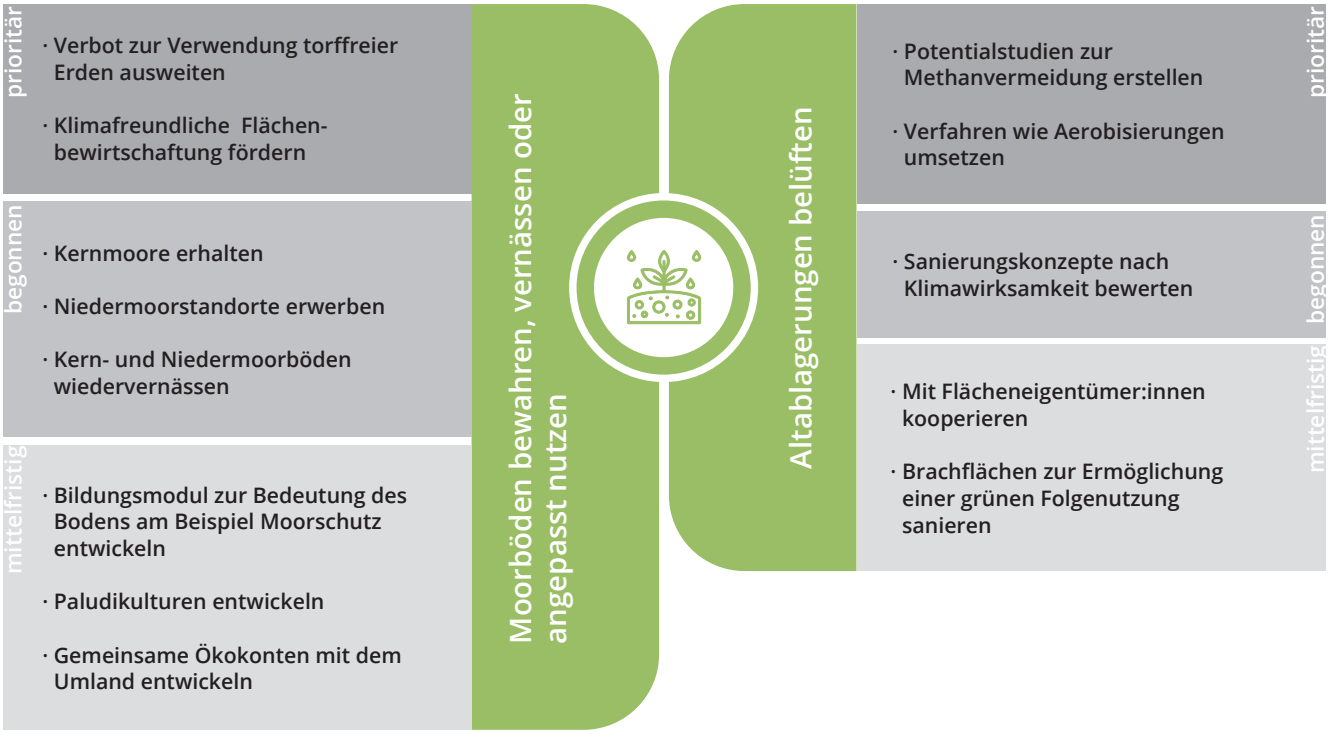


Abbildung 34: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Emissionen aus Böden vermeiden

Siehe Maßnahmenblätter:
· **LB_Boden_1**
· **LB_Boden_2**

Die Stellschraube **klimaschutzorientierte Landwirtschaft stärken** verbindet die Senkenbildung und die Emissionsreduzierung. Auf der einen Seite steht das Vermeiden von Treibhausgasen durch naturverträgliche Bewirtschaftungsformen, beispielsweise beim Düngemittelmanagement oder einer pflanzenbasierten Ausrichtung des Betriebs. Auf der anderen Seite wird das Stärken der Senkenleistung, insbesondere durch Humusaufbau, vorangebracht. Die Maßnahme **Kohlenstoff im Boden** speichern adressiert somit mehrheitlich die Landwirt:innen (Abbildung 35).

Auf Nachfrageseite sind die Konsument:innen die angesprochene Zielgruppe. Die Maßnahme **Vermarktung von ökologischen Produkten** zielt auf veränderte Kaufentscheidungen hin zu biologisch und regional erzeugten Lebensmitteln. Das wiederum beeinflusst die Produktionsverfahren. Insgesamt sind 14 Aktivitäten gelistet. ■

Stellschraube „Klimaschutzorientierte Landwirtschaft stärken“

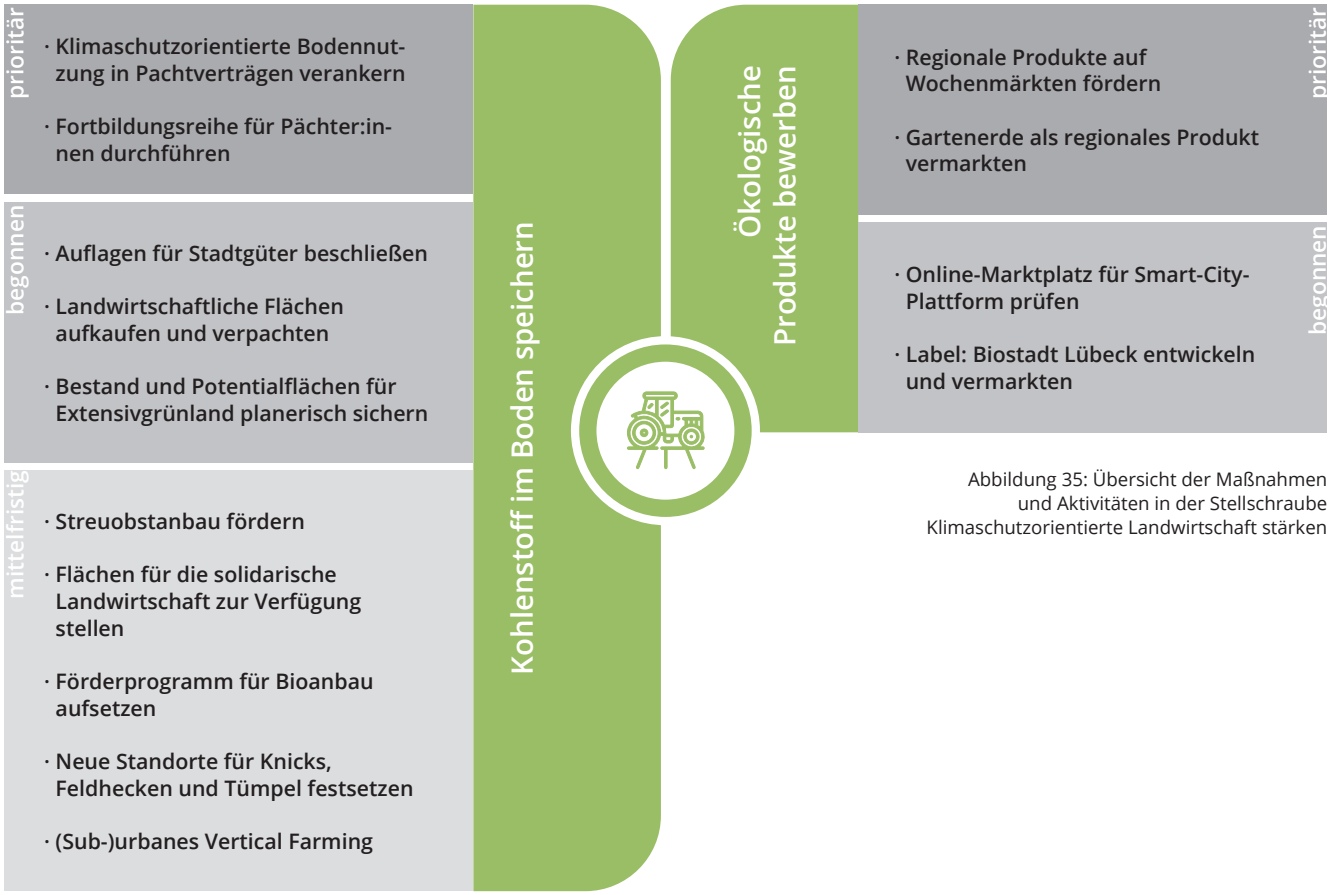


Abbildung 35: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Klimaschutzorientierte Landwirtschaft stärken

Siehe Maßnahmenblätter:
- **LB_LaWi_1**
- **LB_LaWi_2**

5.1.5 Handlungsfeld Wirtschaft

Das Handlungsfeld Wirtschaft umfasst Klimaschutzmaßnahmen, die sich an Unternehmen richten, die einen Standort im Stadtgebiet Lübecks haben oder einen neuen Standort errichten möchten. Darüber hinaus haben auch Maßnahmen der Handlungsfelder Energie & Bau, Ressourcenschutz und Mobilität Auswirkungen auf die Unternehmen vor Ort.

Der Bereich Wirtschaft ist nicht nur durch den großen Anteil an Treibhausgasemissionen auf dem Lübecker Stadtgebiet für den kommunalen Klimaschutz wichtig, sondern auch aufgrund der großen Wirkung auf unterschiedliche Stakeholder und der guten Zukunftsperspektiven im Klimaschutz. Ein Wirtschaftsstandort, der aus Unternehmen besteht, die flexibel auf verschiedene Krisen reagieren können, wird auch in Zukunft den Wirtschaftsstandort Lübeck sichern und den Folgen des Klimawandels begegnen können.

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Produktes oder einer Dienstleistung lassen sich Treibhausgasemissionen einsparen und so Klimaschutz umsetzen. Dazu gehören Rohstoffgewinnung, Produktion, Distribution, Konsum und Entsorgung oder Verwertung. In der kommunalen Treibhausgasbilanz werden allerdings ausschließlich Emissionen, die auf dem Lübecker Gebiet anfallen, sichtbar gemacht. Auf dem Lübecker Stadtgebiet sind überwiegend die Energiebedarfe für Produktion, Distribution und den Betriebsstandort entscheidend.

Wo kommen wir her?

Der Wirtschaftsstandort Lübeck hat eine vielfältige Wirtschaftsstruktur und erreicht durch unterschiedliche Branchencluster einen hohen Beschäftigungsgrad. Der Standort ist überwiegend von mittelständischen Unternehmen und wenigen Großbetrieben geprägt, die sich thematisch auf Gesundheit, Logistik, Ernährung, Dienstleistungen, digitale Wirtschaft, Tourismus und Einzelhandel aufteilen. Von den 17.979 aktiven Gewerbetreibenden in 2021 stellen 324 Betriebe zwei Drittel der Arbeitsplätze in Lübeck.[15]

Schwerpunktthemen der Wirtschaftsförderung sind die Logistik-, Gesundheits- und Ernährungswirtschaft mit zwei großen Clusternetzwerken.

Knapp die Hälfte der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet wird durch die Wirtschaft in Form von Strom- und Wärmeverbrauch verursacht. Die Strom- und Wärmeversor-

Anteil der Wirtschaft an den (BISKO-) Gesamtemissionen

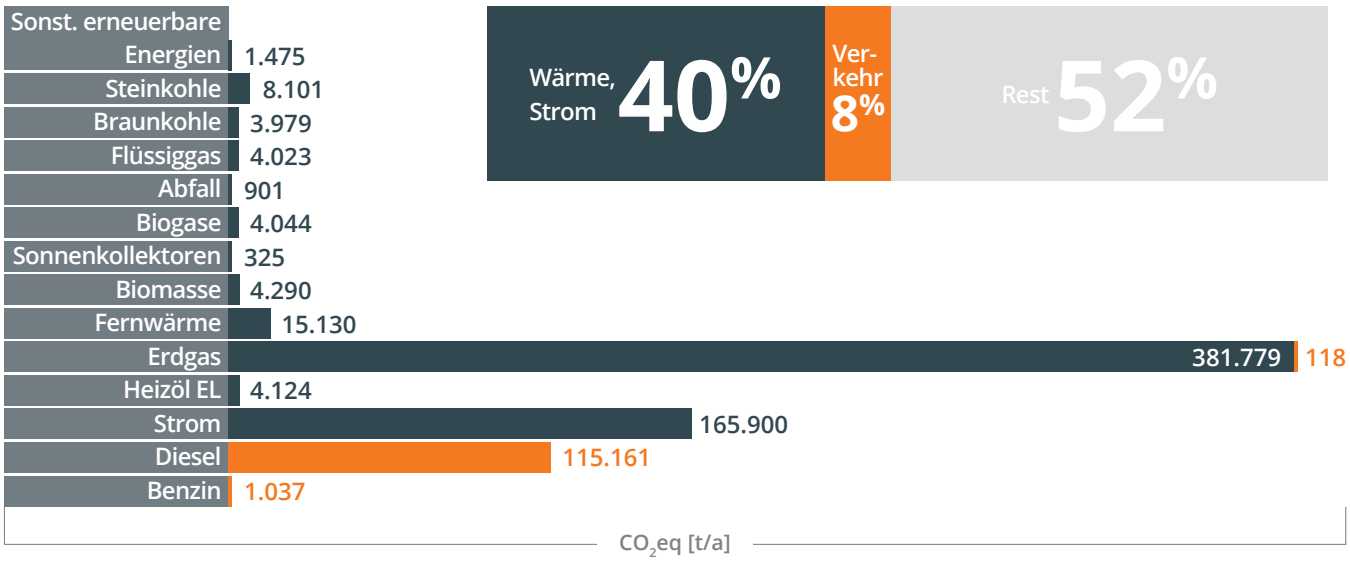


Abbildung 36: Anteil der Wirtschaft an den (BISKO-) Gesamtemissionen in Lübeck 2019, aufgeteilt auf Strom/Wärme (grau) und Verkehrsemissionen (orange)

[15] Wirtschaftsförderung Lübeck (2022): Branchenreport 2022

gung der Unternehmen sorgte 2019 für etwa 591.700 Tonnen CO_2eq (Abbildung 36, grau). Durch den Straßen-, Schiffs- und Schienengüterverkehr kommen weitere 117.900 Tonnen CO_2eq hinzu (Abbildung 36, orange), sodass insgesamt circa 709.558 Tonnen CO_2eq und damit 48 Prozent der Gesamtemissionen in Lübeck durch die Wirtschaft verursacht werden.
Zum Großteil ist dies auf die Energieträger Erdgas und Diesel zurückzuführen.

Der Flächennutzungsplan FNP wird zurzeit neu aufgestellt und hat große Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der Gewerbeflächen in Lübeck. Mit dem Grundlagenbeschluss zum FNP und dem Verkehrsentwicklungsplan VEP hat die Lübecker Bürgerschaft 2022 eine Ausweisung von 250 Hektar zusätzlicher Gewerbefläche beschlossen (VO/2021/10558) – zusätzlich zu den bereits laufenden Bauleitplanverfahren.

Die Gewerbeflächennachfrage in Lübeck besteht zu circa 65 Prozent aus Anfragen Lübecker Unternehmen. Aufgrund des bisher geringen Flächenangebots ist nur ein geringer Anteil der Anfragen zu bedienen. Dies führt laut der KWL GmbH zunehmend im Bestand zu Preissteigerungen und Nichtaktivierbarkeit von unter- oder mindergenutzten Gewerbeflächen. ■

Neben dem direkten Hebel zur Reduktion von Emissionen verfügen Unternehmen, Betriebe und Dienstleister:innen über eine ganze Reihe an Personengruppen, die von ihren Aktivitäten beeinflusst werden. So können Lieferant:innen, Kund:innen, Geschäftspartner:innen, Mitarbeitende aber auch konkurrierende Unternehmen erreicht werden.

Klimaschutz kann Treiber für Innovationen im technischen Bereich sein, Änderungen gewohnter Abläufe bewirken und neue Arbeitsformen und Geschäftsmodelle entstehen lassen.
Der MAKS kann wenig am Wirtschaftssystem und den Rahmenbedingungen ändern, aber die Aktivitäten können hier ansässige Unternehmen dazu animieren, alternative Lösungen zu finden und sie dabei unterstützen.
Auch im Verkehr und Abfallbereich hat Wirtschaft einen starken Einfluss, ebenso im Bereich der Produktion von Konsumgütern, die außerhalb von Lübeck konsumiert werden, sowie im Dialog mit Lieferant:innen und Zwischenhändler:innen der Lieferketten.

Wo müssen wir hin?

Die Minderungspfade zeigen auch für die Wirtschaft die benötigten Einsparungen im Energiebereich (siehe Abbildung 37). Sie wurden mit einem zusätzlichen Wirtschaftswachstum von 14 Prozent berechnet, gemessen am Zuwachs von Flächen in Gewerbegebieten [16]. Ein angenommenes Wirtschaftswachstum würde den Energiebedarf des Wirtschaftssektors auf dem Stadtgebiet erhöhen. Weitere Emis-

Ohne Parkplätze kann ich mein Geschäft zumachen!

Stimmt das wirklich? Nein, im Gegenteil:

- **Der Einfluss, den Pkw-Erreichbarkeit auf den Umsatz haben soll, wird regelmäßig überschätzt.**
- **Kurzzeitparker finden sogar eher einen Parkplatz als vorher, weil Dauerparken in andere Parkräume verlagert wird.**
- **Ruhige Flaniermeilen mit Aufenthaltsqualität steigern die Kundennachfrage. Geschäftsleerstand wird reduziert.**

sionen, verursacht durch erhöhtes Logistikaufkommen und graue Emissionen, die durch den Bau zusätzlicher Gebäude und Infrastrukturen entstehen, sind in diesen Berechnungen nicht enthalten. Im Grundlagenbeschluss zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (VO/2021/10558) hat die Lübecker Bürgerschaft eine mögliche Erweiterung der Gewerbeflächen um 250 Hektar beschlossen.

Dies würde einen Zuwachs von circa 65 Prozent bezogen auf die Gewerbegebietsflächen oder 18 Prozent bezogen auf die Gesamtfläche für Industrie und Gewerbe in Lübeck bedeuten und damit eine besondere Herausforderung zum Erreichen der Klimaziele darstellen.[17] [18]

Durch Einspar- und Effizienzmaßnahmen könnten bis zu 40 Prozent Endenergie eingespart werden. Bei einem Wirtschaftswachstum von 14 Prozent würde der Energiebedarf um 5,1 Prozent steigen.

Der verbleibende Energiebedarf im Wirtschaftsbereich muss also zum Großteil durch erneuerbare Energiequellen gedeckt werden. Restemissionen werden jedoch in Betrieben anfallen, die beispielsweise hohe Temperaturen für ihre Produktionsabläufe benötigen oder Schwerlasten heben müssen.

Eine Grundvoraussetzung für die Transformation des Wirtschaftsstandorts Lübeck ist die Veränderung globaler, europäischer und bundesweiter Mechanismen. Dazu gehören insbesondere die Gesetzgebung und Förderkulisse auf EU- und Bundesebene. Die Kommune hat trotzdem Einfluss auf die Wirtschaftsförderung vor Ort, die sich auf das Stärken der Nahversorgung, verlängertes Verwenden von Produkten, verstärktes Nutzen von erneuerbaren Energien und dem achtsamen Umgang mit Ressourcen ausrichten kann.

Wie kommen wir dahin?

Wollen wir uns Richtung Klimaschutz bewegen, bedeutet das, große Mengen an benötigter Energie im Handlungsfeld Wirtschaft einzusparen. Die dortigen Einsparpotentiale zur Reduktion von Treibhausgasemissionen unterscheiden sich je nach Branche und Unternehmensart. Sie setzen sich zusammen aus dem veränderten Nutzer:innenverhalten,

Entwicklung Energiebedarfe Industrie und Gewerbe in Prozent

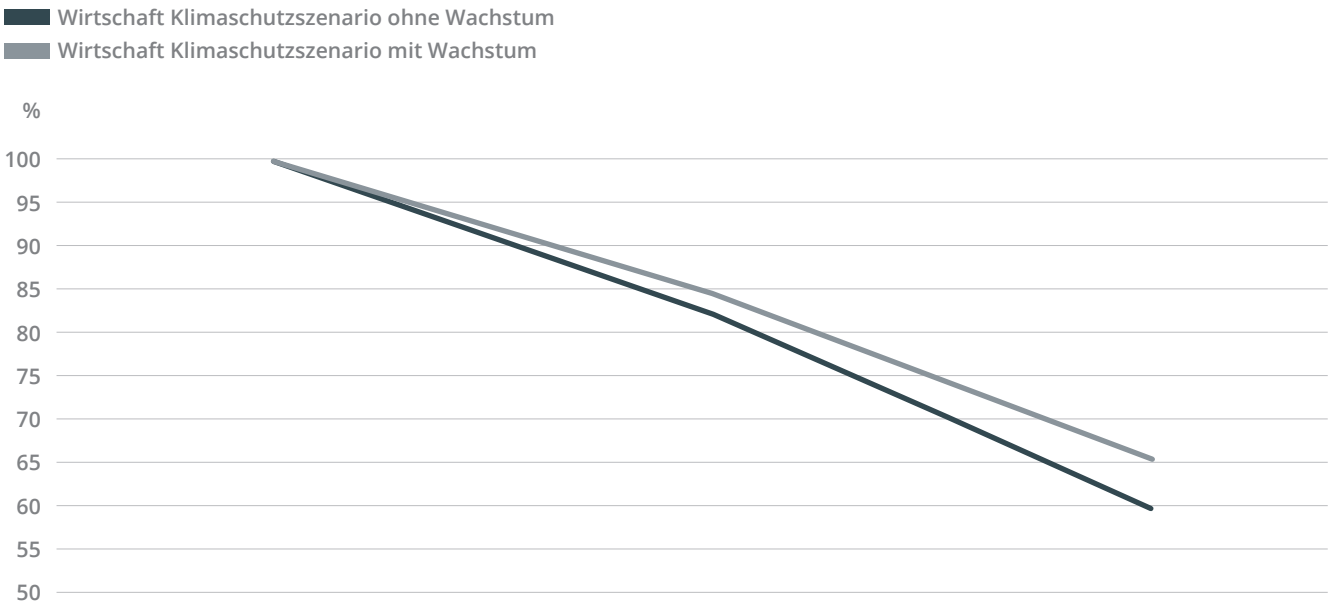


Abbildung 37: Entwicklung der Energiebedarfe von Industrie und Gewerbe in der Hansestadt Lübeck in Prozent (energielenker 2021)

[16] Wirtschaftsförderung Lübeck (2018) [17] Statistikamt Nord (2021) [18] Wirtschaftsförderung (2021b)

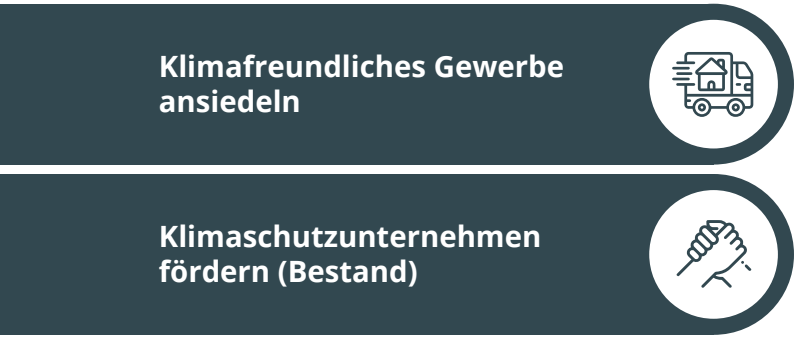


Abbildung 38: Stellschrauben des Handlungsfeldes Wirtschaft: Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln und Klimaschutzunternehmen fördern

technischen Einsparmöglichkeiten und Effizienzgewinnen. Generell sind im industriellen Bereich die Einsparpotentiale bei der Prozesswärme (Brennstoffe) und mechanischer Energie (Strom) am höchsten. Im Bereich Gewerbe, Handel, Dienstleistungen liegt das größte Potential im effizienteren Bereitstellen für Raumwärme und Beleuchtung sowie Kommunikationstechnik. Im Minderungspfad sind 32 Prozent im Strombereich und 42 Prozent im Wärmebereich einsparbar. Die restlichen Energiebedarfe müssen im nächsten Schritt durch erneuerbare Quellen gedeckt werden. Dies würde voraussichtlich wiederum zu einem Anstieg der Strombedarfe für Wärmeerzeugung führen, da Umweltwärmetechnik oft strombasiert ist.
Die Transformation der Strom- und Wärmeversorgung wird im Kapitel Energie & Bau behandelt.

Die Einsparung an Raumwärmebedarf wird durch eine höhere Sanierungsquote erzielt. Im Unternehmenskontext gibt es keine direkte Einflussmöglichkeit auf die Sanierungsquote durch die Stadtverwaltung und muss somit durch Motivation der Unternehmen erfolgen. Dies geht vor allem durch Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit sowie einer direkten Ansprache von Akteur:innen aus beispielsweise Handwerksbetrieben und Beratungsunternehmen. Unterstützen können das geeignete Beratungs- und Informationsangebote, die jeweils auf die Einsparpotentiale und Hemmnisse der Zielgruppen zugeschnitten werden. Ein zweiter Ansatzpunkt ist die finanzielle Förderung von Sanierungsvorhaben. Hier sind auch Landes- und Bundesfördermittelgeber:innen aktiv.

Die begrenzten Einflussmöglichkeiten der Stadtverwaltung im Wirtschaftssektor machen es notwendig, alle bestehenden Kanäle, Verbindungen und Netzwerke in Lübeck zu nutzen, um die Unternehmen zu Einsparmaßnahmen zu motivieren. Durch den Ausbau von Netzwerkaktivitäten und neuer Angebote können Unternehmen zielgruppen- und themengerecht angesprochen werden. Entscheidend ist, die Angebote mit möglichst geringen Zugangshürden aufzubauen, sodass sie wirklich genutzt werden und erfolgreich sein können.

Klein- und mittelständische Unternehmen (KMU) haben oft knappe zeitliche und personell begrenzte Kapazitäten beziehungsweise limitiertes Know-How, was die gesamte Bandbreite an möglichen betrieblichen Klimaschutzmaßnahmen anbelangt. Hier können niedrigschwellige Angebote helfen und zielführend wirken.

Der Grundlagenbeschluss zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (VO/2021/10558) setzt Treibhausgasneutralität als Rahmen fest. Der laut Beschluss angestrebte Flächenzuwachs für Wohnen und Gewerbe ist allerdings mit dem Klimaziel nicht vereinbar, wenn statt der gesetzlich vorgesehenen Innenentwicklung die „grüne Wiese“ überplant wird. Weiterer Flächenverbrauch verringert die Funktion der Böden als Kohlenstoffspeicher und führt zu mehr Treibhausgasen bei Erschließung und Nutzung. Ein Nachjustieren der Flächenentwicklungsziele ist aus Sicht des Klimaschutzes notwendig.

Maßnahmen für das Handlungsfeld Wirtschaft

Den Maßnahmen des Handlungsfeldes Wirtschaft lassen sich zwei Stellschreiben mit sechs Maßnahmen zuordnen. Sie beinhalten insgesamt 25 Aktivitäten (Abbildung 40).

Die Stellschraube **Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln** besteht aus zwei Maßnahmen, die die strategische Ausrichtung für den Wirtschaftsbereich umfassen (Abbildung 30). Die erste Maßnahme setzt sich aus Instrumenten des Bereichs Fordern/Konkretisieren zusammen und enthält Aktivitäten, um Vorgaben und Richtlinien für die Entwicklung und den Verkauf von Gewerbeflächen zu erarbeiten. Auch ein Konzept, das die Klimaschutzpotentiale für den Wirtschaftsstandort aufzeigen soll, ist ein Teil. Im zweiten Maßnahmenblatt geht es um die Gesamtansprache von Unternehmen und welche Instrumente zum Aktivieren und Flankieren dienen. Perspektivisch sollen Unternehmen angesprochen werden, deren Geschäftsfeld Klimaschutztechnologien sind (Green Economy).

Die Stellschraube **Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)** beinhaltet vier Maßnahmen, die bestehende Unternehmen mit ihren Standorten in Lübeck ansprechen (Abbildung 40). Diese Zielgruppe kann nur durch Motivation und Anreizsysteme seitens der Stadtverwaltung erreicht werden. Neben Kooperationen und Netzwerken sind Förderprogramme und Beratungsangebote vorgesehen.

Im Maßnahmenblatt **Unternehmenskooperationen fördern** wird das bereits bestehende Kooperationsprogramm Ökoprofit durch ein Förderprogramm, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und die Teilnahme von städtischen Unternehmen und Einrichtungen gestärkt. Auch der Aufbau weiterer Netzwerkstrukturen zum Klimaschutz wird hier adressiert. Die Realisierung liegt bei der Klimaleitstelle und der Wirtschaftsförderung. Um **Anreize für Klimaschutzaktivitäten setzen** zu können, werden kommunale Förderprogramme eingeführt.

Die Aktivitäten im Maßnahmenblatt **Schulungs- und Beratungsangebote schaffen** nutzen Instrumente aus den Bereichen Aktivieren und Fördern und sind hauptsächlich in der Verantwortlichkeit der Wirtschaftsförderung, die dazu ihre bestehenden Formate erweitern muss.

Um **Gewerbegebiete** zu **transformieren**, werden Instrumente aus den Kategorien Fördern, Fordern/Konkretisieren und Flankieren genutzt. Sie zielen darauf ab, Synergieeffekte zu nutzen, die durch die räumliche Nähe und meist gemeinsame Ver- und Entsorgungssysteme – wie Energieversorgung – entstehen können. Auch hier ist die Wirtschaftsförderung die zentrale Akteurin und Umsetzerin.

Stellschraube „Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln“

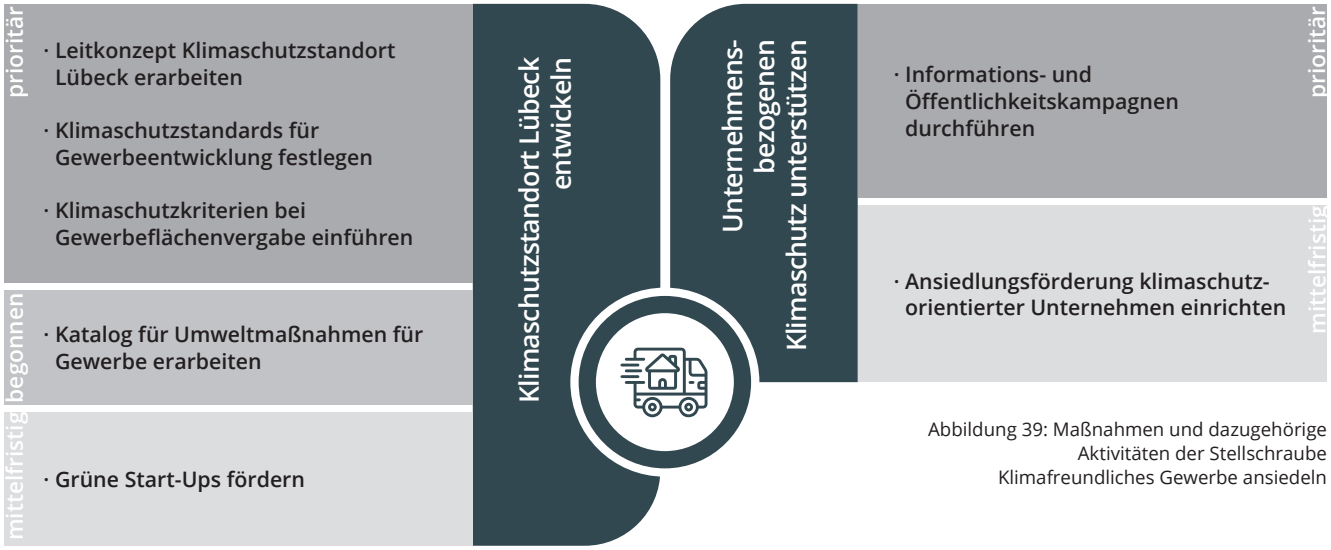


Abbildung 39: Maßnahmen und dazugehörige Aktivitäten der Stellschraube Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln

Siehe Maßnahmenblätter:
- **WI_Ansiedlung_1**
- **WI_Ansiedlung_2**

Die Tourismusbranche ist im Maßnahmenpaket nur nachrichtlich erwähnt, weil das Touristische Entwicklungskonzept 2030 (TEK) den Klimaschutz bereits umfänglich aufgreift. Die dort gebündelten Aktivitäten zum Klimaschutz sind branchenspezifisch ausgerichtet. Beispielsweise adressieren Maßnahmen die klimafreundliche Mobilität der Gäste und das nachhaltige Veranstaltungs- und Kongressmanagement. Deshalb beinhaltet der MAKS keine weiteren Aktivitäten für diese bedeutsame Lübecker Wirtschaftsbranche. Auch zur Nachhaltigkeitsoffensive der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) stehen die Ansprechpartner:innen in enger Abstimmung mit der Klimaleitstelle. ■

Stellschraube „Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)“

Abbildung 40: Maßnahmen und dazugehörige Aktivitäten der Stellschraube Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)

Siehe Maßnahmenblätter:

- WI_Förderung_1
- WI_Förderung_2
- WI_Förderung_3
- WI_Förderung_4

5.2 Querschnittsfelder im Klimaschutz

Die Klimaschutzmaßnahmen aus den Bereichen Energie & Bau, Mobilität, Ressourcenschutz, Landnutzung & Boden und Wirtschaft werden thematisch ergänzt durch die Querschnittsbereiche Umweltbildung & Fortbildung, Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit sowie Digitalisierung. Durch Berücksichtigen dieser Bereiche werden die Maßnahmen vor allem effizienter gestaltet, öffentlichkeitswirksamer und besser messbar.

5.2.1 Querschnittsfeld Umweltbildung & Fortbildung

Der Begriff Umweltbildung stammt aus den 1970er Jahren. Ziel ist, durch Wissensvermittlung einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Umwelt und den natürlichen Ressourcen anzuregen. Mittlerweile wurde der Begriff durch das Leitbild nachhaltiger Entwicklung abgelöst. Denn die nachhaltige Entwicklung betrachtet nicht nur Ökologie, Umwelt oder Natur, sondern integriert weitere Dimensionen, beispielsweise Soziales und Ökonomie, Politik, Partizipation und Kultur. Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) soll Menschen zu zukunftsfähigem Denken und Handeln befähigen und es allen Menschen ermöglichen, die Auswirkungen des eigenen Handelns auf die Welt zu verstehen und verantwortungsvolle, nachhaltige Entscheidungen zu treffen[19].

Wo kommen wir her?

Lübeck verfügt über verschiedene kommunale Bildungseinrichtungen wie die Volkshochschule Lübeck, die Stadtbibliothek und die Lübecker Museen. Diese greifen die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit anlassbezogen in ihren Angeboten auf. Das hiesige Museum für Natur und Umwelt ist zudem ein außerschulischer Lernort und eine zertifizierte Einrichtung zur Bildung für Nachhaltigkeit. Zu den Themen Kreislaufwirtschaft, Abfalltrennung und -vermeidung bieten die Entsorgungsbetriebe Lübeck verschiedene Bildungsangebote an. Darüber hinaus gibt es verschiedene privatwirtschaftliche Bildungsanbieter:innen, die sich Umwelt- und Naturschutzthemen widmen, wie der Ringstedtenhof von Landwege e.V., der Hanse-Obst e.V., die Naturwaldakademie gGmbH oder der JuniorCampus der Technischen Hochschule Lübeck sowie Umweltverbände wie der BUND, NABU oder Greenpeace.

Wo müssen wir hin?

Bildungsarbeit zum Klimaschutz oder kurz Klimabildung im Sinne der BNE ist eine Ergänzung oder Erweiterung bestehender Bildungsangebote, um gezielt Klimaschutzwissen zu vermitteln und darüber hinaus die praktische Umsetzung zu initiieren.

Das Wissen über die globalen Zusammenhänge sowie die Auswirkungen des menschlichen Handelns liegen dem Lübecker Masterplan Klimaschutz zugrunde. Aktivitäten mit Bildungs- oder Fortbildungsinhalten finden sich deshalb in allen fünf Handlungsfeldern und sind daher in deren Maßnahmenblättern aufgeführt. Ziel ist es, die Einfluss- und Handlungsmöglichkeiten auf lokaler Ebene und mit den verschiedenen Akteur:innen zu nutzen und zu intensivieren. Zielgruppen sind Kinder und Schüler:innen, die neben ihrer Selbstwirksamkeit auch einen Einfluss auf ihre Eltern und ihren weiteren Personenkreis haben. Weitere Klimabildungsangebote richten sich nicht allein an die junge Generation, sondern insbesondere auch an Erwachsene. Hier stehen neben Fort- und Weiterbildungsangeboten für private Zwecke auch berufliche Bildungsangebote im Fokus.

Wie kommen wir dahin?

Mit dem Ziel, vorhandene Strukturen zu nutzen und auszubauen, werden alle relevanten Akteure zum Querschnittsthema Klimabildung an einen Tisch geholt. Gemeinsam wird sondiert, welche Bildungsbedarfe bereits gut abgedeckt sind und wo neue Bedarfe und weitere Potentiale zu den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit benötigt werden. Die teilnehmenden Institutionen verständigen sich darüber, unter welcher Federführung die Aktivitäten zur Klimabildung konzipiert und umgesetzt werden.

5.2.2 Querschnittsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die Lübecker Klimaziele können nur erreicht werden, wenn auch die Zivilgesellschaft einen Beitrag dazu leistet und die Angebote, Vorgaben und Veränderungen unterstützt und umsetzt. Daher ist eine gute Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zum kommunalen Klimaschutz essenziell.

Die entwickelten Klimaschutzmaßnahmen berücksichtigen dabei die unterschiedlichen Rollen der Verwaltung als Vorbild, Verbraucherin, Versorgerin etc. Wichtig ist vor allem eine gute Kommunikationsstrategie, die all dies durch geeignete Ansprache und die richtigen Kanäle an die unterschiedlichen Zielgruppen heranträgt.

Wo kommen wir her?

IInformationen über aktuelle Klimaprojekte und Berichte wurden bisher durch klassische Pressearbeit in Form von Pressemitteilungen und Artikeln auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck kommuniziert. Dies wird dem komplexen, verwaltungsübergreifendem und interdisziplinärem Thema Klimaschutz nicht gerecht und erreicht auch nicht alle Zielgruppen, die zur Umsetzung der Klimaziele aktiviert werden müssen.

Veranstaltungen, Aktionen und Wettbewerbe können bisher durch die Klimaleitstelle nur in geringem Maße nach zeitlicher

[19] Bundeszentrale für politische Bildung (2019)

Verfügbarkeit organisiert und durchgeführt werden. Eine strategische Erarbeitung eines Veranstaltungs- und Aktionskalenders, der kommunale und überregionale Termine und alle involvierten Akteur:innen berücksichtigt, findet bisher nicht statt. Auch die Teilnahme an externen Veranstaltungen ist weniger regelmäßig und strategisch oder mit einem Ziel verankert. Bisher erfolgt die Arbeitsplanung aufgrund hoher Arbeitsauslastung eher nach dem Motto „Wofür bleibt noch Zeit?" als der Frage „Was müsste eigentlich getan werden?".

Jährlich nimmt Lübeck am erfolgreich etablierten Mobilitätswettbewerb STADTRADELN teil - mit wachsenden Teilnahmezahlen und regelmäßigen Erfolgen. Die Aktionsteilnahme wird von der Klimaleitstelle organisatorisch begleitet und von einer Auftaktradtour in Kooperation mit dem ADFC Lübeck und einer Preisverleihung zu Abschluss umrahmt.

Weitere Veranstaltungen, auf denen die Klimaleitstelle in den vergangenen Jahren vertreten und organisatorisch beteiligt war, sind beispielsweise die Nachhaltigkeitsmesse Go.Gröön, der jährliche Öko- und Vielfaltsmarkt und die Lastenradmesse Bikes4Business.

Um die Klimaschutzkommunikation künftig zu professionalisieren, wurde ein Kommunikationskonzept zusammen mit einem Kommunikationsbüro erarbeitet. Dies enthält neben den relevanten Zielgruppen, deren Adressierung und den geeigneten Kanälen auch Kampagnenbausteine wie Veranstaltungen, Wettbewerbe und Kommunikationsmaterialien. Das Konzept konnte aufgrund der geringen zeitlichen Kapazitäten und fehlender Expertise bisher nicht erfolgreich umgesetzt werden.

Wo müssen wir hin?

Für die Unterstützung der Lübecker Klimaziele benötigt es eine Kommunikation, die klimabewusstes Handeln in der Zivilgesellschaft auslöst und verankert. Dazu gehören Zielgruppenorientierte, kreative und strategische Kommunikationsmethoden und das konsequente Vermitteln von faktenbasierten Informationen [20]. Dazu braucht es eine langfristig ausgerichtete Kommunikation hin zu einer aktiven, geplanten, strategischen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Gute Kommunikation ist nicht nur das „Senden", sondern auch „Empfangen" von Informationen. Hier sind geeignete Formate zu gestalten, die ein interaktives Mitwirken im Klimaschutz durch verschiedene Akteur:innen ermöglichen.

Daher sollten gleichermaßen und im wechselseitigen Zusammenspiel Aspekte der Binnen- und Außenkommunikation ganzheitlich berücksichtigt werden, um eine möglichst hohe Wirksamkeit zu erzielen.

So ist es einerseits wichtig, dass alle Aktivitäten der (Schlüssel-) Akteur:innen des Klimaschutzprozesses kommunikativ miteinander abgestimmt sind – auch unter Beachtung von gegebenenfalls unterschiedlichen Interessenslagen.

Andererseits ist zu gewährleisten, dass die empfohlenen Maßnahmen nach außen logisch nachvollziehbar kommuniziert werden. Hierfür sind strategische Leitlinien festzulegen, die die Entscheidungswege und -strukturen transparent darstellen.

Der Masterplan Klimaschutz Lübeck soll als regionale Marke des Klimaschutzes zukünftig einen steigenden Bekanntheitsgrad erzielen. Vor diesem Hintergrund sind auch die klimakommunikativen Maßnahmen zu sehen, über die der städtische Klimaschutzprozess sukzessiv immer mehr nach außerhalb der Verwaltung verlagert werden soll.

Wie kommen wir dahin?

Der Masterplan Klimaschutz als zentraler Motor des Klimaschutzprozesses ist im Rahmen der Kommunikation öffentlichkeitswirksam als Marke zu profilieren, um somit eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz zu erzielen. Eine Aufgabenteilung zwischen den Expert:innen für Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation und den Fachabteilungen ist dafür zu definieren. Die Expert:innen erarbeiten eine Strategie und einen Kampagnenplan, die Fachabteilungen liefern Informationen und Inhalte. Dazu braucht es zeitliche Kapazitäten für ein „Klimaschutz-Marketing", die bisher nicht vorhanden sind.

Ebenso braucht es den intensiven Einsatz von zeitgemäßer Medienarbeit in verschiedensten Kommunikationskanälen. Da mehrere Akteur:innen im Masterplan Klimaschutz beteiligt sind, die den Anteil an Kommunikationskanälen erhöhen, ist es sinnvoll, einen gemeinsamen Ansatz zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zu entwickeln und auch hier eine Arbeitsteilung festzulegen und zu verstetigen.

5.2.3 Querschnittsfeld Digitalisierung

Durch Digitalisierung können neue Technologien und Vernetzungsmöglichkeiten eingesetzt werden. Sie können vor allem technische Maßnahmen effizienter machen, mittels Sensorik neue Datenpunkte verfügbar und messbar machen oder Klimaschutzmaßnahmen besser darstellen. Damit kann die Digitalisierung zur Förderung des klimabewussten Handels in der Bevölkerung beitragen.

Wo kommen wir her?

Die Hansestadt Lübeck ist Vorreiterin in der Digitalisierung und hat mit der neu gegründeten Abteilung Digitalisierung, Organisation und Strategie (DOS) eine gut ausgestattete Personalstruktur geschaffen, um die Digitalisierung voranzubringen. Auf Basis der

[20] Difu (2020)

TOP 5.6

Digitalen Strategie 2020 wurden strategische Handlungsfelder für die Digitalisierung der gesamten Stadt festgelegt.

Die Hansestadt Lübeck strebt mit Hilfe der Digitalisierung und umweltfreundlichen Mobilitäts-, Energie-, Wärme-, Wasser-, Abwasser- und Abfallkonzepten eine energieeffiziente und klimaneutrale Stadt an. Sie beabsichtigt den Aufbau eines umfassenden Smart Grids, um Netze effizient zu steuern, einer Blockchain-Technologie, die den Austausch von erzeugter Energie ermöglicht, und Sensoren zur Regelung der Gebäudetechnik sowie Lärm- und Verkehrsmessungen.

Erste konkrete Maßnahmen und Pilotprojekte, die Klimaschutz und Digitalisierung voranbringen, wurden bereits gestartet [21]. Dazu zählt die Integration von Klimadaten in die Smart-City-Plattform, ein digitales Solarpotentialkataster, ein Gründach-potentialkataster und demnächst eine digitale Plattform für Klimaprojekte.

Wo müssen wir hin?

Perspektivisch werden alle Maßnahmen des Masterplans Klimaschutz mit Digitalisierungsaspekten verknüpft werden. So können Effizienzsteigerungen durch den Einsatz digitaler Mittel erzielt werden.

Bei vielen Aktivitäten und Maßnahmen fehlen aktuell geeignete Daten, um den Erfolg oder Fortschritt zu messen. Daher ist insbesondere die Erhebung benötigter Daten sowie Datenverfügbarkeit und Verknüpfung von Datenquellen voranzubringen.

Um die Kommunikation von Klimaschutzmaßnahmen zu verbessern, sind geobasierte digitale Möglichkeiten verstärkt zu nutzen. Eine Visualisierung auf Kartenbasis wird unter anderem für die kommunale Wärmeplanung, das Flächenmanagement und ein Abwärme-Kataster angestrebt. Informationstafeln in der Stadt und auf den Internetseiten der Hansestadt Lübeck, beispielsweise mit Inhalten wie einem echtzeitbasierten Stromverbrauch und erwirtschaftetem Strom durch Photovoltaik, tragen zur besseren Sichtbarkeit von Klimaschutz im Alltag bei.
Dadurch können Bürger:innen für das Thema sensibilisiert und zu klimafreundlichem Handeln motiviert werden.

Digitale Technologien können insbesondere im Energiemanagement der Hansestadt Lübeck und beim Wärmenetz-Management verschiedener Wärmequellen das Monitoring und die Datenverarbeitung unterstützen. Die Kombination unterschiedlicher Echtzeitdaten wie Stromverbrauch, Stromerzeugung und -speicherung, kann durch intelligente Systeme ermöglicht werden. Durch eine geschickte Kopplung der Sektoren, also der digitalen Verknüpfung von Strom- und Wärmenetzen mit Mobilität, kann der lokale Ertrag an erneuerbaren Energien optimal ausgenutzt werden. So soll eine größere Unabhängigkeit von überregionalen Strommärkten erreicht und die Notwendigkeit eines kostenintensiven Netzausbaus verringert werden.

Wie kommen wir dahin?

Zunächst ist die Digitalisierung der Verwaltung eine wichtige Grundlage, um Prozesse zu beschleunigen und verschiedene Maßnahmen zu unterstützen.

Auch in diesem Querschnittsbereich ist eine gut abgestimmte Arbeitsteilung zu etablieren. Ein intensiver Austausch der relevanten Akteur:innen zu den Bedarfen mit den Kompetenzstellen, die wiederum beraten und Lösungen erarbeiten, wird angestrebt.

Die Aktivitäten des MAKS sind hinsichtlich ihrer Digitalisierungspotentiale zu prüfen, zu ergänzen und zu erweitern.

Insbesondere die Netzbetreiber:innen und Fachleute für Digitalisierung sind zunächst gefordert, die Grundlage für weitere Anwendungen zu schaffen. Anschließend können neue Technologien für den Klimaschutz genutzt werden wie intelligente Heizungssysteme oder Mieterstrom-Lösungen.

Der Einsatz neuer Plattformen und digitaler Kommunikationswege ermöglicht einen breiteren und interaktiven Austausch von Akteur:innen und auch die Akquise möglicher Finanzierungsformen. Beteiligungsprozesse sind zukünftig auch in digitaler Form zu gestalten.

5.3 Systemisches Handlungsfeld

5.3.1 Treibhausgasneutrale Verwaltung

Eine treibhausgasneutrale Verwaltung dient aus verschiedenen Gründen dem Klimaschutz: Zum einen durch die direkt eingesparten Emissionen der Verwaltung selbst, zum anderen – mit einem mengenmäßig deutlich höheren Einsparpotential – durch die Wechselwirkungen mit den Bürger:innen und der Wirtschaft [22]. Die Verwaltung hält als zeitliches Ziel für ihre **Treibhausgasneutralität das Jahr 2035** fest. Denn im Sinne ihrer Vorbildfunktion sollte sie bereits vor der Zielsetzung Lübecks treibhausgasneutral werden.

Dabei spielt die **Glaubwürdigkeit gegenüber den Bürger:innen und der Wirtschaft** eine zentrale Rolle. Denn die übergeordneten klimapolitischen Ziele können nur erreicht werden, wenn ein weitreichendes Umdenken aller stattfindet.
Dies wiederum kann nur geschehen, wenn die Verwaltung für ihr Handeln die gleichen Maßstäbe ansetzt und eine **Vorbildfunktion im Klimaschutz** einnimmt, die darüber hinaus spätestens ab 2040 rechtlich bindend in der Klimaschutzgesetzgebung auf Landesebene verankert sein wird. Direkt und indirekt erhöht eine treibhausgasneutrale Verwaltung die **Nachfrage nach klimaverträglichen Produkten**, sowohl Gütern als auch

[21] Hansestadt Lübeck (2020a): Digitale Strategie [22] Umweltbundesamt (2021a)

473 von 1289 in Zusammenstellung

Treibhausgasneutrale Verwaltung

Darunter versteht sich das Absenken von Treibhausgasemissionen der Verwaltung auf Netto-Null.
Ähnlich wie bei der Treibhausgasneutralität einer Stadt, wo jeder Person ein Restbudget an nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen zugestanden wird, kann es auch die Verwaltung nicht schaffen, den tatsächlichen Ausstoß auf null zu reduzieren.
Denn auch hier gibt es nicht vermeidbare Emissionen. Um also Netto-Null zu erreichen, muss neben einer drastischen Reduktion der Treibhausgasemissionen in letzter Instanz kompensiert werden.
In Lübeck stehen dafür CO_2-bindende Maßnahmen zur Verfügung beispielsweise durch den Aufbau von Humus in Böden, und das Wachstum von Wäldern und anderen Pflanzen. Die CO_2-Bindung kann nur anteilig der Stadtverwaltung zugeschrieben werden, denn für Emissionen der Stadtbevölkerung wird ebenfalls Kompensation benötigt.

Dienstleistungen. Nicht zuletzt sammelt die Verwaltung auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität laufend **praxisnahe Erfahrungen** und kann daraus stetig neue wirkungsvolle Maßnahmen ableiten sowie gleichzeitig Hemmnisse erkennen.

All diese Aspekte stehen darüber hinaus unter der Prämisse, **Transparenz** zu schaffen. Transparenz bezieht sich auf das Handeln innerhalb der Verwaltung (bei Vorlagen, im Haushalt) als auch gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern der Hansestadt Lübeck.

Organisieren – Zuständigkeiten und Entscheidungsregeln

Die Vorbildfunktion einer Kommune wie Lübeck ist nicht nur Empfehlung, sondern eine rechtliche Verpflichtung, der im Klimaschutzgesetz des Bundes ein eigener Abschnitt gewidmet ist. So haben alle Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Klimaschutz und die hierzu festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Klimaschutz ist also eine wichtige, zentrale Steuerungs- und Managementaufgabe. Daraus folgt, dass nicht nur die Klimaleitstelle, sondern alle Bereiche und Beteiligungen Lübecks Klimaschutz umsetzen müssen. Ziel ist, dass die Fach- und die Entscheidungsebene dabei gemeinsam am gleichen Ziel arbeiten und sich mit ihren jeweiligen Rollen ergänzen.

Bisher ist die Fachebene der Klimaleitstelle zugewiesen.
Die Entscheider:innenebene besteht aus der obersten Verwaltungsebene, dem Senat.

Wo müssen wir hin?

Um den internen Prozess in Richtung Treibhausgasneutralität 2040 zu gestalten, ist es essenziell, die Verantwortung in der **Steuerungs- und Leitungsebene** (Entscheider:innen) zu verankern. Diese muss den unterschiedlichen Organisationseinheiten klare Aufgaben zuweisen und den Erfolg überwachen. Entscheidungsbefugnisse klar zu regeln, dient darüber hinaus der Transparenz und verhindert Reibungsverluste.

Die **operative Ebene** als Fachebene hingegen sieht den Schwerpunkt in der Umsetzung der Maßnahmen. Die Klimaleitstelle koordiniert diese und nimmt Teile der Fachaufgaben selbst wahr. Die Integration des Querschnittsthemas ins jeweils eigene Aufgabenfeld der Bereiche mit den jeweiligen Expert:innen ist darüber hinaus essenziell für den Erfolg des Klimaschutzes. Dabei gilt: Jede:r motivierte und kompetente Mitarbeiter:in in den verschiedenen Bereichen befördert den Klimaschutzprozess, da er/sie über das jeweilige Fachwissen verfügt, die Arbeitsabläufe vor Ort kennt und damit auch die Möglichkeiten für mehr Klimaschutz erkennt. Deshalb soll besonderer Wert auf Wissensmanagement im Klimaschutz und Lernen gelegt werden. Das motiviert die Mitarbeiter:innen für Veränderungsprozesse und steigert die Qualität der Arbeit.
Neben der Kernverwaltung nimmt die Lübecker Stadtverwaltung Einfluss auf städtische **Eigenbetriebe und Beteiligungen**, die teilweise Aufgaben mit hoher Klimarelevanz erledigen (beispielsweise Stadtwerke Lübeck, Entsorgungsbetriebe, TRAVE, ...). Deshalb sind diese im folgenden Maßnahmenblatt **Stadtverwaltung** ebenfalls adressiert. Aufgrund der unterschiedlichen Strukturen der Gesellschaften müssen diese individuell betrachtet werden. Ein Instrument könnte sein, Klimaschutzziele in die Zielvereinbarungen für die zuständigen Geschäftsführer:innen aufzunehmen.

Siehe Maßnahmenblatt:
· Ü_Stadtverwaltung

Grundlagen schaffen – von der Ausgangslage zum Ziel

Es muss viel geschehen, um eine treibhausgasneutrale Verwaltung zu werden. Dies betrifft in besonderem Maße die folgenden identifizierten Handlungsfelder der kommunalen Verwaltung. Diese Aufzählung ist in ihrem Detaillierungsgrad nicht als abschließend zu verstehen, liefert aber einen ersten Überblick:

Handlungsfelder	Bereiche
Verkehr	Kommunaler Fuhrpark, Dienstreisen, Arbeitswege, Besucher:innen- und Lieferverkehr
Strom	Gebäude, Infrastruktur, IT
Wärme	Gebäude, Infrastruktur
Beschaffung	Güter, Dienstleistungen
Veranstaltungen	Große Veranstaltungen wie Hansetage, Hanse-Kultur-Festival, Weihnachtsmärkte

Tabelle 2: Handlungsfelder der kommunalen Verwaltung

Anhand dieser Systematik ist zu klären, wo die Verwaltung der Hansestadt Lübeck steht: Im quantitativen Sinne kann die Ausgangslage in Teilen aus der 2019 erstellten Treibhausgasbilanz dargestellt werden. Durch den zugrundeliegenden Bilanzierungsrahmen (Bilanzierungs-Systematik Kommunal, BISKO) erfasst sie im Zweijahrestakt die folgenden Treibhausgasemissionen:

Sektoren	Bereiche	Emissionen (tCO_2eq)
Verkehr	Kommunaler Fuhrpark	5.019
Strom	Gebäude, Infrastruktur	17.652
Wärme	Gebäude, Infrastruktur	16.424

Tabelle 3: (BISKO-)Treibhausgasemissionen 2019 der kommunalen Sektoren

Nicht (separat) in der Bilanz erfasst und somit bisher nur abschätzbar sind die folgend dargestellten Emissionen.
Da der zeitliche Aufwand für die quantitative Bestimmung dieser Treibhausgasemissionen derzeit in keinem Verhältnis zum Mehrwert der exakten Kenntnis dieser Daten steht, müssen ihre Beschreibung und das Monitoring zunächst über geeignete Indikatoren erfolgen. Im Laufe des Prozesses kann und sollte allerdings an dieser Stelle nachgeschärft werden.

Handlungsfelder	Bereiche	Indikatoren
Verkehr	Dienstreisen	So viel Umweltverbund wie möglich
	Arbeitswege	So viel Umweltverbund wie möglich
	Besuchs- und Lieferverkehr	So viel Umweltverbund wie möglich Lieferverkehrshubs/Umschlag
Beschaffung	Güter, Dienstleistungen	Umsetzung der Beschaffungsrichtlinie als Anlage der Vergabeordnung
Veranstaltungen	Große Veranstaltungen wie Hansetage, Hanse-Kultur-Festival, Travemünder Woche, Weihnachtsmärkte, ...	Der im Rahmen des touristischen Entwicklungskonzepts benannte Aktionsplan für nachhaltige/klimafreundliche Veranstaltungen wird umgesetzt.

Tabelle 4: Indikatoren für Handlungsfelder, die nicht gesondert in BISKO-Bilanz aufgeführt sind

Ausgehend von der geschilderten Ausgangslage hält die Verwaltung als zeitliches Ziel für ihre Treibhausgasneutralität das Jahr 2035 fest. Denn im Sinne der bereits erläuterten Vorbildfunktion sollte sie bereits vor der Zielsetzung Lübecks treibhausgasneutral werden. Dieses Ziel stellt die Verwaltung vor eine große Herausforderung, die schnelles und zielgerichtetes Agieren in allen der zuvor dargestellten Handlungsfelder sowie ein weitreichendes Umdenken und Engagement erfordern.
Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen und Aktivitäten sollen den Handlungsspielraum der Verwaltung darlegen und ihn ausschöpfen.

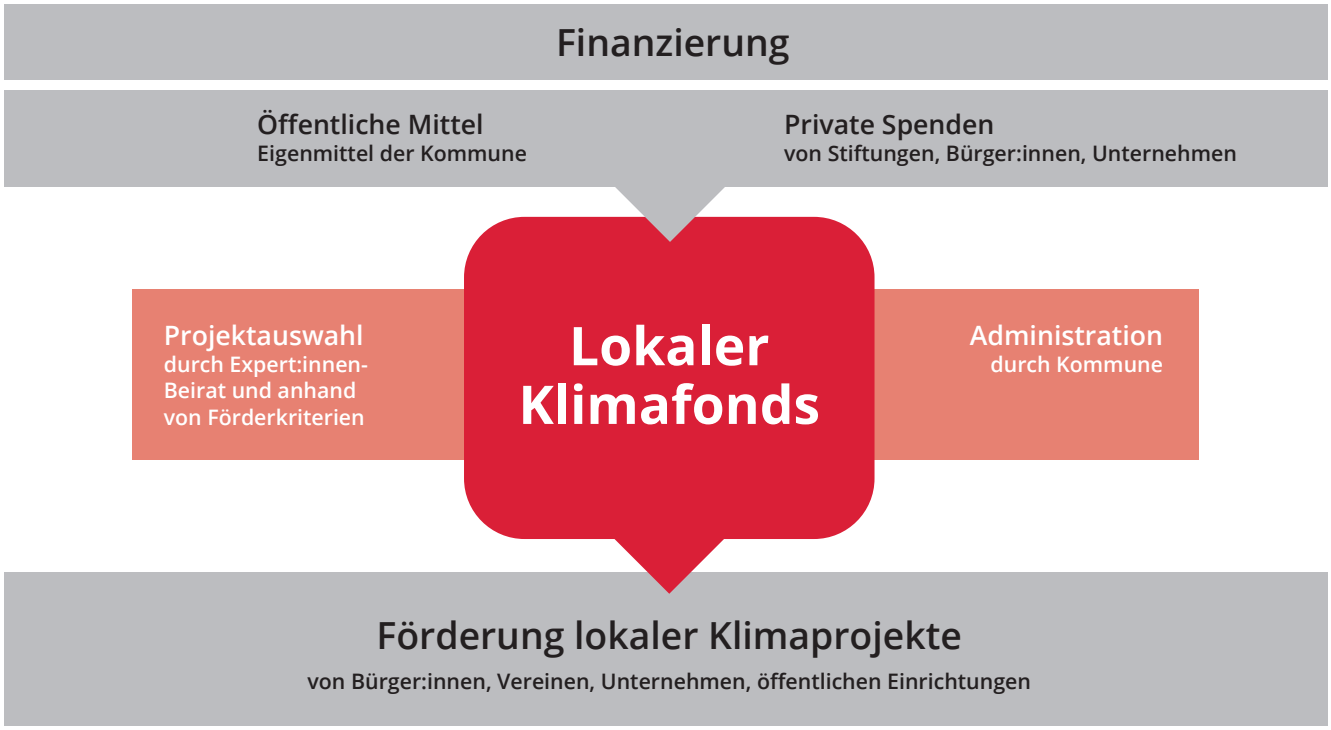
Handeln – planen und durchführen von Klimaschutzmaßnahmen

Die treibhausgasneutrale Stadtverwaltung ist eine Querschnittsaufgabe, welche nahezu alle Hierarchieebenen und Bereiche der Verwaltung in die Verantwortung nimmt. Allerdings sind für das Erreichen des Ziels manche Bereiche mehr gefragt als andere.
In den Maßnahmenblättern der fünf thematischen Handlungsfelder finden sich über die zuvor dargestellten, organisatorischen Aktivitäten (siehe Maßnahmenblatt Ü_Stadtverwaltung) eine Vielzahl an Aktivitäten wieder, die das Ziel der treibhausgasneutralen Verwaltung bedienen (Anhang B).

5.3.2 Klimafonds

Die Finanzierungsmechanismen für Klimaschutz müssen in Zukunft vielseitiger und alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Es bedarf neuer Ideen, um zusätzliche finanzielle Ressourcen für den Klimaschutz zu mobilisieren. Für Klimaschutz-maßnahmen, die nicht durch die Hansestadt Lübeck selbst, sondern von Zivilgesellschaft und Wirtschaft umgesetzt werden, ist die Finanzierung ebenso ein Hemmnis wie eine Herausforderung. Eine Möglichkeit ist die Gründung eines lokalen Klimafonds, um neue Finanzierungsmethoden zu kreieren. Er generiert finanzielle Mittel zur praktischen Umsetzung von wirksamen Klimaprojekten vor Ort und schafft ein Angebot zur Teilhabe am Klimaschutz. Denn durch die finanzielle Beteiligung der Zivilgesellschaft und örtlichen Wirtschaft an Projekten vor Ort kann sowohl die Akzeptanz gefördert als auch ein Investitionsangebot geschaffen werden.

Siehe Maßnahmenblatt:
· **Ü_Klimafonds**



Ein Klimafonds ist kein gängiger Fonds, der als Investitionsmöglichkeit dient und Rendite erwirtschaftet. Dieser Fonds schüttet seine Gelder in lokale Klimaschutzprojekte aus.

Deutschlandweit gibt es bereits mehrere solcher Fonds, die jeweils unterschiedliche Strukturen, Förderschwerpunkte und Geldzuflüsse haben. Für Lübeck ist daher eine eigene geeignete Fonds- und Finanzierungsstruktur zu gestalten.

Zunächst müsste die Bürgerschaft beauftragen, einen Klimafonds in Lübeck aufzubauen, mit dem Ziel, lokale Klimaschutzprojekte zu finanzieren. Anschließend ist eine geeignete Fondsstruktur zu erarbeiten und den politischen Gremien vorzulegen. Die ersten Schritte zu einem Lübecker Fonds wurden bereits gegangen. So ist die Hansestadt Lübeck an einem Forschungsprojekt von adelphi beteiligt, in dem das Forschungs- und Beratungsinstitut verschiedene Möglichkeiten für Lübeck aufzeigt und bei der Umsetzung beratend tätig ist. In zwei Workshops wurden die ersten Eckpunkte eines Lübecker Fonds erarbeitet.

5.3.3 Regionale Energie- und Klimagentur

Um den Klimaschutz in Lübeck voranzubringen, müssen neben den kommunalen Institutionen auch die Privatwirtschaft und die Lübecker Bürger:innen ihren Teil leisten. Hierbei sind hauptsächlich die Instrumente des Förderns, Flankierens und Aktivierens einzusetzen. Das bedeutet vor allem Beratungsangebote, direktes Unterstützen bei der Fördermittelbeantragung, Durchführen von Themen-Kampagnen und Vernetzen von Akteuren und Akteurinnen.

Eine regionale Energie- und Klimaagentur könnte diese Aufgaben umsetzen. Als Vorbild gelten Energie- und Klimaagenturen in verschiedenen Städten bzw. Regionen wie Mannheim, die Region Mittelweser, der Landkreis Verden (Aller) oder die Region Hannover.

Wo kommen wir her?

Die Aufgaben der Klimaleitstelle umfassen strategische Arbeiten, das Einbringen fachlicher Expertise, Koordination der Entwicklung hin zu einer treibhausgasneutralen Verwaltung sowie das Umsetzen eigener Projekte und Planungen. Zusätzlich informiert die Klimaleitstelle über aktuelle städtische Projekte, überwacht den Erfolg von Klimaschutzmaßnahmen durch Aufstellen der Treibhausgasbilanz und bringt sich in fachliche und kommunale Netzwerke ein. Die Zielgruppe der Tätigkeiten sind daher vor allem die Mitarbeitenden der Verwaltung, Politiker:innen, die beraten werden, und die Lübecker Bevölkerung, die ganzheitlich informiert wird. Dabei liegt der Fokus auf strategischen Aufgaben, fachübergreifenden Projekten und dem Management von Prozessen.

Privatpersonen und Unternehmen können sich zu den Themen Klimaschutz, Klimaanpassung und energietechnischen Fragen zu überregionalen Strukturen beraten lassen. Internetseiten wie CO_2-Online oder die Seite des Umweltbundesamtes informieren über allgemeine Maßnahmen für Gebäudeeigentümer:innen, Mieter:innen und Unternehmer:innen.
Die Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und hiesige Energieberater:innen sind auf lokaler Ebene Ansprechpersonen und führen auch Vorort-Beratungen durch. Unternehmen können an Zertifizierungsprogrammen wie Ökoprofit teilnehmen, um Energiekosten zu senken und nachhaltiger zu wirtschaften.
Im Rahmen der Energiewende und der Energiekostensteigerung ist zu sehen, dass die Energieberatungen sehr stark gefragt sind. Programme wie Ökoprofit konnten sich in der Lübecker Unternehmenslandschaft noch nicht etablieren.
Auch wenn kommunale Unternehmen wie die Musik- und Kongresshalle und die Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH bereits am Programm teilgenommen haben, sind Unternehmen aus der Privatwirtschaft noch nicht aufgesprungen.
Die Gründe dafür sind zu untersuchen.
Für Privatpersonen gibt es derzeit 124 öffentliche Förderprogramme zum Thema Klimaschutz, für Unternehmen 390, für Verbände und Vereine 27[23]. Eine zielführende Beratung erfordert technischen und rechtlichen Sachverstand, Zeit und Erfahrung.

Um die Klimaschutzziele der Hansestadt Lübeck zu erreichen, muss auch die Bevölkerung und Unternehmerschaft zum Handeln ermutigt und befähigt werden.

Wo müssen wir hin?

Eine regionale Energie- und Klimaagentur soll perspektivisch Beratungen und Förderungen anbieten, Öffentlichkeitsarbeit und Informationskampagnen durchführen, die Vernetzung von Akteurinnen und Akteuren initiieren und koordinieren sowie eigene Projekte entwickeln und umsetzen. Sie arbeitet eng verzahnt mit den bereits vorhandenen Beratungsinstitutionen, schließt Angebotslücken und erweitert den wachsenden Beratungsbedarf. ■

Siehe Maßnahmenblatt:
· Ü_REK-Agentur

[23] Förderdatenbank (2022)

6

Lübecks Treibhausgasbilanz: Ausgangslage und Messinstrument

6.1 Treibhausgasbilanz

Treibhausgase und deren Ausstoß können auf kommunaler Ebene nicht gemessen werden. Der Ausstoß wird über die Verbrauchsdaten von Energieträgern und anderen Daten errechnet. Dies geschieht im Rahmen einer kommunalen Treibhausgasbilanzierung.

Die Treibhausgasbilanz, kurz THG-Bilanz, umfasst die Treibhausgase, die in Lübeck freigesetzt werden. Das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck bildet die Begrenzung des Bilanzraumes, auch Territorialprinzip genannt (siehe Abbildung 41). Von den meisten anderen Kommunen wird dies ebenso angewandt.

Die Hansestadt Lübeck bilanziert mit dem kommunalen Standard unter dem Titel Bilanzierungs-Systematik Kommunal, kurz BISKO. Dieser standardisierte Instrumentensatz wurde vom Institut für Energie- und Umweltforschung GmbH (ifeu) entwickelt und wird stetig verbessert.

Das Kernelement der THG-Bilanz ist das Erfassen von Energieverbräuchen. Wichtige Größen sind dabei die Erdgasmenge und Strommenge, die in Lübeck benötigt werden. Mithilfe von Emissionsfaktoren werden die THG-Emissionen berechnet, beispielsweise verringert sich der Emissionsfaktor von Strom, wenn dieser einen höheren Anteil an erneuerbarer Energie enthält. Weitere Emissionen, die in der Treibhausgasbilanz relevant sind, werden errechnet. Im Verkehrsbereich werden beispielsweise Fahrleistung und Anzahl der Fahrzeuge als Datengrundlage genutzt, das Straßennetz in Lübeck wird ebenfalls mit einbezogen. Neue Erkenntnisse in dem Bereich der Bilanzierung und der technische Fortschritt erlauben eine immer höhere Genauigkeit der errechneten Werte.

Als Erweiterung der BISKO-Bilanzierung werden in Lübeck auch Landnutzung und -wirtschaft in der THG-Bilanz erfasst. Sowohl die Speicherung als auch die Freisetzung von CO_2 durch die Landwirtschaft wird also ermittelt und ergänzt die energiebasierten Daten.

Die Daten für die Bilanz stammen aus verschiedenen Quellen und Berechnungsgrundlagen, die wissenschaftlich anerkannt und standardisiert sind.

Mehr zum Thema BISKO, Datenerhebung und die gesamte THG-Bilanz 2019 finden Sie unter:
www.luebeck.de/treibhausgasbilanz

Was sind Treibhausgase?

Treibhausgase sind Spurengase und tragen zur Erwärmung der Erdoberflächentemperatur bei. Zu den Treibhausgasen zählen Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4), Distickstoffoxid (Lachgas, N_2O), fluorierte Treibhausgase (F-Gase) und Stickstofftrifluorid (NF_3).

Die Treibhausgasbilanz als Messinstrument

Die THG-Bilanz ist ein quantitatives Messinstrument für den Erfolg zum Klimaschutz. Sie dokumentiert im Wesentlichen die Fortschritte auf dem Weg zum Gesamtziel der Treibhausgasneutralität 2040. Auch Fehlentwicklungen sind so leicht erkennbar. Weitere aussagekräftige Daten liefert die Aufschlüsselung der gesamten Treibhausgasemissionen in die verschiedenen Sektoren: Haushalte, Gewerbe/Industrie, Verkehr, kommunale Verwaltung, Landnutzung und -wirtschaft.

Die THG-Bilanz informiert ebenfalls über den mengenmäßigen Verbrauch der unterschiedlichen Energieträger. Somit eignet sie sich auch, das Einhalten der operativen Ziele zum Klimaschutz zu überwachen (siehe Kapitel 4.2 Sechs operative Ziele zur Umsetzung).

Darüber hinaus liefert sie weitere quantitative Indikatoren für verschiedene Sektoren, die sich für das Monitoring auf der Maßnahmenebene (siehe Kapitel 8 Monitoring der Umsetzung und Wirkung) eignen. Als Beispiele werden die folgenden mit einer hohen Aussagekraft genannt:

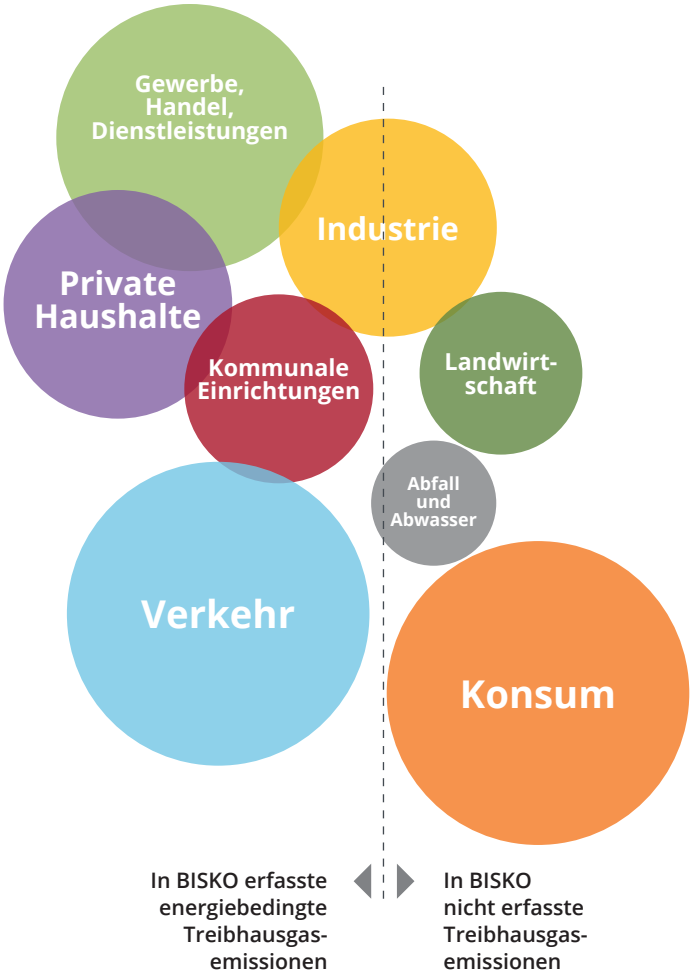


Abbildung 41: Darstellung der erfassten Treibhausgasemissionen im BISKO-Standard (Quelle: Umweltbundesamt 2021b)

- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien an der Strom- und Wärmeversorgung
- Fernwärmeabsatz
- Installierte Leistung der erneuerbaren Energiequellen
- Änderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbundes
- Anzahl zugelassener Fahrzeuge (nach Verbrennern und E-Autos aufgeteilt)

Wichtiger Teil ist die Vergleichbarkeit der zukünftigen THG-Bilanzen mit der Referenzbilanz von 2019. Durch das regelmäßige Fortführen der THG-Bilanz und das Einpflegen von aktuellen Daten ist das Dokumentieren der Treibhausgase ein dynamischer Prozess.

Grenzen der THG-Bilanz

Es sei nochmal darauf verwiesen, dass im Rahmen der Treibhausgasbilanzierung nur die energetischen Emissionen und die direkten Emissionen beziehungsweise Kompensationen der Landnutzung ermittelt werden. Ursächlich dafür ist der territoriale Ansatz der Bilanzierung, sodass die Treibhausgasbilanz keine Aussage zu veränderten Konsum- und Ernährungsgewohnheiten zulässt. Um den territorialen und den verursacherbezogenen Bilanzierungsansatz sauber getrennt zu halten, ist dieses auch sinnvoll.

Grenzen der THG-Bilanz stellt die Erfassung von grauer Energie dar, also die Herstellungsenergie von Gütern, oder auch den Beiträgen aus Land- und Forstwirtschaft. Der Treibhausgasausstoß durch importierte Konsumgüter (beispielsweise Lebensmittel, Elektronik, Möbel ...) wird in der städtischen Bilanz nicht erfasst. Es gibt auf kommunaler Ebene keine sinnvolle Erfassungsmethode für Konsumgüter, obwohl bei der Produktion ein nicht geringer Teil der Treibhausgasemissionen entsteht.

Folglich lassen sich damit im Rahmen des Masterplans Klimaschutz auch keine Minderungspfade zum Handlungsfeld Ressourcenschutz ermitteln oder ableiten.

Ergebnisse 2019

Die THG-Bilanz 2019 wurde im März 2021 veröffentlicht.
Sie dient als Referenzjahr für die Minderungspfade zur Treibhausgasneutralität 2040 und für das Zwischenziel Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030. Auf dieser Bilanz wird ebenso das Erfolgsmonitoring der Maßnahmen des MAKS basieren.

2019 betrugen die Gesamtemissionen 1.477.382 Tonnen CO_2eq. Sie werden den Sektoren Haushalte, Industrie/Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD), Kommunale Verwaltung, Verkehr und kommunale Flotte zugeordnet. ■

6.2 Minderungspfade

Die Minderungspfade stellen dar, wie Treibhausgasneutralität bis 2040 erreicht werden kann. Sie basieren auf den Ergebnissen der Treibhausgasbilanz 2019 und den damit erhobenen Verbrauchsdaten der Energieträger.

Die Minderungspfade unterscheiden sich im Bereich Wärme beim Einsparen von Brennstoffen in den Schwerpunkten Wärmenetze und Power-to-Gas (PtG) und sind entsprechend benannt. In beiden werden Maßnahmen der Beratung zu Sanierung, Effizienztechnologie und Nutzer:innenverhalten erfolgreich umgesetzt und zeigen hohe Wirkung. Effizienzmaßnahmen werden wegen der hohen Wirtschaftlichkeit verstärkt umgesetzt und somit Potentiale in den Sektoren Wirtschaft und private Haushalte in großem Umfang genutzt. In den Minderungspfaden greifen die Bundes- und EU-Vorgaben für den Sektor Mobilität, sodass der Endenergiebedarf stark sinkt. Zusätzlich wird dieser Aspekt auf kommunaler Ebene mit Maßnahmen zur Änderung des Nutzer:innenverhaltens positiv beeinflusst, wodurch die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sinkt und der Anteil des Umweltverbundes steigt.

Erneuerbare-Energien-Anlagen, vor allem Photovoltaik, werden mit hohen Zubauraten im Stadtgebiet errichtet. Die Annahmen setzen zum Teil Technologiesprünge und rechtliche Änderungen voraus, die nicht von der Hansestadt Lübeck beeinflusst werden können.

Der Minderungspfad Wärmenetze basiert auf der Annahme, die vorhandenen Insel-Wärmenetze zu einem stadtweiten Fernwärmenetz zu verbinden und auszubauen. In Bereichen, in denen der Gebäudebestand dies zulässt, werden niedrige Netztemperaturen gefahren, um Wärmeverluste zu minimieren und das Wärmenetz möglichst effizient zu betreiben. Dies macht auch das Einspeisen diverser niedrig temperierter Wärmequellen – wie Umweltwärme, Abwärme aus Industrie und Gewerbe, Flusswärme – in großem Umfang möglich.

Die Technologien, die in diesem Szenario genutzt werden, sind ausgereift und ermöglichen zukünftig eine flexible Integration von erneuerbaren Wärmequellen in das Wärmenetz.

Der Umbau und Ausbau der Wärmeversorgungsinfrastruktur ist mit hohen Investitionskosten und langen Umbauphasen verbunden. Für die Planung und Umsetzung stehen verschiedene Förderprogramme des Bundes zur Verfügung.

Der Minderungspfad PtG basiert hingegen auf der Annahme, den Anteil von synthetischem Gas im vorhandenen Erdgasnetz sukzessive zu erhöhen. Die PtG-Technologie kann heute noch nicht in größerem Maßstab wirtschaftlich eingesetzt werden. Zudem steigt der Bedarf an erneuerbarem Strom für diese Technologie stark an und führt zu der Frage, wo dieser Strom produziert werden kann. Die technologische Entwicklung liegt nicht in direktem Wirkfeld der Hansestadt Lübeck, daher würde sich die Stadt in diesem Szenario stark von äußeren Faktoren abhängig machen, die die Reduktionsziele gefährden könnten.

In Abbildung 42 ist die Entwicklung der THG-Emissionen ausgehend vom Basisjahr 2019 dargestellt. Die Einsparpotentiale basieren auf den beschriebenen Potentialanalysen. Die THG-Emissionen sinken im Klimaschutzszenario beim Schwerpunkt Wärmenetze von 2019 bis 2030 um 50 Prozent und 91 Prozent bis zum Jahr der Klimaneutralität. Das entspricht Pro-Kopf-Emissionen von 3,3 Tonnen CO_2eq pro Jahr in 2030 und 0,6 Tonnen pro Einwohner und Jahr im Jahr der Klimaneutralität. Restemissionen in den Bereichen Verkehr und Brennstoffe sind auch im Jahr der Klimaneutralität vorgesehen, da diese nicht durch technische Maßnahmen vermieden werden können. Sie sind durch den Aufbau natürlicher Klimasenken zu kompensieren. Der Strombedarf wird vollständig durch erneuerbare Energiequellen gedeckt sein müssen. ■

Entwicklung THG-Emissionen im Klimaschutzszenario – Schwerpunkt Wärmenetz

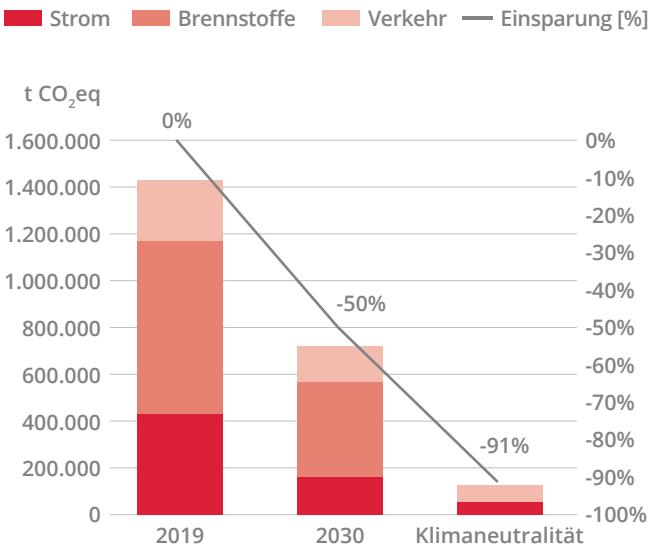


Abbildung 42: Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Klimaschutzszenario Wärmenetz (energielenker 2021)

Grüner Strom = Null Emissionen?

So einfach ist die Rechnung leider nicht. Auch grüner Strom benötigt in der Herstellung Energie. Zum Beispiel müssen Photovoltaikanlagen gebaut werden, das benötigt Strom und Materialien. Dennoch wird bei der Produktion einer Kilowattstunde aus erneuerbaren Energie nur ein Bruchteil der Emissionen frei, im Vergleich zu der fossilen Energieproduktion.

Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen

Mit dem Klimanotstandsbeschluss von 2019 hat sich auch die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen durch Haushaltsmittel verändert und wird laufend optimiert, um das Lübecker Klimaziel zu erreichen. Zu berücksichtigen ist, dass die Hansestadt Lübeck nur begrenzten Einfluss auf die Entwicklung von Finanzierungsmöglichkeiten hat, denn sie kann nur über den eigenen Haushalt direkt verfügen. Finanzielle Anreizsysteme, wie Bundes- und Landes-Förderprogramme, Steuerentwicklungen oder Rohstoffpreise, liegen außerhalb des städtischen Wirkbereiches, sind jedoch ein großer finanzieller Hebel für den Klimaschutz.

Für das kurzfristige Maßnahmenpaket von 2019 wurde erstmalig ein fachbereichsübergreifendes Klimabudget aufgestellt, aus dem die Klimaschutzmaßnahmen finanziert werden. Dadurch können fachbereichsübergreifende Projekte und kurzfristigere Maßnahmen effizient umgesetzt werden. Fallen Kosten laufend an, werden sie in den nachfolgenden Haushaltsjahren in den eigenen Fachbereichshaushalten geordnet. In Zukunft muss der fristgerechte Abruf der Haushaltsmittel durch Bereiche, die Mittel für das Klimabudget anmelden, verstärkt in den Fokus genommen werden. Dies war in den letzten zwei Jahren aufgrund von Verzögerungen in der Projektdurchführung nicht immer gewährleistet.

Neben den kommunalen Mitteln gibt es für Klimaschutzmaßnahmen in allen Handlungsfeldern Fördermittelprogramme, die oft einen Großteil der Investitions- oder Konsumptionskosten abdecken. Die Förderlandschaft ist auf Landes-, Bundes- und EU-Förderprogramme aufgeteilt und dadurch recht unübersichtlich. Klimaschutz hat nachweislich einen deutlich positiven wirtschaftlichen Effekt [24] [25], daher werden in den kommenden Jahren voraussichtlich weitere Förderpakete geschaffen.

Diese Mittel sollten genutzt werden, um die Wirtschaft in Lübeck zu unterstützen. Projekte vor Ort bedeuten durch Beauftragung des Handwerks, des Dienstleistungs- und des Forschungssektors eine Sicherung der lokalen Wirtschaft. Um die bestehenden und zukünftige Programme in der Verwaltung intensiv zu nutzen, wird im Haushaltsjahr 2023 eine Personalstelle zur Beantragung von Fördermitteln im Fachbereich 3 geschaffen, die die gesamte Stadtverwaltung bei der Suche, Beratung und Beantragung unterstützt.

Eine große Herausforderung für den lokalen Klimaschutz ist trotz der vorhandenen Haushaltsmittel und der Einwerbung von Fördermitteln die Finanzierung von konkreten Projekten. Durch eine finanzielle Beteiligung der Zivilgesellschaft und örtlicher Wirtschaft an solchen Projekten vor Ort kann die Akzeptanz gefördert und ein Investitionsangebot geschaffen werden. Der Ausbau solcher Beteiligungsformate wird in den nächsten Jahren angestrebt. Denkbar sind die Entwicklung von Austauschplattformen zum Ausbau erneuerbarer Energien (beispielsweise eine Solarbörse), Vernetzungstreffen zwischen Umsetzenden und Investierenden und die Unterstützung von Bürger:innen-Energiegenossenschaften. Die Stadtwerke könnten durch einen Ausbau von Beratung und Energiedienstleistungen sowie erneuerbarer Energien weitere Finanzierungsquellen erschließen.

Die Einbindung von Spenden zur Finanzierung von Klimaschutzprojekten außerhalb des kommunalen Verantwortungsbereiches wird durch den Lübecker Klimafonds geschaffen (siehe Kapitel 5.3.2 Klimafonds).

Ein häufig genanntes Argument gegen die Investition in klimafreundliche oder energiearme Anlagen ist die Wirtschaftlichkeit. Doch durch die veränderte Berechnung von Wirtschaftlichkeit, insbesondere das Einbeziehen unterschiedlicher Faktoren wie Kostensenkung, Risikominderung, Langfristigkeit und externe Umweltfolgekosten wandeln sich Entscheidungsgrundlagen deutlich. [26]

Bisher werden die Kosten für die Auswirkungen des Klimawandels von der Allgemeinheit getragen, während die Gewinne die Unternehmen – und damit oftmals die Verursacher:innen des Klimawandels – selbst erzielen. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen abzuändern unter Einbeziehung von Umweltfolgekosten ist daher für eine „realere" Abbildung der tatsächlichen Kosten mit verursachergerechten Lastenverteilung notwendig.

Für den Klimaschutz in Lübeck ist hauptsächlich wichtig, die Investitionsrechnungen zu verändern, da weitere Investitionen in klimaschädliche Infrastrukturen unterbunden werden müssen. Der Bereich Haushalt und Steuerung ist hier in Zukunft gefragt, um zu ermitteln, welche Berechnungsgrundlagen sowohl innerhalb der Stadtverwaltung als auch in den Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften angesetzt werden und ob diese Klimaschutzinvestitionen hemmen. ■

Umweltfolgekosten

Zu den externen Kosten oder Umweltfolgekosten zählen die Kosten, für die die Gesellschaft aufgrund von unter anderem Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen, Lärm und Landnutzung aufkommen muss. Im Bereich der Mobilität zeigt eine 2022 in „Research in Transportation Economics" veröffentlichte Studie, dass jede Fahrt mit einem Benziner-Auto die Gesellschaft 100 Euro kostet. Diese beinhaltet neben den oben aufgeführten Kosten auch die Kosten für Neubau und Instandhalten von Infrastruktur, Gesundheitskosten aufgrund fehlender Bewegung, Kosten für Unfälle und Verspätung durch Staus.

Info-Box 8: Schröder et al. (2022)

[24] Umweltbundesamt (2014) [25] Lehr et al. (2013) [26] Umweltbundesamt (2021)

Monitoring der Umsetzung und Wirkung

Ziel des MAKS ist, dass die Mitarbeitenden aus Verwaltung, lokaler Politik, Gesellschaften und alle Bürger:innen dieser Stadt ins Handeln kommen und die aufgezeigten Klimaschutzmaßnahmen umsetzen. Um Treibhausgasneutralität 2040 zu erreichen, müssen die Maßnahmen des MAKS, ihre Realisierung und Auswirkung regelmäßig überprüft werden.

Die daraus entstehenden Erfolge müssen überprüft und bewertet werden, um die folgenden Fragen zu beantworten:

- Sind die ausgewählten Maßnahmen wirkungsvoll?
- Reichen die Maßnahmen in dieser Form aus, um das Ziel der Treibhausgasneutralität 2040 zu erreichen?
- Wo muss fachlich nachgesteuert werden?
- Wo müssen Abläufe modifiziert werden?
- Können die erzielten Erfolge die Akteur:innen anspornen und motivieren?

Aus der Vielzahl der Fragen wird deutlich, dass mehrere Methoden zum Einsatz kommen müssen, um den Umsetzungserfolg zu bewerten. Dabei gibt es zwei parallele Herangehensweisen: einerseits den Blick aufs Große und Ganze, der betrachtet, ob das übergeordnete Ziel der Treibhausgasneutralität 2040 erreicht wird. Andererseits den kleinteiligeren Ansatz, der das Umsetzen von Klimaschutzmaßnahmen bewertet. Für beides hat die Klimaleitstelle Instrumente entwickelt.

In Tabelle 5 werden alle Elemente des Monitorings im Überblick aufgezeigt. Zusätzlich sind Akteur:innen für die Zulieferung der jeweiligen Daten benannt und die Frequenz der Erhebung skizziert.

Evaluation der übergeordneten Ziele

Wichtigstes **quantitatives Monitoring-Instrument ist die Treibhausgasbilanz (THG-Bilanz)**, die in Lübeck alle zwei Jahre den Klimaschutzerfolg dokumentieren wird (siehe Kapitel 6 Lübecks Treibhausgasbilanz). Diese dokumentiert im Wesentlichen die Fortschritte auf dem Weg zum Gesamtziel der Treibhausgasneutralität und die Fortschritte in den verschiedenen Sektoren. Dabei stützt sie sich auf eine valide standardisierte Datengrundlage aus Verbrauchszahlen und Modellberechnungen.

Durch das Erfassen des mengenmäßigen Verbrauchs der unterschiedlichen Energieträger eignet sie sich auch, um das Einhalten der operativen Ziele zum Klimaschutz zu überprüfen (siehe Kapitel 4.2 Sechs operative Ziele zur Umsetzung).

Gegenstand der Evaluierung	Ansatz	Instrument	Methode	Intervall	Akteur:in
Treibhausgasemissionen · gesamt · nach Verursachergruppen	Lübeck gesamt	Treibhausgas-bilanz	quantitativ	alle 2 Jahre	Klimaleitstelle
operative Ziele					
allumfassendes Handeln effektive Steuerung		eea	qualitativ	alle 5 Jahre	energielenker
Umsetzung der Maßnahmen	Maß-nahmen-ebene	Indikatoren	quantitativ oder qualitativ	alle 2 Jahre	Bereiche Abteilungen
Umsetzung der Aktivitäten		Meilensteine (Statuslisten)		jährlich	
Stadtverwaltung		Haushaltsplan Beschluss-vorlagen			Controlling
Gesellschaften		Geschäfts-berichte			

Tabelle 5: Bausteine des Monitorings in Lübeck

Die THG-Bilanz liefert weitere quantitative Indikatoren für verschiedene Sektoren, die sich für das Monitoring auf der Maßnahmenebene (siehe unten) eignen. Dies bezieht sich ausschließlich auf Maßnahmen, die darauf abzielen, Emissionen **innerhalb** der Stadtgrenze zu verringern, da die THG-Bilanz nur die energetischen Emissionen, die direkten Emissionen und die Kompensationen der Landnutzung erfasst.

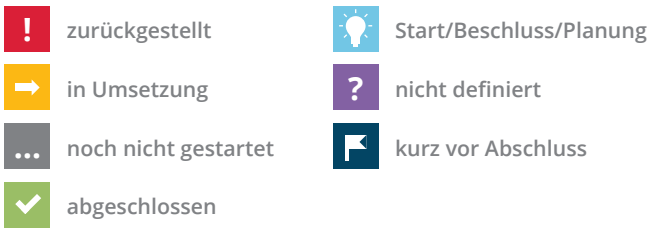
Das Klimaschutzmonitoring soll auch den Erfolg der Maßnahmen messen, die sich auf den Ausstoß von Treibhausgasen **außerhalb** der Stadtgrenze beziehen, und Maßnahmen, deren Wirksamkeit nicht direkt durch Treibhausgasminderung abgebildet werden kann. Dies findet im Rahmen des Monitorings auf der Maßnahmeneben über **Indikatoren** (siehe unten) statt.

Wichtigstes qualitatives Monitoring-Instrument ist der European-Energy-Award (eea). Er steuert den Klimaschutz und bewertet die umfassend aufgestellten Aktivitäten im Klimaschutz. Dieses Verfahren zur Bewertung der Qualität des Lübecker Engagements im Klimaschutz ist sehr hilfreich, da unter anderem die Strukturen für den Klimaschutz in der Stadt im Fokus stehen: So wird untersucht, ob Zuständigkeiten, Abläufe und Entscheidungsregeln gut funktionieren. Strukturelle Hürden und Steuerungsschwächen (siehe Maßnahmenblatt Ü_Stadtverwaltung) werden erkannt und eine Modifizierung angeregt.

Der Blick von außen und der Vergleich mit vielen anderen eea-zertifizierten Städten dient auch der Positionsbestimmung im Vergleich mit ihnen. Die Hansestadt Lübeck strebt im Jahr 2025 eine erneute Auditierung an.

Evaluation der Maßnahmen

Aktuell erfolgt das Monitoring auf Maßnahmenebene durch **Statuslisten**: Zum Ende jeden Jahres trägt die Klimaleitstelle den aktuellen Bearbeitungsstand aller Klimaschutzmaßnahmen zusammen und veröffentlicht diesen im Internet.
Die folgenden Bearbeitungsstufen werden unterschieden:



Zusätzlich gibt es zu jeder Maßnahme eine Kurzbeschreibung, worin der Umsetzungsstand stichpunktartig dargestellt und der dafür verantwortliche Bereich genannt wird. Dieses Verfahren wird für die Aktivitäten des Masterplans weiterentwickelt: Jeder Aktivität sind Meilensteine zugeordnet, die den Umsetzungsstand dokumentieren sollen. Die jeweilig Verantwortlichen teilen der Klimaleitstelle jährlich den Stand der Meilensteinerreichung mit. Die Klimaleitstelle dokumentiert dieses in den Statuslisten.

Auf der Ebene der Maßnahmen (Aggregation mehrerer Aktivitäten) wird der Umsetzungsfortschritt über **Indikatoren** dargestellt. Deshalb listet jedes Maßnahmenblatt Erfolgsindikatoren auf, die qualitativen oder quantitativen Charakter haben. Aus den jeweils genannten Erfolgsindikatoren ist eine Auswahl zu treffen, um den Monitoring-Aufwand in Grenzen zu halten. Wie oben dargelegt, sind einige der Erfolgsindikatoren Teil der Treibhausgasbilanzierung. Folglich findet die Evaluation des Maßnahmenfortschritts alle zwei Jahre parallel zu dieser statt.

Der Weg der **Lübecker Stadtverwaltung** zur Treibhausgasneutralität (siehe Kapitel 5.3 Systemisches Handlungsfeld) soll besonders gründlich überwacht werden. Das notwendige Monitoring der Treibhausgasemissionen beziehungsweise -einsparungen wird unter zweierlei Gesichtspunkten fortgeführt: Zum einen werden die Emissionen aus den Strom- und Wärmebedarfen der kommunalen Gebäude und Infrastruktur sowie die des kommunalen Fuhrparks weiterhin über die zweijährlich veröffentlichte Treibhausgasbilanz der Hansestadt Lübeck überwacht. Zum anderen werden weitere aussagekräftige Indikatoren qualitativ beschrieben (siehe Tabelle 4, Kapitel 5.3.1 Treibhausgasneutrale Verwaltung). Sukzessive werden die Indikatoren weiterentwickelt und – soweit möglich – quantifiziert. Ein valides Monitoring ist zentrales Element dafür, den Erfolg der später vorgestellten Maßnahmen laufend evaluieren und gegebenenfalls schärfer nachsteuern zu können.

Evaluation der Bereiche/Abteilungen

Das bisher beschriebene Monitoring ist auf der operativen Ebene angesiedelt und an Fachthemen orientiert. Im Wesentlichen führt die Klimaleitstelle auf der Fachebene dieses Monitoring für die Stadtverwaltung durch – unterstützt durch die externen Zertifizierenden des eea. Wesentlich für erfolgreichen Klimaschutz ist jedoch auch, dass die Verwaltung das Thema als echtes Querschnittsthema lebt, damit die vielfältigen Aufgaben des Klimaschutzes auf viele, fachkompetente Schultern verteilt werden. Deshalb wird es ein zusätzliches, **akteursbezogenes Monitoring** im Klimaschutz geben, das auf der Steuerungsebene der Stadtverwaltung angesiedelt wird: im Controlling.

Instrument ist in diesem Fall der **Haushaltsplan**, der neben vielen anderen Inhalten auch fachliche Ziele für jeden Bereich enthält. Seit 2023 sind alle Bereiche aufgefordert, jährlich eigene, SMARTE Klimaziele zu definieren. Diese sollen in Zukunft mit dem MAKS verschränkt werden: Wenn also die verschiedenen Organisationseinheiten Aktivitäten aus dem MAKS verantworten, sollen daraus Klimaziele entwickelt werden, um die Verbindlichkeit zur Umsetzung der Aktivität zu erhöhen. Die Klimaleitstelle arbeitet fachlich zu und prüft die Wesentlichkeit der Ziele. Bereiche ohne zugewiesene Aktivitäten können Ziele formulieren, die sich auf einen energiesparenden Bürobetrieb beziehen (Beleuchtung, Papier, dienstliche Mobilität, …).

Auch die **Klimaverträglichkeit von Beschlussvorlagen** der Bereiche wird überwacht. Ziel ist, den Klimaschutz im kommunalen Handeln von Anfang an mitzudenken und die Gestaltungsmöglichkeiten im jeweiligen Prozess auszuschöpfen. Dafür sollen Standards entwickelt werden (siehe Maßnahmenblatt Ü_Stadtverwaltung). Das Einhalten dieser Standards wird mithilfe des Monitorings überprüft.

Neben der Lübecker Stadtverwaltung stehen die **Gesellschaften mit städtischer Beteiligung** im besonderen Fokus des öffentlichen Interesses und sollen – soweit möglich – ebenfalls auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität gründlich überwacht werden. Die Hansestadt plant, zukünftig im Rahmen des Berichtswesens aussagekräftige Kennzahlen für ein Klimaschutzmonitoring von den Gesellschaften abzufragen (siehe Maßnahmenblatt Ü_Stadtverwaltung). Das Auswerten dieser Kennzahlen – im Idealfall durch deren Einbinden in die Treibhausgasbilanz – dient dann dem Monitoring.

Berichtswesen

Zur Dokumentation der Ergebnisse für die Lokalpolitik und die Öffentlichkeit fasst die Klimaleitstelle die verschiedenen Monitoring-Ergebnisse zweijährlich in einem Kurzbericht zusammen. Dieser soll nicht nur verwaltungsintern genutzt werden, sondern in den politischen Ausschüssen vorgestellt und auch allen Lübecker:innen online zur Verfügung gestellt werden. Zentral ist die Treibhausgasbilanz zur Dokumentation des Gesamtziels. Diese erstellt die Klimaleitstelle und ist dabei auf die pünktliche Zulieferung von Daten verschiedener Akteur:innen angewiesen. Die wichtigsten sind:

· Stadtwerke Lübeck

· Stadtverkehr Lübeck

· Gebäudemanagement

· Kommunale Eigenbetriebe

· Schornsteinfeger:innen

· Statistisches Landesamt Nord ■

Fortschreiben des MAKS

Die Maßnahmen und Aktivitäten des MAKS sind als Bausteine zu verstehen, die sukzessive umgesetzt und dabei ergänzt beziehungsweise modifiziert werden können. Deshalb ist der MAKS als Baukasten ein **lebendes Dokument**. Je besser es gelingt, den Klimaschutz in die Fachbereiche und Gesellschaften zu integrieren, desto mehr Aktivitäten und Pläne werden von dort als neue Bausteine hinzukommen. Auch die Steuerungsgruppe Klima wird weitere Inhalte einspeisen. Alle zukünftigen Arbeitsergebnisse werden nach und nach im MAKS verankert.

Das zweijährliche **Monitoring** ist eine weitere Grundlage, um den MAKS anzupassen. Die Monitoring-Ergebnisse zeigen neben Erfolgen die Schwachstellen der Maßnahmen und Aktivitäten auf. Weiterhin wird dokumentiert, ob die Minderungspfade eingehalten oder das Umsetzungstempo erhöht werden muss. Deshalb ist ein zweijährliches Fortschreiben auf Grundlage der Monitoring-Ergebnisse sinnvoll. Eine komplette Überarbeitung des MAKS ist zur Halbzeit im Jahr 2030 vorgesehen.

Es gibt weitere Gründe für die fortlaufende Weiterentwicklung des MAKS. Einige sind im Folgenden aufgeführt:

- Die Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren im Klimaschutz ändern sich häufig und machen Anpassungen erforderlich. Änderungen auf Landes-, Bundes-, EU- und UN-Ebene haben dabei Einfluss auf die kommunale Ebene.

- Fördermöglichkeiten, weitere Unterstützungsangebote und Wirtschaftlichkeitsberechnungen haben teilweise eine kurze Halbwertszeit.

- Im Rahmen der Umsetzung des MAKS werden organisatorische, strukturelle und fachliche Hürden sichtbar, denen begegnet werden muss.

- Personalwechsel, eine veränderte Personalausstattung oder interne Neuorganisationen schaffen neue Verhältnisse.

- Konflikte und Synergien mit anderen Themen machen Anpassungen nötig.

- Durch politische Beschlüsse müssen Ziele angepasst werden (beispielsweise Zieljahr der Klimaneutralität).

- Neue, parallele Planungen stehen im Widerspruch zu Inhalten des MAKS.

Im Rahmen der Aktualisierung des MAKS werden auch die operativen Ziele bis 2040 verfeinert, um bis dahin veränderte Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren berücksichtigen zu können. ■

10

TOP 5.6

Rahmenbedingungen und Hemmnisse beim Umsetzen und Erreichen der Ziele

Der MAKS nutzt die Instrumente, die Lübeck als Kommune zur Verfügung stehen, um zielgerichtet Maßnahmen zum Klimaschutz umzusetzen. Bestehende Rahmenbedingungen sowie gelebte Strukturen und Arbeitsprozesse stellen dabei derzeit diverse Hemmnisse dar. Die Aktivitäten der Maßnahmenblätter zeigen Möglichkeiten auf, wie die verwaltungsinternen Hemmnisse überwunden werden können. Globale Hemmnisse und Rahmenbedingungen müssen durch die verantwortlichen Institutionen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene gelöst beziehungsweise verbessert werden. In welcher Form dies geschehen sollte, wird im Folgenden beispielhaft beschrieben.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den MAKS sind das EU-Klimagesetz, das Klimaschutzgesetz der Bundesrepublik Deutschland sowie das Schleswig-Holsteinische Energiewende- und Klimaschutzgesetz. Zusätzlich sind verschiedenste Bundes- und Landesgesetze bei kommunalen Klimaschutzmaßnahmen zu beachten. Daher kann nach Schätzungen des Umweltbundesamtes die Kommune nur etwa **ein Drittel der Treibhausgasemissionen** beeinflussen[27]. Somit besteht eine hohe Abhängigkeit von den übergeordneten Gesetzgebungen, die die lokalen Ziele beeinträchtigen können.

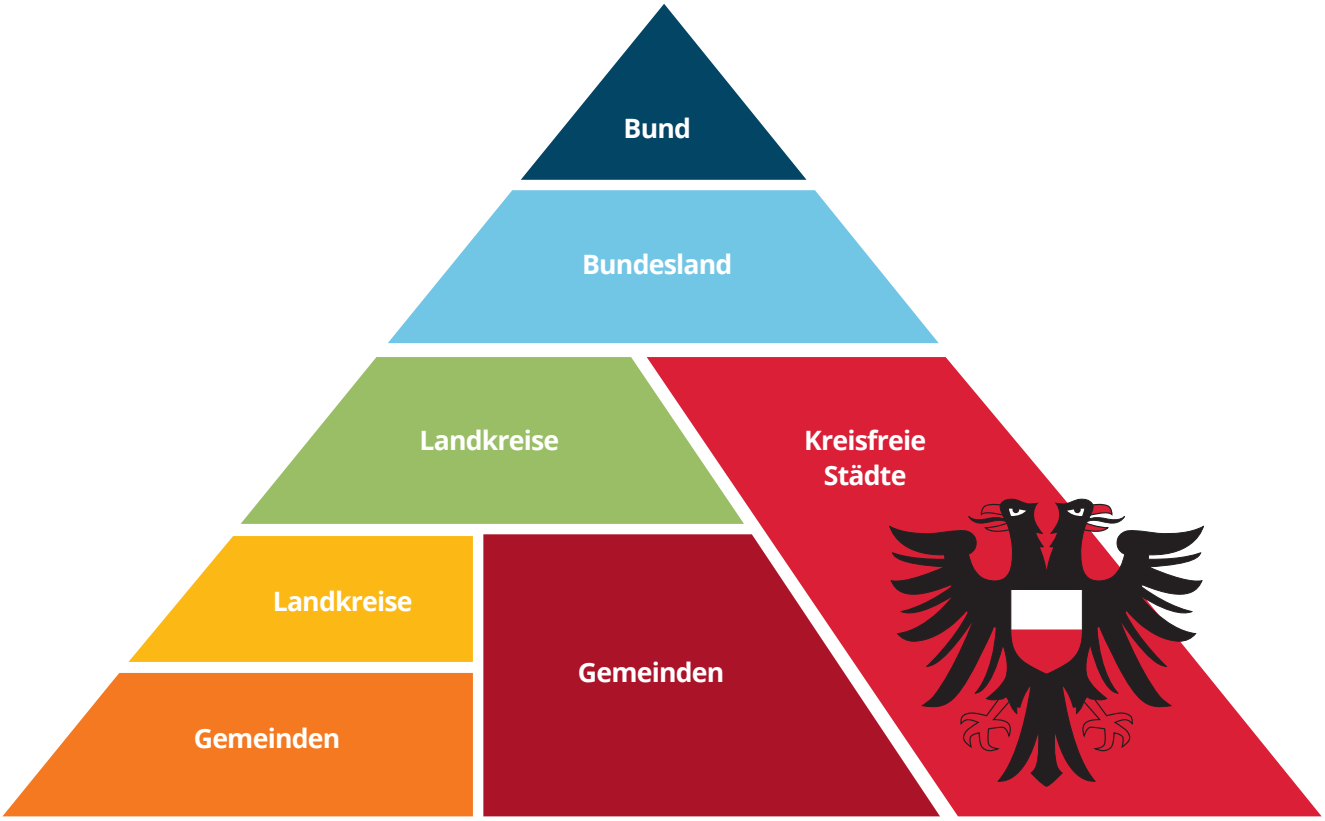


Abbildung 43: Die Hansestadt Lübeck (Logo Doppeladler) in der Verwaltungsgliederung der Bundesrepublik Deutschland

[27] Umweltbundesamt (2022)

491 von 1289 in Zusammenstellung

Um Klimaschutz auf allen Ebenen zu stärken, müssen die verschiedenen Instrumente der Rechtsebenen fachlich gut ineinandergreifen. Am folgenden Beispiel sei dies verdeutlicht: Die Mobilitätswende kann nur erfolgreich sein, wenn die EU umweltfreundliche Verkehrsnetze fördert, gleichzeitig der Bund unter anderem das Straßenverkehrsgesetz, die Straßenverkehrsordnung/-zulassungsordnung, etc. überarbeitet, parallel das Land besseren Nahverkehr anbietet und vor Ort die Kommune dieser Verkehrsart mehr Platz zur Verfügung stellt. Natürlich gibt es viele weitere Stellschrauben für die Mobilitätswende. Das Beispiel soll lediglich verdeutlichen, dass einzelne Instrumente einer Ebene nur wenig Veränderung bewirken können und die kommunalen Aktivitäten auf die höhere Gesetzgebung angewiesen sind (Abbildung 43).

Der gesetzliche Rahmen durch die EU und die entsprechenden Fördermittel

Die EU strebt die Veränderung der europäischen Rahmenbedingungen mit dem EU-Klimagesetz an. Der sogenannte „Green Deal" und das „Fit for 55-Paket" sollen das Erreichen des Ziels Treibhausgasneutralität in 2050 und Verminderung der THG-Emission um 55 Prozent bis 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 flankieren. Einige EU-Gesetzgebungen mit großer Auswirkung auf den kommunalen Klimaschutz sind folgende:

- **Emissionszertifikate:** Die Menge an Emissionszertifikaten für den Ausstoß von Treibhausgasen soll deutlich verknappt werden. Kostenlose Zertifikate werden bis 2034 komplett abgeschafft.

- **Klima-Sozialfonds:** Unterstützung von einkommensschwächeren Haushalten und Kleinunternehmen bei Investitionen in effizientere Gebäude und emissionsärmere Mobilität

- **Erneuerbare-Energien-Richtlinie:** Eine Novellierung zielt auf die die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren für Anlagen

- **Emissionsfreie Fahrzeuge:** In der EU steht zur Abstimmung, dass ab 2035 neuzugelassene Fahrzeuge kein CO_2 mehr ausstoßen dürfen.

Damit die vorgeschlagenen Gesetze in Kraft treten können, müssen das EU-Parlament und die Mitgliedsländer zustimmen (Stand Februar 2023).
Dennoch liegt die Zielsetzung der EU hinter Lübecks Klimaziel. Daher ist fraglich, ob die getroffenen EU-Maßnahmen ausreichen, um Lübecks gesteckte Ziele zu unterstützen.

Der gesetzliche Rahmen und die Fördermöglichkeiten auf Bundesebene

Die **Bundesrepublik Deutschland** hat sich dem Ziel verschrieben, spätestens 2045 Klimaneutralität zu erreichen. Dafür müssen vor allem Fachgesetze angepasst werden. Diese Gesetzgebung und die Anreizprogramme des Bundes sind für Kommunen auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität besonders wichtig, denn sie regeln wichtige Bereiche des kommunalen Klimaschutzes (Mobilität, Wärmeversorgung, Bauen ...). Außerdem kann der Bund aufgrund seiner finanziellen Ausstattung deutlich mehr Fördermittel bereitstellen als Landes- und Kommunalbehörden.

Auch die Zielsetzung der Bundesrepublik Deutschland liegt hinter dem Lübecker Klimaziel. Bisher reichen die Gesetzesänderungen auf Bundesebene zudem nicht aus, um Lübeck eine Treibhausgasneutralität zu ermöglichen.

Ein Positionspapier des Deutschen Städtetags mit Forderungen an den Bund zeigt, welche Änderungen es braucht.
Dies ist eine Teilmenge der Forderungen des Positionspapiers:

- Deutliches Erhöhen der CO_2-Bepreisung unter Berücksichtigung eines sozialen Ausgleichs

- Einrichten einer Kommission „Ausbau erneuerbarer Energien", um bestehende Zielkonflikte zwischen Bauplanung, Immissions- und Artenschutz zu lösen.

- Verschlanken von diversen, aufwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Mehr finanzielles Fördern zur Umsetzung der Wärmewende
- Weiterentwickeln des Gebäudeenergiegesetzes mit angemessenen Standards für Neubau und Bestand
- Entwickeln einer Rahmenstrategie für klimaneutrale Gase mit belastbaren Szenarien
- Investitions- und Angebotsoffensive für den öffentlichen Personennahverkehr
- Aus- und Fortbildungsinitiativen für das Handwerk/ Baugewerbe
- Weiterentwickeln und Bewerben von Studiengängen, die Klimaschutz befördern

Flächenkonkurrenzen

Die Diskussion über die Flächenkonkurrenzen in Bezug auf die Landnutzung verschärft sich beispielsweise bei der Nahrungsmittelproduktion versus Flächen für erneuerbare Energien.

Auch im städtischen Umfeld gibt es Konfliktfelder zur Flächennutzung, da vielfältige Ansprüche zusammenkommen, so zwischen der Innenverdichtung und Klimaanpassungsmaßnahmen wie dem Begrünen. Eine strategische Lösung der

Konfliktfälle bietet das Konzept der dreifachen Innenentwicklung, die das Bauen, grüne und blaue Infrastruktur sowie Mobilität verzahnt. [28]

Der gesetzliche Rahmen in Schleswig-Holstein

Im **Bundesland Schleswig-Holstein** ist Ende des Jahres 2021 die Novellierung des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes in Kraft getreten. Besonders wichtig für den MAKS sind die Regelungen zum Thema Wärme. Zum einen wird die kommunale Wärmeplanung per Gesetz für Lübeck zur Pflichtaufgabe. Zudem sind Nutzungspflichten für erneuerbare Energien beim Austausch oder Einbau von Heizungsanlagen festgeschrieben. Um die Minderungspfade Lübecks noch intensiver zu unterstützen, ist es aus Sicht der Klimaleitstelle notwendig, Fachgesetze und Verordnungen der verschiedenen Landesministerien anzupassen. Beispiele sind das Verkehrsrecht, das Umweltrecht, das Miet- und Wohneigentümergesetz und die Landesbauordnung.

Der gesetzliche Rahmen für die Mobilität

Eines der größten Hemmnisse, mehr Klimaschutz in der **Verkehrsplanung** umzusetzen, ist die aktuelle Straßenverkehrsordnung (StVO), die dem Leitbild der autogerechten Stadt der 1970er Jahre folgt. Auch werden durch die aktuelle StVO die Befugnisse der Kommune beschränkt oder erschwert, beispielsweise eine eigene Bußgeldhöhe festzulegen oder Tempo-30-Zonen auszuweisen. Somit ist eine Staffelung von Bußgeldern je nach Stadtbereich nicht möglich. Dies führt z.B. dazu, eher kein teures Parkticket zu ziehen, sondern das Risiko eines Bußgeldes einzugehen. Den rechtlichen Handlungsrahmen zum Ausweisen von Tempo-30-Zonen bestimmt die StVO. Damit wird es schwierig, aus Klimaschutzgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung zu begründen. Diese Hemmnisse können nicht auf kommunaler Ebene behoben werden, allerdings sind Multiplikatoren wie der Städtetag oder auch die direkte Rückmeldung von Kommunen an Land und Bund ein Instrument, Änderungen zu erreichen.

Gesamtwirtschaftliche Effekte

Zusätzlich zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den Fördermitteln ist der kommunale Klimaschutz stark von **wirtschaftlichen Entscheidungen** auf EU- und Bundesebene abhängig. Dies ist insbesondere beim Thema der Stromproduktion zu erkennen. Lübeck „importiert" 98 Prozent des benötigten Stroms aus den deutschen Netzen. Der Großteil des deutschen Strommix wird zentral in Kohle- und Gaskraftwerken oder dezentral durch Windkraftanlagen produziert. Dieser Strom wird über das Hoch- und Mittelspannungsnetz nach Lübeck transportiert. Das Vergrünen des Lübecker Strommix ist dadurch sehr stark vom Bundesstrommix abhängig.

Auch wenn in der Mobilität die Anzahl an Neuzulassungen für motorisierte Fahrzeuge sinkt, steigt der Fahrzeugbestand in Lübeck und Deutschland weiterhin [29]. Gleichzeitig werden die Fahrzeuge größer und schwerer und benötigen dementsprechend mehr Platz. Dieser überregionale Trend belastet die kommunale Infrastruktur, beispielsweise Brückenbauwerke und Gehwege bei aufgeschultertem Parken. Deshalb müssen die Entwicklungen der Energie- und Automobilwirtschaft von Gesetzen im Sinne des Klimaschutzes gesteuert werden.

Eine neue Art der Wirtschaftlichkeit

Ein häufig genanntes Argument gegen die Investition in klimafreundliche oder energiearme Anlagen ist die Wirtschaftlichkeit. Die einfachste Definition von Wirtschaftlichkeit ist, dass die Kosten nicht höher sein dürfen als die Leistung.
Im unternehmerischen Alltag und bei Investitionsentscheidungen wird diese recht einfache Definition durch unterschiedliche Berechnungsgrundlagen ermittelt. Dabei ist das Ergebnis auch beeinflusst von den angesetzten Kosten und der Laufzeit der Investition. Mit Fördermitteln wird der Kostenanteil gesenkt. Trotzdem gibt es weiterhin Investitionsentscheidungen, die gegenläufig zu den Klimaschutzbemühungen laufen. Daher ist der zu betrachtende Zeitraum für die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Dies kann auf kommunaler Ebene teilweise geschehen, muss aber durch entsprechende Bundesgesetze unterstützt werden.

Gesellschaftliche Trends als Herausforderung

Neben der Abhängigkeit von der überregionalen Wirtschaft erschweren auch derzeitige **gesellschaftliche Entwicklungen** den kommunalen Klimaschutz. So wird nach der Prognose der Statistikstelle der Hansestadt Lübeck die Anzahl der Haushalte aufgrund von einem steigenden Anteil von kleinen Haushalten, bestehend aus Singles und Alleinerziehenden, stärker ansteigen als die Bevölkerungszahl. Zudem existiert weiterhin eine große Nachfrage nach Einfamilienhäusern und der Bedarf nach mehr Wohnfläche pro Person. Langfristig muss allerdings bedacht werden, dass die Zahl der Haushalte, die diese Wohnangebote nachfragt (wie Familien), zurückgeht. Zudem ist aufgrund der Altersstruktur in den bestehenden Einfamilienhausgebieten abzusehen, dass in Lübeck mittelfristig eine hohe Anzahl an Einfamilienhäusern auf den Markt kommt. Hierfür werden für den Übergangsprozess gute Vermittlungsmodelle für freiwerdenden Wohnraum benötigt.

Entwicklungen wie der Fachkräftemangel sind in den Aktivitäten berücksichtigt und werden als Risiko mit aufgenommen.

[28] Umweltbundesamt (2022b)
[29] KBA (2022)

Lokale Rahmenbedingungen

Auf kommunaler Ebene stellen bereits beschlossene Vorgaben durch die lokale Politik große Herausforderungen für die Umsetzung der Treibhausneutralität in Lübeck bis 2040 dar. So wird der Flächennutzungsplan FNP zurzeit neu aufgestellt und hat große Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der Gewerbeflächen in Lübeck. Mit dem Grundlagenbeschluss zum FNP und Verkehrsentwicklungsplan VEP hat die Lübecker Bürgerschaft eine Ausweisung von 250 Hektar zusätzlicher Gewerbefläche beschlossen (VO/2021/10558) – zusätzlich zu den bereits anstehenden Bauleitplanverfahren. Zusätzliche Bauflächen werden vorzugsweise in städtebaulich integrierten Lagen realisiert oder von der Hansestadt Lübeck gemäß Grundsatzbeschluss zur aktiven Baulandentwicklung umgesetzt. Das Ausweisen von schnell entwickelbaren Bauflächen im Außenbereich ist gleichrangig zu betreiben. Die Erweiterung der Gewerbeflächen um 250 Hektar würde einen Zuwachs von fast 65 Prozent bedeuten und damit einhergehend ein höheres Verkehrsaufkommen und höhere Energiebedarfe. Da mit dem Grundsatzbeschluss zur Treibhausgasneutralität 2040 jedoch die Rahmen für FNP und VEP mitbeschlossen wurden, sind die damit verbundenen Ausbauziele im Zuge der Fortschreibung des MAKS kritisch zu hinterfragen.

Um dem Klimaschutz im Abwägungsprozess hohe Priorität einzuräumen, müssen nicht nur die Rahmenbedingungen stimmen, sondern auch alle **Akteur:innen in der Stadt** an einem Strang ziehen. Klimaschutz ist ein Querschnittsthema, das herausfordernde Veränderungen in allen Fachbereichen einer Verwaltung fordert. Ein Beispiel stellt die Koordination einer nachhaltigen kommunalen Beschaffung dar. Öffentliche Vergaben und Aufträge sind komplexe Unterfangen und unterliegen einer Vielzahl von Regularien und Anforderungen. Nachhaltige Beschaffung stellt eine Querschnittsaufgabe dar, in der sich ökonomische, technische, soziale und ökologische Aspekte in einem komplexen Wirkungsgefüge befinden.
Für die Hansestadt Lübeck wird aktuell eine neue Vergabeordnung aufgestellt. Unter anderem ist eine Richtlinie zu klimaschutzorientierter Beschaffung Bestandteil der hier als Anlage beigefügten Maßnahmenblätter und soll die neue Ausrichtung der Vergabeordnung auf Klima- und Ressourcenschutz verbindlich untermauern (Maßnahmenblatt RES_Beschaffung_1). Im Verwaltungsalltag fehlt jedoch häufig die Zeit, sich ausgiebig mit diesen oft sehr umfangreichen Informationen auseinanderzusetzen. Auch fehlen in vielen Fällen Anhaltspunkte dazu, welche Verbesserungen in welchen Bereichen durch die entsprechenden Maßnahmen erreicht werden können. Auch hierzu bietet der Masterplan Klimaschutz Lösungswege und Handlungsempfehlungen. Indem einheitliche Standards geschaffen werden, wird der Umgang mit dem Thema Ressourcenschutz für die Mitarbeitenden im Verwaltungsalltag erleichtert.

Veraltete Infrastruktur und Sanierungsstau

Veraltete Infrastruktur und Sanierungsstau in Lübeck erschweren den Klimaschutz. In der Mobilität sind die vorhandenen – oft bereits 30 Jahre alten und zum Teil noch älteren – Radwege in Lübeck vielfach sanierungs- und ausbaubedürftig. Sie werden dem gestiegenen Radverkehr und den höheren Ansprüchen der Nutzer:innen an schnellen, direkten, sicheren und komfortablen Verbindungen im Stadtgebiet vielfach nicht gerecht. Auch halten sie dadurch manche Bewohner:innen von der Fahrradbenutzung im Alltagsverkehr zum Einkaufen und/oder zur Arbeit beziehungsweise zur Schule ab. Im Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck werden Sanierungsmaßnahmen häufig durchgeführt, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und nicht, um den energetischen Standard zu erhöhen. In diesen Bereichen wird der MAKS die Standards so anpassen, dass eine Sanierung auch immer verbesserte Klimaschutzaspekte mit sich bringt.

Die Rolle der Klimaleitstelle

Die Klimaleitstelle ist eine Koordinationsstelle innerhalb der Stadtverwaltung. Als solche hat sie keine Weisungsbefugnisse oder Richtlinienkompetenz gegenüber anderen Fachbereichen oder Organisationseinheiten. Bisher sind die Fach- und die Entscheidungsebenen für den Klimaschutz nicht klar zugewiesen. Die Klimaleitstelle hat aktuell eine unscharfe Zwitterrolle inne und ist im Bereich UNV auf der operativen Ebene angesiedelt. Eine federführende Organisationseinheit ist sie aufgrund der vorhandenen Struktur nicht: Zum einen fehlt die Steuerungsermächtigung, zum anderen gibt es immer wieder klimarelevante Aktivitäten und Entscheidungen innerhalb der Stadtverwaltung, von denen die Klimaleitstelle als dezentrale Organisationseinheit keine Kenntnis erhält. Die Möglichkeiten der Klimaleitstelle beschränken sich somit – neben Projekten im eigenen Zuständigkeitsbereich – auf fachliche Information, Beratung und weitgehende Koordination.

Im Rahmen der Erstellung des MAKS wurde weiterhin deutlich, dass die Klimaleitstelle häufig als Ideengeberin für Klimaschutzmaßnahmen aller Themenfelder gesehen wird. Mitarbeitende aus verschiedenen Bereichen, die eine für den Klimaschutz relevante Fachaufgabe ausüben, erwarten den notwendigen „Klimaschutz-Input“ von der Klimaleitstelle.
Die Instrumente dafür sind aber so fachspezifisch, dass Expert:innenwissen für das bestimmte Fachthema wichtig ist, um alle Hebel für den Klimaschutz entsprechend umlegen zu können. Daher ist ein zentrales Ziel des MAKS, den Klimaschutz stärker in die Fachbereiche zu integrieren und die Umsetzung vom jeweiligen Fachbereichscontrolling zu steuern.

TOP 5.6

Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung, Beratung, Kommunikation…

Ein weiterer wichtiger Aufgabenbereich ist die Kommunikation mit Bürger:innen und Unternehmer:innen. Dabei werden derzeit **fehlende Informationskanäle und Beratungsangebote** deutlich. Dies wird dem komplexen, verwaltungsübergreifenden und interdisziplinären Thema Klimaschutz nicht gerecht und erreicht oftmals nicht alle Zielgruppen, die für die Klimaziele aktiviert werden müssen.

Eine strategische Erarbeitung eines Veranstaltungs- und Aktionskalenders, der kommunale und überregionale Termine und alle involvierten Akteur:innen berücksichtigt, findet bisher nicht statt.

Im Aufgabengebiet der Beratung und dem direkten Austausch mit Einzelpersonen und Organisationen in Lübeck gibt es noch Handlungslücken. Im Rahmen der Energiewende und der steigenden Energiekosten ist zu sehen, dass Energieberatungen sehr stark gefragt sind. Programme wie Ökoprofit konnten sich in der Lübecker Unternehmenslandschaft noch nicht etablieren. Auch wenn kommunale Unternehmen wie die Musik- und Kongresshalle und die TRAVE bereits am Programm teilgenommen haben, sind Unternehmen aus der Privatwirtschaft noch nicht auf das Programm aufgesprungen. Die Gründe dafür sind zu untersuchen.

Für Privatpersonen gibt es derzeit 124 Förderprogramme zum Thema Klimaschutz, für Unternehmen 390 und 27 für Verbände und Vereine[30]. Eine zielführende Beratung erfordert technischen und rechtlichen Sachverstand, Zeit und Erfahrung. Diesen Umständen wird mit der Gründung einer Lübecker Klimaschutz- und Energieagentur begegnet.

Umfangreiche Kommunikation und Bürgerbeteiligung

Bei der Verkehrswende auf kommunaler Ebene werden Bürger:innenproteste befürchtet, die sich gegen neue oder veränderte Verordnungen in Form von Zufahrtsbeschränkungen richten, sodass restriktive Maßnahmen für den MIV gut kommuniziert und begründet werden müssen. Auch ergänzende interaktive Beteiligungsprozesse sollten durchgeführt werden, um die Akzeptanz zu fördern.

Methode der Treibhausgasbilanzierung

Eine finale Herausforderung für das Monitoring des Klimaschutzbeitrags durch den MAKS ist der **Rahmen der Treibhausgasbilanzierung**. Der verwendete BISKO-Standard erfasst nicht die grauen Emissionen aus dem Neubau von Straßen und Gebäuden. Zudem sind die Treibhausgase aus dem Bereich Ernährung, Konsum und Landnutzung nicht erfasst. Folglich lassen sich damit im Rahmen des Masterplans Klimaschutz auch keine Minderungspfade zu den Themenfeldern entwickeln. Neue Messindikatoren werden derzeit entwickelt, konnten aber dementsprechend bisher nicht angewandt werden. ■

[30] Förderdatenbank (2022)

495 von 1289 in Zusammenstellung

Fazit und Ausblick

Zunehmende Extremwetterereignisse, Überschwemmungen, Dürre, Waldbrände: die Liste der globalen Klimafolgen ist bereits heute schon umfangreich und wird künftig noch umfangreicher werden. Der Klimawandel macht vor Lübeck nicht Halt und zeigt sich auch hier bei uns schon deutlich: ob es die zunehmenden Trockenphasen im Sommerhalbjahr sind, der Hitzerekord im Jahr 2022 mit fast 38 °C oder die häufiger auftretenden Starkregenereignisse.

Umso wichtiger ist es, dass die Hansestadt Lübeck ihr Ziel umsetzt, die Vorgaben von Paris zu erfüllen und in konsequentes, zielgerichtetes Handeln kommt.

Was dafür nötig ist und wie dies gelingen kann, zeigt der vorliegende Masterplan Klimaschutz (MAKS) auf. Die **Treibhausgasneutralität 2040** ist die ambitionierte Vision und liegt damit fünf Jahre vor den Bundesvorgaben. Das **Zwischenziel, bis 2030 die Hälfte an Treibhausgasemissionen einzusparen**, ist bereits eine große Herausforderung.

Dieses Ziel wird dann erreicht, wenn bis dahin **die Hälfte an Öl und Gas** in der Wärme- und Stromerzeugung, **40 Prozent der Kraftstoffe** in der Mobilität und **10 Prozent der Treibhausgasemissionen aus der Landwirtschaft** eingespart werden. Gleichzeitig muss auf dem Lübecker Stadtgebiet die Erzeugung **erneuerbarer Wärme verdreifacht** und **erneuerbarer Strom verdoppelt** sowie die **Kohlenstoffbindung um 50 Prozent erhöht** werden.

Der MAKS führt dazu **neun Handlungsfelder** an und zeigt auf, was die Stadt, bestehend aus Stadtverwaltung, Eigenbetrieben und Gesellschaften, tun muss, um dieses Ziel zu erreichen:

1. Energie & Bau

Die Stadt muss die Emissionen aus der Errichtung und Nutzung von Neubauten über Bebauungsplanverfahren senken und über Planwerke den Flächenverbrauch reduzieren. Die Sanierung des Bestandes ist durch Stellenaufbau und Umsetzungskonzepte zu stärken. Die zukünftige Wärmeversorgung wird neu geplant und in Wärmenetzen gedacht. Den Ausbau des benötigten erneuerbaren Stroms und der Wärme muss sie durch Großprojekte und Grundsatzbeschlüsse voranbringen.

2. Mobilität

Die Stadt muss als übergeordnetes Ziel ein Mobilitätskonzept aufstellen, dass klar auf Klimaschutz ausgerichtet ist. Dafür muss sie den Umweltverbund derart fördern, dass mehr Menschen ihn nutzen. Sie hat alle Planwerkzeuge zu nutzen, um ÖPNV, Radverkehr und zu Fuß gehen für alle attraktiv, sicher und günstig zu gestalten. Durch eine intelligente Parkraumbewirtschaftung und den Ausbau einer fahrradbasierten City-Logistik ist mehr Platz auf Lübecks Straßen zu schaffen.

3. Ressourcenschutz

Die Stadt hat als Verbraucherin eine Vorreiterrolle und muss ihre Vergabeordnung novellieren. Durch Beratung und Öffentlichkeitsarbeit wirkt sie auf Konsumverhalten, Abfalltrennung und -vermeidung sowie Wiederverwertung hin.

4. Landnutzung & Boden

Die Stadt muss die Treibhausgassenkungsleistung auf landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Flächen im städtischen Besitz durch Vorgaben, Standards und Pilotprojekte ausbauen. Wertvolle Flächen muss sie ankaufen und naturnah entwickeln. Die Vermarktung ökologischer Produkte muss sie organisatorisch unterstützen und Satzungen wie die Baumschutzsatzung überarbeiten, die dafür sorgen, dass CO_2 auch auf privaten Grundstücken erhöht gebunden wird.

5. Wirtschaft

Die Stadt hat im Unternehmenskontext keine direkten Einflussmöglichkeiten. Daher muss sie Unternehmen durch Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit sowie Beratungsangebote zu Klimaschutzaktivitäten motivieren. Zudem muss sie Förderinstrumente einsetzen und Anforderungen an Unternehmen stellen, die sich neu ansiedeln.

6. Umweltbildung

Die Stadt muss die vorhandenen Bildungsnetzwerke für das Querschnittsthema Klimabildung intensiv nutzen und weiter ausbauen.

7. Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt muss den MAKS als öffentlichkeitswirksame Marke etablieren, um eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz zu erzielen. Dafür muss sie Klimaschutz-Marketing betreiben und gezielt zeitgemäße Medienarbeit und neue Kommunikationskanäle nutzen.

8. Digitalisierung

Die Stadt muss die Aktivitäten des MAKS hinsichtlich ihrer Digitalisierungspotentiale prüfen, ergänzen und erweitern.

TOP 5.6

9. Systemische Veränderung

Die Stadtverwaltung setzt sich die Treibhausgasneutralität 2035 als Ziel. Dafür müssen alle Akteur:innen in der Stadt an einem Strang ziehen. Klimaschutz ist ein Querschnittsthema, das durch neue Planwerke, Standards und fachübergreifende Arbeitsgruppen von allen Fachbereichen mitgetragen werden muss. Als Beratungs- und Förderinstitution für Bürger:innen kann die Stadt eine Energie- und Klimaagentur einrichten und mit Klimafonds lokale Projekte fördern. Da Lübeck abhängig von der Bundes- und Landespolitik ist, muss die Stadt hier Änderungen der übergeordneten Rahmenbedingungen fordern.

All diese Instrumente für Klimaschutzveränderungen hat die Stadt. Der MAKS zeigt in seinen Maßnahmenblättern, mit welchen Aktivitäten jetzt begonnen werden und welche weiteren Schritte die Stadt gehen muss. Diese Sammlung stellt aber erst den Anfang dar und wird in dieser Form nicht ausreichen, um das Ziel 2040 zu erreichen. Wenn jedoch alle Bereiche der Stadt Klimaschutz als ihr eigenes Ziel verstehen, die Stadt die vorgeschlagenen strukturellen Änderungen umgesetzt und alle den Aktivitäten-Katalog stetig und ständig mit ihrer Fachexpertise erweitern und ausbauen, kann das Ziel erreicht werden.

Dieses Ziel bedeutet aber nicht nur das Erreichen eines Wertes auf dem Papier, sondern vor allem, dass Lübeck weiterhin eine lebenswerte Stadt bleibt und sich zu einer modernen, energiesicheren, innovativen, durchgrünten Stadt mit kurzen Wegen für alle entwickelt. Daher sollte das obenstehende „Die Stadt muss“ in ein „Die Stadt will und die Stadt wird“ geändert werden. ■

Anhang

Anhang A

1. Abkürzungsverzeichnis
2. Glossar
3. Abbildungsverzeichnis
4. Tabellenverzeichnis
5. Quellen

Anhang B

Darstellung der Aktivitäten mit Beiträgen zur treibhausgasneutralen Verwaltung

Anhang C

Maßnahmenblätter (inklusive Erläuterung des Aufbaus der Maßnahmenblätter)

498 von 1289 in Zusammenstellung

A1 Abkürzungsverzeichnis

A

AbfRRl – Europäische Abfallrahmenrichtlinie

B

BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

Bau GB – BauGesetzBuch

BEW – Bundesförderung für Effiziente Wärmenetze

BISKO – Bilanzierungs-Systematik Kommunal

BHKW – Blockheizkraftwerk

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

B-Plan – Bebauungsplan

C

CAPonLITTER – Ein durch die Europäische Union finanziertes Projekt, das im Rahmen der „europäischen territorialen Zusammenarbeit", kurz Interreg, durchgeführt wird.

cb – corporate benefits (Vergünstigungsportal der Hansestadt Lübeck)

CO_2eq – Kohlenstoffdioxidäquivalente

D

DGNB – Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen

DH – Doppelhaus

DOS – Digitalisierung, Organisation und Service

DRK – Deutsches Rotes Kreuz

E

EB – Energieberatung

EBL – Entsorgungsbetriebe Lübeck

eea – European Energy Award

EEG – Erneuerbare-Energien-Gesetz

EFH – Einfamilienhaus

EGW – Einwohnergleichwert

EM – Energiemanagement

ESI – Environmental Ship Index

EVU – Energieversorgungsunternehmen

EW-Bau – Eigentumswohnungsbau

EWKG – Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein

F

FNP – Flächennutzungsplan

G

GEG – Gebäudeenergiegesetz

ggf. – gegebenenfalls

GHD – Gewerbe, Handel, Dienstleistungen

GHG-Protocol – Greenhouse Gas Protocol

GMHL – Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck

H

HEP – Hafenentwicklungsplan

HL – Hansestadt Lübeck

HWK – Handwerkskammer (Lübeck)

I

IB.SH – Investitionsbank Schleswig-Holstein

Ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung GmbH

IHK – Industrie- und Handelskammer (zu Lübeck)

iKWK – innovative Kraftwärmekopplungsanlage

IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change

K

KA – Klimaanpassung

KEP – Kurier-, Express- und Paket-Sendungen

KEpol – Koordination kommunaler Entwicklungspolitik

KfW – Kreditanstalt für Wiederaufbau

Kfz – Kraftfahrzeug

KGSt – Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement

KLS – Klimaleitstelle

KMU – Kleine und mittlere Unternehmen

KrWG – Kreislaufwirtschaftsgesetz

KS – Klimaschutz

kWh – Kilowattstunde

KWL – Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck

kWp – Kilowatt-Peak

L

LBO – Landesbauordnung

LPA – Lübeck Port Authority

LHG – Lübecker Hafengesellschaft

LkSG – Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (kurz: Lieferkettengesetz)

LZM – Lübeck und Travemünde Marketing

M

MAKS – Masterplan Klimaschutz

MBA – mechanisch-biologische Anlage

MIV – motorisierter Individualverkehr

MWp – Megawatt-Peak

N

NKI – Nationale Klimaschutzinitiative

Ö

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

P

PtG – Power to Gas

PV – Photovoltaik

S

SDG – Sustainable Development Goals

SH – Schleswig-Holstein

StVO – Straßenverkehrsordnung

SWHL – Stadtwerke Lübeck

T

TEK – Touristisches Entwicklungskonzept Lübeck Travemünde

TGA – Technische Gebäudeausrüstung

THG – Treibhausgas

TH – Technische Hochschule Lübeck

TLP – Thematischer Landschaftsplan „Anpassung an den Klimawandel“

TourCert – Nachhaltigkeitssiegel

TVöD –Tarifvertrag öffentlicher Dienst

U

UAB – Untere Abfallbehörde

UBB – Untere Bodenschutzbehörde

UNV – Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

UWB – Untere Wasserschutzbehörde

V

VEP – Verkehrsentwicklungsplan

VZ – Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein e.V.

VZM – Verwaltungszentrum Mühlentor

A2 Glossar

Agri-PV

Die Doppelnutzung von Flächen zur Solarenergie- und landwirtschaftlichen Produktion: Beispielsweise wird eine Ackerfläche teilweise mit Photovoltaikanlagen überdacht, was bei minimaler Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktivität bedeutende Mengen erneuerbarer Energie erzeugt.

Akteure / Akteurinnen

Handelnde Personen und Institutionen. Bezogen auf den Masterplan meist Menschen der Hansestadt Lübeck oder ihrer Tochterunternehmen, welche die Klimaschutzaktivitäten umsetzen können.

Aktivitäten

Aktivitäten sind Unterarbeitsschritte einer Maßnahme und beziehen sich auf ein kommunales Instrument, das genutzt wird. Instrumente sind der Werkzeugkoffer einer Kommune. Sie zeigen auf, welchen Einfluss die Kommune nehmen kann. Beispiele für Instrumente sind Gebote/Verbote, Satzungen, Kampagnen, Förderprogramme etc.

Beeinflussbarkeit

Die Beeinflussbarkeit ist ein Bewertungskriterium der Klimaschutzaktivitäten und bezieht sich auf die mögliche Einflussnahme der Aktivitäten. Eine direkte Beeinflussbarkeit lässt sich grundsätzlich dann annehmen, wenn der Klimaschutzaspekt in die Entscheidungs- und Weisungshoheit von Verwaltung, Eigenbetrieben und Mehrheitsbeteiligungen fällt. Dies gilt beispielsweise für den Strom- und Wärmeverbrauch, die Dienstreisen und den Fuhrpark, den Verbrauch an Papier und Büromaterialien sowie die gesamte Beschaffung und Auftragsvergabe, soweit sie Anforderungen an THG-Emissionen und Energieverbrauch erlauben. Gebäudebezogene Klimaschutzaspekte – wie die Gebäudetechnik oder die Erzeugung erneuerbarer Energie – kann die Verwaltung nur dann direkt beeinflussen, sofern sie über eigene Liegenschaften verfügt, andernfalls ist ihre Einflussmöglichkeit indirekt. In diesem Falle kann die Verwaltung lediglich Anstöße oder Anregungen geben, deren Umsetzung aber letztlich durch andere Akteur:innen entschieden wird. Dies ist beispielsweise bei Emissionen externer Dienstleister:innen der Fall, soweit die Verwaltung diese nicht direkt vertraglich regeln kann. Auch der Einfluss auf die Arbeitswege der Beschäftigten ist für die meisten Verwaltungen indirekt. Wenn eine Maßnahme mit „gar nicht" bewertet wird, hat sie kein kommunales Instrument und erscheint nicht im MAKS.

Beschaffung

Hier sind alle Tätigkeiten zusammengefasst, die der Versorgung eines Unternehmens mit Material, Dienstleistungen, Betriebs- und Arbeitsmitteln sowie Rechten und Informationen aus unternehmensexternen Quellen (Güter- und Dienstleistungsmärkten) dienen. [31]

Biomasse

Pflanzliche Stoffe, aus denen Energie erzeugt wird. Da Pflanzen 100 Prozent des bei der energetischen Verwertung freiwerdenden CO_2 vorher durch Photosynthese aus der Atmosphäre aufgenommen haben, gilt Biomasse als erneuerbar. Gleichwohl entstehen sekundäre Treibhausgasemissionen durch Ernte, Verarbeitung und Transport. Weiterhin ist der Flächenverbrauch, verglichen mit anderen erneuerbaren Energien, meist um ein Vielfaches größer. Das kann indirekte negative Auswirkungen auf klimarelevante Ökosysteme wie die tropischen Regenwälder haben.

BISKO

Die Hansestadt Lübeck bilanziert mit dem kommunalen Standard unter dem Titel Bilanzierungs-Systematik Kommunal, kurz BISKO. Dieser standardisierte Instrumentensatz wurde vom Institut für Energie- und Umweltforschung GmbH (ifeu) entwickelt und wird stetig verbessert. Alle Städte, Kreise und Gemeinden in Schleswig- Holstein nutzen diesen Standard, um vergleichbare Ergebnisse zu errechnen.

Zusammenfassend beinhaltet der BISKO-Standard folgende Elemente:

Territoriale Bilanzierung

Die territoriale Bilanzierungsart wird für örtlich begrenzte Treibhausgasbilanzen gewählt. Alle Emissionen innerhalb des Territoriums, in diesem Fall das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, werden erfasst. Dieses Prinzip ist Grundlage der Bilanzierung auf Landes-, Bundes- und internationaler Ebene.

Endenergiebasierte Territorialbilanz

Das bedeutet, dass aus dem Verbrauch der Endenergie auf die Emissionen rückgeschlossen wird. In den Bereichen Strom und Wärme wird der Verbrauch direkt beim Endkunden abgelesen und summiert. Diese Verbräuche werden den verschiedenen

[31] https://wirtschaftslexikon.gabler.de/

Verbrauchssektoren (Industrie, Gewerbe, Haushalte) zugeordnet. Über spezifische Emissionsfaktoren werden die THG-Emissionen berechnet.

Verkehrsdaten

Seit Anfang 2019 stehen Verkehrsdaten im Straßen- und Schienenverkehr für alle Gemeinden zur Verfügung. Diese wurden vom ifeu aus Daten der Deutschen Bahn und des Umweltbundesamtes abgeleitet.

Treibhausgas-Emissionsfaktoren

Die Wahl der THG-Emissionsfaktoren beeinflusst die kommunale THG-Bilanz erheblich. Ein wichtiger Aspekt dabei ist, ob neben dem reinen CO_2-Ausstoß auch weitere Treibhausgase (Lachgas, Methan, Kohlenwasserstoffe) und Vorketten bei den Emissionsfaktoren berücksichtigt werden. Die Emissionsfaktoren haben in der Regel die Form [g CO_2eq / kWh].

Bei der Bilanzierung der Hansestadt Lübeck mit dem BISKO-Standard werden die THG-Emissionsfaktoren des ifeu gewählt. Diese enthalten Vorketten [32] und weitere klimaschädliche Treibhausgase wie Methan. Daraus ergibt sich der sogenannte CO_2-Äquivalenzfaktor (CO_2eq).

Datengüte

Die Genauigkeit der kommunalen THG-Bilanz hängt stark von der Qualität der zur Verfügung stehenden Daten ab.
Die Datengüte ist beispielsweise für den kommunalen Stromverbrauch relativ gut, da die Stadtwerke Lübeck den Gesamtverbrauch erheben. Bei der Rückrechnung aus landesweiten Daten würde sich die Datengüte vermindern. Je genauer alle Daten erfasst werden, desto genauer ist die THG-Bilanz insgesamt. Daher wird beim Erheben der Daten folgendes Schema berücksichtigt:

· Regionale Primärdaten
· Hochrechnung regionaler Primärdaten
· Regionale Kennwerte und Statistiken
· Bundesweite Kennzahlen

CAPonLITTER

Ein durch die Europäische Union finanziertes Projekt, das im Rahmen der „europäischen territorialen Zusammenarbeit", kurz Interreg, durchgeführt wird. Es zielt auf die Vermeidung des Eintrags von Abfällen in die Meeresumwelt durch Tourismus- und Freizeitaktivitäten ab, was durch interregionalen Erfahrungsaustausch und Verbesserung des nationalen Rechtsrahmen der beteiligten Partner erreicht werden soll.
Dabei konzentriert sich das Projekt auf wichtige Abfallfraktionen, darunter Lebensmittel- und Getränkebehälter aus Kunststoffen, die aus der Strandgastronomie und von Freizeitveranstaltungen stammen und durch unsachgemäße Entsorgung der Verbraucher*innen in die Umwelt gelangen. Auch fehlende Anreize sowie fehlende oder unzureichende Infrastrukturen für die Vermeidung, die Sammlung und das Recycling von Abfall spielen in diesem Kontext eine wichtige Rolle.
www.umweltbundesamt.de

Contracting

Beauftragen eines Unternehmens mit der Energieversorgung und/oder Sanierung eines Gebäudes: Das Unternehmen finanziert dabei die energetische Ertüchtigung des Gebäudes vor und finanziert sich mittelfristig durch die Gebühren der Auftragsgebenden (beispielsweise öffentlicher Träger:innen). Durch die von Contractingnehmenden durchgeführten Maßnahmen sinkt der Energieverbrauch. Dadurch entsteht im Idealfall eine Win-win-Situation, da auch die Auftraggebenden weniger bezahlen als ohne die durchgeführten Modernisierungen in der Energieversorgung.

CO_2eq – Kohlenstoffdioxidäquivalent

Um verschiedene Treibhausgase miteinander vergleichbar zu machen und zu einer Kennzahl zusammenzufassen, wurde die Bezeichnung CO_2eq eingeführt. Eine Einheit CO_2eq kann dabei jedes Treibhausgas sein, das die gleiche Wirkung hat wie dieselbe Menge CO_2. Ein Gramm CO_2 ist also gleich einem Gramm CO_2eq. Allerdings ist beispielsweise ein Gramm Methan aufgrund der stärkeren Treibhauswirkung gleich 25 Gramm CO_2eq (bezogen auf eine Zeitspanne von 100 Jahren).

cradle-to-cradle (c2c)

Das c2c-Prinzip basiert auf dem Anspruch, Produkte so zu konstruieren, dass sie nach ihrer Nutzung oder bei Reparaturen in Einzelteile zerlegt werden können und kein Abfall entsteht.

Datenverfügbarkeit

Datenverfügbarkeit ist ein Bewertungskriterium der Klimaschutzaktivitäten und bezieht sich auf die Qualität der vorliegenden Daten und das Potential zur Datenerhebung.
Die Bewertung beruht nicht auf der Abbildungsmöglichkeit in der THG-Bilanz, sondern auf den Erfolgsindikatoren der Aktivität. Als Beispiel: Potentialanalyse Geothermie – bisher existieren kaum Daten, aber durch Probebohrung besteht die Möglichkeit, genaue Daten zu erhalten; daher ist die Datenverfügbarkeit hoch.

[32] Bei Vorketten wird der Energiebedarf für die Produktion der Energieträger (Kohleabbau, Benzinherstellung, Strom, ...) mit einbezogen.

Dekarbonisierung

Umstellung auf klimafreundliche Technologien und Energieträger. Das Verbrennen von Kohlenstoff (Karbon) wird hier zurückgefahren, um das zwangsläufig sich daraus freisetzende Treibhausgas CO_2 zu vermeiden.

Einwohnergleichwert (EWG)

Das ist ein in der Kreislaufwirtschaft gebräuchlicher Vergleichswert für Mengen an Schmutzfracht oder Abfall je Einwohner:in.

Emissionen

Das Freisetzen von meist unerwünschten Stoffen, (Schall-)Wellen oder Strahlungen. Hier bezogen auf Treibausgase – siehe Treibausgase/Treibhausgasemissionen.

Emissionszertifikate

Rechte zum Freisetzen von Treibhausgasen. Das Ziel von Emissionszertifikaten ist, Emission von Treibhausgasen durch Veränderung der Menge an Zertifikaten zu regulieren. Werden weniger Zertifikate vergeben, sinken die Treibhausgasemissionen. Sind die Zertifikate im Markt handelbar, führt dies, gemäß ökonomischer Theorie, zur effizientesten Reduktion der Emissionen. Zunächst werden Treibhausgasemissionen dort eingespart, wo dies mit geringem Aufwand und niedrigen Kosten möglich ist.

European Energy Award (eea)

Der European Energy Award macht die Erfolge einer Kommune bei Energieeffizienz und Klimaschutz mess- und sichtbar. Viele Kommunen nutzen deshalb den eea für ihr Kommunalmarketing und setzen ein öffentlichkeitswirksames Zeichen für ihr Engagement in den Bereichen Energieeffizienz und Klimaschutz.

Erhaltungssatzungsgebiete

Das sind Quartiere oder Straßenabschnitte, die aufgrund ihres erhaltenswerten historischen Erscheinungsbildes besonders geschützt sind. Bauliche Maßnahmen, die das Erscheinungsbild verändern, erfordern in Lübeck eine Genehmigung der Stadtbildpflege.

Fern- und Nahwärmenetz

Diese verbinden Endverbraucher:innen, zumeist Haushalte mit Energieerzeugungsanlagen. Der Vorteil ist, dass beispielsweise Abwärme aus industriellen Prozessen genutzt werden kann. Außerdem können erneuerbare Energien in großen Anlagen (wie Geothermie) eingesetzt werden. Nachteilig ist der verhältnismäßig hohe Aufwand bei Installation und Instandhaltung.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan stellt die Art der Bodennutzung für das gesamte Stadtgebiet, die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergibt, in den Grundzügen dar. Im Flächennutzungsplan können die für die Bebauung vorgesehenen Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (Bauflächen) dargestellt werden als

· Wohnbauflächen (W)
· gemischte Bauflächen (M)
· gewerbliche Bauflächen (G)
· Sonderbauflächen (S)

Fossile Strom- und Wärmeerzeugung

Fossil bezieht sich in diesem Zusammenhang auf die Tatsache, dass die Brennstoffe (Kohle, Öl, Erdgas) über Jahrmillionen entstanden sind: Organisches Material wurde lange Zeit unter hohem Druck immer weiter komprimiert, woraus diese sehr energiereichen Stoffe hervorgingen. Beim Verbrennen besagter Energieträger zur Strom- oder Wärmeerzeugung wird CO_2 frei, das seit Urzeiten nicht mehr in der Atmosphäre war.

Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol)

Eine Standardisierung, umTreibhausgasemissionen im Wirtschaftsbereich zu bilanzieren. Die Emissionen gliedern sich dabei wie folgt auf:

Scope 1: Emissionen, die direkt in der Hansestadt Lübeck entstehen.

Scope 2: Indirekte Emissionen, die aus jenseits des Stadtgebietes erzeugter Energie (meist elektrischer) entstehen.

Scope 3: Weitere indirekte Emissionen, die aus dem Konsum von Produkten resultieren. Beispielsweise Herstellung und Transport von Papier aus Skandinavien für Büros in Lübeck.

Graue Emissionen / Graue Energie

Bei Grauen Emissionen handelt es sich um Scope-3-Emissionen im Bausektor. Im Gegensatz zur Energie, die als Strom oder Wärme in einem Gebäude verbraucht wird, resultiert die Graue Energie oder Grauen Emissionen aus den beim Bau verwendeten Materialien. Die Menge der grauen Emissionen ist dabei beachtlich. Wäre die globale Zementindustrie ein Land, wäre sie der drittgrößte Emittent von Treibhausgasen. Über die gesamte Lebensdauer eines Gebäudes entfallen

etwa ein Drittel der Emissionen auf die Materialien. Damit sind ein großer Teil der Emissionen im Gebäudesektor (Neubau) Graue Emissionen. Vermeiden lassen sich Graue Emissionen durch Verwenden nachhaltiger Baumaterialien.

Grüne Energie / Grüner Strom

Energie aus erneuerbaren Quellen wie Sonne, Wind, Wasserkraft und Biomasse.

Infrastruktur

Sie bezeichnet die Ausstattung eines Landes oder einer Kommune, die für das Funktionieren und die Entwicklung einer Volkswirtschaft nötig ist. Im Vordergrund steht meist die materielle Infrastruktur, also etwa Straßen, Brücken, öffentliche Gebäude, Datenleitungen und Kanalisation. Daneben verfügen Länder über immaterielle Infrastruktur, wie die Bildung der Bürger:innen, sowie über institutionelle Infrastruktur, zu der etwa die Rechtsordnung eines Staates zählt [33]. Im Rahmen des kommunalen Klimaschutzes wird unterschieden in graue und blau-grüne Infrastruktur.

Graue Infrastruktur beschreibt technische Infrastrukturen wie Straßen, Wasserver- und -entsorgung und die Energieversorgung.

Neben den genannten grauen, technischen Infrastrukturen können auch urbanes Grün und Gewässer als blaue und grüne Infrastruktur begriffen werden, da sie auf Basis ihrer Ökosystemleistung gesellschaftliche Versorgungsfunktionen erfüllen. Man versteht unter **blau-grüner Infrastruktur** eine städtische grüne Infrastruktur, das Stadtgrün, und die städtische blaue Infrastruktur, bezogen auf aquatische Ökosysteme, als strategisch geplantes Netz, das sich durch die Stadt zieht. [34]

Instrument

Hier werden im Zusammenhang mit dem MAKS kommunale Instrumente gemeint, also Handlungsmöglichkeiten der Kommune. Diese werden unterteilt in Instrumente des Forderns, Förderns, Flankierens, Investierens und Aktivierens.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)

Der zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen, auch als Weltklimarat bezeichnet, berichtet in regelmäßigen Abständen über den wissenschaftlichen Stand zum Klimawandel. Ziel ist es, Politiker:innen und die Öffentlichkeit auf Risiken, Chancen und Handlungsmöglichkeiten hinzuweisen. Der IPCC wurde 1988 vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UN) und der Weltorganisation für Meteorologie gegründet. Berichte basieren dabei ausschließlich auf veröffentlichten wissenschaftlichen Arbeiten, die in einem aufwendigen Abstimmungsprozess ausgewertet und kondensiert werden. So geben sie den wissenschaftlichen Konsens wieder.

Klimaanpassung / Anpassung an den Klimawandel

Darunter ist der Umgang mit den Folgen des Klimawandels zu verstehen, sodass dieser weniger negative Auswirkungen hat. Beispielsweise führen mehr Versickerungsflächen dazu, dass trotz heftigerer Starkregenereignisse ein Straßenzug nicht überflutet. Da sich der Klimawandel selbst bei umfassenden globalen Anstrengungen nicht mehr vollständig vermeiden lässt, sind Anpassungsmaßnahmen unabdingbar. Umgekehrt kann die Anpassung nur dann gelingen, wenn der Klimawandel durch Klimaschutzmaßnahmen entschieden gebremst wird (1,5-Grad- Ziel), denn die Möglichkeiten der Klimaanpassung sind begrenzt.

Klimaschutz (inkl. natürlichem Klimaschutz)

Klimaschutz bedeutet, Treibhausgasemissionen zu vermeiden. Entscheidend sind dabei vor allem die menschengemachten Emissionen aus den Bereichen Industrie, Wohnen und Mobilität. Jedoch entstehen Treibhausgase auch durch natürliche Prozesse, die teilweise direkt beeinflussbar sind. Beispielsweise trägt Moorschutz dazu bei, den Ausstoß von Methan – einem sehr potenten Treibhausgas – zu vermeiden.

Klimaschutzbeitrag

Ein Bewertungskriterium zu Klimaschutzaktivitäten, das sich auf die erwarteten Treibhausgaseinsparungen und positiven Auswirkungen auf die Folgen des Klimawandels bezieht. Dabei ist die Bezugsgröße die gesamte Stadt. Einzelne Projekte haben somit geringeren Einfluss als ein Standard. Die Bewertung hat keinen Bezug auf den Umsetzungszeithorizont, sondern nur auf die vermiedenen THG-Emissionen bis 2040.

Klimaneutralität ≠ Treibhausgasneutralität

Die Begriffe Klimaneutralität und Treibhausgasneutralität werden oft synonym verwendet, obwohl sie unterschiedliche Zielsetzungen beschreiben.

Die Definition des Umweltbundesamtes (2021) ist folgende:

Klimaneutralität ist ein Zustand, bei dem menschliche Aktivitäten im Ergebnis keine Nettoeffekte auf das Klimasystem haben. Diese Aktivitäten beinhalten klimawirksame Emissionen, Maßnahmen, die darauf abzielen, dem atmosphärischen Kreislauf Treibhausgase zu entziehen, sowie durch den Men-

[33] Begriffsdefinition Infrastruktur von Wirtschaft und Schule, Infrastruktur - Wirtschaft und Schule

[34] Trapp, Jan Hendrik; Winker, Dr. Martina (2020)

[35] Umweltbundesamt (2021b)

schen verursachte Aktivitäten, die regionale oder lokale biogeophysische Effekte haben (beispielsweise durch Änderung der Oberflächenalbedo). [35]

Die Treibhausgasneutralität bedeutet hingegen „nur" Netto-Null der Treibhausgasemissionen. Im bilanziellen Sinne müssen sich die verbleibenden, nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen und die Bindung selbiger in Form von Treibhausgassenken nullen. Dementsprechend erfordert das Ziel der Klimaneutralität eine andere und ambitioniertere Politik als das Ziel der Treibhausgasneutralität, da neben den Treibhausgasemissionen auch alle anderen Effekte des menschlichen Handels auf das Klima berücksichtigt werden müssen, wie Flächenversiegelungen durch Straßen und Siedlungen.

Diese Definitionen werden in der hier erarbeiteten Strategie berücksichtigt. Die kommunale Bilanzierung und Einflussbereiche decken nicht alle relevanten Bereiche zur Klimaneutralität ab. Für die Lübecker Klimastrategie und den Masterplan Klimaschutz bedeutet dies, dass „nur" von einer Treibhausgasneutralität ausgegangen werden kann.

Im Masterplan Klimaschutz geht es primär darum, durch Reduktion der energiebedingten Treibhausgasemissionen und Bindung von CO_2 in Lübecker Wäldern und Böden Netto-Null zu erreichen. Es werden darüber hinaus Bereiche wie die Abfallvermeidung, Konsum, Landwirtschaft, Kreislaufwirtschaft und Ressourcen betrachtet, um kommunale Einflussmöglichkeiten zum Klimaschutz auszuschöpfen. Diese sind zwar nicht in der Territorialbilanz enthalten, haben jedoch, global betrachtet, einen großen Stellenwert.

Auf Grundlage dieser Annahmen muss die Definition des Lübecker Klimaziels Klimaneutralität Lübeck 2040 wie folgt differenziert werden: Lübeck übernimmt Verantwortung im Klimaschutz, trifft alle nötigen kommunalen Maßnahmen und fordert veränderte Rahmenbedingungen auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene.

Treibhausgasneutralität: Bilanzielle Reduktion der Treibhausgasemissionen auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck möglichst nahe Null.

Klimaneutralität: Zusätzlich zu den bilanzierten Emissionen werden Maßnahmen im kommunalen Einflussbereich getroffen, um nicht-energetische Emissionen aus landwirtschaftlicher Nutzung und Abfallverarbeitung zu verringern. Ebenso wird ein achtsamer Umgang mit Flächen und Landnutzung, der Erhalt bestehender und die Entwicklung zusätzlicher grüner und blauer Infrastruktur angestrebt.

Senken: Es wird verbleibende Restemissionen geben, die durch CO_2-Senken aufgefangen werden müssen. Daher werden natürliche Senken auf dem Stadtgebiet ausgebaut, auch wenn diese Effekte (bisher) nicht bilanziell abgebildet werden können. Es werden Maßnahmen getroffen, um den Lübecker Stadtwald zu erhalten und auszubauen und Böden zu CO_2-Senken zu gestalten.

Klimaschutzszenarien

Ein Klimaschutzszenario zeigt notwendige jährliche Treibhausgasreduktionen, um ein Klimaschutzziel (beispielsweise Treibausgasneutralität) zu erreichen. Daraus wiederum kann abgeleitet werden, wie umfangreich die Klimaschutzmaßnahmen sein müssen, um das Ziel zu erreichen.

Kilowatt-Peak (kWp)

Die Einheit Watt beschreibt die elektrische Leistung. Kilo bedeutet 1000 und peak signalisiert, dass es um das Maximum geht. Kilowatt-Peak (kWp) beschreibt also, wie viel elektrische Leistung eine Anlage (beispielsweise ein Windrad) unter optimalen Bedingungen erzeugen kann. Im Gegensatz zu konventionellen Kraftwerken, die kontinuierlich ihre maximale Leistung abrufen können, ist das bei Photovoltaik und Windkraft eher selten der Fall. Eine Photovoltaikanlage mit 10 kWp wird beispielsweise nur an einigen Tagen im Jahr für ein paar Stunden tatsächlich 10 kW elektrische Leistung erbringen – eben nur bei optimaler Sonneneinstrahlung.

Kompensation / Kompensationspotential

Kompensation ist hier der Ausgleich von Treibhausgasemissionen. Im Falle Lübecks geschieht dies durch natürliche Prozesse, insbesondere den Stadtwald. Dabei wird CO_2 der Atmosphäre entzogen und als Kohlenstoff langfristig im Holz und Waldboden gespeichert. Somit ist es trotz 10 Prozent Restemissionen möglich, unterm Strich Treibhausgasneutralität zu erreichen. Das Kompensationspotential beschreibt den Umfang, in dem ein Ausgleich von Emissionen möglich ist. Beispielsweise ist das Kompensationspotential umso größer, je mehr Waldflächen zur Verfügung stehen.

Kreislaufwirtschaft

Der Begriff umfasst das Vermeiden und Verwerten von Abfällen. Die Abfallhierarchie ist in fünf Stufen unterteilt:

1) Abfall vermeiden,
2) wiederverwenden,
3) aufbereiten/recyceln,
4) sonstig verwerten,
5) beseitigen/deponieren.

Maßnahmen

Sie sind einer Stellschraube zugeordnet und in mehrere Aktivitäten untergliedert; Vorgänge mit Anfang und Ende.

Marktstammdatenregister

Dort werden Energieerzeugungsanlagen (beispielsweise Photovoltaikanlagen) eingetragen. Dadurch erhalten die Bundesnetzagentur sowie weitere Stellen einen Überblick zur installierten elektrischen Leistung.

Megawatt-Peak (MWp)

Siehe Kilowatt-Peak. Ein Megawatt (MW) sind 1.000 Kilowatt (kW).

Minderungspfade

Die Minderungspfade stellen die Reduktion der Treibhausgasemissionen vom Basiswert im Jahr 2019 bis zum Jahr 2040 dar.

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage. Ziel ist, eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität effizient zu gestalten. Das Instrument setzt auf unterschiedlichen Ebenen an. Weiche Faktoren sind Information, Kommunikation, Motivation, Koordination. Harte Faktoren sind Serviceangebote (Sharing-Modelle) und auch Infrastruktureinrichtungen. Beide Faktoren haben zum Ziel, klimaverträgliche Verkehrsmittel zu fördern und Fahrzeuge ressourcensparend einzusetzen.

Modal Split

Wie sich der Verkehr auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilt: Aufgeteilt wird üblicherweise auf Fußverkehr, Fahrrad, ÖPNV und Kfz. Im Masterplan wird der leistungsbezogene Modal Split verwendet. Dabei werden die Verkehrsanteile anhand der Länge der zurückgelegten Wegestrecken ermittelt. Ist also beispielsweise der Radverkehrsanteil doppelt so hoch wie der Fußverkehr, sind die Lübecker:innen zusammen doppelt so weit Fahrrad gefahren, wie sie gelaufen sind. Aus Klimaschutzsicht ist vor allem die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad und ÖPNV) gegenüber dem Kfz-Verkehr entscheidend.

Treibhausgassenke / Senke

Beschreibt in der Regel natürliche Systeme, die der Atmosphäre CO_2 entziehen und es binden. Damit sinkt die CO_2-Konzentration, was den Klimawandel verlangsamt. Wichtige Senken sind die Ozeane, Böden und intakte Waldgebiete.

Offshore Windenergie

Energie von Windkraftanlagen, die auf dem Meer installiert wurden. Im Gegensatz zu Anlagen auf dem Land sind Offshore-Windkraftanalgen aufwendiger in Bau und Instandhaltung. Dafür sind die Winde auf See üblicherweise stärker und gleichmäßiger, was die Erträge erhöht.

Ökosystem

Verschiedene Lebewesen, die in ihrer unbelebten Umwelt eine Gemeinschaft bilden. Die Lebensgemeinschaft passt sich dabei sowohl an die unbelebte Umwelt (wie Temperatur, Niederschlag Boden, Wind) als auch an die anderen Lebewesen (Tiere Pflanzen, Pilze, Mikroorganismen) an.

„pay as you throw"

Bezahlen des Abfalls nach Volumen oder Gewicht.

Sanierungsrate / Sanierungstiefe

Die Sanierungsrate beschreibt, welcher Anteil des Gebäudebestandes energetisch saniert wird. In Deutschland wird jährlich etwa ein Prozent des Gebäudebestandes saniert. Die Sanierungstiefe ist der Umfang der Sanierungsmaßnahmen. Ist die Sanierungstiefe groß, werden also mehrere und intensivere Maßnahmen durchgeführt, die den Energieverbrauch deutlich senken.

Power-to-X

Power-to-X bedeutet, dass elektrische Energie aus erneuerbaren Quellen (Power = Energie) in eine andere Energieform (X) umgewandelt wird und somit gespeichert oder anderweitig eingesetzt werden kann. Dies ist notwendig, da die hauptsächlich eingesetzten erneuerbaren Energien (Windenergie und Solarenergie) nicht kontinuierlich Strom liefern. Wird mehr Strom produziert als genutzt werden kann, wird dieser über Power-to-X-Anlagen umgewandelt. In der Forschung wird der Fokus derzeit gelegt auf

Power-to-Gas (PtG) Nutzung von Strom, um per Elektrolyse Wasserstoff zu erzeugen. Dieser kann gespeichert, als Brennstoff in einer Brennstoffzelle eingesetzt oder über weitere chemische Verfahren (und unter zusätzlichem Energieaufwand) in synthetisches Methan umgewandelt werden, das unter anderem in Gasheizungen eingesetzt werden kann.

Power-to-Heat (PtH) Nutzung von Strom, um Wärme zu erzeugen. Dies kann über eine Wärmepumpe oder Elektro-Heizungen geschehen. Die Wärme kann in Wärmespeichern gespeichert oder direkt als Raumwärme, Prozesswärme oder für die Aufbereitung von Warmwasser genutzt werden.

Power-to-Liquid (PtL) Nutzung von Strom, um per Elektrolyse und weiterer chemischer Verfahren synthetische Kraftstoffe zu erzeugen. Diese können als synthetisches Benzin oder synthetischer Diesel in Verbrennungsmotoren eingesetzt werden.

Zudem können Power-to-X-Verfahren genutzt werden, um

andere chemische Verbindungen für Industrieprozesse herzustellen, beispielsweise das Kältemittel Ammoniak.

Smart Grid

Auf Deutsch intelligentes Stromnetz, es bedeutet, dass Stromerzeugung und -verbrauch enger aufeinander abgestimmt werden. Besonders auf Verbrauchsseite gibt es großes Potential, die Abnahme zeitlich zu verschieben, um das Netz zu entlasten und die Auslastung der Erzeugungsanlagen zu verbessern. Wenn beispielsweise die Waschmaschinen in Lübecker Haushalten dann anspringen, wenn die Sonne scheint, kann der produzierte Photovoltaikstrom effizienter genutzt werden.

Stellschrauben

Stellschrauben sind einem Thema zugeordnet und umreißen ein Thema klar. Sie bündeln Kernaussagen für die Politik.

Sustainable Development Goals (SDGs) –Nachhaltigkeitsziele

Die Nachhaltigkeitsziele sind Teil der Agenda 2030 der Vereinten Nationen (UN) und umfassen alle Bereiche, die zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen. Es gibt 17 Ziele:

1. Armut beenden
2. Hunger beenden, Ernährungssicherheit erreichen, nachhaltige Landwirtschaft
3. Gesundes Leben für alle Menschen ermöglichen
4. Inklusive, gerechte und hochwertige Bildung anstreben, lebenslanges Lernen für alle
5. Geschlechtergerechtigkeit und Selbstbestimmung
6. Wasser- und Sanitärversorgung für alle Menschen
7. Zugang zu nachhaltiger Energie für alle
8. Nachhaltiges Wachstum, Vollbeschäftigung, menschenwürdige Arbeit für alle
9. Belastbare Infrastruktur, nachhaltige Industrialisierung und Innovationen schaffen
10. Ungleichheit innerhalb von und zwischen Staaten verringern
11. Nachhaltige Städte und Siedlungen fördern
12. Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster entwickeln
13. Bekämpfen des Klimawandels und seiner Auswirkungen
14. Ozeane, Meere und Meeresressourcen nachhaltig nutzen
15. Landökosysteme schützen und wiederherstellen, Biodiversitätsverlust stoppen
16. Friedliche und inklusive Gesellschaften, Zugang zur Justiz, inklusive Institutionen
17. Umsetzungsmittel stärken, globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung anbieten

Recycling

Definition des Umweltbundesamtes: Jedes Verwertungsverfahren, durch das Abfallmaterialien zu Erzeugnissen, Materialien oder Stoffen entweder für den ursprünglichen Zweck oder für andere Zwecke aufbereitet werden. Es schließt die Aufbereitung organischer Materialien ein, aber nicht ihre energetische Verwertung und Aufbereitung zu Materialien, die für die Verwendung als Brennstoff oder zur Verfüllung bestimmt sind.

Ressourcenschutz

Laut Definition des Umweltbundesamtes beinhaltet der Begriff die Gesamtheit aller Maßnahmen zum Erhalt oder zur Wiederherstellung natürlicher Ressourcen für künftige Generationen. Zugleich zielt er darauf, die nachteiligen Auswirkungen der Ressourcennutzung auf die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern. Im Kontext des Lübecker Masterplans Klimaschutz fasst der Begriff die Themenfelder Beschaffung/Vergabe sowie Kreislaufwirtschaft zusammen.

Stakeholder / Stakeholderinnen

Teilhabende Personen oder Institutionen sind Stakeholder:innen, wenn sie ein Interesse und (potentiell) Anteil an den Maßnahmen des Masterplans haben.

Transformation / Transformationsprozess

Im Sinne des Klimaschutzes bedeutet das eine breite umfassende Veränderung für politische Weichenstellungen sowie Umstrukturierungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung. Der Transformationsprozess beschreibt das Wechselspiel und den Ablauf der strukturellen Veränderungen in den einzelnen Bereichen.

Treibhausgase / Treibhausgasemissionen

Treibhausgase führen zur Erwärmung der Erde. Ähnlich wie eine Bettdecke verhindern sie die Abgabe von Wärme – in diesem Fall von der Erde ins Weltall. Konkret absorbieren Treibhausgase die langwellige Wärmestrahlung der Erde, wodurch die Wärme nicht ins Weltall abgegeben wird.

Zu den wichtigen Treibhausgasen zählen Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4), Distickstoffoxid (Lachgas, N_2O), fluorierte Treibhausgase (F-Gase) und Stickstofftrifluorid (NF_3). In Deutschland schlüsselt sich der Ausstoß an Treibausgasen wie folgt auf: 87,1 Prozent Kohlendioxid, 6,5 Prozent Methan, 4,6 Prozent Lachgas und rund 1,7 Prozent F-Gase [36]. Da die Treibhausgase unterschiedlich starke Erwärmungseffekte haben, werden sie nicht anhand ihrer Menge, sondern an-

[36] Umweltbundesamt (2020)

hand ihrer Wirkung verglichen (siehe: CO_2eq – Kohlenstoffdioxidäquivalent).

Umweltwärme

Selbst bei gefühlt kalten Temperaturen ist in der Erde, in den Gewässern und in der Luft Wärme vorhanden, die durch geeignete Verfahren (wie Wärmepumpen) zur Energieversorgung genutzt werden kann.

UN-Klimarahmenkonvention

Ist ein Vertrag zum Schutz des Klimas, der von 197 Staaten ratifiziert wurde. Er entstand 1992 auf dem Weltgipfel für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro. Ziel ist die Erderwärmung zu begrenzen, sodass sich Menschen und Ökosysteme an den Klimawandel anpassen können. Dieses vage Ziel wurde im Laufe der Zeit auf Weltklimakonferenzen konkretisiert (1,5-Grad-Ziel) und durch nationale Klimaschutzbeiträge unterfüttert.

Vergabe(recht)

Das deutsche Vergaberecht umfasst die Gesamtheit der Regeln und Vorschriften, die ein:e Träger:in öffentlicher Gewalt bei der Beschaffung von sachlichen Mitteln und Leistungen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben zu beachten hat. Es umfasst ebenso Rechts- und Verfahrensregeln, nach denen die Bieter:innen Rechtsschutz wegen Verletzung der Verfahrensregeln beim vorgenannten Einkauf der Leistungen suchen können.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Der Verkehrsentwicklungsplan ist ein Instrument zur Verkehrsplanung und wird für das Lübecker Stadtgebiet neu erstellt.

Versiegelungsgrad (bzw. versiegelt / unversiegelt)

Versiegelte Flächen sind durch Bebauung (Häuser, Straßen, Plätze) für Wasser undurchdringbar. Je höher der Versiegelungsgrad – also der Anteil an versiegelten Flächen – desto weniger Wasser kann bei einem Regenfall versickern. Das erhöht das Risiko von Überflutungen bei Starkregenereignissen. Außerdem heizen sich versiegelte Flächen üblicherweise stärker auf und halten die Wärme länger. Das führt zu höheren Tag- und Nachttemperaturen, insbesondere im Sommer.

Wattbewerb

Wattbewerb ist ein Wettbewerb für Städte und Gemeinden, um den Ausbau von Photovoltaik zu beschleunigen.
Der Wattbewerb startete 2021 und zeichnet diejenigen Kommunen aus, die pro Einwohner:in am meisten Photovoltaikleistung aufbauen.

Wirkungstiefe

Die Wirkungstiefe ist ein Bewertungskriterium der Klimaschutzaktivitäten und bezieht sich auf das Befördern des gesellschaftlichen Wandels. Sie wird jeweils auf die Zielgruppe der Aktivität bezogen und bewertet, ob die Zielgruppe ihr Verhalten dadurch ändert.

Hoch: Aufgaben, die Zielgruppen selbst entwickeln, wobei sie eigene Ideen einbringen und aktiv mitgestalten.

Mittel: Informationsangebote, Mobilitätangebote

Gering: Technische Lösungen

Zero Waste

Zero Waste, wörtlich übersetzt „Null Abfall", zielt auf den Erhalt aller Ressourcen durch verantwortungsvolle/n Produktion und Konsum sowie auf Wiederverwenden und stoffliches Verwerten von Produkten, Verpackungen und Materialien hin.

Nach dem Zero-Waste-Prinzip werden keine Ressourcen verbrannt und keinerlei Abfälle in Land, Wasser oder Luft eingetragen, die der Umwelt oder der menschlichen Gesundheit schaden könnten. [37]

[37] Zero Waste International Alliance (2018)

A3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Internationale politischen Klimaschutzmeilensteine **Seite 7**

Abbildung 2: Zeitstrahl der Klimaschutzarbeit in Lübeck **Seite 11**

Abbildung 3: Ablauf des Beteiligungsprozesses **Seite 16**

Abbildung 4: Treibhausgasemissionen 2019 im Bereich Energie & Bau **Seite 26**

Abbildung 5: Energieverbrauch und Treibhausgasemission in der Wärmerzeugung in Lübeck 2019 **Seite 27**

Abbildung 6: Stromproduktion auf dem Lübecker Stadtgebiet 2019 **Seite 28**

Abbildung 7: Zukünftiger Brennstoffbedarf (Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage witterungskorrigierter Bilanzdaten, energielenker 2021) **Seite 29**

Abbildung 8: Darstellung des derzeitigen Strombezugs in Lübeck. **Seite 30**

Abbildung 9: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Energie & Bau **Seite 32**

Abbildung 10: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Intelligent Energie sparen **Seite 32**

Abbildung 11: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Sanierungsoffensive **Seite 33**

Abbildung 12: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Neubau nachhaltig errichten und klimaneutral betreiben **Seite 34**

Abbildung 13: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Wärmenetze massiv ausbauen: angeschlossene Haushalte verdoppeln **Seite 35**

Abbildung 14: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Erneuerbare Energien nutzen **Seite 37**

Abbildung 15: Treibhausgasemissionen 2019 im Sektor Verkehr **Seite 38**

Abbildung 16: Wegebezogener Modal Split für Lübeck; Quelle: Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) **Seite 39**

Abbildung 17: Anzahl zugelassener PKW in Lübeck (Quelle Zulassungsstelle Lübeck 2022) **Seite 40**

Abbildung 18: Entwicklung der Energiebedarfe im Sektor Mobilität im Minderungspfad Treibhausgasneutralität 2040 (energielenker 2021) **Seite 41**

Abbildung 19: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Mobilität **Seite 42**

Abbildung 20: Übersicht der Maßnahmen in der Stellschraube Fußverkehr fördern **Seite 43**

Abbildung 21: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Radverkehr stärken **Seite 44**

Abbildung 22: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung) **Seite 45**

Abbildung 23: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten **Seite 46**

Abbildung 24: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Emissionsarme Mobilität fördern **Seite 47**

Abbildung 25: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Maßstäbe für klimaschutzorientierte Logistik setzen **Seite 48**

Abbildung 26: Darstellung der Treibhausgasemissionen aus dem Bereich Ernährung & sonstiger Konsum (Grafik entwickelt aus Quellen des Umweltbundesamtes (2017) **Seite 49**

Abbildung 27: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Ressourcenschutz **Seite 51**

Abbildung 28: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Nachhaltige Beschaffung etablieren **Seite 52**

Abbildung 29: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Regionale Kreislaufwirtschaft stärken **Seite 53**

Abbildung 30: Übersicht der Treibhausgasemissionen und -senken in Lübeck **Seite 55**

Abbildung 31: Bestandteile der Senken und Emittenten in Lübeck **Seite 55**

Abbildung 32: Übersicht der Stellschrauben im Handlungsfeld Landnutzung & Boden **Seite 57**

Abbildung 33: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Wälder und Stadtbäume aufwerten **Seite 58**

Abbildung 34: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Emissionen aus Böden vermeiden **Seite 59**

Abbildung 35: Übersicht der Maßnahmen und Aktivitäten in der Stellschraube Klimaangepasste Landwirtschaft stärken **Seite 60**

Abbildung 36: Anteil der Wirtschaft an den (BISKO-) Gesamtemissionen in Lübeck 2019, aufgeteilt auf Strom/Wärme (grau) und Verkehrsemissionen (orange) **Seite 61**

Abbildung 37: Entwicklung der Energiebedarfe von Industrie und Gewerbe in der Hansestadt Lübeck in Prozent (energielenker 2021) **Seite 62**

Abbildung 38: Stellschrauben des Handlungsfeldes Wirtschaft: Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln und Klimaschutzunternehmen fördern **Seite 64**

Abbildung 39: Maßnahmen und dazugehörige Aktivitäten der Stellschraube Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln **Seite 65**

Abbildung 40: Maßnahmen und dazugehörige Aktivitäten der Stellschraube Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand) **Seite 66**

Abbildung 41: Darstellung der erfassten Treibhausgasemissionen im BISKO-Standard (Quelle: Umweltbundesamt 2021b) **Seite 76**

Abbildung 42: Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Klimaschutzszenario Wärmenetz (energielenker 2021) **Seite 77**

Abbildung 43: Die Hansestadt Lübeck (Logo Doppeladler) in der Verwaltungsgliederung der Bundesrepublik Deutschland **Seite 87**

A4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eine Übersicht über alle kommunalen Instrumente, die für den Klimaschutz eingesetzt werden können (Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik) **Seite 22**

Tabelle 2: Handlungsfelder der kommunalen Verwaltung **Seite 71**

Tabelle 3: (BISKO-)Treibhausgasemissionen 2019 der kommunalen Sektoren **Seite 71**

Tabelle 4: Indikatoren für Handlungsfelder, die nicht gesondert in BISKO-Bilanz aufgeführt sind **Seite 71**

Tabelle 5: Bausteine des Monitorings in Lübeck **Seite 81**

A5 Infoboxverzeichnis

Info-Box 1: European-Energy-Award **Seite 13**

Info-Box 2: Gliederung des MAKS **Seite 15**

Info-Box 3: BMUV (2022) **Seite 17**

Info-Box 4: dena (2022) **Seite 25**

Info-Box 5: Zukunft Mobilität (2022) **Seite 39**

Info-Box 6: MSV (2020) **Seite 50**

Info-Box 7: Stadt Witzenhausen (2021) **Seite 51**

Info-Box 8: Schröder et al. (2022) **Seite 79**

A6 Quellen

Arbeitsagentur (2021): Pendleratlas; https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html (abgerufen am 01.02.2023)

Becker, Lisa; Lutz, Christian (2021): Jobmotor Klimaschutz: Beschäftigungseffekte durch ambitionierten Klimaschutz, GWS Research Report, No. 2021/01, Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung (GWS), Osnabrück http://hdl.handle.net/10419/245954

BMUV (2021): Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz; Wertschätzen statt wegwerfen, Abfallvermeidungsprogramm des Bundes unter Beteiligung der Länder, Fortschreibung; https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/fortschreibung_abfallvermeidungsprogramm_bund_laender_bf.pdf (abgerufen am 06.02.2023)

BMUV (2022): Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz; Zukunft? Jugend fragen! – 2021, Broschüre 20008: https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/zukunft_jugend_fragen_2021_bf.pdf (abgerufen am 27.01.2023)

Bundeszentrale für politische Bildung (2019): Bildung für nachhaltige Entwicklung – eine Einführung, https://www.bpb.de/lernen/digitale-bildung/werkstatt/296913/bildung-fuer-nachhaltige-entwicklung-eine-einfuehrung/ (abgerufen am 06.02.2023)

Deac, Gerda; Kleinschmitt, Dr. Christoph; Pfluger, Dr. Benjamin; Fleiter, Dr. Tobias; Klingler, Dr. Anna-Lena; Herbst, Dr. Andrea; Kühnbach, Matthias; Speth, Daniel; Gnann, Dr. Till (2020): Integrierte Klimaschutz und Energiewendeszenarien für Schleswig-Holstein 2030-2050 - Schleswig-Holstein im Kontext der deutschen Langfrist- und Klimaszenarien, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung, ISI

Dena (2022): Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena); Gebäudeforum Klimaneutral: https://www.gebaeudeforum.de/wissen/ressourcen-und-emissionen/graue-energie-und-emissionen/ (abgerufen am 27.01.2023)

Difu (2018): Deutsches Institut für Urbanistik; Klimaschutz in Kommunen. Praxisleitfaden. 3. aktualisierte und erweiterte Auflage, Deutsches Institut für Urbanistik 2018; https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/248422/1/DM18012906.pdf (abgerufen am 07.02.2023)

Difu (2020): Deutsches Institut für Urbanistik; Klimaschutz & Kommunikation; https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/579070/3/TH_Kommunikation_Klimaschutz.pdf (abgerufen am 06.02.2023)

Energielenker (2021): Potenziale und Szenarien der Hansestadt Lübeck

Förderdatenbank (2022): Förderdatenbank des Bundes: Förderdatenbank - Fördersuche (foerderdatenbank.de) (abgerufen am 15.12.2022)

Hansestadt Lübeck (2014): Integriertes Klimaschutzteilkonzept – integrierte Wärmenutzung in Lübeck

Hansestadt Lübeck (2020): Wohnungsmarktbericht 2020; https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/d/1490/inline (abgerufen am 02.02.2023)

Hansestadt Lübeck (2020a): Digitale Strategie, Rahmenkonzept der Hansestadt Lübeck; https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/smart_city/DigitaleStrategie-RahmenkonzeptderHansestadtLu.pdf (abgerufen am 02.02.2023)

Hansestadt Lübeck (2023): Beteiligungsbericht 2023, Band IV, https://www.luebeck.de/files/rathaus/verwaltung/konzernstruktur/Beteiligungsbericht 2023.pdf (abgerufen am 31.01.2023)

Huth, D. (2020): UBA-Erklärfilm: Umweltfreundliche öffentliche Beschaffung. Umweltbundesamt; https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-erklaerfilm-umweltfreundliche-oeffentliche (abgerufen am 01.02.2023)

Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland 2017 (im Auftrag des BMVI); https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (abgerufen am 02.02.2023)

KBA (2022): Kraftfahrt-Bundesamt, Website: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahrebilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html (abgerufen am 27.01.2023)

Lehr et al. (2013): Lehr, U., Lutz, C. & Ulrich, P. (2013): Bestandsaufnahme und Analyse von Studien zur Schätzung von Klimaschutznutzen und -kosten, Climate Change 20/2013, Dessau-Roßlau.

MSV Mediaservice & Verlag GmbH (2020): Recyclingportal, https://recyclingportal.eu/Archive/57697 (abgerufen am 01.02.2023)

Schröder et al. (2022): Daniel Schröder, Lukas Kirn, Julia Kinigadner, Allister Loder, Philipp Blum, Yihan Xu, Markus Lienkamp: „Ending the myth of mobility at zero costs: An external cost analysis"; Research in Transportation Economics, 2022, https://doi.org/10.1016/j.retrec.2022.101246.

Stadt Witzenhausen (2021): Beschaffung 2030: Ein Leitfaden für eine nachhaltige Beschaffung der Stadt Witzenhausen und ihrer Eigenbetriebe; Ausgabe 1; https://www.witzenhausen2030.de/fileadmin/user_upload/beschaffung2030_web.pdf (abgerufen am 01.02.2023)

Statistikamt Nord (2021): Regionaldaten für Lübeck, Hansestadt: Fläche Industrie und Gewerbe 31.12.2021; https://region.statistik-nord.de/detail/01000000000000000000/1/0/358/ (abgerufen am 27.02.2023)

Trapp, Jan Hendrik; Winker, Dr. Martina (2020): Blau-grüngraue Infrastrukturen vernetzt planen und umsetzen. Ein Beitrag zur Klimaanpassung in Kommunen. Deutsches Institut für Urbanistik: Berlin, 2020.

Umweltbundesamt (2014): Bestandsaufnahme und Analyse von Studien zur Schätzung von Klimaschutznutzen und -kosten. Climate Change 20/2013. https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/bestandsaufnahme-analyse-von-studien-zur-schaetzung

Umweltbundesamt (2019): Wirtschaftliche Chancen durch Klimaschutz. Climate Change 15/2019. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-05-07_texte_15-2019_chancen-klimaschutz_kurzbericht_de.pdf

Umweltbundesamt (2020): Treibhausgase; https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/treibhausgas-emissionen/die-treibhausgase (abgerufen am 04.02.2023)

Umweltbundesamt (2021): Wirtschaftlichkeit neu denken – Investitionsentscheidungen im Dienste des Umweltschutzes. Texte 179/2021. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_179-2021_wirtschaftlichkeit_neu_denken.pdf

Umweltbundesamt (2021a): Der Weg zur treibhausgasneutralen Verwaltung; https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_fb_weg_zur_treibhausgasneutralen_verwaltung_bf.pdf (abgerufen am 02.02.2023)

Umweltbundesamt (2021b): Treibhausgasneutralität in Kommunen; https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021-07-02_factsheet_treibhausgasneutralitaet_in_kommunen_0.pdf (abgerufen am 03.02.2023)

Umweltbundesamt (2022): Umweltbundesamt-Klimaschutzpotenziale in Kommunen Website: https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimaschutz-energiepolitik-in-deutschland/kommunaler-klimaschutz/klimaschutzpotenziale-in-kommunen (abgerufen am 27.01.2023)

Umweltbundesamt (2022a): Entwicklung des CO_2-Emissionsfaktors für den Strommix in Deutschland in den Jahren 1990 bis 2021; aus https://de.statista.com/statistik/daten/studie/38897/umfrage/co2-emissionsfaktor-fuer-den-strommix-in-deutschland-seit-1990/ (abgerufen am 02.02.2023)

Umweltbundesamt (2022b): Dreifache Innenentwicklung; https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/221208_uba_hg_dreifacheinnenentwicklung.pdf

Wirtschaftsförderung Lübeck (2018): Masterplan 2025 – Kurs: Wirtschaftsstandort Lübeck, S. 25; https://luebeck.org/file/masterplan_2025.pdf (abgerufen am 01.02.2023)

Wirtschaftsförderung Lübeck (2021): Einzelhandelsmonitor 2021; https://luebeck.org/file/2021_einzeldandelsmonitor_04.pdf (abgerufen am 01.02.2023)

Wirtschaftsförderung Lübeck (2021b): Jahresbericht 2021; https://luebeck.org/file/rz-jahresbericht-02-2022-.pdf (abgerufen am 27.02.2023)

Wirtschaftsförderung Lübeck (2022): Branchenreport Lübeck; https://luebeck.org/file/branchenreport_2022_cluster_svb_branchen_final_mit-deckblatt.pdf (abgerufen am 01.02.2023)

Zero Waste International Alliance (2018): Definition Zero Waste; https://zwia.org/zero-waste-definition/ (abgerufen am 07.02.2023)

B Darstellung der Aktivitäten mit Beiträgen zur treibhausgasneutralen Verwaltung

Energie & Bau

Energetischen Sanierungsstandard kommunaler Gebäude festlegen

- Sanierungsstandards für kommunale Gebäude erarbeiten
- Freie Personalkapazitäten für die teamübergreifende Entwicklung des Standards in Projektform schaffen
- Einbinden externer Energieberatung zum Planungsbeginn von Sanierungsprojekten
- GMHL-Gebäudedatenbasis verbessern
- Sanierungsfahrpläne aufstellen

Intelligent Energie sparen

- Energiemanagement für städtische Gebäude mit Fokus Klimaschutz ausbauen und aufwerten
- Innerstädtische Beleuchtung zur Energieeinsparung und zum Insektenschutz austauschen
- Energiescouts für kommunale Gebäude ausbilden

Nutzer:innen-Verhalten verbessern

- Förderprogramm „Einführung von Energiesparmodellen“ in städtischen Schulen und Kitas fortführen
- Energiesparwettbewerbe für Schulen und Unternehmen initiieren

Wärmenetz-Infrastruktur verbessern

- Kommunale Gebäude als Ankerkunden für die Fernwärme anschließen
- Sanierungsfahrpläne aufstellen

Energetischen Standard Neubau für kommunale Gebäude definieren

- Lübecker Neubaustandard entwickeln
- Personalkapazitäten für die Entwicklung des Lübecker Neubaustandards schaffen
- Lübecker Neubaustandard erstellen, Angebote einholen und an geeignete Dienstleister:innen vergeben
- Kontrollinstanz für Neubauvorhaben benennen
- Erstobjekt (Neubau oder Anbau) umsetzen und Evaluierung durchführen

Photovoltaik auf kommunalen Dächern und Liegenschaften ausbauen

- Grundsatzbeschluss: Maximale Belegung der kommunalen Dächer mit PV-Modulen erwirken
- PV-Strategie für kommunale Dächer aufstellen
- Eine zusätzliche Stelle für PV-Ausbau schaffen
- Standardisierte Planungs- und Installationschecks für Photovoltaikanlagen entwickeln
- Pilotprojekt PV-Parkplatz Kanalstraße auflegen
- PV-Überdachung auf kommunalen PKW-Stellflächen installieren

Mobilität

Kommunale Fahrzeugflotte treibhausgasneutral betreiben

- Zentrales Management für den kommunalen Fuhrpark einrichten
- Zukunftsgerichtete Standards für städtische Ladeinfrastruktur erstellen
- Leitfäden zur öffentlichen Fahrzeugbeschaffung beachten
- Weitere E-Ladestationen auf städtischen Grundstücken errichten
- Qualitätsstandards für die Ausschreibungen von kommunalen Fahrzeugen entwickeln
- Kommunale E-Fahrzeuge mit regenerativen Energien direkt laden
- Prüfauftrag: Klimafreundliche Verkehrsmittel in städtischen Pflegeeinrichtungen einsetzen
- Mehr (E-)Fahr- und (E-)Lastenräder in den kommunalen Fuhrpark integrieren

Effizienz der motorisierten Verkehre erhöhen

- Einsatz von Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung prüfen
- Mobilitätsbudgets für Mitarbeitende der HL evaluieren
- Fahrgemeinschaften fördern

Landnutzung & Boden

Im Handlungsfeld Landnutzung & Boden dienen viele Aktivitäten direkt oder indirekt dem Zuwachs an Kompensationsmöglichkeiten in Form von CO_2-Senken.
Zum einen geschieht dies in Form von Biomasseaufbau, großflächig im Stadtwald und kleinteilig z.B. in Form von Stadtbäumen. Zum anderen geschieht es durch die Bindung von CO_2 in Böden z.B. durch die Wiedervernässung von Mooren. Wie bereits zuvor erläutert, kann dieses Kompensationspotenzial anteilig den Emissionen der Stadtverwaltung zugeschrieben werden.

Wirtschaft

Unternehmenskooperationen fördern

- Konzern HL nimmt an Ökoprofit-Programm teil

Ressourcenschutz

Klimaschutz in der kommunalen Beschaffung und Vergabe verankern

- Richtlinie zum Klimaschutz in die Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck integrieren
- Fortbildungsangebote zu nachhaltiger und klimabewusster Beschaffung umsetzen
- Anleitung zur Lebenszyklusanalyse der Vergabeordnung hinzufügen
- Anlage zu Beschaffungsbeschränkungen in der Vergabeordnung ergänzen
- Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ausrichten
- Standards für den Einkauf von Lebensmitteln in der Schulverpflegung festschreiben
- Ehrenamtliche Initiativen mit städtischer Beteiligung, wie Fairtrade Stadt Lübeck, langfristig unterstützen
- Vergünstigungsportal um ökologische Produkte erweitern

Abfallvermeidung und -trennung

- Zero-Waste-Stelle bei der Stadtverwaltung einrichten
- Mülltrennung und -mengen der Stadtverwaltung erfassen
- Müll auf städtischen Veranstaltungen vermeiden
- Mülltrennung von öffentlichen Mülleimern ausbauen
- Teilnahme der Hansestadt Lübeck am Papieratlas – Initiative pro Recyclingpapier initiieren

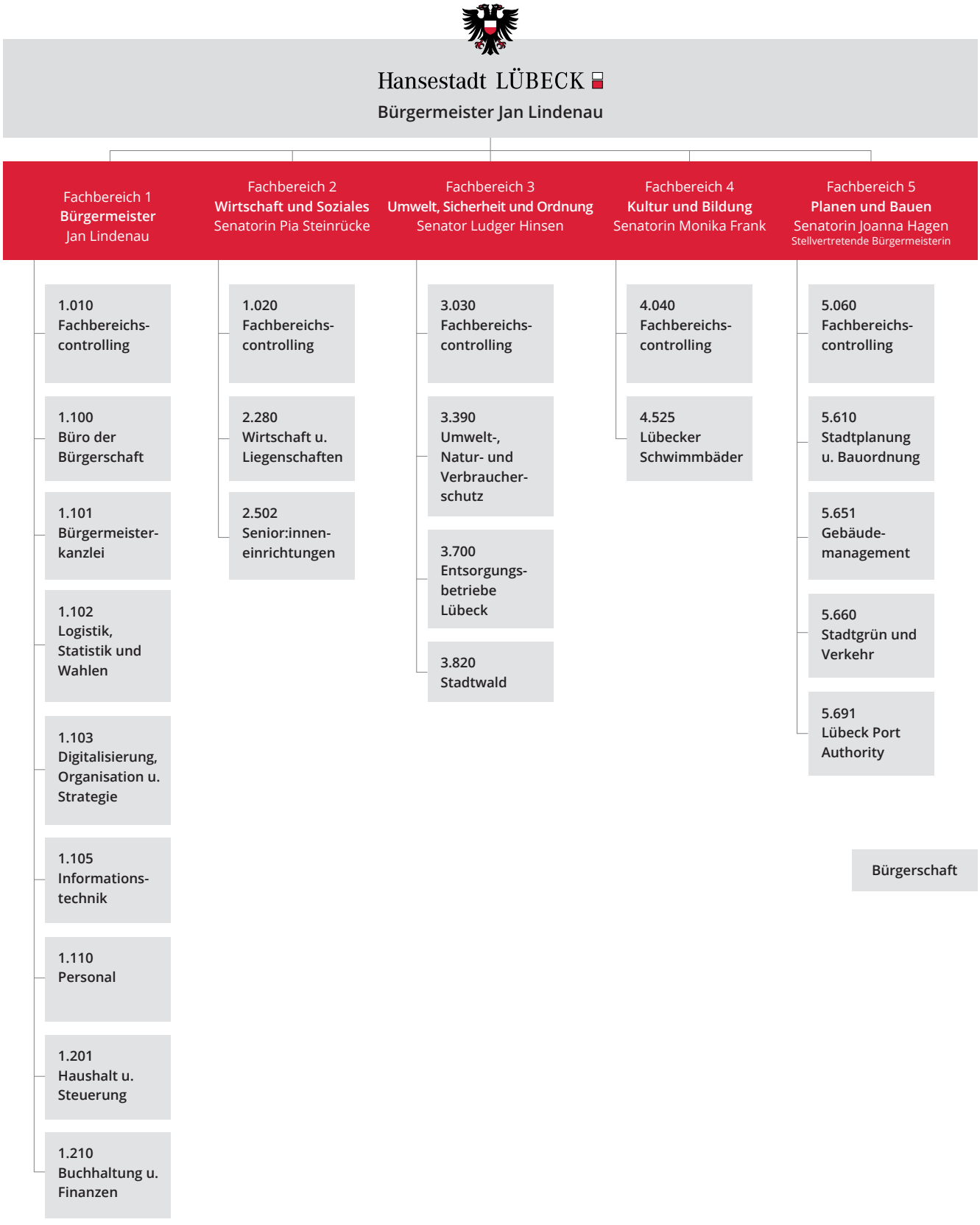
Reduzierung Einwegverpackungen in Verwaltung, Einzelhandel und Gastronomie

- Mehrweg-Gebot für Veranstaltungen konsequent umsetzen
- Plastikinventur in der Stadtverwaltung durchführen
- Einsatz von Einwegverpackungen bei der Benutzung öffentlicher Einrichtungen und Grundstücke einschränken

Lokale Reststoffe verwerten

- Stoffliche Verwertung von Speiseresten in der MBA ausbauen

Treibhausgasneutrale Verwaltung



Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Umwelt, Sicherheit und Ordnung
Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Klimaleitstelle
Kronsforder Allee 2-6 | 23560 Lübeck
(0451) 115
klimaleitstelle@luebeck.de
www.luebeck.de/klimaschutz

Lektorat: Andrea Keil, Texterin und Autorin, Lübeck
Grafik: VIERZEHNNEUNZEHN Grafische Gestaltung, Lübeck
Titelfoto: O. Malzahn/Go,Grooen_MuK

Stand: März 2023

Gesamtübersicht Maßnahmenblätter

Inhalt

Übersicht der Stellschrauben 116
Handlungsfeld Energie & Bau 117
EB_Sparen_1 117
EB_Sparen_2 121
EB_Sanierung_1 126
EB_Sanierung_2 131
EB_Sanierung_3 135
EB_Neubau_1 140
EB_Neubau_2 143
EB_Neubau_3 147
EB_Wärme_1 152
EB_Wärme_2 157
EB_EE_1 163
EB_EE_2 170
EB_EE_3 174
EB_EE_4 181
Handlungsfeld Mobilität 185
MO_Fuss_1 185
MO_Rad_1 190
MO_Rad_2 198
MO_OEPNV_1 203
MO_OEPNV_2 209
MO_MIV_1 215
MO_MIV_2 219
MO_MIV_3 223
MO_EMA_1 229
MO_EMA_2 232
MO_Log_1 237
MO_Log_2 241
Handlungsfeld Ressourcenschutz 246
RES_Beschaffung_1 246
RES_Beschaffung_2 253
RES_Kreislauf_1 257

RES_Kreislauf_2 268
RES_Kreislauf_3 276
RES_Kreislauf_4 283
Handlungsfeld Landnutzung & Boden 285
LB_Baum_1 285
LB_Baum_2 291
LB_Boden_1 298
LB_Boden_2 303
LB_LaWi_1 307
LB_LaWi_2 313
Handlungsfeld Wirtschaft 316
WI_Ansiedlung_1 316
WI_Ansiedlung_2 322
WI_fördern_1 325
WI_fördern_2 331
WI_fördern_3 336
WI_fördern_4 339
Systemisches Handlungsfeld 344
Ü_Stadtverwaltung 344
Ü_Klimafonds 351
Ü_KoKli 355

Übersicht der Stellschrauben

Handlungsfeld Energie & Bau

Nummer	**Thema**		
EB_Sparen_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Intelligent Energie sparen**		
Maßnahmentitel	**Energie-Effizienz steigern**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, vorhandene Strom- und Wärmeenergie möglichst effizient zu nutzen.		
Ausgangslage	In Lübeck existiert eine Beratungsstelle der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und diversen selbstständigen Energieberater:innen: Zusammen stellen sie ein gutes Netzwerk dar, um Bürger:innen und Gebäudeeigentümer:innen zu Effizienz- und Energieeinsparmaßnahmen zu beraten. Dennoch bestehen lange Wartezeiten für Beratungstermine, da die Anfragen in den letzten Jahren stark gestiegen sind. Das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL) verfügt über ein Energiemanagement, das die Effizienzmaßnahmen für die kommunalen Gebäude bearbeitet. Aufgrund der großen Anzahl kommunaler Gebäude besteht jedoch weiterer personeller Ausbaubedarf.		
Strategie	Im Bereich der technischen Verbesserung nehmen die kommunalen Gebäude eine Vorreiterrolle ein: Daher bedeutet der Ausbau des Energiemanagements eine wichtige Stellschraube. Beabsichtigt sind minimalinvestive Maßnahmen, technologische Neuerungen und den Einsatz digitaler Technik in privaten sowie kommunalen Gebäuden zu implementieren. Denn der Energiebedarf im Gebäudesektor kann durch Austauschen veralteter Technik, intelligentes Nutzen bestehender Anlagen sowie ein verändertes Nutzer:innen-Verhalten gesenkt werden.		
	<u>Stärken</u> Energiemanagement bereits vorhanden; Energiescouts in Unternehmen bereits eingesetzt	<u>Chancen</u> Synergien mit Sanierung und erneuerbaren Energien	
	<u>Schwächen</u> große Komplexität technischer Anlagen, daher aufwendige Einzelfallbetrachtungen	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel; Rebound-Effekt	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.110 Personal; 5.651 Gebäudemanagement; 5.660.3-3 Bau Verkehrswegebeleuchtung; Stadtwerke Energie Lübeck		
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle		
Zielgruppe	Städtische Mitarbeiter:innen, Gebäudebesitzer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen durch Einsparen und effizientes Nutzen der Energie sowie den Einsatz erneuerbarer Energien zu minimieren. Der städtische Gebäudebestand verursacht lediglich 2 Prozent der Treibhausgasemissionen Lübecks. Die Stadt hat jedoch eine Vorbildfunktion, um aufzuzeigen, wie Lösungen auch für private Haushalte und Unternehmen aussehen können.		
Erfolgsindikatoren	Absenken der Vorlauftemperaturen in den Wärmenetzen; Ausbauen der Stellen im Energiemanagement; Höhere Anzahl von Energiescouts einsetzen		
Zusätzlicher Nutzen	Verringerung des Energiebedarfs, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_Sparen_2* **Nr. aus 2021**	**Energiemanagement für städtische Gebäude mit Fokus Klimaschutz ausbauen und aufwerten**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalaufbau	Investieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, zwei zusätzliche Stellen für das Energiemanagement des GMHL für das Haushaltsjahr 2024 zu schaffen. Das Energiemanagement des GMHL ist aus folgenden Gründen personell aufzustocken: - Verbesserung und Ausbau des Energiecontrollings - Intensivierung/Ausbau für Planung, Koordinierung und Umsetzung von Energiespar- & Effizienzmaßnahmen Auflistung benötigter Stellen, inkl. Aufgabengebiete: 1)Technische Mitarbeiter:in Energiecontrolling (EG 8) mit dem Aufgabengebiet: - Verwalten, Analysieren und Berechnen von Energiedaten - Koordinieren der Energiedatenerfassung - Kontinuierliches Pflegen der Energiedatenbank - Energiedaten-Plausibilitätsprüfung und Verbrauchs-Check - Überwachen von Verbrauchs- und Leistungswerten sowie Energiekennzahlen - Prüfen der Jahres-Energiekostenrechnung - Kommunikation mit der Rechnungsprüfung (Abteilung 2) und Energieversorgungsunternehmen - Unterstützen beim Erstellen von Energieberichten - Unterstützen im operativen und administrativen Tagesgeschäft 2)Betriebshandwerker:in für Anlagenparametrierung und -optimierung (EG 8) mit dem Aufgabengebiet: - operatives Unterstützen des Energiemanagements und Objektservice-Teams sowie der Hausmeister:innen bei fortlaufender Optimierung von mehr als 1.000 energierelevanten technischen Anlagen - Parametrieren der regelungs- und steuerungstechnischen Anlagen - Nutzungs- und bedarfsgerechtes Programmieren der Anlagen - Umsetzen von Maßnahmen, um Wärmeversorgungssysteme hydraulisch abzugleichen - Gewährleisten und sicherstellen einer energieeffizienten Anlagenbetriebsweise - Vor Ort unterstützen bei der kontinuierlichen und teilweise manuellen Datenerfassung von Energieverbräuchen, auch in Liegenschaften, die nicht von Hausmeister:innen des GMHL betreut werden		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement; 1.110 Personal		
Meilensteine	Stellen im Haushaltsplan festgelegt; Stellen ausgeschrieben; Stellen besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_Sparen_1* **Nr. aus 2021**	**Strategie zur Absenkung der Vorlauftemperaturen in den Fernwärmenetzen erstellen und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Stadtwerke Energie prüfen im Rahmen der Dekarboniserungsfahrpläne für die Fernwärmenetze, inwieweit die Vorlauftemperaturen gesenkt werden können. Dazu ist zunächst zu überprüfen, ob die derzeitigen Vorlauftemperaturen mit den je nach technischen Anschlussbedingungen (TAB) der Gebäude geforderten Temperaturen übereinstimmen oder diese überschreiten. Es ist zu ermitteln, welche Gebäude im Anschlussgebiet einen Bedarf für höchste Vorlauftemperaturen haben. Zusammen mit den Gebäudebesitzer:innen ist ein strategischer Absenkplan für die Vorlauftemperatur zu entwickeln. Begleitet werden soll die Untersuchung mit einer Leckage-Untersuchung der Stadtwerke Energie-Netze (beispielsweise mithilfe von Thermografie-Drohnen). Die Ergebnisse werden dem Aufsichtsrat Anfang 2024 präsentiert.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Strategie erstellt; über Einsparungen berichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_Sparen_3* **Nr. aus 2021:** *4.4*	**Innerstädtische Beleuchtung zur Energieeinsparung und zum Insektenschutz austauschen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Austauschen der Leuchtmittel	Investieren	
Beschreibung	Es findet weiterhin eine kontinuierliche Umstellung auf LED oder Natrium-Dampflampen im gesamten Stadtgebiet statt.		
Verantwortliche/r	5.660.3-3 Bau Verkehrswegebeleuchtung; 5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Austauschrate 50 Prozent; Austauschrate 75 Prozent; Austauschrate 100 Prozent		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_Sparen_4* **Nr. aus 2021**	**Sofortiges Energiesparmaßnahmen-Paket umsetzen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Technik umstellen, sparen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, folgende direkte Energiesparmaßnahmen in der Heizperiode 2022/2023 umzusetzen: - Warmwasserbereitung in ausgewählten öffentlichen Gebäuden abschalten (primär in Sporthallen, Sportstätten und Mensen) - Außenbeleuchtung repräsentativer öffentlicher Gebäude (Stadthalle, Oper, Rathaus, etc.) abschalten - Betriebszeiten für Heizung und Lüftung prüfen und ggf. anpassen/reduzieren - Temperaturen reduzieren - beispielsweise in Fluren und Treppenhäusern öffentlicher Einrichtungen Nach der Heizperiode soll das Ergebnis der Energieeinsparungen (witterungsbereinigt) veröffentlicht und weitere mittelfristige Maßnahmen vorgelegt werden.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Maßnahmen in der Heizperiode 2022/2023 durchgeführt; weiterführende Maßnahmen entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_Sparen_5* **Nr. aus 2021**	**Energiescouts für kommunale Gebäude ausbilden**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Schulen, ausbilden	Flankieren	
Beschreibung	In dem Programm Energiescouts der IHK zu Lübeck werden Auszubildende der Lübecker Stadtverwaltung und den städtischen Eigenbetrieben zu den Themen Energiesparen und Energieeffizienz in Unternehmen ausgebildet. In einer begleitenden Projektarbeit erarbeiten die Auszubildenden Energieeffizienz-Maßnahmen, die umgesetzt werden sollen.		
Verantwortliche/r	Bereich 1.110 Personal		
Meilensteine	Programm in der Stadtverwaltung eingeführt; erster Jahrgang der Energiescouts hat abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Sparen_2</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☒ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Intelligent Energie sparen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Nutzer:innenverhalten verbessern</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel der Maßnahme ist, den Energiebedarf in privaten und kommunalen Gebäuden durch Verhaltensänderungen deutlich zu reduzieren.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">In Lübeck existiert eine Beratungsstelle der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und diversen selbstständigen Energieberater:innen: Zusammen stellen sie ein gutes Netzwerk dar, um Bürger:innen und Gebäudeeigentümer:innen zu Effizienz- und Energieeinsparmaßnahmen zu beraten. Dennoch bestehen lange Wartezeiten für Beratungstermine, da die Anfragen in den letzten Jahren stark gestiegen sind.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Nicht nur technische Lösungen wie das Sanieren von Gebäuden und effizienzsteigernde Maßnahmen führen zum Einsparen von Energie, sondern auch ein sorgsamerer Umgang mit Strom und Wärme durch die Nutzer:innen. Um dieses Wissen zu verbreiten, werden Schulungsangebote, Öffentlichkeitsmaßnahmen und Anreizsysteme eingesetzt.
<u>Stärken</u>
vorhandenes Energiemanagement für Schulen
<u>Chancen</u>
Synergie mit Umweltbildung
<u>Schwächen</u>
bisher geringe Interaktion mit Bürger:innen (z.B. Social-Media-Nutzung nicht möglich)
<u>Risiken</u>
Nutzer:innen könnten sich bevormundet fühlen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle;
5.651 Gebäudemanagement;
Stadtwerke Energie Lübeck;
TraveNetz GmbH</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">1.000.3 Digitalisierung, Organisation und Service (DOS);
Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein;
Energieberater:innen</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Bürger:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Der Strom- und Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Ziel ist, die THG-Emissionen durch Einsparen und effizientes Nutzen von Energie sowie den Einsatz erneuerbarer Energien zu minimieren. Sensibilisiertes Nutzer:innenverhalten in privaten sowie öffentlichen Gebäuden und in Gewerbebetrieben kann zur THG-Minimierung beitragen.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anzahl durchgeführter Energieberatungen;
Einführung der öffentlichen Energieverbrauchsanzeige</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Nebenkosten werden eingespart.</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *EB_Sparen_6* **Nr. aus 2021**	**Energieberatung für Mieter:innen fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Förderprogramm	Fördern	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, ein Förderprogramm zur Energieberatung für Mieter:innen auszuarbeiten. Energieberatungen für Mieter:innen sind zentrale Hilfsmittel, um Energie in Wohnungen einzusparen. Die technischen Modernisierungen und Effizienzmaßnahmen, die von den Gesetzgebenden auf Bundesebene von den Wohnungsbauunternehmen gefordert werden, sollen durch konsequentes Energieeinsparen der Nutzer:innen ergänzt werden. Eine Beratung der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein oder anderer Energieberater:innen wird mit maximal 50 Euro/Haushalt und 500 Haushalten/Jahr von der Hansestadt Lübeck unterstützt. Dadurch sinkt der Eigenanteil, den die Verbraucher:innen für eine Beratung bezahlen müssen. Die Klimaleitstelle entwickelt zusammen mit den Energieberater:innen eine Kampagne und ein entsprechendes Förderprogramm.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Fördermittelprogramm erstellt; 500 Energieberatungen durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: 25.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_Sparen_7* **Nr. aus 2021**	**Energieverbrauch in Lübeck öffentlich anzeigen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentlichkeitskampagne starten	Aktivieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, dass eine Energieverbrauchsanzeige im öffentlichen Raum angebracht wird, die tagesaktuell den Lübecker Energieverbrauch anzeigt. Es wird an einem öffentlich zugängigen Platz (z. B. bei den Stadtwerke Lübeck, am Verwaltungszentrum Mühlentor, am oder im Rathaus) ein Bildschirm oder Display angebracht, der den aktuellen Strom- und Wärmeverbrauch der Hansestadt Lübeck anzeigt. Diese Anzeigen werden durch lokale PV-Anlagen mit Strom versorgt. Zudem werden die Daten auf den Bildschirmen in den Stadtteilbüros angezeigt, auf den Websites der Hansestadt Lübeck und der Stadtwerke Lübeck. Die Datengrundlage wird zusammen mit den Stadtwerke Energien Lübeck erarbeitet. Angezeigt werden verschiedene Daten, jeweils mit Vergleichszahlen vom Vorjahr: - Energieverbrauch Strom - Energieverbrauch Wärme - in Lübeck produzierter Solarstrom - in Lübeck produzierte erneuerbare Wärme Angedacht sind zudem Aktionen beim Unter- bzw. Überschreiten von bestimmten Werten (diese können beispielsweise den Earth Overshoot Day einbinden). Im Rahmen der Smart-City-Strategie wird die Anzeige weiterentwickelt (z. B. Verkehrszahlen anzeigen).		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; TraveNetz GmbH;		
Meilensteine	Datengrundlage erarbeitet; Anzeigetafel angebracht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_Sparen_8* **Nr. aus 2021:** *11.1*	**Förderprogramm zu „Einführung von Energiesparmodellen“ in städtischen Schulen und Kitas fortführen**
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Fördermittelprogramm Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	In Schulen und Kitas kann durch Bewusstseinsbildung und verändertes Nutzer:innenverhalten viel CO_2 eingespart werden. Anhand von Energiesparmodellen und einem ausgewählten Budgetierungssystem erhalten die Lübecker Schulen und Kitas anteilig die eingesparten Energiekosten. Dies stellt in der Regel einen hohen Anreiz dar. Dabei werden drei Bereiche betrachtet: 1. Ökologie: Beitrag zum Klimaschutz leisten, einsparen von Energie, Wasser, Abfall 2. Pädagogik: Verantwortungsbewusstsein im Umgang mit Energie und Wasser verinnerlichen 3. Ökonomie: Kosten für Energie und Wasser einsparen. Die Stelle des Energiemanagers/der Energiemanagerin für Schulen wurde im Juni 2022 besetzt und die ersten Projekte befinden sich in Bearbeitung.
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement, 3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Stellenbesetzung und Projektumsetzung im Juni 2022 gestartet (bereits erreicht); Anschlussförderung beschlossen und beantragt; Klimaschutzprojekte an Schulen erfolgreich fortgesetzt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: zu klären Fördermittel: möglich über NKI des Bundes
Verknüpfte Aktivitäten	

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_Sparen_9* **Nr. aus 2021**	**Klima-Bildung durch Einbindung von Energieeffizienzverhalten in Schul- und Kinderbücher fördern**
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Klima-Bildung fördern Aktivieren
Beschreibung	Das Umweltbewusstsein und Nutzer:innenverhalten wird bereits im Kindesalter geprägt. Durch Muster, die durch Klima-Erziehung erlernt werden, und attraktive, motivierende Vorbilder kann nachhaltig ein sparsamer Umgang mit Energie erreicht werden. Die kommunale Förderung in Form von altersgerechten Lehrmitteln und Medien für Kinder (z. B. über Spiele und Bücher) kann diese Aktivierung in der Kinderpädagogik positiv unterstützen. Beispiel: Hörbuch „Theo träumt – von der Kraft des Windes und der Fantasie“.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Noch zu klären
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *EB_Sparen_10* **Nr. aus 2021**	**Energiesparwettbewerbe für Schulen und Unternehmen initiieren**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitskampagne	Aktivieren	
Beschreibung	Ähnlich zum Fahrradwettbewerb Stadtradeln wird über einen festgelegten Zeitraum der Energieverbrauch der Teilnehmenden erfasst. Teilnehmen können Interessierte von Schulen und Unternehmen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	Thema		
EB_Sanierung_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Sanierungs-Offensive: 25 % Heizenergie einsparen**		
Maßnahmentitel	**Quartiere sanieren**		
Ziel	Das Ziel der Maßnahme ist, Sanierungsrate und Sanierungstiefe – also die Qualität der Wärmeschutz- und technischen Effizienzmaßnahmen – in Lübeck zu steigern. Bis 2030 soll 25 Prozent der Heizenergie im Vergleich zu 2019 eingespart werden. Dazu werden jährlich zwei Quartierskonzepte in Lübeck erstellt und umgesetzt.		
Ausgangslage	Lübeck verfügt über die historische, UNESCO-Welterbe-geschützte Innenstadt, eine Pufferzone um die Welterbe-Zone sowie weitere Quartiere mit altem Gebäudebestand, die oft durch eine Erhaltungssatzung geschützt sind. Außerhalb des Innenstadtbereichs befinden sich viele Quartiere, die nach dem 2. Weltkrieg entstanden sind. Eine Großzahl der Lübecker Gebäude müssen energetisch saniert werden, um den Klimaschutzvorgaben gerecht zu werden und für den Einsatz erneuerbarer Energien bereit zu sein. Es existieren bereits zwei erstellte energetische Quartierskonzepte, und zwar für Moisling und Marli. Letzteres befindet sich im Sanierungsmanagement, das heißt die Umsetzung ist gestartet.		
Strategie	Innerhalb eines Quartiers werden private, kommerzielle und kommunale Gebäude zusammenhängend betrachtet. Auf diese Weise können neben der Sanierung der Gebäude auch weitere Maßnahmen umgesetzt werden, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen zur Klimaanpassung. Aus den Quartierskonzepten können weitere Maßnahmen entwickelt werden wie gläserne Baustellen, Quartiers-Sofortmaßnahmen und Beratungsangebote vor Ort.		
	<u>Stärken</u> zwei Quartierskonzepte erstellt	<u>Chancen</u> Kombination mit erneuerbaren Energien; Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen	
	<u>Schwächen</u> komplexe Sachlage (heterogene Gebäudelandschaft, Besitzverhältnisse etc.)	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel; Materialmangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Einzubindende Gruppen	4.491 Archäologie und Denkmalpflege; 5.610.3 Altstadt, UNESCO-Welterbe, Stadtteilplanung; 5.610.2 Stadtentwicklung; Stadtwerke Energie Lübeck; Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH		
Zielgruppe	Gebäudeeigentümer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Energetische Sanierungen haben ein hohes THG-Einsparpotential durch Einsparen von Endenergie und Nutzen erneuerbarer Energien.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl erstellter energetischer Quartierskonzepte und des eingesetzten Sanierungsmanagements; Sanierungsrate		
Zusätzlicher Nutzen	Wertsteigerung des Bauwerks; höhere Aufenthaltsqualität; Verringerung der Energiekosten		
Hinweise & Sonstiges	Ein denkmalgerechter Umgang bei der Sanierung historischer Gebäude ist wichtig, um Gefahren wie den Verlust historischer Bauten, architektonischer Eigenarten oder den Welterbe-Status zu mindern.		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_San_1* **Nr. aus 2021**	**Gläserne Baustellen in Lübeck schaffen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Zeigen und informieren	Aktivieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, das Projekt Gläserne Baustelle im Rahmen eines Quartierskonzeptes umzusetzen. Eine gläserne Baustelle zeigt den Ablauf von Sanierungen an einem Gebäude direkt vor Ort und bietet so anschauliche Informationen für private Eigentümer:innen und ein Best-Practice-Beispiel in der Entstehung. Das Gebäude muss daher in Bezug auf Baualter, Sanierungsstand und Gebäudetyp repräsentativ für das Quartier oder eine große Anzahl von Gebäuden in Lübeck sein. Der Ablauf sieht wie folgt aus: 1. Im Rahmen eines Quartierskonzeptes sucht die Klimaleitstelle nach einem möglichst unsanierten, möglichst leerstehenden und für das Quartier typischen Gebäude. 2. Sie erwirbt das Gebäude oder schließt einen Vertrag über Sanierung und Übernahme von Sanierungskosten mit dem Gebäudeeigentümer/der Gebäudeeigentümerin ab. 3. Im Rahmen der Quartierssanierung wird ein Sanierungsfahrplan für das Gebäude erstellt. 4. Unter Koordination des eingestellten Sanierungsmanagers /der eingestellten Sanierungsmanagerin und einer Bauherr:innenenvertretung wird das Gebäude nach dem Sanierungsfahrplan saniert. Dies wird sehr genau dokumentiert und mit Veranstaltungen, Vorträgen und Tagen der offenen Tür begleitet. 5. Das Gebäude wird verkauft, vermietet, verpachtet oder an den Gebäudeeigentümer/der Gebäudeeigentümerin nach Vertragsvereinbarung zurückgegeben. Im Idealfall kann das Büro des Sanierungsmanagements in dem Gebäude untergebracht werden. 6. Der Prozess wird evaluiert und bei Erfolg in anderen Quartieren wiederholt. Im Rahmen von Veranstaltungen können interessierte Hauseigentümer:innen aus dem Quartier mit Expert:innen der Fachfirmen in Kontakt treten und sich anhand des Gebäudes zu Sanierungsthemen beraten lassen. Das Projekt Gläserne Baustelle soll im Rahmen des Quartierskonzeptes St. Lorenz Nord/Brolingplatz entwickelt werden. Die Realisierung hängt von den auf dem Markt befindlichen Immobilien ab. Das Projekt wird im Anschluss evaluiert und soll auf weitere Quartiere ausgeweitet werden. Die Ergebnisse von Projekten in der Hansestadt Stade und Freiburg werden als Grundlage genutzt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Erstes Gebäude erworben; öffentliche Sanierung gestartet; Tag der offenen Tür durchgeführt; Gebäude verkauft oder verpachtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: Folgeantrag nach Immobiliensuche	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_3		

Nr.: *EB_San_2* **Nr. aus 2021**	**Personal für die Quartierskonzepte einstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellen schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft schafft zwei zusätzliche Personalstellen für die Entwicklung von energetischen Quartierskonzepten. Die Quartierskonzepte werden genutzt, um die Erkenntnisse der kommunalen Wärmeplanung vor Ort umzusetzen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Personalstellen ausgeschrieben; Personal eingestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_3		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_San_3* **Nr. aus 2021**	**Quartierskataster für die „Energetische Stadtsanierung" erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kataster	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Klimaleitstelle erstellt eine Quartierskataster der Hansestadt Lübeck, die als strategische Grundlage für die energetische Quartierssanierung dient. Aus dem Kataster kann abgeleitet werden, welche Quartiere sich für das Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung" eignen und in welchen Quartieren andere Maßnahmen zu einer höheren Sanierungsrate und -tiefe führen. Die Grunddaten für das Quartierskataster liegen bereits vor und werden durch Datenaufnahme für die kommunale Wärmeplanung ergänzt. In die Quartiersaufteilung fließen unter anderem ein: Baualtersklassen, Sanierungsstände, Wärmenetze, Verkehrsachsen, Eigentumsstruktur, geschützter Gebäudebestand etc.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Quartierskataster fertiggestellt; zwei geeignete Quartiere für energetische Sanierungsskonzepte ausgewählt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_4		

Nr.: *EB_San_4* **Nr. aus 2021:** *2.6*	**Weitere Quartierskonzepte auf Basis des KfW-Förderprogramms „Energetische Stadtsanierung“ erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen, umsetzen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Basierend auf den Erfahrungen des energetischen Quartierskonzeptes Marli und den Ergebnissen der kommunalen Wärmeplanung werden jährlich mindestens zwei weitere Quartierskonzepte erstellt, die über das Fördermittelprogramm der KfW gefördert werden. Das Quartierskataster dient dabei als Grundlage. Der Fokus liegt auf der Sanierungsrate und der Wärmeversorgung des Quartiers. Zudem wird die Möglichkeit, in diesen Gebieten Nah- oder Fernwärmenetze auszubauen, stets geprüft.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Zwei geeignete Quartiere ausgewählt; Quartierskonzepte fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 160.000 Euro (jährliche Eigenmittel 24.000 Euro)	Fördermittel: KfW 432 (85 % Förderung der Sachkosten) möglich
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_3		
Nr.: *EB_San_5* **Nr. aus 2021**	**Weitere Sanierungsmanager:innen für das KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ einsetzen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen, umsetzen	Fördern	
Beschreibung	Die fertiggestellten energetischen Sanierungskonzepte werden vom Sanierungsmanagement im Quartier umgesetzt. Das Sanierungsmanagement berät Gebäudeeigentümer:innen, Energieversorger:innen und Anwohner:innen, wirbt Fördermittel für das Quartier ein, organisiert die Öffentlichkeitsarbeit und berichtet über den Umsetzungsstand des Konzeptes. Das Sanierungsmanagement wird je nach Quartier von einem externen Büro oder der Hansestadt Lübeck durchgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Erfolgreich Fördermittel eingeworben; erste Info-Veranstaltung durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: 20.000 Euro	Fördermittel: KfW432 (85 % Förderung Personal- & Sachkosten)
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_5		
Nr.: *EB_San_6* **Nr. aus 2021**	**Sanierungsberatung im Quartieren einrichten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Informationen anbieten	Fördern	
Beschreibung	Aus anderen Kommunen ist bekannt, dass bei der Sanierung von Wohngebäuden besonders niedrigschwellige Informationsangebote zum Erfolg führen. Ein solches Angebot wird mit der Handwerkskammer, Haus & Grund und lokalen Energieberater:innen und Heizungsbaufirmen erstellt. Die Informationen werden gebündelt und quartiersbezogen auf Veranstaltungen vor Ort vorgestellt. Je nach Quartier erfolgt eine Abstimmung mit Stadtbildpflege und Denkmalpflege.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Erste Info-Veranstaltung durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_5		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_San_7* **Nr. aus 2021**	**Einen Runden Tisch Quartierssanierung einführen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Netzwerk bilden	Aktivieren	
Beschreibung	Ein regelmäßiges Treffen von Mitarbeitenden aus Klimaleitstelle, Stadtplanung, Stadtwerke Energien, Wohnungsunternehmen und Handwerksbetrieben wird eingeführt. Dort stellen sie die Ergebnisse der bisherigen Quartierskonzepte vor, wählen neue Quartiere auf Grundlage des Quartierskatasters aus und koordinieren das Vorgehen in den Quartieren.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie & Klimaagentur		
Meilensteine	Erstes Treffen stattgefunden; regelmäßige Treffen etabliert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_8* **Nr. aus 2021**	**Serielle Sanierung für Gebäude außerhalb der energetischen Quartierskonzepte starten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Konzept erstellen	Aktivieren	
Beschreibung	Serielle Sanierung bezeichnet ein immer ähnlich ablaufendes Sanieren von Wohngebäuden. Anhand von Gebäudetypen, die überall in Lübeck vorkommen, werden Sanierungsstandards definiert. Diese können zunächst im Rahmen eines energetischen Quartierskonzeptes entwickelt und geprüft werden und sollen dann als Blaupause für andere Gebiete übernommen werden. Dies kann vor allem eine Hilfe für große Wohnungsbaugesellschaften sein, die ähnliche Gebäude in ganz Lübeck verwalten.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie & Klimaagentur		
Meilensteine	Sanierungsstandards entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_9* **Nr. aus 2021**	**Eine Leitlinie für Quartier-Sofortmaßnahmen erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Maßnahmen umsetzen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Auf Grundlage der ersten Quartierskonzepte wird eine Leitlinie mit Sofortmaßnahmen abgeleitet, die auch unabhängig vom Förderprogramm auf andere Quartiere übertragen werden kann.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Sanierungsstandards entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
EB_Sanierung_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Sanierungs-Offensive: 25 % Heizenergie einsparen**		
Maßnahmentitel	**Private Gebäude sanieren**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, Sanierungsrate und Sanierungstiefe von privaten Gebäuden in Lübeck zu steigern. Bis zum Jahr 2030 soll 25 Prozent der Heizenergie im Vergleich zu 2019 eingespart werden.		
Ausgangslage	Lübeck verfügt über die historische, UNESCO-Welterbe-geschützte Innenstadt, eine Pufferzone um die Welterbe-Zone sowie weitere Quartiere mit altem Gebäudebestand, die oftmals durch eine Erhaltungssatzung geschützt sind. Außerhalb des Innenstadtbereichs befinden sich viele Quartiere, die nach dem 2. Weltkrieg entstanden sind. Eine Großzahl der Lübecker Gebäude muss energetisch saniert werden, um den Klimaschutzvorgaben gerecht zu werden und für den Einsatz erneuerbarer Energien bereit zu sein.		
Strategie	Es werden Anreize, Informationen und Förderprogramme für private Hauseigentümer:innen und Wohnungsgesellschaften geschaffen.		
	<u>Stärken</u> Quartierskonzepte entwickeln; Kooperation mit Energieberater:innen und Handwerksfirmen	<u>Chancen</u> Kombination mit erneuerbaren Energien möglich; Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen	
	<u>Schwächen</u> komplexe Sachlage (heterogene Gebäudelandschaft, Besitzverhältnisse etc.)	<u>Risiken</u> Fachkräftemangel; Materialmangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Denkmalpflege 5.610.3 Stadtbildpflege		
Einzubindende Gruppen	4.491 Archäologie und Denkmalpflege; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.5 Bauaufsicht; Stadtwerke Energie Lübeck		
Zielgruppe	Gebäudeeigentümer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Energetische Sanierungen haben ein hohes THG-Einsparpotential durch Einsparung von Endenergie und Nutzung erneuerbarer Energien.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl an Beratungen; Sanierungsrate		
Zusätzlicher Nutzen	Wertsteigerung des Bauwerks; höhere Aufenthaltsqualität; geringere Energiekosten		
Hinweise & Sonstiges	Ein denkmalgerechter Umgang bei der Sanierung historischer Gebäude ist wichtig, um Gefahren wie den Verlust historischer Bauten, architektonischer Eigenarten oder den Welterbe-Status zu mindern.		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_San_10* **Nr. aus 2021**	**Kompetenzzentrum Energetische Sanierung (am Denkmal) einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stelle schaffen	Flankieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, eine Stelle zur Sanierungsberatung am Denkmal zu schaffen: Inhalt sind die Koordinierung von Beratungsangeboten und eine spezielle Beratung zur energetischen Sanierung am Denkmal. Es gibt derzeit ein breites Angebot von Energie- und Sanierungsberatungen von selbstständigen Energieberater:innen, der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein, den Stadtwerke Energien Lübeck und anderen Anbieter:innen. Die Verknüpfung von Fachwissen zu Sanierungen an historischen Gebäuden (mit Denkmalschutz oder mit erhaltungswürdigen Merkmalen) und der energetischen Sanierung ist dabei jedoch oft nicht ausgeprägt. Die Energie- und Klimaagentur agiert als Bindeglied zwischen den Genehmigungsbehörden (Denkmalpflege, Stadtbildpflege, Bauaufsicht) und der Beratung durch Energieberater:innen.		
Verantwortliche/r	3.390.01Klimaleitstelle, 4.491 Denkmalpflege; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Stelle ausgeschrieben; Stelle besetzt; erste Beratung angeboten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_5		

Begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_San_11* **Nr. aus 2021**	**Bauantragsverfahren für energetische Sanierung beschleunigen – Stellen bei der Bauaufsicht aufbauen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Bauanträge im Rahmen der energetischen Sanierung müssen prioritär behandelt werden. Dafür soll die Digitalisierung des Bauantragsverfahren eingesetzt und für Sanierungsanträge Standards entwickelt werden. Zudem ist eine klare Kommunikation erforderlich, wann ein Bauantrag notwendig ist und wann nicht.		
Verantwortliche/r	5.610.3 Stadtbildpflege (abhängig von neuer LBO 2022)		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_San_12* **Nr. aus 2021**	**GEG-Anforderungen sicherstellen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stelle aufbauen	Investieren	
Beschreibung	Stellen aufbauen, um Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) und Anforderungen des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (EWKG) zu kontrollieren. Die Kontrolle soll von den Ordnungsbehörden durchgeführt werden in Zusammenarbeit mit den Schornsteinfeger:innen.		
Verantwortliche/r	5.610.3 Stadtbildpflege (abhängig von neuer LBO 2022)		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_13* **Nr. aus 2021**	**Kommunalen Förderfonds für Sanierung am Denkmal und geschützter Bausubstanz einrichten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderfonds einrichten	Fördern	
Beschreibung	Energetische Sanierungen an denkmalgeschützten Gebäuden sind finanziell und planerisch aufwendig. Daher ist es sinnvoll, als Kommune Unterstützung zu leisten. Indem ein Förderfonds eingerichtet wird, der gezielt die energetische Sanierung an denkmalgeschützten Gebäuden unterstützt, werden Eigentümer:innen bei diesen Vorhaben finanziell entlastet. Der Fonds kann zusammen mit ansässigen Stiftungen erstellt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Denkmalpflege; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur; übergangsweise		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_14* **Nr. aus 2021**	**Katalog/Leitfaden für Sanierungsmöglichkeiten nach Gebäudetypologie herausgeben**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Leitfaden entwickeln	Aktivieren	
Beschreibung	Nicht nur für denkmalgeschützte Gebäude, sondern auch für klassische Wohngebäude sollen Sanierungsleitfäden oder -fahrpläne entwickelt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet)	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_San_15* **Nr. aus 2021**	**Informationsangebote für Sanierung am Denkmal und an geschützter Bausubstanz erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informieren	Aktivieren	
Beschreibung	Zusätzlich zu den Leitfäden für Quartiere mit einer Erhaltungssatzung ist ein Leitfaden für die Sanierung an denkmalgeschützten Gebäuden zu erstellen. Dieser Leitfaden zeigt Hauseigentümer:innen von denkmalgeschützten Gebäuden anhand von Best-Practice-Beispielen, wie sie ihre Gebäude energetisch sanieren können. Außerdem erfahren sie hier von gesetzlichen Vorgaben und Förderrichtlinien.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Denkmalpflege		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet)	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	Thema		
EB_Sanierung_3	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Sanierungs-Offensive (25 % Heizenergie einsparen)**		
Maßnahmentitel	**Energetischen Sanierungsstandard kommunaler Gebäude festlegen**		
Ziel	Das Ziel der Maßnahme ist, Vorgaben in Form von Standards und Leitlinien zu schaffen. Zudem sollen die Sanierungsrate am kommunalen Gebäudebestand sowie die Sanierungstiefe gesteigert werden.		
Ausgangslage	Der Großteil der Liegenschaften der Hansestadt Lübeck besteht aus Bestandsbauten. Nur sehr wenige wurden mit entsprechend hohen Energiestandards errichtet. Der Anlass für Gebäudesanierungen in der Hansestadt Lübeck ist oftmals eine dringend notwendig, um (verkehrs)sicherheitseinschränkende Mängel zu beheben, geänderte Nutzer:innenwünsche oder Sanierungsbedarfe bei haustechnischen Anlagen zu berücksichtigen. Häufig erfolgt in diesem Zusammenhang auch eine weitergehende energetische Sanierung. Die derzeitige Sanierungsrate des kommunalen Gebäudebestandes wird in der Hansestadt Lübeck auf etwa 1 Prozent pro Jahr geschätzt. An vielen Gebäuden ist auf absehbare Zeit keine Grundsanierung vorgesehen. Hier ist es hinsichtlich des vorgezeichneten Minderungspfades zusätzlich notwendig, energetisch wirksame Baumaßnahmen zu identifizieren und durchzuführen, um die THG-Emissionen nachhaltig und zielgerichtet zu reduzieren.		

Strategie	Eine ganzheitliche energetische Betrachtung (Hochbau + Haustechnik + Energieversorgung) ist jedoch nicht in jedem Projekt durch entsprechende Vorgaben sichergestellt. Hier sollen neu zu entwickelnde, innerstädtische Planungsstandards und Leitlinien dazu beitragen, die Energieverbräuche und THG-Emissionen deutlich zu reduzieren.
	
	Mit dieser Maßnahme sollen energetische Vorgaben für anstehende Sanierungen im Gebäudebestand erarbeitet werden. Neben technischen Leitlinien sind auch Grundlagen für eine möglichst standardisierte Abfrage zu entwickeln: Sie betreffen Ausführungsvarianten für den Bestand mit und ohne Denkmalschutzanforderungen. Diese sollen als Entscheidungsgrundlage für eine zielorientierte Projektausführung dienen und dabei noch zu definierende Wirtschaftlichkeits- und Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigen.
	
	Die Maßnahmen beinhalten unter anderem folgende Teilmaßnahmen:
	- Verbessern der Datentransparenz hinsichtlich Sanierungsstand/Sanierungsbedarf/Sanierungspfad
	- Initialisieren/Einbinden externer Energie- und Fördermittelberatung zum Projektbeginn (Meilenstein Projektablauf)
	- Entwickeln eines kommunalen, energetischen Sanierungsstandards
	  ○ Effizienzstandard (Dämmung/Primärenergiebedarf/…)
	  ○ Energieversorgungsoptionen/Vorgaben zur Einbindung und Nutzung von erneuerbarer Energien
	  ○ Standards für eine nutzungs- und bedarfsgerechte technische Gebäudeausrüstung TGA
	  ○ Einbringen/Bewerten von Nachhaltigkeitskriterien für die einzusetzenden Baumaterialien als Entscheidungsgrundlage (Energie- und Ressourceneffizienz/graue Energie, Recycling)
	
	Wesentliche Faktoren zur Minderung der Treibhausgase sind die folgenden:
	- Festlegung von energetischen Sanierungsstandards
	- Berücksichtigung im Planungsprozess
	- Bewertung von Sanierungsprojekten anhand von Nachhaltigkeitskriterien		

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">- Verbesserung der Datentransparenz</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
vorhandenes Energiemanagement</td><td><u>Chancen</u>
Ausbau der erneuerbaren Energien</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
personeller Aufwand;
hohe Kosten bei Sanierung,
keine umfassend vorhandene Datenbasis</td><td><u>Risiken</u>
Personalmangel;
Materialmangel/Verteuerung</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="2">5.651 Gebäudemanagement</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="2">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.5 Bauaufsicht; Stadtwerke Energie Lübeck</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="2">Stadtverwaltung, insbesondere GMHL, Nutzer:innen, Politik</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="2">Der Strom- und der Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Auch wenn der städtische Gebäudebestand nur 2 Prozent der Treibhausgasemissionen Lübecks verursacht, hat die Stadt eine Vorbildfunktion. Sie sollte aufzeigen, wie Lösungen auch für private Haushalte und Unternehmen aussehen können. Energetische Sanierungen bieten ein hohes THG-Einsparpotential durch das Einsparen von Endenergie und der Möglichkeit zur Nutzung erneuerbarer Energien.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="2">1. Benennen eines zuständigen GMHL-Mitarbeitenden inklusive eines ausreichenden Zeit- und Finanzbudgets
2. Angebote einholen und Auftrag an geeignete Dienstleister:innen vergeben
3. erste Version abstimmen (mit allen beteiligten Akteur:innen)
4. Endfassung in den politischen Gremien vorlegen und Beschlussfassung
5. Benennen und einrichten einer prüfenden Instanz (zur Informationsbereitstellung und Evaluierung).</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="2">Wertsteigerung des Bauwerks;
höhere Aufenthaltsqualität;
transparente Darstellung des Gebäudezustands und notwendiger Maßnahmen;
Haushaltsplanung optimieren;
Energiekosten verringern</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="2">In Kombination mit auskömmlichen (mineralischen), recycelten und nachwachsenden Rohstoffen ist eine Reduktion der grauen Emissionen und des Ressourcenverbrauchs möglich.</td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *EB_San_16* **Nr. aus 2021**	**Sanierungsstandard für kommunale Gebäude erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, einen energetischen Standard für die nachhaltige Planung und Umsetzung von Sanierungsprojekten zu erarbeiten. Der energetische Standard beinhaltet: - Leitlinie für Effizienzstandard (Wärmeverlust, Primärenergiebedarf …) - Leitlinie für nachhaltige und effiziente Energieversorgungskonzepte/Vorgabe von Kriterien für die mögliche Nutzung erneuerbarer Energien und rationelle Energienutzung - Leitlinie für eine nutzungs- und bedarfsgerechte technische Gebäudeausrüstung - Prozessentwicklung und Grundlagenerarbeitung zum methodischen Bewerten von Nachhaltigkeitskriterien im Projektablauf, mit Themenbehandlung wie: ○ Kreislaufwirtschaft ○ graue Energie ○ regionale Wertschöpfung Die energetischen Standards sollen teamübergreifend innerhalb des GMHL erarbeitet werden, unterstützt von externen Berater:innen, die auch die weitere Umsetzung begleiten. Um alle relevanten Themenfelder für die zu entwickelnden Standards abzudecken, werden diese in einem GMHL-internen Workshop gesammelt, eventuell unter Einbezug externer Expert:innen. Auf Basis des Workshops und der oben bereits genannten Vorschläge wird ein Anforderungskatalog erstellt, in dem die Themenfelder und erste Zielvorstellungen festgelegt werden.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Arbeitsgruppe einberufen; externe Dienstleistungen ausgeschrieben und beauftragt; Anforderungskatalog erstellt; Standard fertiggestellt; Standard beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: ca. 30.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_San_16/ 17/ 18		

Nr.: *EB_San_17* **Nr. aus 2021**	**Freie Personalkapazitäten für die teamübergreifende Entwicklung des Standards in Projektform schaffen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Personalressource schaffen	Fördern	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, eine teamübergreifende Arbeitsgruppe zu bilden – sie soll den Sanierungsstandard erarbeiten. Außerdem muss eine halbe Stelle für das Gebäudemanagement bereitgestellt werden. Das Entwickeln von Leitlinien wird Mitarbeiter:innen übertragen, die teamübergreifend und/oder unterstützt von externen Berater:innen arbeiten – das Format wird als Projekt zugeordnet. Um den Sanierungsstandard gemeinsam zu entwickeln und zu koordinieren und die Umsetzung erfolgreich zu begleiten, wird eine zusätzliche halbe Stelle innerhalb des GMHL geschaffen oder bereitgestellt. Diese wird aus Eigenmitteln des GMHL finanziert.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Stellenplan angepasst; Stelle geschaffen; Stelle besetzt; Mitarbeitende eingearbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_11, EB_San_15		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_San_18* **Nr. aus 2021**	**Externe Energieberatung zum Planungsbeginn von Sanierungsprojekten einbinden**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards schaffen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, bei jedem geplanten Grundsanierungsvorhaben eine Energieberatung zum Planungsbeginn einzubinden. Hierfür ist ein Auftragsstandard für Energieberatungsleistungen zu entwickeln: beispielsweise für eine projektbegleitende Effizienzberatung, die Entwicklung eines Energiekonzeptes mit Variantenbetrachtungen oder für die Erstellung von energetischen Sanierungsfahrplänen.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Auftragsstandard entwickelt; erste Energieberatung beauftragt; als Standard etabliert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: ca. 15.000 – 20.000 Euro pro Projekt	Fördermittel: teilweise möglich (80 %)
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_San_19* **Nr. aus 2021:** *4.1*	**GMHL-Gebäudedatenbasis verbessern – Sanierungsfahrpläne aufstellen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Datengrundlage schaffen	Flankieren	
Beschreibung	Diese Aktivität unterteilt sich in folgende Schritte: - Datenbasis beim GMHL kontinuierlich verbessern und erweitern. Diese dient als Grundlage für die zu erstellenden energetischen Sanierungsfahrpläne für das städtische Gebäudeportfolio und um eine Priorisierung vornehmen zu können; - Datentransparenz herstellen hinsichtlich Sanierungsstand bzw. Modernisierungsgrad, Sanierungsbedarf und Status des Sanierungspfades; - fortlaufende Potentialermittlung; - Ausschreibung und Vergabe von geförderten energetischen Sanierungsfahrplänen (bedarfsgerechte, projektorientierte Beauftragung über Team 11.1 Gebäudebewertung und Team 12/13 Projektleiter)		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Erste 10 Sanierungsfahrpläne ausgeschrieben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: teilweise möglich (80 %)
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
EB_Neubau_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben**		
Maßnahmentitel	**Klimaschutz in das Bebauungsplanverfahren einbinden**		
Ziel	Ziel dieser Maßnahme ist, die Treibhausgasemissionen für den Bau und Betrieb von Neubaugebieten drastisch zu reduzieren.		
Ausgangslage	Es existiert weiterer Bedarf an zusätzlichen Wohn- und Gewerbeflächen, dem mittels neuer Bebauungspläne und städtebaulicher Projekte – vorzugsweise im Innenbereich – begegnet werden kann.		
Strategie	Es soll ein Bebauungsplan als Satzung beschlossen werden: In ihm können und sollen über festgesetzte verbindliche Regelungen klimarelevante Zielsetzungen gesichert werden, beispielsweise in einem entsprechenden Energiekonzept. Ein wesentliches Instrument zur Sicherung klimarelevanter Zielsetzungen ist darüber hinaus die Möglichkeit, einen städtebaulichen Vertrag gemäß §11 BauGB abzuschließen. Die durch einen Bebauungsplan und/oder städtebaulichen Vertrag ermöglichten Handlungsspielräume sind weit gefächert und betreffen z. B. Regelungsinhalte über Materialwahl, Energieversorgung, Mobilitätsverhalten sowie den Energiebedarf von Gebäuden.		
	<u>Stärken</u> bereits implementierte Energiekonzepte; Vorzeigeprojekt Lauerhofer Feld	<u>Chancen</u> Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen möglich; Kombination mit nachhaltiger Mobilität	
	<u>Schwächen</u> hoher Druck auf dem Wohnungsmarkt; Gewerbeflächenbedarf	<u>Risiken</u> Materialknappheit; Baukostenentwicklung	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte;		
Einzubindende Gruppen	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Untere Naturschutzbehörde; 3.390.3 Untere Wasserschutzbehörde; 3.390.3 Untere Bodenschutzbehörde; 5.610.5 Bauaufsicht		
Zielgruppe	Verwaltung, Investor:innen, Bauherr:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Ziel muss sein, die Emissionen für den Betrieb von Neubauten treibhausgasneutral zu gestalten. Die sogenannten grauen Emissionen machen statistisch bei einem Neubau (KfW 55) etwa 50 Prozent des Energieverbrauchs im Lebenszyklus aus. Sie müssen unter anderem durch eine nachhaltige Materialauswahl reduziert werden. Grundsätzlich gilt, im Sinne des Ziels einer Treibhausgasneutralität, möglichst im Bestand zu agieren und hier Sanierungen einem Abriss vorzuziehen.		
Erfolgsindikatoren	Zuwachs an Solardächern; Energiekonzepte umsetzen; Verwenden nachhaltiger Materialien		
Zusätzlicher Nutzen	Unabhängigkeit vom schwankenden Gasmarkt für Wärmeversorgung; Verbesserung der Baubiologie; Bewusstseinsbildung		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *EB_NB_1* **Nr. aus 2021**	**Solarpflicht für Wohngebäude in zukünftigen Baugebieten festsetzen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standard festlegen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine Solarpflicht für Wohngebäude in zukünftigen Baugebieten. Im Einfamilienhaussegment (das betrifft freistehendes Einfamilienhaus, Doppelhaus, Reihenhaus) ist mit Solaranlagen mindestens der Eigenbedarf an Strom zu decken. Ergänzend bzw. in Kombination dazu können Solarthermie-Module für die Wärmegewinnung installiert werden. Im Geschosswohnungsbau sind die für Solaranlagen geeigneten Dachflächen vollständig mit Solaranlagen zu versehen. Im Einzelfall kann von einer vollständigen Belegung der Dachflächen abgesehen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Eigenbedarf an Strom gedeckt wird. Auch hier können ergänzend oder in Kombination dazu Solarthermie-Module für die Wärmegewinnung installiert werden. Die Solarpflicht wird in das Anforderungsprofil für die zu erarbeitenden Energiekonzepte und städtebaulichen Verträge übernommen.		
Verantwortliche/r	5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Verpflichtung beschlossen; in städtebaulichen Verträgen verankert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_3		
Nr.: *EB_NB_2* **Nr. aus 2021**	**Material-Standard erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standard entwickeln	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt Stadtplanung und Bauordnung mit der Entwicklung eines Materialstandards für Neubauten sowie für private und öffentliche Erschließungsanlagen. Im Neubau von Gebäuden sowie Erschließungsanlagen entstehen sogenannte graue Emissionen, unter anderem durch den Einsatz von Materialien, die energieintensiv hergestellt werden. Um die Verwendung dieser Materialien zu vermeiden, wird eine Ausschlussliste für energieintensive Baumaterialien entwickelt. Ergänzend dazu wird ein Katalog mit Materialbeschreibungen für positiv bewertete Materialien erstellt. Die Ausarbeitungen erfolgen durch ein externes Büro.		
Verantwortliche/r	5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Auftrag eines Büros ausgeschrieben und vergeben; Standard erarbeitet; Standard beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_3		

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *EB_NB_3* **Nr. aus 2021**	**Projektarbeitsgruppe klimafreundliches Bauen einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Intern zusammenarbeiten	Aktivieren	
Beschreibung	Die Projektarbeitsgruppe, bestehend aus Stadtplanung und Bauordnung sowie Klimaleitstelle, kommt zusammen, um Maßnahmenkataloge und Satzungen in ein ganzheitliches Konzept einzuarbeiten. Die Projektarbeitsgruppe arbeitet Standards und Konzepte aus.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Standards formuliert; Satzung aufgestellt; Konzept vorgelegt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_2		
Nr.: *EB_NB_4* **Nr. aus 2021:** *2.3*	**Energiekonzepte im Rahmen von Bebauungsplanverfahren erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standard erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Energiekonzepte mit strengen Anforderungen an den Klimaschutz – insbesondere durch eine umweltbewusste Wärmeversorgung – ermöglichen die Annäherung an nahezu klimaneutrale Gebäude in Neubaugebieten. Deshalb werden Energiekonzepte zum Standard im Bebauungsplanverfahren. In begründeten Einzelfällen kann von der Erstellung eines Energiekonzeptes abgesehen werden: Wenn es effizienter oder zielführender ist, direkt hohe Mindeststandards an die Gebäude und Energieversorgung festzusetzen bzw. über städtebaulichen Vertrag zu sichern.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_2		
Nr.: *EB_NB_5* **Nr. aus 2021:** *2.5*	**Klimaschutz-Anforderungen als Lübeck-Standard für städtebauliche Verträge/Kaufverträge entwickeln**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	
Instrument	Standard entwickeln	Standard	
Beschreibung	In Verträgen zu Bebauungsplanverfahren werden Anforderungen für klimaschutzorientiertes Bauen formuliert. Bei der Veräußerung von städtischen Grundstücken sind die Kaufverträge so auszuformulieren, dass Erwerber:innen zu einer weitgehend klimaneutrale Bebauung verpflichtet sind.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_2		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Neubau_2</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Flächenverbrauch reduzieren</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel der Maßnahme ist, den (zusätzlichen) Flächenverbrauch für Neubaugebiete im Außenbereich auf ein Minimum zu reduzieren, besser noch darauf zu verzichten und stattdessen die doppelte Innenentwicklung zu voranzutreiben.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen, womit ein Nutzungsdruck auf Flächen im Außenbereich einhergeht.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die doppelte Innenentwicklung ist zu forcieren. Hierzu ist ein Flächenmanagement einzuführen.</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Stärken</u>
Landesprojekt Flächenmanagement</td><td><u>Chancen</u>
Kombination mit Klimaanpassungsmaßnahmen möglich; Kombination mit nachhaltiger Mobilität</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Schwächen</u>
hoher Druck auf dem Wohnungsmarkt; Gewerbeflächenbedarf</td><td><u>Risiken</u>
kein gesellschaftlicher Wandel bezüglich Größe der Wohnfläche</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; Technische Hochschule Lübeck</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Verwaltung/Politik</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Mit dem Verzicht bzw. einer auf ein Minimum reduzierten Flächenentwicklung im Außenbereich kann ein Beitrag zur Treibhausgasneutralität geleistet werden. Mit einer doppelten Innenentwicklung wird beispielsweise eine weitere Flächenversiegelung vermindert und der zusätzliche Bau von Erschließungsstraßen vermieden sowie Fahrwege verkürzt.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Erstellen eines Nachverdichtungs- bzw. Innenentwicklungskonzepts;
Maßnahmen umsetzen zur doppelten Innenentwicklung</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Unversiegelte Flächen positiv für Umweltschutz und Klimaanpassung (z. B. Sicherung der Artenvielfalt, Biotopverbunde, Frischluftschneisen, neu entstehende Frischluftgebiete)</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *EB_NB_6* **Nr. aus 2021**	**Grundsatzbeschluss flächensparendes Bauen umsetzen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Grundsatz beschließen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt „Flächensparendes Bauen“ als Grundsatz für die städtebauliche Entwicklung Lübecks. Ziel ist es, eine effektive Ausnutzung von Baugrundstücken zu befördern. Dabei soll insbesondere eine ökologisch und sozial angemessene Nachverdichtung bereits bebauter Grundstücke unterstützt werden, um die Inanspruchnahme neuer Grün- und Freiflächen für eine bauliche Nutzung und neue Versiegelungen zu minimieren. Eine Mehrfachnutzung und höhere bauliche Ausnutzung von Grundstücken soll dort befördert werden, wo dies der Verbesserung des städtebaulichen Gefüges dient, stadtklimatisch und sozial verträglich ist und keine Nutzungskonflikte zu erwarten sind. In geeigneten Fällen soll eine städtebaulich adäquate Grundstücksnutzung und ökologisch und sozial angemessene Nachverdichtung über verbindliche Bauleitplanung herbeigeführt werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung 5.610.4 Bebauungsplanung / Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Flächenmanager:in eingestellt; Nachverdichtungskonzept erstellt; erstes Beispielprojekt fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_7		
Nr.: *EB_NB_7* **Nr. aus 2021**	**Nachverdichtungskonzept (Kataster) erstellen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kataster erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Nachverdichtungskonzept soll für das Stadtgebiet aufzeigen, in welchen Bereichen Potentiale zur Nachverdichtung bestehen, z.B. durch eine Zweite-Reihe-Bebauung, Blockinnenverdichtung, flächenhafte Erweiterung von Baukörpern, Aufstockung bestehender Gebäude, Schließung bestehender Baulücken und die Nutzung bisher untergenutzter bzw. brachliegender Flächen. Das Konzept dient als Nachweis der noch vorhanden Innenentwicklungspotenziale ggü. der Politik und Landesplanung und wird rechnerisch bei der Wohnbauflächenbilanzierung zum FNP berücksichtigt. Entsprechend der Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP) werden u. a. alle ungenutzten Wohnbaugrundstücke nach § 30, 33, 34 BauGB sowie Reserveflächen des FNP erfasst. Die Flächen werden hinsichtlich ihrer Realisierungspriorität kategorisiert.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung 5.610.4 Bebauungsplanung / Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Flächenmanager:in eingestellt; Kataster erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_8		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_NB_8* **Nr. aus 2021**	**Eine Stelle für Flächenmanagement schaffen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kataster aufbauen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Für den Aufbau des Flächenmanagement-Katasters wird eine Stelle geschaffen. Hierfür wird auf die Konnexitätszahlung des Landes zurückgegriffen. Die Stadtplanung schreibt auf Grundlage der Förderrichtlinie „Netzwerk Flächenmanagement“ des Landes die Personalstelle eines kommunalen Flächenmanagers für die Hansestadt Lübeck aus. Aufgabenbereiche des Flächenmanagers sind z.B. die Ermittlung und gezielte Aktivierung weiterer Innenentwicklungspotenziale, die Erarbeitung eines Nachverdichtungskatasters und/oder Innenentwicklungskonzepten sowie die Entwicklung von Strategien zur Umsetzung. Darüber hinaus soll der Flächenmanager als Ansprechpartner innerhalb der Verwaltung sowie für Grundstückseigentümer, Initiativen und Unternehmen fungieren. Das Land S-H fordert zudem eine Zusammenarbeit mit den Flächenmanagern anderer Kreise im Land zum Aufbau eines landesweiten Netzwerks Flächenmanagement und eines landesweiten Flächen-Monitorings.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Flächenmanager:in eingestellt; Kataster erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_7		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_NB_9* **Nr. aus 2021**	**Kooperation zu flächensparendem Bauen mit TH aufsetzen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kooperieren	Fördern	
Beschreibung	Es wird eine Kooperation zum Thema flächensparendes Bauen mit der TH Lübeck aufgebaut, um Pilotprojekte wissenschaftlich zu begleiten, das Flächenmanagement zu unterstützen und Strategien zu entwickeln.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung 5.610.4 Bebauungsplanung / Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_NB_10* **Nr. aus 2021**	**Kampagne und Plattform Wohnungstausch starten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne starten	Fördern	
Beschreibung	Die Klimaleitstelle erstellt und betreibt eine Wohnungstauschplattform und bewirbt den Wohnungstausch mithilfe einer Kampagne. Häufig bewohnen Menschen nach dem Auszug der Kinder große Wohnungen und Häuser, die den eigenen Bedarf an Wohnraum übersteigen. Hohe Nebenkosten (besonders für das Heizen) können dabei belasten. Gleichzeitig haben junge Familien den Bedarf an größerem Wohnraum. Damit dieser Bedarf nicht nur über den Neubau gedeckt wird, ist das Ziel der Wohnungstauschbörse, diese Gruppen zusammenzubringen. Die Energie- und Klimaagentur begleitet das Einrichten der Wohnungstauschbörse mithilfe einer Kampagne und zahlt einen Tauschbonus bei erfolgreicher Vermittlung. Die Freiburger Wohnungstauschbörse dient als Modellprojekt mit Vorbildcharakter.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle, ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		

<table>
<tr><td>Nummer
EB_Neubau_3</td><td colspan="3">Thema
☒ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Neubau nachhaltig errichten und treibhausgasneutral betreiben</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Energetischen Standard Neubau für kommunale Gebäude (inkl. Anbauten an Bestand) definieren</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Die Stadt setzt sich in Bezug auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit das Ziel, besser als der gesetzliche Standard zu bauen. Hierfür soll ein „Energetischer Standard Neubau“ erarbeitet werden, der den gesetzlichen Standard zur Basis hat und durch weitere Effizienzanforderungen ergänzt. Ziel ist, einen Leitfaden zu entwickeln, der den Standard für den Neubau als Rahmen vorgibt.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Die Bundesregierung beschließt seit Jahrzehnten kontinuierlich strengere Energiestandards für Neubauten. Dadurch entwickeln sich neue Technologien und Märkte, welche Schritt für Schritt fossile und energieintensive Technologien ersetzen. Auch für die kommenden Jahre wird es neue Energiestandards geben. Ab ca. 2025 soll der Effizienzhaus-40-Standard als gesetzliche Vorgabe gelten. Das bedeutet, dass Neubauten 40 Prozent des Primärenergiebedarfs eines vergleichbaren Referenzgebäudes verbrauchen dürfen. Der Energiebedarf soll dabei zu 65 Prozent aus regenerativen Quellen gedeckt werden. Beide Anforderungen sind bereits ambitionierte Ziele, die durch weitere regionale Anforderungen ergänzt werden. Bisher lag der Fokus auf dem Energieverbrauch bei der Nutzung. Der energetische Standard soll zukünftig einen Beitrag dazu leisten, dass die graue Energie, die im Material selbst gebunden ist bzw. durch dessen Gewinnung verbraucht wurde, mehr berücksichtigt wird. Diese macht teilweise mehr als 50 Prozent des Energiebedarfes über den Lebenszyklus eines herkömmlichen Gebäudes aus und steigt mit energieeffizienten Gebäuden stetig an.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Der Energetische Standard Neubau orientiert sich an einem kurz- bis mittelfristig weiterzuentwickelnden gesetzlichen Energiestandard. Dieser wird um die Reduktion der grauen Energie erweitert und zusätzlich durch regional geeignete Anforderungen ergänzt. Dabei werden Themen wie Kreislaufwirtschaft, Biodiversität, Klimaanpassung, regionale Wertschöpfung und Elektromobilität integriert.

Die konkreten Anforderungen sollen über einzelne Parameter einfach zu bestimmen sein und sich an einem Referenzgebäude orientieren. Die Ermittlung der Parameter und anzusetzenden Werte ist Aufgabe dieser Maßnahme. Anzustreben ist es, möglichst vorhandene und allgemein anerkannte Referenzgebäude zu verwenden.

Abweichungen von den Vorgaben aus dem Standard sind von den zuständig Planenden und/oder Projektleiter:in der Hansestadt zu begründen und im Zuge der Entwurfsunterlagen eines Bauprojekts vor Projektfreigabe einer prüfenden Instanz vorzustellen. Hierzu soll es ein Arbeitsblatt geben, das eine einfache Prüfung auch für Außenstehende ermöglicht. Wie diese Prüfinstanz gebildet wird, ist ebenfalls Teil dieser Maßnahme, z. B. in GMHL, Bauordnung, Bauausschuss oder einem eigenen Gremium.

Bereits erkannte, regionale Anforderungen werden hier benannt und sollen erweitert sowie konkretisiert werden.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Leitfaden für Weitergabe auch an Planungsbeteiligte</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
hoher Einfluss auf CO_2-Bilanz;
Stärkung regionaler Wirtschaft</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
zusätzliche interne Prozesse behindern Projektablauf;
Vergabeverfahren müssen an Nachhaltigkeitskriterien angepasst werden</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
komplexere Verfahren;
Mehraufwand im Projektablauf</td></tr>
</table>

Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.651 Gebäudemanagement
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.5 Bauaufsicht; Fachplanende aus den Bereichen Architektur; Technische Gebäudeausrüstung (TGA); Bauökologie und Energieberatung; Stadtwerke Energie Lübeck
Zielgruppe	Stadtverwaltung, insbesondere 5.651 Gebäudemanagement
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Die Maßnahme selbst wird zunächst keine Auswirkung auf die CO_2-Bilanz haben. Dies folgt erst, nachdem ein Standard erstellt und innerhalb des GMHL umgesetzt ist. Der Gebäudebereich ist mit ca. 30 Prozent maßgeblich für den CO_2-Ausstoß verantwortlich. Die Neubaurate von öffentlichen Gebäuden ist gering. Umso wichtiger ist deren Vorbildwirkung.
Erfolgsindikatoren	1. Benennen eines zuständigen GMHL-Mitarbeitenden, inklusive ausreichendem Zeit- und Finanzbudget 2. Angebote einholen und Vergabe an geeignete:n Dienstleister:in 3. erste Fassung zur Vorlage für alle beteiligten Akteur:innen 4. Endfassung zur Vorlage und Beschlussfassung im Senat Ende 2023 5. Benennen bzw. Einrichten der prüfenden Instanz, der Informationsbereitstellung und der Evaluierung 6. öffentliche Vorstellung
Zusätzlicher Nutzen	Jede Baumaßnahme stellt einen Eingriff in unsere natürliche Lebensgrundlage dar. Durch die zusätzlichen Anforderungen wird dieser Eingriff deutlich reduziert und langfristig Alternativen entwickelt. Der Standard und die sich über die Jahre ergebenden Erkenntnisse können von anderen Akteur:innen genutzt werden.
Hinweise & Sonstiges	Alternativ können externe Dienstleistungen durch Zertifizierungsstellen genutzt werden, z.B. des Bewertungssystems Nachhaltiges Bauen (BNB) oder der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) sein.

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_NB_11* **Nr. aus 2021**	**Lübecker Neubaustandard entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standard	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, einen Neubaustandard für alle kommunalen Neubauten zu erstellen. Dieser Standard besteht aus mehreren Bausteinen und deckt eine Vielzahl verschiedener Themenfelder ab. Zu den Themenfeldern gehören u.a.: - Effizienzhausstandard (Dämmung zur Senkung des Primärenergiebedarfs) - Kreislaufwirtschaft - Biodiversität - Klimaanpassung - regionale Wertschöpfung - Elektromobilität - Nutzung regenerativer Energien - Reduzierung grauer Energie - Datentransfer und Kommunikation Um alle relevanten Themenfelder abzudecken, werden diese in einem GMHL-internen Workshop, eventuell unter Einbezug externer Expert:innen, gesammelt. Diese bereitet das GMHL im Nachgang zu einem ersten Entwurf als Anforderungskatalog auf. In ihm sind die Themenfelder und erste Zielvorstellungen festgelegt.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Workshop durchgeführt; Ausschreibung vorbereitet; Anforderungskatalog entworfen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 2.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		

Nr.: *EB_NB_12* **Nr. aus 2021**	**Personalkapazitäten für die Entwicklung des Lübecker Neubaustandards schaffen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kapazitäten schaffen	Flankieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das GMHL, eine teamübergreifende Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Neubaustandards einzuberufen und eine halbe Stelle für das Gebäudemanagement zu schaffen. Für die erfolgreiche Projektentwicklung, Projektkoordination und Umsetzungsbegleitung wird eine zusätzliche halbe Stelle innerhalb des GMHL geschaffen oder bereitgestellt. Diese wird aus Eigenmitteln des GMHL finanziert. In Verbindung mit der Maßnahme EB_Sanierung_3 *(Erarbeitung eines Sanierungsstandards für kommunale Gebäude)* wird insgesamt eine Stelle im Sinne einer ganzheitlichen Projektkoordination erforderlich.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Stellenplan angepasst; Stelle geschaffen; Stelle besetzt; Mitarbeiter:in eingearbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen : 0,5	Sachkosten: Eigenmittel vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Sanierung_3		
Nr.: *EB_NB_13* **Nr. aus 2021**	**Lübecker Neubaustandard erstellen, Angebote an geeignete Dienstleister:innen vergeben**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Dienstleister:in einbinden	Investieren	
Beschreibung	Der Anforderungskatalog vom GMHL muss in einen konkreten Standard übertragen werden. Da die Themenfelder insgesamt sehr komplex sind und von vielen rechtlichen und anderen Entwicklungsfaktoren abhängen, wird das Erstellen eines ersten Entwurfs für den Neubaustandard an externe Dienstleister:innen vergeben. Der Entwurf des Standards wird allen betroffenen Akteur:innen vorgelegt. Diese sollen vor allem Anregungen und konstruktive Hinweise in Bezug auf die Praktikabilität und zur konkreten Umsetzung liefern. Die Rückmeldungen werden von den externen Verantwortlichen in enger Absprache mit den internen Verantwortlichen des GMHL im finalen Neubaustandard miteinbezogen. Sie erstellen eine Beschlussvorlage, die Ende 2023 dem Senat vorgelegt wird. Anschließend wird der entwickelte Standard öffentlichkeitswirksam vorgestellt, um Bürger:innen zu informieren und Mitarbeitende der Stadt zur Umsetzung des Standards zu sensibilisieren.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Anforderungskatalog erstellt; Vergabe durchgeführt; Entwurf verfasst; finale Fassung erarbeitet; Standard vorgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 12.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_NB_14* **Nr. aus 2021**	**Kontrollinstanz für Neubauvorhaben benennen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kontrolle einführen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Um den Neubaustandard tatsächlich umzusetzen und zu verstetigen, ist eine Kontrollinstanz (intern oder extern) zu benennen, die alle Neubauvorhaben auf dessen Einhaltung prüft und beratend zur Seite steht. Der Standard muss hierfür bereits festlegen, wann und wie die Kontrollinstanz eingebunden wird.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Kontrollinstanz benannt; erste Prüfung durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstelle: zu klären	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		
Nr.: *EB_NB_15* **Nr. aus 2021**	**Pilotobjekt (Neubau oder Anbau) umsetzen und Evaluierung durchführen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt starten	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Pilotobjekt umsetzen: Die gefundenen Vorgaben sollen anhand eines Pilotprojektes angewandt werden. Dazu eignet sich eine Schule als der häufigste Gebäudetyp einer Kommune, auf jeden Fall sollte es als Referenz für folgende Projekte geeignet sein. Für die Umsetzung ist ein besonderer Betreuungsbedarf notwendig. Das Pilotprojekt wird also hinsichtlich des Neubaustandards dokumentiert, die praktischen Schritte hinsichtlich der tatsächlichen Umsetzungsmöglichkeiten geprüft. Es muss noch geklärt werden, wie die Vorgaben durchgesetzt werden, wenn diese keinen rechtlich verbindlichen Charakter aufweisen, sondern lediglich als Aufgabenstellung innerhalb der Stadt gelten. Vorteilhaft wäre ein Projekt, das Ende 2023 startet. Evaluierung: Die erste Evaluierung wird wahrscheinlich ohne bereits umgesetzte Bauvorhaben auskommen müssen. Dabei kann aber auf die Erfahrung aus den ersten Leistungsphasen zurückgegriffen werden. Hierbei wird das Erstprojekt eine besondere Aufmerksamkeit erhalten.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Planung nach Bestandsaufnahme abgestimmt; Kriterien für Evaluierung entworfen und abgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalstelle: zu klären	Sachkosten: Eigenmittel GMHL vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_NB_12		

Nummer	**Thema**		
EB_Wärme_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Wärmenetze massiv ausbauen – angeschlossene Haushalte verdoppeln**		
Maßnahmentitel	**Anschlussraten an Wärmenetze erhöhen & Anreize schaffen**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, die Anschlussrate von Haushalten und Betrieben an den bereits bestehenden Wärmenetzen sowie den neu geplanten Wärmenetzen zu verdoppeln.		
Ausgangslage	Die mehrheitlich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindliche Stadtwerke Energie Lübeck GmbH besitzt Fernwärme-Inselnetz-Systeme, die im Rahmen der Wärmewende ausgebaut werden sollen. Derzeit gibt es im Gebiet der Hansestadt Lübeck keine Fernwärmesatzung, die den Anschluss an die Fernwärme sowie Nutzungsrecht und -zwang regelt. Es sind derzeit rund 22.000 Abnahmestellen (Haushalte) an die Fernwärme angeschlossen.		
Strategie	Der Ausbau der Fern- und Nahwärmenetze ist eine Schlüsselaufgabe für das Erreichen der Wärmewende. Durch die Umstellung eines Wärmenetzes auf erneuerbare Energien wird die Wärmeversorgung für eine Großzahl von Gebäuden klimaneutral gestaltet. Das Umstellen einzelner Haushalte mit separaten Heizeinheiten ist deutlich komplexer. Damit der Ausbau und die Verdichtung von Wärmenetzen erfolgreich sein kann und sich mehr Haushalte anschließen, müssen Anreize geschaffen werden. Es gibt für Städte und Gemeinden auch die Möglichkeit, lokal einen Anschluss- und Benutzungszwang für Fernwärme einzuführen. Dieses Mittel kann effektiv eingesetzt werden. Es kann jedoch dazu führen, dass die Akzeptanz für das Medium sinkt.		
	<u>Stärken</u> verpflichtende kommunale Wärmeplanung; vorhandene Wärmenetzstruktur	<u>Chancen</u> In Kombination mit Sanierung; erhöhen der Energieeffizienz	
	<u>Schwächen</u> keine vorhandene Fernwärmesatzung	<u>Risiken</u> Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Einzubindende Gruppen	1.203 Beteiligungscontrolling; 1.300 Recht; 5.610.5 Bauaufsicht;		
Zielgruppe	Bürger:innen, Gebäudeeigentümer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck mit Gebäude- und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Anschluss an ein Wärmenetz verringert nicht automatisch die Treibhausgasemissionen. Das Dekarbonisieren eines Wärmekraftwerks, das Wärmenetze versorgt, ist wesentlich effizienter als die Dekarbonisierung von vielen Einzelheizungen. Daher wird angestrebt, die Wärmeabnahmestellen an Wärmenetzen zu verdoppeln.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl Abnahmestellen an Wärmenetzen		
Zusätzlicher Nutzen	Dekarbonisieren des Wärmenetzes schafft Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_Wärme_1* **Nr. aus 2021**	**Kompetenzzentrum für die Umstellung der Heizsysteme einrichten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellen schaffen	Investieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, eine Stelle zu schaffen, um die Beratungsangebote für Privatpersonen und Unternehmen zum Thema Heizungswechsel zu koordinieren. Durch das Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein sind alle Gebäudebesitzer:innen verpflichtet, beim Austausch einer bestehenden Heizungsanlage durch eine neue Anlage mindestens 15 Prozent erneuerbare Energien in das Heizsystem einzuspeisen. Diese Anforderung stellt viele Gebäudeeigentümer:innen vor eine große Herausforderung. Der Bundesgesetzgeber plant ähnliche bzw. verschärfte Regelungen. Derzeit findet die strategische Entwicklung zur kommunalen Wärmeplanung und der Quartierskonzepte in der Klimaleitstelle statt. Die direkte Beratung von Gebäudebesitzer:innen erfolgt über Energieberater:innen, die Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und die Schornsteinfegerinnung. Die Anfragen nehmen aktuell schon stark zu. Zur Koordinierung von Denkmalschutz, Ausbauplänen im Rahmen der Wärmewende, Umweltschutzbelangen und Energieberatung wird die Energie- und Klimaagentur eine Schlüsselrolle spielen. Die Verbraucherzentrale SH und Handwerkskammer Lübeck werden dabei Kooperationspartnerinnen sein. Als Vorbild dienen die Energie-Lotsen Hamburg.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Personalstelle schaffen Personalstelle besetzen Regionale Energie- und Klimaagentur gegründet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_Wärme_2* **Nr. aus 2021**	**Fernwärmesatzung erstellen und beschließen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Satzung erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Eine Fernwärmesatzung ist der Bürgerschaft vorzulegen, die mithilfe von Anschluss- und Benutzungsrecht als auch -zwang den Ausbau der Fernwärmenetze in Lübeck beschleunigt. Die Satzung wird derzeit erarbeitet und befindet sich in der Rechtsprüfung. Ein sinnvoller Einsatz ergibt sich, wenn im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung oder von Wärmetransformationsplänen (durch die Wärmenetzbetreiber) die Ausbau- und Verdichtungsbereiche des Wärmenetzes in Lübeck festgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass nach dem neuen Energiewende- und Klimaschutzgesetz SH 15 Prozent der Wärme aus erneuerbaren Energien stammen muss, wenn der Wärmeanschluss geändert wird. Die kann der Anschluss an ein Wärmenetz erfüllen, wenn der Primärenergiefaktor des Netzes kleiner als 0,7 ist oder ein Dekarbonisierungsfahrplan für die Vergrünung der Wärme vorliegt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Fernwärmesatzung fertiggestellt; Anhang mit Geltungsbereich fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: in Planung	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_Wäreme_3* **Nr. aus 2021**	**Kontrollinstanz zur Einhaltung der Fernwärmesatzung einführen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellenaufbau	Investieren	
Beschreibung	Die in der Fernwärmesatzung beschriebenen Ge- und Verbote sowie Ordnungsrichtlinien und Bußgelder müssen überprüft werden. Dafür ist eine Stelle mit ausreichend Personalmitteln zu schaffen, die Prüfungen bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen durchführt und Ordnungswidrigkeiten an das Ordnungsamt weiterleitet.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Stellenangebot erstellt; Stelle besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_2		

Nr.: *EB_Wärme_4* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichkeitskampagne in den Gebieten der Wärmenetzwerke starten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Beschreibung	Um die Akzeptanz für Wärmenetze zu erhöhen und Informationen ausreichend an Anwohner:innen zu vermitteln, wird eine Öffentlichkeitskampagne für Hauseigentümer:innen mit wiederkehrendem Slogan gestartet. Mit der Kampagne wird über die damit verbundenen Ausbau- und Verdichtungspläne informiert und die ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile für Hauseigentümer:innen sichtbar gemacht. Die Kosten für Anschluss und Betrieb der Fernwärme werden transparent dargestellt. Die Kampagne wird von der Klimaleistelle, ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur durchgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur;		
Meilensteine	Kampagne entwickelt; Kampagne durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_2, Ü_Stadt_5		
Nr.: *EB_Wärme_5* **Nr. aus 2021**	**Finanzielle Unterstützung bei Anschluss an die Fernwärme bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Finanziell fördern	Fördern	
Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck übernimmt einen Anteil der anfallenden Kosten für den Hausanschluss bzw. das Verlegen von Fernwärmnetzen, um die Kosten bei den Hauseigentümer:innen gering zu halten und die Wärmewende sozial zu gestalten. Mit den Stadtwerke Energien Lübeck sind Möglichkeiten zu günstiger Finanzierung und Contracting-Modellen in Form von monatlichen Raten zu entwickeln. Der Förderanteil muss mit bundesweiten Zuschüssen und Zuschüssen für erneuerbare Alternativen zur Fernwärme abgeglichen werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Aufsetzen Fördermodell		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_2, Ü_Stadt_5		

Nr.: *EB_Wärme_6* **Nr. aus 2021**	**Ausbau- und Verdichtungsstrategie Wärmenetze erstellen und koordinieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fördern	Fördern	
Beschreibung	Die Klimaleitstelle stellt die kommunale Wärmeplanung gemäß Energiewende- und Klimaschutzgesetz SH auf. Diese umfasst den gesamten städtischen Wärmemarkt. Ein Anteil der städtischen Wärmeversorgung erfolgt über Wärmenetze, die sich überwiegend im Eigentum der Stadtwerke Energie Lübeck befinden. Für diese Wärmenetze erarbeiten die Stadtwerke Energie Transformationspläne gemäß „Bundesförderung effiziente Wärmenetze BEW“. Klimaleitstelle und Stadtwerke Energie Lübeck tragen dafür Sorge, dass die genannten Wärme- und Wärmetransformationspläne abgeglichen und hinsichtlich ihrer Ziele und Inhalte einheitlich erstellt werden. Aus den Ergebnissen der kommunalen Wärmeplanung und der Dekarbonisierungspfade bzw. aus der Wärmetransformationsplanung der Stadtwerke Energie wird – je nachdem, was früher vorliegt – eine Ausbaustrategie für alle Wärmenetze in Lübeck erstellt. Die Ausbaustrategie wägt neben den Ausbauplänen auch Straßenbaupläne und Sanierungsgebiete mit ab.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_2, EB_EE_24		

Nummer	**Thema**		
EB_Wärme_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Wärmenetze massiv ausbauen – angeschlossene Haushalte verdoppeln**		
Maßnahmentitel	**Wärmenetz-Infrastruktur verbessern**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist es, die Infrastruktur der Wärmenetze in Lübeck auszubauen und zu verdichten. Die in Lübeck über Wärmenetze bezogene Wärmemenge soll verdoppelt werden.		
Ausgangslage	Die mehrheitlich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befindliche Stadtwerke Energie Lübeck GmbH besitzt Fernwärmesysteme, die im Rahmen der Wärmewende ausgebaut werden sollen – derzeit sind 2.200 Abnahmestellen angeschlossen. Im Jahr 2014 wurde ein Wärmenutzungskonzept für Lübeck erstellt. Im Rahmen des energetischen Quartierskonzeptes Marli und der Konzeptstudie Wärmenetze 4.0 wurden weitere Erfahrungswerte gesammelt, die in die kommunale Wärmeplanung mit einfließen.		
Strategie	Der Ausbau der Fern- und Nahwärmenetze ist eine Schlüsselaufgabe für die Wärmewende. Bei der Umstellung eines Wärmenetzes auf erneuerbare Energien wird die Wärmeversorgung für eine Großzahl an Gebäuden treibhausgasneutral gestaltet. Das Umstellen einzelner Haushalte mit separaten Heizeinheiten ist deutlich komplexer. Um eine ganzheitlich durchdachte Wärmeversorgung für Lübeck zu entwickeln, wird ein kommunaler Wärmeplan aufgestellt. In diesem werden potentielle Wärmequellen aufgezeigt, der Bedarf für die unterschiedlichen Stadtgebiete dargestellt und die Ausbaupfade für die Wärmenetze beschrieben. Das Aufstellen des Wärmeplans muss auf städtischer Seite von einer Arbeitsgruppe begleitet werden und durch Voruntersuchungen, Machbarkeitsstudien und Potentialanalysen begleitet werden.		
	<u>Stärken</u> verpflichtende kommunale Wärmeplanung; vorhandene Wärmenetzstruktur	<u>Chancen</u> Kombination mit Sanierung möglich; erhöhen der Energieeffizienz	
	<u>Schwächen</u> keine vorhandene Fernwärmesatzung	<u>Risiken</u> Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.651 Gebäudemanagement; 5.660.5-2 Grünanlagen; Stadtwerke Energie Lübeck		
Einzubindende Gruppen	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften ; 4.491.3 Denkmalpflege		
Zielgruppe	Städtische Mitarbeiter:innen, Stadtwerke Energie Lübeck		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck mit Gebäude- und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Anschluss an ein Wärmenetz verringert nicht automatisch die Treibhausgasemissionen. Aber die Dekarbonisierung eines Wärmekraftwerks in einem Wärmenetz ist wesentlich effizienter als viele Einzelheizungen zu dekarbonisieren. Daher wird eine Verdopplung der Wärmeabnahmestellen an Wärmenetze als Ziel definiert.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl Abnahmestellen an Wärmenetzen		
Zusätzlicher Nutzen	Dekarbonisierung des Wärmenetzes schafft Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_Wärme_7* **Nr. aus 2021**	**Vertiefenden Wärmeplan Altstadt erstellen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept entwickeln	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, einen Wärmeplan für die Altstadt als Zusatzkonzept der kommunalen Wärmeplanung zu erstellen. Die kommunale Wärmeplanung, die durch das Land finanziert wird, beinhaltet nicht genügend finanzielle Mittel, um der komplexen Aufgabe der Wärmeplanung für die Altstadt gerecht zu werden. Die Altstadt mit ihrer historischen Substanz ist in Bezug auf eine treibhausgasneutrale Wärmeversorgung gesondert zu betrachten. Eine Arbeitsgruppe ist einzurichten, um eine Strategie zu entwickeln, die auch den Denkmalschutz mit beachtet. Die Konzepterstellung wird mit der kommunalen Wärmeplanung extern vergeben. Zu beteiligende Akteur:innen in der Arbeitsgruppe: • Denkmalpflege • Klimaleitstelle • Stadtplanung • Stadtwerke Energie Die Entwicklung findet in steter Abstimmung mit Akteur:innen der kommunalen Wärmeplanung statt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Arbeitsgruppe einberufen; Auftrag Wärmeplan Altstadt vergeben; Plan und der Maßnahmenpakete öffentlich vorgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Nr.: *EB_Wärme_8* **Nr. aus 2021**	**Kataster Heizungs-Erneuerungszyklen erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kataster erstellen	Flankieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt die Klimaleitstelle, ein Kataster Heizungs-Erneuerungszyklen im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung zu erstellen. Der Erneuerungszyklus von Gebäudeheizungen kann bis zu 30 Jahre und darüber hinaus betragen. Somit kommen in einem Quartier pro Jahr schätzungsweise 3 bis 5 Prozent aller Altbestände an Heizungen überhaupt nur für einen Anschluss an die Fernwärme in Frage. Es sei denn, ein vorzeitiger Wechsel lohnt sich aus Kostengründen. Insofern ist für die Planung des Netzausbaus eine nach Jahren gestaffelte Übersicht der möglichen Neuanschlüsse sinnvoll, wobei vorrangig die größeren potentiellen Abnehmer:innen berücksichtigt werden sollen. Die Daten werden in Kooperation mit der Schornsteinfeger-Innung erhoben.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Kataster aufgestellt; Ausbau- und Anschlusspläne präsentiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Nr.: *EB_Wärme_9* **Nr. aus 2021**	**Kommunale Gebäude als Ankerkunden für die Fernwärme anschließen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellen schaffen	Investieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL), alle städtischen Liegenschaften an die Wärmesysteme der Stadtwerke Energie Lübeck anzuschließen, solange das Verhältnis aus Anschlusskosten und Wärmeabsatz den Wert von 500 EUR/MWh pro Jahr unterschreitet. Der Anschluss soll möglichst schnell erfolgen, spätestens jedoch, wenn eine Sanierung bzw. ein Ersatz des bestehenden Heizungssystems stattfindet. Ausgenommen von dieser Regelung sind Alternativen zur Wärmeversorgung der Liegenschaften, die geringere THG-Emissionen verursachen als die entsprechende Wärmeversorgung aus dem Wärmenetz.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Letter of Intent zwischen GMHL und Stadtwerke Energie unterzeichnen Anschluss neuer Liegenschaften an Wärmenetz		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadt_5		
Nr.: *EB_Wärme_10* **Nr. aus 2021**	**Städtische Flächen für die Verlegung von Fernwärmeleitungen bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Organisieren	Flankieren	
Beschreibung	In Ergänzung zum Wärmekonzessionsvertrag zwischen der Hansestadt Lübeck und den Stadtwerke Energien Lübeck sowie der EBL beschließt die Bürgerschaft, dass auch städtische Flächen, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, für Fernwärmeleitungen zur Verfügung gestellt werden; vorab sind jedoch ausgiebig Alternativen zu prüfen. Dazu gehören z.B. Grundstücke öffentlicher Gebäude, Grünanlagen, Kleingartenanlagen, Sportanlagen, Rad- und Wanderwege. Der Fernwärme wird unter Einhaltung gesetzlicher Regelungen ein Vorrang vor anderen Ansprüchen eingeräumt. Im Rahmen von Einzeluntersuchungen kommt es zu einer Abwägung mit betroffenen Schutzgütern, beispielsweise hinsichtlich Baum-, Natur- und/oder Artenschutz.		
Verantwortliche/r	5.660.5-2 Grünanlagen		
Meilensteine	Verfahrensanweisung an betroffene Verwaltungseinheiten erteilt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_2		

Nr.: *EB_Wärme_11* **Nr. aus 2021**	**Kommunale Flächen zur Errichtung und dem Betrieb von Kollektoranlagen zur Nutzung von erneuerbarer Primärenergie bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Organisieren	Flankieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt in Ergänzung zum Wärmekonzessionsvertrag zwischen der Hansestadt Lübeck und den Stadtwerke Energien Lübeck, dass auch städtische Flächen, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, für Kollektorenanlagen (sie dienen der Erschließung erneuerbarer Primärenergie) zur Verfügung gestellt werden. Vorab sind jedoch Alternativen ausgiebig zu prüfen. Dies gilt, wenn die bestehende Nutzung von der Kollektorenanlage nur temporär und/oder nur unwesentlich beeinträchtigt wird. Dies können Erdwärmesonden unterhalb von Sportplätzen, Kleingartenflächen oder in Grünanlagen oder Wanderwegen sein, ebenso aufgeständerte solarthermische Sammler oberhalb von Parkplatzflächen oder landwirtschaftlich genutzter Flächen in Form von Agri-Thermie-Anlagen. Der Fernwärme wird unter Einhaltung gesetzlicher Regelungen ein Vorrang vor anderen Ansprüchen eingeräumt. Im Rahmen von Einzeluntersuchungen kommt es zu einer Abwägung mit betroffenen Schutzgütern, z. B. hinsichtlich Baum-, Natur- und/oder Artenschutz.		
Verantwortliche/r	5.660.5-2 Grünanlagen;		
Meilensteine	Verfahrensanweisung an betroffene Verwaltungseinheiten erteilt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_2		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_Wärme_12* **Nr. aus 2021**	**Einen kommunalen Wärmeplan erstellen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Grundsatzentscheidung der Gemeinde zum Aufstellen eines kommunalen Wärmeplans bedeutet, dass dieser als zukünftiges Planungswerkzeug und Leitlinie eingesetzt wird. Das entspricht den Vorgaben des neuen Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein. Mit der Grundsatzentscheidung werden Gelder und Kapazitäten für das Verfahren freigegeben. Die kommunale Wärmeplanung wurde von der Politik beschlossen und der Auftrag an ein externes Planungsbüro wird vorbereitet.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Auftrag kommunale Wärmeplanung vergeben; Aufträge der Begleitpläne vergeben; kommunale Wärmeplanung fertiggestellt und öffentlich präsentiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_18, EB_EE_19		

Nr.: *EB_Wärme_13* **Nr. aus 2021**	**Verwaltungsübergreifende AG Energie einsetzen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Koordinieren	Flankieren	
Beschreibung	Der Wärmeplan wird Einfluss auf die weitere Planung von Neubaugebieten, energetische Sanierungsgebiete, den Flächennutzungsplan, die Strategie der Stadtwerke Energie und das Gebäudemanagement haben. Zudem müssen Daten von verschiedenen Behörden, Gesellschaften und Eigenbetrieben eingebunden werden. Eine Arbeitsgruppe aus verschiedenen Bereichen einzurichten, die von der Wärmeplanung beeinflusst werden, ist sinnvoll, um den Arbeitsprozess zu koordinieren und benötigte Daten zu erheben. Die AG Energie wird bei der Ausarbeitung des Wärmeplans zuarbeiten und Ergebnisse in die Strategien und Planungsprozesse einarbeiten. Die Koordination der AG unterliegt der Klimaleitstelle. Die Arbeitsgruppe Altstadt ist eine Unter-AG.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	AG Energie einberufen; Auftrag kommunale Wärmeplanung vergeben; kommunale Wärmeplanung fertiggestellt und veröffentlicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_Wärme_7		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_Wärme_14* **Nr. aus 2021**	**Monitoring-Instrument für kommunale Wärmeplanung einführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Monitoring	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die AG Wärmeplanung erstellt in Zusammenarbeit mit dem beauftragen Büro für die kommunale Wärmeplanung einen Bericht, in dem die Fortschritte Politik und Öffentlichkeit in regelmäßigem Turnus vorgestellt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *EB_Wärme_15* **Nr. aus 2021**	**Vorfahrt für Fernwärme beschließen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzessionsverträge anpassen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Um den notwendigen Fernwärmeausbau zu beschleunigen, sollen weitere baurechtliche Ausnahmen für den Wärmenetzbau beschlossen werden. Dies beinhaltet, dass für den Fernwärmeausbau Straßen aufgebrochen werden dürfen, auch wenn sie erst vor weniger als fünf Jahren im Rahmen einer Bauarbeit geöffnet wurden. Durch die frühzeitige Berücksichtigung der kommunalen Wärmeplanung sollte sich der Einsatz der Ausnahmeregelung jedoch auf ein Minimum reduzieren. Zudem sind die Abstandsregeln von Fernwärmeleitungen zu Leitungen der EBL zu überarbeiten und die notwendige Tiefe für die Verlegung von Fernwärmeleitungen zu überprüfen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_wärme_12		

Nummer	**Thema**		
EB_EE_1	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Erneuerbare Energien nutzen**		
Maßnahmentitel	**Erneuerbaren Strom erschließen**		
Ziel	Der Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung auf Lübecker Stadtgebiet wird durch städtische Akteur:innen vorangetrieben und der Ausbau von privaten Anlagen unterstützt. Die in Lübeck durch erneuerbare Energien erzeugte Strommenge wird bis 2030 verdoppelt, basierend auf dem Basisjahr 2019.		
Ausgangslage	In Lübeck wird Strom durch gasbetriebene BHKWs, Biomasse-BHKWs, PV-Anlagen und Kleinstwasserkraftwerke produziert. Gewerbegebäude, kommunale Gebäude, Parkplätze und viele Wohnhäuser weisen Potential für den PV-Ausbau auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die rote Dachlandschaft der Lübecker Innenstadt sowie die Sichtbeziehungen zu markanten Gebäuden – wie den sieben Lübecker Türmen – als wertvolles Gut zu betrachten sind. Der Regionalplan sieht auf dem Lübecker Stadtgebiet keine Windkraftanlagen vor, da diese in den geschützten Sichtachsen zum Welterbe stehen würden.		
Strategie	Eine jährliche Ausbaurate von PV-Anlagen soll als Maßstab dienen, um das Ziel zu erreichen, und jährlich öffentlich dargestellt werden. Dafür werden private Gebäude- und Flächenbesitzer:innen sowie Unternehmer:innen zum Ausbau von PV-Anlagen verpflichtet, gefördert und unterstützt. Die Hürden der Beantragung von PV-Anlagen werden abgebaut.		
	<u>Stärken</u> vorhandenes Solarpotentialkataster; große PKW-Stellplätze verfügbar	<u>Chancen</u> parallel Gründachausbau	
	<u>Schwächen</u> wenige geeignete Freiflächen; Maximalbelegung von Dächern oft nicht wirtschaftlich	<u>Risiken</u> Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Baudenkmalpflege; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.3 Stadtbildpflege; 5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte; Stadtwerke Energie Lübeck		
Einzubindende Gruppen	5.610.5 Bauaufsicht; Technische Hochschule Lübeck		
Zielgruppe	Bürger:innen, Unternehmer:innen, Gebäudebesitzer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	In der Treibhausgasbilanz 2019 macht die Stromproduktion 27 Prozent der THG-Emissionen aus. Die Treibhausgasemissionen, die bei Produktion, Transport, Errichtung und Entsorgung der PV-Anlagen entstehen, sind durch die emissionsfreie Stromproduktion nach einem Jahr amortisiert. Danach spart die PV-Anlage Emissionen ein, da Strom aus fossilen Anlagen ersetzt wird. Pro produzierter Kilowattstunde können so 370 Gramm CO_2 eingespart werden.		
Erfolgsindikatoren	Installierte PV-Leistung in Lübeck (Marktstammdatenregister, bundesweiter Wettbewerb „Wattbewerb“)		
Zusätzlicher Nutzen	Hitzevorsorge durch Verschattung von Parkplätzen. Kombination mit Gründach möglich und sinnvoll; erhöhte Energieunabhängigkeit; Flächensynergien bei Agri-PV und Parkplatz-PV		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten	
Nr.: *EB_EE_1* **Nr. aus 2021**	**Zielvorgabe für jährlichen PV-Ausbau festlegen**
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Politisches Ziel vorgeben Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt für das Stadtgebiet, dass jährlich 20 Prozent mehr PV-Leistung installiert werden muss im Vergleich zum Vorjahr. Hintergrund: Gemäß den operativen Zielen muss Lübeck die regenerativ erzeugte Stromleistung auf Lübecker Stadtfläche bis 2030 verdoppeln. Bei einer Fokussierung der Stromproduktion auf Solarenergie bedeutet das einen Zubau installierter PV-Leistung von 86 MWp bis 2030, basierend auf den Werten von 2019. Dementsprechend muss eine Steigerungsrate beim PV-Ausbau um 20 Prozent pro Jahr erreicht werden. Diese liegt niedriger als die Zielwerte der Bundesregierung (29 Prozent Steigerungsrate von 60 GWp 2022 auf 215 GWp 2030), da auf der Stadtfläche die Möglichkeit deutlich eingeschränkt ist, Freiflächen-PV zu installieren. Der Zubau wird auf städtischen Gebäuden, Freiflächen, Parkflächen und privaten Gebäuden stattfinden. Um den Zielwert zu erreichen, werden im Rahmen des MAKS Aktivitäten beschlossen, die den Ausbau von PV-Anlagen fordern, fördern und Hürden abbauen – in Abhängigkeit von den rechtlichen Möglichkeiten, das historische Stadtbild zu bewahren. Eine jährliche Überprüfung erfolgt im Rahmen des bundesweiten Solarwettbewerbs „Wattbewerb“.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	am Solarwettbewerb Wattbewerb teilgenommen; jährliche Ausbauziele erreicht
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_2; EB_EE_4; EB_EE_5; EB_EE_6; EB_EE_7; EB_EE_8; EB_EE_9; EB_EE_10; EB_EE_11

Nr.: *EB_EE_2* **Nr. aus 2021**	**Erfordernis Photovoltaik-Anlagen für Neubau von Parkplätzen prüfen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Bebauungsplan	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine PV-Prüfpflicht für den Neubau von Parkplätzen mit folgendem Wortlaut: „Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu prüfen, ob für Stellplatzanlagen mit mehr als 35 Stellplätzen unter Berücksichtigung der jeweiligen Besonnungs-/Beschattungssituation eine Überdachung mit PV-Anlagen sinnvoll ist und dementsprechend eine textliche Festsetzung für eine diesbezügliche Verpflichtung in den B-Plan aufgenommen werden soll." Hintergrund: Das Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein sieht eine PV-Überdachungspflicht beim Neubau von Parkplätzen mit mehr als 100 Stellplätzen vor. Da Lübeck im Rahmen des flächensparenden Bauens und der Mobilitätswende zukünftig nur wenige Neubauprojekte mit 100 Stellplätzen realisieren wird, orientiert sich die Stellplatzgröße am Energiewendegesetz von Baden-Württemberg. Das Überdachen von Parkplätzen mit PV-Modulen bietet folgende Vorteile: - bereits versiegelte Fläche können doppelt genutzt werden; - die parkenden Fahrzeuge werden im Sommer verschattet; die Anlagen dienen somit der Hitzevorsorge; - der Strom der PV-Module in Kombination mit E-Ladeinfrastruktur (gefordert bei allen Neubauten durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) kann direkt genutzt werden. Zusätzlich zu der Forderung nach überdachten Neubauten schreibt die Aktivität EB_EE_17 das Überdachen von städtischen Parkplätzen im Bestand vor.		
Verantwortliche/r	5.610.4 Bebauungsplanung/Städtebauliche Projekte		
Meilensteine	In mindestens einem B-Plan verankert inkl. Beschluss; erste überdachte Parkplatzfläche fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1; EB_EE_17		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_EE_3* **Nr. aus 2021**	**Solar- und Gründachpotentialkataster erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentliches Kataster erstellen	Aktivieren	
Beschreibung	Das Solarpotentialkataster zeigt für jede Dachfläche auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck, ob sie für eine Solaranlage geeignet ist. So können Hauseigentümer:innen das Potential ihrer Dachflächen abschätzen und werden motiviert, die Investition in PV- oder Solarthermie-Anlagen zu tätigen. Das Kataster dient als erste Einschätzung, ersetzt jedoch nicht die Beratung durch eine:n Energiefachexpert:in. Auf die Angebote von unabhängigen Energieberater:innen wird im Kataster verlinkt. Das Solarpotentialkataster wird derzeit um ein Gründachpotentialkataster erweitert. Hinweis Stadtbildpflege: Schaffen einer Stelle als Energieberater:in mit Denkmalhintergrund bzw. Stelle bei Regionaler Energie- und Klimaagentur		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Veröffentlichen des Solarpotentialkatasters (bereits realisiert); Veröffentlichen des Gründachpotentialkatasters (in Planung); 10.000 Abrufe der Internetseite		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		
Nr.: *EB_EE_4* **Nr. aus 2021:** *2.2*	**Freiflächen-Photovoltaik in FNP integrieren**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Flächennutzungsplan bearbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Basierend auf den Kriterien des PV-Erlasses des Landes Schleswig-Holstein wird eine Weißflächenkartierung des Stadtgebietes erstellt, um darzustellen, welche Fläche sich für das Aufstellen von Freiflächen-Solaranlagen eignen. Dabei werden Belange des Umweltschutzes, der Stadtplanung und des Denkmalschutzes mit einbezogen. Potentialflächen für Freiflächenanlagen werden in den FNP aufgenommen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Abschluss der Potentialflächenanalyse (bereits realisiert); Abschluss der Bereichsabstimmung (bereits realisiert); Beschluss der Potentialflächen; Aufnahme der Flächen in den FNP		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		

Nr.: *EB_EE_5* **Nr. aus 2021**	**Hürden für Beantragung von PV-Anlagen abbauen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standards	Flankieren	
Beschreibung	Die meisten PV-Dachanlagen und kleine gebäudeunabhängige PV-Anlagen sind genehmigungsfrei (Höhe bis zu 2,75 m und einer Gesamtlänge bis zu 9 m). PV-Anlagen an Kulturdenkmalen oder im Umgebungsschutzbereich von Kulturdenkmalen bedürfen einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde und der Stadtbildpflege. Es werden Beratungstermine für Bürger:innen angeboten und ein Leitfaden für die Beantragung erstellt. Die Überdachung bestehender Parkplätze mit PV-Dächern muss durch die Bauaufsicht genehmigt, ein Standardverfahren soll erarbeitet und eingeführt werden. Hinweis Stadtbildpflege: Erhöhter Aufwand -> für Bereiche Stadtbildpflege und Denkmalpflege -> Stellenaufbau, Denkmalpflege und Stadtpflege zusammen eine Stelle (0,5 jeweils)		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtbildpflege; 5.610.5 Bauaufsicht; 4.491.3 Baudenkmalpflege		
Meilensteine	Erster Beratungstermin stattgefunden; Leitfaden veröffentlicht; eine Standard-Parkplatz-PV fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen:1	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_EE_6* **Nr. aus 2021**	**Prüfauftrag Windkraftanlagen und PV auf Lübecker Stadtgebiet veranlassen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Flächennutzungsplan prüfen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Laut Regionalplan sind keine Windkraftanlagen auf Lübecker Stadtgebiet vorgesehen. Infolge der politischen Zielvorgaben auf Bundesebene ist ergebnisoffen zu prüfen, inwieweit Flächen nach den neuen rechtlichen Bestimmungen für die Windenergie und neue PV-Freiflächen geeignet sind. In die Prüfung werden neben umweltrechtlichen Belangen besonders die Belange des Welterbes einfließen. Diese mittelfristige Aktivität greift nur, wenn die Landesplanung neue Kriterien aufstellt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Weißflächenkartierung Windkraftstandorte abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	-		

Nr.: *EB_EE_7* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt PV-Dachziegel initiieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt umsetzen	Aktivieren	
Beschreibung	Es soll ein Pilotprojekt für eine Denkmalschutz konforme PV-Anlage (beispielsweise Einbau in rote Dachziegel) in Kooperation mit Kirchen, Denkmalschutz und der Technischen Hochschule Lübeck umgesetzt werden. Dem Pilotprojekt sollen weitere Projekte folgen, die im Einzelfall in Hinsicht auf Denkmalschutzeignung geprüft werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 4.491.3 Baudenkmalpflege; 5.610.3 Stadtbildpflege		
Meilensteine	Beispielgebäude gefunden; PV-Lösung installiert; Fördermöglichkeiten geprüft; Monitoring der Realleistung ausgewertet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		
Nr.: *EB_EE_8* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt Agri-PV initiieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt umsetzen	Aktivieren	
Beschreibung	Agri-PV steht für eine Doppelnutzung von Flächen zur Solarenergie- und landwirtschaftlicher Produktion. Zusammen mit einem Landwirt/einer Landwirtin soll ein Pilotprojekt für den Einsatz von Agri-PV auf landwirtschaftlichen Flächen im Stadtgebiet konzipiert und durchgeführt werden. Dies kann auch auf Gewächshäusern von Gärtnereibetrieben stattfinden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Beispielbetrieb gefunden; PV-Lösung installiert; Fördermöglichkeiten geprüft; Monitoring der Realleistung ausgewertet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: EEG-Marktprämie
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		
Nr.: *EB_EE_9* **Nr. aus 2021**	**PV-Parkplätze fördern**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderprogramm auflegen	Fördern	
Beschreibung	Die Vor- und Variantenuntersuchung von PV-Parkplatz-Überdachungen für Unternehmen und Parkplätze wird durch die Hansestadt Lübeck gefördert.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Förderprogramms aufgesetzt; erstes gefördertes Projekt abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären, ggf. Klimafonds	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		

Nr.: *EB_EE_10* **Nr. aus 2021**	**Kampagne Dachflächen-Pacht umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Vermitteln	Investieren	
Beschreibung	Für Privathaushalte oder Unternehmen kann es finanziell sinnvoll sein, nur einen sehr kleinen Teil ihrer Dachfläche mit PV-Anlagen zu belegen. So werden die Dächer von Unternehmen oder Supermärkten nur mit so viel PV-Modulen belegt, dass der erwirtschaftete Strom den Großteil des Eigenbedarfs deckt. Um das Potential der nicht genutzten Dachflächen auszuschöpfen, entwickelt die Klimaleitstelle (ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur) eine Kampagne zur Vermittlung privater Dachflächen an Pächter:innen (Stadtwerke Energie, Bürgerenergie).		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle, ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur;		
Meilensteine	Kampagne aufgesetzt; erste Dachfläche erfolgreich ver- bzw. gepachtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		
Nr.: *EB_EE_11* **Nr. aus 2021**	**Mieterstrom fördern**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Förderprogramm	Fördern	
Beschreibung	Die Vor- und Variantenuntersuchung von Mieterstromkonzepten für Mehrfamilienhäuser wird von der Hansestadt Lübeck gefördert.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Förderprogramm aufgestellt; erste Förderung ausgezahlt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären, ggf. Klimafonds	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *EB_EE_12* **Nr. aus 2021**	**Wärmeplan zu einem Energieleitplan erweitern**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Aufbauend auf der kommunalen Wärmeplanung soll ein Ergänzungsplan für Strominfrastruktur, Stromerzeugung und Entwicklung der Stromabnahme folgen – umgesetzt von der AG Energie. Einzubinden sind das Konzept für E-Ladeinfrastruktur, der Flächennutzungsplan und der Stromnetzentwicklungsplan.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Teilkonzepte abgeschlossen; Energieleitplan erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Nummer	**Thema**		
EB_EE_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Erneuerbare Energien nutzen**		
Maßnahmentitel	**Photovoltaik auf kommunalen Dächern und Liegenschaften ausbauen**		
Ziel	Ziel ist, den Ausbau von PV-Anlagen auf kommunalen Dächern und PKW-Stellplätzen in den nächsten Jahren deutlich zu erhöhen. Eine Nutzung aller geeigneten, kommunalen Dachflächen für die Produktion von Solarstrom wird angestrebt.		
Ausgangslage	Das größte Potential zur Stromgewinnung befindet sich auf den Lübecker Dächern und versiegelten Flächen. Die kommunale Verwaltung hat im Bereich des Ausbaus von PV-Strom eine Vorbildfunktion einzunehmen. Kommunale Gebäude wie Schulen, Bürgerbüros und Verwaltungsgebäude haben einen hohen Publikumsverkehr und dadurch starke Symbolwirkung. Zudem sind Gebäude aufgrund ihrer Größe und Nutzung oft große Energieverbraucher. Auch der tageszeitabhängige Stromverbrauch eignet sich für selbsthergestellten Solarstrom. Der Rechtsrahmen für die geschützte historische Altstadt als Teil des UNESCO-Welterbes sowie die Erhaltungssatzungsgebiete erschwert den innenstadtnahen Ausbau von Solaranlagen; da bauliche Eingriffe, die von außenliegenden Energieerzeugungsanlagen in die Altstadt führen, die Sichtachsen stören können.		
Strategie	Damit die Gebäude der Hansestadt Lübeck als Vorbild fungieren und ihren Beitrag für die Erreichung des PV-Ausbauziels beitragen, sind Leitfäden zu erstellen, Stellen zu schaffen und konkrete Projekte zu planen.		
	<u>Stärken</u> vorhandenes Solarpotentialkataster; große Parkplatzflächen verfügbar	<u>Chancen</u> parallel Gründachausbau; Umweltbildung in Schulen	
	<u>Schwächen</u> Statik und Elektroinstallation bei alten Gebäuden	<u>Risiken</u> Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.651 Gebäudemanagement; KWL GmbH		
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle		
Zielgruppe	Städtische Mitarbeiter:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	In der Treibhausgasbilanz 2019 macht die Stromproduktion 27 Prozent der THG-Emissionen aus. Obwohl bei Herstellung, Transport und Entsorgung von PV-Anlagen Treibhausgasemissionen erzeugt werden, armortisieren diese sich jedoch durch eine emissionsfreie Stromproduktion nach einem Jahr. Danach spart die PV-Anlage Emissionen ein, da sie Strom aus fossilen Anlagen ersetzt. Pro produzierter Kilowattstunde können so 370 Gramm CO_2 eingespart werden. Die kommunalen Gebäude verursachen zwar nur 2 Prozent der Lübecker Treibhausgase, doch nimmt die Kommune eine Vorreiterrolle ein.		
Erfolgsindikatoren	Installierte PV-Leistung auf kommunalen Gebäuden; installierte PV-Leistung auf kommunalen PKW-Stellflächen		
Zusätzlicher Nutzen	Hitzevorsorge durch Verschatten von Parkplätzen in Kombination mit begrünten Dächern führt zu einer Verbesserung des Mikroklimas; erhöhte Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_EE_12* **Nr. aus 2021**	**Grundsatzbeschluss: Maximale Belegung der kommunalen Dächer mit PV-Modulen erwirken**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Grundsatzbeschluss fassen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt für kommunale Dächer eine Maximalbelegung mit PV-Modulen. Bei Gebäuden, die das Gebäudemanagement im Rahmen der PV-Strategie mit Solarmodulen ausrüstet, ist die maximale für Solaranlagen geeignete Fläche mit PV-Modulen zu belegen, unabhängig vom Eigenbedarf des Gebäudes und der Amortisationszeit. Derzeit werden die PV-Anlagen so ausgelegt, dass der Eigenbedarf des Gebäudes zu einem Großteil abgedeckt werden kann. Zusätzliche PV-Module speisen Strom direkt in das Stromnetz ein. Aufgrund der geringen Einspeisevergütung lohnt sich die zusätzliche Installation wirtschaftlich oft nicht. Um das Ziel der PV-Ausbaurate in Lübeck zu erreichen, geht die Kommune mit gutem Beispiel voran und installiert auch diese zusätzlichen Module. Die entstehenden Kosten und die Amortisationszeit der wirtschaftlichsten Lösung (wie bisher) sollen der Lösung mit der maximalen Belegung pro Vorhaben gegenübergestellt werden. Entstehen durch die Maximalbelegung unverhältnismäßig hohe Kosten – mit einer wirtschaftlichen Amortisationszeit über 25 Jahre – soll eine Verpachtung der gesamten Dachfläche angestrebt werden. Ist dies nicht möglich, ist die wirtschaftlichste Variante durchzuführen.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Standardverfahren zum Vergleich der beiden Kostenvarianten entwickelt; erstes jährliches Monitoring		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1		
Nr.: *EB_EE_13* **Nr. aus 2021:** *4.6*	**Photovoltaik-Strategie für kommunale Dächer aufstellen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie entwickeln	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, das Gebäudemanagement zu beauftragten, eine umfangreiche PV-Strategie für den Gebäudebestand zu erstellen. Diese Strategie soll den gesamten Gebäudebestand des Gebäudemanagements im Rahmen einer Beurteilung umfassen und eine zeitliche Priorisierung des PV-Ausbaus vorgeben. Dabei fließen Sanierungs- und Neubaupläne mit ein. Der Hauptfokus liegt auf den Gebäuden mit den größten Potentialflächen. Nachdem die Strategie fertig ist, wird ein jährlicher Bericht über den PV-Ausbau auf kommunalen Gebäuden dem Bauausschuss vorgelegt.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Beschluss gefasst; Strategiekonzept vorgelegt; erster Umsetzungsbericht veröffentlicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_1, EB_EE_14		

Nr.: *EB_EE_14* **Nr. aus 2021**	**Eine zusätzliche Stelle für den PV-Ausbau schaffen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Stellenschaffung	Investieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, eine zusätzliche Stelle im Gebäudemanagement zu schaffen. Die Person ist zuständig für die Umsetzung der PV-Strategie, Koordination und Begleitung von PV-Projekten. Die Koordination der PV-Ausbaustrategie für die kommunalen Gebäude muss in einer Stelle mit ausreichend Personalkapazität gebündelt sein. Eine Stelle nach TVöD 12 (Projektsteuerer) ist zusätzlich zum aktuellen Stellenplan zu schaffen.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Stelle im Haushalt festgesetzt; Stelle ausgeschrieben; Stelle besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_13		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_EE_15* **Nr. aus 2021**	**Standardisierte Planungs- und Installationschecks für Photovoltaikanlagen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standard	Fordern/Konkretisieren	

Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, für den städtischen Gebäudebestand einen standardisierten Planungs- und Installationscheck für PV-Anlagen zu entwickeln. Dieser soll Leitliniencharakter aufweisen und zu einer Verbesserung der PV-Ausbaurate sowie der internen und externen Kommunikation von PV-Projekten beitragen.
	
	Im Wesentlichen soll der Check Folgendes beinhalten:
	- projektbezogene Checkliste für Datenerhebung und Eignungsbewertung von Bestandsdächern
	- Checkliste für vorzunehmende Planungs- und Anmeldeschritte
	- inhaltliche Vorgaben, Leitliniencheck für Voruntersuchungs- und Planungsaufträge
	  ○ Voruntersuchungen, Zustandsbewertungen (Dach, Hochbau, Statik, Elektro)
	  ○ solare Ertragsberechnung, Potentialanalysen
	  ○ Vorgaben zur Anlagendimensionierung, technisches Konzept, Varianten
	  ○ Wirtschaftlichkeitsberechnung, Vorgabe von energiewirtschaftlichen Prämissen
	  ○ Definition von konkreten Planungsinhalten und Planungstiefe		

Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Checkliste erstellt; Checkliste bei den ersten Gebäuden eingesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_13		

Nr.: *EB_EE_16* **Nr. aus 2021:** *4.9*	**Pilotprojekt PV-Parkplatz Kanalstraße auflegen**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt starten	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Viele öffentliche Pkw-Parkplätze könnten mit einer Photovoltaikanlage eine Mehrfachnutzung erhalten. Als Pilotprojekt soll ein Parkplatz an der Kanalstraße dienen, der weniger hoch ausgelastet ist und sich als Modell-Anlage gut sichtbar im Stadtbild befindet.		
Verantwortliche/r	KWL GmbH; Stadtwerke Energie Energie		
Meilensteine	Auftrag Pilotprojekt vergeben; Pilotprojekt fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: ca. 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_EE_17* **Nr. aus 2021:** *4.9*	**PV-Überdachung auf kommunalen Pkw-Stellflächen installieren**		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie entwickeln, bauen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck errichtet im Rahmen der PV-Strategie für städtische Pkw-Stellflächen auf allen kommunalen Parkplätzen mit mehr als 35 Stellplätzen PV-Anlagen. Die Überdachung von Parkplätzen mit PV-Modulen bietet verschiedene Vorteile: - bereits versiegelte Flächen werden doppelt genutzt - die Fahrzeuge stehen im Sommer im Schatten – die Anlagen dient somit der Hitzevorsorge - der Strom der PV-Module kann in Kombination mit E-Ladeinfrastruktur direkt genutzt werden. - Es gibt zahlreiche Parkplätze im Bestand und damit viel Fläche, um PV-Module zu installieren.		
Verantwortliche/r	KWL GmbH		
Meilensteine	Ausbau-Strategie entwickelt; erstes Projekt geplant und realisiert; erstes Projekt abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_2, EB_EE_15		

Nummer	**Thema**		
EB_EE_3	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Erneuerbare Energien nutzen**		
Maßnahmentitel	**Erneuerbare Wärme für die Netze erschließen**		
Ziel	Das Ziel der Maßnahme ist, erneuerbare Wärme für die Wärmenetze deutlich auszubauen und bis 2030 zu verdreifachen.		
Ausgangslage	Mit dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein wird die kommunale Wärmeplanung für Lübeck verpflichtend. Diese Planung kann durch zusätzliche Potentialstudien spezifiziert werden. Bisher werden in Lübeck circa 10 Prozent der erzeugten Wärme durch erneuerbare Energie bereitgestellt. Die Stadtwerke Energie betreiben Inselwärmenetze, aber kein großes Fernwärmenetz für das gesamte Lübecker Stadtgebiet. Jedoch gibt es mit der Solarthermie-Anlage in Moisling bereits ein geplantes Projekt zur Vergrünung der Fernwärme.		
Strategie	Die Quellen für erneuerbare Wärme unterscheiden sich in Temperatur, Wärmemenge und Verfügbarkeit. Daher ist zu prüfen, welche Wärmequellen in Lübeck vorhanden sind und für welche Anwendungen diese geeignet sind. Für die Einbindung in die bestehenden Fernwärmenetze sind Wärmequellen mit höheren Wärmemengen zu betrachten, wie Tiefengeothermie, große Solarthermie-Parks oder Großwärmepumpen. Damit die Potentiale erkannt und genutzt werden können, sind Untersuchungen, Potentialanalysen und Machbarkeitsstudien durchzuführen. Diese fließen in den kommunalen Wärmeplan ein. Die Machbarkeit der Lösungen wird mit Pilotprojekten unterfüttert und die Beantragung der Anlagen auf Verwaltungsseite vereinfacht.		
	<u>Stärken</u> Unterstützung durch EWKG SH; Lage Lübecks im Norddeutschen Becken	<u>Chancen</u> kombinierbar mit energetischer Sanierung; erhöhen der Energieeffizienz	
	<u>Schwächen</u> bestehendes großes Gasnetz	<u>Risiken</u> Materialmangel; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390 Klimaleitstelle; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck ;5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Energie Lübeck		
Einzubindende Gruppen	3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (UNV); 3.390.3 Untere Wasserschutzbehörde; 5.6510 Stadtplanung und Bauordnung; Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck		
Zielgruppe	Stadtwerke Energie Lübeck, städtische Mitarbeiter:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck mit Gebäude- und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Ersatz von fossilem Erdgas und Heizöl durch dezentrale, erneuerbare Energien führt zu einer deutlichen Reduktion der Treibhausgase.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl installierter Groß-Wärmepumpen in Lübeck; Dekarbonisierungsgrad der Fernwärmenetze		
Zusätzlicher Nutzen	Erhöhte Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *EB_EE_18* **Nr. aus 2021**	**Potential- und Machbarkeitsstudie Tiefengeothermie beauftragen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Potentialstudie beauftragen	Aktivieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, als Begleitplan zur kommunalen Wärmeplanung eine Potential- und Machbarkeitsstudie inklusive Testbohrung zu Tiefengeothermie auf dem Lübecker Stadtgebiet in Auftrag zu geben. Lübeck liegt geologisch im Norddeutschen Becken, welches bereits seit den 1980er Jahren für Tiefengeothermie genutzt wird. Erdwärme-Kraftwerke werden derzeit in Waren (Müritz), Neubrandenburg, Neustadt-Glewe und seit 2022 in Schwerin betrieben. In Hamburg-Wilhelmsburg und Eckernförde werden derzeit Untersuchungen durchgeführt. Die Temperaturen in Tiefen von 1.500 m bis 2.000 m sind direkt oder mithilfe von Wärmepumpen für den Betrieb von Fernwärmesystemen geeignet. Zunächst werden in einer Potentialstudie aufgrund geologischer Recherchen und in Absprache mit Stadtverwaltung und Stadtwerke Energien mögliche Gebiete erarbeitet. Im Rahmen einer anschließenden Machbarkeitsstudie wird geprüft, wie eine geothermische Anlage in die vorhandene oder auszubauende Wärmeinfrastruktur eingebunden werden kann. Dazu werden eine oder mehrere Probebohrungen durchgeführt. Begleitet wird das Projekt von den Genehmigungsbehörden der UWB und UBB, um die Genehmigung einer Tiefengeothermie-Anlage zu beschleunigen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Potentialstudie abgeschlossen; Machbarkeitsstudie abgeschlossen; Planung Geothermie-Kraftwerk begonnen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: im Rahmen der Studie zu klären	Fördermittel: 40 % von der BEW
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		

Nr.: *EB_EE_19* **Nr. aus 2021**	**Potential- und Machbarkeitsstudie Umweltwärme durchführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Potentialstudie beauftragen	Aktivieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, als Begleitplan zur kommunalen Wärmeplanung eine Potential- und Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, um die Nutzung von Umweltwärme aus den Lübecker Gewässern zu prüfen. Auf dem Lübecker Stadtgebiet befinden sich mit Wakenitz, Trave und Elbe-Lübeck-Kanal verschiedene Gewässer mit Volumenströmen, die für Gewässerwärmepumpen geeignet sind. Gewässer kühlen im Winter weniger stark ab als die Lufttemperatur und bilden somit ein Wärmereservoir für Wärmepumpen. Gleichzeitig ist der ökologische Wert der Gewässer zu schützen. In einer Potentialstudie werden zunächst aufgrund von technischen Parametern und Umweltschutzbelangen in Absprache mit Stadtverwaltung und Stadtwerke Energien mögliche Potentialgebiete erarbeitet. Im Rahmen einer anschließenden Machbarkeitsstudie wird geprüft, wie eine geothermische Anlage in die vorhandene oder auszubauende Wärmeinfrastruktur eingebunden werden kann. Zudem werden konkrete Entnahmeorte benannt. Begleitet wird das Projekt von den Genehmigungsbehörden der UWB und UNB, um die Genehmigung einer Gewässerwärmepumpen-Anlage zu beschleunigen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Abschluss Potentialstudie abgeschlossen; Abschluss Machbarkeitsstudie abgeschlossen; Planung Geothermie-Kraftwerk begonnen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: im Rahmen der Studie zu klären	Fördermittel: 40 % von der BEW
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		

Nr.: *EB_EE_20* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt Flusswärmepumpe Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM) starten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Projekt umsetzen	Aktivieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beauftragt das Gebäudemanagement, eine Flusswärmepumpe für die (teilweise) Versorgung eines kommunalen Gebäudes zu errichten. Zunächst soll anhand des VZM und der angrenzenden Trave ein gemeinsamer Fahrplan mit der Unteren Wasserbehörde, dem Schifffahrtsamt sowie den kommunalen Genehmigungsbehörden erstellt werden. Ziel ist, aus dem Pilotprojekt einen allgemeinen Genehmigungsprozess für zukünftige Flusswärmepumpen zu erstellen sowie technische und planerische Anforderungen zu benennen. Des Weiteren wird eine Potentialuntersuchung erstellt sowie eine Messung von Strömung und Temperatur für ein ganzes Jahr aufgenommen und untersucht. Der Fokus liegt dabei auf der technischen Nutzbarkeit des Gewässers sowie auf der Umweltverträglichkeit. Sind die Untersuchungen und Genehmigungen abgeschlossen, soll eine Flusswärmepumpe für die Versorgung des Gebäudes eingesetzt werden. Die hier aufgeführten Kosten beinhalten die technische und rechtliche Machbarkeitsstudie. Kosten für die Wärmepumpe liegen bei 2.000 bis 3.000 Euro pro Kilowatt Leistung. Für das VZM ist mit einer Investition von circa 100.000 Euro zu rechnen (33 KW-Anlage).		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement		
Meilensteine	Genehmigungsprozess definiert; Wärmepumpe fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 20.000 Euro	Fördermittel: im Rahmen der Studie zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *EB_EE_21* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt-Anlagen für Großflächen-Solarthermie errichten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Projekt umsetzen	Investieren	
Beschreibung	Die Stadtwerke Energie Lübeck beabsichtigen, bis Ende 2024 einen Solarpark in Moisling zu errichten. Der mit 10 Mio. Euro geförderte Solarpark wird als innovative Kraftwärmekopplungsanlage (iKWK) in das bestehende Moislinger Wärmenetz integriert. Der Standort befindet sich gegenüber dem neuen Bahnhaltepunkt in Moisling. Dort ist beabsichtigt, auf einer weitläufigen städtischen Ackerfläche 1.000 Flachkollektoren als Wärmespeicher auf circa 30.000 bis 40.000 m² Fläche aufzubauen. Zusätzlich entstehen dort Wärmespeicher und Funktionsgebäude.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Fördermittelantrag genehmigt (bereits realisiert); Anschluss an das Fernwärmenetz fertiggestellt; Planung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_22		

Nr.: *EB_EE_22* **Nr. aus 2021**	**Standard für die Genehmigung von erneuerbaren Energie-Anlagen entwickeln**
eea-Zuordnung	Interne Organisation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Standard erstellen Flankieren
Beschreibung	Im Rahmen der Energie- und Wärmewende werden neue große und kleinere dezentrale Energieanlagen in Lübeck gebaut. Diese nehmen in unterschiedlichem Maße Einfluss auf Umwelt, Natur und Ästhetik in der direkten Umgebung. Damit der Bau dieser notwendigen Infrastruktur durch Genehmigungsverfahren nicht verlangsamt oder verhindert wird, erarbeitet die Verwaltung Standards für die Genehmigung dieser Anlagen. Derzeit werden in der Arbeitsgruppe Energie im Bereich UNV Standards entwickelt. Diese werden über die AG Energie und mithilfe des Flächennutzungsplans an alle planerischen Fachbereiche verteilt und weiterbearbeitet.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Meilensteine	AG Energie einberufen und Themenliste erstellt; Standards entwickelt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12, EB_EE_18, EB_EE_19, EB_EE_20; EB_EE_21, EB_EE_23
Nr.: *EB_EE_23* **Nr. aus 2021:** *5.4*	**Potentialstudie Abwärme- und Abwärmekataster erstellen**
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Potentialstudie erstellen Aktivieren
Beschreibung	Die Abwärme von Industrie- und Gewerbe-Prozessen ist eine wichtige Wärmequelle. Um diese zukünftig zu nutzen, wird im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung eine Potentialanalyse der industriellen und gewerblichen Abwärme und der Abwärme durch Abwasser durchgeführt. Arbeiten der Klimaleitstelle, der EBL und der Stadtwerke Energie zur Nutzung von Abwärme werden dabei mit eingebunden. Nachdem die Potentialanalyse fertiggestellt ist, wird ein Kataster aufgebaut, das die Potentiale der verschiedenen Industrien, Gewerbe und Abwasserleitungen darstellt. Dieses wird in die kommunale Wärmeplanung, die Wärmetransformationsplanung, aber auch in Energiekonzepte für Neubaugebiete und energetische Quartierskonzepte eingehen.
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck;
Meilensteine	Potentialstudie abgeschlossen; Kataster erstellt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12

Nr.: *EB_EE_24* **Nr. aus 2021:** *5.4*	**Dekarbonisierungspfade für Wärmenetze erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Teilnahme an Förderprojekt	Aktivieren	
Beschreibung	Im Rahmen des Fördermittelprogramms „Bundesförderung für Effiziente Wärmenetze (BEW)“ erstellen die Stadtwerke Energie für alle Wärmenetze in Lübeck Dekarbonisierungspfade. 2022 haben die Stadtwerke Energie die Förderung für das Wärmenetz St. Lorenz Nord, St. Lorenz Süd und Vorwerk beantragt und werden alle andere Wärmenetze zukünftig auch über das Förderprogramm untersuchen.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Dekarbonisierungspfad St. Lorenz/Vorwerk aufgestellt; sowie Dekarbonisierungspfad Marli		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: 40 % von der BEW
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_EE_25* **Nr. aus 2021**	**Pilotprojekt Großwärmepumpe Zentralklärwerk aufbauen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projektumsetzung	Investieren	
Beschreibung	EBL und Stadtwerke Energie untersuchen, ob eine Großwärmepumpe am Lübecker Zentralklärwerk errichtet und die Wärme des Reinwasserstromes für das Vorwerker Fernwärmenetz genutzt werden kann. Eine Grundlagenermittlung und Machbarkeitsanalyse liegen vor. Die technische Realisierbarkeit konnte bereits festgestellt werden. Die Anlage wird das zentrale Element sein, um die Wärmenetze Vorwerk und St. Lorenz zu vergrünen. Derzeit bearbeiten die Stadtwerke Energie einen Antrag auf Förderung einer Wärmenetz-Transformationsplanung nach dem BEW: Hierbei wird die Anlage berücksichtigt, weiter untersucht und genehmigungsreif geplant. Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) und Stadtwerke Energie haben in einem Vorgespräch ihr gemeinsames Interesse an dem Vorhaben festgestellt. Eine gemeinsame Absichtserklärung konkretisiert die weitere Zusammenarbeit.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Energie Lübeck; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Förderung beantragt; Dekarbonisierungspfade St. Lorenz/Vorwerk aufgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: im Rahmen der BEW
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *EB_EE_26* **Nr. aus 2021**	**Potential- & Machbarkeitsstudie Wärmespeicherung durchführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Potentialstudie	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Als Zusatzuntersuchung zur kommunalen Wärmeplanung wird eine Potential- und Machbarkeitsstudie Wärmespeicherung durchgeführt. Sobald die Potentialuntersuchungen zu Geothermie, Umweltwärme und Abwärme abgeschlossen sind, ist im Rahmen der kommunalen Wärmewende ein Fahrplan für die Wärmenetze zu erstellen. Im Rahmen dessen ist zu betrachten, welche Bedarfe es an saisonaler und kurzfristiger Wärmespeicherung gibt. In einer Potentialstudie sind in Frage kommende Flächen in der Nähe der Wärmenetze zu untersuchen und in einer Machbarkeitsstudie deren Einbinden in Wärmenetze darzustellen.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Potentialstudie abgeschlossen; Machbarkeitsstudie abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: 40 % von der BEW
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_EE_27* **Nr. aus 2021**	**Ausbaustrategie Großwärmepumpen erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Strategie erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Auf Basis des kommunalen Wärmeplans ergibt sich eine zeitlich festgelegte Ausbaustrategie für Großwärmepumpen, um die Lübecker Wärmenetze zu versorgen. Die Hansestadt Lübeck und die Lübecker Stadtwerke Energie verpflichten sich zur Umsetzung der Ausbaustrategie.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Lübeck		
Meilensteine	Übersichtkarte für geplante Großwärmepumpen erstellt; zeitlicher Ablaufplan für Baumaßnahmen erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: im Rahmen der Strategie zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Nummer	**Thema**		
EB_EE_4	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Erneuerbare Energien nutzen**		
Maßnahmentitel	**Erneuerbare Wärme außerhalb der Netze erschließen**		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, den Anteil erneuerbarer Wärme für Gebäude, die sich außerhalb der bestehenden oder zu entwickelnden Wärmenetze befinden, deutlich zu erhöhen.		
Ausgangslage	In Lübeck gibt es kein zentrales Fernwärmenetz. Die Inselnetze werden im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung ausgeweitet. Dennoch gibt es Gebiete, die sich nicht für den Anschluss an ein zentrales Wärmenetz eignen. Dazu gehören Gebiete im Außenbereich, Einfamilienhausgebiete mit niedrigen Wärmebedarfen und Gebäude, deren Erschließung aus technischen Gründen nicht gewährleistet werden kann. Für die Gebäude, die häufig im Privatbesitz sind und keinen großen Wohnungsunternehmen gehören, werden Lösungsansätze zur dezentralen Wärmeversorgung und als kleine Insellösungen entwickelt. Auch kommunale Gebäude mit bestehenden, dezentralen Heizungsanlagen, die nicht an die Fernwärme angeschlossen werden können, werden betrachtet.		
Strategie	Die Wärmewende abseits der Wärmenetze birgt besondere Herausforderungen, aber auch Chancen. Auf Gebäudeebene können Quellen mit geringerem Wärmepotential, wie Gewässer, oberflächennahe Geothermie oder Abwasser, genutzt werden. Die Lösungen sind kleinteiliger und der Einsatz ist abhängig von jedem einzelnen Hausbesitzer und jeder einzelnen Hausbesitzerin. Die Hansestadt Lübeck kann mit ihren kommunalen Gebäuden eine Vorreiterrolle einnehmen und über Öffentlichkeitsarbeit und Anreizsysteme Hauseigentümer:innen motivieren. Eine Versorgung der Gebäude mit „grünem Gas“ über bereits vorhandene Erdgas-Leitungen ist kritisch zu prüfen. Dabei sollte neben Wirtschaftlichkeit und ökologischem Nutzen auch die regionale Wertschöpfungskette betrachtet werden.		
	<u>Stärken</u> engagierte Siedlergemeinden als Multiplikatoren; EWKG SH	<u>Chancen</u> kombinierbar mit Sanierung; Energieeinsparung	
	<u>Schwächen</u> Kosten für private Haushalte	<u>Risiken:</u> Materialknappheit; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Energie Lübeck		
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle		
Zielgruppe	Gebäudeeigentümer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Die Wärmeversorgung der Hansestadt Lübeck für Gebäude und Prozesswärme macht 45 Prozent der THG-Emissionen aus. Der Ersatz von fossilem Erdgas und Heizöl durch dezentrale, erneuerbare Energien führt zu einer deutlichen Reduktion dieser Treibhausgase.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl installierter Wärmepumpen in Lübeck; Anzahl dekarbonisierter BHKWs		
Zusätzlicher Nutzen	Erhöhte Energieunabhängigkeit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *EB_EE_28* **Nr. aus 2021**	**Potentialuntersuchung „Grünes Gas“ beauftragen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Potentialuntersuchung	Aktivieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt die Beauftragung einer Potentialstudie „Grünes Gas“ für Lübeck. Die Studie soll zeigen, welchen Anteil Biogas oder über erneuerbare Energien erzeugter Wasserstoff bzw. synthetisches Methan an der zukünftigen Energieversorgung ausmachen kann – als Ersatz für fossiles Erdgas. Insbesondere sollen dabei Lübecker Industrie und Gewerbe auf deren Bedarf an Prozesswärme und fossilen Gasen als Prozessgas untersucht werden. Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zu überprüfen: Für wasserstoffbasierte Gase: - Produktionsstandort des Gases - Herkunft des Stroms für die Wasserstoffproduktion - Transportwege des Gases Für Biogas: - Flächenbedarf für Biogas - Herkunft des Biogases - Transportwege des Gases Zudem soll eine ökologische und wirtschaftliche Betrachtung der gesamten Lieferkette erfolgen und die Entwicklung des weltweiten Bedarfs von synthetischen Gasen für Industrie, Mobilität und den Hochtemperatur-Wärmesektor einbezogen werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Auftrag vergeben; Studie fertiggestellt und Ergebnisse öffentlich vorgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *EB_EE_29* **Nr. aus 2021**	**Quartiersberatung einrichten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Beschreibung	Gemeinsam oder im Wechsel organisieren die Handwerkskammer Lübeck, Lübecker Handwerksbetriebe, die Klimaleitstelle, Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein sowie Haus & Grund e.V. Veranstaltungen in Lübecker Quartieren, um Hauseigentümer:innen beim Heizungstausch zu beraten. Die neu gegründete Regionale Energie- und Klimaagentur soll die weitere Koordination übernehmen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Erste Quartiersveranstaltung organisiert und stattgefunden; zwei Veranstaltungen pro Jahr koordiniert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		
Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			

Nr.: *EB_EE_30* **Nr. aus 2021**	**Private Energieverbünde fördern**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fördern	Investieren	
Beschreibung	In Siedlungen bietet es sich vielfach an, beim Austausch dezentraler Heizungsanlagen (Gasheizungen) mit Nachbar:innen in eine gemeinschaftliche regenerative Heizungsversorgung zu investieren. So können Erd- oder Luftwärmepumpen mehrere Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser versorgen. Die gemeinschaftliche Versorgung benötigt einen klaren Rechtsrahmen, z. B. in Form einer Genossenschaft. Die Hansestadt Lübeck fördert die Gründung solcher Energieverbünde mit einer kostenfreien Rechtsberatung und einer Anschubfinanzierung.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Förderprogramm aufgebaut; Erstberatung und Förderung angeboten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_EE_32		

Nr.: *EB_EE_31* **Nr. aus 2021**	**Rückbaustrategie Gasnetz starten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fördernung	Investieren	
Beschreibung	Auf Basis des kommunalen Wärmeplans ergibt sich eine Rückbaustrategie des Gasnetzes. Der Ausbau des Fernwärmenetzes und die Umstellung von dezentralen Gasheizungen auf Wärmepumpen werden dazu führen, dass das Erdgasnetz in bestimmten Gebieten zurückgebaut werden kann. Die Strategie soll einen sicheren Rahmen für die Betreibenden der Netze sowie die Gebäudeeigentümer:innen geben und informieren, wann und wo die Versorgung mit Erdgas eingestellt wird.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Stadtwerke Energie Energie Lübeck		
Meilensteine	Zeitlicher Ablaufplan für Rückbau erstellt; öffentliche Informationskampagne zum Rückbau des Gasnetzes gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	EB_Wärme_12		
Nr.: *EB_EE_32* **Nr. aus 2021**	**Kampagne Wärmepumpen-Austausch von fossilen Heizungen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentliche Kampagne	Aktivieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, eine Öffentlichkeitskampagne zum Thema Wärmepumpen zu entwickeln und ein neues Förderprogramm der Stadtwerke Energie Energie aufzulegen, um fossile Heizungsanlagen auszutauschen. Die Klimaleitstelle und die Stadtwerke Energie Energie entwickeln zusammen ggf. mit der Regionalen Energie- und Klimaagentur, eine Beratungs- und Austauschkampagne zum Thema Wärmepumpen. Dezentrale Wärmepumpen sind klimafreundliche Lösungen für die Wärmeversorgung einzelner Gebäude. Besonders für Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften sind Einzelwärmepumpen sehr gut einsetzbar. Für Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser ist die Versorgung mehrerer Wohneinheiten über eine zentrale Wärmepumpe vorzusehen. Im Rahmen der Kampagne werden Hauseigentümer:innen gebäudespezifische Informationen bereitgestellt. Auf Veranstaltungen in den verschiedenen Stadtteilen werden Beispiellösungen vorgestellt. Vor der Errichtung müssen die Eigentümer:innen verschiedene gebäudespezifische Fragen klären. Das bisherige Förderprogramm der Stadtwerke Energie Energie Lübeck, das den Austausch von alten Ölheizungen zu Gasheizungen attraktiv gestaltet, wird ersetzt durch ein Programm, das die Entsorgung von fossilen Heizungsanlagen (Öl & Gas) und den Einbau erneuerbarer Energieanlagen fördert.		
Verantwortliche/r	3.390 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	neues Stadtwerke Energie-Förderprogramm aufgesetzt; Öffentlichkeitskampagne gestartet; erster Antrag bewilligt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		

Handlungsfeld Mobilität

Nummer	**Thema**		
MO_Fuss_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Fußverkehr fördern**		
Maßnahmentitel	**Öffentliche Räume fußgängerfreundlich gestalten**		
Ziel	Ziel ist, öffentliche Räume für den Fußverkehr derart zu gestalten, dass ein sicheres, weitestgehend barrierefreies, bequemes, attraktives und schnelles Vorankommen möglich ist. Die Planung des öffentlichen Verkehrsraums soll dafür im Straßenquerschnitt stets von außen nach innen erfolgen.		
Ausgangslage	Lübeck bietet eine relativ kompakte Innenstadt, die kurze (Fuß-)Wege begünstigt. Aufgrund der Historie sind manche Fußverkehrsanlagen sehr schmal, uneben und nicht barrierefrei. Insbesondere zeigt sich das in der Innenstadt, wie der „Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept“ (2019) belegt. Allerdings genügen auch in vielen gründerzeitlichen Quartieren die Fußverkehrsanlagen nicht den Anforderungen an Breite, Oberflächenqualität und Barrierefreiheit. Der Ausbau des ÖPNV, die Erweiterung des Radwegenetzes und die Umgestaltung der Verkehrsflächen eröffnen die Möglichkeit, in diesem Zuge auch die Fußverkehrsinfrastruktur aufzuwerten.		
Strategie	Der Fußverkehr wird, wie bisher, in bestehende Konzepte und Planungen integriert. Vorbild ist der Rahmenplan Innenstadt, in welchem dem Fußverkehr die höchste Priorität (vor Radverkehr, ÖPNV und Kfz) eingeräumt wurde. Auch bezüglich der Umsetzung zeigt z. B. das Pilotprojekt Beckergrube, wie die Umverteilung des Verkehrsraumes erfolgreich gelingen kann. Für die Zukunft entscheidend ist es, solche bestehenden Pilotprojekte weiterzuentwickeln und darauf aufbauend zahlreiche weitere Maßnahmen umzusetzen. Wichtig ist dabei, das gesamte Stadtgebiet für entsprechende Projekte zu berücksichtigen.		
	<u>Stärken</u> kompakte Innenstadt: kurze Wege; Verknüpfung z. B. mit Glasfaserausbau	<u>Chancen</u> gesteigerte Nutzung des ÖPNV; effektive Flächennutzung	
	<u>Schwächen</u> Fußverkehr besitzt derzeit schwache Lobby; begrenzter verfügbarer Verkehrsraum	<u>Risiken</u> lange Sanierungszeiten	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie (DOS); 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.610.3 Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung; 5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Einzubindende Gruppen	Senior:innenbeirat; Beirat für Menschen mit Behinderungen; TH Lübeck; Anwohner:innen; LTM		
Zielgruppe	Bürger:innen, Tourist:innen, Pendler:innen, Kinder und Jugendliche		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr ist für mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen Lübecks verantwortlich. Durch den Fußverkehr selbst findet keine direkte THG-Emission statt. Im Gegenteil werden durch dessen Förderung (Auto-)Fahrten im urbanen Gebiet vermieden und damit THG-Emissionen reduziert. Die Reduzierung des Modal Split Autoverkehr um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von ca. 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	Ranking in Fuß- und Radwege-Befragungen verbessert; Modal Split erhöht		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm und Schadstoffe reduzieren, Tourismus und Gesundheit fördern, Aufenthaltsqualität steigern		
Hinweise & Sonstiges	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): https://www.fgsv-verlag.de/rast		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_1* **Nr. aus 2021:** *7.1*	**Hochwertige Standards für die Sanierung und den Neubau von Fußwegen verwenden**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine erhebliche Verbesserung bei Sanierung und Neubau von Fußwegen. Besonders wichtig für den Fußverkehr sind rutschsichere Oberflächen und eine ebene Fläche, sowie abgesenkte Bordsteine. In Lübeck haben sowohl die Gehwegoberflächen hinsichtlich Qualität und Breite als auch die Querungsmöglichkeiten der zahlreichen gepflasterten Straßen deutlichen Verbesserungsbedarf. Die aktuellen Regelwerke zur Beschaffenheit von Fuß- und Radwegen (RASt, ERA, EFA) müssen konsequent umgesetzt werden. Die Verwaltung legt ein verbindliches, deutlich gesteigertes Sanierungsziel fest und setzt dieses um.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	Sanierungsziel beschlossen; zusätzliches Personal eingestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1,5	Sachkosten: 200.000 Euro/km	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_2* **Nr. aus 2021:** *7.1*	**Fuß- und Radverkehrsanlagen baulich trennen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt die Trennung, wo immer sinnvoll und machbar, von Fuß- und Radverkehrsanlagen. Das Splitten von Fuß- und Radverkehr ist – besonders bei einer weiteren Zunahme der beiden Verkehrsarten – auf sehr vielen Streckenabschnitten notwendig, um die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen. Das bedeutet die bauliche Trennung bei neuen Verkehrsanlagen, außer in begründeten Einzelfällen. Für den Bestand soll geprüft werden, an welchen Strecken eine bauliche Trennung sinnvoll ist. Darauf aufbauend werden die bestehenden Anlagen schrittweise aufgewertet, was je nach Gegebenheiten etwa 200.000 Euro pro Kilometer kostet.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Prüfauftrag erteilt; Sanierungsziel beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 200.000 Euro/km	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Fuss_3* **Nr. aus 2021:** *7.1*	**Prüfauftrag zur Mindestbreite von Fußverkehrsanlagen (2,5 m) vergeben und Sanierungsplan erstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt als Ausbauziel eine sichere und zukunftsgerichtete Mindestbreite von Fußwegen. Die Mindestbreite von Fußverkehrsanlagen beträgt nach gängigen Richtlinien 2,5 m (siehe MO_Fuß_1). Vielerorts, vor allem in der Altstadt und den gründerzeitlichen Vierteln, wird diese Mindestbreite nicht eingehalten. Die Verwaltung erteilt einen Auftrag, die Mindestbreite von Fußverkehrsanlagen zu prüfen und erstellt darauf aufbauend einen Sanierungsplan. Ist die Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge oder Ähnliches verringert, sollten entsprechende Anordnungen zur Sicherung der Mindestbreite getroffen werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	In der Innenstadt Gehwegbreite geprüft; anliegende (gründerzeitliche) Quartiere geprüft; Sanierungsplan erstellt; Sanierung im ersten Quartier umgesetzt; Gehwegparken kontrolliert und ggf. illegales Parken unterbunden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 100.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_Fuss_4* **Nr. aus 2021:** *6.4*	**Verkehrsversuch Beckergrube weiterführen**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Seit 2020 folgt der Verkehrsversuch Beckergrube in der Lübecker Innenstadt das Ziel, den Straßenverkehr in diesem Bereich deutlich zu reduzieren und den Durchgangsverkehr zu regeln. Somit konnte der öffentliche Raum durch weniger Lärm, mehr Grün (u.a. auch Urban Gardening), öffentliche Sitzmöbel und mehr Fahrradabstellanlagen aufgewertet werden. Nach der erfolgreichen Evaluation wurde veranlasst, den Verkehrsversuch zu verstetigen und dabei Optimierungspotentiale zu berücksichtigen. Damit soll die Beckergrube als Vorbild für den Umbau weiterer Straßenzüge dienen. Außerdem könnte der verkehrsberuhigte Bereich zukünftig noch ausgeweitet werden.		
Verantwortliche/r	5.610.3 Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung		
Meilensteine	Evaluation abgeschlossen; Verstetigung veranlasst		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	MO_MIV_4		

Nr.: *MO_Fuss_5* **Nr. aus 2021**	**Überquerung am St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg sicher einrichten**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Unterirdische Querungen sind für einige Radfahrende und Zufußgehende ein Hindernis und können einen Angstraum darstellen. Für mobilitätseingeschränkte Personen mit und ohne Gehhilfen, Rollstühlen, Kinderwagen oder mit schweren (Lasten-)Rädern ist eine Nutzung nicht oder nur schwer möglich. Aus diesem Grund soll die Unterquerung beim St.-Jürgen-Ring / Mönkhofer Weg umgebaut werden. Das notwendige Budget für eine oberirdische Querung des St.-Jürgen-Rings ist bereits im Haushalt 2023 vorgesehen. Aufgrund der wichtigen Anbindung in den Hochschulstadtteil wird auf eine rad- und fußgänger:innenfreundliche Schaltung geachtet, sowie die Zubringer entsprechend der zu erwartenden Verkehrsmengen ausgebaut.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	Auftrag erteilt; Genehmigungsplanung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *MO_Fuss_6* **Nr. aus 2021**	**Ampelschaltung für mobilitätseingeschränkte Gruppen anpassen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Grünphasen einiger Fußgängerampeln sind für mobilitätseingeschränkte Personengruppen nicht ausreichend, um Straßen zu queren. Ergänzend zu den bereits installierten Blindentastern soll geprüft werden, welche technischen Möglichkeiten für eine aktiv beeinflussbare Verlängerung der Grünzeit für die betreffenden Personen möglich sind. Eine Kooperation zwischen dem DOS und den Verantwortlichen aus Stadtgrün und Verkehr wird angestrebt.		
Verantwortliche/r	5.660.3-4 Bau Verkehrseinrichtungen		
Meilensteine	auf technisches Konzept geeinigt; Installation begonnen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_7* **Nr. aus 2021**	**Mehr Orientierungshilfen für Fußgänger:innen bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Die Installation von Orientierungshilfen für Fußgänger:innen steigert die Attraktivität des Fußverkehrs. Als Orientierungshilfen werden zum einen vermehrt Wegweiser für Fußgänger:innen installiert. Zum anderen wird an jeder Bushaltestelle ein Lageplan inklusive fußläufiger Ziele in Gehminuten ausgehängt, um die Verknüpfung zum ÖPNV zu stärken. Ein Fußgängerleitsystem soll mithilfe von LTM geplant werden. Der Umfang dieses Systems und die planerischen Inhalte sind innerhalb der Verwaltung abzustimmen.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	25 Orientierungshilfen aufgestellt; Hälfte der Bushaltestellen mit Lageplänen ausgestattet		

Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Fuss_8* **Nr. aus 2021**	**Gesteigerte Dichte an Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	In Infrastruktur investieren	Investieren	
Beschreibung	Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. empfiehlt, Bänke, Aufenthaltsflächen und (provisorische) Sitzmöglichkeiten im Abstand von maximal 300 m voneinander zu platzieren. Es gilt, diesen Richtwert zeitnah durch Investition in entsprechende Infrastruktur zu erreichen.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	25 Sitzgelegenheiten aufgestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
MO_Rad_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Radverkehr stärken**		
Maßnahmentitel	**Radinfrastruktur breit, sicher und ebenmäßig gestalten**		
Ziel	Ziel ist, den Radverkehrsanteil wesentlich zu erhöhen, damit mehr und weitere Wege zurückgelegt werden. Die Radinfrastruktur wird erweitert, aufgewertet und sicherer gestaltet. Die Empfehlungen für Radverkehr (ERA) sollen konsequent bei Neu- oder Umbauarbeiten sowie in deren Ausschreibungen berücksichtigt werden.		
Ausgangslage	Lübeck ist durch seine Topographie ideal geeignet für den Radverkehr, viele Menschen fahren bereits mit dem Rad. Allerdings sind viele Radverkehrsanlagen in schlechtem Zustand und entsprechen nicht den gängigen Empfehlungen ERA, (siehe Hinweise und Sonstiges). Auf vielen Straßen teilen sich Radfahrende auf zu engen Fahrradschutzstreifen mit dem motorisierten Straßenverkehr die Fahrbahn. Die bestehende Radinfrastruktur wird den wachsenden Anforderungen der Mobilitätswende nicht gerecht.		
Strategie	Die gängigen Empfehlungen der ERA sollen die Grundlage sämtlicher fachlicher Planungen bilden. Darüber hinaus soll die fahrradgerechte Infrastruktur durch eine neue Verteilung des Verkehrsraums, das Anpassen von Ampelschaltungen sowie die Umsetzung von Pilotprojekten vielseitig weiterentwickelt werden.		
	<u>Stärken</u> Topographie in Lübeck gut geeignet; Radverkehr hat Lobby + Netzwerke in HL	<u>Chancen</u> Förderung der Intermodalität; zukünftig weniger Flächenverbrauch und -versiegelung	
	<u>Schwächen</u> begrenzt verfügbarer Verkehrsraum; Umsetzung kostenintensiv	<u>Risiken</u> Weltkulturerbe; Fachkräftemangel	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660.1.3 Straßenverkehrsbehörde; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte; 5.660.3 Verkehrswegebau;		
Einzubindende Gruppen	Runder Tisch Radverkehr; Senior:innen-Beirat; Behinderten-Beirat; ADFC; Handwerkskammer; IHK; Wirtschaftsförderung GmbH		
Zielgruppe	Bürger:innen, Tourist:innen, Pendler:innen, Kinder und Jugendliche		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Durch den Radverkehr selbst findet keine direkte THG-Emission statt. Positiv ist, dass Radverkehrsförderung den Autoverkehr im urbanen Gebiet reduziert und damit THG-Emissionen vermeidet. Die Reduzierung des Autoverkehrsanteils am Modal Split um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen CO_{2eq} pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	Ranking im Fahrrad-Klima-Test verbessert; Verkehrsleistung Radverkehr erhöht; Unfallstatistik Radverkehr gesunken		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, langfristig weniger Infrastrukturausgaben, da weniger Flächenverbrauch durch Kfz-Verkehr		
Hinweise & Sonstiges	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): https://www.fgsv-verlag.de/era		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_1* **Nr. aus 2021:** *6.2*	**Weitere Radschnellwege errichten**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, weitere Radschnellwege zu errichten und überregionale Rad(schnell)wege anzubinden. Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die über größere Entfernungen Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Sie garantieren durch hohe bauliche Standards ein sicheres und attraktives Befahren. Dort ist der Radverkehr i.d.R. auf einer eigenen, vom restlichen Verkehr getrennten Infrastruktur unterwegs. Durch weitgehende Kreuzungsfreiheit und große Kurvenradien ist eine gleichbleibende Fahrgeschwindigkeit mit geringem Energiebedarf möglich. Sobald der Radschnellweg zwischen Bad Schwartau und Groß Grönau fertiggestellt ist, sollen weitere Radwege folgen, vor allem zur Verbindung der Gewerbegebiete mit der Innenstadt.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	1 Radschnellweg gebaut; 3 Radschnellwege gebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 1,5 Mio. Euro/km	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_2* **Nr. aus 2021**	**Radwege neu bauen und sanieren**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine Erhöhung der Sanierungsrate von Radwegen, Überwegen und der weiteren Infrastruktur und setzt sich für eine starke Erweiterung des Fahrradwegenetzes ein. Ein hochqualitatives Fahrradnetz mit breiten und glatten Oberflächen ist das entscheidende Kriterium, um zukünftigen Verkehr auf das Fahrrad zu verlagern. Die systematische Verbesserung des Angebots für Radfahrende, umfasst eine gute Oberfläche, breite Radwege, konfliktarme Aufteilung, großzügige Aufstellflächen und wenn möglich, bauliche oder gut erkennbare Trennung. Dies erhöht die Sicherheit und damit die Attraktivität des Radverkehrs. In Zusammenarbeit mit externen Akteuren, wie unter anderem dem Runden Tisch Radverkehr, wurden Lösungen erarbeitet und entsprechende Pläne vorgestellt. Für die strategische Planung des Radverkehrs wird der Verkehrsentwicklungsplan entsprechend der Klimaschutzziele erstellt, auf operativer Ebene werden für die konkrete Planung und Umsetzung wesentlich mehr Ressourcen für Verwaltung und Sanierung und Neubau notwendig werden. Ziel ist die Verdopplung des Radverkehrs (VO/2020/08920).		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün & Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	5 Personalstellen einrichten Haushaltmittel 80€ pro Einwohner pro Jahr für Rad- und Fußwege 500 Fahrradstellplätze pro Jahr Sanierungsrate auf 20km pro Jahr festlegen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 5	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_3* **Nr. aus 2021**	**Weitere Fahrradstraßen ausweisen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Verkehrsrechtliche Anordnung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt eine Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen und setzt sich für eine starke Erweiterung des Fahrradwegenetzes ein. Fahrradstraßen sind ein wesentlicher Bestandteil eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes und fördern den Umweltverbund. Es liegt bereits eine Liste für die Anordnung möglicher Fahrradstraßen vor (siehe: VO/2020/09547-01). Diese wurde vom ADFC erstellt und vom Bauausschuss ergänzt. Auf ihrer Grundlage sollen konsequent neue Fahrradstraßen angeordnet werden. Das soll auf gut geeigneten Straßen – wie der Eschenburgstraße – prioritär und direkt stattfinden.		
Verantwortliche/r	5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	5 neue Fahrradstraßen ausgewiesen (vordringlich); 11 neue Fahrradstraßen ausgewiesen (vordringlich und perspektivisch); 13 neue Fahrradstraßen ausgewiesen (alle Straßen, in VO/2020/09547-01 genannt); Fahrradwegenetz massiv ausgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: je nach Straße 5.000 – 100.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_5* **Nr. aus 2021**	**Radverkehrsanlagen konsequent räumen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Dienstanweisung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ein konsequenter und verlässlicher Winterdienst auf den Radverkehrsanlagen ist für Radfahrer:innen essenziell: Alle Hauptrouten sollen mindestens zeitgleich mit den Fahrbahnen geräumt werden. Vorbild sind die skandinavischen Länder mit viel Schnee über einige Monate. Dort werden zuerst die Radverkehrsanlagen geräumt und im Anschluss die Straßen. Dies gilt auch für Laub im Herbst und abgebrochene Äste nach Stürmen.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe		
Meilensteine	Stellenplan geändert; Rad- und Fußwegräumung ab 2023 priorisiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: umgerechnet auf 3,5 Vollzeitstellen im Jahr. Benötigt werden für die Winterdiensteinsätze innerhalb von 4 Monaten 30 Kraftfahrer:innen exklusiv für den Winterdienst.	Sachkosten: 350.000 Euro bei 21 Winterdiensteinsätzen	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_6* **Nr. aus 2021:** *7.2*	**Grundsatz über Ampelschaltung prüfen**
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Fachliche Planung Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, auf ausgewählten Vorrangrouten die Ampelschaltung für Radfahrende anzupassen. Ziele sind ein durchgängiges Fahren auf den Hauptrouten des Radverkehrs sowie minimale Wartezeiten an Kreuzverkehren. Jedes Verkehrsmittel benötigt Vorrangrouten, auf denen die Nutzer:innen komfortabel und sicher fahren können. Dies muss auch bei Ampelschaltungen berücksichtigt werden. Neben der bisher vorherrschenden Grünen Welle für den Autoverkehr sollen Vorrangrouten für den Radverkehr bestimmt werden, um das schnelle Vorankommen zu ermöglichen. Die entsprechenden Ampelstandorte sollten sich vorzugsweise entlang der viel befahrenen Radverkehrsrouten befinden. Diese können beispielsweise aus den Heatmaps von Stadtradeln oder dem Winterräumungsplan der EBL ermittelt werden. Hier sollten keine manuellen Anforderungsampeln für Radfahrende vorgesehen werden und die Wartezeit 30 Sekunden pro Kilometer Wegstrecke nicht überschreiten. Das bedeutet, dass auf den Hauptrouten des Radverkehrs die Signalschaltungen vorrangig auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgelegt werden, unter anderem mit längeren Grünzeiten; und dort, wo es erforderlich und sinnvoll möglich ist, mit koordinierten Signalschaltungen zur Grüne Welle führt. Bei Konkurrenzsituationen des Radverkehrs mit dem ÖPNV und/oder dem Fußgängerverkehr sind Prioritäten derart festzulegen, dass lange Wartezeiten beider Verkehrsarten möglichst vermieden werden.
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr
Meilensteine	Grünzeiten des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen eines Versuchs maximiert (z. B. Kronsforder Allee, Ratzeburger Allee); 5 weitere Routen ergänzt;
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *MO_Rad_7* **Nr. aus 2021**	**Fahrradfreundliches Konzept für die Mühlentorbrücke erstellen**
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Pilotprojekt Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt ein fahrradfreundliches Konzept für die Mühlenbrücke und die Zubringer (Mühlenstraße, Mühlentorkreisel, Wallstraße). Der Um- oder Neubau der Mühlentorbrücke ist eine gute Möglichkeit, um für den Rad-und Fußverkehr ein zukunftssicheres Konzept zu gestalten. Die Mühlentorbrücke ist die am häufigsten von Radfahrenden befahrene Brücke zur Altstadt. Es fahren über 7.500 Personen (Zahlen aus MID 2017) mit dem Fahrrad täglich über diese Brücke, darunter viele Schülerinnen und Schüler. Diese hohe Frequenz muss in der weiteren Planung der Neugestaltung berücksichtigt werden. Zu prüfen ist eine ganzheitliche Gestaltung dieser Strecke von der Ratzeburger Allee über den Mühlenkreisel, die Mühlentorbrücke bis zur Mühlenstraße im Sinne eines sicheren und zukunftsgewandten Verkehrs. Das Ziel ist ein Konzept im Sinne des Umweltverbundes, das einen weiteren Anstieg und den entsprechenden Platzbedarf des Radverkehrs berücksichtigt.
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Meilensteine	Rad- und Fußwege im Konzept mit mindestens zwei Meter Breite + Sicherheitsraum berücksichtigt; Stadtbahn als Option berücksichtigt; Mühlentorbrücke mit richtlinienkonformen Rad- und Fußwegen incl. Schutzstreifen neu oder umgebaut
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_8* **Nr. aus 2021**	**Verkehrsversuch Fackenburger Allee auswerten**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurde der Verkehrsraum der Fackenburger Allee neu verteilt und insbesondere dem Rad- und Fußverkehr mehr Raum und dadurch Sicherheit gegeben. Der ergebnisoffene und transparente Verkehrsversuch wird laufend evaluiert. Nach positiver Evaluation kann eine Verstetigung stattfinden.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	Verkehrsversuch gestartet (erfolgt); Evaluation abgeschlossen; eventuell verstetigt; auf andere Straßenabschnitte übertragen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_9* **Nr. aus 2021**	**Öffentliches Fahrradverleihsystem in Lübeck starten**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Dienstleistungen	Investieren	
Beschreibung	Ein Fahrradverleihsystem ist bereits in nahezu allen Großstädten vorhanden und ein wichtiger Teil der multimodalen Mobilität. Eine Vorlage (VO 2021 10481) zum Grobkonzept des Fahrradverleihsystems liegt der Bürgerschaft bereits vor. Auch für die konkrete Planung und die notwendigen Haushaltsmittel existiert ein Antrag (VO 2022 11013). Ziel ist, dass eine Auseinandersetzung der entsprechenden Gremien mit diesem Antrag stattfindet, damit nach positivem Beschluss ein detailliertes Konzept erarbeitet werden kann. Auf dessen Grundlage soll das Fahrradverleihsystem für Lübeck zeitnah gestartet werden.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Beschluss durch Bürgerschaft erfolgt; detailliertes Konzept vorgelegt; Fahrradverleihsystem erfolgreich gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_10* **Nr. aus 2021**	**Alternative Streumittel auf Radwegen im Winterdienst testen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Dienstleistungen	Investieren	
Beschreibung	Bereits in der Wintersaison 2019/20 und 2020/21 wurde auf dem Fahrradweg neben der Brandenbaumer Landstraße ein Feldversuch mit alternativen organischen und biologisch abbaubaren Streumitteln durchgeführt, die nicht eingesammelt werden müssen. Im Pilotprojekt „Formiate“ wurden deren Auswirkungen auf die Befahrbarkeit und das Straßenbegleitgrün ermittelt und als positiv ausgewertet. Das Projekt wurde im Winter 2022/23 auf weitere Strecken ausgeweitet. Für eine Freigabe zur Ausweitung des Einsatzes umweltfreundlicher Taumittel – z. B. Formiate – auf allen Radwegen im Stadtgebiet, einschließlich einer Änderung der Straßenreinigungssatzung, ist zuvor ein Beschluss der Bürgerschaft zu erwirken.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe		
Meilensteine	Evaluation durchgeführt; Beschluss durch Bürgerschaft erfolgt; Straßenreinigungssatzung geändert; Testgebiet auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *MO_Rad_11* **Nr. aus 2021**	**Konzept „Lastenrad-Testangebote“ erstellen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Konzept	Aktivieren	
Beschreibung	Kurze Strecken im Stadtgebiet lassen sich in Lübeck gut mit dem Fahrrad zurücklegen. Um die Investitionshürde zu überwinden und den Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg auf das Lastenrad zu ermöglichen, soll ein Konzept erarbeitet werden, wie ein kurz- oder langfristiges Testen von Lastenrädern gestaltet werden kann.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; Wirtschaftsförderung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_12* **Nr. aus 2021**	**Abstellmöglichkeiten für Fahr- und Lastenräder erweitern**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Neben Fahrradparkhäusern können auch Quartiersgaragen sichere Abstellräume für Fahrräder bieten. Dazu soll überprüft werden, welche Gebäude sich als Fahrradparkhäuser und Abstellräume (mit-)nutzen lassen. Ein Parkraumkonzept für (Lasten-)Fahrräder wird erstellt und die Berechtigungen geprüft. Neben großen Fahrradparkhäusern braucht es auch kleinteilige Lösungen, z. B. an Bushaltestellen oder in Quartieren. Diese sollten leicht zugänglich, witterungsgeschützt und sicher sein.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_13* **Nr. aus 2021**	**Service-Stationen errichten**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Dienstleistungen	Investieren	
Beschreibung	Service-Stationen im Stadtgebiet sind eine gute Unterstützung für Radfahrende, denn so können kleine Reparaturen selbst durchgeführt werden. Gleichzeitig sind die Stationen ein sichtbares Zeichen, dass der Radverkehr durch die Hansestadt Lübeck aktiv gefördert wird. Die Hansestadt Lübeck unterhält bereits mehrere Service-Stationen für Fahrräder, eine davon befindet sich am Verwaltungszentrum Mühlentor. Weitere derartige Service-Stationen sollen auf kommunalen Liegenschaften, z. B. an Schulen, errichtet werden.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	5 Service-Stationen errichtet; 15 Service-Stationen errichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_4* **Nr. aus 2021**	**Sommerstraßen für den Radverkehr erproben**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Bestimmte Straßenabschnitte sollen im Rahmen eines Pilotprojektes oder eines Verkehrsversuches temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt und in dieser Zeit ausschließlich für den nicht motorisierten Verkehr freigeben werden. Diese sogenannten Sommerstraßen sind saisonal verkehrsberuhigte Zonen. Sie geben den Menschen einen gemeinsamen Raum zurück, der multifunktional genutzt werden kann. Die Einrichtung von temporären Fahrverbotszonen erhöht die Akzeptanz für derartige Projekte und kann Menschen zum Umdenken über das eigene Mobilitätsverhalten anregen. Zudem steht bei der Einrichtung von Sommerstraßen der Lärmschutz und die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt. Nach Abschluss des Pilotprojektes soll eine Evaluation erfolgen, um den Erfolg bewerten zu können. Sommerstraßen sind in der Straßenverkehrsordnung kein Rechtsbegriff und lassen sich somit nicht anordnen. Allerdings sollte geprüft werden, ob beim Gestalten der Sommerstraße eine Anordnung als Spielstraße oder eines verkehrsberuhigten Bereiches zum Erfolg führen können. Beispiele wären hier die erfolgreich eingerichteten Sommerstraßen in München.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Straße ist ermittelt; Sommerstraße ausgewiesen; Evaluation abgeschlossen; weitere Sommerstraßen eingerichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_2* **Nr. aus 2021**	**Tempo 30 ausweiten**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Ordnungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Eine reduzierte Geschwindigkeit in der Stadt – oder in Teilen davon – vermindert schwere Unfälle. Das Sicherheitsgefühl für Radfahrende erhöht sich, da die Geschwindigkeitsdifferenzen geringer sind. Insgesamt fließt der Verkehr gleichmäßiger, was den Kraftstoffverbrauch ebenso wie das Abgasaufkommen reduziert. Die entsprechende Lärmreduktion ist auch bei E-Autos gegeben, da Abrollgeräusche leiser werden. Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet sollen daher sukzessive ausgeweitet werden. Vorrang sollen dabei Stellen mit Tempo 50 haben, wo kein ausreichender Seitenabstand nach „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) zu Radfahrenden gegeben ist. Aktuell ist die Beschränkung des fließenden Verkehrs, also die Einrichtung von Tempo 30, nur durch eine Einzelfallprüfung möglich, wenn eine Gefahrenlage besteht. Die Hansestadt Lübeck sollte Mitglied der Initiative „Lebenswerte Städte“ werden, die sich für lebendige, attraktive Städte einsetzt und Kommunen selbst entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Beschluss durch Bürgerschaft erfolgt; 3 neue Zonen ausgewiesen; 10 neue Zonen ausgewiesen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

* Keine endgültige Abstimmung erfolgt, aber wichtige Akteur:innen erreicht, um die jeweilige Aktivität durchzusetzen.

<table>
<tr><td>Nummer
MO_Rad_2</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☒ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☒ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Radverkehr stärken</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Radverkehr klimaschutzorientiert planen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, den Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen, damit mehr und weitere Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.
Dafür sollen die Klimaschutzziele der Hansestadt Lübeck für den Radverkehr in allen relevanten Verkehrsplanwerken der Stadt, der Eigenbetriebe und der Mehrheitsgesellschaften verankert werden. Es sollen verwaltungspolitische Rahmenbedingungen gesetzt werden, die Radinfrastruktur sicher, attraktiv und schnell zu gestalten.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Die bisherigen Planwerke orientierten sich eher am Status Quo und konnten daher nur wenig transformative Kraft entfalten. Allerdings wird der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aktuell neu erarbeitet. Es ist das zentrale konzeptionelle Instrument der Verkehrsplanung bis zum Jahr 2040. Weitere Planwerke enthalten oft auch Bausteine für den Radverkehr. Weiterführend existiert das Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ (Nr. 1.3 aus MN-Paket 2021), das nur teilweise umgesetzt wurde und nun durch den VEP abgelöst wird.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Der VEP muss die Radinfrastruktur/Radwegebau bedeutend und messbar stärken. Der bisher anvisierte Modal Split von 27 % für den Radverkehr ist deutlich zu erhöhen.
Die Verzahnung der Planwerke VEP, Masterplan, überregionale Radschnellwegeplanung ist für das Erreichen der Klimaziele unabdinglich. Zukünftig müssen wesentlich mehr Institutionen und Netzwerke (siehe unten Einzubindende Gruppen) in die Planung eingebunden werden.

Weitere Lösungsansätze:
Radverkehr als Querschnittsthema verankern
Innerbehördliche Zielkonflikte erkennen und mit Grundsatzentscheidungen oder Konfliktlösungsverfahren lösen
Spielraum in den Regelwerken/Rechtsnormen nutzen und diese progressiv auslegen
Integrierten Ansatz berücksichtigen: Vorteile für andere Verkehrsträger:innen und (verkehrs-)politische Ziele mitdenken
Interkommunale Vernetzung und Austausch stärken
Paradigmenwechsel/Transformationsprozess verwaltungsintern kommunizieren und steuern</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Verkehrssicherheit wird erhöht;
Verkehrsraum entlastet;
Anwohner:innen entlaset (Lärm & Abgase);</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Weichenstellung für nachhaltige und zukunftsgerechte Radverkehrsplanung;
Nutzen von vorhandenem Wissen und Netzwerken</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
Verkehrsraum begrenzt;
Konflikte mit Bürger:innen</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Fachkräfte- und Materialmangel;
lange Umsetzungsdauer</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.000.11 Leitstelle Verkehrsflussmanagement;
5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660 Stadtgrün und Verkehr</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">ADFC; Runder Tisch Radverkehr; Senior:innenbeirat; Behindertenbeirat;
Entsorgungsbetriebe Lübeck; Trave Netz GmbH etc.</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Bürger:innen, Tourist:innen, Pendler:innen, Kinder und Jugendliche</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Durch den Radverkehr selbst findet keine direkte THG-Emission statt. Allerdings werden durch dessen Förderung Autofahrten im urbanen Gebiet reduziert.
Die Reduzierung des Modal Split Autoverkehr um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.</td></tr>
</table>

Erfolgsindikatoren	Ranking im Fahrrad-Klima-Test verbessert; Verkehrsleistung Radverkehr erhöht; Unfallstatistik Radverkehr gesunken
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, langfristig weniger Infrastrukturausgaben, weniger Flächenversiegelung und Flächenverbrauch
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_15* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Planung und Ausführung enger verzahnen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Abläufe optimieren	Flankieren	
Beschreibung	Für eine erfolgreiche und schnelle Umsetzung der Radverkehrsplanung soll die bereichsübergreifende Zusammenarbeit und Kommunikation gefördert und ausgebaut werden. Ziel ist eine strukturelle Verzahnung relevanter Ämter (Land und Bund) und Fachbereiche, insbesondere der planenden und anordnenden Behörden. Dies soll beispielsweise im Zuge von Straßenunterhaltungsmaßnahmen „Möglichkeitsfelder“ für eine fahrradfreundliche Umgestaltung eröffnen. Lösungsansätze: • Prozesse definieren und wenn möglich vereinfachen • Kollaborationstools für bessere Kommunikation einsetzen • Abläufe digitalisieren und optimieren • Prüfen, ob Provisorien und Experimente in die Planung integriert werden können • Aufgabenteilung sicherstellen (Fördermitteladministration, Kommunikation, Beteiligung)		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660 Stadtgrün und Verkehr		
Meilensteine	Vereinfachter interkommunaler Datenaustausch ermöglicht; Verwaltungsprozesse zum Thema Radverkehr erfasst		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_16* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Öffentlichkeitsarbeit weiterentwickeln**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kommunikation	Aktivieren	
Beschreibung	Die Anforderungen an gute Öffentlichkeitsarbeit haben sich in den letzten Jahren, insbesondere was Verkehrsthemen anbelangt, stark verändert. Hierbei ist die Digitalisierung eine Herausforderung und Chance zugleich: Sie eröffnet neue Informationskanäle, um Bürger:innen für den Radverkehr zu begeistern. Gleichzeitig besteht die Gefahr einer Polarisierung von Debatten und dem Abdriften in Gebiete weit jenseits der faktischen Grundlagen. Ziel guter Öffentlichkeitsarbeit ist es daher, frühzeitig und breit zu informieren. Dabei sollen – auf dem Fundament solider Fakten – positive Emotionen transportiert werden. Lösungsansätze • professionelle Kommunikation und Beteiligung • sinnvolle Verzahnung der planerischen und kommunikativen Aufgaben • Chancen der Digitalisierung nutzen • klare Zuständigkeiten und Ansprechpartner:innen • mutige Kommunikation der Vorteile des Transformationsprozesses • Provisorien und Experimente als Beteiligungselement nutzen		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Innovatives Format getestet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_17* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Qualitätsmanagement und Evaluation weiterentwickeln**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Für eine zielgerichtete und effektive Planung und Weiterentwicklung des Radverkehrs sind fundierte Daten zur Wirkung – Abschätzung und Nachweis – zentral. Die Wirkung von Einzelaktivitäten, z. B. von Verkehrsversuchen zur Fahrradfreundlichkeit, muss standardisiert erhoben und für alle Interessierten transparent dargestellt werden. Das gewonnene Wissen aus diesen Versuchen soll für die Entwicklung neuer Aktivitäten und Projekte und ggf. für bestehende Aktivitäten genutzt werden. Lösungsansätze: • Evaluation: Auswertung von Experimenten und Provisorien als festen Projektbestandteil festsetzen • Vergleichbarkeit: einheitliche Indikatoren verbindlich festlegen, um Wirkungskontrolle zu verbessern • Kommunikation: Bereitstellen der Ergebnisse im Internet • Wissenstransfer: Austausch innerhalb der Verwaltung sowie mit anderen Kommunen zu effektiven Maßnahmen		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Interkommunaler Datenaustausch vereinfacht; Verwaltungsprozesse zum Thema Radverkehr erfasst		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_18* **Nr. aus 2021:** *1.2*	**Klimaschutz im Verkehrsentwicklungsplan (VEP-Teilplan Radverkehr) verankern**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Der VEP soll in den kommenden Jahren das Planwerk für die Mobilität in Lübeck sein. Dieser enthält das Teilgutachten Radverkehr. Die gezielte und konsequente Förderung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln ist maßgeblich über den VEP steuerbar und ein entscheidendes Instrument der Verkehrswende. Die für Klimaneutralität bis 2040 notwendige Radverkehrsleistung ist als Zielgröße für den VEP mit den zuständigen Bereichen und der Klimaleitstelle zu definieren.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Ziele Klimaschutz & VEP regelmäßig abgeglichen; VEP und Klimaschutzziele auf einer Linie		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_19* **Nr. aus 2021:** *6.5*	**Umweltverbund mit der Leitstelle Verkehrsflussmanagement fördern**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	In der Stadt der Zukunft sind digitale Infrastruktur, intelligente Energieversorgung und innovative Mobilitätskonzepte untrennbar miteinander vernetzt. Als Dienstleistende für Infrastruktur nehmen sie eine große Anzahl von Aufgaben wahr, die unmittelbar Auswirkungen auf den Straßenverkehr der Hansestadt haben. Die Nutzer:innen der Straßen sind von Eingriffen im Rahmen von Baumaßnahmen stark betroffen. Aufgrund einer Vielzahl von Baumaßnahmen ist daher deren effektive Koordinierung erforderlich, um die Belastungen so gering wie möglich zu halten. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Mobilität und der in Zukunft anstehenden umfangreichen Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen wurde eine Leitstelle Verkehrsflussmanagement eingerichtet. Insgesamt wird auch eine frühzeitige Information der Öffentlichkeit angestrebt, bei der die am Verkehr Teilnehmenden als Partner:innen erkannt und in die Lösung von Verkehrsflussproblemen eingebunden werden sollen. Zukünftig kann der Nutzen für den Klimaschutz weiter gesteigert werden, indem der Umweltverbund bei der Baustellenplanung noch stärker berücksichtigt wird.		
Verantwortliche/r	5.000.11 Leitstelle Verkehrsflussmanagement		
Meilensteine	Umweltverbund gleichberechtigt bei Baustellenplanung berücksichtigt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Rad_20* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzaspekte bei Verkehrskonzepten und verkehrsrelevanten Satzungen frühzeitig einbeziehen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Beschreibung	Die Förderung des Radverkehrs muss in allen städtebaulichen Planwerken verankert werden. Dazu sollen Netzwerke innerhalb der Verwaltung und das Know-how von externen Akteur:innen genutzt werden. Die Klimaleitstelle bringt die verschiedenen Ansätze und Ideen in den Konzepten der Verwaltung mit ein und macht Vorschläge, wie die Klimaschutzaspekte integriert werden können.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Beteiligungsformat klar formuliert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Rad_21* **Nr. aus 2021**	**Bürger:innen an Verkehrskonzepten und ausgewählten Planungen beteiligen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit	Aktivieren	
Beschreibung	Werden Bürgerinnen und Bürger an Entscheidungen beteiligt, wächst meist die Akzeptanz in der Bevölkerung. Neue Verkehrskonzepte betreffen die Menschen vor Ort, welche meist selbst am besten wissen, wo Optimierungsbedarf besteht. Sowohl das Radverkehrskonzept als auch der VEP wurden unter breiter Bürger:innenbeteiligung entwickelt. Auch für die anstehenden Planungsprozesse, Pilotprojekte etc. soll die Beteiligung in Art und Gestaltung deutlich über dem gesetzlich geforderten Mindestmaß liegen.		
Verantwortliche/r	5.660 Stadtgrün und Verkehr; 5.610.2 Stadtentwicklung; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde		
Meilensteine	Aktuellen VEP mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet; weiteres Projekt mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

<table>
<tr><td>Nummer
MO_OEPNV_1</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☒ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☒ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung erhöhen)</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Schnell, günstig und komfortabel durch Lübeck fahren</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Das übergeordnete Ziel dieser Maßnahme ist, einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereitzustellen, um möglichst viele sogenannte wahlfreie Fahrgäste (zurück-) zugewinnen und schlussendlich möglichst viele Autofahrten zu ersetzen.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Die Hansestadt Lübeck bietet aufgrund ihrer Größe sowie ihrer kompakten Stadtstruktur theoretisch ideale Voraussetzungen für ein gutes ÖPNV-Angebot. Ausnahme bildet hier allein der teilweise ländlich geprägte Süden des Stadtgebiets.
Das Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und die betreiben ein gutes Netz und bieten regelmäßig Unterstützung für Bürger:innen und Tourist:innen bei der Nutzung, z. B. mit Mobilitätsberatung und Tourismuskooperationen. Das Lübecker Tarifsystem ist bereits 2022 vereinfacht worden. Eine weitere Änderung wird das Deutschlandticket nach seiner Einführung im Mai 2023 (?) bringen.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die Qualität des ÖPNV wird in puncto Häufigkeit der angebotenen Fahrten, Reisezeit, Verfügbarkeit, Verknüpfung und Merkbarkeit des Taktes nachhaltig verbessert. Teil dieser Strategie ist der Aufbau eines fahrgastfreundlichen Integralen Taktfahrplans (ITF). Dies wird durch eine leichte und schnelle Verbindungssuche und entsprechend einfachen Zahlvorgängen flankiert. Außerdem wäre die Einführung einer Straßenbahn attraktivitätssteigernd. Das Potential dafür wird gerade untersucht. In Verbindung mit vielen weiteren Aktivitäten kann somit der Komfortstandard gesteigert werden, was die Anziehungskraft des gesamten ÖPNV-Systems deutlich erhöht.
Schlussendlich soll die positive Außenwahrnehmung des ÖPNV durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit weiter gefördert werden.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
gute Siedlungsstruktur für starken ÖPNV;
Gutachten für Bus, Stadtbahn etc. in Arbeit</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
höhere Auslastung;
Imagegewinn der Verkehrsbetriebe</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
keine Stadtbahn</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Fachkräftemangel
steigende Betriebskosten</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">5.610.2 Stadtentwicklung; Stadtwerke Lübeck mobil (SWL); Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG)</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">Autokraft; NAHBUS; NAH.SH; 3.390.01 Klimaleitstelle; 1.101.3 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; Handwerkskammer; IHK; Aufgabenträger benachbarter Gebietskörperschaften</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Bürger:innen, Pendler:innen, Tourist:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV. Dabei entspricht die Reduzierung der Verkehrsleistung des Autoverkehrs um 1 % einer Einsparung von ca. 8.500 t $CO_{2,eq}$ pro Jahr.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Verkehrsleistung ÖPNV erhöht (Modal Split);</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Lärm- und Schadstoffreduktion, soziale Teilhabe, Förderung des Einzelhandels</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_1* **Nr. aus 2021**	**Treibhausgasneutralität als Rahmen für Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan sowie andere Planwerke setzen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Rahmensetzung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Bei Planwerken, Beschlüssen und sonstigem Verwaltungshandeln, die den Bereich ÖPNV betreffen, soll die Treibhausgasneutralität (THG) bis 2040 zwingend berücksichtigt werden. Bei vorhandenen Planwerken soll geprüft werden, ob die THG 2040 in Lübeck mit den bestehenden Inhalten erreichbar ist. Bei anstehenden und neuen Planwerken wird dies bereits mitgedacht und geprüft. Bei einer Abweichung vom vorgesehenen THG-Minderungspfad muss zeitnah eine Korrektur erfolgen. Ein Monitoring zur THG-Minderung im Bereich ÖPNV wird erstellt, wobei eine kontinuierliche Leistungssteigerung des ÖPNV als Ziel gesehen wird.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Treibhausgasneutralität in VEP, FNP und weiteren Planungen und Beschlüssen ausreichend berücksichtigt; Beschluss durch die Bürgerschaft erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten		
Nr.: *MO_OEPNV_2* **Nr. aus 2021**	**Bestehende Informationssysteme gemeinsam mit dem Deutschlandticket bewerben**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Der Stadtverkehr betreibt ein gutes Informationssystem für den ÖPNV. Es sollen zusätzlich verschiedene Schulungen zur Nutzung des ÖPNV angeboten werden, z. B. eine digitale Busschule als Online-Angebot für Schulen und Eltern, Schulungen für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Schulungen zur Routenplanung mit dem Smartphone. Trotzdem fehlt immer noch ÖPNV-Wissen in der Bevölkerung, was eine Zugangsbarriere zum ÖPNV darstellt. Um diese zu minimieren und ÖPNV-Wissen in der Bevölkerung zu vermitteln, muss es mehr Kampagnen geben. Zudem sollte schrittweise Personal aufgestockt werden, damit Kapazitäten für mehr Schulungsangebote vorhanden sind. Diese könnten beim Stadtverkehr angesiedelt sein. Weitere Vergünstigungen im Rahmen des Deutschlandtickets sind zu prüfen, beispielsweise ob für 9 Euro ein Sozialticket angeboten werden kann, um finanzschwachen Personen das Fahren mit dem ÖPNV zu ermöglichen.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Erste Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt; Informationsmaterial mit weiteren Internetseiten verknüpft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_OEPNV_3* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzziele im regionalen Nahverkehrsplan verankern**
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Wirkungstiefe: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Rahmensetzung Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft hat sich dem Beschluss 2021/10558-08-01 für einen massiven Anstieg des ÖPNV entschieden. Ziel des Beschlusses ist, den ÖPNV-Anteil am Modal Split nach Verkehrsleistung von derzeit 27 Prozent bis 2040 auf 40 Prozent zu steigern. Der Beginn der Umsetzung erfolgt im 5. Regionalnahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck. Der zentrale Punkt wird dabei ein Integraler Taktfahrplan (ITF) sein. Aufbauend auf den ITF werden Maßnahmen zur Taktverdichtung wie auch zur Busbeschleunigung entwickelt. Die erste Umsetzung wird unter der Bedingung eines gleichbleibenden Zuschussbedarfes für den ÖPNV erfolgt sein (Dezember 2022). In einer geplanten Fortschreibung zum 5. RNVP wird zusätzlich ein Verkehrswendeszenario untersucht und bewertet werden. Dazu sind weitere Mittel zur Verfügung zu stellen.
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r
Meilensteine	RNVP erstellt; 5. RNVP unter dem Gesichtspunkt einer Verkehrswende fortgeschrieben; Beschluss der Bürgerschaft erfolgt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten

Nr.: *MO_OEPNV_4* **Nr. aus 2021**	**Einfache Bezahlfunktion einrichten**
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Investition in Dienstleistung Investieren
Beschreibung	Eine einfache Bezahlmöglichkeit und eine Live-Auskunft sollen den ÖPNV attraktiver gestalten. Dazu wird das aktuelle Online- und die lokalen Bezahlangebote überprüft und um fehlende Komfortelemente ergänzt werden. Die Integration in die LÜMO SVHL-App wird geprüft.
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r; Stadtwerke Lübeck mobil
Meilensteine	Bargeldloses Bezahlen im Bus ermöglicht
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: vorhanden Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *MO_OEPNV_5* **Nr. aus 2021:** *8.3*	**Priwallfähre mit alternativem Antrieb ausrüsten**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Stadtwerke Lübeck mobil haben den Neubau einer dritten Wagenfähre für den Einsatz zwischen Travemünde und dem Priwall beauftragt (Baubeginn 2022). Gebaut wird eine elektrisch angetriebene Fähre mit der Option, diese zu einem späteren Zeitpunkt komplett auf alternative Antriebe umzurüsten, da aktuell zum batterieelektrischen Betrieb zusätzlich ein Dieselgenerator benötig wird.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	Baubeginn 2022 angefangen; im Frühjahr 2023 fertiggestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: ca. 5 Mio. Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_6* **Nr. aus 2021:** *8.2*	**E-Busflotte erweitern**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Die Stadtwerke Lübeck mobil (SL) und die Lübeck-Travemünde Verkehrsgesellschaft (LVG) setzen auf den Aufbau einer E-Busflotte bis zur vollständigen Elektrifizierung. Diese Strategie wird fortgesetzt. Der Anteil rein elektrisch betriebener Fahrzeuge des Stadtverkehrs Lübeck wird sukzessive bis 2030 auf einen Anteil von 70 Prozent erhöht. Dies geht einher mit dem gleichzeitigen Ausbau der Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge. Mit dem Projekt „SMILE – Saubere Mobilität in Lübeck – elektrisch“ konnten die SL Fördermittel vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz einwerben. Die Förderung läuft bis 2023 und hat ein Gesamtprojektvolumen von rund 38 Mio. Euro, davon sind ca. 16 Mio. Euro Fördermittel und ca. 22 Mio. Euro Eigenmittel der SL. Im Rahmen des Förderprojektes können 31 E-Gelenkbusse und 19 E-Solobusse inkl. der dazugehörigen Ladeinfrastruktur beschafft werden. Ende 2022 wurden bei den SL 70 entsprechende Ladepunkte installiert. Offen ist derzeit, ob es eine Anschlussförderung geben wird. Ziel ist die komplette Elektrifizierung des Fuhrparks der Verkehrsbetriebe, betrieben mit nachweislich regenerativem Strom. Andere alternative Antriebe sind jedoch nicht ausgeschlossen.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	50 Prozent elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: 22 Mio. Euro	Fördermittel: 16 Mio. Euro
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_7* **Nr. aus 2021**	**ÖPNV in ländlichen Gebieten ausbauen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ziel ist, den überregionalen Nahverkehr zu stärken, indem einige Stadtbusse auch in die Umlandgemeinden fahren und Anbieter:innen aus dem Umland Lübeck anbinden. Dafür soll zusammen mit den umliegenden Gemeinden ein Konzept erarbeitet werden, wie die Verzahnung der Angebote (einschließlich des Schienenverkehrs) verbessert und das Angebot ausgebaut werden kann.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_8* **Nr. aus 2021**	**Machbarkeitsstudie für Ringverkehr auf dem Wasser erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Es soll geprüft werden, ob der Nahverkehr über den Wasserweg erweitert, attraktiver und klimaschonender gestaltet werden kann. Personenfähren mit Fahrradmitnahme und Solarantrieb sind bereits andernorts erprobt. Ob dies eine sinnvolle Option für Lübeck sein kann, soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragter; Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie beauftragt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_9* **Nr. aus 2021**	**Tangentialverkehr stärken**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Um benachbarte Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen, sollen diese durch schnelle Busverbindungen miteinander verzahnt werden, ohne den ZOB anzufahren. So können lange Fahrtwege vermieden und der Nutzungskomfort gestärkt werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r; Stadtwerke Lübeck mobil		
Meilensteine	Konzept erstellt; erste Tangentialroute in Betrieb genommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_10* **Nr. aus 2021**	**Gutachten für Bau einer Straßenbahn beauftragen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss	Fördern	
Beschreibung	Es wird ein Gutachten für den Bau einer Straßenbahn im Rahmen des VEP erstellt. Ziel ist insbesondere, den Bedarf möglicher Trassenverläufe und die Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV zu untersuchen.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Beschlussvorlage erstellt; Beschluss der Bürgerschaft erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *MO_OEPNV_11* **Nr. aus 2021**	**Autonomes Fahren prüfen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fördern	
Beschreibung	Autonomes Fahren von kleinen Shuttlebussen ist andernorts bereits in der Testphase – beispielsweise in Lauenburg – und dient zur Beförderung von Menschen und kleinen Gütern im städtischen Bereich. Inwiefern die Technik den ÖPNV in Lübeck ergänzen kann, soll im Rahmen eines Gutachtens geprüft werden.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Gutachten erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Alle ÖPNV-Aktivitäten		

Nummer	**Thema**		
MO_OEPNV_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☒ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Öffentlichen Personennahverkehr stärken (Modal Split auf 40 % Leistung erhöhen)**		
Maßnahmentitel	**Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern**		
Ziel	Durch die Kombination der Verkehrsmittel, die sogenannten Intermodalität, wird ein schnelleres Vorankommen ermöglicht. Ziel ist, das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln, vor allem des Umweltverbunds, zu erleichtern und Hürden abzubauen.		
Ausgangslage	In Lübeck gibt es bereits einige öffentliche Mobilitätsangebote, von Elektrorollern über Car-Sharing bis hin zu Bus & Bahn. Daneben wird oft vom eigenen Kfz oder Fahrrad in öffentliche Verkehrsmittel gewechselt. Daher besteht an vielen Bahn- und Bushaltestellen ein großer Bedarf an qualitativ hochwertigen Abstellmöglichkeiten. Dieser Bedarf wird sich in Zukunft höchstwahrscheinlich weiter steigern, da insbesondere der Fahrradverkehr weiter zunehmen wird.		
Strategie	Die Vernetzung der Mobilitätsangebote untereinander durch digitale Systeme ist ein wichtiger Hebel für die Verkehrswende. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteur:innen im Verkehrsbereich ist dazu notwendig, um eine komfortable Mobilität zu erreichen. Ein anderer zentraler Ansatzpunkt ist die bessere Koordination der Fahrpläne von Bus und Bahn durch Implementierung eines sogenannten Integralen Taktfahrplans (ITF). Ergänzend dazu sollen für die teils hochpreisigen Fahrräder sichere Abstellmöglichkeiten an den Bahnhaltepunkten eingerichtet werden. Neue Park & Ride-Parkplätze stellen für Pendler:innen und Gäste ein attraktives Angebot dar und entlasten die Innenstadt. Perspektivisch können zudem durch eine Straßenbahn verbesserte Verknüpfungen entstehen, da das Planen eines neuen Systems ganz andere Möglichkeiten eröffnet. Das Potential für eine Straßenbahn wird gerade untersucht.		
	<u>Stärken</u> Fahrradparkhaus	<u>Chancen</u> fördern des gesamten Umweltverbunds; fördern von Netzwerken	
	<u>Schwächen</u> teils nur indirekter Einfluss; Platzmangel im verdichteten urbanen Raum	<u>Risiken</u> viele Akteur:innen müssen sich auf das gleiche Ziel verständigen und kooperieren	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.610.2 Stadtentwicklung: Verkehrswendebeauftragte:r und ÖPNV; 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte; 3.390.1 Klimaleitstelle; Stadtwerke Lübeck mobil		
Einzubindende Gruppen	NAH.SH; Autokraft; NAHBUS; DB Regio; DB Station und Service; DB Netz; Osthannoversche Eisenbahnen AG; StattAuto eG; diverse Sharing-Angebote (ggf. Kooperation)		
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen, Tourist:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Verlagerung MIV zu ÖPNV: Die Reduzierung der Verkehrsleistung des Autoverkehrs um 1 Prozent entspricht einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	Verkehrsleistung ÖPNV erhöht (Modal Split); jährliche Zunahme der Stellplatzanzahl für Fahrräder;		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Verkehrsberuhigung, soziale Teilhabe, Förderung des Einzelhandels		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_12* **Nr. aus 2021**	**Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen den Komfort für Pendler:innen. Es besteht zusätzlich ein großer Bedarf an qualitativ hochwertigen, abschließbaren Fahrradabstellanlagen für Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder an Bahnhaltestellen und Umsteigepunkten, z. B. am Gustav-Radbruch-Platz. Um diesem Aspekt gerecht zu werden, ist das Ziel, ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten in unterschiedlichen Qualitätsstufen an ÖPNV-Knotenpunkten und Bahnhaltepunkten zu installieren. Dabei ist jeweils zu prüfen, ob z.B. kostenpflichtige Systeme wie Fahrradboxen und Ladeschränke für Akkus das Angebot ergänzen können.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	Bestandsanalyse durchgeführt; Ausstattungsstandards festgelegt; erste 5 Stationen ausgestattet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: je nach Ausführung: 200 – 3.500 Euro/Stellplatz	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_13* **Nr. aus 2021**	**System von Mobilpunkten/Mobilstationen schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	An frequentierten Punkten im Stadtgebiet soll das System von Mobilpunkten/Mobilstationen eingeführt werden. Diese gehen über Fahrradabstellanlagen hinaus, indem sie z. B. Car-und Bike-Sharing, Reparatur- und Lademöglichkeiten bieten. Das vereinfacht die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und ermöglicht den Nutzer:innen individuelle Mobilitätsketten. Flächen für Mobilpunkte/Mobilstationen sollen in den kommenden Planwerken (z. B. VEP) vorgesehen werden. Ein einheitliches Design der Mobilpunkte/Mobilstationen wird entwickelt, um den Wiedererkennungswert zu erhöhen.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte		
Meilensteine	Alle Standorte nach einheitlichen Parametern kategorisiert; Ausstattungsstandard festgelegt; fehlende Elemente installiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: je nach Ausführung: 200 – 3.500 Euro/Stellplatz	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	MO_OEPNV_16		

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_14* **Nr. aus 2021:** *8.5*	**Fahrpläne öffentlicher Mobilitätsangebote digital vernetzen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Investition in Technik	Investieren	
Beschreibung	Die Fahrpläne und Nutzungsbedingungen aller Mobilitätsangebote werden vernetzt, gebündelt und für Bürger:innen, Tourist:innen und Gäste auf einer digitalen Plattform zur Verfügung gestellt. Die leichte Zugänglichkeit für alle Menschen soll dabei gewährleistet sein, weshalb z. B. kleine Schulungen angeboten werden.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Plattform geschaffen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_15* **Nr. aus 2021:** *8.4*	**Alternative Mobilitätsdienstleistungen in Kombination mit dem ÖPNV weiterentwickeln**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekt	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert das Projekt „In2Lübeck“ der Stadtwerke Lübeck mobil im Rahmen des Programms „MobilitätsWerkStadt 2025“. Das Projekt beinhaltet die Integration von innovativen Mobilitätsdienstleistungen in den ÖPNV in Lübeck am Beispiel von On-demand Ridepooling-Diensten. Dabei fahren z. B. Kleinbusse keine festgesetzten Linien, sondern richten sich nach der aktuellen Nachfrage. Ergänzend sollen Angebote geschaffen werden, um u.a. mithilfe von Leihrädern, E-Scootern oder anderer Infrastruktur das „Letzte Meile“-Problem zu lösen und damit Alternativen zum Pkw aufzuzeigen.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Leihräder angeschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_16* **Nr. aus 2021:** *8.6*	**Machbarkeit einer Mobilitätsstation am Hauptbahnhof überprüfen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Prüfung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort (siehe MO_OEPNV_13). Damit ist das Ziel verbunden, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, umweltverträgliche Transportmittel zu stärken und eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. Typische Ausstattungselemente sind ein Car- und Bikesharing-Angebot, sichere und wettergeschützte Radabstellbügel und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (inklusive E-Bikes) sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Der Lübecker Hauptbahnhof mit dem vorgelagerten ZOB wird im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung auf die Eignung zur Mobilstation geprüft.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Prüfung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	MO_OEPNV_13		

Nr.: *MO_OEPNV_17* **Nr. aus 2021**	**Bahnhaltepunkte aufwerten**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Infrastruktur/Gebäude	Investieren	
Beschreibung	Bahnhaltepunkte in Lübeck werden optimiert und aufgewertet, um den Aufenthaltswert von Bahnreisenden während der Wartezeiten oder des Umsteigens zu erhöhen.		
Verantwortliche/r	5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte; 5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	3 Umbaumaßnahmen durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *MO_OEPNV_18* **Nr. aus 2021**	**Kosten für Fahrradtransport im ÖPNV minimieren**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebühren	Fördern	
Beschreibung	Im Zuge eines verbesserten ÖPNV-Angebots soll eine Lösung für eine kostengünstigere Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln erarbeitet und umgesetzt werden.		
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV		
Meilensteine	Neuer Fahrradtarif erarbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_19* **Nr. aus 2021**	**Konzept für Bike & Ride erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ein Konzept für die Kombination von Rad-, Nah- und Fernverkehr soll erarbeitet werden. Das wird auch als Prüfauftrag für den VEP formuliert. Anschließend findet eine zeitnahe Konkretisierung und Umsetzung statt.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_20* **Nr. aus 2021**	**Konzept für Park & Ride erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planung/ Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Im Rahmen eines Konzeptes sollen verschiedene Möglichkeiten geprüft werden, inwiefern eine Verknüpfung von Nahverkehr und Parken im Randbereich der Stadt realisiert werden kann, um Pkw-Fahrten ins Stadtzentrum überflüssig zu machen. Das wird auch als Prüfauftrag für den VEP formuliert. Anschließend wird das Konzept zeitnah konkretisiert und umgesetzt.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung		
Meilensteine	Konzept erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_OEPNV_21* **Nr. aus 2021**	**Informationsveranstaltungen zu Intermodalität und ÖPNV regelmäßig anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Veranstaltung	Aktivieren	
Beschreibung	Gesellschaftliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens erfordern praktikable Lösungen, die im Alltag funktionieren. Zudem bedarf es einer sehr guten Information und Beratung der Bürgerinnen und Bürger. Als städtisches Angebot sollen regelmäßig öffentlichkeitswirksame Informationsveranstaltungen angeboten werden. Diese Veranstaltungen sind auch in Form von Aktionstagen oder Straßenfesten denkbar und umfassen schwerpunktmäßig folgenden Themen: • Intermodalität: Das Thema Intermodalität wird von verschiedenen Anbieter:innen vorgestellt und mögliche Lösungen präsentiert. • ÖPNV als Event: Neue Zielgruppen sollen mit einem Event an den ÖPNV herangeführt werden, um die Vorteile selbst erleben zu können.		
	3.390.1 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung: Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrswendebeauftragte:r		
Meilensteine	Anzahl der Besucher:innen gestiegen; Medienberichte regelmäßig erschienen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_OEPNV_22* **Nr. aus 2021**	**Mobilitätsberatung anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlicher Verkehr		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratung sangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Es wird möglichst zentral ein Info-Point eingerichtet, um über vorhandene Mobilitätsangebote zu informieren. Zusätzlich soll dieses Angebot mittels eines geeigneten Online-Tools unterstützt werden, unabhängig von der Mobilitätsform. Eine „Wunschhotline“ kann über die Angebote rund um die Themen Intermodalität beraten und als Meldestelle für Probleme genutzt werden. Sinnvolle Standorte wären der Lübecker Hauptbahnhof, die Innenstadt (beispielsweise am oder im Haerder-Center) und der Strandbahnhof Travemünde. Gute Beispiele sind der „Kieler Umsteiger“ und das „mobilitätszentrum Neumarkt, Osnabrück“.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Standorte sind definiert; Wunschhotline eingerichtet; 1. Standort umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
MO_MIV_1</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☒ Umweltbildung
☒ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Autofahrten durch den Umweltverbund ersetzen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Um weiterhin das steigende Mobilitätsbedürfnis der Lübecker:innen im Einklang mit den Klimazielen der Hansestadt zu bringen, müssen erheblich mehr Mittel in den Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr fließen. Ziel ist, dass künftig der Kfz-Verkehr lediglich 30 Prozent der Verkehrsleistung in Lübeck darstellt.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Mobilität ist im Alltag wichtig wie nie zuvor. Viele Wegstrecken erscheinen mit dem eigenen Auto schneller und bequemer zu sein. Vor allem für Pendler: innen aus dem ländlichen Raum und mobilitätseingeschränkte Personen ist das eigene Auto oftmals alternativlos.
Jedoch ist der Verkehrsraum in Lübeck endlich, die Anzahl der zugelassenen Pkws steigt jährlich und der Platzbedarf durch immer größer werdende Fahrzeuge verschärft zusätzlich das Platzproblem im städtischen Raum. Die steigende Anzahl an Fahrzeugen generiert mehr Verkehr auf den Straßen, gleichzeitig steigt auch die jährliche Fahrleistung der Fahrzeuge. Die neuen Fahrzeuge sind zwar effizienter und stoßen weniger Schadstoffe wie Stickstoff- und Schwefeloxide, Partikel und flüchtige Kohlenwasserstoffe aus, gleichzeitig fahren sie jedoch etwa 20 Prozent mehr Kilometer als noch 1995 (BMVI 2021). Dieser Effekt sorgt für einen weitestgehend gleichbleibenden Ausstoß von Treibhausgasen in der Hansestadt. In Deutschland ist der gleiche Trend zu beobachten. Im Vergleich mit den anderen Sektoren ist im Bereich Mobilität ein sehr hoher Handlungsbedarf, um die gesteckten Klimaziele noch zu erreichen.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Es gibt bereits viele konkrete Möglichkeiten, um Wege ohne Auto zurückzulegen und dabei den Umweltverbund zu nutzen. Diese Möglichkeiten sollen durch zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit positiv kommuniziert werden.
In diesem Maßnahmenblatt werden Aktivitäten benannt, welche dazu beitragen, die Verkehrsinfrastruktur sowie die organisatorischen und administrativen Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes zu gestalten. Durch gezielte Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV und indem insgesamt gute Voraussetzungen geschaffen werden, wird zum einen der Umweltverbund befähigt und zum anderen reduziert sich die Notwendigkeit der MIV-Nutzung. So können die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weiterhin adäquat erfüllt werden.
Insgesamt sollen diese Aktivitäten dazu beitragen, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Verhältnis zum MIV attraktiver zu gestalten.
Der Verkehrsentwicklungsplan, der derzeit neu aufgestellt wird, hat zum Ziel, den Umweltverbund deutlich zu stärken und ist für eine Verkehrswende von besonderer Bedeutung. Der von der Bürgerschaft beschlossene Grundlagenbeschluss (VO/2021/10588) beinhaltet Zielwerte für den Modal Split in Lübeck, die der Verkehrswende zuträglich sind. Allerdings ist noch offen, ob die Klimaneutralität der Hansestadt Lübeck bis zum Jahr 2040 unter diesen Bedingungen erreicht werden kann. Es bedarf möglicherweise der Nachsteuerung im Verkehrssektor, wie der Bereitstellung von mehr finanziellen Mitteln für Infrastrukturmaßnahmen oder neue Personalstellen, um das Verkehrssystem gemäß dem Ziel der Klimaneutralität resilient und zukunftsfähig zu gestalten.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Konzepte vorhanden (Rahmenplan Innenstadt mit integriertem Mobilitätskonzept);
Fachpersonal vorhanden</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
soziale, ökologische und ökonomische Trendwende;
Leistungssteigerung des Umweltverbunds;
Aufenthaltsqualität entlang von Straßen steigt</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
teurer Ausbau des ÖPNV;
Umbau der Infrastruktur teuer</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
überlasteter ÖPNV;
Mobilitätsgefühl eingeschränkt</td></tr>
</table>

Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde; Stadtwerke Lübeck mobil; Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG)
Einzubindende Gruppen	Anwohner:innen; Schüler:innen; Pendler:inner
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen, Tourist:innen, Schüler:innen
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Der motorisierte Individualverkehr hatte davon wiederum einen Anteil von 66 Prozent. Eine Reduktion des Autoverkehrs um 1 Prozent jährlich entspricht einer Einsparung von ca. 8.500 Tonnen Treibhausgasen pro Jahr.
Erfolgsindikatoren	Verkehrsleistung im MIV-Sektor reduziert; Stickoxid- und Treibhausgasreduktion nachweisbar; Modal Split Umweltverbund steigt (wege- und leistungsbezogen);
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, Aufwertung des öffentlichen Raumes, Entlastung der Infrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit (?)
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *MO_MIV_1* **Nr. aus 2021**	**Umfassend über klimafreundliche Mobilität informieren**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Wie Wegstrecken auch ohne eigenes Auto zurückgelegt werden können, soll standortbezogen bei konkreten Mobilitätskonzepten hervorgehoben werden. Informationen in geeigneter Form, z. B. durch Broschüren, Online-Angebote etc. sollen über die Vorteile und Möglichkeiten klimafreundlicher Mobilität aufklären. Schwerpunkte dieser Beratungs- und Informationskampagne sind beispielsweise: • ÖPNV-Schulungen bekannt machen • regelmäßige Fahrradinfotage • Vorteile von autoarmen Quartieren kommunizieren		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Informationskampagne vorbereitet; Infotag veranstaltet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_3* **Nr. aus 2021**	**Gesundheitliche Vorteile der aktiven Mobilität bewerben**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Beschreibung	Eine gezielte Öffentlichkeitskampagne soll sämtliche Vorteile der aktiven Mobilität für Bürgerinnen und Bürger einfach und prägnant aufzeigen. Ziel ist es, alle Verkehrsteilnehmer:innen zu motivieren, sich aktiv im Alltag fortzubewegen und die damit verbundenen Vorteile für sie aufzuzeigen. Zudem soll beispielhaft dargestellt werden, wie eine einfache Umsetzung erfolgen kann. Für viele Pkw-Fahrer:innen erscheint der Umstieg auf den Umweltverbund schwer oder schlicht nicht machbar. Aus diesem Grund soll die Mobilitätsvielfalt in geeigneter Form für verschiedene Nutzer:innengruppen sichtbar und nachvollziehbar sein. Zudem sollen Vorurteile über Bus, Bahn und Fahrrad widerlegt werden. Inhalte der Kampagne sollten sein: - Mobilität und Gesundheit - wahre Kosten der Verkehrsmittelwahl (Auto, Infrastruktur, Gesundheitskosten, Umweltwirkung etc.) - Vor- und Nachtteile beim Umweltverbund, was ist wirklich dran? Elterntaxis – Gefahr für die Schwächsten		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 1.110 Betriebliches Gesundheitsmanagement		
Meilensteine	Broschüre – Gesundheit und Mobilität in Lübeck veröffentlicht; Aktionstag – Gesundheit und Mobilität in Lübeck stattgefunden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_MIV_4* **Nr. aus 2021**	**Konzept „Autoarme Innenstadt“ voranbringen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Konzept der autoarmen Innenstadt ist in vielen Großstädten bereits erfolgreich umgesetzt. Dazu gehören Ljubljana, Gent oder Oslo. Der Lübecker Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept wurde unter der Dachmarke „Lübeck überMorgen“ ausgearbeitet und 2019 vorgestellt. Dieser Rahmenplan beinhaltet eine Vielzahl an Projekten, die die autoarme Innenstadt fördern. Die konsequente, zeitnahe Umsetzung aller Maßnahmen des Drei-Stufen-Plans soll verstärkt werden. Das Konzept der autoarmen Innenstadt muss durch eine gute und positive Kommunikation klar die Vorteile in den Vordergrund stellen. Durch eine digitale Vision des gewonnenen städtischen Raums – beispielsweise auf Spaziergängen mit Virtual-Realiy-Brillen, bei Videosequenzen etc. – können Bedenken vor Einschränkungen entgegenwirkt werden.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Autoarme Innenstadt positiv kommuniziert; Vision einer autoarmen Innenstadt digital erfolgt; autoarme Innenstadt umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_5* **Nr. aus 2021**	**Veranstaltungstickets mit ÖPNV-Tickets verknüpfen**
eea-Zuordnung	Kooperation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Kooperation beginnen Flankieren
Beschreibung	Veranstaltungstickets enthalten die Hin- und Rückfahrt vom Wohnort zum Veranstaltungsort mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Lübeck. Dafür ist es notwendig, eine Vereinbarung zu den Konditionen zwischen Lübecker Veranstaltungshäusern und dem Stadtverkehr Lübeck abzuschließen. Es sollen die bestehenden Netzwerke wie Klima-Pro-Lübeck genutzt werden und eine Kooperation von Veranstalter:innen und Betreiber:innen des Nahverkehrs entstehen.
Verantwortliche/r	Stadtwerke Lübeck mobil; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung
Meilensteine	ÖPNV-Ticket für 25 Veranstaltungen realisiert
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: vorhanden Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nummer	**Thema**		
MO_MIV_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten**		
Maßnahmentitel	**Effizienz der motorisierten Verkehre erhöhen**		
Ziel	Das Mobilitätsbedürfnis soll in Einklang mit den Klimazielen der Hansestadt Lübeck gebracht werden. Dazu sollen Fahrten und Fahrzeuge effizient genutzt werden. Der Kfz-Verkehr muss lediglich 30 Prozent der Verkehrsleistung erbringen.		
Ausgangslage	Aktuell befördern Fahrzeuge relativ wenige Menschen, im Schnitt sitzen 1,3 Personen pro Fahrt in einem Fahrzeug. Damit verbunden nimmt der Kfz-Verkehr insgesamt zu, wodurch auch der positive Effekt neuerer, saubererer Technik größtenteils verpufft. Die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge in Lübeck nimmt kontinuierlich zu. Gleichzeitig werden die Fahrzeuge größer und schwerer, was die Infrastruktur stärker belastet und den Verkehrsraum verknappt.		
Strategie	Die folgenden Aktivitäten sollen helfen, mehr Menschen gleichzeitig zu befördern und Verkehrsraum einzusparen. Die Verwaltung mit ihrer Vorbildfunktion soll durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement den kommunalen Mobilitätsbedarf effizient decken. Die Hansestadt Lübeck sensibilisiert durch Öffentlichkeitsarbeit zum Thema ressourcensparende Mobilität. Ein gezieltes Fördern von ressourcensparenden Fahrzeugen (über den Produktlebenszyklus gesehen: Herstellung, Nutzungsphase und Entsorgung) ist eine weitere Möglichkeit, die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.		
	<u>Stärken</u> zum Teil mit wenig Mitteln umsetzbar; Finanzielle Anreize durch hohe Spritkosten	<u>Chancen</u> auch über Lübecker Stadtgrenze hinaus Menschen erreichen	
	<u>Schwächen</u> vorwiegend weiche Instrumente vorhanden	<u>Risiken</u>	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.110 Personal; 3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.2 Stadtentwicklung		
Einzubindende Gruppen	Verantwortliche des kommunalen Fuhrparks, Anbieter:innen von Pendlerportalen, Bürger:innen, Kleinfahrzeughersteller:innen, Fördermittelgeber:innen		
Zielgruppe	Bürger:innen, Pendler:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der CO_{2eq}-Emissionen. Der motorisierte Individualverkehr hatte davon wiederum einen Anteil von 66 Prozent. Wird der Modal Split des Autoverkehrs um 1 Prozent reduziert, entspricht das einer Einsparung von circa 8.500 Tonnen $CO_{2,eq}$ pro Jahr.		
Erfolgsindikatoren	Modal Split MIV (Einzelfahrer:in) verringert		
Zusätzlicher Nutzen	Verringerung von Lärm und Schadstoffen, verringerter Einsatz von Ressourcen, erhöhte Verkehrssicherheit		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_7* **Nr. aus 2021**	**Einsatz von Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung prüfen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Mobilitätsmanagement ist ein Werkzeug, um die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr zu beeinflussen. Ziel ist es, den Verkehr in der Hansestadt Lübeck klimafreundlich, umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten. Dabei sollen passgenaue Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und auch Infrastruktureinrichtungen umweltverträgliche Verkehrsmittel fördern. Mobilitätsmanagement ist eine vielschichtige Aufgabe von öffentlichen, privaten und wirtschaftlichen Maßnahmen. An welchen Schnittstellen Mobilitätsmanagement sinnvoll und effektiv eingesetzt werden kann, ist zu prüfen. Beispiele: - Nutzung Dienstfahrzeuge für private Zwecke (Beschäftigte) - Doppelnutzung kommunaler Stellplätze		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; alle kommunalen Stellen, die Fahrzeuge betreiben		
Meilensteine	Prüfung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_9* **Nr. aus 2021**	**Mobilitätsbudgets für Mitarbeitende der HL evaluieren**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck bietet ihren Mitarbeitenden seit 2022 einen Zuschuss für die Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung an. Die Hansestadt Lübeck prüft, ob und wie die Angebote genutzt werden und an welchen Stellen Optimierungspotentiale bestehen oder ob sich die Mitarbeitenden Verbesserungen wünschen. Ziel ist es, möglichst vielen Mitarbeitenden den Umstieg zu ermöglichen.		
Verantwortliche/r	1.110 Personal; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Befragung durchgeführt; erster Evaluationsbericht erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *MO_MIV_8* **Nr. aus 2021**	**Fördermöglichkeiten für Klein- und Kleinstelektrofahrzeuge prüfen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfauftrag	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Hansestadt Lübeck prüft die gezielte Förderung von Klein- und Kleinstelektrofahrzeugen, die ressourcensparend sind. Leichte Elektrofahrzeuge können die Lücke zwischen Pedelecs und eigenem Kfz schließen. E-Roller, mehrspurige drei- und vierrädrige Fahrzeuge für den Personen- und Gütertransport, allesamt für mehr als 25km/h zugelassen, stellen eine Entlastung lokal und global dar. Im urbanen Raum reduziert sich der Platzbedarf auf den Straßen und lokale Emissionen werden stark reduziert. Im globalen Kontext können Ressourcen durch die geringeren Baugrößen der Akku-Antriebe eingespart werden. Beispiele für eine gezielte Förderung von Klein- und Kleinstfahrzeugen bei oder durch: - Anschaffung von leichten E-Fahrzeugen (L1e bis L7e) - Anschaffung von Lastenrad oder E-Lastenrad - Anschaffung von E-Roller oder E-Motorrad - eine Kauf-Prämie für gebrauchte E-Autos - Errichtung einer E-Ladesäule/Wallbox in Kombination mit der Errichtung eines Solarcarports/einer Solargarage. - Umstiegsprämie für die Abschaffung eines Pkw oder (Klein-)kraftrades mit konventionellem Antrieb bei gleichzeitiger Anschaffung eines Pedelecs, S-Pedelecs, Lastenpedelecs oder E-Rollers.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Fördermittel für 10 Kleinfahrzeuge in Anspruch genommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_10* **Nr. aus 2021**	**Förderung des Einsatzes von Velo-Taxen prüfen**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ein Velotaxi transportiert Menschen innerstädtisch, das Prinzip ähnelt dem klassischen Taxiangebot. Das Angebot soll über eine touristische Beförderung hinausgehen und eine klimafreundliche Ergänzung des Taxigewerbes darstellen. Die Hansestadt Lübeck prüft, ob und wie der Einsatz von Velotaxis gefördert werden kann.		
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie wurde beauftragt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_11* **Nr. aus 2021**	**Fahrgemeinschaften fördern**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kooperation	Aktivieren	
Beschreibung	Fahrgemeinschaften sind eines der wirkungsstärksten Mittel, da sie CO_2-Emissionen pro Fahrt zu verringern. Ein höherer Besetzungsgrad eines Autos entlastet den Straßenraum, benötigt weniger Parkflächen und entsprechend weniger Gebühren. Finanziell ist die Fahrgemeinschaft für Fahrer:innen und Mitfahrer:innen lohnenswert, da die Pendlerpauschale für alle berufstätigen Mitfahrer:innen gilt. Geeignete Portale werden in der Stadtverwaltung aktiv beworben, für interessierte Bürger:innen und Pendler:innen werden entsprechende Informationen bereitgestellt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Website reaktiviert; Informationsmaterial erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_12* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichkeitskampagne zum Spritsparen und Umsteigen starten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Beschreibung	Durch eine energiesparende Fahrweise können viel Energie und Sprit eingespart werden. Weniger Lärmbelastung und Schadstoffe, dafür mehr Verkehrssicherheit sind bei einem vorrauschauenden Fahrstil die Folge. Das ist den meisten Fahrer:innen bekannt und wird auch regelmäßig umgesetzt. Dennoch sind regelmäßige Öffentlichkeitskampagnen sinnvoll und können zu weiteren Einsparungen animieren. Gleichzeitig sollen Vorteile des Umweltverbundes kommuniziert werden und internationale Mobilitätstage gezielt Themenschwerpunkte setzen. (Parkingday, Tag der Schien etc.) Vorteile des effizienten Fahrens und verschiedene Möglichkeiten des Umweltverbundes werden in geeigneter Form den Bürgerinnen und Bürgern vermittelt, regelmäßige Öffentlichkeitskampagnen durchgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kampagnenkonzept erstellt; erste Aktion durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
MO_MIV_3</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☒ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☒ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Motorisierten Individualverkehr klimaschutzorientiert gestalten</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Parkraum bedarfsgerecht weiterentwickeln</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, ein bedarfsgerechtes Parkraummanagement in Lübeck zu entwickeln. Weitere Ziele sind: neue Radwege, sicherere Fußwege, weniger Parksuchverkehr, weniger Schadstoffe und Lärm und schnelleres Auffinden des benötigten Parkplatzes.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Parkmöglichkeiten gibt es Lübeck in verschiedenen Varianten: öffentliche und private Parkhäuser, Tiefgaragen oder Stellplätze mit entsprechender Bewirtschaftung. Daneben ist das Parken im Straßenraum oftmals möglich, teilweise bewirtschaftet – je nach Quartier mit entsprechendem Anwohner:innen-Parkausweis – oder kostenlos am Straßenrand oder in Parkbuchten.
Parkgebühren und die Gebühren für Anwohner:innenparken sind im europäischen Vergleich sehr gering und haben keine ausreichende Lenkungswirkung: Bei geringen Parkgebühren fällt die Wahl eher auf das Auto aus, als den Umweltverbund. Zudem steigen die Preise für den ÖPNV regelmäßig an, Parkgebühren erhöhen sich vergleichsweise kaum.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Im ersten Schritt wird der Bedarf an Parkraum analysiert. Das Teilgutachten Parken (im Rahmen des VEP), die Ziele dieses Maßnahmenblattes und die Klimaziele der Hansestadt Lübeck sind dafür maßgeblich.
Durch ein erhöhtes Angebot klimafreundlicher Verkehrsmittel und weiterer Mobilitätsoptionen steigt der Anreiz, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Unterstützt wird dieser Prozess durch angemessene Parkgebühren, die auch Einnahmeverluste durch wegfallende Parkplätze kompensieren. Ein weiterer Schritt in diese Richtung ist eine konsequente und ausgeweitete Parkraumbewirtschaftung. Somit können auch die Haushalte von Auswärtigen (Einpendler:innen, Shoppingbesucher:innen) angemessen beteiligt werden.
Weitere Bausteine sind die effiziente Ausnutzung von bereits vorhandenen Stellplätzen (wie Tiefgaragen, Supermarktparkplätze) und ein digitales Parkraummanagement.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Parkraumkonzept in Bearbeitung;
Parkraumbewirtschaftung wirkt und ist schnell umsetzbar</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Möglichkeiten der Begrünung des Straßenraumes;
multifunktionale Nutzungen des Straßenraums;
soziale Gerechtigkeit (steigende ÖPNV-Preise betrifft eher sozial Schwächere)</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
Parkraum ist sensibles Thema;
Flächenkonkurrenz mit Umweltverbund</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Blockade durch Gesetzgebung
Unterstellen einer Verbotsmentalität</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">KWL GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde; 5.660.1-2 Stadtgrün und Verkehr; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">StattAuto; KWL GmbH; ADFC; Kolleg:innen vom Städteverband SH und der Stadtverwaltung Kiel</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Bürger:innen, Anwohner:innen, Pendler:innen, Tourist:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Der Sektor Verkehr verursachte im Jahr 2019 in Lübeck 26,5 Prozent der Treibhausgasemissionen. Der motorisierte Individualverkehr hatte davon einen Anteil von 66 Prozent. Eine Reduktion des Parksuchverkehrs und der damit verbundene Umstieg auf den Umweltverbund reduzieren die THG-Emissionen.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anzahl Stellplätze (öffentlich, privat);
Verkehrserhebung: MIV-Aufkommen mindern;
Haushaltserhebung: Anzahl autofreier Haushalte und Anzahl Autos pro Haushalt;
Kosteneffizienz der Parkraumbewirtschaftung</td></tr>
</table>

Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, Gesundheitsförderung, höhere Aufenthaltsqualität sowie bessere Kosten- und Sozialgerechtigkeit.
Hinweise & Sonstiges	Nr. aus Maßnahmen-Paket 2021: 6.3

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten		
Nr.: *MO_MIV_13* **Nr. aus 2021**	**Finanzielle Anreize zur Entlastung des öffentlichen Raumes schaffen**	
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung	
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut
Instrument:	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Ziel ist, dass die Hansestadt Lübeck schrittweise die Parkgebühren den Kosten für die Nutzung des ÖPNV finanziell angleicht. Durch eine Teuerung der Parkgebühren wird dem öffentlichen Raum ein angemessener Wert zugeschrieben, Außerdem wird Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad und Bus und Bahn unterwegs sind, mehr Raum gegeben. Die Erhöhung der Parkgebühren liegt im Zuständigkeitsbereich der Verwaltung, eine Anpassung ist grundsätzlich jederzeit möglich. Ebenso ist zu prüfen, ob eine beschränkte Parkhöchstdauer eine sinnvolle Ergänzung zur Entlastung des öffentlichen Raumes darstellt. Maßgebend für die Parkgebühren sollte die Teuerungsrate im ÖPNV sein, in Lübeck sind die Parkgebühren im Vergleich deutlich weniger angestiegen.	
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-2 Straßenverkehrsbehörde; KWL	
Meilensteine	Bestandsanalyse durchgeführt; Kriterien zur Bewirtschaftung festgelegt; mindestens 50 Prozent der möglichen Stellplätze an Straßen bewirtschaftet (bis 2040); mindestens 3 Prozent der öffentlichen Stellplätze pro Jahr reduziert	
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten		

Nr.: *MO_MIV_14* **Nr. aus 2021**	**Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung prüfen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Durch eine erweiterte Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Hansestadt soll das kostenlose Bereitstellen von öffentlichen Flächen beendet und der Umweltverbund aktiv gefördert werden. In Straßen und Quartieren, an denen hoher Parkdruck herrscht, hat Parkraumbewirtschaftung eine regulierende Wirkung. In der Regel herrscht zentrumsnah ein hoher Parkdruck, eine ausgeweitete Bewirtschaftung orientiert sich dabei von innen nach außen. Gleichzeitig werden vorhandene Stellplätze um drei Prozent pro Jahr zurückgebaut und für den Ausbau des Umweltverbundes genutzt. Die damit verursachten Einnahmeverluste werden durch die Anhebung der Parkgebühren mehr als ausgeglichen. Für die nicht bewirtschafteten Gebiete ist zu prüfen, ob Handyparksysteme eine kostengünstige und sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Gebührensystem sind und ob dieses System auch ohne stationäre Automaten möglich ist. Aus Sicht der Klimaleitstelle ist es sinnvoll, die Parkraumbewirtschaftung in den Außenflächen zu erweitern und zu bewirtschaften. Außerdem ist zu prüfen, ob und wie der Parkdruck verringert werden kann.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660.1-2 Straßenverkehrsbehörde; KWL		
Meilensteine	Bestandsanalyse durchgeführt; Kriterien zur Bewirtschaftung festgelegt; mindestens 50 Prozent der möglichen Stellplätze an Straßen bewirtschaftet (bis 2040); mindestens 3 Prozent der öffentlichen Stellplätze pro Jahr reduziert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_MIV_15* **Nr. aus 2021**	**Parkgebühren flexibel gestalten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Es soll ein flexibles Parkgebührensystem getestet werden, bei dem sich die Gebühren je nach Tageszeit und Wochentag unterschiedlich gestalten. Beispielsweise könnten in den Adventswochenenden die Parkgebühren in den Zonen I und II verteuert werden, um so den Bus-Shuttle-Service attraktiver zu machen. Dazu ist zunächst festzulegen, in welchen Zeiträumen zu erhöhtem Preis geparkt werden sollte. Kriterien dazu müssen entsprechend erarbeitet werden. Für eine weitere Flexibilisierung der Parkgebühren wird das Umprogrammieren für Wochentage und längere Zeiträume als möglich erachtet. Handyparken (Parkgebühren per App bezahlen) wird als eine zukunftsweisende Möglichkeit für flexible Tarife erachtet. Eine entsprechende Änderung in der Parkgebührenverordnung ist durch die Bürgerschaft zu beschließen.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660 Stadtgrün & Verkehr; KWL		
Meilensteine	Tarifsystem erstellt, Zeitraum und Gebiet festgelegt; Testphase durchgeführt; Evaluation abgeschlossen; neues Parkgebührensystem eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_16* **Nr. aus 2021**	**Alternativen für Anwohner:innen-Parken prüfen**		
eea-Zuordnung	Verkehrsberuhigung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Aktuell sind die Parkhäuser und weitere Stellplatzflächen außerhalb der Innenstadt oftmals nicht ganztägig ausgelastet. Von daher ist der konkrete Bedarf an Stellplätzen in den jeweiligen Quartieren zu prüfen. Weiterhin ist zu prüfen, ob ungenutzte Parkplätze von Anwohner:innen der Altstadt zum Abstellen ihres Kfz genutzt werden können. Um Anreize zu schaffen, ist eine Aufstockung der Dauerstellplätze in den Parkhäusern der Innenstadt und weiteren Gebieten mit hohem Parkdruck zu prüfen. Parksuchverkehr und Parkdruck in den dicht besiedelten Gebieten in und um die Altstadt werden so vermindert. Weitere Ideen und Anregungen, um Parkplätze effizient zu nutzen: • Nachttarif auf Parkflächen von Discountern, Läden etc. • Stellplatz-Doppelnutzung (tagsüber freie Stellplätze werden genutzt) • Kooperation mit ansässigen Unternehmen und Immobilienbesitzer:innen zur besseren Ausnutzung vorhandener Parkmöglichkeiten		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.660 Stadtgrün & Verkehr; KWL		
Meilensteine	Stellplatzbedarf und Stellplatzverfügbarkeit analysiert; Initiative „Parkraum 2.0“ gestartet (innovative Ideen gesucht, um Stellplätze effizient zu nutzen)		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_MIV_17* **Nr. aus 2021**	**Stellplatzsatzung beschließen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Stellplatzsatzungen ermitteln für Bauvorhaben die Anzahl und die Beschaffenheit der notwendigen Kfz- und Fahrradabstellplätze. Die Beschlussvorlage für eine Stellplatzsatzung ist derzeit in Bearbeitung. Im Sinne der angestrebten Mobilitätswende sollen Klimaschutzkriterien konsequent berücksichtigt werden. Ziele: Kompensationsmöglichkeiten verwenden für Maßnahmen, um Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Sowie alternativ und ergänzend, Investitionen in ÖPNV und Radverkehr zu stärken.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Beschlussvorlage erstellt; Beschlussvorlage verabschiedet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_18* **Nr. aus 2021**	**Parkraumnachfragemodell beschließen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ein Parkraum-Nachfragemodell dient der Prognostizierung von sämtlichen Parkraumbedarfen, die durch ein neues Bauvorhaben entstehen. Dieses Modell sollte bei jedem neuen Bauvorhaben, vor allem bei der Quartiersentwicklung, angewendet werden. Die Beschlussvorlage eines Parkraum-Nachfragemodells wird derzeit bearbeitet. Im Sinne der angestrebten Mobilitätswende sollen Klimaschutzkriterien konsequent berücksichtigt werden: Dabei sind auch quantitative und qualitative Kriterien für Lastenradparkplätze gefordert. Zudem soll ausreichend Parkraum für Dienstleistende und Lieferverkehre berücksichtigt werden. Um wichtige (Auto-)Fahrten von Lieferant:innen, Dienstleister:innen etc. zu ermöglichen oder sogar zu vereinfachen, sollen spezielle Lieferzonen eingerichtet werden.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Beschlussvorlage erstellt; Beschlussvorlage verabschiedet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_MIV_19* **Nr. aus 2021**	**Kostenloses Parken von (E-)CarSharing Fahrzeugen prüfen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ein privater Pkw beansprucht aufgrund weniger Nutzer:innen im Vergleich mit einem CarSharing-Fahrzeug ein Vielfaches an Parkraum – bezogen auf eine Person. Aktuell parken die CarSharing-Fahrzeuge nicht kostenlos, sondern auf Rechnung des Carsharing-Unternehmens, die Sondernutzungsgebühr und Miete für den Stellplatz zahlen. Um einen weiteren Anreiz zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen zu schaffen, sollen in ausgewählten Bereichen die Gebühren für CarSharing-Fahrzeuge entfallen. Dazu ist eine Änderung der Gebührenverordnung notwendig.		
Verantwortliche/r	KWL; 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde		
Meilensteine	Bereiche ermittelt; Gebührenordnung verändert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *MO_MIV_20* **Nr. aus 2021**	**Anwohner:innenparkgebühren durch die Hansestadt Lübeck selbst gestalten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Gebührenordnung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Parkausweise für Anwohner:innen werden von der Hansestadt Lübeck ausgegeben und sollen ihnen einen Stellplatz nahe dem Wohnort ermöglichen. Die seit 1993 nicht geänderte, bundesweite Regelung, dass ein Stellplatz maximal 30,70 Euro pro Jahr kosten darf, wurde 2020 abgeschafft. Aktuell haben unterschiedliche Bundesländer die Kosten für entsprechende Parkausweise drastisch erhöht. Das Land Schleswig-Holstein hat aktuell keine derartige Verordnung erlassen. Eine flexible Gestaltung der Parkgebühren – Kurzzeit- und Parken für Anwohner:innen – ist für eine klimaschutzorientierte Stadtplanung ein wichtiges Instrument. So kann dem Straßenraum ein entsprechender Preis zugeordnet werden und eine Entscheidung, ob der öffentliche Raum eine Stellfläche für Fahrzeuge sein soll oder für alle Bürger:innen verfügbar ist. Beispielrechnung: Die Gebühr fürs Anwohner:innenparken soll, sofern rechtlich möglich, von 30,70 Euro pro Jahr auf mindestens 15 Euro pro Monat erhöht werden. Zum Vergleich: ein nicht überdachter Parkplatz in städtischen Randgebieten kostet etwa 20 Euro pro Monat (ADAC 2020). Die Hansestadt Lübeck sollte sich an die Landesregierung wenden, damit eine entsprechende Gebührenordnung den Kommunen Gestaltungsspielraum bei den Gebühren für Anwohner:innenparken gibt.		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
MO_EMA_1</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☒ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Emissionsarme Mobilität fördern</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Antriebswende durch Aufbau einer Netz- und Ladeinfrastruktur ermöglichen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Das Ziel der Hansestadt ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Die Elektromobilität stellt dabei einen Bestandteil der notwendigen Verkehrswende dar. Dafür soll der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht und städtebaulich verträglich erfolgen. Der Strom für die Ladepunkte stammt grundsätzlich aus erneuerbaren Energiequellen. Es wird ein Konzept für Ladeinfrastruktur an öffentlich zugänglichen Ladepunkte erstellt, in dem unter anderem der zukünftige Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladestationen ermittelt wird.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Viele Bürger:innen besitzen eigene Lademöglichkeiten für ihre privaten Pkw. Einkaufszentren und andere öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten bieten ebenfalls Lademöglichkeiten an. Mit Blick auf die kommende Elektrifizierungswelle und die damit verbundene steigende Nachfrage reicht die Anzahl an vorhandenen Ladepunkten allerdings nicht aus. Die städtebaulichen Probleme – wie Flächeninanspruchnahme durch Kfz – werden bei einer insgesamt gleichbleibenden Anzahl von E-Kfz bestehen bleiben.
Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck arbeitet aktuell an einem Ladeinfrastrukturkonzept. Auf der Altstadtinsel müssen neben dem Platzproblem auch weitere Aspekte wie die Ästhetik des Stadtbildes oder die bereits vorliegende Infrastruktur beachtet werden.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die Elektromobilität wird durch den bedarfsgerechten Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gefördert. Hierfür wird aktuell ein Ladeinfrastrukturkonzept erarbeitet, das eine sinnvolle Verteilung von Ladepunkten vorsieht, z. B. schnelle Hochstromladepunkte in Autobahnnähe und für Taxis am Hauptbahnhof oder Mehrfachladepunkte an relevanten Stellen in Lübeck.
Im Bereich der innovativen Antriebstechnologien werden die Kooperationen von Forschung & Entwicklung und der Netzwerkarbeit verstärkt.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Konzept für Ladepunkte in Arbeit;
einige Ladepunkte sind bereits vorhanden</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Steuerung der Verteilung von Ladepunkten</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
Inanspruchnahme von Flächen durch (E-)Pkw</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
negative städtebauliche Entwicklung;
Verlagerung der Emissionen in den Stromsektor</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung; Stadtwerke Lübeck; Wirtschaftsförderung; Lübecker Hafengesellschaft</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">Forschung & Entwicklung (Berufsschulen, Hochschulen, Universitäten)</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Bürger:innen, Pendler:innen, Gewerbetreibende, Tourist:innen.</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Durch den Aufbau der Ladeinfrastruktur selbst wird nicht direkt Treibhausgas eingespart. Allerdings ist sie für eine flächendeckende Nutzung von emissionsarmen Antriebstechniken ein elementarer Bestandteil. Der Verkehr allgemein macht in der THG-Bilanz von 2019 mit 398.719 Tonnen $CO_{2,eq}$ einen Anteil von 27 Prozent der Gesamtemissionen aus. Fahrten, die durch E-Fahrzeuge mit regenerativem Strom substituiert werden, senken die Treibhausgasemissionen auf null.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anteil zugelassener E-Pkw;
Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Lärm- und Schadstoffreduktion</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_EMA_1* **Nr. aus 2021**	**E-Mobilitätskonzept umsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planung/Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Es wird ein Konzept erstellt, um auf den bedarfsgerechten und städtebaulich verträglichen Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur hinzuwirken. Eine Fragestellung des Konzeptes wird z. B. sein, wie der Ladevorgang von Elektrofahrzeugen innerhalb und im Umfeld der historischen Altstadt städtebaulich verträglich gestaltet werden kann. Dies betrifft private Nutzer:innen ohne privaten Stellplatz in verdichteten und straßenräumlich beengten Stadtquartieren. Dazu gehören auch Quartiere mit einer städtebaulichen Erhaltungs- oder Gestaltungssatzung, Quartiere mit Geschoss-Wohnungsbau oder in der Umgebung von Denkmalen. Es werden bei der Ermittlung des Ladebedarfs an öffentlich zugänglichen Ladestationen verschiedene Anwendungsfälle berücksichtigt, z. B. Bewohner:innen, Besucher:innen und Nutzer:innen von E-Taxis oder E-Carsharing.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Konzept veröffentlicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: vorhanden
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *MO_EMA_2* **Nr. aus 2021**	**Wasserstoffnutzung innerhalb der Kommune konkretisieren**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Beschreibung	Lösungen zur Förderung von Wasserstoffnutzung in Lübeck werden erarbeitet. Themen sind unter anderem der Aufbau einer möglichen Wasserstoffinfrastruktur sowie Produktionsmöglichkeiten und Anwendungsfelder im Verkehrssektor. Hierzu hat sich eine Arbeitsgemeinschaft Wasserstoff aus den folgenden Akteur:innen gebildet: • Wirtschaftsförderung • Stadtwerke Lübeck • Lübecker Hafen-Gesellschaft • Klimaleitstelle Der Austausch wird zukünftig erweitert und intensiviert.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung; SWHL; LHG; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Konkretes Wasserstoffprojekt durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *MO_EMA_3* **Nr. aus 2021**	**Informationskampagne zu Eigenstromnutzung für E-Mobilität durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit	Aktivieren	
Beschreibung	Selbsterzeugte Energie aus Sonne und Wind ist der klimafreundlichste Antrieb für E-Autos. Mit einer gezielten Informationskampagne sollen (private) Stromproduzent:innen über die Vorteile der Eigenstromversorgung aufgeklärt werden. Weitere Schwerpunkte sollen sein (vgl. E-Mobilitätskonzept): • Pufferspeichernutzung von Fahrzeugen (Smart Grid) • Direktnutzung von regenerativen Energien		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kampagne konzipiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_EMA_4* **Nr. aus 2021**	**Kooperation mit Forschung & Entwicklung intensivieren**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Beschreibung	In Kooperation mit Berufsschulen, Hochschulen und Universtäten sollen Forschungsprojekte entstehen. Mögliche Themen sind: • Ladeinfrastruktur (SWHL) • Tausch von Akkus (SWHL) • induktives Laden (SWHL) • Kombination von PV und Ladestation (SWHL) • Ergänzung E-Bike laden (SWHL) • Fuhrparkmanagement für klimafreundliche Mobilität (3.390.1 Klimaleitstelle) • Change Management Mobilität (3.390.1 Klimaleitstelle)		
Verantwortliche/r	SWHL; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Förderantrag für Forschungsprojekt gestellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
MO_EMA_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Emissionsarme Mobilität fördern**		
Maßnahmentitel	**Kommunale Fahrzeugflotte treibhausgasneutral betreiben**		
Ziel	Ziel ist, den städtischen Fuhrpark effizienter zu strukturieren und sukzessive zu elektrifizieren. Vorhandene Fahrzeuge sollen optimal ausgelastet werden (z. B. durch Verkleinerung des Fuhrparks) und insbesondere für verbleibende konventionelle Fahrzeuge hat ein geringer Kraftstoffverbrauch Priorität. Bis 2035 muss der kommunale Fuhrpark treibhausgasneutral betrieben werden, damit die Hansestadt ihrer Vorbildfunktion gerecht werden kann.		
Ausgangslage	Derzeit verwalten die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) große Teile des kommunalen Fuhrparks. Aktuell sind einige E-Pkw und kleinere elektrische Wirtschaftsfahrzeuge in Betrieb. Allerdings wird der überwiegende Teil nach wie vor konventionell betrieben. Leichte und schwere Nutzfahrzeuge sind zum allergrößten Teil mit Verbrennungsmotor ausgestattet.		
Strategie	Das Fuhrparkmanagement der Hansestadt Lübeck (Verwaltung + Eigenbetriebe) soll zentral verwaltet werden. Ein Mobilitätsmanagement innerhalb der Kommune ist dafür notwendig. Möglich ist dies entweder mit einer eigenen Stelle oder durch externe Unterstützung. Die mittelfristigen Aktivitäten dieser Maßnahme werden federführend von dieser neuen Stelle umgesetzt.		
	<u>Stärken</u> bereits viele Daten bei den EBL vorhanden; Erfahrung und Motivation sind gegeben	<u>Chancen</u> Vorbildfunktion der Kommune; Kommune als Multiplikatorin	
	<u>Schwächen</u> Verlagerung der Emissionen; mangelnde Alternativen bei speziellen Fahrzeuganforderungen	<u>Risiken</u> starke Abhängigkeit vom Ausbau der Ladeinfrastruktur; umstellen des Antriebs bei schweren Nutzfahrzeugen sehr teuer	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.110 Personal; 5.651 Gebäudemanagement; KWL GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle Perspektivisch: Zentrales Fuhrparkmanagement		
Einzubindende Gruppen	Alle Bereiche der Verwaltung; alle Eigenbetriebe		
Zielgruppe	Alle Bereiche der Verwaltung, alle Eigenbetriebe		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Im Jahr 2019 verursachte die kommunale Flotte etwa 5.000 Tonnen CO_{2eq}, die bis 2035 vollständig vermieden werden sollen.		
Erfolgsindikatoren	THG-Emissionen des kommunalen Fuhrparks (aus THG-Bilanz); Anzahl der Fahrzeuge (zzgl. Antriebsarten, Laufleistung, Auslastung)		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, mehr Komfort für Mitarbeiter:innen		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_EMA_5* **Nr. aus 2021**	**Zentrales Management für den kommunalen Fuhrpark einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fördern	
Beschreibung	Als übergeordnete Aktivität wird eine Stelle für das zentrale Fuhrparkmanagement der Verwaltung und Eigenbetriebe eingerichtet. Diese koordiniert, zusammen mit den anderen zuständigen Stellen (z. B. dem Fuhrparkmanagement der EBL), die Weiterentwicklung der verschiedenen Fahrzeugflotten. Wo die Stelle angesiedelt wird oder ob die Aufgabe auch extern vergeben werden könnte, ist zu prüfen. Die begonnenen Aktivitäten werden durch die neue Stelle gebündelt fortgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Anforderungsprofil erstellt; organisatorische Einbindung geklärt; Stelle besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	MO_EMA_8		
Nr.: *MO_EMA_6* **Nr. aus 2021**	**Zukunftsgerichtete Standards für städtische Ladeinfrastruktur erstellen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Bei Um- und Neubauten in der kommunalen Infrastruktur sollte Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und E-Fahrräder mitgedacht werden. Ein Standard, der über die gesetzlich geforderte Infrastruktur hinausgeht (Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG)), soll erarbeitet werden. Mögliche folgende Punkte werden dabei berücksichtigt: - Lademöglichkeiten von emissionsarmen Fahrzeugen bei allen anstehenden Umbauten, Neubauten und Erweiterungen, auch über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. - Lademöglichkeiten für Betriebsräder, z. B. durch einfache 230-V-Außensteckdosen - Eigennutzung von Ladestrom aus erneuerbaren Energien, z. B. durch Kombination von PV-Anlagen mit Wallbox, Leerrohre für deren Installation vorhalten - Stromanschlüsse für elektrische Vorwärmeinrichtung von Fahrzeugen (kein Laufenlassen nötig, Ladepunkte für E-Pkw)		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement; KWL		
Meilensteine	interner Standard erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_EMA_7* **Nr. aus 2021**	**Leitfäden zur öffentlichen Fahrzeugbeschaffung beachten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Bei der Beschaffung von Fahrzeugen ist neben dem eigentlichen CO_2-Austoß die gesamte Herstellung und Entsorgung der Fahrzeuge relevant. Hilfestellung bieten bereits einige Leitfäden, die bei einer Beschaffung von umweltfreundlich hergestellten Fahrzeugen unterstützen. Ein eigener Leitfaden soll erarbeitet werden sowie eine entsprechende Dienstanweisung. Bis ein eigener Standard erstellt ist, werden bereits veröffentliche Leitfäden zur Beschaffung berücksichtigt: • Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung: Kommunalfahrzeuge • Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung: Omnibusse • Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung: Elektrofahrräder		
Verantwortliche/r	3.990.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Leitfäden aus den entsprechenden Beschaffungsstellen werden innerhalb der Bereiche und Eigenbetriebe zur Verfügung gestellt; Dienstanweisung erteilt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: teilweise möglich (BAFA-Lastenrad)
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_EMA_8* **Nr. aus 2021**	**Weitere E-Ladestationen auf städtischen Grundstücken errichten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Aufbau Infrastruktur	Investieren	
Beschreibung	Es gibt bereits Ladepunkte auf städtischen Grundstücken. In Kombination mit der Elektrifizierung der kommunalen Flotte findet ein bedarfsgerechter Ausbau an E-Ladestationen statt, für den ein Konzept erstellt wird. Folgende Punkte sind zu prüfen: • Doppelnutzung der Ladepunkte (für kommunale und private Fahrzeuge) • Infrastruktur und Lastmanagement (maximale Leistung, Kabelquerschnitte, Platzangebot) • Bereitstellen der öffentlich zugänglichen Infrastruktur		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement; GMHL		
Meilensteine	Ladekonzept für kommunale Gebäude erstellt; Ladepunkte an öffentlichen Gebäuden in Betrieb genommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	*MO_EMA_5*		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *MO_EMA_9* **Nr. aus 2021**	**Qualitätsstandards für die Ausschreibungen von kommunalen Fahrzeugen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Standards	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Es wird ein Standard für die Ausschreibung von kommunalen Fahrzeugen entwickelt. Dieser wird unter der Prämisse der Klimaneutralität 2040 erarbeitet und hat einen emissionsfreien Fuhrpark zum Ziel. Die Mindestanforderungen orientieren sich an dem aktuellen Stand der Technik und berücksichtigen den gesamten Produktlebenszyklus (Produktion, Betrieb und Entsorgung) des Fahrzeugs.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	Entwurf eines Standards vorgelegt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	*MO_EMA_7*		
Nr.: *MO_EMA_10* **Nr. aus 2021**	**Kommunale E-Fahrzeuge mit regenerativen Energien direkt laden**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Laden von elektrischen Fahrzeugen mit regenerativem Strom aus Eigenerzeugung lohnt sich für den Klimaschutz und verbessert die Wirtschaftlichkeit von eigenen Photovoltaikanlagen. Da die Vergütung von PV-Strom verhältnismäßig gering ist, rechnet es sich, möglichst viel erneuerbaren Strom selbst zu verbrauchen. Daher wird sowohl bei der Planung von regenerativen Stromerzeugungsanlagen als auch bei der Anschaffung von E-Fahrzeugen eine sinnvollen Kombination geprüft.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	5 Ladestellen errichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	*EB_EE_2*		
Nr.: *MO_EMA_11* **Nr. aus 2021**	**Prüfauftrag: Klimafreundliche Verkehrsmittel in städtischen Pflegeeinrichtungen einsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Prüfung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Städtische Pflegeeinrichtungen werden dahingehend geprüft, ob Fahrten in diesem Sektor durch klimafreundliche Verkehrsmittel ersetzt werden können. Bisher wird ein Großteil der Fahrzeuge in diesem Bereich noch konventionell betrieben.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	Ein klimafreundliches Fahrzeug pro Pflegeeinrichtung beschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	*MO_EMA_5*		

Nr.: *MO_EMA_12* **Nr. aus 2021**	**Mehr (E-)Fahr- und (E-)Lastenräder in den kommunalen Fuhrpark integrieren**		
eea-Zuordnung	Nicht motorisierte Mobilität		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investition in Gebrauchsgüter	Investieren	
Beschreibung	Aufgrund relativ kurzer Wege bieten sich für dienstliche Wege innerhalb des Stadtgebietes (E-)Fahr- und -Lastenräder an. Die aktive Mobilität bietet neben dem Klimaschutzaspekt auch gesundheitliche Vorteile und spart Kosten. Nach regelmäßiger Bedarfsermittlung werden Dienstfahrräder für Mitarbeitende der Hansestadt Lübeck und der Eigenbetriebe bereitgestellt.		
Verantwortliche/r	Zentrales Fuhrparkmanagement		
Meilensteine	3 E-Lastenräder beschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	MO_EMA_5		

Nummer	**Thema**		
MO_Log_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☒ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Maßstäbe für klimaorientierte Logistik setzen**		
Maßnahmentitel	**Hafenentwicklungsplan 2030: Klimaschutzplan Hafen umsetzen**		
Ziel	Der Schiffsverkehr und die dazugehörige Infrastruktur sollen rundum klimafreundlich gestaltet werden. Dafür werden die im Hafenentwicklungsplan 2030 definierten Ziele in den Gesamtkontext der Treibhausgasneutralität bis 2040 einfließen.		
Ausgangslage	Die Hansestadt Lübeck zeichnet eine gute maritime Infrastruktur aus. Die Verbindungen in Richtung Elbe über den Elbe-Lübeck-Kanal und über die Ostsee haben ein hohes Potential, Waren auf dem Wasserweg zu befördern. Die Schifffahrt ist meist gekennzeichnet durch lange Nutzungsdauern von Techniken und große Energiemengen, die für den Antrieb nötig sind. Neben der Lübeck Port Authority (LPA) und der Lübecker Hafengesellschaft (LHG) gibt es private Hafenbetreiber:innen.		
Strategie	Der Hafenentwicklungsplan (HEP) ist eines der wichtigsten Planungstools der Hafenwirtschaft in Lübeck. Er enthält, neben wichtigen Planungsschritten für Hafenverkehr und Infrastruktur, auch Klimaschutzmaßnahmen und eine eigene Bilanzierung. Über technische Lösungen hinaus ist die Kommunikation mit den unterschiedlichen Akteur:innen der (See-) Schifffahrt relevant. Weiterhin wird angestrebt, mit der Klimaleitstelle zusammenzuarbeiten sowie Umweltschutzorganisationen einzubinden. Eine weitere Umsetzung von Landstromanlagen und die Auseinandersetzung mit wasserstoffbasierten Antrieben wird fortgesetzt.		
	<u>Stärken</u> HEP bereits vorhanden; Kooperationen laufen bereits	<u>Chancen</u> moderner, zukunftssicherer Hafen; Entlastung des Verkehrsaufkommens auf Straßen	
	<u>Schwächen</u> hoher Energieeinsatz und Speicherbedarf von regenerativen Energien nötig bei H_2 und SynFuel; nicht immer direkter Einflussbereich	<u>Risiken</u> technische Maßnahmen sehr teuer; Nicht-Inanspruchnahme von Maßnahmen (z. B. Landstromanlagen) von privaten Hafenbetreibenden	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG)		
Einzubindende Gruppen	3.390.1 Klimaleitstelle; Hafenbetreibende, Reedereien; Spediteur:innen; Stadtwerke Lübeck; Umweltschutzorganisationen		
Zielgruppe	Hafenbetreibende, Reedereien, Spediteur:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Im Rahmen des Hafenentwicklungsplanes wurde 2015 eine Treibhausgasbilanz der Hafenverkehre erstellt.		
Erfolgsindikatoren	Senkung Treibhausgasemissionen des Hafens bei gleicher Transportleistung		
Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion		
Hinweise & Sonstiges	Nr. aus Maßnahmen-Paket 2021: 1.4		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *MO_Log_1* **Nr. aus 2021**	**Leuchtturmprojekt „Klimaneutrale Schiffsantriebe“ initiieren**
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Pilotprojekt Aktivieren
Beschreibung	Gemeinsam mit der weißen Flotte werden in einem (Forschungs-)Projekt neue Antriebsmethoden für den Einsatz in Lübecker Gewässern untersucht. Dazu wird mit lokalen Reedern zusammengearbeitet und ein Leuchtturmprojekt (beispielsweise ein Solar-Personenschiff) initiiert.
Verantwortliche/r	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG); 3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Kooperation mit Reederei gefunden; Technisches und wirtschaftliches Konzept ausgearbeitet
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: vorhanden Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *MO_Log_2* **Nr. aus 2021**	**Weitere Landstromanlagen für die Hafenverkehre errichten**
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Investition Investieren
Beschreibung	Landstromanlagen erlauben es Schiffen, während der Liegezeit im Hafen ihre Motoren abzustellen. Perspektivisch können mit Landstromanlagen auch Hybridschiffe (teilweise elektrisch angetrieben) geladen werden. Auch aufgrund der Anforderungen des "FIT for 55 Pakets" der Europäischen Kommission, das vorsieht, den Ausstoß von Treibhausgasen in der EU um 55 Prozent zu reduzieren, ist dem Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund sollen künftig mehr Kapazitäten in Lübeck bereitgestellt werden. In Zusammenarbeit mit der Lübecker Port Authority und auf Basis des Hafenentwicklungsplans 2030 sind diese in den LHG-Terminals vorzuhalten. Folgende Landstromanlagen an den Terminals der LHG sind in Lübeck vorhanden oder in Vorbereitung: – Terminal Nordlandkai-Landstromanlage (2008-2009) – Terminal Skandinavienkai (bis zu 4 Landstromanalgen/Anleger möglich) – Betriebsbereitschaft Anleger 5 neu 2023 – Terminal Seelandkai (Bedarfsklärung) – Terminal Schlutup (Bedarfsklärung) Es ist zu prüfen, wie die Auslastung der Anlagen maximiert werden kann und sich der zukünftige Bedarf an neuen Anlagen entwickelt. Private Hafenbetreiber:innen sind bei diesen Aktivitäten mit einzubeziehen.
Verantwortliche/r	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG)
Meilensteine	Eine neue Landstromanlage installiert
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden Sachkosten: vorhanden Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *MO_Log_3* **Nr. aus 2021**	**Mobilitätskonzept Hafen erarbeiten und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Hafenverkehr beschränkt sich nicht nur auf den Schiffsverkehr, denn die gesamte Logistik rund um das Be- und Entladen von Schiffen, Service und Belieferungsfahrten werden über Land abgewickelt. Ein Teil der Emissionen entstehen also an Land, hier gibt es wie im Straßenverkehr gute Möglichkeiten, Fahrten und Fahrzeuge emissionsfrei und effizient zu betreiben. Bisher nutzt die LHG verschiedene Fahrzeuge, die teils emissionsarm bzw. emissionslos betrieben werden: - E-Kleintransporter für interne Fahrten zu den Terminals bzw. zu Terminal und Kunden - acht E-Stapler beim Papierumschlag, Flurförderfahrzeuge Zudem sollen Potentiale für die weitere Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur auf dem Hafengelände ermittelt werden, einschließlich möglicher Betreiber- und Abrechnungsmodelle. Es wird explizit auf den Hafenfuhrpark (Hafengeräte, Umschlaggeräte) eingegangen.		
Verantwortliche/r	5.691 Lübeck Port Authority (LPA); Lübecker Hafengesellschaft (LHG)		
Meilensteine	Mobilitätskonzept erstellt; 10 Fahrzeuge mit klimafreundlichem Antrieb beschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_4* **Nr. aus 2021**	**Umweltrabatte für emissionsarme Schiffe gewähren**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebühren	Fördern	
Beschreibung	Die Hafengebühren nach den Umweltauswirkungen der Schiffsabgase anzupassen, ist eine Möglichkeit, einen Anreiz für Reedereien zu setzen, mehr als nur die gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen. Mehrere deutsche Häfen orientieren sich bei den Hafengebühren bereits am Environmental Ship Index (ESI). Dazu gehören unter anderem Rostock, Kiel, Hamburg und Brunsbüttel. Der ESI setzt sich aus Teilbewertungen für den Ausstoß von Stick-, Schwefel- und Kohlendioxiden zusammen und weist jedem Schiff einen individuellen Gesamtwert zwischen null und 100 zu. Null entspricht den gesetzlichen Grenzwerten, die sich aus den festgelegten Richtwerten ergeben. Jeder Wert größer null signalisiert eine Unterschreitung der Grenzwerte. Ziel ist es, dass Schiffe mit besonders niedrigen Emissionswerten Vorteile erhalten können und z. B. weniger Gebühr zahlen als diejenigen, die die Umwelt stärker belasten. Durch einen Bürgerschaftsauftrag wurde die LHG damit beauftragt, ihre Gebühren anzupassen (VO/2019/08471). Seit dem 01.01.2022 erstattet die LHG die Hafengebühren für Schiffe, die eine Mindestpunktzahl von 40 ESI-Punkten erreichen. Es ist anzustreben, die Grenzwerte im Laufe der Jahre anzuheben, beziehungsweise die Gebühren bei Nicht-Einhaltung zu steigern. Weitere private Hafenbetreibende sollen in den Prozess integriert werden.		
Verantwortliche/r	Lübecker Hafengesellschaft (LHG)		
Meilensteine	50 Prozent der Schiffe mindestens 40 ESI-Punkte erhalten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *MO_Log_5* **Nr. aus 2021**	**Fuhrparkmanagement im Hafen analysieren**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Der hafeneigene Fuhrpark im Hafenbetrieb soll im Rahmen des Workshops Kommunaler Fuhrpark untersucht und klimafreundlich gestaltet werden. Dazu soll der Bestand der Fahrzeuge und die Fahrzeugauslastung ermittelt und Potentiale erkannt werden. Ob es externer Unterstützung des Fuhrparkmanagements bedarf, wird in diesem Workshop ermittelt.		
Verantwortliche/r	Lübeck Port Authority		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Zentrales FPM		
Nr.: *MO_Log_6* **Nr. aus 2021**	**Wasserstoffnutzung im Hafen planen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen	Fördern	
Beschreibung	Die Hafenwirtschaft umfasst einen umfangreichen Fuhrpark, der voraussichtlich nicht vollständig elektrifiziert werden kann. Daher ist der Einsatz von grünem Wasserstoff hier sinnvoll. Um diese neue Technologie besser nutzbar zu machen, muss personelles Know-how (strategisch, technisch) aufgebaut werden. Die LPA bezieht die privaten Hafenbetreibenden bei diesen Aktivitäten mit ein.		
Verantwortliche/r	Lübecker Hafengesellschaft		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
MO_Log_2</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☒ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☒ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Maßstäbe für klimaschutzorientierte Logistik setzen</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">City-Logistik emissionsfrei gestalten</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Die City-Logistik soll zukünftig emissionsfrei gestaltet werden. Sie umfasst eine Vielzahl von Konzepten, um den städtischen Güterverkehr zu bündeln und Fahrzeuge und Fahrten effizient zu nutzen.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Die City-Logistik ist vor allem in der Altstadt und den dicht bebauten (gründerzeitlichen) Stadtteilen vor Probleme gestellt. Enge Straßenabschnitte, wenige Stellplätze für Lieferverkehr und Staulagen belasten Fahrer:innen und Umwelt gleichzeitig.
Gefährliche Situationen wegen Parken in der zweiten Reihe oder Blockieren von Fahrstreifen sind an der Tagesordnung.
Eine stetige Zunahme von Kurier-, Express- und Paket-Sendungen (KEP) führt zur weiteren Zunahme von Lieferfahrten. Dieser Trend wird sich voraussichtlich weiter fortsetzen (Quelle: Agora Verkehrswende 2020)</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Die Hansestadt Lübeck kann durch ein gezieltes Parkraummanagement dem Lieferverkehr attraktive Rahmenbedingungen schaffen. Logistik ist ein Bestandteil des Parkraummanagements und findet sich in den Maßnahmenblättern MIV 1-3 wieder – es gehört auch zum Verkehrsentwicklungsplan. Eine wichtige Aufgabe der Kommune ist, besonders um Radlogistik zu fördern, eine gute und großzügig dimensionierte Infrastruktur.
Eine Möglichkeit, die Emissionen durch den Lieferverkehr zu senken, ist das Errichten von sogenannten Mikrodepots, kleineren Verteilzentren für KEP am Stadtteilrand. Ziel ist es, dort die Sendungen mit kleinen, emissionsfreien Fahrzeugen in die Stadteile zu liefern. Das Verteilen mittels Lastenrädern, die Radlogistik, gewinnt immer mehr Bedeutung und birgt ein hohes Potential für die Belieferung auf der letzten Meile.
Durch Öffentlichkeitsarbeit, Beratungsangebote und Netzwerkarbeit werden lokale Akteur:innen aus Logistik und ggf. Unternehmen eingebunden, um Lösungen für jetzige und zukünftige Herausforderungen zu finden.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Verkehrssicherheit erhöht sich;
topographisch gute Voraussetzungen</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Verkehrsaufkommen wird entlastet;
Parksuchverkehr reduzieren</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
Kooperation mit Logistik nicht beeinflussbar;
Flächenkonkurrenz zu anderen Projekten: Platz für Mikrodepots versus Wohnungsbau</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Infrastruktur für Radlogistik nicht ausreichend</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung; Wirtschaftsförderung (Wifö); KWL GmbH</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">Einzelhandel; Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEPs); Lübeck Management; IHK; Handwerkskammer</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Einzelhandel, Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEPs), lokale Wirtschaft</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">2019 machte der Straßengüterverkehr 28 Prozent der Treibhausgasemissionen des Verkehrs (394.000 Tonnen CO_{2eq}) aus. Am Straßengüterverkehr wiederum hat die City-Logistik einen Anteil von 40 Prozent. Es ergibt sich ein Einsparpotential von circa 45.000 Tonnen CO_{2eq}.
Fahrten, die durch E-Fahrzeuge mit regenerativem Strom substituiert werden, senken die lokalen Emissionen auf null.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anzahl emissionsfreier Logistikfahrzeuge;
Auslastung der Mikrodepots</td></tr>
</table>

Zusätzlicher Nutzen	Lärm- und Schadstoffreduktion, geringere Belastung der Infrastruktur durch Schwerlastverkehr
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_5* **Nr. aus 2021**	**Beratungsangebot zu klimafreundlichem Wirtschaftsverkehr erstellen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kooperation	Flankieren	
Beschreibung	Es sollen Informationen über Fördermöglichkeiten für den klimafreundlichen Wirtschaftsverkehr an die jeweiligen Unternehmen weitergeben. Zusätzlich wird eine entsprechende Beratung angeboten. Es wird geprüft, ob übergangsweise bis zur Gründung der Energie- und Klimaagentur die Wirtschaftsförderung oder ansässige Kammern eine entsprechende Beratung übernehmen können. Inhalte der Beratung können sein: • Flottenmanagement (hohe Fahrzeugauslastung, Teilprivatisierung etc.) • Umstieg auf E-Mobilität (Förderung, Fahrzeuge, Lademöglichkeiten) • Umstieg auf (Schwer-)Lastenräder möglich • Emissionsreduktion im Bestand (technisch, organisatorisch, persönlich) Ein Angebot wird erstellt, über bestehende Netzwerke werden weitere Akteur:innen für die Beratungsoffensive gesucht.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Klima- und Energieagentur		
Meilensteine	Beratungsangebot gestartet; 10 Beratungen gegeben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_6* **Nr. aus 2021**	**Mikrodepot(s) für Paketdienstleistende in Betrieb nehmen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Im Stadtraum werden Zwischenlager für Kurier-, Express-, und Paketdienste (KEP) an gut erreichbaren Straßen geschaffen, in denen Paketsendungen für die direkte Umgebung deponiert werden. Das Zustellen an die Empfänger:innen kann anschließend per Lastenrad, Handwagen oder Fahrradkurier erfolgen. Ein erstes Mikrodepot für die Innenstadt wurde geplant und durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit circa 500.000 Euro gefördert. Nach erfolgreicher Projektdurchführung und Evaluation sind weitere Mikrodepots in anderen Stadtteilen vorgesehen. Die Depots sind sinnvoll in stark verdichteten Stadtteilen mit hohem Parkdruck und kurzen Wegen. Eine Kombination von Mikrodepots für KEP und Lieferverkehrhubs (übergeordnete Verteilerstellen der KEPs) ist sinnvoll, um die Flächen effizient zu nutzen. Daher wird eine Kombination bei jedem neuen Standort geprüft. Leerstände in verschiedenen Stadtteilen sollen systematisch auf die Tauglichkeit als Mikrodepot geprüft werden.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Mikrodepot in einem Betrieb errichtet; weiteres Mikrodepot im Stadtgebiet eingerichtet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: vorhanden (500.000 Euro BMDV Förderrichtlinie Städtische Logistik)
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *MO_Log_7* **Nr. aus 2021**	**Machbarkeitsstudie für Lieferverkehrsbündelung für Gewerbegebiete durchführen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Machbarkeitsstudie	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Einzelne Gewerbegebiete führen Sammelbestellungen durch, um günstige Einkaufspreise zu erzielen. Gleichzeitig werden doppelte Wege vermieden. Das setzt ein (digitales) Netzwerk und die stetige Kommunikation der ortsansässigen Unternehmer:innen voraus. Als Kooperationsprojekt von Unternehmen, Kammern und Verbänden werden mögliche Anwendungsfelder für gebündelte Lieferverkehre ermittelt. Eine Machbarkeitsstudie ist bei Bedarf in Auftrag zu geben.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie beauftragt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *MO_Log_8* **Nr. aus 2021**	**Lastenräder im Wirtschaftsverkehr bewerben**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Veranstaltung	Aktivieren	
Beschreibung	Es existiert bereits eine Vielzahl an praxisorientierten Lösungen im Bereich Lastenräder/Cargo-Bikes für den Wirtschaftsverkehr. Neben den klassischen Lastenrädern mit Transportmöglichkeiten für kleinere Gegenstände stehen auch große Lastenräder mit bis zu 300 kg Zuladung und individuellen Aufbauten (Kühlboxen, Werkstattzubehör etc.) zur Verfügung. Verschiedene Veranstaltungsformate werden umgesetzt, um die lokale Wirtschaft zu informieren und mögliche Lösungen selbst auszuprobieren. Aktionen und Angebote können beispielweise sein: • Die jährlich stattfindende Veranstaltung Bikes4Business im Frühsommer 2023 (B4B) • Lastenrad-Testangebote im Rahmen der B4B-Messe für Unternehmen • Förderungsmöglichkeiten von Lastenrädern durch die BAFA		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	B4B-Messe 2023 stattgefunden; Lastenrad zum Test angeboten		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *MO_Log_9* **Nr. aus 2021**	**Städtischen Lieferverkehr in Planungen berücksichtigen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Städtischer Lieferverkehr betrifft verschiedene Bereiche der kommunalen Planung. Über Stadtentwicklung, Verkehrsplanung bis hin zur Lärmminderungs- und Luftreinhalteplanung sind viele Bereiche der Kommune für die Gestaltung zuständig. Bereitstellen von geeigneter Infrastruktur, also Radinfrastruktur und geeignete Lieferzonen, Flächen für Mikrodepots oder City-Hub-Standorte, ist für eine erfolgreiche Gestaltung eines klimaschutzorientieren und stadtgerechten Lieferverkehrs wesentlich. Kommunen steht ein breites Spektrum an Instrumenten zur Verfügung, Anreize für klimaschutzorientierten Güterverkehr zu schaffen und ihn so zu etablieren.		
Verantwortliche/r	5.610 Stadtplanung und Bauordnung		
Meilensteine	Güterverkehr als Teil des Verkehrsentwicklungsplanes berücksichtigt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Handlungsfeld Ressourcenschutz

Nummer	**Thema**		
RES_Beschaffung_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☒ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Nachhaltige Beschaffung etablieren**		
Maßnahmentitel	**Klimaschutz in der kommunalen Beschaffung und Vergabe verankern**		
Ziel	Die kommunale Beschaffung und Vergabe von Aufträgen ist vollumfänglich auf das übergeordnete Ziel der Klimaneutralität ausgerichtet. Es gilt verbindlich für alle Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sowie der städtischen Eigenbetriebe und eigenbetrieblichen Einrichtungen. Die Anforderungen werden in einer Vergabeordnung festgeschrieben und mit Anlagen zu klimaschutzorientierter Beschaffung sowie Berechnung der Lebenszykluskosten untermauert. Diese werden regelmäßig überprüft und ergänzt. Alle Mitarbeitenden sind über die konsequente klimabewusste Beschaffung informiert und dazu fortgebildet.		
Ausgangslage	Das Vergaberecht ist komplex. Klimaschutzorientierte sowie soziale und faire Kriterien gewinnen immer mehr an Bedeutung. Kommunale Beschaffung fußt auf der Gesetzgebung des Bundes und des Landes. Die Lübecker Vergabeordnung berücksichtig bisher nicht oder zu wenig folgende Themen: - Klima- und Ressourcenschutz als oberste Handlungsmaßgabe - prüfen von Alternativen vor jeder Entscheidung zur Beschaffung oder Vergabe - berechnen der Lebenszykluskosten - Beschlüsse fassen zu Beschaffungsverboten, z. B. kein Tropenholz und torfhaltige Erde nutzen oder Güter, die auf ausbeuterischer Kinderarbeit basieren. Die Erarbeitung einer neuen Vergabeordnung war deshalb Bestandteil des Klimaschutzmaßnahmenpakets 2020/21 (Nr.: 9.2). Zwei der 17 globalen UN-Nachhaltigkeitsziele beziehen sich auf Klimaschutz (SDG 13) und nachhaltigen Konsum (SDG 12), welche auch Lübeck im Jahr 2020 mit der Musterresolution Agenda 2030 unterzeichnet und anerkannt hat. Lübeck ist seit 2011 Fairtrade-Stadt – als erste Stadt in Schleswig-Holstein. Die Stadtverwaltung ist Mitglied der Steuerungsgruppe und angehalten, selbst Aktivitäten zur Förderung des Fairen Handels umzusetzen. Aktuell erfolgt die Überarbeitung der städtischen Vergabeordnung federführend durch den Bereich Logistik, Statistik und Wahlen. Darüber hinaus organisieren die anderen (Fach-)Bereiche der Stadtverwaltung Beschaffung und Vergabe in finanziell eigenständiger Hoheit. Es fehlt dadurch Transparenz, ob und in welchem Maße z. B. ökologische (oder faire) Produktionsbedingungen beachtet werden.		
Strategie	Um größere Verbindlichkeit im Beschaffungsprozess zu erreichen, werden für alle (Fach-)Bereiche der Stadtverwaltung sowie die städtischen Eigenbetriebe und eigenbetrieblichen Einrichtungen gleichermaßen verbindliche Standards im Rahmen der Vergabeordnung geschaffen. Ergänzend gibt eine Richtlinie Hilfestellung. Darin beschrieben sind unter anderem Kriterien der klimafreundlichen Beschaffung und Vergabe für einzelne Produktgruppen (wie Papier, Büro- und Schulmaterialien, Möbel, elektrische Geräte, Beleuchtung, Lebensmittel, Textilien, Farbe und Lacke) sowie Siegel und andere Hilfestellungen. Ergänzt wird die Richtlinie mit einer Anleitung, wie Lebenszykluskosten berechnet werden können, und den geltenden Beschaffungsbeschränkungen. Diese Dokumente werden regelmäßig überprüft und aktualisiert. Gezielte Fortbildungsangebote und Handlungsempfehlungen für Mitarbeitende bauen darauf auf.		

	Stärken es gibt bereits einen Online-Warenkatalog; Rahmenverträge für verschiedene Produkte wie IT etc.	Chancen die Vergabeordnung bietet eine einheitliche Grundlage für alle Vergabeverfahren (mehr Transparenz); Sensibilisierung der Mitarbeitenden; positive Außenwirkung (Vorbild)
	Schwächen bisher keine Standards zu klimafreundlicher Beschaffung; bisher kein internes Fortbildungsangebot für Mitarbeitende; Beschaffung nach Gewohnheiten	Risiken Klima- und Nachhaltigkeitsziele sind nur Teile der Vergabeordnung; ohne Priorisierung durch die Verwaltungsleitung fehlen Schwerpunktsetzung und vorrangige Beachtung; andere Kriterien (wie Preis, Lieferzeit o. ä.) werden wichtiger eingestuft
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.102 Logistik, Statistik und Wahlen, Beschaffungsstelle; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; ggf. KEpol-Stelle (Koordination für kommunale Entwicklungspolitik); 3.390.01 Klimaleitstelle; 4.401 Schule und Sport	
Einzubindende Gruppen	Alle Bereiche, Eigenbetriebe und eigenbetrieblichen Einrichtungen geben Hinweise, um Vergabeordnung auszuführen. Außerdem: Fachbereich 1, Bürgermeister; 1.100 Stadtpräsident, Büro der Bürgerschaft; 1.110 Personal, Fortbildungszentrum; 5.561.3 Infrastrukturelles Gebäudemanagement	
Zielgruppe	Mitarbeitende aller Bereiche, die mit Planung und Umsetzung von Beschaffungen betraut sind.	
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar, jedoch großes Potential zur THG-Einsparung durch klimaschutzorientierte, nachhaltige Beschaffung innerhalb der Kommune.	
Erfolgsindikatoren	Die Vergabeordnung ist auf Klimaschutz ausgerichtet; die begleitende Richtlinie ist erstellt; Fortbildungsangebote zu nachhaltiger Beschaffung sind gestartet.	
Zusätzlicher Nutzen	Beitrag zur Umsetzung der globalen Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals – SDG)	
Hinweise & Sonstiges	Erweiterungen mit Kriterien der Nachhaltigkeit (sozial & fair) erfolgen eigenständig, vorbehaltlich der Förderung durch Engagement Global, mithilfe der neu einzuwerbenden Koordinationsstelle für kommunale Entwicklungspolitik (siehe VO/2021/10329-16).	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten	
Nr.: *RES_Besch_1* **Nr. aus 2021:** *9.2*	**Richtlinie zum Klimaschutz in die Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck integrieren**
eea-Zuordnung	Interne Organisation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Richtlinie überarbeiten Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Die Kommune trägt große Verantwortung bei der Verwendung öffentlicher Mittel. Qualitätsanforderungen hinsichtlich Klimaschutz und Nachhaltigkeit schaffen begründeten Mehrwert bei Produktauswahl und Kaufentscheidungen. Sie sind heute gleichzusetzen mit etablierten Vergabekriterien zu Preis, Qualität, Funktionalität und Ausführungsfristen. Eine städtische Richtlinie für klimafreundliche Beschaffung und Vergabe ergänzt die Vergabeordnung zu folgenden Themen: - Klima- und Ressourcenschutz ist oberste Handlungs- und Entscheidungsmaßgabe - Prüfen von Alternativen vor der Angebotsabfrage - Erstellen von Produktinformationen für ausgewählte Produktgruppen, z. B. Papier, Büro- und Schulmaterialien, Möbel, elektrische Geräte, Beleuchtung, Lebensmittel, Textilien, Farbe und Lacke (schrittweise Erstellung) - Übersicht und Erläuterungen zu Siegeln - Priorisieren von Cradle-to-Cradle Produkten (wird geprüft) Als gutes Beispiel kann das Beschaffungswesen der Stadt Ludwigsburg dienen. Zur Erarbeitung der Richtlinie soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden. Die Klimaleitstelle unterstützt bei Bedarf fachlich.
Verantwortliche/r	1.102 Logistik, Statistik und Wahlen, Beschaffungsstelle (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen
Meilensteine	Inhalte der Richtlinie erarbeitet; Richtlinie abgestimmt und veröffentlicht; als Bestandteil der Fortbildung in das Schulungsprogramm aufgenommen
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_2, RES_Besch_3, RES_Besch_4, Ü_Stadt_12

Nr.: *RES_Besch_2* **Nr. aus 2021:** *9.2*	**Fortbildungsangebote zu klimaschutzorientierter und nachhaltiger Beschaffung umsetzen**
eea-Zuordnung	Interne Organisation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Fortbildung anbieten Fördern
Beschreibung	Die neuen Anforderungen zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit sind für dezentral zuständige Mitarbeitende in den (Fach-)Bereichen der Hansestadt Lübeck hoch und die Zeit knapp, um sich umfänglich damit zu befassen und diese verbindlich umsetzen zu können. Fortbildungsangebote gibt es bisher nur von externen Anbieter:innen, nicht aber gezielt verwaltungsintern für Mitarbeitende der Hansestadt Lübeck. In Zusammenarbeit mit dem städtischen Fortbildungszentrum wird ein kontinuierliches Beratungsangebot mit wechselnden Schwerpunkten für alle Mitarbeitenden aufgebaut, um sie in dieser komplexen Thematik zu unterstützen und gezielt Hilfestellung zu geben. Klimaschutz und im weiteren Sinne auch die Prinzipien des fairen Handels und der globalen Nachhaltigkeitsziele sind feste Bestandteile des Fortbildungsangebots. Externe Beratungsstellen wie die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung und Vergabe des Landes Schleswig-Holstein (https://www.knbv.de/) bieten Beratungseinheiten für Kommunen in SH an. Die Teilnahme an diesen Fortbildungsangeboten ist für die zuständigen Mitarbeitenden verbindlich. Langfristiges Ziel ist, allen Mitarbeitenden praxistauglich zu vermitteln, dass Klimaschutz und Nachhaltigkeit in jeder Auftragsvergabe und Beschaffung verbindlich zu betrachten sind. Zur Erarbeitung der Fortbildungsangebote soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden, bei Bedarf unterstützt die Klimaleitstelle (3.390.01) fachlich.
Verantwortliche/r	1.102 Logistik, Statistik und Wahlen, Beschaffungsstelle (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen
Meilensteine	Fortbildungsmodule sind konzipiert; Fahrplan zur Schulung aller zuständigen Mitarbeitenden liegt vor; Schulungsprogramm ist gestartet
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 Sachkosten: vorhanden Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_1, RES_Besch_3, RES_Besch_4, Ü_Stadt_12

Nr.: *RES_Besch_3* **Nr. aus 2021**	**Anleitung zur Lebenszyklusanalyse der Vergabeordnung hinzufügen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Richtlinie überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Praxis zeigt, dass beim Einkauf von Waren und Dienstleistungen das preisgünstigste Angebot nicht immer auch das wirtschaftlichste ist. So können preiswerte Produkte im Vergleich zu teureren Alternativen höhere Folgekosten verursachen. Diese ergeben sich z. B. aus dem Energieverbrauch, der Wartung sowie den Entsorgungs- und Recyclingkosten. Mithilfe der Lebenszykluskostenrechnung lassen sich Produkte auf ihre Wirtschaftlichkeit hin vergleichen. Umweltfreundliche Produkte erweisen sich dabei in vielen Fällen – selbst bei höheren Anschaffungskosten – als die wirtschaftlichste Variante, da Folgekosten mit betrachtet werden. Das Berücksichtigen des Lebenszyklus ist im Rahmen der Angebotsbewertung vergaberechtlich zulässig und mancherorts bereits verbindlich. Mit der Anlage Lebenszykluskostenberechnung zur Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck erhalten die Mitarbeitenden eine Handlungsempfehlung zur Berechnung dieser Kosten. Um die Anleitung zur Lebenszyklusanalyse zu erarbeiten, soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden. Die Klimaleitstelle unterstützt bei Bedarf fachlich.		
Verantwortliche/r	1.102 Logistik, Statistik und Wahlen, Beschaffungsstelle (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen		
Meilensteine	Erarbeitung der Inhalte abgeschlossen; Anlage abgestimmt und veröffentlicht; als Bestandteil der Fortbildung in das Schulungsprogramm aufgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_1, RES_Besch_2, RES_Besch_4, Ü_Stadt_12		
Nr.: *RE_Besch_4* **Nr. aus 2021**	**Anlage zu Beschaffungsbeschränkungen in der Vergabeordnung ergänzen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Richtlinie überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	In einer dritten Anlage zur Vergabeordnung werden Beschaffungsbeschränkungen zusammengestellt, die bestimmte Produkte oder Materialien aufgrund ihrer Herstellung oder Beschaffenheit ausschließen bzw. den geltenden Bestimmungen zu klimaschutzorientierter Beschaffung entgegenstehen. Diese Aufstellung wird ergänzt durch eine Aufstellung bereits bestehender Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft: 1)Beschaffungsverbote und -beschränkungen für beispielsweise Tropenholz und torfhaltige Erde oder bestimmte Güter (aufgrund ausbeuterischer Kinderarbeit z. B.) 2)Gebote wie Mehrwegnutzung bei öffentlichen Veranstaltungen Um die Beschaffungsbeschränkungen zu erarbeiten, soll zeitlich befristet eine halbe Stelle eingerichtet werden. Die Klimaleitstelle unterstützt bei Bedarf fachlich.		
Verantwortliche/r	1.102 Logistik, Statistik und Wahlen, Beschaffungsstelle (aktualisiert federführend die Vergabeordnung)		
Meilensteine	Erarbeitung der Inhalte abgeschlossen; Anlage abgestimmt und veröffentlicht; als Bestandteil der Fortbildung in das Schulungsprogramm aufgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_1, RES_Besch_2, RES_Besch_3, Ü_Stadt_12		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: RES_Besch_5 **Nr. aus 2021:** *9.2*	**Vergabeordnung der Hansestadt Lübeck auf Klimaschutz (und Nachhaltigkeit) ausrichten**
eea-Zuordnung	Interne Organisation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Richtlinie überarbeiten Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Klimaschutz bildet künftig immer die übergeordnete Klammer für alle städtische Konzepte und ist deshalb verbindlicher als bisher in die neue Vergabeordnung aufzunehmen. Die Vergabeordnung soll zudem um eine Richtlinie zu klimaschutzorientierter Beschaffung, einer Lebenszyklusanalyse sowie zu Beschaffungsbeschränkungen ergänzt werden.
Verantwortliche/r	1.102 Logistik, Statistik und Wahlen, Beschaffungsstelle (aktualisiert federführend die Vergabeordnung); 3.390.01 Klimaleitstelle (fachlich zu Klimaschutzthemen)
Meilensteine	1. Sitzung (am 14.9.22 erfolgt); 2. Sitzung (am 26.10.22 erfolgt); 3. Sitzung (am 01.02.23 erfolgt); Neuaufstellung der Vergabeordnung AG-intern geeinigt; alle (Fach-)Bereiche beteiligt; neue Vergabeordnung verabschiedet
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_1, RES_Besch_2, RES_Besch_3, RES_Besch_4, Ü_Stadt_12
Nr.: *RES_Besch_6* **Nr. aus 2021**	**Standards für den Einkauf von Lebensmitteln in der Schulverpflegung festschreiben**
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: schlecht
Instrument	Standards formulieren Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Die städtischen Schulen bieten Mittagsverpflegung sowie kleinere Speisen und verschiedene warme und kalte Getränke an. Zum Teil wird das Essen von einem externen Anbieter/einer externen Anbieterin geliefert oder die jeweiligen Institutionen betreiben selbst eine Kantine oder Mensa. Der Bereich Schule und Sport hat im Mai 2022 die vom Thema Schulverpflegung betroffenen Akteur:innen zu einem Vernetzungs- und Austauschtermin zum Thema Neuausrichtung der Mittagsversorgung eingeladen. Für die städtischen Schulen ist zu prüfen, ob und wie ein gemeinsamer Standard für die Schulverpflegung formuliert und umgesetzt werden kann. Ziel ist, allen Schüler:innen, die sich für eine Mittagsverpflegung anmelden, eine gesunde, warme Mahlzeit mit gutem Preis-Leistungsverhältnis anzubieten. Der gemeinsame Qualitätsstandard schreibt vor, dass weitgehend regionale und biologisch angebaute Produkte eingekauft werden. Die Menge tierischer Produkte wird deutlich reduziert. Bei einer Teuerung werden finanzielle Fördermöglichkeiten betrachtet, um eine soziale Ausgewogenheit zu gewährleisten. Ein Abfallreduktionskonzept wird einbezogen, im zweiten Schritt mit den beteiligten Kooperationspartner:innen vorbereitet und umgesetzt.
Verantwortliche/r	4.401 Schule und Sport
Meilensteine	Entwurf für den neuen gemeinsamen Standard liegt vor; Bürgerschaftsbeschluss liegt vor
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_5

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *RES_Besch_7* **Nr. aus 2021**	**Ehrenamtliche Initiativen mit städtischer Beteiligung, wie Fairtrade-Stadt Lübeck – langfristig unterstützen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Finanziell Fördern	Fördern	
Beschreibung	Lübeck feierte 2022 das 11-jährige Jubiläum als zertifizierte Fairtrade-Stadt. Getragen werden die Aktivitäten der Gruppe und des gemeinnützigen Vereins vorrangig durch ein engagiertes Kernteam von Ehrenamtlichen, die immer neue Impulse setzen, um die Themen rund um den fairen Handel voranzubringen. Die Arbeit der Gruppe wird aus Einnahmen von Vereinsmitgliedschaften, Spenden und selbst eingeworbenen Fördermitteln finanziert. Zur Stärkung und als Anerkennung für dieses langjährige Engagement wird von städtischer Seite ein jährliches Basis-Budget zur Verfügung gestellt. Dieses deckt immer wiederkehrende Kosten ab, z. B. für den Druck von Plakaten und Flyern. Beispielhaft ist die Fairtrade-Stadt Braunschweig: Die dortige Steuerungsgruppe verfügt über ein städtisches Budget, womit sie auch Förderanträge kofinanzieren kann.		
Verantwortliche/r	3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz		
Meilensteine	Bürgerschaftsbeschluss zur Förderung der Fairtrade-Stadt Lübeck liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro/Jahr	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: RES_Besch_8 **Nr. aus 2021**	**Vergünstigungsportal um ökologische Produkte erweitern**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Vergünstigung gewähren	Fördern	
Beschreibung	Die Stadtverwaltung beteiligt sich an einem freiwilligen und eigenverantwortlich nutzbaren Vergünstigungsportal (corporate benefits, kurz cb) und stellt es den Mitarbeitenden der Hansestadt Lübeck zur Verfügung. Im Pool der beworbenen, überregional agierenden Firmen finden sich bereits verschiedene Firmen mit biologisch, fair und/oder nachhaltig produzierten Produkten. Indem die Hansestadt Lübeck das Portal bewirbt, kommt sie ihrer Vorbildfunktion für klimaschutzorientierte und nachhaltige Beschaffung wahr und fragt cb an, inwiefern das Thema Nachhaltigkeit bei der Auswahl der Anbieter:innen berücksichtigt wird und welche Kriterien für die Auswahl gelten. Ganz davon ab steigert die Stadt mit solch einem Angebot auch ihre Attraktivität als Arbeitgeberin. Die Stadtverwaltung bringt Vorschläge für nachhaltig wirtschaftende Lübecker Unternehmen ein und cb prüft, ob eine Aufnahme dieser Firmen erfolgen kann – unter der Prämisse, dass die Firmen entsprechend hohe Nachlässe einräumen und sie darüber hinaus den weiteren Qualitätsstandards von cb entsprechen.		
Verantwortliche/r	1.110 Personal; 3.390 UNV, ggf. KEpol-Stelle (Nachhaltigkeitsmanagement)		
Meilensteine	Einwerbung von Anbieterfirmen mit ökologisch produzierten Waren		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_10		

Nummer	**Thema**		
RES_Beschaffung_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☒ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Nachhaltige Beschaffung etablieren**		
Maßnahmentitel	**Öko-faire Beschaffung in Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen unterstützen**		
Ziel	Ziel dieser Maßnahme ist, unterstützende Beratungs- und Informationsangebote ins Leben zu rufen und über entsprechende Öffentlichkeitsarbeit Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsunternehmende zu klimafreundlicher Beschaffung und nachhaltigem Konsum anzuregen. Darüber hinaus sollen weitere Firmen zur Umstellung motiviert werden.		
Ausgangslage	Nachhaltiger Konsum und Ressourcenschutz sind zwei große Handlungsfelder im Klimaschutz, die auch Relevanz für die ansässigen Unternehmen haben. Rund 18.000 Gewerbetreibende sind im Stadtgebiet von Lübeck gemeldet (Stand 2021). Sie alle stellen potentielle Partner:innen dar, was den Ressourcenschutz anbelangt, und bergen Optimierungspotentiale in ihrem Beschaffungswesen. Die Stadtverwaltung hat hinsichtlich klimafreundlicher Konsumentscheidungen und einer nachhaltigen Beschaffung eine Vorbildfunktion. Als Wirkmechanismus in Richtung Wirtschaft stehen der Hansestadt vor allem kommunikative Instrumente zur Verfügung, um diese Gruppen zu aktivieren. Im Jahr 2023 tritt für Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeitenden (MA) das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft. 2024 folgen Firmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden. Der neue gesetzliche Rahmen steht für den weltweiten Schutz von Arbeitnehmer:innen sowie der Umwelt. Die Unternehmen stellt dies vor neue Herausforderungen hinsichtlich der Transparenz entlang der gesamten globalen Wertschöpfungs- und Lieferkette sowie einer deutlich erhöhten Sorgfaltspflicht: von der Gewinnung der Rohstoffe über die Verarbeitung bis zum fertigen Endprodukt. Auch Lieferant:innen werden auf das Einhalten der Mindeststandards hin überprüft.		
Strategie	Im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Kampagne werden unter anderem positive Beispiele von Lübecker Unternehmen sowie kommunale Unterstützungsmöglichkeiten, Förder- und Zertifizierungsprogramme etc. vorgestellt und über abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit publiziert.		
	<u>Stärken</u> lokale Organisationen unterstützen die Umsetzung	<u>Chancen</u> positive Effekte für den Ressourcenschutz; Stärkung lokaler Wertschöpfungsketten	
	<u>Schwächen</u> bisher zu wenig Anreiz zum Ressourcenschutz	<u>Risiken</u> kein Interesse, keine Resonanz; es resultiert nicht unmittelbar eine Umsetzung in anderen Betrieben	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; Energie- und Klimaagentur		
Einzubindende Gruppen	1.203 Beteiligungscontrolling; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Wirtschaftsförderung Lübeck; Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; Unternehmensinitiative Klima pro Lübeck; Technische Hochschule zu Lübeck		
Zielgruppe	Lübecker Firmen und Institutionen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar. Laut Teilbericht des Umweltbundesamtes zu „Klimaschutzpotentialen in Kommunen“ beinhalten jedoch insbesondere sogenannte weiche Aktivitäten wie Beratung und Öffentlichkeitsarbeit sehr große THG-Einsparpotentiale (siehe z.B. S. 41/41, S. 53)		
Erfolgsindikatoren	Erfolgreiche Akquise von umwelt- und klimaschutzorientierten Unternehmen; öffentlichkeitswirksame Infomaterialien über Aktivitäten der Unternehmen		
Zusätzlicher Nutzen			

Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: RES_Besch_9 **Nr. aus 2021**	**Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltig agierende Firmen anbieten**
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit anbieten Aktivieren
Beschreibung	Die Klimaleitstelle unterstützt diejenigen Firmen flankierend mit Öffentlichkeitsarbeit, die eine nachhaltige Beschaffung im eigenen Betrieb umgesetzt oder initiiert haben und Nachhaltigkeitsziele fest in ihrer Firmenphilosophie verankern. In Kooperation mit beispielsweise IHK, Handwerkskammer und Wirtschaftsförderung entsteht unter anderem eine Imagebroschüre mit realisierten Projekten aus Lübecker Wirtschaftsbetrieben. Der Fokus liegt insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen (kurz KMU). Nicht selten setzen KMU bereits verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte im eigenen Betrieb um, berichten jedoch nicht oder kaum darüber. Doch gerade ökologische und soziale Optimierungen, wie eine öko-faire Ausrichtung der Beschaffung, machen sich auch in der Außenwirkung positiv bemerkbar und stellen mitunter einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Firmen am Markt dar. Mit der Neuausrichtung oder ergibt sich zum Teil auch eine Kosten- und Zeitersparnis oder ein anderweitiger positiver Mehrwert für die Firma.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Klima- und Energieagentur
Meilensteine	Konzept wird mit den Projektpartner:innen abgestimmt; Imagebroschüre ist erstellt und in Umlauf gebracht
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Handlungsfeld Wirtschaft

Nr.: RES_Besch_10 **Nr. aus 2021**	**„Lübeck Gutschein“ auf ökologische Produkte ausweiten**
eea-Zuordnung	Kooperation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Anreize schaffen Aktivieren
Beschreibung	Im Jahr 2020 wurde von der lubeca media GmbH der Lübeck-Gutschein initiiert, welcher ortsansässige Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe in einem lokal begrenzten Gutscheinsystem vereint. Der Vorteil: Ein lokaler Einkaufsgutschein bindet Kaufkraft in der Stadt und stärkt die Wirtschaft vor Ort. Die Stadtverwaltung ist nicht an dem Gutschein-Modell beteiligt, unterstützt jedoch ideell. Ziel ist, dass der Lübeck-Gutschein in Kooperation mit dem lokalen Handel auf ökologische, regionale und im weiteren auch fair produzierte Produkte ausgeweitet wird. Damit setzt die Hansestadt Lübeck umfassend den Klimanotstandsbeschluss von 2019 um und übernimmt zudem Verantwortung im Rahmen der Auszeichnung als Fairtrade-Stadt.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Sondierungstermin zur Klärung der Umsetzungschancen stattgefunden; Gutscheinangebot um ökologische und regional produzierte Produkte erweitert
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: zu klären Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_8

<table>
<tr><td>Nummer:
RES_Kreislauf_1</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☒ Ressourcenschutz ☒ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Regionale Kreislaufwirtschaft stärken</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Abfallvermeidung und –trennung verstärken</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel dieser Maßnahme ist Planung und Umsetzung von Maßnahmen, um die Menge an Abfällen zu reduzieren – sowohl in privaten Haushalten als auch in Betrieben sowie in der Stadtverwaltung selbst. Stadtverwaltung, Eigenbetriebe und städtische Beteiligungsgesellschaften haben hier eine Vorbildfunktion.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Abfallvermeidung hat eindeutig Priorität in der novellierten EU-Abfallrahmenrichtlinie (AbfRRl). Das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) schafft zudem den rechtlichen Rahmen, um Abfallmengen und schädliche Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit zu verringern sowie den Gehalt schädlicher Stoffe in Materialien und Produkten zu mindern.
Laut Entsorgungsbetrieben Lübeck verursacht jede:r Lübecker:in 469 Kilogramm Abfall pro Jahr – darunter Restmüll, Biomüll, Grünschnitt, Altpapier und Verpackungsmaterialien. Hier setzen Informations- und Beratungsangebote zur Abfalltrennung und -reduzierung an. Bildungsarbeit ist bereits fester Bestandteile der Öffentlichkeitsarbeit der Entsorgungsbetriebe.
Ein gutes Beispiel ist die Landeshauptstadt Kiel. Sie tritt an, um sich als erste Stadt in Deutschland zur Zero.Waste.Stadt zertifizieren zu lassen. Zero waste bedeutet wörtlich übersetzt „Null Abfall“. 2019 wurde dazu ein Konzept und ein konkretisierender Maßnahmenkatalog erarbeitet (siehe: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/zerowaste/index.php).</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Lübeck schafft ergänzende Strukturen zur Abfallvermeidung und schließt sich dem Zero.Waste.Europe-Netzwerk an. Keinen Abfall zu produzieren ist ein ambitioniertes Ziel, das sich nicht von jetzt auf gleich erreichen lässt. Es ist eine Vielzahl an Aktivitäten notwendig, die in den nächsten Jahren umgesetzt und etabliert werden. Es bedarf daher einer langfristig ausgerichteten Strategie, die immer weiterentwickelt werden muss. Eine erfolgreiche Umsetzung kann nur gelingen, wenn möglichst viele Personen mitmachen. Angebote der Bildungsarbeit zur Müllvermeidung werden vervielfältigt und gezielt erweitert, um sowohl privaten Haushalten als auch Betrieben Hilfestellung zu geben. Parallel dazu wird die Stadtverwaltung eigene Aktivitäten zur Abfallvermeidung unternehmen und Fortbildungsangebote für Mitarbeitende konzipieren.
Die erzielte Absenkung der Abfallmengen wird in einem regelmäßigen Monitoring überprüft.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Transparenz zu den erzeugten Müllmengen und -stoffen;
geringere Kosten für die Entsorgung</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
ggf. Einsparung von Rohstoffen/Ressourcen und Kosten;
Optimierung innerbetrieblicher Abläufe</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
Erhebung ist zeitaufwendig und benötigt Personalressourcen;
Müllvermeidung steht (bisher) der Gewinnorientierung entgegen</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
kein Interesse, keine Resonanz;
nicht als prioritär eingestuft</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.030 Fachbereichscontrolling; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle; Energie- und Klimaagentur; ggf. Zero-Waste-Stelle</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">1.102 Logistik, Statistik und Wahlen; 1.203 Beteiligungscontrolling; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 5.651.3 Infrastrukturelles Gebäudemanagement; 5.660 Stadtgrün und Verkehr; Industrie- und Handelskammer zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; Technische Hochschule Lübeck</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Einwohner:innen, Mitarbeitende von Lübecker Firmen, Institutionen und der Stadtverwaltung</td></tr>
</table>

Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar. Müllvermeidung hat mit dem Kaufverhalten zu tun. Werden Produkte der Wiederverwendung zugeführt, müssen neue Produkte nicht hergestellt werden.
Erfolgsindikatoren	Messbar sind sinkende Müllmengen; regelmäßig stattfindende, gut besuchte Schulungen für Mitarbeitende; Stadtsauberkeit
Zusätzlicher Nutzen	Ressourcen schonen (mit Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit der Produkte)
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten	
Nr.: *RES_KW_1* **Nr. aus 2021**	**Zero-Waste-Stelle für Lübeck einrichten**
eea-Zuordnung	Interne Organisation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Personalressourcen schaffen Fördern
Beschreibung	Die Lübecker Bürgerschaft beschließt, sich dem internationalen Zero-Waste-Europe-Netzwerk anzuschließen und schafft zur Vorbereitung darauf eine befristete Personalstelle innerhalb der Verwaltung. Das Controlling im Fachbereich 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung klärt die Stellenanbindung für die benötigte Personalstelle innerhalb der Stadtverwaltung. Die Hansestadt Lübeck trägt als kommunales Unternehmen Verantwortung, Abfall nicht nur sachkundig zu trennen, sondern darüber hinaus Maßnahmen zur Abfallvermeidung und zum Ressourcenschutz zu intensivieren. Hierfür stellt die Verwaltung ein Zero-Waste-Konzept für Lübeck auf. Zu den Aufgaben gehören verwaltungsintern unter anderem: - Enger fachlicher Austausch mit den kommunalen Stellen (untere Abfallbehörde und Entsorgungsbetriebe Lübeck) - Erheben der Abfallmengen in der Kernverwaltung in Zusammenarbeit mit dem städtischen Gebäudemanagement - Optimierung durch Trennung der verschiedenen Abfallarten und beratende Mitwirkung beim Einrichten von einheitlicheren Abfallsammelstationen in den Verwaltungsgebäuden - Informationen zur Abfallvermeidung für die Kernverwaltung - Konzeption von Schulungen für Mitarbeitende (Reinigungspersonal wie Büro-Mitarbeitende) zur Müllvermeidung Hinzu kommen Aufgaben, die sich – ergänzend zu den Beratungsinhalten der EBL – an private Haushalte und die Lübecker Wirtschaft wenden: - Öffentlichkeitsarbeit zur Abfallvermeidung (in jeglicher Form) - Fortführen der Projekte „Wir für Mehrweg“, inklusive Organisation des Runden Tisches - Begleiten der im MAKS formulierten Aktivitäten zur Müllvermeidung wie Projektumsetzung des Programms CAPonLITTER und Projektinitiierung zu Recycling von Baumaterialien.
Verantwortliche/r	3.030 Fachbereichscontrolling
Meilensteine	Zero-Waste-Konzept für Lübeck erarbeitet; Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit erstellt; Bürgerschaftsbeschluss zum Beitritt ins Zero-Waste-Netzwerk liegt vor
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1 Sachkosten: 5.000 Euro Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_2, RES_KW_3, RES_KW_4, RES_KW_5, RES_KW_7, RES_KW_10, RES_KW_11, RES_KW_12, RES_KW_13-20

Nr.: *RES_KW_2* **Nr. aus 2021**	**Abfalltrennung und -mengen der Stadtverwaltung erfassen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Abfallmengen ermitteln	Fördern	
Beschreibung	Die Stadtverwaltung trägt als kommunales Unternehmen selbst Verantwortung, Abfall zu vermeiden. Vor allem das Trennen verschiedener Abfallarten hat Optimierungspotential. Hier ist zunächst der Ist-Zustand zu erfassen, welche Müllmengen (Papier, Plastik, Glas, Bio- und Restmüll) an den Verwaltungsstandorten anfallen, um daraus Maßnahmen zur besseren Trennung oder Einsparung abzuleiten und diese schrittweise umzusetzen. Ein Beispiel: am Standort VZM wird der Abfall aus den Büros nur zum Teil durch die Reinigungskräfte der Hansestadt Lübeck eingesammelt. Im Gebäude befinden sich je Bereich unterschiedlichste Behälter und Systeme zur Abfalltrennung. Zum Teil ist es den Mitarbeitenden selbst überlassen, wie und ob sie den Abfall trennen. Die benötigte Anzahl an Abfallcontainern je Standort wird durch das städtische Gebäudemanagement koordiniert. Deshalb sollen in den Gebäuden der Stadtverwaltung gut zugängliche, einheitlichere Möglichkeiten zur Mülltrennung geschaffen werden, begleitet von einem Monitoring. Für die Lübecker Schulen gilt bereits, dass diese nach einer Testphase mit individuellen Müllsammelsystemen ausgestattet werden.		
Verantwortliche/r	3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Zero-Waste-Stelle;		
Meilensteine	bisherige Abfallmengen erhoben und dokumentiert; Monitoring und regelmäßige Auswertung gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,1	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_1		
Nr.: *RES_KW_3* **Nr. aus 2021**	**Übersicht zu Reparaturwerkstätten (Repair-Cafés) erstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informationsangebot veröffentlichen	Flankieren	
Beschreibung	Ziel ist, ein Internetportal zu initiieren, auf dem z. B. private Initiativen ihre Reparaturwerkstätten bzw. Repair-Cafés präsentieren können, um diese gesamtstädtisch bekannt zu machen. In Erweiterung dazu ist auch eine Veröffentlichung anderer Dienstleistungen wie Sharing- und Tauschinitiativen vorstellbar, um das Engagement dieser Initiativen zu würdigen. Auch bereits bestehende, nicht kommerzielle Initiativen können hier vermerkt werden. Es ist zu prüfen, inwieweit öffentliche Einrichtungen als Ort für Tauschbörsen, Repair-Cafés etc. zur Verfügung gestellt werden können.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Zero-Waste-Stelle		
Meilensteine	Information veröffentlicht; weitere Unterstützungsmöglichkeiten geprüft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_26		

Nr.: *RES_KW_4* **Nr. aus 2021**	**Bildungsangebote zu Müllvermeidung erweitern**
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Netzwerk für Beratungs- und Fortbildungsangebote ausbauen Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Die Entsorgungsbetriebe Lübeck bieten unterschiedliche Bildungsangebote für alle Alters- und Interessengruppen an und Infomaterialien in verschiedenen Sprachen. Als weitere Grundlage kann auch die Datenbank der EBL dienen mit ihrem sogenannten Abfall-ABC. Doch die Themen Müllvermeidung und richtiges Trennen der Abfallarten sind längst kein Selbstläufer und brauchen kontinuierliche Fortführung. Ziel ist, Angebote und weitere Anbieter:innen (wie VHS Lübeck) zu vernetzen, um zusätzliche Potentiale für sinnvolle Bildungsarbeit in diesem Bereich zu erarbeiten. Weitere mögliche Bildungsthemen sind: Abfallvermeidung (z. B. in Wettbewerbsform), Zero-Waste-Projekte, Recycling-und Repair-Workshops, ökologische Landwirtschaft, Kantine der Zukunft. Als gutes Beispiel kann der „Abfallkoffer“ des Zweckverbands Ostholstein dienen. Die Bildungsarbeit wird in der Querschnitts-AG Umweltbildung & Fortbildung weiter konkretisiert. Eine der grundsätzlichen Fragen lautet: Wie kann die Kommune Konsumverzicht positiv gestalten und kommunizieren?
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle (strategisch); Energie- und Klimaagentur (operativ)
Meilensteine	Querschnitts-AG Umweltbildung & Fortbildung einberufen; Ergänzungsangebote identifiziert; Zuständigkeiten für die Durchführung der neuen Angebote geklärt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: vorhanden Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *RES_KW_5* **Nr. aus 2021**	**Müllsammlung per Kanu unterstützen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekte/ Aktionen unterstützen	Aktivieren	
Beschreibung	Die Stadtverwaltung sucht Kanuverleihfirmen in Lübeck, die das Müll sammeln auf dem Wasser unterstützen. Bereits heute gibt es Organisationen, die interessierten Bürger:innen kostenlos Kajaks zum Sammeln von Müll zur Verfügung stellen (z. B. Greenkajak, siehe: https://www.greenkayak.org/). Diese Kajaks können über eine Online-Plattform gebucht werden. Durch die Öffentlichkeitsarbeit besteht die Möglichkeit, einerseits einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und andererseits Aufmerksamkeit in der Bevölkerung zu wecken. In Kooperation mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck werden Abfallbehälter zum Sammeln bereitgestellt. Weitere mögliche Partner sind Angel-, Ruder- und Segelvereine sowie Lübecker Umweltverbände. Ziel dieser Maßnahme ist zu schauen, ob und wenn ja wie in Lübeck kostenlos Kajaks zum Paddeln und Müllsammeln zur Verfügung gestellt werden können. Im ersten Schritt prüft die Verwaltung die Verantwortlichkeiten, um derartige Projekte zu begleiten, sowie deren Finanzierung und ggf. den damit verbundenen Personalbedarf. Beispiele aus Hamburg und Kopenhagen zeigen, dass es funktioniert und gut angenommen wird (siehe: https://moinzukunft.hamburg/klimaschutz-aktionen-zum-mitmachen/12379026/paddeln-fuer-die-umwelt/ sowie NABU-Projekt: https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/aktionen-und-projekte/meere-ohne-plastik/fishing-for-litter/index.html). Eine Ergänzung hierzu sind auch Qualifizierungsmaßnahmen (Kurzschulungen) für Metallangler:innen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Positiver Prüfentscheid zur Durchführung und Finanzierung des Projekts liegt vor; Auftakttermin mit potentiellen Projektpartner:innen zur Klärung der Projektträgerschaft stattgefunden; Kampagne gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: im Rahmen der Prüfung zu klären	Sachkosten: im Rahmen der Prüfung zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *RES_KW_6* **Nr. aus 2021**	**Alternativen zur Staffelung der Müllgebühren als Anreiz zur Müllvermeidung erarbeiten**
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Wirkungstiefe: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Gebühren staffeln Fördern
Beschreibung	In der Hansestadt Lübeck sind Grundstückseigentümer:innen verpflichtet, ihr Grundstück an die öffentliche Abfallentsorgung anzuschließen (Anschluss- und Benutzungszwang). Dabei bemisst sich das vorzuhaltende Behältervolumen nach dem sogenannten Einwohnergleichwert (kurz EGW = Vergleichswert für Abfallmengen je Einwohner:in) für private Haushalte und bei Gewerbebetrieben zusätzlich nach der jeweiligen Branche. Auf begründeten Antrag kann das Mindestbehältervolumen reduziert werden, z. B. weil Abfall vermieden oder verwertet wird. Die EBL beraten und informieren Wohnungsbauunternehmen, Gewerbebetriebe und Privathaushalte über Abfallvermeidung und zur Trennung. Die Abfallgebühren verlaufen linear zum Behältervolumen. Die EBL unterliegen dem Kommunalabgabenrecht, wonach Gebühren so kalkuliert werden sollen, dass Kosten gedeckt sind, aber keine Gewinne erzielt werden. Dies macht eine Gebührenerhöhung als Anreiz zur Abfallvermeidung schwierig. Deshalb wird geprüft, inwieweit andere Instrumente als Anreiz genutzt werden können, z. B.: - „pay as you throw“ oder Bezahlung nach Gewicht anstatt Volumen (siehe Aschaffenburg) - digitale Lösungen über QR-Code oder Chip - gezielte Beratung und Öffentlichkeitsarbeit, um das Bewusstsein für Müllvermeidung weiter zu schärfen - Orientierung an anderen erfolgreichen Modellprojekten (wie „waste watcher“ in Hamburg) <u>Kommentar der EBL:</u> Der Versuch, Leistung mit einer Gebühr zu belegen, die nicht von allen Kund:innen der EBL genutzt wird, (Abholung von Baum-und Strauchschnitt vor der Haustür) wurde durch die Bürgerschaft gekippt.
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe
Meilensteine	Alternativen erfolgreich geprüft; Modellprojekt konzipiert; Projekt gestartet
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: zu klären Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *RES_KW_7* **Nr. aus 2021**	**Mülltrennung von öffentlichen Mülleimern ausbauen**
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Trennsammelbehälter aufstellen Investieren
Beschreibung	Die Gewerbeabfallverordnung gilt für alle gewerblichen Siedlungsabfälle. Neben Papier, Pappen, Kartonagen, Kunststoffen, Glas und Metallen müssen auch Holz, Textilien und sämtliche Bioabfälle getrennt werden. Die Kontrolle erfolgt durch die zuständige Abfallbehörde der Kommune. An den Containerstandplätzen im öffentlichen Raum ist das Trennen von Glas, Papier/Pappe und Textilien möglich (etwa 300 Standplätze mit circa 650 Containern). Jedoch werden bisher in Parks, Fußgängerzonen oder auf Plätzen wenig Möglichkeiten zur Abfalltrennung angeboten. Daher ist zu prüfen, für welche Bereiche ein ergänzendes Mülltrennungsangebot sinnvoll ist. Der erste Schritt ist die Ausarbeitung eines Pilotprojektes für einen öffentlichen Platz, an dem Mülleimer mit Trennungsmöglichkeiten errichtet werden. Über einen definierten Zeitraum wird evaluiert, wie gut das Angebot genutzt wird. Eine gute Aufklärung mithilfe von Schildern und Aktionen vor Ort begleitet das Projekt. Die Bürgerbeteiligung zum MAKS ergab weitere ergänzende Vorschläge, die im Rahmen der Umsetzung von der Verwaltung geprüft werden, z. B.: - Schaffung von mehr öffentlich zugängliche Sammelstellen für Kompost, Elektroschrott etc. Ziel: Abgabe auf kurzem Wege. - Einsatz eines Lastenfahrrads, das einmal im Quartal durch Quartiere fährt und Elektroschrott einsammelt (ähnlich zum Schadstoffmobil) – Kommentar der EBL: Das ist nicht zielführend, da einige E-Geräte wie Kühlschränke zu groß sind. - Einsatz geschulter Multiplikator:innen pro Stadtteil oder Quartier, die Ansprechpersonen vor Ort sind. - Papier-Recycling in Lübeck verwenden, um Papiertüten für den Handel in Lübeck herzustellen (also im engen regionalen Kreislauf) – Kommentar der EBL: Kann nicht in HL produziert werden; erfolgversprechender ist es, auf CO_2-neutrale Herstellung der Tüten zu achten. - Infokampagne und ggf. rechtliche Maßnahmen zum Sammeln und Vermeiden von besonders problematischen Müllteilen wie Zigarettenkippen.
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; ggf. Zero-Waste-Stelle
Meilensteine	Pilotprojekt zu Mülltrennung im öffentlichen Raum konzipiert; Projekt gestartet; Zwischenbilanz gezogen
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,2 Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_1

Nr.: *RES_KW_8* **Nr. aus 2021**	**Private Müllsammelinitiativen fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Vernetzen	Flankieren	
Beschreibung	Neben Aktionstagen der Entsorgungsbetriebe mit dem Aufruf zum Müllsammeln im Stadtgebiet gibt es auch verschiedene private Initiativen (u. a. von Umweltverbänden), die in Straßen, Parks, Schutzgebieten und sogar auf dem Wasser nach Abfall suchen und sammeln. Angemeldete Aktionen werden in der Regel von den Entsorgungsbetrieben mit dem Abtransport der gesammelten Müllberge unterstützt. Zusätzlich sollen weitere Unterstützungsmöglichkeiten eruiert werden, z. B. Öffentlichkeitsarbeit zu Sammel-Spaziergängen im Quartier, um dieses ehrenamtliche Engagement und das Umweltbewusstsein zu fördern. <u>Kommentar der EBL:</u> Die EBL unterstützen ganzjährig private Müllsammelaktionen mit Material (Handschuhe und Mülltüten) sowie Abholung des gesammelten Mülls. Das läuft bereits in Abstimmung mit den zuständigen Bereichen, vorherige Anmeldungen sind notwendig.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle (strategischer Teil);		
Meilensteine	Kontakt mit privaten Initiativen aufgenommen und ausgetauscht; ermittelt, bereitgestellt und unterstützt; evaluiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_9* **Nr. aus 2021**	**Informationen über Entsorgung von Akkus erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit betreiben	Aktivieren	
Beschreibung	**1) Rückgabe von Lithium-Akkus für Kleinelektrogeräte** Nicht selten wird beim Kauf eines neuen Smartphones, Tablets, einer Digitalkamera o. ä. das vorherige Gerät als Reserve in der Schublade gelagert und nicht über die Verkaufsstelle oder andere Sammelstellen zurück in den Kreislauf gegeben. Die Energie- und Klimaagentur informiert über Wiederverwendungs-möglichkeiten und leistet Aufklärungsarbeit, was Gewinnung der enthaltenen Rohstoffe und deren Recyclingfähigkeit anbelangt. Als Ergänzung und Anreiz können Sammelaktionen oder Sammelstellen eingerichtet und eine Kampagne oder Wettbewerb beworben werden. **2) End-of-life von Akkus aus der E-Mobilität** Hier besteht eine Rücknahmepflicht für Hersteller:innen und Verkäufer:innen. Die EBL nehmen ebenfalls auf ihren Wertstoffhöfen nur Akkus von Fahrzeugen mit einer maximalen Geschwindigkeit von < 25 km/h an. Die endgültige Entsorgung läuft über das GRS-Rücknahmesystem (s. Stiftung Gemeinsames Rücknahmesystem Batterien). Größere Batterien müssen zu Hersteller:innen und Verkäufer:innen zurück. Um mehr Transparenz zu diesem Thema zu schaffen, werden seitens der Verwaltung Informationen zur Verfügung gestellt. Sinnvoll ist zudem, digitale Plattformen für Mikro-Wirtschaftskreisläufe zu nutzen. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck informieren auf ihrer Internetseite im Abfall-ABC über die Entsorgung von Batterien: Abfall-ABC – Entsorgungsbetriebe Lübeck (luebeck.de) Diese Informationen werden kontinuierlich aktualisiert und erweitert.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; 3.390 Umwelt-,Natur- und Verbraucherschutz; Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Informationen regelmäßig geprüft und aktualisiert (mindestens 1x pro Jahr)		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *RES_KW_10* **Nr. aus 2021**	**Informationsstelle für langlebige Produkte schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Beratung und Information anbieten	Aktivieren	
Beschreibung	Ergänzend zur Abfallberatung wird ein neues Beratungsangebot für die Nutzung langlebiger, reparaturfähiger und funktioneller Produkte entwickelt, um dem Trend der Kurzlebigkeit wie Fast Fashion entgegenzuwirken. Angestrebt ist ein niederschwelliges Angebot. Dies könnten beispielsweise Kurse zusammen mit Reparaturwerkstätten an der VHS sein oder Veranstaltungen in Kooperation mit Uni/TH Lübeck.		
Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur; ggf. Zero-Waste-Stelle		
Meilensteine	Inhalte recherchiert und zusammengestellt; Angaben regelmäßig aktualisiert und veröffentlicht (mindestens 1x pro Jahr)		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_21-29		
Nr.: *RES_KW_11* **Nr. aus 2021**	**Teilnahme der Hansestadt Lübeck am Papieratlas – Initiative pro Recyclingpapier initiieren**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Am Wettbewerb teilnehmen	Aktivieren	
Beschreibung	Den Papierverbrauchs zu reduzieren ist bereits lange ein Umwelt- und Klimaschutzthema und damit auch stetige Aufgabe innerhalb der Lübecker Stadtverwaltung. Bundesweit steigt der Papierverbrauch pro Kopf und Jahr stetig weiter an. Maßnahmen, wie die Umstellung der Gremienarbeit auf digitale Dokumente und Verwenden von klimaneutralem Papier beim Druck von städtischen Flyern, Broschüren etc. im Rahmen der Gestaltungsrichtlinie der Hansestadt Lübeck waren wichtige Schritte. Weitere Beispiele sind der Hinweis auf das Papiersparen in der digitalen E-Mail-Signatur, die laufende Umstellung auf digitale Akte (Projekt der IT) sowie das Digitalisieren von Schulbüchern. Dennoch kommt in der Stadtverwaltung Lübeck viel zu selten Recyclingpapier aus 100 Prozent Altpapier zum Einsatz. Die Herstellung von Frischfaserpapier kostet ein Vielfaches mehr an wertvollen Ressourcen wie Holz, Wasser und Strom. Hier braucht es weitere Aufklärungsarbeit und mögliche Handlungsfelder, um den Papierverbrauch zu senken. So soll eine Teilnahme am Papieratlas erfolgen – eine Initiative pro Recyclingpapier (https://www.papieratlas.de/). Hier messen sich Kommunen anhand der Mengen an Recyclingpapier, die innerhalb der Verwaltung verwendet werden. Grundvoraussetzung für die Teilnahme ist zu erfassen, wie viel Büro-Recyclingpapier pro Jahr beschafft wird. Die Auswertung ist über den Online-Warenkatalog für Büromaterialien etc. in Lübeck möglich.		
Verantwortliche/r	Zuständigkeit muss noch geklärt werden; ggf. Zero-Waste-Stelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadtverwaltung		

Nr.: *RES_KW_12* **Nr. aus 2021**	**Zu Müllvermeidung auf städtischen (Wochen-)Märkten schulen und beraten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informationen liefern, Kontrollen einführen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Wochenmärkte werden genutzt, um gezielt für Müllvermeidung zu werben. Dies soll durch Müllbeauftragte für Wochen- und Brauchtumsmärkte im Bereich der Innenstadt sowie in den Stadtteilen erfolgen, welche die dortigen Händler:innen kontinuierlich zu Müllvermeidung, Mehrweg-Geboten etc. informieren und beraten. Auch die Mülltrennung für die Kundschaft soll parallel dazu verbessert werden. Im ersten Schritt ist zu klären, welche Bereiche und Institution hier federführend verantwortlich und welche personellen Ressourcen erforderlich sind.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Zero-Waste-Stelle;		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
RES_Kreislauf_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☒ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Regionale Kreislaufwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Einwegverpackungen in Verwaltung, Einzelhandel und Gastronomie reduzieren**		
Ziel	Abfall im Stadtgebiet von Lübeck zu vermeiden beinhaltet auch eine weitere Reduktion von Einwegverpackungen. Geeignete Mittel für dieses Ziel ist das aktive Weiterführen adäquater Netzwerke wie den 2017 entstandenen Runden Tisch für Mehrweg, eine Erweiterung des Akteur:innenkreises sowie das Ausloben neuer Projekte und Aktivitäten.		
Ausgangslage	Im November 2017 wurde auf Beschluss der Bürgerschaft der Runde Tisch mit dem Ziel „Vermeiden von Einwegverpackungen“ initiiert, unter Federführung des Bereichs 3.390 UNV (Klimaleitstelle). Zum Netzwerk gehören Partner:innen aus Lübecker Unternehmen, Vereinen, Verbänden, Politik und Verwaltung sowie aus städtischen Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften. Erstes Vorhaben war die Minimierung von Einweggetränkebechern. Im November 2018 startete das Pilotprojekt „Wir für Mehrweg“ in Kooperation mit kaffeeausschenkenden Betrieben, die sich als gemeinsames Ziel die Einführung eines Mehrwegbecher-Pfandsystems in Lübeck gesetzt haben. 2019 wurde die Lübecker Initiative mit dem Bundesverbraucherschutzpreis ausgezeichnet. Inzwischen gibt es verschiedene Mehrwegbechersysteme in Lübeck. Den Runden Tisches weiter fortzuführen, wurde als Maßnahme 11.1 in das Klimaschutzmaßnahmenpaket 2020/21 aufgenommen. 2022 startete ein neues Projekt, um Mehrwegsysteme für Essen zum Mitnehmen in Lübeck zu etablieren. Neben einem Förderprogramm gab es Informationsmaterialien und eine Veranstaltung für Gastronomie-, Hotel- und Handwerksbetriebe, die „1. Lübecker Schüsselschau“, bei der sich mehrere Mehrwegsystemanbieter vorgestellt haben. Ein parallel dazu aufgelegtes Förderprogramm wurde im Oktober 2022 aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt. Seit Januar 2023 greift eine Neuregelung des Verpackungsgesetzes, die Anbieter:innen von Speisen und Getränken zum Außer-Haus-Verzehr dazu verpflichtet, neben der Kunststoff- auch eine Mehrwegverpackung anzubieten. Mit Blick auf die bevorstehende grundsätzliche Neuerung ist schwer abzusehen, welche Unterstützungsangebote gebraucht werden könnten. Die alleinige Angebotspflicht wird voraussichtlich nicht dazu führen, dass ein nachhaltiges Umdenken stattfindet. Daher sind hier geeignete Informations- und Unterstützungsangebote zu schaffen, um die Angebotspflicht effektiv in Lübeck zu begleiten.		
Strategie	Um das Ziel zu erreichen, sollen zum einen Aktivitäten mit direkter kommunaler Zuständigkeit umgesetzt werden, wie ein konsequentes Einhalten des Mehrweggebots für Veranstaltungen und eine Art Plastikinventur innerhalb der Stadtverwaltung. Andererseits sollen Anreize und Unterstützungsangebote für die betreffenden Unternehmen und Institutionen geschaffen werden, wie die Neuauflage eines Förderprogramms für Mehrwegsysteme.		
	<u>Stärken</u> Netzwerk mit aktiven Partner:innen vorhanden	<u>Chancen</u> Abfall vermeiden = Ressourcen schützen; Aktivierung einer breiten Öffentlichkeit möglich	
	<u>Schwächen</u> bisher kaum Kontakt zu „weniger Willigen“ in den relevanten Branchen; knappe Personalressourcen zur Kontrolle der bestehenden Regelungen	<u>Risiken</u> Angebotspflicht von Mehrweg führt zu Widerständen	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; Lübeck und Travemünde Marketing (LTM)		
Einzubindende Gruppen	Runder Tisch Wir für Mehrweg; DEHOGA Lübeck; Lübeck Management e.V.		

Zielgruppe	Inhaber:innen, Betreiber:innen und Angestellte von Gastronomie-, Hotellerie- und Handwerksbetrieben, von Lübecker Firmen und andere Institutionen sowie Bringdiensten, Einwohner:innen
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar
Erfolgsindikatoren	Kontrollen bei Veranstaltungen einführen: Wird das Mehrweggebot eingehalten?; Ergebnisse der Plastikinventur veröffentlichen; Fördermittel abrufen, um Mehrwegsystem einzuführen
Zusätzlicher Nutzen	
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_13* **Nr. aus 2021**	**Mehrweg-Gebot für Veranstaltungen konsequent umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informationen liefern, Kontrollen einführen	Aktivieren	
Beschreibung	In einer städtischen Arbeitsgruppe wird eine Strategie erarbeitet, wie das Mehrweggebot praktisch umgesetzt werden kann. Neben Informationsmaterialien für Aussteller:innen wird ein Handlungsleitfaden erstellt. Zudem wird geprüft, wie und durch wen Kontrollen durchgeführt und welche zusätzlichen Maßnahmen von städtischer Seite getroffen werden können, um die Einhaltung des Mehrweggebots zu steigern, z. B. zentrale Spülstationen eingerichtet werden. Ziel ist das konsequente Einhalten des Mehrweggebots auf Veranstaltungen. Im Fall der Nicht-Einhaltung hat die Stadtverwaltung entsprechende Handhabe, um ggf. Bußgelder zu verhängen. Veranstaltungen unter freiem Himmel werden im Stadtgebiet von Lübeck mehrheitlich von der LTM koordiniert und umgesetzt. Eine Ausweitung auf vermietete Objekte wird angestrebt und als Aktivität angeschlossen. <u>Kommentar der LTM</u> Die LTM deckt ausschließlich das Veranstaltungsmanagement bei Flächen im öffentlichen Raum auf der Altstadtinsel sowie im Seebad Travemünde ab. Zugriff auf Feste in den Stadtteilen bestehen nicht. Im Kontext der Flächenvergabe bei Veranstaltungen achtet die LTM auf den Einsatz von Mehrweggeschirr schon, seitdem die Gesellschaft zuständig ist. Entsprechende Bürgerschaftsbeschlüsse zu beachten (Einsatz Mehrweg, Verwendung gentechnikfreier Produkte), ist zudem Bestandteil der Verträge zur Flächenvergabe. Weitere Info hierzu: Der Einsatz von Mehrweggeschirr bedeutet für die Veranstalter:innen, entsprechende Spülstationen inkl. Wasseranschlüssen vorzuhalten; neben der erforderlichen Infrastruktur ist auch zusätzliches Personal erforderlich. Dieses Vorgehen kann in der Praxis deshalb nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Beim Einsatz von Einwegmaterialien wird darauf geachtet, dass die Produkte schnell biologisch abbaubar sind. Unbenommen dessen liegen vielfältige Informationen zum Thema von verschiedenen Institutionen vor. Die Frage ist, ob Handlungsleitfäden und Informationsmaterial erfolgversprechend sind (zudem bedeutet der Druck von Informationsmaterialien für den Vertrieb auch wieder Ressourceneinsatz). Unserer Auffassung nach sind direkte Gespräche mit den Betroffen vor Ort vielversprechender und das Entwickeln betrieblich passender Ansätze (Betriebscoaching) wirkungsvoller. Auch wäre denkbar, hier als Stadt noch deutlicher auf ein Mehrwegsystem zu setzen und dieses konsequent in die Umsetzung zu bringen bzw. zu forcieren.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Zero-Waste-Stelle; Lübeck und Travemünde Marketinggesellschaft (LTM)		
Meilensteine	Ergebnis der Arbeitsgruppe mit einer Strategie zur weiteren Umsetzung liegt vor; Infomaterial verteilt; Handlungsleitfaden präsentiert; Kontrollen und Bußgeldverfahren eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *RES_KW_14* **Nr. aus 2021**	**Förderprogramm für Mehrwegsysteme neu auflegen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Förderprogramm entwickeln	Fördern	
Beschreibung	Es wird zunächst die Mehrwegangebotspflicht im Januar 2023 abgewartet, um zu ermitteln, welche unterstützenden Angebote es in Lübeck bedarf. Die Mehrwegangebotspflicht ist ein wichtiger Schritt zu deren verstärkten Nutzung. Gleichzeitig stellt dies viele Betriebe vor große Herausforderungen. Um das gesamte Mehrwegpotential in Lübeck ausschöpfen zu können, braucht es zusätzliche Unterstützug. Daher werden zwei Varianten für ein Förderprogramm geprüft: • Förderung von Betrieben, die sich einem ausgewählten Mehrwegsystem anschließen. Voraussetzung sind eine rechtliche Prüfung und der Abschluss eines Rahmenvertrags. • Vereinfachtes Förderprogramm für alle Mehrwegsysteme. Gefördert werden Insel- oder Systemlösungen, Anschaffung von Industriespülmaschinen und Spülkooperationen. Gute Beispiele: Tübingen und München. Gemeinsam mit dem Runden Tisch Wir für Mehrweg werden verschiedene Förderstrukturen aus anderen deutschen Städten bewertet und ein geeignetes Förderprogramm für Lübeck erarbeitet.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Runder Tisch Wir für Mehrweg 2023 zum Thema Förderprogramm getagt; Gastronomie-, Handwerks- und Hotelbetriebe zum Thema abgefragt; Förderrichtlinie ausgearbeitet; veröffentlicht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *RES_KW_15* **Nr. aus 2021**	**Plastikinventur in der Stadtverwaltung durchführen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekt starten	Aktivieren	
Beschreibung	Lübeck hat sich im Jahr 2022 dem Interreg-Europe-Projekt CAPonLITTER angeschlossen. Es zielt darauf ab, Strategien und Praktiken auszubauen, um Meeresmüll aus Küstentourismus und Freizeitaktivitäten zu vermeiden. Dazu wurde ein Aktionsplan für den kommunalen Einflussbereich entworfen. Die Plastikinventur ist eine verwaltungsinterne Aktivität mit Vorbildwirkung, die auch andere Unternehmer:innen im Zuge ihrer Aktivitäten zur Nachhaltigkeit durchführen können. Eine Anleitung mit Handlungsoptionen wird als externer Auftrag ausgeschrieben und von eine:r Auftragnehmer:in ausgeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Dienstleistung ausgeschrieben; Auftrag vergeben; Zwischenergebnisse gesichtet; Endbericht mit Handlungsoptionen verfasst		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 10.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_1		

Nr.: *RES_KW_16* **Nr. aus 2021**	**Einsatz von Einwegverpackungen bei der Benutzung öffentlicher Einrichtungen und Grundstücke einschränken**		
eea-Zuordnung:	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss erwirken	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Es wird ein Verbot erarbeitet, das die Nutzung von Einwegverpackungen in öffentlichen Einrichtungen und auf Grundstücken für Veranstaltungen vorsieht. Teil des Verbotes sind auch Ausnahmefälle, in denen auf Einwegverpackungen zurückgegriffen werden darf und welche zusätzlichen Auflagen damit verbunden sind. Für die häufigsten Problemstellungen werden Handlungswege erarbeitet und Strukturen geschaffen, um weniger Ausnahmen treffen zu müssen. Bereits seit 1991 besteht ein Gebot zum Gebrauch von Mehrwegverpackungen in öffentlichen Einrichtungen und Grundstücken. Das Gebot sieht vor, dass in begründeten Ausnahmefällen Verpackungen aus Papier eingesetzt werden dürfen. In der Praxis gestaltet sich jedoch das Einhalten des Gebotes schwer, da Veranstalter:innen und Standbetreiber:innen nicht verpflichtet werden und es nur wenige Kontrollen gibt. Da ist Teil des CAPonLITTER-Aktionsplanes, dem sich Lübeck angeschlossen hat (siehe vorherige Aktivität). <u>Kommentar der LTM</u> Bei der Formulierung eines Verbotes sollte im Vorfeld klar sondiert werden, welche Konsequenzen ein Verbot in der Praxis für die Unternehmer:innen hat (siehe hierzu auch die Erläuterungen zu: Mehrweggebot für Veranstaltungen konsequent umsetzen). Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Klimaschutzbeitrag als niedrig eingestuft wird.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Zum Verbot vorab recherchiert, dann formuliert; Rechtsprüfung abgeschlossen; Verbot veröffentlicht und verbreitet; Kontrollen eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_13		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *RES_KW_17* **Nr. aus 2021**	**Einführung von Mehrwegverpackungen für Speisen unterstützen**
eea-Zuordnung	Kooperation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Informieren, aufklären Aktivieren
Beschreibung	Im November 2021 startete die Klimaleitstelle mit einer Kampagne zur Einführung von Mehrwegbehältnissen für Lebensmittel und zubereitete Speisen im Außer-Haus-Verkauf. Gesucht wurden Teilnehmer:innen aus Gastronomie und Einzelhandel, die als erste Varianten von Mehrwegschüsseln testweise einführen. Die Klimaleitstelle legte hierfür ein Förderprogramm in Form einer einmaligen finanziellen Unterstützung als Anreiz für Lübecker Unternehmen auf. Im November 2022 wurde das Programm aufgrund fehlender Resonanz eingestellt. Durch weitere Informationsangebote sollen Bürger:innen sensibilisiert werden, beim Gang in den Supermarkt oder bei der Essensbestellung für zu Hause auf Einwegverpackungen zu verzichten und damit einen Beitrag zum Umwelt- und Ressourcenschutz zu leisten. Eine weitere Alternative sind auch biologisch abbaubare (oder essbare) Verpackungen, z. B. für Märkte etc. Weitere Projektideen: eine Kampagne entwerfen für unverpackte Lebensmittel und einen Leitfaden für die Nutzung eigener Gefäße oder Mehrwegverpackungen für Gebäck und Kuchen oder Eis und Pizza sowie – für viele etwas schwieriger zu handhaben – für Dips, Dressings und Soßen etc.; aber auch in Richtung Lieferverkehr, Handel und Logistik ist es wichtig, Mehrwegverpackungen für Transportboxen, Verpackungsmaterial, etc. einzufordern.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Zero-Waste-Stelle
Meilensteine	Mitwirkende Unternehmen und Institutionen gewonnen; Info-Kampagne für Bürger:innen entworfen; öffentlichkeitswirksame Aktion gestartet; Aktivitäten ausgebaut
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine Sachkosten: vorhanden Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_14

Nr.: *RES_KW_18* **Nr. aus 2021**	**Verpackungssteuer für Einwegverpackungen in der Gastronomie einführen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Steuer einführen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Einführung einer Verpackungssteuer für Einwegverpackungen in der Gastronomie in Lübeck wurde in Folge eines Bürgerschaftsbeschlusses bereits geprüft. Als Ergebnis wurde empfohlen, mit einer Entscheidung abzuwarten, bis eine gerichtliche Entscheidung über die Rechtmäßigkeit einer Verpackungssteuer in Tübingen gefallen ist. Im März 2022 gab es dort eine gerichtliche Entscheidung, gegen die die Stadt Tübingen in Berufung gegangen ist. Daher ist noch nicht absehbar, ob eine kommunale Verpackungssteuer in Lübeck möglich ist. Eine Zwischenbilanz in Tübingen hat gezeigt, dass durch dieses Instrument die Menge an Einwegverpackungen und somit auch die Gesamtmüllmenge reduziert wird. Daraus ergeben sich positive Effekte auf die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen und den Ressourcenverbrauch. Sollte die gerichtliche Entscheidung in Tübingen positiv ausgehen, wird ein Vorschlag zum Beschluss für die Bürgerschaft erarbeitet. Der Runde Tisch "Wir für Mehrweg" ist beratend tätig, leistet Aufklärungsarbeit und weist auf gute Leuchtturmbeispiele für Mehrweglösungen hin. In Richtung der Gastronomiebetriebe werden die Regelungen zur Nutzung von Mehrwegverpackungen unter anderem von den kommunalen Lebensmittelkontrolleuren kommuniziert.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Positiver Beschluss der Bürgerschaft liegt vor; Verpackungssteuer ausformuliert; neue Steuer bekannt gemacht; Kontrollen eingeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_8		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *RES_KW_19* **Nr. aus 2021**	**Zentrale Mehrweg-Rückgabestellen schaffen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Projekt starten	Aktivieren	
Beschreibung	Deutschlandweit gibt es bis zu zwölf verschiedene Mehrwegsysteme für die Gastronomie. Das Geschirr eines Anbieters/einer Anbieterin kann man in allen Filialen, die das gleiche Geschirr nutzen, abgeben. In mittelgroßen Städten wie Lübeck hat dies jedoch zur Folge, dass nur wenige Abgabestellen auf ein bestimmtes System zusammenkommen. Dieser Umstand hemmt die Nutzung von Mehrweg, da es umständlicher für die Kund:innen ist. Daher werden zentrale Rückgabestellen, die alle Mehrwegsysteme zurücknehmen, im Stadtgebiet aufgebaut. Dies kann in Form von Kooperationen mit Gastronomiebetrieben, den Entsorgungsbetrieben, Stadtteilbüros oder Supermarktketten geschehen. Sinnvoll ist, vorhandene Strukturen zu erweitern, um den Aufwand gering zu halten und einen größtmöglichen Effekt für die Nutzbarkeit von Mehrweggeschirr zu erhalten.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Zero-Waste-Stelle		
Meilensteine	Projektpartner:innen aus der Wirtschaft recherchiert; zentrale Mehrweg-Rückgabestellen konzipiert; öffentlichkeitswirksam bekannt gemacht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_17		

Nr.: *RES_KW_20* **Nr. aus 2021**	**Einführung von Mehrwegverpackungen für Speisen bei Bringdiensten und Imbissen fördern**
eea-Zuordnung:	Kooperation
Bewertung:	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: schlecht
Instrument	Projekt konzipieren Aktivieren
Beschreibung	Ziel ist, die diversen Bringdienste und Imbissbetriebe für die konsequente Umsetzung der Mehrwegstrategie mit ins Boot zu holen, damit sie auf wiederverwendbare Behälter für ihre Lebensmittel und Speisen umsteigen. Hier sollen insbesondere direkte Besuche in den Betrieben erfolgen, ggf. mit Unterstützung eines Dolmetschers oder einer Dolmetscherin. In Kooperation mit dem Runden Tisch Wir für Mehrweg soll ein Pilotprojekt konzipiert und Fördermittel für die Umsetzung eingeworben werden. Auch eine Möglichkeit der Kooperation mit Anbieter:innen wie „Too Good To Go“ wird im Rahmen des Projektes geprüft.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; Ggf. Zero-Waste-Stelle
Meilensteine	Recherche/Clustering zu Bringdiensten (nach Nationalitäten oder Quartieren) durchgeführt; Infomaterialien in andere Sprachen übersetzt; Infoveranstaltungen für Bringdienst-Betreiber:innen angeboten
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_14, RES_KW_17

Nummer	**Thema**		
RES_Kreislauf_3	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☒ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Regionale Kreislaufwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Wiederverwenden**		
Ziel	Ziel ist es, den individuellen Ressourcenverbrauch im Stadtgebiet von Lübeck zu verringern, das Abfallaufkommen zu minimieren und für eine möglichst lange Nutzungsdauer von Gebrauchsgegenständen, Möbeln etc. zu sensibilisieren.		
Ausgangslage	Gemeinsames Nutzen (Sharing), Tausch oder Second-Hand-Verkauf sind gängige Methoden zum Wiederverwenden oder Weitergeben von funktionsfähigen Gegenständen und Gerätschaften, die von den Ersteigentümer:innen nicht mehr benötigt oder ausgetauscht werden. Auch Flohmärkte bringen Käufer:innen und Verkäufer:innen zusammen. Durch Weitergabe und Wiederverwendung gebrauchter Waren verbessert sich die Gesamtökobilanz dieser Produkte und weniger Abfall entsteht. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck bieten mehrmals im Jahr Termine für Flohmarktverkäufe und Tauschbörsen an. Darüber hinaus gibt es viele private Initiativen, die kommerziell oder gemeinnützig Geräteverleih, Flohmärkte, Tauschpartys, Second-Hand-Events u. Ä. organisieren und damit einen Gegentrend zum Kauf neu produzierter Waren setzen.		
Strategie	Das Potential zum Wiederverwenden ist bei vielen Produkten groß. Daraus ergeben sich Chancen für neue Kooperationen und Projekte, die mit Unterstützung von städtischer Seite realisiert werden können. Durch gezielte Aufklärung sollen weiterverwendbare Produkte mehr wertgeschätzt werden: Interessant ist hierbei der gesamte und aufwendige Prozess von der Rohstoffgewinnung über die Herstellung und Verarbeitung bis zur Erst-, Zweit- und Drittnutzung. Ein Beispiel: Zukünftig wird es seitens der EBL ein Projekt mit dem DRK Lübeck geben, regelmäßig Flohmärkte in der Halle Posener Straße in Verbindung mit dem Neubau des Wertstoffhofes Mitte anzubieten. Voraussichtlicher Start ist für Ende des 2. Quartals 2023 vorgesehen. Aber auch die Themen Altkleidersammlung, Recycling von Baumaterialien, Aufbau von Reparaturstationen sowie Sharing-, Ausleih- oder Tauschinitiativen sollen von städtischer Seite unterstützt und bekannt gemacht werden, wie auch zur Aufbereitung und Weitergabe „alter“ Rechner und Laptops. Die Einführung eines Reparaturbonus ist zu prüfen.		
	<u>Stärken</u> Abfall vermeiden; soziale Interaktion fördern	<u>Chancen</u> Ressourcenschutz; Sensibilisieren für verändertes Konsumverhalten	
	<u>Schwächen</u> Qualität muss stimmen; erfordert geeignete Raum- und Personalkapazitäten	<u>Risiken</u> Kritik aus der Wirtschaft; wenig Resonanz	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	1.160 Frauenbüro; 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; ggf. KEpol-Stelle; 3.390.01 Klimaleitstelle; 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; Energie- und Klimaagentur; ggf. Zero-Waste-Stelle Lübeck		
Einzubindende Gruppen	Baumärkte; Handwerksbetriebe; Gemeinnützige Vereine wie Reparaturcafé; Arbeiterwohlfahrt 1.103 Digitalisierung, Organisation und Service (angefragt);		
Zielgruppe	Einwohner:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Nicht quantifizierbar		
Erfolgsindikatoren	Gute Resonanz der Einwohner:innen auf die genannten Aktivitäten;		

	Angebote vervielfältigen – z. B. dezentral in jedem Stadtteil – um sie näher an die Einwohner:innen heranzutragen
Zusätzlicher Nutzen	Schaffung sozialer Arbeitsplätze
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_21* **Nr. aus 2021**	**Wiederverkauf von Verwendbarem fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Soziale Arbeitsplätze schaffen	Fördern	
Beschreibung	Die Entsorgungsbetriebe Lübeck eröffnen zusammen mit dem Verband Deutsches Rotes Kreuz Lübeck voraussichtlich Ende 2. Quartal 2023 ein Recyclingkaufhaus auf dem neuen Wertstoffhof in der Posener Straße, in Verbindung mit dem Neubau des Wertstoffhofes Mitte. Hier sollen dauerhaft Second-Hand-Artikel wie Kleidung, Deko, Spielwaren, Kleinmöbel usw. angeboten werden. Es wird angestrebt, durch Upcycling und Reparieren möglichst große Stoffströme in die Wiederverwendung zu leiten. Es werden unter anderem Langzeitarbeitslose beschäftigt, um sie wieder an den ersten Arbeitsmarkt heranzuführen. Eine mögliche künftige Ergänzung ist die Einrichtung einer Re-Use-Station als Modellprojekt am Standort des Wertstoffhofes Posener Straße. Ein Austausch besteht bereits mit dem Repair-Café der St. Philippus Gemeinde (siehe: https://www.reparatur-initiativen.de/repaircafe-philippus). Gutes Beispiel: Fair-Kaufhaus Bad Oldesloe		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Recyclingkaufhaus Posener Straße eröffnet; Re-Use-Station Posener Straße eröffnet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *RES_KW_22* **Nr. aus 2021**	**Rücknahmekreislauf für Marker und andere Stifte in der Stadtverwaltung einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Recyclingprojekt starten	Aktivieren	
Beschreibung	Parallel zu Sammelaktionen für Batterien, Druckerpatronen oder Korken gibt es von verschiedenen Hersteller:innen jetzt auch ein kostenloses Rücknahmesystem für Marker und Schreibgeräte. Die Sammelboxen werden von der Firma Balke (Bürobedarf) vertrieben. Die Klimaleitstelle informiert die Bereiche der Hansestadt Lübeck über die Möglichkeit, Sammelbehälter in jedem Bereich aufzustellen und ruft die Mitarbeitenden dazu auf, sich an der Aktion zu beteiligen. Die kostenlosen Sammelboxen werden an zentraler Stelle im Bereich aufgestellt. Ist der Behälter voll, werden diese Stifte kostenlos abgeholt und zur Aufbereitung an soziale Einrichtungen weitergegeben, wo diese in ihre einzelnen Bestandteile getrennt und später recycelt bzw. nicht verwertbare Bestandteile fachgerecht entsorgt werden. Hier ein Beispiel der Firma Edding: https://www.edding.com/de-de/unternehmen/nachhaltigkeit/produkte/recycling/		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Informationen veröffentlicht; Projekt von X Bereichen der HL unterstützt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_5		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *RES_KW_23* **Nr. aus 2021**	**Aufbereitung und Weitergabe „alter" Rechner und Laptops fortführen und intensivieren**
eea-Zuordnung	Kooperation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Kampagne/Aktion Aktivieren intensivieren
Beschreibung	Im Rahmen einer Bürger:innenbeteiligung des Frauenbüros der Hansestadt Lübeck im Jahr 2020 wurde deutlich, dass viele Frauen und Mädchen keinen Zugang zu digitalen Endgeräten (PCs, Laptops, Handys) haben. Das Frauenbüro hat diesen Hinweis aufgegriffen und daraus eine Maßnahme für den Aktionsplan Gleichstellung entworfen. Parallel wird das Projekt in den Masterplan Klimaschutz eingebracht. Wichtige Projektpartnerin und Schnittstelle ist die Computerschule Lübeck. Sie kann langjährige Erfahrung mit der Aufbereitung von gebrauchten Endgeräten vorweisen und wurde vom Jobcenter der Agentur für Arbeit gefördert. Die aufbereiteten Geräte werden an gemeinnützige Vereine abgegeben, z. B. an Schulen, Kitas und gemeinnützige Vereine, jedoch NICHT direkt an Privatpersonen! Das Frauenbüro hat die Abgabe gebrauchter Geräte an gemeinnützige Frauenvereine (und -häuser) als Pilotprojekt erprobt, begleitet und ein Angebot niedrigschwelliger Grundschulungen (über die VHS oder das Grundbildungszentrum) angeregt. Im Rahmen dieser Aktivität soll ein Träger oder eine Trägerin gefunden und ernannt werden, welche:r das Kooperationsprojekt im Sinne der Nachhaltigkeit und der digitalen Teilhabe weiter ausbaut und für andere Bedarfsgruppen öffnet. Die Klimaleitstelle lädt in Kooperation mit dem Frauenbüro zu einem Sondierungsgespräch ein. Teilnehmen sollen Vertreter:innen aus dem kommunalen Bereich (darunter: 1.103 Digitalisierung, Organisation und Service; 2.500 Soziale Sicherung sowie die 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck, 4.403 VHS Lübeck) sowie externe Akteur:innen von Jobcenter, Computerschule und Sonntagsdialoge e.V., etc..
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; 1.160 Frauenbüro;
Meilensteine	verschiedene Akteur:innen getroffen, um das Projekt zu verstetigen; Kooperationsvertrag zwecks Trägerschaft geschlossen; Projekt verstetigt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *RES_KW_24* **Nr. aus 2021**	**Sharing- und Ausleihmöglichkeiten unterstützen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit betreiben	Aktivieren	
Beschreibung	Von städtischer Seite werden Angebote zur gemeinsamen Nutzung von Werkzeug, Gartengeräten, Spielzeug etc. unterstützt und nach Möglichkeit gefördert. Dabei ist die Zusammenarbeit mit Baumärkten zu berücksichtigen, da diese bereits oftmals Bau- und Gartengeräte und -maschinen vermieten. Der Ausbau von Vermietungsangeboten und die Ansprache weiterer Zielgruppen wird unterstützt. Vorhandene Angebote werden über verschiedene Wege der Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht und miteinander vernetzt.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_10		
Nr.: *RES_KW_25* **Nr. aus 2021**	**Recycling von Baumaterialien ausbauen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Transparenz schaffen, informieren und beraten	Aktivieren	
Beschreibung	Das Wiederverwenden von Baustoffen und -teilen hat großes Potential – insbesondere hinsichtlich des CO_2-Einsparpotentials, da in diesem Bereich die Herstellung sehr energieintensiv und damit klimarelevant ist. Mögliche Aktivitäten sind: - Bauteilebörse initiieren, wo alte, wiederverwendbare Bauteile eingelagert und zum Kauf angeboten werden (gutes Beispiel ist Bremen: Alt-Bauteile Bremen e.V) - mit Lübecker Unternehmen und Bauwirtschaft zusammenarbeiten - Abbruchunternehmen stellen aus ihrem Fundus Sachen zur Verfügung, z. B. an einem Verkaufstag - Mitnahme von noch Verwertbarem von Schrottplätzen legalisieren - Aspekt Bauweise: Modulbauweise bewerben, auch bei städtischen Neubauten prüfen und anwenden, um größere Bauteile wiederverwenden zu können		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle (strategisch); Energie- und Klimaagentur (operativ)		
Meilensteine	1) verantwortliche Stelle finden, 2) praktische Umsetzung planen, 3) nächste Schritte definieren.		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe Handlungsfeld Energie & Bau		

Nr.: RES_KW_26 **Nr. aus 2021**	**Reparaturbonus einführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Förderprogramm auflegen	Fördern	
Beschreibung	In Kooperation mit der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein wird geprüft, unter welchen Rahmenbedingungen ein Reparaturbonus für umweltbewusstes Verhalten in Lübeck eingeführt werden kann. Eine Vernetzung mit Repair-Cafés ist denkbar. Vorbild für diese Aktivität geben die Verbraucherzentrale und das Land Thüringen (siehe: https://www.reparaturbonus-thueringen.de/). Dort wird nach Antragstellung ein Reparaturbonus an Bürger:innen gezahlt, um kaputte Gegenstände und Gerätschaften wieder funktionsfähig und einen Neukauf damit unnötig zu machen. Auch die Stadt Graz und das Land Oberösterreich haben ein vergleichbares Projekt initiiert.		
Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *RES_KW_27* **Nr. aus 2021**	**Aufbau von Reparaturstationen unterstützen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitsarbeit starten, bei Förderanträgen helfen	Fördern	
Beschreibung	Es gibt bereits verschiedene privat initiierte Reparaturstationen oder Repair-Cafés. Diese sollen besser vernetzt und bekannter gemacht werden. Von städtischer Seite wird geprüft, welche Unterstützungsmöglichkeiten es für Aufbau, Vernetzung und eine spezielle Bewerbung der Reparaturstationen geben kann; es ist auch zu prüfen, ob und wie bezahlte Stellen in Reparaturstationen mit städtischer Beteiligung geschaffen und Expert:innen gestärkt werden können. Es soll vorrangig um Geräte gehen, die vom Eigentümer/von der Eigentümerin selbst weiterverwendet werden. Dabei stehen Haushaltsgeräte im Fokus, keine Smartphones, Tablets etc. Denn für den Wiederverkauf von reparierten Elektrogeräten gilt anschließend keine Gewährleistung oder Garantie, wie beim Kauf von Neugeräten. Die Stadtverwaltung kann Reparaturstationen oder Repair-Cafés positiv unterstützen durch: - gemeinsame Kampagnenideen, um mehr Aufmerksamkeit der Leute zu gewinnen. Es braucht mehr Information darüber, dass Elektrogeräte wertvolle Stoffe enthalten. - Schulungsmöglichkeiten für interessierte Menschen. - Austausch mit Akteur:innen, ob es genug aktive Ehrenamtliche gibt. - Entwicklung geeigneter Formate, um vorhandenes Wissen zu sichern und weiterzugegeben. - Da die Arbeit in Repair-Cafés ehrenamtlich erfolgt, unterstützt die Stadt durch eine stadteigene Förderung oder hilft beim Einwerben von Fördermitteln bei Stiftungen und anderen Förderinstitutionen. - Vermittlung von Räumlichkeiten, z. B. für Nachbarschaftsbüros		
Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur; ggf. Zero-Waste-Stelle Lübeck		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_1		

Nr.: RES_KW_28 **Nr. aus 2021**	**Tauschinitiativen bewerben**
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Vernetzen und veröffentlichen Aktivieren
Beschreibung	Ab 2023 schaffen die Entsorgungsbetriebe gemeinsam mit dem Deutschen Roten Kreuz (DRK) im Rahmen ihres Kooperationsprojektes in der Posener Straße eine Möglichkeit, um dort Kleidertausch und ähnliche Veranstaltungen wetterunabhängig durchführen zu können. Darüber hinaus gibt es in Lübeck gemeinnützige Vereine, die sich auf Kleidung spezialisiert haben. Zu nennen sind hier Brockensammlung, Diakonie, DRK, Kinderschutzbund Ortsverband Lübeck e.V. mit der Kleiderkammer und die Lübecker Flüchtlingshilfe. Auch Kirchgemeinden und Kindergärten führen Kleidertauschbörsen durch. Von städtischer Seite werden Unterstützungsmöglichkeiten für dergleichen Initiativen geprüft und nach Möglichkeit gefördert, sowohl was deren Aufbau als auch Bewerbung anbelangen – auch in digitaler Form: Zum einen von Tauschstationen im Sinne eines öffentlichen Kleiderkreisels, zum anderen von Talente-Tausch-Möglichkeiten, sogenannten „skill sharing events“.
Verantwortliche/r	Energie- und Klimaagentur
Meilensteine	Noch zu klären
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	

Nr.: *RES_KW_29* **Nr. aus 2021**	**Altkleidersammlung transparenter machen**
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: mittel
Instrument	Vernetzen und veröffentlichen Aktivieren
Beschreibung	Abgetragene Kleidung sowie andere Textilien und Schuhe werden durch verschiedene Trägerorganisationen in Altkleidercontainern gesammelt. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck stellen zudem auf den Reststoffhöfen eigene Container zur Verfügung. Die gesammelten Textilien werden je nach Eignung zum Wiederverwenden oder Downcycling sortiert und sind damit Teil der Kreislaufwirtschaft. Die Wege der Wiederverwertung sind häufig nicht transparent. Ein Weg ist beispielsweise der Verkauf von Altkleidern in Länder des globalen Südens. Dieser kann sehr problematisch sein. Billige Angebote gefährden dort den lokalen Handel. Synthetische Stoffe sind zudem ökologisch ein großes Problem: Weil Mikroplastik aus synthetischen Stoffen sich beim Waschen lösen, zunächst in den Wasserkreislauf und darüber in Flüsse und Meere gelangen kann. Im Rahmen dieser Aktivität werden Lösungen für lokale, textile Kreisläufe als Gegenentwurf zum linearen System „take – make – waste“ gesucht, z. B. für alte Dienstbekleidung. Gesucht werden Kooperationsmöglichkeiten zwischen Verwaltung und Wirtschaft, wie im Upcycling-Projekt der Entsorgungsbetriebe mit dem DRK. Aus alter Arbeitskleidung werden handgemachte Taschen und Rucksäcke. Projekte wie dieses sollen im Stadtgebiet ausgeweitet werden. Zudem werden Informationen über die ökologischen und sozialen Herausforderungen der Altkleidersammlung zusammengestellt, die den Wert und die Wiederverwendbarkeit alter, abgelegter Textilien aufzeigen und verschiedene Wege des Recyclings vorstellen. Eine Kooperation mit Fairtrade-Stadt Lübeck ist angedacht.
Verantwortliche/r	ggf. Zero-Waste-Stelle Lübeck; 3.390 UNV; ggf. KEpol-Stelle
Meilensteine	Infomaterialien veröffentlicht; erste Veranstaltungsreihe stattgefunden
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären Sachkosten: zu klären Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_1

<table>
<tr><td>Nummer
RES_Kreislauf_4</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☒ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Regionale Kreislaufwirtschaft stärken</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Lokale Reststoffe verwerten</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel dieser Maßnahme ist, aus organischen Reststoffen einen Mehrwert zu erhalten und diese nicht ungenutzt zu entsorgen.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">In der Abfallhierarchie stellt die Verwertung von Reststoffen die letzte Stufe vor der letztendlichen Entsorgung dar. Biogas aus der stofflichen Verwertung von Speiseresten zu gewinnen ist eine Methode, die in der mechanisch-biologischen-Anlage (MBA) der Entsorgungsbetriebe Lübeck bereits angewandt wird und zukünftig weiter ausgebaut werden soll.
Fakt ist, dass die durch Menschen produzierten Abfallberge und hohen CO_2-Emissionen das natürliche Gleichgewicht der Erde aus der Balance bringen. Nach der grundsätzlichen Reduzierung der Abfallmengen ist daher ein sinnvolles Verwerten von Reststoffen die beste Lösung, um die globalen Ressourcen nachhaltig zu nutzen.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Ausbau der stofflichen Verwertung von Speiseresten in der MBA.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
energetische Nutzung der Reststoffe erzeugt Biogas;
Methan entweicht nicht in die Atmosphäre</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
gezielte und kontrollierte Biogasproduktion;
keine unkontrollierte Ausgasung</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u></td><td colspan="2"><u>Risiken</u></td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; Abfallwirtschaft</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck; Einwohner:innen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Einsatz von regenerativer Energie</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Steigerung der Biogasproduktion</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Einsatz von regenerativer Energie;
Autarkie des Abfallwirtschaftszentrums der EBL</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *RES_KW_30* **Nr. aus 2021: 5.6**	**Stoffliche Verwertung von Speiseresten in der MBA ausbauen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Investieren in Technik und Anlagen	Investieren	
Beschreibung	Die Gewinnung von Biogas aus stofflich verwerteten Speiseresten ist eine Methode, die in der mechanisch-biologischen-Anlage (MBA) der Entsorgungsbetriebe Lübeck bereits angewandt wird und zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Eine höhere Biogasproduktion bringt eine stärkere Eigenversorgung mit sich. Derzeit erfolgt die Auswertung der Angebote. Die Bauausführung startet voraussichtlich im 3. Quartal 2023. Grund hierfür sind Lieferengpässe.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Handlungsfeld Landnutzung & Boden

Nummer	**Thema**		
LB_Baum_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Wälder und Stadtbäume aufwerten**		
Maßnahmentitel	**Wald naturnah entwickeln**		
Ziel	Alle Waldflächen in Lübeck sollen naturnah bewirtschaftet werden: In den heimischen Mischwäldern findet dann eine jährliche Nettoaufnahme von mindestens 15 Tonnen CO_2 pro Hektar in Stamm, Ästen, Wurzeln, Blättern, Totholz und im Boden statt. Der lokale Wald soll im Jahr 2040 den überwiegenden Anteil der nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet binden. Die Lübecker Bürger:innen und Politiker:innen kennen den Wert der Wälder für Klimaschutz, Gesundheit, Erholung, Biodiversität, den Wasserhaushalt und Naturschutz. Deshalb wird der Wald auch in Zukunft geschützt und neuer Wald entwickelt.		
Ausgangslage	Etwa 15 Prozent der Lübecker Stadtfläche ist mit Wald bedeckt, wovon der überwiegende Anteil vom städtischen Bereich Stadtwald bewirtschaftet wird. Seit 1994 ist das Konzept der „Naturnahen Waldnutzung“ Grundlage für die Bewirtschaftung – ein vorbildliches Konzept mit großer Außenwirkung. Etwa ein Zehntel der Waldfläche ist in privater Hand. Der Einfluss der Stadtverwaltung auf die Bewirtschaftung dieser Flächen ist gering. Das Land stellt privaten Waldbesitzer:innen bedingt Fördermittel für eine naturnahe Waldbewirtschaftung zur Verfügung.		
Strategie	Das Konzept der naturnahen Waldnutzung wird weitergeführt und teilweise intensiviert. Dabei soll versucht werden, die Wälder in privater Hand einzubeziehen. Unter Berücksichtigung aller Ökosystemleistungen werden Flächen für die Wiederbewaldung ausgewählt und naturnah entwickelt. Um dieses dauerhaft zu verwirklichen, ist intensive Bildung für den Wert von Wäldern für unterschiedliche Zielgruppen nötig. Diese wird mit Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) verknüpft.		
	<u>Stärken</u> sehr gute Startposition (Waldkonzept); Synergie mit vielen Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDG)	<u>Chancen</u> Menschen für Klimaschutz gewinnen – alle Sinne werden angesprochen; Resilienz gegenüber Klimawandel erhöhen	
	<u>Schwächen</u> Kohlenstoffbindung ist ein langsamer Prozess; Bauholz als konkurrierendes Nutzgut	<u>Risiken</u> Flächenkonkurrenz; Schädigung des Waldes durch Klimawandelfolgen	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.820 Stadtwald; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Einzubindende Gruppen	3.390 UNV; 4.456 Museum für Natur und Umwelt; 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Umweltverbände; Naturwaldakademie; Forstreviere		
Zielgruppe	Einwohner:innen, Kinder und Jugendliche, private Waldbesitzer:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Kompensation von Treibhausgasen, die in anderen Bereichen entstehen. Dies sind jährlich bis zu 75.000 Tonnen.		
Erfolgsindikatoren	Jährlicher Holzzuwachs in Tonnen/Hektar; Teilnehmende an Veranstaltungsangeboten pro Jahr		
Zusätzlicher Nutzen	Biodiversität, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz, Wasserbilanz der Böden, Bildung für nachhaltige Entwicklung		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_1* **Nr. aus 2021**	**Lernort für den Wert von Wäldern schaffen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunizieren	Aktivieren	
Beschreibung	Der Lübecker Stadtwald stellt für viele Bürger:innen eine wertvolle Erholungsquelle dar. Um die ökologisch wertvollen Wälder zu schützen und vor Eingriffen zu bewahren, ist das Wissen um den Wert der Wälder grundlegend. Die Scheune auf dem Holzhof Wesloe wird in einen externen Lernort für Waldpädagogik umgestaltet. Organisatorisch wird dies mit dem sich in Entwicklung befindenden Umweltbildungszentrum (derzeit noch Museum für Natur und Umwelt) verknüpft. Der Lernort arbeitet aber eigenständig.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Externer Lernort ist eingerichtet; externer Lernort ist Teil des Konzeptes für das Umweltbildungszentrum geworden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	VO/2021/10699 Beschluss Neukonzeption des Museums für Natur und Umwelt		
Nr.: *LB_Baum_2* **Nr. aus 2021**	**Kohlenstoff-Monitoring fest installieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Datenbank aufbauen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft führt genauso wie der Stadtwald Lübeck regelmäßig Waldinventuren durch, um den Zustand des Waldes und die Veränderungen zu erfassen. Die detaillierteren Daten des Stadtwaldes Lübeck werden verfeinert verarbeitet und die Ergebnisse unter anderem als lokales Kohlenstoff-Monitoring verwendet werden. Dieses wird öffentlichkeitswirksam und anschaulich präsentiert. Ziel ist, die wichtige Rolle des Waldes für den Klimaschutz bekannt zu machen, um der naturnahen Waldnutzung den Rücken zu stärken.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Vierte Waldinventur ausgewertet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	Treibhausgasbilanz der HL		

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_3* **Nr. aus 2021**	**Referenzflächen im Stadtwald vergrößern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen, ausweisen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Auf Referenzflächen im Wald wird die Natur komplett sich selbst überlassen. Die Speicherung von Kohlenstoff ist dadurch deutlich erhöht. Die Referenzfläche beträgt 10 Prozent der Gesamtfläche des Lübecker Stadtwaldes, also insgesamt 244 Hektar. Da die Waldfläche im Stadtgebiet vergrößert werden soll, wird auch die Größe der Referenzfläche zunehmen, um den Wert von mindestens 10 Prozent der Gesamtfläche einzuhalten. Im Zeitraum 2022/2023 wird dementsprechend eine neue Referenzfläche von 38 Hektar ausgewiesen. Zusätzlich zu den Referenzflächen gibt es sogenannte Nichtwirtschaftswaldflächen mit anteilig sechs Prozent der Stadtwaldfläche. Sie sind wegen zu nasser oder trockener Standorte geringwüchsig und werden deshalb nicht bewirtschaftet.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	neue Fläche von 38 Hektar ausgewiesen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	*LB_Baum_8:* Neue Waldflächen anlegen		
Nr.: *LB_Baum_4* **Nr. aus 2021**	**Brennholzeinschlag im Stadtwald weiter reduzieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen und Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Im Lübecker Wald ist der Zuwachs an Holz bereits heute deutlich größer als die Holzernte. Das beinhaltet auch, dass Bäume erst im hohen Alter mit großen Durchmessern gefällt werden (Zielstärke: Eiche > 80 cm Ø, Buche > 75 cm Ø). Sind die Bäume Teil einer Habitatstruktur, entfällt das Fällen komplett. Die Holzernte wurde in der Vergangenheit deutlich reduziert und wird aktuell zu acht Prozent als Brennholz (kurzlebig) vermarktet. Für die Zukunft wird der Brennholzverkauf nochmals reduziert (Ziel sind fünf Prozent). Die Holzernte dient dann überwiegend der Bauholz- und Schnittholzproduktion zur langfristigen Kohlenstoffbindung. Dieses wird anteilig in einer eigenen, neu entstehenden Holzhofwerkstatt verarbeitet und regional vermarktet.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Verhältnis von kurz- zu langfristigen Produkten auf 5 zu 95 gesunken		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_5* **Nr. aus 2021:** *3.4*	**Moorböden im Stadtwald wiedervernässen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Zurückbauen, renaturieren	Investieren	
Beschreibung	670 Hektar der Lübecker Wälder stehen auf Moorböden, die sich in der Vergangenheit weitgehend in entwässertem Zustand befanden. 1992 waren lediglich 45 Hektar als naturnah eingestuft. In den letzten 30 Jahren wurden 280 Hektar dieser Moorböden wiedervernässt, also naturnah gestaltet. Auf der gesamten Waldfläche wurde die Entwässerung bereits zurückgebaut. Ziel ist die Wiedervernässung aller Moorböden im Wald. Der städtische Haushalt finanziert fällig werdende Entschädigungen für angrenzende Flächen-eigentümer:innen und wirbt Fördermittel ein, sowohl öffentliche als auch Stiftungsgelder.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Gesamt 400 Hektar bis 2025 wiedervernässt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_5		
Nr.: *LB_Baum_6* **Nr. aus 2021**	**Bodenbearbeitung in städtischen Wäldern minimieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Planen und Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	In den bewirtschafteten Waldflächen ist die Bodenbearbeitung untersagt, um die Kohlenstoffspeicherung in den Waldböden zu erhöhen. Schwere Maschinen sind tabu, ebenfalls Entwässerungsmaßnahmen oder Düngung. Im Zeitraum 2022/2023 wird ein bodenschonender Forstschlepper angeschafft. Ein Befahren ist darüber hinaus nur im Bereich der sogenannten Rückgassen zulässig, die einen Mindestabstand von 40 Metern und zurzeit einen realen Abstand von fast 60 Metern haben. Der Verbleib von Totholz auf dem Waldboden stellt eine zusätzliche Komponente zur langfristigen Kohlenstoffbindung dar.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Spezialschlepper angeschafft		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_7* **Nr. aus 2021:** *3.6*	**Flächen für die Wiederbewaldung erwerben**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Flächen kaufen, Pachtverträge kündigen	Investieren	
Beschreibung	Der Landschaftsplan ist in Verbindung mit dem Flächennutzungsplan ein strategisches Instrument zur Auswahl von Flächen für die Wiederbewaldung. Degradierte, humusarme Ackerböden oder versiegelte Flächen sind besonders geeignet, da sie nicht landwirtschaftlich nutzbare Flächen einschränken. Die Stadt kauft geeignete Flächen auf und verlängert die bestehenden Pachtverträge nicht mehr. Auch der Flächentausch ist ein zielführendes Mittel. Die Flächenkonkurrenz ist sehr groß, sodass in den letzten Jahren nur wenig geeignete Flächen gefunden wurden. Aktuell werden Teile des Stadtguts Niendorf für eine Wiederbewaldung vorgesehen. Dies macht insgesamt 45 Hektar aus. Weitere acht Hektar sind bereits an anderer Stelle realisiert.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	100 Hektar Waldfläche identifiziert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: in Planung
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_8* **Nr. aus 2021:** *3.6*	**Neue Waldflächen anlegen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept realisieren	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Für die Wiederbewaldung gibt es ein Konzept, welches die Realisierung einer natürlichen Waldvegetation garantiert. Pionierbaumarten werden sich zu Beginn von selber ansiedeln. Dazu gehören beispielsweise Birken oder Weiden. Eiche, Esche, Ahorn, Wildobst, Linde und Ulme werden gepflanzt bzw. gesät. Um den Boden aufzulockern, unerwünschte Konkurrenz fernzuhalten und Pflegekosten zu reduzieren, wird Getreide zwischengesät. Im weiteren Verlauf wird die natürliche Sukzession gefördert.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	100 Hektar neue Waldfläche angelegt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_7		
Nr.: *LB_Baum_9* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichen Austausch über das Waldkonzept pflegen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunzieren	Aktivieren	
Beschreibung	Das Bewirtschaften der Lübecker Wälder ist von großem öffentlichen Interesse, denn die Bürger:innen nutzen sie zum Erholen, Abkühlen, Lernen u.v.m. Im Rahmen des Lübecker Konzepts finden jährliche Vortragsveranstaltungen statt, um zu informieren und mit Interessierten, Sachkundigen und Zuständigen über das „Wie“ der Bewirtschaftung zu diskutieren. Zusätzlich gibt es anlassbezogene öffentliche Formate zur Vorstellung aktueller Ergebnisse und Vorhaben. Der regelmäßig stattfindende Reviertag im Oktober ergänzt das Angebot. Ziele sind: gemeinsame Interessen erkennen, sich zum Einsatz von Pflegemaßnahmen austauschen, Impulse für die Entscheidungs- und Umsetzungsebene geben.		
Verantwortliche/r	3.820 Stadtwald		
Meilensteine	Eine Veranstaltung pro Jahr stattgefunden		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_1		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *LB_Baum_10* **Nr. aus 2021**	**Neuwaldbildung auf privaten Flächen fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kriterien entwickeln	Fördern	
Beschreibung	Der Landschaftsplan ist in Verbindung mit dem Flächennutzungsplan ein strategisches Instrument, um Flächen auszuwählen und neuen Wald zu bilden. Private Besitzer:innen, die geeignete Flächen für eine Bewaldung besitzen und diese nicht der Stadt übereignen wollen, werden unter Einhaltung eines strengen Kriterienkataloges finanziell dabei unterstützt, Waldflächen anzulegen. Dafür wird ein Kriterienkatalog erstellt. Dieser muss eine nachhaltige Bewirtschaftung nach Vorbild des Lübecker Konzeptes enthalten.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Landschaftsplan ist fertiggestellt; Förderkriterien sind entwickelt; Fördermittel für eine erste umgesetzte Fläche sind ausgezahlt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Baum_8		

<table>
<tr><td>Nummer
LB_Baum_2</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☒ Digitalisierung
☒ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Wälder & Stadtbäume aufwerten</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Stadtbäume erhalten und pflanzen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Im Siedlungsgebiet sollen vorhandene Bäume auf öffentlichen und privaten Flächen geschützt und neue Bäume gepflanzt werden. Diese Bäume haben dann gute Standortbedingungen, werden optimal gepflegt und sind deshalb vital. Insbesondere in stark versiegelten Lagen wie Straßen sollen sie ausreichend Raum erhalten. Der dadurch geschaffene Mehrwert für Klimaschutz, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz und Biodiversität wird wertgeschätzt und soll als Ökosystemleistung monetär bewertet werden.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Auf der Lübecker Siedlungsfläche befindet sich eine große Anzahl an Bäumen: Neben circa 100.000 Bäumen, die von Stadtgrün und Verkehr auf öffentlichen Flächen (Straßen, Parks, Friedhöfe, Kitas und Schulen) verwaltet werden, stehen vermutlich noch einmal deutlich mehr auf städtischen und privaten Wohn- und Gewerbegrundstücken, auf Parkplätzen, in Kleingärten und auf anderen genutzten Flächen. Stadtbäume haben es mit erschwerten Lebensbedingungen zu tun: Verdichtete Böden, versiegelte Flächen, unzureichender Wurzelraum, aber auch Verletzungen der Wurzeln durch Bauarbeiten machen ihnen zu schaffen, genauso wie Verletzungen des Stamms durch Anfahren. Für die Straßenbäume stellt die Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungen eine besondere Herausforderung dar. Hinzu kommen die zunehmende Sommerhitze und Trockenperioden, Stürme und andere Faktoren, die die Bäume schädigen können.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Pflege und Pflanzen von Bäumen im Siedlungsgebiet soll eine hohe Priorität bei der Abwägung mit anderen Belangen erhalten. Dafür werden durch neue Standards und überarbeitete Satzungen regulatorische Grundlagen geschaffen. Begleitend sind Kontrollen zur Einhaltung dieser Vorgaben. Für private Flächen im Bestand soll es Hilfestellung für das Pflanzen neuer Bäume geben. Der Mehrwert von Stadtgrün für Lübeck wird häufig unterschätzt. Die monetäre Bewertung der Ökosystemleistungen von Stadtbäumen soll Aufklärung leisten.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
große Akzeptanz in der Bevölkerung;
im deutschen Vergleich relativ moderates Klima (Wasserverfügbarkeit & Temperatur)</td><td><u>Chancen</u>
Mehrwert des Stadtgrüns kommunizieren;
Widerstandskraft gegenüber Klimawandelfolgen erhöhen</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
teilweise enge Straßenräume;
teilweise Einschränkungen durch UNESCO-Weltkulturerbe</td><td><u>Risiken</u>
Schädigung durch Klimawandelfolgen;
Flächenkonkurrenz mit Umweltverbund im Straßenraum</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle;
3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; 5.660.5 Grün und Friedhöfe</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.3 Wasser, Boden, Abfall;
3.700 Entsorgungsbetriebe; 5.610 Stadtplanung und Bauordnung;
5.660.6 Urbane Mobilitätsprojekte; Stadtwerke Lübeck; Umweltverbände</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Einwohner:innen, Grundstücksbesitzer:innen, Mitarbeiter:innen von der Stadt und von Lübecker Firmen und andere Institutionen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Um eine Tonne CO_2 pro Jahr zu binden, werden circa 80 Stadtbäume benötigt. Junge Bäume speichern dabei deutlich weniger als ein Baum in zunehmendem Alter.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Neuzugänge und Abgänge im Baumkataster dargestellt (jeweils differenziert nach den Kategorien Straßenbegleitgrün, Friedhöfe, Schulen, Sportplätze etc.)</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Höhere Luftqualität, Schattenspende, Wasserhaushalt, Biodiversität, Anpassung an Klimawandel und Stadtklima, besseres Wohlbefinden, höhere Lebensqualität, ansprechenderes Stadtbild</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3">Die Maßnahme hat eine enge Verbindung zum Klimaanpassungskonzept, dem Grünflächenentwicklungskonzept und der Landschaftsplanung insgesamt</td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_11* **Nr. aus 2021**	**Kontrollen zur Einhaltung von Pflanzvorgaben durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Überwachen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ein großer Teil der Auflagen zum Erhalt bzw. zur Pflanzung von Bäumen wird aufgrund fehlender Kontrollen nicht umgesetzt. Das gilt für Ausgleichsmaßnahmen, Bauleitplanung und regulatorische Vorgaben für Bestandsbäume. Deshalb wird ein Verfahren zur regelmäßigen Kontrolle aller Vorgaben definiert, bei dem auch Luftbilder und andere digitale Daten ausgewertet werden. Die untere Naturschutzbehörde bearbeitet diese Aktivität fachlich. Die ordnungsrechtliche Umsetzung gegenüber Privateigentümer:innen muss unter Beteiligung der Bauordnung erfolgen, gegenüber Investor:innen (B-Plan-Verfahren) ist die Abteilung städtebauliche Projekte/Bauleitplanung umsetzende Behörde. Bauwillige erhalten zukünftig bereits mit der Baugenehmigung ein Merkblatt mit Hinweisen zu Pflanzung, Pflege und möglichen Folgen (Sanktionen) bei Nichtbeachtung der Vorgaben.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; (5.610.2 Bauleitplanung)		
Meilensteine	Aufgaben beschrieben; Merkblatt für Bauwillige erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	LB-Baum_12		
Nr.: *LB_Baum_12* **Nr. aus 2021**	**Ökosystemleistung von Straßenbäumen vermitteln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Info-Kampagne starten	Aktivieren	
Beschreibung	Der Wert von Stadtbäumen für Klimaschutz, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz und Biodiversität wird anhand wissenschaftlicher Erkenntnisse qualitativ und ökonomisch bewertet. Dabei wird nach verschiedenen Standorten wie Straße, Garten, stark versiegeltes Quartier etc. differenziert. Die Ergebnisse werden publiziert und begleitend zur Kontrolle von Pflanzvorgaben eingesetzt, um Verständnis für regulatorische Maßnahmen zu erhalten.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Inhalt erarbeitet; Infomaterial erstellt; Kampagne umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	LB-Baum_11		

Nr.: *LB_Baum_13* **Nr. aus 2021:** *3.6*	**Potential-Kataster für neue Baumstandorte erstellen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kataster erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Stadtverwaltung erstellt ein „Baumpflanzflächen-Potential-Kataster" für den Siedlungsbereich, in dem alle geeigneten öffentlichen Flächen für neue und ergänzende Pflanzungen erfasst werden. Grundlage ist ein fachübergreifender Kriterienkatalog, der die Flächeneignung definiert. Das Kataster dient als Grundlage für gezielte Anpflanz-Aktionen und Ausgleichspflanzungen für Pflichtige. Die Stadtverwaltung prüft, ob Patenschaften für die Bewässerung der Bäume angeboten werden können.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Kriterienkatalog für „Eignung" definiert; Potentialkataster erstellt; Potentialkataster beworben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_14* **Nr. aus 2021:** *3.3*	**Straßenbäume schützen und neu pflanzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Regularien vorgeben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Bei allen Straßenbaumaßnahmen gilt dem Baumerhalt besondere Priorität. Diese Aufgabe bedarf der gründlichen Planung, Absprache mit anderen Behörden und der baumbiologischen Begleitung. Ansatzpunkte sind: - Wurzelbereiche entsiegeln und Flächen vergrößern, lockern und wirksam vor Befahren schützen sowie Schäden am Stamm durch Anfahren vermeiden; - Niederschlagswasser verstärkt in die Wurzelräume leiten; - Streusalzeintrag vermeiden; - Erhöhen der Wasseraufnahme im Bodenraum für trockene Perioden; - Leitungen im Straßenraum bündeln, um mehr Baumstandorte zu ermöglichen; - Trassenbündelung und Baumschutz-Standards in Konzessionsverträge aufnehmen; - in bestehenden Alleen in den nächsten zwei Jahren systematisch Lücken schließen und auf durchgehende Schutzmaßnahmen hin überplanen.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Kriterien mit allen Behörden abgestimmt; Pflegemaßnahmen durchgeführt; 100 Bäume gepflanzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_15* **Nr. aus 2021**	**Straßen klimafreundlich und wassersensibel entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Pilotprojekt umsetzen	Aktivieren	
Beschreibung	Die Stadtverwaltung beteiligt sich mit den Straßen Ost- und Westpreußenring in Kücknitz am Forschungsprojekt „BlueGreenStreets“. Dieses hat zum Ziel, Straßenräume wassersensibel und klimaangepasst zu entwickeln. Die Bäume spielen dabei folgende Rolle: Sie nehmen über die Wurzeln das versickerte Regenwasser auf, entlasten so das Entwässerungssystem und tragen über die entstehende Verdunstungskühle zu einem verbesserten Mikroklima vor Ort bei. Weiteres Ziel ist das sommerliche Verschatten des Straßenraums zur Hitzevorsorge. Bei erfolgreichem Projektverlauf soll die wassersensible Straßenraumgestaltung zum Standard werden. Die Aktivität wird im Rahmen des Klimaanpassungskonzeptes umgesetzt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Anwohner:innen beteiligt; Entwurf erstellt; Anwohner:innen erneut beteiligt; Genehmigungsplanung erstellt; Planung umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_16* **Nr. aus 2021**	**Städtebauliche Standards entwickeln und anwenden**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Planungsrecht ändern	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Bei der Lübecker Bauleitplanung für Wohn- und Gewerbegebiete gilt aktuell die Vorgabe, in Neubaugebieten pro 6 Stellplätze mindestens einen Baum zu pflanzen. Diese Vorgabe wird verschärft: pro 5 Stellplätze einen Baum. Darüber hinaus werden weitere Standards für die Ausgestaltung von Grünflächen und Grünanlagen entwickelt, die der Bürgerschaft oder dem Bauausschuss zum Beschluss vorgelegt werden, z. B. im Rahmen des Grünflächenentwicklungskonzeptes durch Stadtgrün und Verkehr. Das schafft einen klaren und verbindlichen Rahmen für Planende, Bauwillige und die Verwaltung. Die Aktivität wird im Rahmen des Klimaanpassungskonzeptes umgesetzt.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Standards Parkplätze entwickelt; Standards Schulhöfe entwickelt; Standards öffentliche Plätze etc. entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_17* **Nr. aus 2021**	**Förderprogramm für private Flächen (auch kleine Gewerbebetriebe) aufsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Förderprogramm erstellen	Fördern	
Beschreibung	Im Zuge einer Kampagne im Herbst 2021 wurden Baumpflanzungen in Lübecker Privatgärten mit bis zu 150 Euro pro Baum bezuschusst. Förderfähig waren Neuanpflanzungen von hochstämmigen heimischen Laub- und Obstbäumen auf privaten Grundstücken im Lübecker Stadtgebiet. Antragsberechtigt waren Grundstückseigentümer:innen sowie Mieter:innen mit Zustimmung der Eigentümer:innen. Nicht förderfähig waren Pflanzungen, die aufgrund vertraglicher oder gesetzlicher Regelungen verpflichtend sind. Das Programm war sehr erfolgreich: Bisher wurden mehr als 300 Bäume gefördert. Das Programm wird –eventuell mit wechselnden Schwerpunkten – weitergeführt.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Förderprogramm aufgesetzt; Förderprogramm durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: 50.000 Euro/Jahr	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_18* **Nr. aus 2021**	**Schulung zum Erhalt von Straßenbäumen durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Schulung anbieten	Flankieren	
Beschreibung	Der Erhalt von Straßenbäumen ist eine große Herausforderung für alle Mitarbeitende aus Verwaltung, Planungsbüros und Betrieben, die den Straßenraum umgestalten. Ursache sind die vielen, sich teilweise widersprechenden Anforderung an den begrenzten Straßenraum für die verschiedenen Nutzungen und Gewerke. Planungsschritte mit allen Beteiligten abzustimmen, ist dabei eine unerlässliche Grundvoraussetzung. Deshalb wird es jährlich mit dem Hanse-Bauforum eine querschnittsorientierte Schulung für alle Akteur:innen geben, die Möglichkeiten und Grenzen des Straßenbaumschutzes und der richtigen Pflege aufzeigt. Best Practice Beispiele anderer Städte werden integriert.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Jährliche Schulung stattgefunden		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_19* **Nr. aus 2021**	**Handlungsempfehlung zum Schutz von Alleen umsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Standard setzen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Institut für Baumpflege aus Hamburg hat eine Handlungsempfehlung für die Pflege der Linden an der Untertrave und in der Eschenburgstraße erstellt. Dabei handelt es sich um Bäume mit schwierigen Standortbedingungen. Diese Handlungsempfehlung ist auf andere Problemstandorte in der Hansestadt Lübeck übertragbar und kann für eine dauerhafte Verbesserung der Standortbedingungen von Straßenbäumen sorgen. Mögliche Lösungen stellen unter anderem Wurzelbrücken und wasserführende Trag- und Deckschichten dar. Die Empfehlungen werden stadtweit umgesetzt.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Anzahl der Bäume, nach neuem Standard gepflegt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_20* **Nr. aus 2021**	**Baumschutzsatzung verbessern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Ordnungsrecht verbessern	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Lübeck hat als rechtliches Instrument eine Baumschutzsatzung, um für Grundstückseigentümer:innen zu regeln, welche Bäume besonders geschützt sind. Neben festgelegten Schutzkriterien ist sie auch Grundlage für Ersatzpflanzungen, wenn eine Fällung unvermeidbar ist (z. B. im Rahmen der Verkehrssicherung oder von zulässiger Bebauung). Die Lübecker Baumschutzsatzung ist 15 Jahre alt und schützt nur einen sehr kleinen Anteil des Baumbestandes. Die Verwaltung überarbeitet die Satzung, um den Baumerhalt und die Ersatzpflanzung bei nicht zu erhaltenden Bäumen zu verbessern. Die Ersatzpflanzungen werden transparent bewertet anhand der sogenannten Koch-Berechnung. Für baumarme Stadtteile werden strenge ortsnahe Kriterien für Ersatzpflanzungen formuliert.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Baumschutzsatzung aktualisiert; aktualisierte Baumschutzsatzung beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024 – 2030)

Nr.: *LB_Baum_21* **Nr. aus 2021**	**Info-Kampagnen gemeinsam mit Gärtnereien und Baumärkten durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Beschreibung	In Zusammenarbeit mit lokalen Gärtnereien und Baumärkten wird eine Marketingaktion für Bürger:innen durchgeführt: Die Vorteile standortangepasster Gehölze werden beworben und günstige Angebote unterbreitet. Ziel ist, den Baumanteil auf privaten Flächen zu erhöhen. Es können verschiedene räumliche Schwerpunkte (wie Gewerbegrundstücke, Kleingärten, Wohneigentümer:innengemeinschaften) oder Artenschwerpunkte (Obstbaum, Schattenspender, Klimabaum) gesetzt werden. Dazu werden Info-Blätter entwickelt und auf Wunsch individuelle Beratungen angeboten. Die Beratung schließt das Themenfeld Klimaanpassung mit ein.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Baum_22* **Nr. aus 2021:** *3.3*	**Alte Bäume besser schützen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Ordnungsrecht verbessern	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Lübeck besitzt einen reichen Bestand besonders alter und starker Bäume. Nur circa 200 dieser Bäume sind als Naturdenkmale ausgewiesen und damit besonders geschützt. Die Lübecker Naturdenkmalverordnung wird überarbeitet, um den strengen Schutz weiterer besonders alter und herausragender Bäume im Stadtgebiet zu erreichen. Geschützt werden sollen auch Baumgruppen und Parkbäume.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_23* **Nr. aus 2021**	**Interkommunalen Austausch intensivieren**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunizieren	Aktivieren	
Beschreibung	Der Austausch zwischen Städten bringt neue Erfahrungen in die Verwaltung: Die deutsche Gartenamtsleiterkonferenz ist beispielsweise ein Zusammenschluss der kommunalen Grünflächenverwaltungen, der den deutschen Städtetag unterstützt. Es gibt viele Arbeitsgruppen und mannigfache Klimaschutzinitiativen. Auch die kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt) bietet Konzepte und Lösungen für die Entwicklung von Stadtgrün. Die Mitarbeitenden der Lübecker Verwaltung werden aktiv an den verschiedenen Formaten teilnehmen.		
Verantwortliche/r	5.660.5 Grün und Friedhöfe		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Baum_24* **Nr. aus 2021**	**Kleingartensatzung überarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Planen, Regularien überarbeiten	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Bundeskleingartengesetz und weitere regulatorische Vorgaben beschränken die Anpflanzung von großen Bäumen in Kleingärten, da Nahrungsmittel gewinnen im Vordergrund steht. Um das Potential von Kleingärtenflächen für Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu erschließen, wird die lokale Satzung überarbeitet. Ein möglicher Ansatzpunkt dabei ist, Teilflächen aus der gärtnerischen Nutzung zu nehmen und für die Ziele des Klimaschutzes umzugestalten: Möglich ist an Vereine und Verbände zu verpachten, um die Anlage von kleinen Gehölzen in sogenannten Waldgärten zu ermöglichen. Weiterhin soll erreicht werden, dass große Bäume erhalten werden können. Ergänzend ist es sinnvoll, freiwerdende Parzellen als öffentliche Erholungsflächen zu nutzen, z. B. entlang von Spazierwegen oder am Ufer von Trave und Wakenitz .		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
LB_Boden_1</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☒ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☒ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Emissionen aus Böden vermeiden</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Moorböden bewahren, vernässen oder angepasst nutzen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Die Lübecker Moore sollen geschützt und aktuell entwässerte Moorböden wiedervernässt werden. Moorböden, die als Acker oder Grünland in landwirtschaftlicher Nutzung stehen, sollen angepasst genutzt werden: Den optimalen Wasserstand einzustellen ist dabei die Kernaufgabe. Für alle Bodenarbeiten auf städtischen Flächen sind torffreie Erden zu verwenden. Auch im Garten- und Landschaftsbau sind dann Torfprodukte tabu, genauso wie bei privaten Anwendungen.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Etwa drei Viertel der Moorböden Deutschlands liegen in Norddeutschland, weshalb der Moorschutz hier besonders wichtig ist. Auf gut acht Prozent der Stadtfläche Lübecks sind Moorböden vorhanden, die meisten befinden sich nicht im natürlichen Zustand. Beispiele für entwässerte Kernmoore in Lübeck sind das Krummesser Moor, Pöppendorfer Moor, Wesloer Moor, Kuhbrooks Moor, Teufelsmoor und Waldhusener Moor. Weiterhin begleiten Moorböden Abschnitte der Wakenitz und Trave als Niederung. Viele weitere entwässerte Moorböden werden landwirtschaftlich genutzt.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="3">Gemeinsam mit der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein sollen Moorflächen – wenn möglich – aufgekauft und renaturiert werden. Bei verpachteten, landwirtschaftlich genutzten Böden wird eine angepasste Nutzung über eine Veränderung der Pachtverträge unterstützt. Mithilfe von Fördermitteln sollen die Aktivitäten ermöglicht werden: Das Land Schleswig-Holstein hat dafür das Förderprogramm „Biologischer Klimaschutz“ aufgesetzt. Um den Einsatz von Torf bei der Bodenbearbeitung zu verringern und damit Moorböden zu bewahren, wird Aufklärung betrieben.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
finanzielle Förderung der Landesregierung;
Stiftung Naturschutz als Partnerin</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
angepasste Nutzungen mithilfe von Fördermitteln entwickeln;
Resilienz gegenüber Klimawandel erhöhen</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
viele Moorböden in nicht angepasster Nutzung;
arbeits- und zeitintensive Umsetzung</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
sensibles Ökosystem;
Langfristigkeit benötigt Kontinuität</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">1.102 Logistik, Statistik und Wahlen: Beschaffungsstelle;
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz;
4.041.7 Museum für Natur und Umwelt</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.03 Abteilung Wasser, Boden, Abfall; 3.820 Stadtwald;
5.619 Lübeck Port Authority; Stiftung Naturschutz; Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume; Umweltverbände</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Pächter:innen, Landwirt:innen, Einwohner:innen, städtische Gesellschaften, TH Lübeck</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Entwässerte Moorböden emittieren bis zu 20 Tonnen CO_{2eq} pro Hektar und Jahr. Durch angepasste vernässte Bewirtschaftung kann unter optimalen Bedingungen langfristig eine Senke für Treibhausgase von bis zu -5 Tonnen CO_{2eq} pro Hektar und Jahr entstehen. Durch den Verzicht auf torfhaltige Erden kann in Torfabbaugebieten (außerhalb Lübecks) bis zu 122 Tonnen CO_{2eq} pro Hektar und Jahr verhindert werden.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Neues extensives Grünland in Hektar/Jahr, zusätzlich vernässtes Kernmoor in Hektar/Jahr, Verringerung des Absatzes torfhaltiger Erde in Lübeck in kg/Jahr, Erwerb neuer Moorstandorte in Hektar/Jahr</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3">Positive Effekte für Klimaanpassung, Wasserhaushalt, Gewässerschutz, Naturschutz, Biodiversität, Kulturgeschichte</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3">Die Maßnahme ist eng verbunden mit dem Klimaanpassungskonzept und der Landschaftsplanung.</td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_1* **Nr. aus 2021**	**Verbot zur Verwendung torffreier Erden ausweiten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Dienstanweisung folgen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Torfabbau hat eine extrem schlechte Klimabilanz: Durch Entwässern der Feuchtgebiete entweichen Treibhausgase, außerdem entfällt ein wertvoller Speicher für Kohlenstoff. Das verwaltungsinterne Verbot, torfhaltigen Boden zu verwenden, wird deshalb breit kommuniziert und auf alle Bodenarbeiten, die im Auftrag der Hansestadt Lübeck oder deren Beteiligungen durchgeführt werden, ausgeweitet. Das gilt auch für Subunternehmen. Grundlage ist die Vergabeverordnung der Hansestadt Lübeck, die entsprechend ergänzt wird.		
Verantwortliche/r	1.102 Logistik, Statistik und Wahlen: Beschaffungsstelle; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Entwurf Standard liegt vor; Beschluss der Bürgerschaft liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RE_Besch_4		
Nr.: *LB_Boden_2* **Nr. aus 2021**	**Klimafreundliche Flächenbewirtschaftung fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Informieren und fördern	Fördern	
Beschreibung	Auf Landes- und Bundesebene gibt es neue Förderprogramme für den biologischen Klimaschutz: Ein Schwerpunkt ist der Schutz und die Renaturierung von Moorböden. Die Stadt informiert offensiv über die aktuellen Fördermöglichkeiten und ergänzt diese durch kommunale Mittel. Nach bisherigen Erfahrungen sind die Förderbedingungen häufig nicht passgenau oder die Finanzmittel reichen nicht aus. Hier schließt die Verwaltung eine Lücke, damit Ökosystem-Leistungen im Sinne des Klimaschutzes unkompliziert honoriert werden können. Das schlanke und niederschwellige kommunale Förderprogramm dient dem Ausgleich von Ertragsminderungen durch die Änderung der Bewirtschaftungsform.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Kriterien entwickelt; Beschluss der Bürgerschaft liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_1		

begonnene Aktivitäten

Nr.: *LB_Boden_3* **Nr. aus 2021:** *3.5*	**Kernmoore erhalten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Planungsrechtliche Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Intakte Moore bieten wertvolle Lebensräume und erfüllen wichtige Funktionen für Klimaschutz und -anpassung, den Wasser- und Nährstoffhaushalt, den Arten- und Biotopschutz sowie die Erholung. Die Stadtverwaltung erhält alle Kernmoore im städtischen Eigentum und sorgt dafür, dass auf diesen Flächen keine Nutzungen zugelassen werden, die den Lebensraum Moor schädigen. Besitzer:innen von Flächen, die über vertragliche Regelungen mit der Stadt verbunden sind, werden einbezogen. Für Moorflächen im Privatbesitz werden alle gesetzlichen Möglichkeiten genutzt, die dem Erhalt dienen.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	gesunde Kernmoore in Hektar/a		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: keine	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_4* **Nr. aus 2021:** *3.5*	**Niedermoorstandorte erwerben**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Flächen erwerben	Investieren	
Beschreibung	Entwässerte Moorböden, die sich kurz- und mittelfristig wiedervernässen lassen, werden identifiziert. Handelt es sich um verpachtete Flächen, wird der Pachtvertrag nicht verlängert. Privaten Eigentümer:innen wird ein Kaufangebot unterbreitet, wobei auch andere Flächen zum Tausch angeboten werden können. Dafür stellt die Verwaltung geeignete Flächen zusammen und löst sie ggf. aus langfristigen Pachtverträgen, um sie für den Flächentausch verfügbar zu halten. Stiftungen werden zur finanziellen Unterstützung für den Kauf gewonnen. Alternativ werden private Besitzer:innen von degradierten Moorböden durch kommunale Richtlinien und Anreize zur angepassten Nutzung ihrer Flächen motiviert bzw. verpflichtet, soweit die Gesetzgebung dieses zulässt.		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Flächen über thematischen Landschaftsplan „Anpassung an den Klimawandel“ identifiziert; Moorfläche in Hektar/Jahr neu erworben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Boden_5* **Nr. aus 2021:** *3.5*	**Kern- und Niedermoorböden wiedervernässen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Machbarkeitsstudie beauftragen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Um trockengefallene Moore in öffentlichem Besitz wiederzuvernässen, werden zuerst Machbarkeitsstudien beauftragt. Sie zeigen auf, wie sich Wasserstandsanhebungen auswirken. Handelt es sich um Ausgleichsflächen mit anderen Entwicklungszielen, muss ein Kompromiss gefunden werden. Ein Beispiel wäre die Extensivierung der Bewirtschaftung. Die schrittweise Wiedervernässung erfolgt dann durch den Rückbau bestehender Entwässerungssysteme und Drainagen sowie einer angepassten Anhebung des Wasserstandes. Begleitend wird ein Monitoring der Emissionen veranlasst.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Machbarkeitsstudie liegt vor; Rückbau Entwässerungssystem erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *LB_Boden_6* **Nr. aus 2021**	**Bildungsmodul zur Bedeutung des Bodens am Beispiel Moorschutz entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kampagne starten, Wissen vermitteln	Aktivieren	
Beschreibung	Gemäß dem Motto „vom Wissen zum Handeln“ vermittelt das Museum für Natur und Umwelt die Bedeutung der Moore für den Klimaschutz. Zugrunde gelegt wird Basiswissen zur Kohlenstoffspeicherung im (Torf-)Boden und seine fortwährende Fixierung in einem intakten Moor. Die extrem negativen Auswirkungen des Torfabbaus werden dargestellt, verknüpft mit dem Einsatz torfhaltiger Produkte. Auch die positive Wirkung auf die CO_2-Bilanz durch Wiedervernässen und Renaturieren von geeigneten Flächen wird vermittelt. Darauf aufbauend zielt das Modul darauf ab, Bürger:innen den Moorschutz näher zu bringen. Mit ihren neu gewonnenen Kenntnissen akzeptieren und erachten sie die Zusammenhänge als wichtig und nutzen künftig torffreie Materialien wie Grüngutkompost, Rindenkompost, Holzfasern oder Kokosfasern. Das Bildungsmodul ist in das übergeordnete Bildungskonzept für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung eingebunden.		
Verantwortliche/r	4.041.7 Museum für Natur und Umwelt		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_Boden_7* **Nr. aus 2021**	**Paludikulturen entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Pilotprojekt starten	Aktivieren	
Beschreibung	Paludikultur ist ein Verfahren zur nassen Bewirtschaftung von Mooren mit Torferhalt oder im Idealfall sogar Torfbildung. Verschiedene Verfahren befinden sich derzeit im Erprobungs- und Entwicklungszustand. Die Stadtverwaltung initiiert ein Pilotprojekt auf einer ackerbaulich genutzten Moorfläche und sucht dafür jeweils einen Partner/eine Partnerin aus Wissenschaft und Praxis. Für die Umsetzung werden Fördermittel akquiriert. Neben der nassen Bewirtschaftung – vom Einrichten der Flächen bis zur Ernte – wird auch die regionale Verwertung der erzeugten Biomasse einbezogen, etwa als Bau- und Dämmstoff der Zukunft oder als Verpackungsmaterial.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_8* **Nr. aus 2021**	**Gemeinsame Ökokonten mit dem Umland entwickeln**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kooperation	Flankieren	
Beschreibung	Für Eingriffe in Natur und Landschaft müssen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt oder Ausgleichszahlungen an die Naturschutzbehörde gezahlt werden. Um Ausgleichszahlungen für die effektivsten Maßnahmen im regionalen Moorschutz investieren zu können, sind Kooperationen über Gemeindegrenzen hinweg sinnvoll. Ökokonten werden deshalb gemeindeübergreifend auf Moorböden eingerichtet. Mit den Gemeinden aus dem Umland werden Gespräche zur gemeinsamen Umsetzung von Moorschutzvorhaben geführt.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
LB_Boden_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Emissionen aus Böden vermeiden**		
Maßnahmentitel	**Altablagerungen belüften**		
Ziel	Ziel ist, sämtliche ungeordnete Altablagerungen außerhalb der Deponie Niemark, die überwiegend aus Haus- und Restmüll der 60er und 70er Jahre bestehen, zu sanieren und somit die Freisetzung von klimaschädlichem Methan zu unterbinden. Dies soll durch eine kontrollierte Belüftung (Aerobisierung) erfolgen, so dass anschließend die Flächen höherwertig genutzt werden können.		
Ausgangslage	In Lübeck gibt es über Hundert kleinräumige Altablagerungen, die häufig einen hohen Anteil organischer Abfälle enthalten. Insgesamt handelt es sich um etwa 250 Hektar Fläche, deren Lage bekannt ist. Wenn sich die organischen Anteile zersetzen, bildet sich unter Luftabschluss Methan, ein besonders schädliches Treibhausgas. In Anwesenheit von Sauerstoff würde der im Abfall organisch gebundene Kohlenstoff zu CO_2 oxidieren, anstatt anaerob zu Methan zu vergären, und wäre damit weniger schädlich.		
Strategie	Da in Altablagerungen in der Regel Sauerstoffarmut herrscht, kann der oben beschriebenen Methanbildung entgegengewirkt werden, indem kontrolliert Luft eingebracht wird. Nach einer gutachterlichen Abschätzung des Potentials zur Methanbildung an den verschiedenen Standorten soll nach und nach mit der Aerobisierung der Altablagerungen in Lübeck begonnen werden. Fördermittel des Bundes stehen zur Verfügung.		
	<u>Stärken</u> Bund bietet Fördermittel; Fachbüros vor Ort	<u>Chancen</u> Erkenntnisgewinn zur Zusammensetzung der Altablagerungen; Anstoß zu weitergehenden Sanierungen	
	<u>Schwächen</u> Informationen über abgelagerte Stoffe nicht vollständig; Gemisch von unterschiedlichsten Stoffen ist kompliziert zu handeln	<u>Risiken</u> Nebenwirkungen können nicht ausgeschlossen werden; Verfahren ist störanfällig	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Einzubindende Gruppen	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz; 3.390.01 Klimaleitstelle; KWL; TH Lübeck; Haus & Grund		
Zielgruppe	Grundstücksbesitzer:innen, Mitarbeiter:innen von Eigenbetrieben und städtischen Gesellschaften		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	In den ersten Jahren liegt das Minderungspotential rechnerisch bei etwa 10.000 Tonnen CO_{2eq} jährlich und nimmt bis 2040 um gut die Hälfte ab. Real wird die Wirkung höher sein, weil Methan bei einer kurzfristigen Betrachtungszeit von 20 Jahren deutlich stärker wirkt, als rechnerisch berücksichtigt wird (rechnerischer Betrachtungshorizont sind 100 Jahre).		
Erfolgsindikatoren	Anzahl Potentialstudien; Anzahl aerobisierter Altablagerungen; vermindertes Methanbildungspotential (Tonnen CO_{2eq})		
Zusätzlicher Nutzen	Nach abgeschlossener Belüftung entfällt die Brand- und Explosionsgefahr durch das Methan. Zudem kommen die Setzungen (chemische Prozesse) der Altablagerung zum Erliegen.		
Hinweise & Sonstiges	k.A.		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *LB_Boden_9* **Nr. aus 2021**	**Potentialstudien zur Methanvermeidung erstellen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Konzept erstellen	Investieren	
Beschreibung	Mittels einer Potentialstudie kann das sogenannte Methanbildungspotential einer Altablagerung analysiert und Maßnahmen für eine erfolgreiche Aerobisierung erarbeitet werden. Die Stadtverwaltung beauftragt sukzessive Potentialstudien für bedeutsame Altablagerungen, wenn sie in städtischem Besitz sind. Eine Übersicht über emissionsrelevante Standorte liegt vor. Potentialstudien sind förderfähig. Die benötigten Ressourcen zur Kofinanzierung der förderfähigen Maßnahmen werden im Haushalt bereitgestellt. Weitere Förderrichtlinien für den Bodenschutz werden aktuell erlassen und sollen ebenfalls berücksichtigt werden.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	Fördermittelanträge erfolgreich eingereicht; Aufträge erteilt; Potentialstudien erstellt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet)	Sachkosten: 90.000 Euro	Fördermittel: in Planung
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_10		
Nr.: *LB_Boden_10* **Nr. aus 2021**	**Verfahren wie Aerobisierungen umsetzen**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Sanierungsmaßnahme umsetzen	Investieren	
Beschreibung	Zeigt eine Potentialstudie, dass die Aerobisierung (Belüftung) der Altablagerung ein Treibhausgas-Minderungspotential von mindestens 50 Prozent gegenüber dem Ist-Zustand aufweist, werden die in der Studie erarbeiteten Maßnahmen umgesetzt. Die dafür benötigten Ressourcen stehen im Haushalt bereit. Weitere Projekte für den Klimaschutz aus anderen Fördertöpfen sollen ebenfalls bearbeitet werden.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	Fördermittelanträge eingereicht und bewilligt; Aufträge erteilt; Aerobisierungen durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5 (befristet)	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: in Planung
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_9		

Begonnene Aktivitäten			

Nr.: *LB_Boden_11* **Nr. aus 2021**	**Sanierungskonzepte nach Klimawirksamkeit bewerten**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Maßnahmen umsetzen	Investieren	
Beschreibung	Wenn die Stadt oder die KWL Sanierungskonzepte für Altablagerungen beauftragt, wird ab sofort die Aerobisierung als Variante standardmäßig mituntersucht. Im Rahmen der Sanierungsuntersuchung eines Teilabschnitts der Altablagerung Lohmühle wurde dieses Vorgehen ein erstes Mal gewählt. Sobald Umweltkosten bei der Auftragsvergabe berücksichtigt werden dürfen, erhält die Variante mit Aerobisierung eine deutlich höhere Priorität.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	X Sanierungskonzepte mit Variantenvergleich beauftragt; X Aerobisierungen erfolgt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			

Nr.: *LB_Boden_12* **Nr. aus 2021**	**Mit Flächeneigentümer:innen kooperieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratung anbieten, kooperieren	Aktivieren	
Beschreibung	Für städtische Flächen gibt es attraktive Förderungen für Bodensanierung. Einige Altablagerungen liegen jedoch in privater Hand, wobei die Stadt als Vorbesitzerin Verbindlichkeiten hat. In diesen Fällen nimmt die Stadtverwaltung Kontakt zu den Eigentümer:innen auf, informiert über die Thematik und verhandelt mit den Fördermittelgebenden über die Förderfähigkeit der Sanierung. Ziel ist eine Kooperationsvereinbarung.		
Verantwortliche/r	3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	Flächen identifiziert; X Kooperationsvereinbarungen erzielt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_Boden_9; LB_Boden_10		

Nr.: *LB_Boden_13* **Nr. aus 2021**	**Brachflächen zur Ermöglichung einer grünen Folgenutzung sanieren**		
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Projekt beginnen, sanieren	Flankieren	
Beschreibung	Das Landesprogramm SH zum Schutz der Böden und nachhaltigen Flächenmanagement sieht vor, das Inanspruchnehmen und Versiegeln von Flächen zu begrenzen und in den nächsten Jahren die durch Altlasten bedingten Gefahren verstärkt zu beseitigen. Hierdurch werden Grundstücke durch Entsiegeln und/oder Sanieren wieder nutzbar gemacht und in den Flächenkreislauf aufgenommen. Für die Sanierung der Altlasten in Verbindung mit einer grünen Folgenutzung – z.B. als Park oder Streuobstwiese – werden künftig zusätzliche Landes- und EU-Mittel bereitgestellt. Die Bodenschutzbehörde berücksichtigt bei der Priorisierung der Sanierungsprojekte zukünftig das Potential der Flächen für eine mögliche Folgenutzung.		
Verantwortliche/r	3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz: 3.390.3 Wasser, Abfall, Boden		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	Thema		
LB_LaWi_1	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☒ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzorientierte Landwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Kohlenstoff im Boden speichern**		
Ziel	Die Landwirtschaft in Lübeck soll verstärkt Erhalt und Aufbau von organischem Material im Boden im Fokus haben. Als Folge wird Humus aufgebaut, was den Boden langfristig zu einer Senke von Kohlendioxid werden lässt. Darüber hinaus sollen die Emissionen der Treibhausgase Lachgas (verursacht hauptsächlich durch Stickstoffdüngung) und Methan (verursacht hauptsächlich durch Rinderhaltung) deutlich reduziert werden.		
Ausgangslage	Fast ein Drittel der Lübecker Stadtfläche ist landwirtschaftliche Fläche. In aktiver Nutzung befinden sich gut 25 Prozent der Stadtfläche, dies sind circa 5.500 Hektar. Etwa 40 Landwirte und Landwirtinnen bewirtschaften als Pächter:innen der Stadt Lübeck knapp 1.000 Hektar Land. Somit ist der Einfluss der Stadtverwaltung auf etwa ein Sechstel der bewirtschafteten Fläche direkt gegeben. Der Großteil davon ist Ackerfläche (circa 4.000 Hektar) mit dem Schwerpunkt Getreideanbau. Etwa 14 Prozent dieser Fläche wird ökologisch bewirtschaftet. Dauergrünland ist mit circa 1.400 Hektar die zweithäufigste Nutzungsart. Hier beträgt die ökologische Bewirtschaftung etwa 40 Prozent. Der überwiegende Anteil der Flächen liegt auf mineralischen Böden.		
Strategie	In konventionell bewirtschafteten Ackerböden besteht ein großes Potential, die Bewirtschaftung umzustellen und Kohlenstoff zu binden durch beispielsweise humuserhaltende Fruchtfolgen und organische Düngung. Der damit einhergehende Verzicht auf mineralische Stickstoffdüngemittel vermeidet hohe Lachgasemissionen, auch mehr Fläche pro Nutztier ist ein wichtiger Hebel, um Methanemissionen zu reduzieren. Außerdem spart die regionale Kreislaufwirtschaft sowohl Geld als auch Energie für den Import von Futtermitteln, Düngemitteln und Transporte. Dieses Potential soll durch Auflagen, Information und Förderung erschlossen werden. Direkten Einfluss kann die Stadt nur auf landwirtschaftliche Flächen im eigenen Besitz ausüben.		
	<u>Stärken</u> weitgehend ökologische Bewirtschaftung der Stadtgüter; nachhaltige Dauergrünlandbewirtschaftung (40 %)	<u>Chancen</u> Resilienz gegenüber Klimawandel stärken; Agriforstsysteme als CO_2-Senke entwickeln	
	<u>Schwächen</u> weniger Ertrag pro Fläche; viel konventionelle Ackerbewirtschaftung (85 %)	<u>Risiken</u> Abhängigkeit von Standort und Witterung; wirtschaftliche Unwägbarkeiten für Landwirt:innen	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.2 Natur und gesundheitlicher Umweltschutz		
Einzubindende Gruppen	3.390.03 Abteilung Wasser, Boden, Abfall; 5.660.5 Stadtgrün und Verkehr; Bauernverband; Landwirtschaftskammer; Umweltverbände; Landschaftspflegeverein		
Zielgruppe	Pächter:innen, Landwirt:innen, Einwohner:innen, städtische Gesellschaften, TH Lübeck, Bürger:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Minderungspotential bis 2030 je Hektar: Umwandlung von Ackerland in extensives Grünland: - 4,5 Tonnen CO_{2e} Ökologische Landwirtschaft: - 1,5 Tonnen CO_{2e} Einsparung von Stickstoff-Düngern: - 1,5 Tonnen CO_{2e}		
Erfolgsindikatoren	X Hektar ökologisch bewirtschaftete Ackerfläche; X Hektar Extensivgrünland; Einsatz Stickstoffdüngung; Anzahl Rinder in konventioneller Haltung		
Zusätzlicher Nutzen	Verbesserung der Biodiversität, Klimaanpassung, Gesundheitsschutz, Wasserbilanz der Böden, Bildung für nachhaltige Entwicklung.		
Hinweise & Sonstiges	Die Maßnahme hat eine enge Verbindung zum Klimaanpassungskonzept und der Landschaftsplanung.		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_1* **Nr. aus 2021:** *3.1*	**Klimaschutzorientierte Bodennutzung in Pachtverträgen verankern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Regularien anpassen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Auf identifizierten, verpachteten Moorböden wird das Potential als CO_2-Senke aktiviert. Instrument dafür sind angepasste Pachtverträge. Nachfolgende Bewirtschaftungsformen werden dabei angestrebt: Ackerbaulich genutzte Flächen in Grünland umwandeln, Drainagen zurückbauen, bestehendes Dauergrünland erhalten und deren Nutzung extensivieren. Ideen der regenerativen Landwirtschaft (Humusaufbau, Minimierung von Düngung und schonende Bodenbearbeitung) werden dafür aufgegriffen. Mit Landwirt:innen, die Lübecker Flächeneigentum gepachtet haben, wird intensiv über die städtischen Klimaschutzziele kommuniziert. Ziel ist, um Verständnis für zukünftige Auflagen in den Pachtverträgen zu werben. Die Flächen der Stiftungsgüter, der Lübecker Eigenbetriebe und der Beteiligungen werden einbezogen.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Moorböden identifiziert; Textbausteine für Auflagen formuliert; Pachtverträge überarbeitet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_8		
Nr.: *LB_LaWi_2* **Nr. aus 2021:** *3.1*	**Fortbildungsreihe für Pächter:innen durchführen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunizieren	Aktivieren	
Beschreibung	Die Stadtverwaltung führt gemeinsam mit dem Umland und externen Institutionen eine Fortbildungsreihe durch. Inhalte sind optimiertes Humusmanagement und regenerierende Landwirtschaft inklusive ökologischer Düngung. Zielgruppe sind die Pächter:innen der landwirtschaftlichen städtischen Flächen. Über den Klimaschutz hinausgehende Ziele sind, die Ertragsstabilität zu verbessern, Gewässer und Grundwasser zu schützen, Lebensraumfunktion und Biodiversität zu fördern sowie Boden- und Erosionsschutz.		
Verantwortliche/r	3.390.1 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Konzept steht; Fortbildungsreihe durchgeführt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 20.000 Euro	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *LB_LaWi_3* **Nr. aus 2021:** *3.1*	**Auflagen für Stadtgüter beschließen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Regularien prüfen, ändern	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Gesamtheit der Pachtverträge für Lübecker Stadtgüter wird auf die Verpflichtung zur ökologischen Bewirtschaftung überprüft. Regelungen für die Anlage dauerhafter, naturnaher Landschaftselemente, wie Hecken, Bäumen, Kleingewässer und Sukzessionsflächen, werden einbezogen. Der Großteil der Stadtgüter wird aktuell bereits ökologisch bewirtschaftet, 100 Prozent ist das Ziel: Die verbleibenden Pachtflächen werden innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre nach ökologischen Zielvorgaben neu verpachtet.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Verträge überarbeitet; Bürgerschaftsbeschluss liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_4* **Nr. aus 2021**	**Landwirtschaftliche Flächen aufkaufen und verpachten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Flächen kaufen	Investieren	
Beschreibung	Stehen landwirtschaftliche Flächen zum Verkauf an, erwirbt die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese Flächen. In einem weiteren Schritt verpachtet sie diese zur klimafreundlichen Bewirtschaftung oder bietet sie als Tauschflächen an. Klimafreundliche Bewirtschaftung meint entweder eine ökologische Landwirtschaft, wahlweise kombiniert mit Agriforst oder Agri-PV (eine Liste mit Kriterien ist von Verwaltung zu erarbeiten), oder mit naturschützenden Zielen. Für ersteres sind inhaber:innengeführte Betriebe vorzuziehen, für letzteres Naturschutzstiftungen anzusprechen. Somit gewinnt die Stadtverwaltung die Möglichkeit, Einfluss auf die Flächenbearbeitung auszuüben. Die Naturschutzbehörde erstellt die fachlichen Anforderungen, die ordnungsrechtliche Umsetzung liegt beim Bereich Wirtschaft und Liegenschaften.		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Flächen gekauft; neu verpachtet (zur klimafreundlichen Nutzung); Flächen getauscht		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_LaWi_5* **Nr. aus 2021**	**Bestand und Potentialflächen für Extensiv Grünland planerisch sichern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Landschaftsplan modifizieren	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Extensiv bewirtschaftetes Dauergrünland bietet im Vergleich zu anderen landwirtschaftlichen Bodennutzungen ein hohes Potential zur langfristigen Speicherung von Kohlendioxid. Im Zuge der Erstellung des thematischen Landschaftsplans „Anpassung an den Klimawandel“ (TLP) werden Flächen identifiziert, die in extensiv bewirtschaftetes Dauergrünland umgewandelt werden können. Bereits bestehendes extensiv genutztes Grünland wird planerisch im Bestand gesichert.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Flächen über TLP identifiziert; Flächen planerisch gesichert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *LB_LaWi_6* **Nr. aus 2021**	**Streuobstanbau fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Flächen bereitstellen	Fördern	
Beschreibung	Erhalt und die Neuanlage von Streuobstwiesen leistet einen Beitrag zum Klimaschutz, denn Streuobstwiesen dienen als Kohlenstoffspeicher. Die Stadtverwaltung, Eigenbetriebe, Beteiligungsgesellschaften (z. B. Wohnungsbaugenossenschaften) und andere Besitzer:innen stellen dafür Flächen zur Verfügung. Es bietet sich an, das Schulobstprogramm des Landes damit zu verknüpfen oder eine Direktvermarktung. Beides soll öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Kampagnenmaterial öffentlicher Stellen steht bereit. Für nicht geeignete angebotene Flächen bietet sich alternativ die Anlage einer extensiven Grünfläche mit heimischen Baumarten an.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_13		

Nr.: *LB_LaWi_7* **Nr. aus 2021**	**Flächen für die Solidarische Landwirtschaft zur Verfügung stellen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Flächen bereitstellen	Fördern	
Beschreibung	In der Solidarischen Landwirtschaft (SoLaWi) tragen private Haushalte die Kosten des landwirtschaftlichen Betriebs, wofür sie im Gegenzug Ernteerträge erhalten und teilweise mitarbeiten. Der persönliche Bezug fördert die Wertschätzung von ökologisch erzeugten Lebensmitteln und spart Lieferketten und Lieferverkehr. Eine strategisch gute Lage im Stadtgebiet ist für die Unternehmen ein wichtiger Erfolgsfaktor. Im Sinne der Förderung für ökologisch wirtschaftende und regional vermarktende Betriebe bietet die Stadt attraktive Flächen für SoLaWis an und setzt Anreize im Zuge der Neuverpachtung. Die Abteilung 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz unterstützt beim Ausgestalten der Pachtverträge.		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften		
Meilensteine	Flächenangebot erstellt; Interessenten angeworben		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_8* **Nr. aus 2021**	**Förderprogramm für Bioanbau aufsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Fördermittel vergeben	Fördern	
Beschreibung	Landwirtschaftliche Betriebe, die auf ökologische Landwirtschaft umstellen, erhalten Landesfördermittel in Form von Zuschüssen. In den ersten beiden Umstellungsjahren gibt es mehr Geld als in den Folgejahren. Die Stadtverwaltung ergänzt diese Förderung durch ein städtisches Programm oder vergünstigt die Gewerbesteuer, falls der Betrieb als GmbH gewerbesteuerpflichtig ist. Ein besonderer Fokus wird auf die Kreislaufwirtschaft gelegt, z. B. ob eine eigene Futtermittelproduktion vorhanden ist. Beim Ausgestalten der Verträge und Förderprogramme soll auf die Erfahrung anderer Kommunen zurückgegriffen werden.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_9* **Nr. aus 2021:** *3.2*	**Neue Standorte für Knicks, Feldhecken und Tümpel festsetzen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Landschaftsplan modifizieren	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Knicks, Feldhecken und Tümpel haben wichtige ökologische Funktionen. Werden sie beseitigt, ist eine ausreichend große Ersatzpflanzung erforderlich, wobei die Eignung des Standortes eine wichtige Rolle spielt. Im Rahmen der Landschaftsplanung werden Potentialflächen ermittelt, die als Ersatzstandorte in Frage kommen. Diese dienen darüber hinaus der mittelfristigen Anlage neuer Knicks, Feldhecken und Tümpel.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Potentialflächen ermittelt; Ersatzstandorte festgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *LB_LaWi_10* **Nr. aus 2021**	**(Sub-)urbanes Vertical Farming**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Pilotprojekt initiieren	Aktivieren	
Beschreibung	Vertikale Landwirtschaft ist eine Sonderform der landwirtschaftlichen Produktion: Auf mehreren übereinander gelagerten Ebenen in mehrstöckigen Gebäuden können ganzjährig Lebensmittel angebaut werden. Die Stadtverwaltung gewinnt eine wissenschaftliche Einrichtung vor Ort zur Konzeption eines entsprechenden Pilotprojektes und unterstützt aktiv. Das Kultivieren von Nutzpflanzen im Wasser und als Aquakultur werden einbezogen. Die Förderung der Biodiversität ist ein weiteres Ziel des Pilotprojektes.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Wissenschaftliche Einrichtung gewonnen; Pilotprojekt konzipiert Finanzierung geklärt; Pilotprojekt gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nummer	**Thema**		
LB_LaWi_2	☐ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☒ Digitalisierung
	☒ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzorientierte Landwirtschaft stärken**		
Maßnahmentitel	**Ökologische Produkte bewerben**		
Ziel	Der Absatz regionaler und ökologisch erzeugter Lebensmittel soll in Lübeck deutlich ansteigen. Neben einer gesteigerten Produktion müssen dafür die Vermarktungsstrukturen verbessert werden: Wichtiges Element sind Netzwerke zwischen Erzeuger:innen und Verbraucher:innen. Diese direkten Kooperationen für den Absatz von ökologischen und regional erzeugten Lebensmitteln stellen parallel zum klassischen Handel einen weiteren Vermarktungsweg dar. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft vermarkten die Entsorgungsbetriebe Gartenerde, die aus den biologischen Abfällen in Lübeck hergestellt und dem Boden wieder zugeführt wird.		
Ausgangslage	In Lübeck existieren bereits viele gelungene Beispiele für die regionale Vermarktung ökologischer Produkte: Im Lebensmittelhandel sind sie zu finden, genauso wie auf Märkten, in Restaurants und Kantinen. Insgesamt liegt ihr Anteil aber noch im einstelligen Prozentbereich. Die Akzeptanz der Verbraucher:innen für regionale und ökologische Produkte steigt und liegt im Trend. Das Land Schleswig-Holstein macht sich für eine Änderung des Öko-Landbaugesetzes stark, damit Bioprodukte preislich attraktiver werden. Weiterhin gibt es in Lübeck Netzwerke wie die Solidarische Landwirtschaft. Zudem ist Lübeck Fairtrade-Stadt.		
Strategie	Logistik- und Vermarktungsstrukturen in Lübeck und der Region werden unterstützt, um die gewerbliche und private Nachfrage nach ökologischen und regionalen Produkten zu fördern. Eine wichtige Einrichtung dabei sind die Wochenmärkte, die mittelfristig eine digitale Erweiterung über online-Marktplätze erfahren sollen. Auch Netzwerke von Produzent:innen und Konsument:innen spielen eine wichtige Rolle. Ein Label als Dachmarke soll das Marketing unterstützen.		
	<u>Stärken</u> viel lokales Engagement vorhanden; Lübeck ist Fairtrade-Stadt	<u>Chancen</u> Vermeiden von Lieferverkehr; höhere Gewinnmargen bei Direktvermarktung	
	<u>Schwächen</u> teilweise hohe Kosten der Produkte; saisonal stark schwankendes Angebot	<u>Risiken</u> Angebot und Nachfrage differieren; Lebensmittelproduktion sensibel gegenüber Wetter/Klima	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	2.280 Wirtschaft und Liegenschaften: 2.280.1 Wirtschaft und Märkte; 3.700 Entsorgungsbetriebe; 3.390.01 Klimaleitstelle; 3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Einzubindende Gruppen	1.000.3 Stabsstelle Digitalisierung; Umweltverbände; Steuerungsgruppe Fairtrade; Solidarische Landwirtschaft; Landwege e.V.; Landwirtschaftskammer; Handelsverband; Marktbetreiber:innen		
Zielgruppe	Marktbeschicker:innen, Landwirt:innen, Einwohner:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Durch regionale, ökologische und fleischarme Ernährung kann jede Person circa eine Tonne CO_{2eq} pro Jahr einsparen. Das macht für Lübeck insgesamt also circa 200.000 Tonnen CO_{2eq} pro Jahr aus. Der mengenmäßig bedeutendste Punkt weltweit ist, die Entsorgung von Lebensmitteln zu vermeiden, sei es in der Handelskette und bei Verbraucher:innen.		
Erfolgsindikatoren	Anteil regionaler und ökologischer Lebensmittel auf Wochenmärkten; Anteil regionaler und ökologischer Lebensmittel im lokalen Handel; Absatz Blumenerde aus Lübeck		
Zusätzlicher Nutzen	Fairer Handel, Bildung für nachhaltige Entwicklung, Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe, Stärkung der Landwirtschaft vor Ort		
Hinweise & Sonstiges	Der Konsum von Lebensmitteln ist nicht Teil der Treibhausgasbilanz, da die meisten Lebensmittel außerhalb der Stadtgrenzen produziert werden. Lediglich die Produktion vor Ort (siehe Maßnahme Kohlenstoff in Böden speichern) wird bilanziert.		

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *LB_LaWi_11* **Nr. aus 2021**	**Regionale Produkte auf Wochenmärkten fördern**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Bonus vergeben	Fördern	
Beschreibung	Die Lübecker Wochenmärkte sind beliebt. Die rechtlichen und organisatorischen Einzelheiten zu den Markttagen regelt die Lübecker Marktsatzung. Diese wird überarbeitet mit dem Ziel, Händler:innen, die regionale bzw. ökologisch erzeugte oder fair gehandelte Produkte anmelden, bei der Standvergabe zu bevorzugen. Bei der nächsten Überarbeitung der Satzung wird in Zusammenarbeit mit der Klimaleitstelle eine entsprechende Kriterienliste entwickelt, die der Förderung von klimafreundlichen Produkten dient.		
Verantwortliche/r	2.280.1 Wirtschaft und Märkte		
Meilensteine	Kriterienliste entwickelt; Marktsatzung überarbeitet; überarbeitete Marktsatzung beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: vorhanden	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	*LB_LaWi_14*		
Nr.: *LB_LaWi_12* **Nr. aus 2021**	**Gartenerde als regionales Produkt vermarkten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Angebot entwickeln, vermarkten	Fördern	
Beschreibung	Viele Blumenerden im Lübecker Handel enthalten Torf aus Hochmooren. Die Herstellung dieses Produktes ist extrem klimaschädlich und zerstört intakte Moore. Zusätzlich fallen beim Transport Treibhausgasemissionen an. Die Entsorgungsbetriebe hingegen gewinnen aus den organischen Abfällen der Lübecker:innen nährstoffeichen Kompost, der in einem weiteren Produktionsschritt zu Gartenerde aufbereitet werden kann. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft entwickeln die Entsorgungsbetriebe diese neue Produktlinie, einschließlich der Vermarktung. Der lokale Handel wird einbezogen und aufgefordert, torffreie Materialien verstärkt an exponierter Stelle anzubieten.		
Verantwortliche/r	3.700 Entsorgungsbetriebe		
Meilensteine	rechtliche Absicherung für Produktrecht und Verkauf; Lagerfläche und Maschinenbeschaffung erstellt; Herstellung und Marketing angelaufen; Vertrieb		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1 (EG 6)	Sachkosten: 125.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *LB_LaWi_13* **Nr. aus 2021**	**Online-Marktplatz für Smart-City-Plattform prüfen**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Vernetzen	Flankieren	
Beschreibung	Online-Marktplätze vermitteln frische Lebensmittel zwischen Landwirt:innen und Bürger:innen und schaffen so eine direkte Verbindung zwischen Erzeuger:innen und Verbraucher:innen. Erstere stellen ihr tagesaktuelles Angebot online ein. Ein Lieferservice verteilt die Ware. Denkbar sind dafür Lastenräder. Eine räumliche Verknüpfung mit Hubs und Microhubs für Pakete wird angestrebt. Im Rahmen einer Kurzstudie werden die Potentiale im Erzeugungssektor analysiert und mit der Nachfrage potentieller Konsument:innengruppen verknüpft. Dazu gehören Privatpersonen gleichermaßen wie alle Beteiligten aus Kantinen und Gewerbe. Bei positivem Ergebnis wird ein Smart-City-Projekt entwickelt – inklusive einer App zur Einrichtung eines digitalen Lübecker Marktes. Auch die Solidarische Landwirtschaft wird einbezogen und unterstützt.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kurzstudie erstellt; ggf. Konzept Smart-City-Projekt entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *LB_LaWi_14* **Nr. aus 2021**	**Label Biostadt Lübeck entwickeln und vermarkten**		
eea-Zuordnung	Kohlenstoffspeicherung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisch unterstützen	Flankieren	
Beschreibung	In Lübeck gibt es bereits allerhand Einkaufsführer zu regionalen Produkten – online und auf Papier. Um alle Kräfte und Initiativen zu bündeln, wird Lübeck Teil des Labels Biostadt und orientiert sich an den entsprechenden Kriterien. Unterstützend übernimmt die Stadtverwaltung Aufgaben der Vernetzung und Öffentlichkeitsarbeit. Dabei werden auch Schulen einbezogen. Das Label stärkt die Akzeptanz für Bioprodukte in der Stadt und trägt zum Ausbau von Angebot und Nachfrage von Bioprodukten in der Kommune bei.		
Verantwortliche/r	3.390.2 Natur- und gesundheitlicher Umweltschutz		
Meilensteine	Zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	LB_LaWi_11		

Handlungsfeld Wirtschaft

Nummer	Thema		
WI_Ansiedlung_1	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln**		
Maßnahmentitel	**Klimaschutzstandort Lübeck entwickeln**		
Ziel	Die Hansestadt Lübeck baut ihr Image als Klimaschutzstandort aus, um für Unternehmen außer- und innerhalb der Stadt als solcher gesehen und attraktiv zu werden. Ziel ist ein ausschließlich treibhausgasneutraler Betrieb und klimaschutzorientierter Neubau von Gewerbeansiedlungen.		
Ausgangslage	Der Wirtschaftsstandort Lübeck besitzt eine vielfältige Wirtschaftsstruktur und erreicht durch unterschiedliche Branchencluster einen hohen Beschäftigungsgrad. Der Standort ist überwiegend von mittelständischen Unternehmen und wenigen Großbetrieben geprägt. Von den 17.979 aktiven Gewerbetreibenden in 2021 stellen 324 Betriebe zwei Drittel der Arbeitsplätze in Lübeck[1]. Die stärkste Branche ist die Gesundheitswirtschaft mit großen Medizintechnik- und Pharmaunternehmen, aber auch Pflegedienstleistende und Kliniken. Durch die Lage an der Ostsee ist die Logistikbranche mit Speditions-, Lager- und Umschlagsunternehmen prägend für die Wirtschaft. Gleichbedeutend wichtig ist die Ernährungswirtschaft. Die Hansestadt Lübeck ist mit circa 1,6 Millionen Übernachtungen pro Jahr Tourismusstandort. Davon profitieren der Einzelhandel, private Dienstleistungen und die Kulturwirtschaft. Das Touristische Entwicklungskonzept Lübeck Travemünde 2030 (TEK) wurde nach der Vision als klimafreundliches Reiseziel mit wertschätzendem Miteinander und sparsamem Ressourcenumgang ausgerichtet und ist Vorbild für viele Tourismusziele in Deutschland. Damit ist dieser Wirtschaftssektor in Lübeck bereits auf dem Weg, seinen Klimaschutzbeitrag zu erfüllen. 2022 startete das Lübeck und Travemünde Marketing (LTM) seine Nachhaltigkeitsoffensive, um den Tourismusstandort Lübeck mit dem Nachhaltigkeitssiegel TourCert auszeichnen zu lassen. Einen großen Anteil haben dabei die Netzwerkarbeit und Teilnahme vieler weiterer Betriebe aus dem Tourismus-, Gastronomie-, Kultur- und Einzelhandelsbereich. Auch andere Zertifizierungen, z. B. Blauer Engel, Viabono, DeHoGa Umweltcheck in Gold, EMAS, Green Globe, BIO-Hotels oder Ökoprofit, werden von TourCert anerkannt. Zurzeit wird der Gewerbepark Semiramis als neues Gewerbegebiet entwickelt und soll mit dem DGNB-Zertifikat der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen in Silber ausgezeichnet werden. Die Gewerbeflächennachfrage in Lübeck besteht zu rund 65 Prozent aus Anfragen Lübecker Unternehmen und zu 35 Prozent aus Anfragen externer Unternehmen. Aufgrund des geringen Flächenangebots ist nur ein geringer Anteil der Anfragen zu bedienen. Das führt zunehmend zu unverhältnismäßigen Preissteigerungen im Bestand und Nichtaktivierbarkeit von unter- bzw. mindergenutzten Gewerbeflächen. Der Flächennutzungsplan (FNP) wird zurzeit neu aufgestellt. Mit dem Grundlagenbeschluss zum FNP und Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat die Lübecker Bürgerschaft beschlossen, 250 Hektar als zusätzliche Gewerbefläche auszuweisen (VO/2021/10558) – ergänzend zu den bereits anstehenden Bauleitplanverfahren. Zusätzliche Bauflächen werden vorzugsweise in städtebaulich integrierten Lagen angeboten oder unter dem Aspekt der aktiven Baulandentwicklung durch die Hansestadt Lübeck umgesetzt. Schnell entwickelbare Bauflächen im Außenbereich sollen gleichrangig ausgewiesen werden. Fakt ist: Zusätzliche Gewerbeflächen bedeuten auch ein höheres Verkehrsaufkommen und höhere Energiebedarfe. Die aktuellen politischen Entscheidungen machen es zu einer besonderen Herausforderung, das gesetzte Klimaziel zu erreichen, da die zugrundeliegenden Szenarien mit einer Gewerbeflächenzunahme von 54 Hektar und einem Wirtschaftswachstum von 14 Prozent berechnet wurden[2]. Dies würde einen		

[1] Wirtschaftsförderung Lübeck (2022)
[2] Wirtschaftsförderung Lübeck (2018)

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">Zuwachs von circa 65 Prozent bezogen auf die Gewerbegebietsflächen oder 18 Prozent bezogen auf die Gesamtfläche für Industrie und Gewerbe in Lübeck bedeuten.</td></tr>
<tr><td>Strategie</td><td colspan="2">Es werden Instrumente aus folgenden Kategorien genutzt:
• organisatorische Instrumente
• politische, konzeptionelle, strategische Instrumente
• kommunikative Instrumente
Ein Konzept stellt das neue Leitbild und die Rahmenbedingungen dar, um den eingeschlagenen Weg zielführend zu kommunizieren. Auf planerischer Ebene werden Standards gesetzt und ein Grundsatzbeschluss erwirkt. Die Förderung Grüner Start-Ups und der Aufbau eines Kompetenzzentrums ergänzen diese Aktivitäten.</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Stärken</u>
Tourismusbranche ist bereits auf dem Weg</td><td><u>Chancen</u>
einheitliche Vorgaben geben Sicherheit und Kalkulierbarkeit;
Attraktivität des Standortes für klimaschutzorientierte Unternehmen steigt;
starkes Branchennetzwerk foodRegio kann für Klimaschutz genutzt werden;
Positionierung als Trendstadt für klimafreundliches nachhaltiges Gewerbe mit hoher Wertschöpfung</td></tr>
<tr><td></td><td><u>Schwächen</u>
viele Energieintensive Unternehmen im Lebensmittelbereich;
sehr viele Klein- und Kleinstunternehmen, die nicht zum Energieaudit nach §§ 8ff.EDL-G verpflichtet sind;
politische Entscheidungen konträr zu Klimaschutzzielen</td><td><u>Risiken</u>
Klimaschutzstandards und Katalog für Umweltmaßnahmen sind unambitioniert und bringen keinen Klimaschutzeffekt;
keine direkten Instrumente nutzbar;
Abhängigkeiten von bundes- und weltweiten Entwicklungen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="2">2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; 3.390.01 Klimaleitstelle; 5.610.02 Stadtentwicklung KWL/Wirtschaftsförderung GmbH</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="2">Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM); IHK zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="2">Unternehmen, die sich neu in Lübeck ansiedeln möchten;
Unternehmen, die Gewerbegrundstücke in Lübeck anfragen</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="2">Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt.
Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019).
Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="2">Anwenden der Leitlinien;
Standards und Katalog für Umweltmaßnahmen bei allen Neubauprojekten wird angewendet;
Image Lübecks als Klimaschutzstandort wächst;
neue treibhausgasneutrale Gewerbeansiedlungen entstehen (Vorzeigeprojekte)</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="2">Unternehmen, die nachhaltig wirtschaften, sind robuster gegenüber vielfältigen Krisen;
Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung (Umweltschutz, Soziale Sicherung, Arbeitsschutz)</td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *WI_Ans_1* **Nr. aus 2021**	**Leitkonzept Klimaschutzstandort Lübeck erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Fachliche Planungen /Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Das Leitkonzept ergänzt und erweitert den Masterplan 2025 – Kurs: Wirtschaftsstandort Lübeck. Es zeigt auf, welche Potentiale der Wirtschaftsstandort hinsichtlich Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft und klimaschutzorientierter Wirtschaftsförderung hat. Und welche Maßnahmen getroffen werden können, um als Klimaschutzstandort Lübeck für Unternehmen attraktiv zu werden. Dazu gehört eine Förderung der Green Economy, nachhaltige, klimaschutzorientierte Entwicklung der Gewerbeflächen sowie Förderung von Co-Working und Sharing-Möglichkeiten (z. B. Wirtschaftsförderung 4.0). Zusätzlich werden für die einzelnen Sektoren die Hauptthemenfelder zum Klimaschutz herausgearbeitet. So können zielgruppengerecht Unterstützungsformate angesetzt werden. Das Konzept beinhaltet Standards für das sich anzusiedelnde Gewerbe und die Erschließung der zu reaktivierenden Gewerbeflächen sowie den Neubau von Produktions- und Gewerbestandorten. Eine Markt- und Potentialanalyse des bestehenden Wirtschaftsstandorts Lübeck hinsichtlich einer nachhaltigen Transformation zu alternativen Wirtschaftsmodellen (True Cost Bilanzierung, Gemeinwohlökonomie, Wirtschaftsförderung 4.0) ergänzen das Konzept und zeigen Möglichkeiten für den zukünftigen Wirtschaftsstandort auf. Da unklar ist, ob die aktuellen Datenerhebungen ausreichend sind, um die Potentialanalyse durchzuführen, ist zunächst der Fokus auf die Erhebung von geeigneten Wirtschaftsdaten in Lübeck zu legen. Die Wirtschaftsförderung wird im Prozess ihre Kompetenzen und Erfahrungen einbringen, um die Qualität des Konzeptes sicherzustellen. Dabei sind Unternehmensvertreter:innen ebenso eng einzubinden.		
Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Datenerhebung abgeschlossen; Potentialanalyse abgeschlossen; Wirtschaftssektoren beteiligt; Konzept abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden	Sachkosten: 70.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_2		

Nr.: *WI_Ans_2* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzstandards für Gewerbeentwicklung festlegen**
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss erwirken Fordern/Konkretisieren
Beschreibung	Es wird ein Bürgerschaftsbeschluss zu den Standards der Gewerbeentwicklung vorbereitet und den Gremien bis Ende 2023 zum Beschluss vorgelegt. Die Standards sollen dazu führen, dass neue Gewerbebetriebe treibhausgasneutral arbeiten. Das schließt Anforderungen an den Flächenverbrauch, die Energieversorgung und die Mobilität ein. Bei der Gewerbeentwicklung sind eine regenerative Energieversorgung, vielseitige Mobilitätsformen (Lieferung, Mobilität der Mitarbeitenden, etc.) sowie eine klimaangepasste Gebäude- und Geländeplanung zu berücksichtigen. Von Vorteil ist, dass die neu bauenden Betriebe Synergien untereinander nutzen können, wie gemeinsame Wärme- und Kältenetze, Mobilitätsstationen, Kantinen und Veranstaltungsräume. Grundsätze zur Treibhausgasneutralität sind der Definition im Glossar des Masterplans Klimaschutz zu entnehmen (siehe Anhang A2), insbesondere bedingt dies: • Energieversorgung ausschließlich mit erneuerbaren Energien • maximale Flächennutzung zur Erzeugung erneuerbarer Energien (Dachflächen, Parkflächen) • Schaffen von Sharing-Angeboten im Gebiet • Förderung klimaschutzorientierter Mobilität für die Mitarbeitenden (ÖPNV-Anschluss, geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten) • klimaangepasstes Bauen und klimaangepasste Freiflächengestaltung • Reaktivieren von brachliegenden Gewerbeflächen ist gegenüber Neuerrichtung eines Gebietes auf der „grünen Wiese“ zu bevorzugen (siehe auch Baugesetzbuch) Ein Maßnahmenkatalog, der aktuell im Hansebelt erarbeitet wird und voraussichtlich im Frühjahr 2023 vorliegt (Aktivität „Katalog für Umweltmaßnahmen“), kann bei der Ausgestaltung genutzt werden. Die inhaltliche Ausgestaltung ist ein Prozess, welcher einer intensiven Begleitung durch den Fachbereich 2 (insbesondere 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; KWL/Wirtschaftsförderung GmbH) und der Klimaleitstelle bedarf.
Verantwortliche/r	5.610.2 Stadtentwicklung
Meilensteine	Arbeitstreffen mit relevanten Akteur:innen erfolgt; Beschlussvorlage erarbeitet; Beschluss in politischen Gremien erreicht
Finanzierungsansatz	Personalkosten: vorhanden Sachkosten: keine Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_3

Nr.: *WI_Ans_4* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzkriterien bei Gewerbeflächenvergabe einführen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Regulatorische, ordnungsrechtliche Instrumente	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die KWL erarbeitet bereits einen Kriterienkatalog für die Vergabe von Gewerbegrundstücken. Hier sollen explizit auch ökologische Kriterien einfließen. Diese sind zu erarbeiten und kenntlich zu machen, dabei werden die regionalen Interessen von Hansebelt eingebunden. Ein Kriterienkatalog ist sinnvoll, weil die Grundstücke normalerweise nicht nach Höchstpreis vergeben werden. Der Katalog wird mit der Stadtverwaltung, in erster Linie dem Bereich 2.280, abgestimmt. Außerdem sind der Katalog für Umweltmaßnahmen für Gewerbegebiete (siehe Aktivität WI_Ans_3) und überregionale Prozesse zu berücksichtigen. Eine ergebnisoffene Betrachtung und Prüfung verschiedener Möglichkeiten bei der Übertragung von Grundstücken wie das Erbbaurecht oder Vorkaufsrecht zu nutzen wird durchgeführt. Auch folgendes Kriterium soll einbezogen werden: Parkraum muss zukünftig bewirtschaftet werden.		
Verantwortliche/r	2.280 Wirtschaft & Liegenschaften; KWL/Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_3		

Begonnene Aktivitäten			
Nr.: *WI_Ans_3* **Nr. aus 2021**	**Katalog für Umweltmaßnahmen für Gewerbe erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fachliche Planungen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Es wird ein Katalog an Umweltmaßnahmen für die Gewerbegebiete (Bestand und Neubau) erarbeitet, in dem insbesondere auch Klimaschutzkriterien berücksichtigt sind. Dieser Katalog dient als Grundlage für alle Neubauten und Umnutzungen von Gewerbebetrieben in Lübeck. Im Auftrag der Netzwerkpartnerschaft Hansebelt entsteht aktuell ein Kriterienkatalog für „Gewerbegebiete der Zukunft“, der voraussichtlich im Frühjahr 2023 vorliegt. Im Katalog wird zwischen Maßnahmen unterschieden, die Einzelbetriebe vornehmen, und solchen, die gebietsübergreifend beachtet werden müssen. So können die Kriterien für den Neubau eines einzelnen Betriebes, aber auch für die Erschließung eines Gewerbegebietes angewendet werden. Im Fokus stehen dabei bauliche und infrastrukturelle Maßnahmen. Die erarbeiteten Maßnahmen werden transparent nach außen kommuniziert und beworben, z. B. über Netzwerke, den Runden Tisch, o.ä. Der Katalog kann ergänzend genutzt werden, wenn Gewerbeflächen neu ausgewiesen werden, bei der Bestandspflege und zur Beratung der sich neu ansiedelnden Unternehmen.		
Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH (federführend) 3.390.01 Klimaleitstelle (begleitend); 5.610.2 Stadtentwicklung (begleitend);		
Meilensteine	Katalog erarbeitet und abgeschlossen; inhaltliche Gewichtung der Maßnahmen vorgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Ans_2		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *WI_Ans_5* **Nr. aus 2021**	**Grüne Start-Ups fördern**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Eigene Förderprogramme auflegen	Fördern	
Beschreibung	Der Bereich Grüner Start-Ups hat deutschlandweit ein hohes Wachstumspotential. Um diese neuen Ideen für Lübeck zu nutzen, kann eine strategische Förderung dieser Unternehmen unterstützend wirken. Basierend auf bereits bestehender Start-Up-Programme kann ein eigenes neues Programm aufgebaut werden. Es wird geprüft, ob es notwendig – oder wünschenswert – ist, ein kommunales Förderprogramm einzurichten. Dies kann in Form einer Aufstockungs- oder ergänzenden Förderung bestehender Start-Up-Programme (z. B. Gateway49) umgesetzt werden. Auch ist eine klare Definition eines Grünen Start-Ups zu erarbeiten (wie zum Flächenverbrauch bei Ansiedlung etc.).		
Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
WI_Ansiedlung_2</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☒ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Klimafreundliches Gewerbe ansiedeln</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Unternehmensbezogenen Klimaschutz unterstützen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Lübecker Einzelbetriebe schließen sich den Klimazielen an und machen ihre Bestrebungen nach außen sichtbar.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">In Lübeck sind circa 18.000 aktive Gewerbetreibende gemeldet (Stand 2021). Betriebe, in denen mindestens eine oder ein Sozialversicherungspflichtige:r beschäftigt ist, existieren 5.478 in Lübeck[3].
Klimafreundliche Unternehmen zählen momentan nicht zu den Zielbranchen in Lübeck, könnten aber innerhalb der Gesundheitswirtschaft, Ernährungswirtschaft und Logistik in Zukunft besonders adressiert werden.
Einzelne Unternehmen sind als klimaschutzorientierte Unternehmen oder Vorreiter beim Klimaschutz in der Stadtgesellschaft bekannt. Am bundesweiten Netzwerk entrepreneurs4future beteiligt sich ein Lübecker Unternehmen, die Ökoprofit-Zertifizierung haben zwei Unternehmen.
Aus einer nicht repräsentativen Umfrage unter Lübecker Unternehmen zeigt sich, dass die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in Unternehmen stark themenbezogen variiert. Im Fokus sind vor allem Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs und des Abfalls und zur Nutzung erneuerbarer Energien. Weniger relevant für die befragten Unternehmen ist, Transportwege zu reduzieren, oder eine nachhaltige Beschaffung.[4]
Insgesamt zeigt sich, dass wenig bekannt ist, welche Unternehmen sich besonders im Klimaschutz engagieren und ihr Unternehmen dementsprechend ausrichten.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die grundsätzlichen Änderungen in der Lübecker Wirtschaftsgestaltung werden unterstützt durch Aktivitäten auf Ebene der Einzelbetriebe. Es wird angestrebt, dass sich Unternehmen dem Lübecker Ziel der Klimaneutralität anschließen und diese Bestrebungen sichtbar werden. Dazu gehört ein verbindlicher Zusammenschluss von Unternehmen, die Klimaschutz umsetzen, und der Hansestadt Lübeck. Die gemeinsamen Bestrebungen werden öffentlichkeitswirksam beworben und Vorbildunternehmen ausgezeichnet. Gleichzeitig werden klimafreundliche Unternehmen angeworben, um den Wirtschaftsstandort auszubauen.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
- einzelne Betriebe bereits aktiv bei THG-Reduktion im eigenen Unternehmen</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
direktes Feedback in die Verwaltung;
Ausgestaltung bedarfsgerechter Fördermöglichkeiten</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
wenig bestehender Austausch zwischen Unternehmen und Stadt zum Thema Klimaschutz;
kaum vorhandene Daten über einzelbetriebliche THG-Reduktion, Klimaschutzmaßnahmen und Investitionsverhalten von Unternehmen im Bereich Klimaschutz</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
wenig Anreiz für Unternehmen, sich selbst zu verpflichten
steigende gesetzliche Anforderungen an kleine und mittelständische Unternehmen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">Wirtschaftsförderung GmbH; 3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">IHK zu Lübeck; KWL GmbH; Handwerkskammer Lübeck</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Lübecker Unternehmen</td></tr>
</table>

[3] Wirtschaftsförderung Lübeck (2022)

[4] Hoge, N. (2021)

Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.
Erfolgsindikatoren	Abgeschlossene Vereinbarungen pro Jahr; Anteil klimaschutzorientierter Unternehmen in Lübeck steigt
Zusätzlicher Nutzen	Kriterien zur Neuansiedlung berücksichtigen auch Natur-, Boden- und Wasserschutz sowie die Anpassung an die Folgen des Klimawandels.
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *WI_Ans_6* **Nr. aus 2021**	**Informations- und Öffentlichkeitskampagnen durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Beschreibung	Es wird eine Öffentlichkeitskampagne „Lübeck kämpft fürs Klima“ für und mit Lübecker Firmen erarbeitet, um Bewusstsein zu schaffen und über bestehende Angebote zu informieren. Unternehmen, die bereits Klimaschutzmaßnahmen umsetzen, stellen sich, ihre Motivation und Maßnahmen vor. Die Kampagne stellt Unternehmen in den Mittelpunkt und wird verknüpft mit Informationen zu Beratungsangeboten. Informationsangebote zu Klimaschutzthemen werden auf allen nutzbaren Kanälen geschaffen und gestreut: • Newsletter Klimaschutz der Wirtschaftsförderung • Messen (z. B. Go Gröön 2024, Azubi-Messe) • Best-Practice-Tage inkl. Betriebsbesuche und Schulungen		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Kampagnenbausteine und Design entwickelt; 5 Unternehmen angeworben und dargestellt; Aktion über mehrere Monate sichtbar gemacht; Anzahl teilnehmender Unternehmen gestiegen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 100.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_13; WI_Ans_8		

Begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *WI_Ans_7* **Nr. aus 2021**	**Ansiedlungsförderung klimaschutzorientierter Unternehmen einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Strategieentwicklung	Aktivieren	
Beschreibung	Es wird eine Strategie entwickelt, damit die Ansiedlung neuer klimaschutzorientierter Unternehmen in Lübeck als zukünftig attraktivem Standort stattfindet. Bestandteile einer solchen Strategie sind beispielsweise die gezielte Ansprache von Unternehmen. Hingewiesen werden auf die positiven Rahmenbedingungen für klimaschutzorientierte Unternehmen, wie finanzielle Vergünstigungen (über Kaufpreise und Förderprogramme), Unterstützung bei der Imagebildung und Weiterentwicklung des eigenen Engagements oder Ähnliches. Als wichtige Akteurinnen zur Neuansiedlung von Unternehmen sind die IHK und HWK in den Prozess einbezogen. Auch weitere relevante Partnerschaften werden ermittelt und einbezogen.		
Verantwortliche/r	KWL/Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: WI_Ans_8 **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzvereinbarungen zwischen HL & Unternehmen schließen (Selbstverpflichtung)**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Selbstverpflichtung	Flankieren	
Beschreibung	Viele Unternehmen in Lübeck setzen bereits Klimaschutzmaßnahmen um. Diese Bemühungen können durch eine Partnerschaft mit der Hansestadt Lübeck aufgezeigt und weiter angeregt werden. Grundsätzlich kann jedes Unternehmen, das das Ziel verfolgt, mittel- bis langfristig klimaneutral zu werden, eine Klimaschutzvereinbarung abschließen. In der Klimaschutzvereinbarung zwischen Hansestadt und Lübecker Unternehmen werden verbindliche Verpflichtungen hinterlegt. Unternehmen verpflichten sich, durch konkrete Aktivitäten die Klimaschutzziele der Hansestadt im eigenen Betrieb zu erreichen. Dies wird in einem Maßnahmenkatalog festgehalten, der regelmäßig gemeinsam mit der Stadt überprüft und bei Bedarf angepasst wird. Die freiwillige Selbstverpflichtung hat eine festgelegte Laufzeit. Grundlage ist eine Ausgangsbilanz der THG-Emissionen. Davon ausgehend werden Unternehmensziele zur THG-Reduktion gesetzt und diese mit Maßnahmen unterlegt. Die gesetzten Reduktionsziele haben die Scopes 1, 2 und 3 nach dem Greenhouse Gas Protocol zu berücksichtigen. Nach 5 Jahren ist ein Monitoringbericht über die umgesetzten Maßnahmen und THG-Minderungen vorzulegen. Innerhalb des Wirtschafts- und Einflussbereiches der Partner:innen können so konkrete Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt und ein wachsender Teil des wirtschaftlichen Potentials der Klimaschutzinvestitionen angehoben werden. Zudem entsteht ein Unternehmensnetzwerk Klimaschutz. Die Unternehmen übernehmen eine Vorreiterrolle und motivieren dadurch weitere Akteur:innen, aktiv zu werden. Die Reichweite der Partnerschaften wird mit Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Kampagne) und Werbematerial flankiert. Dabei werden unterschiedliche Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt. Der Einsatz weiterer Anreize für Unternehmen wird zukünftig erarbeitet.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Katalog an möglichen Maßnahmen erarbeitet; 5 Unternehmen interessiert; 1. unterschriebene Vereinbarung liegt vor		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_3; WI_Ans_6		

<table>
<tr><td>Nummer
WI_fördern_1</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☒ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Unternehmenskooperationen fördern</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, das Angebot für Kooperationsmöglichkeiten im Lübecker Klimaschutz auszubauen, damit knappe zeitliche und finanzielle Ressourcen in Unternehmen sowie gewonnenes Fachwissen geteilt und erhalten werden.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Vorhandene Kooperationsangebote in Lübeck beschränken sich auf die Angebote der Kammern (wie das Energieeffizienznetzwerk der IHK), die meist überregional angelegt sind, und einen Gewerbeverein im Gebiet Genin Süd, der bisher nicht die Zielsetzung verfolgt, Klimaschutz voranzubringen.
Als Hochschulstandort mit unterschiedlichen technischen Studiengängen und Wissenschaftsbereichen profitiert die Lübecker Wirtschaft vom Austausch in Form von Veranstaltungen und Beratungen beispielsweise durch das Kompetenzzentrum CoSA, das KI-Kompetenzzentrum oder des Hanse Innovation Campus.
Seit 2017 kann das Ökoprofit-Hamburg-Programm von Lübecker Unternehmen in Anspruch genommen werden. Im Rahmen der angebotenen Workshops können sich Unternehmen untereinander über Erfahrungen und Lösungsansätze austauschen. Nach erfolgreicher Zertifizierung können sie in den Ökoprofit-Club einsteigen, um sich weiterhin mit anderen Unternehmen zu den behandelten Themen zu besprechen und zu kooperieren. Unternehmen aus Lübeck müssen bisher den vollen Teilnahmebeitrag von 5.000 Euro bezahlen. Bisher haben zwei Lübecker Betriebe am Programm teilgenommen (Musik- und Kongresshalle, Grundstücksgesellschaft TRAVE).
Seit 2013 besteht das Unternehmensnetzwerk „Klima Pro Lübeck“, um sich über einzelne Klimaschutzaktivitäten zu beratschlagen und gemeinsame Veranstaltungen wie „Bikes4Business“ zu organisieren.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Von- und miteinander lernen und bereits gefundene Lösungen zu übernehmen bzw. anzupassen ist meist der einfachste und effizienteste Weg. Es ist sinnvoll, Kooperationsmöglichkeiten in Lübeck zu schaffen, um die Finanzierung von Maßnahmen zu unterstützen, Ressourcen zu teilen, gemeinsame Projekte zu initiieren und durchzuführen.
Das ÖKOPROFIT-Programm wird als zentraler Bestandteil der Klimaschutz-Kooperationsmöglichkeiten in Lübeck stärker gefördert, um mehr Lübecker Unternehmen zur Teilnahme zu animieren. Durch ein Förderprogramm werden finanzielle Anreize gesetzt. Begleitet wird dies durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, die das Programm bei Lübecker Unternehmen bewirbt. Die Teilnahme der städtischen Eigenbetriebe und Gesellschaften am Programm wird gefördert, um die Energieverbräuche zu senken, das Programm bekannter zu machen und mehr Kooperationspartnerschaften in der Anfangszeit zu generieren.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Programme sind langfristig angelegt;
Verpflichtung der Eigenbetriebe senkt städtische Energiebilanz;
durch Ökoprofit werden Multiplikator:innen in den Betrieben im Umweltschutz weitergebildet</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
durch Netzwerke können große Projekte entstehen</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
bestehende Kooperationsangebote wurden bisher wenig genutzt</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Unternehmen, die keine weiteren Maßnahmen anstreben, sparen keine weiteren THG ein;
nur die „low-hanging-fruits“ werden bearbeitet;
keine direkten THG-Einsparungen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle; Wirtschaftsförderung GmbH</td></tr>
</table>

Einzubindende Gruppen	KWL GmbH; Lübeck Management e.V.; IHK zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; TH Lübeck
Zielgruppe	Unternehmen mit Standorten in Lübeck
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.
Erfolgsindikatoren	Anzahl der teilnehmenden Lübecker Betriebe pro Jahr Anzahl der Netzwerkpartner:innen pro Jahr Anzahl der Lübecker Unternehmen zu denen Klimaleitstelle Kontakt hat
Zusätzlicher Nutzen	Arbeits- und Umweltschutz in Ökoprofit-Programm aufgegriffen
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *WI_Fö_1* **Nr. aus 2021**	**Städtische Unternehmen und Einrichtungen nehmen am Ökoprofit-Programm teil**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Bürgerschaftsbeschluss erwirken	Fordern/Konkretisieren	

Beschreibung	Die Eigenbetriebe und städtische Beteiligungsgesellschaften der Hansestadt Lübeck sind Unternehmen mit Vorbildfunktion und können durch die Teilnahme am Ökoprofit-Programm ihre Potentiale erkennen, Energiebedarfe verringern und in das betriebliche Umweltmanagement einsteigen.
	Daher werden die Eigenbetriebe und Beteiligungsgesellschaften dazu aufgefordert – sofern sinnvoll – mit einem Standort am Ökoprofit-Programm teilzunehmen.
	Insbesondere die folgenden Unternehmen bzw. Verwaltungseinheiten sind geeignet für eine Projektteilnahme:
	• BQL GmbH
	• KWL GmbH/Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
	• Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
	• Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
	• Theater Lübeck gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
	• TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH
	• Kurbetrieb Travemünde
	• Die LÜBECKER MUSEEN Kulturstiftung Hansestadt Lübeck
	  • Buddenbrookhaus
	  • Günter-Grass-Haus
	  • Museum Behnhaus-Drägerhaus
	  • Kunsthalle St. Annen
	  • Museum für Natur und Umwelt
	  • Industriemuseum Herrenwyk
	• Senior:inneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck
	  • Dreifelderweg
	  • Prassekstraße
	  • Elswigstraße
	  • Dornbreite
	  • Solmitzstraße
	  • Am Behnckenhof
	  • (Heiligengeisthospital)
	• Die Stadtbibliothek an ihren verschiedenen Standorten
	• Lübecker Schwimmbäder
	  • Zentralbad Lübeck
	  • Sportbad St. Lorenz
	  • Schwimmbad Kücknitz
	Mit Ökoprofit zertifizierte Unternehmen können im TourCert-Programm des Lübeck Travemünde Marketings aufgenommen werden. Für die Kultureinrichtungen ist dies somit ein weiterer positiver Faktor.
	Die Teilnahmegebühren werden durch das Klimabudget gedeckt.		

Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	2 teilnehmende Betriebe in 2023; 6 zertifizierte Unternehmen bis 2025		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1 Koordination/Betrieb	Sachkosten: 70.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_4		

Nr.: *WI_Fö_2* **Nr. aus 2021**	**Öffentlichkeitskampagne Ökoprofit durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Kampagne starten	Aktivieren	
Beschreibung	Durch eine gezielte Öffentlichkeitskampagne wird das Ökoprofit-Programm innerhalb Lübecks beworben. Die Kampagne wird in Zusammenarbeit mit den Partner:innen der IHK zu Lübeck, HWK Lübeck, Wirtschaftsförderung GmbH, Ökopol GmbH und Klima Pro Lübeck erarbeitet. Bestandteile sind: • Internetseite • Herausarbeiten von Schlüsselbildern • Gestalten passender Kommunikationsformate • Unternehmensakquise durch Dialogmarketing Die zu erarbeitenden Bestandteile ergänzen die aktuelle Internetseite, den Flyer und die Programmbroschüre, die regelmäßig durch die Hansestadt Hamburg herausgegeben wird.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kurzkonzept erarbeitet und abgestimmt; Formate veröffentlicht; erreichte Unternehmen gesteigert (jährliche Kurzumfrage durch Partner:innen)		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: 25.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_1; WI_Fö_4		
Nr.: *WI_Fö_3* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutz-Netzwerk aufbauen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt den Aufbau eines Klimaschutznetzwerkes für Unternehmen und stellt die dazu notwendigen Mittel für eine Personalstelle zur Verfügung. Die Mittel sind für die Wirtschaftsförderung vorgesehen, um Aufgaben zu übernehmen. Es wird ein Unternehmensnetzwerk zum Austausch über Klimaschutzthemen aufgebaut, in dem sich Klimaschutz- oder Nachhaltigkeitsbeauftragte, Energiemanager:innen oder Geschäftsführende austauschen können. Bestandteil des Netzwerkes sind regelmäßige themenbezogene Treffen, Stammtische zum Klimaschutz, Kurzaustausch und Kontaktpflege, Unternehmensbesuche wie Business Brunch, bei denen Best-Practice-Beispiele vermittelt werden. Auch bereits vorhandene Netzwerke sollen zukünftig für das Thema Klimaschutz genutzt werden, beispielsweise in Form von themenbezogenen Netzwerkabenden, Informationsvorträgen oder Einladungen zu Werksbesichtigungen. In Kooperation mit der TH Lübeck werden Unternehmen, die Praxispartner im Modul Betriebliches Umweltmanagement sind, im Anschluss in das Klimaschutznetzwerk eingeladen, um sich auch nach Abschluss der Projekte austauschen zu können. Werkstudierende können auch danach noch den Unternehmen kleinere Umweltmaßnahmen bzw. weitere Einsparungspotentiale aufdecken und Lösungen im Netzwerk aufzeigen. Themen: Alternative Produktion, Mobilität und Motivation der Mitarbeitenden (Green Incentives). Finanzierung durch Fördergelder der Kommunalrichtlinie möglich (Aufbauphase, Netzwerkphase 3 Jahre; Kommunalrichtlinie online).		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Stelle geschaffen; Aufbauphase beantragt und bewilligt; ausreichend Unternehmen angeworben; Netzwerkphase beantragt und bewilligt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,5	Sachkosten: 25.000 Euro	Fördermittel: 20.000 Euro möglich
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_6		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *WI_Fö_4* **Nr. aus 2021:** *11.3*	**Förderprogramm für Ökoprofit einrichten**
eea-Zuordnung	Kooperation
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: hoch Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Förderprogramm auflegen Fördern
Beschreibung	ÖKOPROFIT steht für "**ÖKO**logisches **PRO**jekt **F**ür **I**ntegrierte Umwelt**T**echnik". Um die Bekanntheit des Ökoprofit-Programms zu steigern und mehr Lübecker Unternehmen zum Mitmachen zu motivieren, wird folgender Schritt durchgeführt: • Städtischer Zuschuss für die zertifizierten Lübecker Betriebe (gestaffelt nach Betriebsgröße) Ökoprofit ist ein Programm, um Umweltschutz im eigenen Unternehmen umzusetzen. Angeleitet durch eine:n externe:n Berater:in werden verschiedene Bereiche des Unternehmens durchleuchtet und Optimierungsbedarfe ermittelt. Das Ganze erfolgt in einem Netzwerk mit anderen Unternehmen. Ökoprofit zertifizierte Unternehmen werden auch von TourCert anerkannt. Somit tragen die Unternehmen aus dem Tourismussektor, die das Ökoprofit-Programm durchlaufen, auch zur Stärkung eines nachhaltigen Tourismusstandorts bei.
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle
Meilensteine	Erarbeitung des Förderprogramms abgeschlossen; 1. Förderung erfolgt; teilnehmende Lübecker Unternehmen konsequent gestiegen; zertifizierte Unternehmen (5 in 2 Jahren, 15 in 5 Jahren)
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25 Sachkosten: 15.000 Euro/Jahr Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_1; WI_Ans_6

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *WI_Fö_5* **Nr. aus 2021**	**Energieeffizienznetzwerke stärken**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Netzwerk	Flankieren	
Beschreibung	Die Effektivität vorhandener Energieeffizienznetzwerke wird überprüft und bei Bedarf angepasst. Bundesweit und auch durch die IHK in Lübeck wurden Energieeffizienznetzwerke eingerichtet. Hier schließen sich Unternehmen zusammen, die mit Gleichgesinnten effiziente Maßnahmen erarbeiten und Energiebedarfe senken wollen. Ziel der Netzwerke ist, die Energieeffizienz der Unternehmen dauerhaft zu steigern, Energiekosten wie negative Umwelteffekte spürbar zu senken, Ressourcen effizient ein- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen umzusetzen. Ein Energieeffizienz- und Klimaschutznetzwerk zielt darauf ab, sich systematisch, zielgerichtet und unbürokratisch zum Erfahrungs- und Ideenaustausch zu treffen, wobei acht bis 15, mindestens jedoch fünf Unternehmen beteiligt sein sollten. Der Zusammenschluss besteht etwa für zwei bis drei Jahre. In Lübeck existiert ein Energieeffizienznetzwerk, das auch aus Unternehmen anliegender Kreise und Gemeinden besteht. Ein weiteres Energieeffizienznetzwerk ins Leben zu rufen, könnte die Anzahl großer Betriebe, die sich mit der Energiebedarfsreduktion beschäftigen, vergrößern. Die Akquise der Netzwerkpartner:innen ist zwar aufwendig, kann jedoch im gleichen Schritt mit der Akquise der Unternehmen für Ökoprofit und der Klimaschutzvereinbarung erfolgen. Es ist allerdings fraglich, ob Bedarf an einem zusätzlichen Energieeffizienznetzwerk in Lübeck besteht.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *WI_Fö_6* **Nr. aus 2021**	**Digitale Austauschplattform einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Investition in Dienstleistung	Investieren	
Beschreibung	Um den Austausch der Unternehmen des Klimaschutznetzwerkes zu unterstützen, wird eine digitale Austauschplattform erarbeitet. Hier werden Best-Practice-Beispiele vorgestellt. Als mögliche Kooperationspartnerinnen sind die Technische Hochschule oder Universität angedacht. Dort gab es bereits in der Vergangenheit Bestrebungen, Austauschplattformen zu schaffen, z. B. für recycelbare Materialien und Wertstoffe. Es ist zu prüfen, ob bestehende Plattformen erweitert werden können, insbesondere die Smart-City-Plattform, um den hier beschriebenen Zweck zu erfüllen. Auch weitere Analysen wie das Klima-Mapping und andere sind eng verflochten.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung GmbH; ggf. Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_FÖ_3		

Nummer	Thema		
WI_fördern_2	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)**		
Maßnahmentitel	**Anreize für Klimaschutzaktivitäten setzen**		
Ziel	Ziel dieser Maßnahme ist, Unternehmen durch finanzielle und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu motivieren, Klimaschutzmaßnahmen im eigenen Betrieb und Wirkungsbereich umzusetzen. Im Stadtgeschehen wird deutlich und positiv wahrgenommen, dass es in Lübeck Klimaschutzunternehmen gibt, deren Arbeit hervorgehoben und wertgeschätzt wird.		
Ausgangslage	Nur wenige Lübecker Unternehmen treten bisher in der öffentlichen Wahrnehmung als Vorreiter im Klimaschutz auf. Es gibt allerdings seit einigen Jahren nachhaltige Unternehmen, die ihren Geschäftssitz in Lübeck haben. Jedoch werden aktuell keine Auszeichnungen oder Wettbewerbe ausgerichtet, die das Engagement Lübecker Unternehmen herausstellen.		
Strategie	Die Verwaltung setzt Anreize durch verschiedene Ansätze: monetäre Förderung, Kooperationsangebote, positive Öffentlichkeitsarbeit und fiskalische Lenkung. Regionale Wettbewerbe und Auszeichnungen sind identitätsstiftend und unterstützen das Gesamtimage. Klimaschutzaktivitäten in Unternehmen können alle Themenfelder betreffen: energetische Sanierung, gesteigerte Energieeffizienz, klimafreundliche Logistik, verändertes Verhalten der Mitarbeitenden in Belangen der Mobilität, nachhaltige Beschaffung und Kreisläufe, was das Verwenden nachhaltiger Rohstoffe bis hin zum Verringern der Abfallmengen inkludiert. Daher müssen Anreize für verschiedene Themenfelder, Unternehmensgrößen und Wirtschaftsbereiche ausgerichtet werden.		
	<u>Stärken</u> Erfolgreich umgesetzte Förderprogramme im Klimaschutz	<u>Chancen</u> großes Vernetzungspotential; Investitionen in Lübecker Unternehmen; THG-Einsparungen in Unternehmen durch Wettbewerb sichtbar machen	
	<u>Schwächen</u> bisher keine Anreize durch Verwaltung; wenig Austausch zwischen Unternehmen und Verwaltung	<u>Risiken</u> wenig direkte Einsparung von THG; Einsparungserfolg geringfügig messbar	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle		
Einzubindende Gruppen	1.201 Haushalt und Steuerung; 1.300 Recht; IHK zu Lübeck; Handwerkskammer Lübeck; Technische Hochschule Lübeck; Lübeck und Travemünde Marketing GmbH; Wirtschaftsförderung Lübeck; Lübeck Management e.V.		
Zielgruppe	Geschäftsführende und Verantwortliche in Lübecker Unternehmen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.		
Erfolgsindikatoren	Masterplan Klimaschutz inkl. der Klimaschutzziele ist in Unternehmen bekannt; Erarbeiten von Klimaschutzkriterien abgeschlossen; Ausnutzen der bereitgestellten Förderbudgets (mehr Anträge als Budget vorhanden); Wettbewerbe mit steigender Teilnahmezahl		
Zusätzlicher Nutzen	Es findet eine Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung statt: Unternehmen haben einen großen Wirkungskreis über ihr eigenes Handeln auf Zuliefer:innen, Kund:innen, Mitarbeitende, Konkurrent:innen.		
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten		
Nr.: *WI_Fö_7* **Nr. aus 2021**	**Kommunales Förderprogramm für Photovoltaik-Machbarkeitsstudien für Unternehmen einrichten**	
eea-Zuordnung	Versorgung, Entsorgung	
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Eigenes Förderprogramm auflegen	Fördern
Beschreibung	Gewerbedächer und -parkplätze bieten mit ihren großen Flächen gute Voraussetzungen, um erneuerbaren Strom zu erzeugen und zu nutzen. Viele Unternehmen verbrauchen tagsüber am meisten Strom. Dies deckt sich mit dem Zeitraum der höchsten Solarstromerträge. Das Lübecker Solarpotentialkataster liefert erste Informationen, inwiefern und welche Dachflächen für Solarenergie geeignet sind. Nach einer individuellen Beratung durch ein:e Expert:in für die konkrete Planung einer Solaranlage, erfolgt die Untersuchung des Bestandsdaches. Ein Förderprogramm soll die erste finanzielle Hürde auf dem Weg zum Strom aus Eigenproduktion für Unternehmen abmildern und Machbarkeitsstudien für Photovoltaik auf Gewerbedächern oder -parkplätzen finanzieren. Gefördert werden Ertragsgutachten, in denen Dachflächen und überdachte Parkplätze hinsichtlich Größe und Eignung geprüft und der mögliche Stromertrag und Wirtschaftlichkeit berechnet werden. Zusätzlich kann die Statik geprüft werden, sofern dies erforderlich ist und keine entsprechenden Daten vorliegen. Unternehmen können bis zu 5.000 Euro Förderung erhalten und sich am Klimaschutznetzwerk beteiligen.	
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur	
Meilensteine	Förderrichtlinie aufgestellt; Finanzmittel eingeplant; erste Förderung ausgezahlt; Fördermittel ausgeschöpft	
Finanzierungsansatz	Personalkosten:	Sachkosten: 50.000 Euro Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_3; WI_Fö_10; Ü_Klimafonds	

Nr.: *WI_Fö_8* **Nr. aus 2021**	**Anpassung der kommunalen Unternehmensbesteuerung prüfen**		
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Gebühren	Fördern	
Beschreibung	Sollten die Maßnahmen und Aktivitäten keine signifikanten Änderungen in der THG-Bilanz für den Wirtschaftsbereich aufzeigen, müssten ggf. auch regulatorische Maßnahmen getroffen werden. Daher wird geprüft, ob eine Änderung der Unternehmensbesteuerung möglich und zielführend sein kann. Dabei sind alle Steuern und Gebühren, die auf kommunaler Ebene beeinflussbar sind, zu betrachten. Es wird geprüft, wie die kommunale Besteuerung für den Klimaschutz eingesetzt werden kann, indem z. B. die Gewerbesteuer für nachhaltig wirtschaftende Einzelhändler:innen verringert wird. Und ob eine geringere Besteuerung für Unternehmen, die sich an Klimaschutzkriterien halten, eine Lenkungswirkung hat.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Rechtliche Möglichkeit geprüft; kommunale Besteuerungsvorgabe formuliert; Beschluss der Lübecker Bürgerschaft erwirkt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_KW_18		

Begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *WI_Fö_9* **Nr. aus 2021**	**Unternehmenswettbewerb für Klimaschutz durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Wettbewerbe/Preise	Fördern	
Beschreibung	Ein Klimaschutzwettbewerb für Unternehmen zeichnet jährlich Betriebe aus, die vorbildlich agieren. Jedes Unternehmen kann ein bereits realisiertes Projekt anhand einer Projektskizze einreichen. Die Projekte stammen zum Beispiel aus den Themenbereichen: Energie- und Ressourceneffizienz, Einsatz erneuerbarer Energien, nachhaltige Beschaffung oder Lieferketten, klimafreundliche Mobilität, Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel. Die Preise werden in drei Kategorien verteilt. Kategorien: • Energie, Gebäude & Infrastruktur • Mobilität & Verkehr • Arbeitsplatz & Ernährung Bewertungskriterien: • Potential, um CO_2 und/oder Ressourcen einzusparen • Innovationsgehalt • Umsetzung bzw. Durchführbarkeit • Sonderwertung Beteiligung Bewerben können sich Unternehmen, Selbstständige und öffentliche Einrichtungen. Die eingereichten Projekte werden in einem Projektspeicher als Best-Practice-Beispiele gesammelt und sind für andere Unternehmen als Handlungsoptionen abruf- und nutzbar. Über das Netzwerk Hansebelt können positive Projekte vermarktet werden. Bei Beginn der Aktivität ist das Programm und der Preis des Wettbewerbs festzulegen		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Erster Wettbewerb gestartet; 20 Bewerbungen eingegangen; Bewerbungszahlen jährlich gewachsen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_3		

Nr.: *WI_Fö_10* **Nr. aus 2021**	**Weitere kommunale Förderprogramme erarbeiten und einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderprogramme einrichten	Fördern	
Beschreibung	Es ist notwendig, weitere kommunale Förderprogramme für Lübecker Unternehmen zu erarbeiten, welche auf vorangegangene Marktrecherche und Austausch mit Wirtschaftsvereinigungen basieren. Klimaschützende Aspekte können sein: Beratungsleistungen zur Energieeffizienz, Ressourcenmanagement, Aufstellung eines Nachhaltigkeitsberichtes und True-Cost-Bilanzierung in kleinen und mittelständischen Unternehmen und/oder für einzelne Wirtschaftsbereiche (z. B. Kühlgerätetausch im Lebensmitteleinzelhandel). Förderung von x Unternehmen jeweils aus den Bereichen: • Grundstoffindustrie • Produzierendes Gewerbe • Handel, Handwerk, Gewerbe • Dienstleistung Geförderte Unternehmen können sich weiterhin im Klimaschutznetzwerk beteiligen und so von weiterem Austausch profitieren.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle; ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	WI_FÖ_3; Ü_Klimafonds		

Nummer	**Thema**		
WI_fördern_3	☐ Energie & Bau	☒ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☐ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☐ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube	**Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)**		
Maßnahmentitel	**Schulungs- und Beratungsangebote schaffen**		
Ziel	Durch gezielte Informations- und Beratungsangebote wird Klimaschutz in Unternehmen verankert. Lübecker Unternehmen erhalten unkompliziert schnelle Hilfestellungen und sind gut geschult, um eigene Klimaschutzaktivitäten umzusetzen.		
Ausgangslage	Unternehmen haben begrenzt zeitliche Ressourcen, um sich mit der großen Anzahl an möglichen Klimaschutzmaßnahmen und dazugehörigen Fördermöglichkeiten auseinanderzusetzen. Daher ist es sinnvoll, niedrigschwellige und unternehmensbezogene Beratungsangebote zu etablieren, die als Anlaufstelle für jedes Unternehmen in Lübeck gelten, das Klimaschutz im eigenen Unternehmen umsetzen möchte.		
Strategie	Bestehende Angebote werden gebündelt, durch sinnvolle Elemente ergänzt und mithilfe von Veranstaltungen bekannt gemacht.		
	<u>Stärken</u> Beratungsangebote der IHK zu Lübeck etabliert Kompetenzzentren und Institute der Hochschulen als potentielle Unterstützer und Wissensvermittelnde Fördermöglichkeiten vorhanden (Innovationsförderung)	<u>Chancen</u> Fach- und Firmenwissen wird gebündelt und genutzt	
	<u>Schwächen</u> Kontinuität von Angeboten und Veranstaltungen nur teilweise vorhanden; Keine gebündelte Anlaufstelle für Unternehmen	<u>Risiken</u> Finanzierung	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein; Investitionsbank Schleswig-Holstein; IB.SH Energieagentur; CO_2-online gGmbH		
Zielgruppe	Lübecker Unternehmen und andere Institutionen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.		
Erfolgsindikatoren	Ausarbeitung von Beratungsangeboten abgeschlossen; Beratungsangebote von Unternehmen angenommen und nachgefragt; Beratungszahlen gestiegen; Fördermittelprojekte erfolgreich vermittelt und angestiegen; Teilnahmezahlen an Veranstaltungen kontinuierlich hoch geblieben.		
Zusätzlicher Nutzen			
Hinweise & Sonstiges			

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *WI_Fö_11* **Nr. aus 2021**	**Beratungsangebot für Unternehmen anbieten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Es wird ein Beratungsangebot geschaffen, um zu den vorhandenen Klimaschutzangeboten zu informieren (wie Ökoprofit, Verbraucherzentrale, Klima-Coaches, Transformationskonzepte des BMWK) und Fördermittelangebote und Energieeinsparpotentiale aufzuzeigen. Die Berater:innen sprechen aktiv Unternehmen vor Ort an und bewerben ihr Angebot. Ziel ist, Lübecker Unternehmen regelmäßig zu deren Einsparpotentialen zu beraten, zu realisierten Klimaschutzmaßnahmen und den möglichen nächsten Schritten.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Grundangebot (Fördermittel, bestehende Beratung) geschaffen; Unternehmen erstmals beraten; Beratungsangebots (Energieberatung) ausgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1	Sachkosten: 15.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_Stadtverwaltung_5		
Nr.: *WI_Fö_12* **Nr. aus 2021**	**Veranstaltungsreihen durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Veranstaltung	Aktivieren	
Beschreibung	Es werden Veranstaltungsreihen zum Themen-Komplex Klimaschutz in Unternehmen zusammen mit Wirtschaftsverbänden angeboten, um über Best-Practice-Beispiele, neue Vorgaben und Fördermittel sowie Fachthemen zu informieren und den Austausch anzuregen. Es ist wichtig, Best-Practice-Beispiele und Auszeichnungen zu kommunizieren, um diese gegenüber der Öffentlichkeit gut sichtbar darzustellen. Mögliche Formate: • Fachforen • Klimaschutztage • Kongress mit Wissenschaft		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Regelmäßige Format etabliert; Teilnahmezahlen gestiegen; weiterer Formate ausgebaut		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 15.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: *WI_Fö_13* **Nr. aus 2021**	**Beratungsstelle für Klimaschutz-Fördermittel (Manager:in für Anträge) einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen schaffen	Fördern	
Beschreibung	Unternehmen brauchen eine Anlaufstelle, um sich zu den Möglichkeiten individuell beraten zu lassen. Daher wird eine Beratungsstelle zu Klimaschutz-Fördermitteln geschaffen, die zu bestehenden Fördermittelprogrammen berät und darüber hinaus Hilfe bei der Antragstellung gibt. Durch den Aufbau einer zentralen Anlaufstelle bei der Stadt haben Unternehmen eine:n kompetente:n Ansprechpartner:in für alle aufkommenden Fragen (pull), außerdem kann von dort aus auf Unternehmen zugegangen und Aktivitäten gefordert werden (push). Dafür sollte die Klimaleitstelle gestärkt oder die Energie- und Klimaagentur eingerichtet werden.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck (operativ); 3.390.01 Klimaleitstelle (strategisch); ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *WI_Fö_14* **Nr. aus 2021**	**Unterstützungsangebot „klimaneutrale Unternehmen“ einrichten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Unternehmen, die sich dem Ziel der Klimaneutralität verpflichten, werden auf dem Weg dorthin unterstützt und begleitet. Dies umfasst eine fachliche Beratung bei einzelnen Arbeitsschritten im Prozess, eine organisatorische Begleitung und finanzielle Unterstützung. Inhalte der Beratung können z. B. sein: ganzheitliche Mobilität, Energie-Check, Ausbau erneuerbarer Energieproduktion, Klimaanpassung am Gebäude und auf dem Gelände.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck (operativ); 3.390.01 Klimaleitstelle (strategisch); ggf. Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

<table>
<tr><td>Nummer
WI_fördern_4</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☒ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☐ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Klimaschutzunternehmen fördern (Bestand)</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Gewerbegebiete transformieren</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, Synergieeffekte der Unternehmen in bestehenden Gewerbegebieten voll auszuschöpfen, zu gemeinschaftlichen Klimaschutzaktivitäten zu motivieren und in sämtlichen Bestandsgewerbegebieten den Klimaschutz zu stärken. den gesamten Bestand an Gewerbegebieten zu verändern und dort den Klimaschutz zu stärken.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">In Lübeck existieren acht Gewerbegebiete: Skandinavienkai, Roggenhorst, Herrenwyk, Dänischburg, Schlutup, Gleisdreieck bzw. Niels-Bohr-Ring und Genin-Süd. Die Zusammensetzung der Unternehmen an den Standorten variiert stark von Hafenbetrieben bis zu Einzelhandelszentren und Handwerksbetrieben. Dies ist mitunter durch die verschiedenen verkehrlichen Anbindungen historisch gewachsen. So verfügen zwei Gebiete über Gleis- und Hafenanschlüsse, drei weitere liegen in direkter Nähe zur Autobahn.
Grundsätzlich weisen die älteren Gebiete tendenziell eine veraltete Infrastruktur auf. Bisher gibt es wenig institutionalisierte Kooperationen zwischen den Unternehmen in Lübecker Gewerbegebieten. Durch einen Zusammenschluss von Firmen im Gewerbegebiet Genin-Süd wurde der Verein „Wir in Genin“ gegründet und ist seitdem aktiv, um die Zusammenarbeit unter den Betrieben auszubauen. Nicht alle Unternehmen des Gebietes sind auch Mitglied im Gewerbeverein. Auch in anderen Gewerbegebieten werden Kooperationen gelebt bzw. in Form von regelmäßig stattfindenden Unternehmer:innentreffen durch die Wirtschaftsförderung Lübeck initiiert (z.B. Herrenwyk).</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Eine Kooperation zwischen den Betrieben in den jeweiligen Gebieten ist das Kernelement des Gelingens. Es ist sinnvoll, eine Person mit Koordinationsaufgaben pro Gewerbegebiet zu etablieren, die den Netzwerkaufbau und die Klimaschutzaktivitäten betreut.
Klimaschutzaktivitäten in Unternehmen können alle Themenfelder umfassen: energetisches Sanieren, Steigern der Energieeffizienz, klimafreundlichere Logistik und veränderte Mobilität der Mitarbeitenden, nachhaltige Beschaffungsprozesse, was auch bedeutet, nachhaltige Rohstoffe zu verwenden und Abfallmengen zu reduzieren. Dies sollte vorab durch ein Konzept strategisch, zeitlich und finanziell geplant werden.
Die kooperierenden Aktivitäten umfassen den Aufbau von Netzwerken, um gemeinsam Synergieeffekte zu bilden und zu nutzen: auf diese Weise können Strom und Wärme gespart, erneuerbare Energien gesteigert, Mobilitätsprojekte gemeinsam genutzt und Ressourcen geschützt werden.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
durch gebietsbezogene Maßnahmen können Synergien geschaffen werden;
praxisnahe Beispiele lassen sich leichter vermitteln
Standort mit hoher Lebensqualität fördert Umweltbewusstsein</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Konzepte können auf mehrere Gebiete übertragen werden;
Best-Practice-Gebiete deutschlandweit vorhanden;
Finanzielle Förderung und niedrigschwelliger Einstieg unterstützt langfristiges Engagement
Gesetzgebung drängt auch klein- und mittelständische Unternehmen zum Handeln</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
keine Verpflichtungen zur THG-Einsparung</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Insbesondere kleine Unternehmen haben wenig Interesse an Zusammenarbeit aufgrund mangelnder Ressourcen;
Geringes Wissen bei Unternehmen über die Chancen nachhaltigen Wirtschaftens</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">Wirtschaftsförderung Lübeck</td></tr>
</table>

Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; Gewerbevereine; Unternehmen
Zielgruppe	Unternehmen, die in Lübecker Gewerbegebieten ansässig sind
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der genaue Beitrag der Maßnahme zur Treibhausgasneutralität kann nicht ermittelt werden, da es sich um indirekte Aktivitäten handelt. Der zu erwartende Beitrag zur Treibhausgasneutralität des gesamten Wirtschaftssektors ist jedoch sehr hoch. Denn die Wirtschaft verursacht circa 47,9 Prozent der Treibhausgasemissionen auf Lübecker Stadtgebiet (Stand 2019). Bundesweite Klimaschutzprogramme – inklusive Marktinstrumente wie CO_2-Steuer – haben insgesamt größeren Einfluss auf Treibhausgasminderung als kommunale Maßnahmen.
Erfolgsindikatoren	Priorisieren der vorhandenen Gewerbegebiete in Lübeck; Bereitstellen der Personalressourcen; Kick-Off für Netzwerkpartnerschaft im ersten Gebiet; Handlungsleitfaden im ersten Gebiet ausgearbeitet; weitere Gebiete folgen
Zusätzlicher Nutzen	
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *WI_Fö_15* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzmanager:innen für bestehende Gewerbegebiete etablieren**
eea-Zuordnung	Stadtentwicklung
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Wirkungstiefe: mittel Beeinflussbarkeit: direkt Datenverfügbarkeit: gut
Instrument	Personalressourcen schaffen Fördern
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, dass bei der Wirtschaftsförderung ein Klimaschutzmanagement für Gewerbegebiete aufgebaut wird, um die anstehenden Aufgaben zu bewältigen, Klimaschutzpotentiale mit den ansässigen Firmen zu heben und Maßnahmen umzusetzen. Die zuständigen Klimaschutzmanager:innen unterstützen und beraten Einzelbetriebe und erarbeiten zeitgleich betriebsübergreifende Lösungen zur Klimaschutztransformation. Sie bündeln Klimaschutzaktivitäten und können so fehlendes Know-how oder mangelnde zeitliche Ressourcen in den Firmen ersetzen. Die Personen erarbeiten mit den ansässigen Unternehmen ein Klimaschutzkonzept und setzen dies gemeinsam um. Durch die feste Personalressource gibt es eine:n „Kümmerer:in, der oder die zeitliche Kontinuität und fachliche Expertise mitbringt. Sie ist auch ansprechbar, wenn es um das Einwerben von Fördermitteln und Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten geht. Zunächst erfolgt eine Priorisierung der Gewerbegebiete, indem die Zusammensetzung der Unternehmen, das Entwicklungspotential, ihre Energiebedarfe und jeweilige Bereitschaft zur Zusammenarbeit erhoben und verglichen werden. Die Energiebedarfe können durch ein sogenanntes „Klimamapping“ erhoben werden. Dafür ermitteln TraveNetz und Stadtwerke Lübeck, in welchen Gebieten die höchsten Gas- und Strombedarfe bestehen. Die Gebiete Genin-Süd und Genin-alt, sowie Roggenhorst werden als erste Gebiete für das Klimaschutzmanagement fokussiert. Sie gelten als Modellprojekte für die Klimaschutztransformation von weiteren Gebieten. Erfahrungen aus diesen Vorhaben werden für künftige Transformationen genutzt. Mittelfristig ist für jedes bestehende Gewerbegebiet eine Personalstelle zu schaffen. Diese sind zunächst zeitlich auf zwei Jahre befristet. Anschließend ist mit den ansässigen Unternehmen eine Evaluation durchzuführen und über eine Weiterführung zu verhandeln. Es wird geprüft, ob die Personalstellen durch die Kommunalrichtlinie gefördert werden können. Darüber hinaus kann eine wissenschaftliche Begleitung der Aktivitäten durch die TH Lübeck erfolgen.
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck
Meilensteine	Erste Personalstelle geschaffen; Gebiete priorisiert; Etablierung und Weiterfinanzierung durch ansässige Firmen erfolgt
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 1-2 Sachkosten: 40.000 Euro Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_16; WI_Fö_17

Nr.: *WI_Fö_17* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutznetzwerke in den Gewerbegebieten aufbauen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Netzwerk/Forum aufbauen	Flankieren	
Beschreibung	Für den Klimaschutz ist es sinnvoll, die Unternehmen in Gewerbegebieten weiter zu vernetzen, um mit ihnen gebündelt an Klimaschutzmaßnahmen vor Ort zu arbeiten. In bestehenden Netzwerken wie dem Gewerbeverein Genin werden gemeinsame Klimaschutzmaßnahmen ausgearbeitet. In anderen Gewerbegebieten muss zunächst ein Netzwerk aufgebaut werden, eventuell mithilfe einer Beratung des Gewerbevereins Genin. Die Netzwerke können auch genutzt werden, um Ressourcen in Gewerbegebieten gemeinsam zu nutzen. Die TH Lübeck arbeitet bereits an einem Pilotprojekt mit dem Gewerbeverein Genin.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Netzwerk „Wir in Genin“ erweitert; Netzwerk in priorisiertem Gebiet aufgebaut; regelmäßige Netzwerktermine mit gestiegenen Teilnahmezahlen etabliert; Netzwerkanalyse hat messbaren Netzwerkeffekt gezeigt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 50.000 Euro	Fördermittel: möglich
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_15, WI_Fö_16		
Nr.: *WI_Fö_16* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutztransformation bestehender Gewerbegebiete konzipieren**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Fachliche Planungen/Konzepte	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt das neu geschaffene Klimaschutzmanagement der KWL/Wirtschaftsförderung, ab 2024 eine Strategie zur Transformation für das Gewerbegebiet Genin und Roggenhorst zu erstellen, um Potentiale zur Senkung der Treibhausgase und für geeignete Maßnahmen aufzuzeigen. Um in Gewerbegebieten die Klimaschutzaktivitäten effektiv voranzubringen, ist es sinnvoll, Transformationsstrategien für einzelne Gebiete zu erstellen, die THG-Minderungspotentiale und geeignete Maßnahmen inklusive beteiligter Akteur:innen und finanzieller Auswirkungen aufzeigen. Denkbar ist auch, in den Konzepten einen Schwerpunkt zur THG-Reduktion zu setzen. Dieser ist abhängig vom Gebietscharakter und kann beispielsweise im Bereich nachhaltige Mobilität, Erzeugung erneuerbarer Energien oder klimaangepasstes Gewerbegebiet liegen. Auch hier könnte ein „Klimamapping“ erfolgen (vgl. Aktivität WI_Fö_15). Aspekte zur Digitalisierung im Kontext von Smart Cities sollten einbezogen werden. Beispiele für Klimaschutzteilkonzepte für Gewerbegebiete gibt es viele. Zu nennen sind hier der Green Industry Parc Freiburg, HIP Kiel-Wellsee, G3 – Grüne Gewerbegebiete Mecklenburg-Vorpommern. Die Strategien werden von den jeweiligen Klimaschutzmanager:innen (siehe Aktivität WI_Fö_15) in Zusammenarbeit mit den ansässigen Unternehmen erstellt und umgesetzt. Dafür ist zunächst notwendig, ein Netzwerk aus den im Gewerbegebiet ansässigen Unternehmen aufzubauen. Die zu beauftragenden Studien werden anteilig aus kommunalen Geldern finanziert. Auch die ansässigen Unternehmen sollten perspektivisch einen finanziellen Beitrag leisten, da sie von den Maßnahmen profitieren.		
Verantwortliche/r	Wirtschaftsförderung Lübeck		
Meilensteine	Daten (Energie, Verkehr, Waren, Ressourcen) erfasst; Erarbeitung der Senkungspotentiale abgeschlossen; Handlungsempfehlungen erarbeitet; konkrete Umsetzung begonnen; Maßnahmen (THG-Bilanz) evaluiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 100.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	WI_Fö_15, WI_Fö_17		

Begonnene Aktivitäten

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Systemisches Handlungsfeld

Nummer Ü_Stadtverwaltung	**Thema** ☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung ☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung ☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☒ Übergeordnetes	
Stellschraube	**Klimaschutz in Lübeck steuern**	
Maßnahmentitel	**Die Stadtverwaltung stärker positionieren**	
Ziel	A) Verwaltung, Eigenbetriebe und Gesellschaften stehen gemeinsam für das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 ein. Die Verantwortung für dieses Ziel ist auf allen **Leitungsebenen** verankert. B) Die Strukturen innerhalb der Verwaltung sind für den kommunalen Klimaschutz effektiv: **Zuständigkeiten, Abläufe und Entscheidungsregeln sind definiert**. C) Klimaschutz wird als Querschnittsthema gelebt: Jeder Bereich leistet den Beitrag, der im eigenen Kompetenzbereich liegt. Die vielfältigen Aufgaben werden somit **auf vielen Schultern verteilt**. D) Die mit der Umsetzung betrauten Organisationseinheiten sind ausreichend mit **Budget, Sachmitteln und Stellen ausgestattet**, um die Aufgaben wahrzunehmen.	
Ausgangslage	A) Die Klimaleitstelle und die Steuerungsgruppe Klima koordinieren den Klimaschutz innerhalb der Verwaltung, haben jedoch keine Entscheidungs- oder Weisungsbefugnisse. B) Die Klimaleitstelle als Stabsstelle im Bereich UNV überwacht die Einhaltung der Klimaziele. Politisch findet jedoch lediglich ein Austausch mit dem Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung statt, obwohl Klimaschutz in allen Ausschüssen Thema sein sollte. C) Querschnittsaufgaben wie etwa Öffentlichkeitsarbeit sind bei der Klimaleitstelle verortet, obwohl die fachlichen Expert:innen teilweise in anderen Bereichen zu finden sind. D) Viele Aufgaben im Klimaschutz sind weder mit ausreichend Personal noch mit ausreichend Sachmitteln ausgestattet. Dies ist jedoch erforderlich zur erfolgreichen Umsetzung dieser notwendigen Querschnittsaufgabe.	
Strategie	A) Entscheider:innen und Steuerungsbefugte der Verwaltung stehen offensiv für Klimaschutz ein und nutzen ihre Machtposition zur Umsetzung. B) Strukturelle Hemmnisse werden erkannt und durch organisatorisches Umstrukturieren abgebaut. C) Alle Fachbehörden und Service-Einheiten bringen ihr Expert:innenwissen für den Klimaschutz aktiv ein und bilden sich weiter, um die jeweilige Fachkompetenz nutzen zu können. D) Im Masterplan Klimaschutz werden die notwendigen Ressourcen benannt, um diese bei Politik und Verwaltung einzuwerben (deshalb hier keine neue Aktivität).	
	<u>Stärken</u> Klimaleitstelle als Stabsstelle; Beschluss zur Treibhausgasneutralität	<u>Chancen</u> Fachebene und Ebene der Entscheider:innen haben gemeinsam hohe Wirksamkeit; Stadtwerke als Partner
	<u>Schwächen</u> Eingliederung der Klimaleitstelle in die Fachebene (untere Hierarchie); kein Ausschuss für Klimaschutz	<u>Risiken</u> entgegenstehende Belange führen zu Zielkonflikten; teilweise fehlende Wirtschaftlichkeit der Klimaschutzmaßnahmen
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	Fachbereich 1 Bürgermeister; 1.101 Bürgermeisterkanzlei; Fachbereich 1 bis 5: Fachbereichsleitungen; jeweiliges Fachbereichscontrolling; Bereichsleitungen; Geschäftsführungen der städtischen Gesellschaften und Eigenbetriebe	
Einzubindende Gruppen	3.390.01 Klimaleitstelle; Steuerungsgruppe Klima; Mitarbeiter:innen der städtischen Gesellschaften;	

	Fachausschüsse
Zielgruppe	Mitarbeiter:innen der Verwaltung, der städtischen Gesellschaften und Eigenbetriebe, Lokalpolitiker:innen
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Durch eine effektive Steuerung werden alle fachlichen Themen auf der operativen Ebene unterstützt. Die Wirkung auf die Treibhausgasemissionen ist groß, aber nicht quantifizierbar.
Erfolgsindikatoren	Umsetzungsstand des MAKS
Zusätzlicher Nutzen	Synergien bilden für alle Themen der Nachhaltigkeit und zum Teil der Klimaanpassung.
Hinweise & Sonstiges	

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten

Nr.: *Ü_Stadt_1* **Nr. aus 2021**	**Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen als regelmäßigen TOP im Senat aufnehmen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Beschreibung	Die Maßnahmen des MAKS betreffen fast alle Bereiche und Dienststellen: Bei den Bereichsleitungen liegt die operative Fachverantwortung, um die Klimaschutzmaßnahmen des Masterplans umzusetzen. Im Senat wird in regelmäßigen, noch festzulegenden Abständen über Umsetzungserfolge, aber auch Kommunikationsdefizite, Interessenkonflikte und weitere Hemmnisse berichtet. Vorschlag ist, sich einmal im Monat auszutauschen. Nach Möglichkeit soll eine schnelle Lösung herbeigeführt werden.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister; Fachbereichsleitungen		
Meilensteine	TOP Klimaschutz im Senat kommuniziert		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_2* **Nr. aus 2021**	**MAKS in den Gremien der städtischen Gesellschaften kommunizieren**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Regulatorische Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Der Bürgermeister wird beauftragt, den Masterplan und die damit in Verbindung stehenden Beschlüsse den städtischen Gesellschaften zur Kenntnis zu geben. Die Gesellschaftervertreter:innen der Hansestadt Lübeck lassen das Thema zeitnah auf die Tagesordnung der Gesellschafterversammlungen setzen, nachdem der Masterplan beschlossen wurde. Ziel ist, das Querschnittsziel auf Führungsebene zu verankern und zu steuern, um Herausforderungen und Hürden sichtbar zu machen und bei Fehlentwicklungen gegenzusteuern. Die Vertreter:innen der Hansestadt Lübeck in den Aufsichtsräten werden gebeten, die Umsetzung in den Gesellschaften zu unterstützen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister; Aufsichtsratsmitglieder der städtischen Gesellschaften		
Meilensteine	TOP Klimaschutz in Gesellschafterversammlungen kommuniziert		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *Ü_Stadt_3* **Nr. aus 2021**	**Aktivitäten und Daten der städtischen Gesellschaften ins städtische Klimaschutzmonitoring aufnehmen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Regulatorische Vorgaben	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Die städtischen Gesellschaften verfolgen vorrangig ihren jeweiligen Gesellschaftszweck, tragen als kommunale Unternehmen aber zugleich eine besondere öffentliche Verantwortung. Die Gesellschaftsverträge verpflichten die Unternehmen insoweit auch auf gesamtstädtische Interessen. Das Ziel des Masterplans Klimaschutz mit Treibhausgasneutralität bis 2040 stellt ein solches Interesse dar, an ihm müssen sich folglich auch die städtischen Gesellschaften orientieren. Die Geschäftsführungen verantworten die operative Umsetzung dieses Ziels. Die Hansestadt Lübeck erhält von den Gesellschaften im Rahmen des Berichtswesens aussagekräftige Kennzahlen zu eigenen Aktivitäten für das Klimaschutzmonitoring. Die Klimaleitstelle wiederum unterstützt bei der Auswahl und Erhebung der Kennzahlen und der Festlegung des Standards.		
Verantwortliche/r	1.201.5 Beteiligungscontrolling		
Meilensteine	Relevante Kennzahlen ermittelt; Kennzahlen und Indikatoren im Berichtswesen aufgenommen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_4* **Nr. aus 2021**	**Empfehlungen für den Senat durch Steuerungsgruppe Klima als zentrales Verwaltungsgremium erarbeiten lassen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Beschreibung	Die Steuerungsgruppe ist in ihrer Struktur quer zu der vorhandenen Verwaltungsgliederung ausgerichtet. Bisher werden in diesem Gremium Informationen ausgetauscht. In Zukunft sollen jedoch konkrete Ergebnisse und Empfehlungen erarbeitet werden: Um in den Sitzungen der Unterarbeitsgruppen und der Steuerungsgruppe qualitativ gute Ergebnisse zu erzielen, entsenden die Fachbereichsleitungen die jeweils thematisch erforderlichen Mitarbeiter:innen. Diese kommunizieren die Arbeitsergebnisse binnen Monatsfrist mit ihren Fachbereichsleitungen. Werden in dieser Frist keine Zielkonflikte mitgeteilt, ist die Entscheidung verbindlich und wird im Senat mitgeteilt. Konflikte legt der Umweltsenator dem Senat zur Entscheidung vor. Ziel ist, dass Fachkompetenzen und Entscheider:innen gemeinsam arbeiten und sich in ihren jeweiligen Rollen ergänzen.		
Verantwortliche/r	Fachbereichsleitungen; Geschäftsführungen städtischer Gesellschaften und Eigenbetriebe		
Meilensteine	Bestimmte Anzahl an Entscheidungen von der Steuerungsgruppe Klima getroffen; bestimmte Anzahl an Empfehlungen von der Steuerungsgruppe Klima ausgesprochen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *Ü_Stadt_5* **Nr. aus 2021**	**Einrichtung Regionaler Energieagenturen beim Land einfordern**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Beschreibung	Um Klimaschutzmaßnahmen wie etwa die Umgestaltung eines Altbaus hin zur Klimaneutralität durchzuführen, müssen Lübecker:innen häufig viele separate Beratungsstellen aufsuchen und sich zu folgenden Themen erkundigen: Heizungsanlage, Wärmedämmung, Denkmalschutz, Gebietssatzungen, kommunale Wärmeplanung, Lärmschutz, Auflagen zu Wasser & Boden, Finanzierungs- und Fördermittelberatung. Durch die unterschiedlichen Blickwinkel der Auskunft erteilenden Stellen werden teilweise sich widersprechende Ratschläge gegeben. Um den Service zu verbessern, regt die Stadtspitze die Landesebene an, regionale Anlaufstellen zu schaffen, die nach dem Konzept einer „One-Stop-Agency" Beratung, Unterstützung und Motivation aus einer Hand anbieten. Lübeck wird als Standort für die Region Ost (Hansestadt Lübeck, Ostholstein, Kreis Segeberg, Kreis Stormarn, Kreis Herzogtum Lauenburg) vorgeschlagen. Die vorhandenen Beratungsangebote reichen nicht aus, um das Ziel der Treibhausgasneutralität schnell zu erreichen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister		
Meilensteine	Anliegen auf Landesebene richtig platziert; Beschluss der Landesbehörde zum Thema gefällt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli: Kompetenzzentrum Klimaneutralität initiieren		
Nr.: *Ü_Stadt_6* **Nr. aus 2021**	**Genehmigungsprozesse bürgerfreundlich gestalten und Bürger:innen direkt beraten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Beschreibung	Um die wahrgenommenen bürokratischen Hürden für Sanierungen und erneuerbare Energien abzubauen, werden interne Prozesse optimiert und das Verfahren nach außen verständlicher präsentiert. Die interne Prozessoptimierung vereinfacht Abläufe und richtet sie möglichst bürgerfreundlich aus. Nach außen hin werden Antragsprozesse daraufhin von einer zentralen Stelle begleitet, sodass Lübecker:innen eine:n Ansprechpartner:in und „Kümmer:in" haben. Diese Stelle übernimmt die Initialberatung, koordiniert den Prozess mit den Beteiligten und sucht ggf. nach alternativen Lösungen. Nach außen hin entsteht so ein einheitliches Bild, das idealerweise durch Online-Anträge und schnelles digitales Feedback abgerundet wird. Anfangs reicht eine Person für diese Aktivität, bei großer Nachfrage muss personell aufgestockt werden. Mittelfristig soll diese Aufgabe von der Energie- und Klimaagentur übernommen werden.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Ansprechperson zur Verfügung gestellt; zu berücksichtigende Belange und Behörden zusammengestellt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: 1	Sachkosten: 5.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KoKli		

Nr.: *Ü_Stadt_7* **Nr. aus 2021**	**Themenübergreifenden Ausschuss für Klima, Stadtentwicklung und Freiraumplanung (KSF) einrichten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Beschreibung	Ziel ist, die lokale Politik enger in den Klimaschutzprozess einzubinden. Dafür soll zusätzlich zur Präsentation von Ergebnissen prozessorientiert zusammengearbeitet werden. Es wird auf die bewährte Struktur des Fachausschusses zurückgegriffen: Da bisher das Thema Klimaschutz in vielen Ausschüssen als Stückwerk behandelt wird, gibt es künftig einen neuen Ausschuss für Klima, Stadtentwicklung und Freiraumplanung, der einmal monatlich tagt. Hier können Klimaschutzthemen aus übergeordneter Perspektive angemessen diskutiert werden. Das entlastet den derzeit zweimal pro Monat tagenden Bauausschuss, der entsprechend nur einmal im Monat tätig werden muss, sodass im Endeffekt kein neuer Sitzungstermin anfällt. Auf diese Weise kann zielgerichtet über Funktionen und übergeordnete Ziele diskutiert und entschieden werden, anstatt allein über Sachthemen und Einzelziele zu verhandeln. Beispiel: Sachthema – mehr PV, Funktion – alle Bedürfnisse über grünen Strom erledigen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 Bürgermeister; Fachbereichsleitungen		
Meilensteine	Struktur und Verantwortlichkeiten erarbeitet; neuer Ausschuss eingerichtet; neuer Ausschuss in Sitzungen getagt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_8* **Nr. aus 2021**	**Weiterbildungen für Themen des Klimaschutzes anbieten**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kapazitätsausbau/Schulungen	Flankieren	
Beschreibung	Maßgeschneiderte Fortbildungsangebote zum Klimaschutz sollen für diverse Fachaufgaben entweder in Lübeck angeboten oder externe Angebote genutzt werden, denn Klimaschutz muss deutlich intensiver als bisher in den Fachaufgaben und Prozessen der Stadtverwaltung verankert sein. Jede:r motivierte und kompetente Mitarbeiter:in soll diesen Prozess befördern, da er oder sie über das jeweilige Fachwissen verfügt, die Arbeitsabläufe vor Ort kennt und damit auch Möglichkeiten der Steuerung hat. Deshalb soll besonderer Wert auf Wissensmanagement und Lernen im Klimaschutz gelegt werden. Das motiviert die Mitarbeiter:innen für Veränderungsprozesse und steigert die Qualität der Arbeit.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 bis 5: alle Bereiche; 1.110 Personal; Fortbildungszentrum		
Meilensteine	Anzahl der Fortbildungsveranstaltungen besucht		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *Ü_Stadt_9* **Nr. aus 2021**	**Klimaziele bzw. Umsetzungsprozess zentral überwachen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Organisatorisches	Flankieren	
Beschreibung	Ziel ist, die Aufgabe des Monitorings im Klimaschutz von der operativen Ebene (Klimaleitstelle) in die Steuerungsebene zu verlagern. Dafür soll jeweils das Controlling der jeweiligen Fachbereiche die Aufgabe erhalten, die im MAKS abgeleiteten Klimaziele zu überwachen. Die Klimaleitstelle arbeitet fachlich zu, indem sie Qualität und die Wesentlichkeit der Klimaziele prüft. Das Controlling unterstützt die Bereiche beim SMARTen Ausgestalten der Ziele und verantwortet die organisatorische Abwicklung. Aus diesem Grund orientieren sich Gliederung des Masterplans und Stellschrauben zum Klimaschutz an der Gliederung der Klimaziele im Haushalt. Das jeweilige Fachbereichscontrolling bündelt die Ergebnisse und stellt diese jährlich für die Entscheidungsträger:innen zusammen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 bis 5: Fachbereichscontrolling gemeinsam mit Bereichen		
Meilensteine	SMARTE Klimaschutzziele definiert und umgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			
Nr.: *Ü_Stadt_10* **Nr. aus 2021**	**Klimafolgekosten aller Investitionen im Haushalt darstellen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kostenermittlung	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Im aktuellen Haushalt soll anhand der 25 Stellschrauben zum Klimaschutz aufgezeigt werden, welche Haushaltsanmeldungen klimarelevant sind. Die Verknüpfung von Haushaltsanmeldungen mit zugehörigen Stellschrauben erhöht die Transparenz für einen auf Klimaschutz ausgerichteten Haushalt – nur so kann nach klimarelevanten Haushaltsanmeldungen gefiltert und gegebenenfalls nachgesteuert werden. In einem zweiten Schritt werden in den folgenden Jahren die Haushaltsanmeldungen mit Klimarelevanz weiter analysiert. Ziel ist darzustellen, welcher Teil des Investitionsvolumens dem Klimaschutz direkt zugutekommt bzw. zuwiderläuft. Ergänzend werden vermiedene Klimafolgekosten dargestellt. Darüber hinaus wird bei negativen Klimafolgewirkungen Divestment betrieben. Divestment ist das Gegenteil von Investment. Das bedeutet, dass klimaschädliche Aktien, Anleihen oder Investmentfonds im Rahmen einer Finanzprüfung abgestoßen werden. Die Klimaleitstelle berät fachlich.		
Verantwortliche/r	1.201 Haushalt & Steuerung		
Meilensteine	Klimarelevante Haushaltsanmeldungen ermittelt und beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *Ü_Stadt_11* **Nr. aus 2021**	**Klimaauswirkungen von Beschlussvorlagen ermitteln**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Standards	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Aktuell enthält jede Beschlussvorlage ein von der oder dem Verfasser:in auszufüllendes Feld: „Auswirkungen auf den Klimaschutz". Diese Bewertung ist sehr subjektiv und entfaltet keine Lenkungswirkung, denn sie erfolgt nach Erstellen der Vorlage. Ziel soll aber sein, den Klimaschutz von Anfang an mitzudenken und die Gestaltungsmöglichkeiten im jeweiligen Prozess auszuschöpfen. Deshalb soll das Verfahren an den Anfang gestellt werden. Der Großteil der Beschlussvorlagen gehört einer bestimmten Kategorie an, z. B. Erstellung eines Gebäudes, Bau einer Straße, Durchführung eines Marktes. Die Bereiche müssen für ihre unterschiedlichen Verfahren Klimaschutzstandards entwickeln, die dann bei jeder zukünftigen Verwaltungsvorlage zu berücksichtigen sind. Die Klimaleitstelle unterstützt fachlich. Weiterer Vorteil der Standards ist, dass alle Vorlagen der gleichen Kategorie in gleicher Art bewertet werden. In den Vorlagen wird dann jeweils dargelegt, ob den Standards Rechnung getragen oder warum im Einzelfall abgewichen werden musste. Die jeweiligen Standards sollen der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt werden und Verbindlichkeit erlangen.		
Verantwortliche/r	Fachbereich 1 bis 5: alle Bereiche		
Meilensteine	Anzahl Standards für Prozesse entwickelt		
Finanzierungsansatz	Personalkosten: keine	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: *Ü_Stadt_12* **Nr. aus 2021**	**Teil-Zentralisierung und Aufbau einer strategischen Beschaffung prüfen**		
eea-Zuordnung	Interne Organisation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Derzeit erfolgen Beschaffung und Vergabe weitgehend eigenverantwortlich in den (Fach-)Bereichen, also dezentral. Die Regeln dafür sind in der Vergabeordnung dokumentiert. Um den Klimaschutz zu stärken, soll diese deutlicher auf Klimaschutz ausgerichtet werden. Im Rahmen eines befristeten Projektes werden dafür Grundlagen geschaffen und Schulungsmodule entwickelt (siehe Maßnahmenblatt RES_Beschaffung_1). Parallel wird geprüft, ob die zentrale Beschaffung einiger Produktgruppen sinnvoll ist, wie Sammeleinkäufe für regelmäßig benötigte Produkte (Büroartikel, Textilien, IT etc.). Durch Rabatte sind Einsparungen möglich, zum anderen müssen weniger Personen geschult werden.		
Verantwortliche/r	1.101 Bürgermeisterkanzlei		
Meilensteine	Beratungsangebot entwickelt und Personal geschult; Produktgruppen für zentrale Beschaffung definiert		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: in Planung	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	RES_Besch_1-4		

<table>
<tr><td>Nummer
Ü_Klimafonds</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☒ Öffentlichkeitsarbeit ☒ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Lübecker Klimafonds gründen</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Der Klimafonds dient dazu, finanzielle Mittel bereitzustellen, um konkrete Klimaschutzprojekte vor Ort zu fördern. Er unterstützt ausgewählte Projekte, die zusätzlich zu den laufenden Klimaschutzmaßnahmen der Verwaltung den lokalen Klimaschutz vorantreiben und die Kommune dabei unterstützen, ihre Klimaziele zu erreichen.
Der Klimafonds ist ein Leuchtturmprojekt für lokale Klimafinanzierung in Deutschland.</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Das Klimaforum war ein Lübecker Gremium, das sich aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und Initiativen zusammengesetzt hat, um Klimaschutzmaßnahmen zu entwickeln und den gesellschaftlichen Dialog zu führen. Im Rahmen des ersten Klimaforums im März 2020 entstanden rund 40 Projektideen, die unabhängig von der Verwaltung umgesetzt werden konnten. Im Verlauf hat sich gezeigt, dass neben einer fehlenden Verantwortlichkeit die fehlende Finanzierung dazu geführt hat, dass kaum Projekte weitergeführt wurden.
Die Konzeption und Umsetzung des lokalen Klimafonds in Lübeck wird durch das Projekt „Lokaler Klimafonds: Gemeinsam für mehr regionalen Klimaschutz“ unterstützt. Als eine von fünf Kommunen nimmt Lübeck zwischen Oktober 2021 und September 2024 an dem Projekt teil.
Das Projekt wird von der Firma adelphi in Berlin umgesetzt und vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gefördert. Dabei erhält die Kommune Beratung, Hilfsmaterialien und moderierte Workshops zur Konzeption und Kommunikation des Fonds sowie Angebote zum Austausch mit anderen teilnehmenden Kommunen.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Um den Klimafonds zu gründen, muss zunächst ein Konzept erarbeitet und von der Bürgerschaft beschlossen werden. Eine Satzung ist zu verfassen und ausreichend Personalkapazitäten sind zu schaffen. Zur Gründung werden bereits potentielle Spender:innen und Projekte akquiriert.</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Stärken</u>
Lübeck ist Stiftungsstadt;
viele engagierte Gruppen und Personen;
Klimaforum mit ersten Projektideen;
direkter Einfluss auf Territorialbilanz</td><td><u>Chancen</u>
schnelle THG-Minderung;
Zivilgesellschaft wird für Klimaschutz aktiviert</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Schwächen</u>
kein politischer Beschluss;
bisher wenige Projekte bzw. mit großem THG-Minderungspotential vorhanden</td><td><u>Risiken</u>
keine Finanzierung;
wenig Projektnachfragen</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">1.201 Haushalt & Steuerung; 1.300 Recht; 1.101.3 Presse und Öffentlichkeitsarbeit; Lübeck Travemünde Marketing GmbH (LTM); Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH; Handwerkskammer Lübeck; IHK zu Lübeck; Stiftungen</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Gemeinnützige Vereine (Natur & Umwelt; Gartenvereine, Sportvereine), Bürger:innen und Nachbarschaftsgemeinschaften, Hauseigentümer:innen, Nachhaltigkeitsoffensive der LTM, (Wohnungsbau-)Genossenschaften und Gesellschaften, BürgerEnergie Genossenschaft Lübeck</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Es werden priorisiert Projekte gefördert, die einen Beitrag zur THG-Einsparung leisten und diesen auch nachweisen können.</td></tr>
<tr><td>Erfolgsindikatoren</td><td colspan="3">Anzahl geförderter Projekte;
Höhe THG-Einsparungen durch Projekte;
Indikatoren der Förderrichtlinie</td></tr>
<tr><td>Zusätzlicher Nutzen</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Hinweise & Sonstiges</td><td colspan="3"></td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *Ü_KF_1* **Nr. aus 2021**	**Klimafondsstruktur im Bereich 3.390 UNV aufbauen und eine Satzung erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Förderprogramm/Fonds auflegen	Fördern	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beauftragt den Aufbau einer Fondsstruktur im Bereich 3.390 UNV und ein Konzept für einen lokalen Klimafonds in Lübeck. Teil des Aufbaus ist, die Integration von Fördermitteln zu prüfen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Konzept erstellt; Prüfung der Fördermittelnutzung abgeschlossen; Gründung des Klimafonds von Bürgerschaft beschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_4		
Nr.: *Ü_KF_2* **Nr. aus 2021**	**Personalstellen zur Verwaltung des Klimafonds schaffen**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: niedrig Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Personalressourcen schaffen	Fördern	
Beschreibung	Die Bürgerschaft beschließt, zwei Personalstellen für die Initiierung, Verwaltung und Koordination des Lübecker Klimafonds für das Haushaltsjahr 2024 zu schaffen. Eine Stelle wird mit Verwaltungs- und Finanzierungsschwerpunkten betraut. Zu den Aufgaben gehören unter anderem: Beantragen von Stiftungsgeldern, Beraten der Spender:innen, Versenden des Zuwendungsbescheids oder Kooperationsvertrags, Beraten bei Antragstellung. Eine weitere Stelle wird mit Koordination und Projektarbeit beauftragt. Dazu gehören Antragsprüfung und Projekt(vor)-auswahl, koordinieren mit und vorstellen von Projekten im Beirat, Monitoring der Mittelverwendung und Berichterstattung der Förderprojekte, Dokumentation und Kommunikation von Projektergebnissen an Spender:innen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Stellen eingeplant; Stellen fristgerecht ausgeschrieben; Stellen zum 01.01.2024 besetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 2	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_1		

Nr.: *Ü_KF_3* **Nr. aus 2021**	**Kommunikationsstrategie erarbeiten und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Aktivieren	
Beschreibung	Es soll ein Kommunikationskonzept entwickelt bzw. zielgruppengerechte Kommunikationsmaterialien entworfen werden, um Spender:innen und Projektpartner:innen anzusprechen. Diese können Privatpersonen, lokale Vereine, Betriebe und öffentliche Organisationen sein. Zudem soll Informationsmaterial über den Fonds bereitgestellt und ggf. eine Webseite entwickelt werden. Dazu gehört eine engagierte Öffentlichkeitsarbeit, um den Klimafonds zu bewerben und überhaupt erst bekannt zu machen sowie eine Kommunikationskampagne, die Bürger:innen, Unternehmen, Organisationen etc. anspricht und für Spenden akquiriert. Dies erfolgt zusammen mit den beteiligten Akteur:innen aus dem Team Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, LTM und der Wirtschaftsförderung Lübeck.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Kommunikationsstrategie erstellt; zielgruppengerechte Bausteine für die Ansprache der Öffentlichkeit entwickelt; ergänzende Materialien erarbeitet; Kampagne gestartet		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: keine	Sachkosten: 15.000 Euro	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_4		

Begonnene Aktivitäten

Nr.: *Ü_KF_4* **Nr. aus 2021**	**Konzept für Klimafonds erarbeiten**		
eea-Zuordnung	Kooperation		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Konzept erstellen	Fordern/Konkretisieren	
Beschreibung	Ein Konzept für einen Lübecker Klimafonds wird zurzeit in Zusammenarbeit mit Stakeholder:innen erarbeitet. Das Konzept sieht Folgendes vor: Die Koordination des Lübecker Klimafonds liegt bei der Klimaleitstelle, inklusive dem Monitoring der Förderaktivitäten. Sie initiiert die Gründung, erarbeitet zusammen mit weiteren Stakeholder:innen eine geeignete Struktur und Satzung, evaluiert und erstellt später regelmäßige Berichte. Die Finanzierung besteht aus öffentlichen und privaten Mitteln. Als öffentliche Mittel wird vorgeschlagen, ein Euro pro Einwohner:in Lübecks zur Verfügung zu stellen. Aus diesen Mitteln werden auch die benötigten Personalstellen finanziert. Private Mittel sollen aus Stiftungsgeldern und freiwilligen Spenden von Unternehmen und Privatpersonen eingeworben werden. Ziel ist, den Betrag der öffentlichen Mittel gleichwertig durch Spenden zu generieren. Zur Projektauswahl wird eine Förderrichtlinie erarbeitet, die Teil des Konzeptes ist. Idealerweise zeichnen sich die Projekte durch eine hohe Klimaschutzwirksamkeit aus, eine messbare THG-Minderung und weitere soziale und ökologische Zusatznutzen. Der Fokus liegt hierbei auf der Multifunktionalität der Projekte. Zum Start des Klimafonds soll bereits eine Auswahl sichtbarer Projekte akquiriert sein, um sowohl Beispielprojekte für potentielle Antragstellende als auch Spendende zu zeigen. Projekte aus den Themenfeldern Bauen & Wohnen, Energie, Kommunikation & Bildung, Lebensstil & Konsum und Mobilität sollen gefördert werden. Die Projektauswahl wird durch eine Förderrichtlinie sichergestellt. Anhand der Richtlinie findet eine Vorauswahl an geeigneten Projekten statt. Ein zu bildender Beirat aus Expert:innen wird die finale Projektauswahl unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel vornehmen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	3. Strategieworkshop durchgeführt; Projektförderungen erarbeitet; Förderrichtlinie erstellt; Konzept final erstellt; mit Akteur:innen abgestimmt; rechtliche Prüfung abgeschlossen		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: 0,25	Sachkosten: keine	Fördermittel: keine
Verknüpfte Aktivitäten	Ü_KF_1		

<table>
<tr><td>Nummer
Ü_KoKli</td><td colspan="3">Thema
☐ Energie & Bau ☐ Wirtschaft ☐ Digitalisierung
☐ Landnutzung & Boden ☐ Ressourcenschutz ☐ Umweltbildung
☐ Mobilität ☐ Öffentlichkeitsarbeit ☒ Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Stellschraube</td><td colspan="3">Übergeordnetes</td></tr>
<tr><td>Maßnahmentitel</td><td colspan="3">Regionale Energieagentur/Kompetenzzentrum Klimaneutralität initiieren</td></tr>
<tr><td>Ziel</td><td colspan="3">Ziel ist, das große Klimaschutzpotential bei Haushalten und Gewerbebetrieben zu heben. Dafür stehen der Stadtverwaltung nur wenige verpflichtende Instrumente zur Verfügung. Deshalb soll auf regionaler Ebene eine Anlaufstelle geschaffen werden, die nach dem Konzept einer „One-Stop-Agency“ Beratung, Unterstützung und Motivation aus einer Hand anbietet. Die Vernetzung der Akteur:innen, die bisher zum Themenfeld aktiv sind, ist eine notwendige Voraussetzung. Zielgruppen sind Privatpersonen, Unternehmen sowie Verbände und Vereine</td></tr>
<tr><td>Ausgangslage</td><td colspan="3">Derzeit existieren viele verschiedene Beratungsangebote, Kampagnen und gemeinschaftliche Initiativen zum Klimaschutz. Dabei steht in der Regel ein Teilaspekt im Fokus. Für Klimaschutzmaßnahmen wie etwa das Umgestalten eines Altbaus hin zur Klimaneutralität müssen Bürger:innen häufig viele separate Beratungsstellen aufsuchen und mit den folgenden Themen befassen: Heizungsanlage, Wärmedämmung, Denkmalschutz, Gebietssatzungen, kommunale Wärmeplanung, Lärmschutz, Auflagen Wasser & Boden, Finanzierungs- und Fördermittelberatung. Durch die unterschiedlichen Blickwinkel der Auskunft gebenden Stellen werden teilweise sich widersprechende Ratschläge erteilt.
Zum Klimaschutz motivierte Bürger:innen stellen sich mit Glück – wenn auch unbefriedigt – der Herausforderung. Unmotivierte Bürger:innen werden so nicht gewonnen. Zusätzlich zur Beratung ist Motivation und Unterstützung, auch finanzielle, für die erste Gruppe hilfreich und für die zweite Gruppe notwendig. Die vorhandenen Beratungsangebote in Lübeck reichen nicht aus, um das Ziel der Treibhausgasneutralität schnell zu erreichen.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Strategie</td><td colspan="3">Die bisherige Praxis der singulären Beratung und Unterstützung soll gemäß dem Servicegedanken in ein regionales Angebot „aus einer Hand“ umgewandelt werden. Die Landesbehörden und weitere regionale Ansprechpartner:innen sollen für diesen Plan gewonnen werden. Die One-Stop-Agency wäre ein niederschwelliges Angebot, um zu beraten, zu unterstützen und zu motivieren. Die Schnittstellen zu den vorhandenen Service-Angeboten müssen definiert werden. Die Themengebiete des Kompetenzzentrums sollen Energie, Ressourcenschutz, Klimaanpassung und nachhaltiges Wirtschaften umfassen.</td></tr>
<tr><td><u>Stärken</u>
Vernetzungen im Klimaschutz vorhanden;
hohe Servicequalität;
niedrige Zugangsschwellen</td><td colspan="2"><u>Chancen</u>
Klimaschutzbeiträge der Bevölkerung verstärken;
bessere Koordination der Akteure</td></tr>
<tr><td><u>Schwächen</u>
hoher Koordinationsaufwand, um parallele Strukturen zu vermeiden</td><td colspan="2"><u>Risiken</u>
Fachkräftemangel;
Nutzen geringer als erwartet</td></tr>
<tr><td>Verantwortliche Institutionen/Bereiche</td><td colspan="3">Bürgermeister; 3.390.01 Klimaleitstelle</td></tr>
<tr><td>Einzubindende Gruppen</td><td colspan="3">Weitere Bereiche der Hansestadt Lübeck; Stadtwerke Lübeck; Wirtschaftsförderung Lübeck; Handwerkerschaft; Klima pro Lübeck; Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein; Finanzinstitute; Hochschulen</td></tr>
<tr><td>Zielgruppe</td><td colspan="3">Privatpersonen, Lübecker Unternehmen;</td></tr>
<tr><td>Beitrag zur Treibhausgasneutralität</td><td colspan="3">Nicht quantifizierbar.
Laut Teilbericht des Umweltbundesamtes zu Klimaschutzpotentialen in Kommunen beinhalten jedoch insbesondere sogenannte weiche Aktivitäten zu Beratung und Öffentlichkeitsarbeit sehr große THG-Einsparpotentiale.</td></tr>
</table>

Zugehörige Aktivitäten

Prioritäre Aktivitäten			
Nr.: *Ü_KoKli_3* **Nr. aus 2021**	**Beratung für Gebäudeeigentümer:innen zur Wärmewende anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Gemäß dem One-Stop-Agency-Gedanken werden Sprechzeiten und gebündelte Informationen zu allen Themenfeldern der Wärmewende im Wohngebäudesektor (Heizungsanlage, Wärmedämmung, Denkmalschutz, Gebietssatzungen, kommunale Wärmeplanung, Lärmschutz, Auflagen Wasser &Boden, Finanzierungs- und Fördermittelberatung) aus einer Hand angeboten. Die Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		
Nr.: *Ü_KoKli_4* **Nr. aus 2021**	**Klimaschutzberatung für das Gewerbe anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Gemäß dem One-Stop-Agency-Gedanken werden Sprechzeiten und gebündelte Informationen zum Klimaschutz im Gewerbe angeboten, verbunden mit dem Serviceangebot, Betriebe vor Ort zu beraten (in Zusammenarbeit mit den Verbraucherzentralen). Der Fokus liegt auf den kleinen Betrieben mit Anliegen zur Wärmeversorgung und allgemeiner Geräteausstattung: Für spezielle Fragen zur Optimierung von Produktionsprozessen gibt es Anlaufstellen auf anderen Ebenen. Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)			
Nr.: *Ü_KoKli_6* **Nr. aus 2021**	**Kampagne zur Wärmewende durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Beschreibung	Im Zuge der Wärmewende müssen fast alle Bürger:innen, die Wohneigentum besitzen, ins Handeln kommen. Denn nur eine sehr kleine Minderheit der Gebäude wird derzeit klimaneutral mit Wärme versorgt. Die kommunale Wärmeplanung gilt als Handlungsleitfaden für die unterschiedlichen Gebäudetypen und Quartiere. Eine Kampagne sensibilisiert Eigentümer:innen, um gemeinsam mit allen regionalen Partner:innen der Wärmewende vom Plan zur Umsetzung zu gelangen. Die Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		
Nr.: *Ü_KoKli_7* **Nr. aus 2021**	**Kampagnen zum Klimaschutz im Gewerbe durchführen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Kampagne	Aktivieren	
Beschreibung	Das Gewerbe ist ein maßgeblicher Verursacher von Treibhausgasen in Lübeck. Wärme- und Prozessenergie, Stromverbrauch und Wirtschaftsverkehr verursachen zusammen über 40 Prozent der Emissionen. Nur eine kleine Minderheit der Gewerbebetriebe wird ohne externe Motivation bis 2035/2040 klimaneutral wirtschaften (zumindest ohne das Instrument der Kompensation zu beanspruchen). Die kommunale Wärmeplanung gilt auch als Handlungsleitfaden für das Gewerbe. Eine Kampagne soll die Unternehmer:innen sensibilisieren, um gemeinsam mit allen Akteur:innen die lokale Wärmewende umzusetzen. Die Details sind den fachlichen Maßnahmenblättern zu entnehmen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		
Nr.: *Ü_KoKli_8* **Nr. aus 2021**	**Fördermöglichkeiten für die Energiewende im Gewerbe bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Eigene Förderprogramme	Fördern	
Beschreibung	Für den Gewerbesektor existieren derzeit etwa 390 Förderprogramme für Klimaschutz (EU, Bund, Land), um die Transformation hin zur Klimaneutralität zu beschleunigen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die finanzielle Förderung des Gewerbes im Wesentlichen eine übergeordnete Aufgabe ist. Auf regionaler Ebene soll hauptsächlich zu diesen Fördermöglichkeiten beraten werden. Daneben gibt es einige Lücken, die durch kommunale Förderung ergänzt werden sollen, um passgenau die regionalen Notwendigkeiten abzudecken. Beispiele sind in den fachlichen Maßnahmenblättern genannt.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Nr.: *Ü_KoKli_9* **Nr. aus 2021**	**Fördermöglichkeiten zur Energiewende für Bürger:innen bereitstellen**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: hoch Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Eigene Förderprogramme	Fördern	
Beschreibung	Für Bürger:innen existieren derzeit etwa 200 Förderprogramme für Klimaschutz (EU, Bund, Land), um die Transformation hin zur Klimaneutralität zu beschleunigen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die finanzielle Förderung im Wesentlichen eine übergeordnete Aufgabe ist. Auf regionaler Ebene soll hauptsächlich zu diesen Fördermöglichkeiten beraten werden. Daneben gibt es einige Lücken, die durch kommunale Förderung ergänzt werden sollen, um passgenau die regionalen Notwendigkeiten abzudecken. Beispiele sind in den fachlichen Maßnahmenblättern genannt.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		
Nr.: *Ü_KoKli_10* **Nr. aus 2021**	**Beratung zur Klimaanpassung anbieten**		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Beratungsangebot	Aktivieren	
Beschreibung	Neben Klimaschutz muss der Gebäudebestand an die Folgen des Klimawandels angepasst werden. Dabei gibt es Synergien, wie etwa Wärmedämmung, die im Sommer als Hitzeschutz fungiert; aber auch zusätzliche Themen wie Dachbegrünung oder Überflutungs- und Gesundheitsschutz. Dieses Themenfeld soll die Beratung zum Klimaschutz ergänzen, denn Klimaschutz und Klimaanpassung sind zwei Seiten einer Medaille.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		
Nr.: *Ü_KoKli_11* **Nr. aus 2021**	**Projekte entwickeln und umsetzen**		
eea-Zuordnung	Konzepte und Strategien		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: schlecht	
Instrument	Projekte	Aktivieren	
Beschreibung	Zusätzlich zu den fundamentalen Aufgaben der Energie- und Klimaagentur (Beraten, Informieren, Netzwerken) soll die Agentur eigene Projekte ausführen. Diese sind durch einen abgegrenzten Projektzeitraum definiert und werden über Projektfinanzierungen und mit separaten Projektstellen gesondert finanziert. Die Finanzierung wird entweder nach Einreichen einer Projektskizze von der Energie- und Klimaagentur und/oder durch ein Fördermittelprogramm übernommen. Projekte – wie der Aufbau von Plattformen oder Reparaturstationen – enden mit der zur Verfügung gestellten (digitalen) Infrastruktur. Das betreuen der Strukturen geht nach Ablauf des Projektzeitraums in die Grundaufgaben der Agentur über und ist durch das Stammpersonal zu betreuen.		
Verantwortliche/r	Regionale Energie- und Klimaagentur		
Meilensteine			
Finanzierungsansatz	Personalstellen: nicht HL	Sachkosten: nicht HL	Fördermittel:
Verknüpfte Aktivitäten	Siehe fachliche Maßnahmenblätter		

Raum für Notizen:

Anlage 3: Beteiligung_MAKS

VO/2023/11957 Masterplan Klimaschutz (MAKS): Beteiligung

- 1.010 Controlling FB1
- 1.101 Bürgermeisterkanzlei
- 1.102 Logistik, Statistik und Wahlen
- 1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie
- 1.101.3 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- 1.110 Personal
- 1.160 Frauenbüro
- 1.201 Haushalt und Steuerung
- 1.201.5 Beteiligungscontrolling
- 1.300 Recht
- 2.020 Controlling FB2
- 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften
- 2.500 Soziale Sicherung
- 3.030 Controlling FB3
- 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck
- 3.820 Stadtwald
- 3.390 Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz
- 4.040 Controlling FB4
- 4.041.7 Museum für Natur & Umwelt
- 4.401 Schule und Sport
- 4.491 Archäologie und Denkmalpflege
- 5.060 Controlling FB5
- 5.610 Stadtplanung und Bauordnung
- 5.651 Gebäudemanagement
- 5.660 Stadtgrün und Verkehr
- 5.691 Lübeck Port Authority
- Stadtwerke
- Stadtwerke mobil
- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck (KWL)
- Wirtschaftsförderung GmbH
- Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH
- Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

► ***Nr. 2023/11957-01-01***
öffentlich

Lübeck, 21.08.2023

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der FDP Fraktion

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

Änderungsantrag des AM Thorsten Fürter (FDP) zu VO/2023/11957-01 Austauschvorlage: Masterplan Klimaschutz

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
29.08.2023	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	*zur Entscheidung*

Antrag:

1. *Oberste Priorität bei der Senkung der Treibhausgase in Lübeck hat der Aufbau von Wärmenetzen für das klimaneutrales Heizen durch die Stadt und der Ersatz von fossilen Energiequellen durch erneuerbare Energien durch die Stadtwerke. Kleinere Maßnahmen ohne größeren Effekt sollten gegenüber diesem Ziel nicht prioritär verfolgt werden.*
2. Auf Maßnahmen, die von landes- und bundesrechtlichen Vorgaben abweichende besondere Baustandards in Lübeck formulieren sollen, wird verzichtet (Maßnahmen EB NB 1, EB NB 2, EB NB 5, EB NB 11).
3. Auf Maßnahmen, die darauf gerichtet sind, Parkmöglichkeiten einzuschränken und / oder zu verteuern, wird verzichtet (Maßnahmen MO MIV 13, MO MIV 14, MO MIV 20).
4. Die Zahl der Informations- und Werbekampagnen (über 20) wird gestrafft. Verzichtet werden soll u. a. auf Kampagnen zum Wohnungstausch (EB NB 10), Spritsparen / Umsteigen (MO MIV 12), Heizungstausch (EB EE 22).
5. Es wird keine Rückbaustrategie für das Gasnetz entwickelt (EB EE 31), vielmehr wird eine Strategie entwickelt, wie das vorhandene Netz für andere Energieträger ertüchtigt werden kann.
6. Die bei den Maßnahmen aufgeführten Stellenzuwächse werden nicht mitbeschlossen. Der Bürgermeister wird beauftragt, ein Konzept vorzulegen, wie neue Stellenbedarfe für die Umsetzung des Masterplans durch Umschichtungen innerhalb der Verwaltung erwirtschaftet werden können.
7. Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Ansprechstelle in der Verwaltung aufzubauen, die bei der Fördermittelakquise in jenen Bereichen unterstützt, die von WiFö / KWL nicht abgedeckt werden.

Begründung:
Erfolgt mündlich

Anlagen:

Ausschussmitglied

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2023/12289**
öffentlich

Lübeck, 13.06.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Tino Martsch (E-Mail: tino.martsch@strhl.de Telefon: 70760-500)

Ausstattung des öffentlichen Raumes der Hansestadt Lübeck mit Abfallsammelbehältern

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.09.2023	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschließt, dass im Stadtgebiet einheitliche Abfallsammelbehälter gemäß dem Konzept eingesetzt werden. Der städtische Anteil an den Gesamtkosten von knapp 2 Mio. Euro wird dafür aus dem Haushalt der Hansestadt Lübeck zur Verfügung gestellt.

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
Stadtwerke Mobil GmbH	Zustimmung
5.660 – Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung
2.830 - Kurbetrieb Travemünde	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Weil deren Belange nicht betroffen sind.

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:

Ausgangslage und Konzeptumfang:

Im Jahr 2021 wurde ein Stadt-übergreifendes Projekt zur Verbesserung der Stadtsauberkeit gestartet.
In einem Workshop am 05.10.2021 wurde durch den Bürgermeister der Impuls gegeben, in einem ersten Schritt die Vielfalt der Papierkorbtypen zu prüfen und einen Vorschlag zur Vereinheitlichung der Behältertypen sowie zur besseren Sichtbarkeit zu unterbreiten. Im November 2022 wurden die EBL beauftragt, ein entsprechendes Konzept vorzulegen.

Im Stadtgebiet befinden sich ca. 2800 Abfallsammelbehälter zur Aufnahme von Abfällen, derer sich Bewohner, Besucher und Touristen entledigen wollen.
Die Aufstellorte sind im gesamten Stadtgebiet verteilt, konzentrieren sich aber auf den Innenstadtbereich, den wassernahen Bereich von Travemünde und die Parkanlagen im Stadtgebiet. Die Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (im Folgenden Stadtverkehr) betreibt im Stadtgebiet mehrere Hundert Bushaltestellen, die in der Regel mit Sammelbehältern ausgestattet sind und sich als Standorte für Abfall-Sammelbehälter auch zukünftig ausdrücklich stark anbieten.

Die Betreuung und regelmäßige Leerung der Abfallbehälter erfolgt durch verschiedene städtische Bereiche. Die Haltestellen des Stadtverkehrs Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH sind eingeteilt in die Kategorien Innenbereich und Außenbereich. Die Behälter im Innenbereich werden gegen Zahlung einer jährlichen Pauschale durch die EBL betreut, im Außenbereich ist der Stadtverkehr in Eigenregie tätig.

Das vorliegende Konzept verfolgt zunächst eine Vereinheitlichung der Behältertypen sowie die Umsetzung eines vereinheitlichten Erscheinungsbildes (Corporate Design). Dies ist kurzfristig sinnvoll und unabhängig von einem weiteren Ausbau dieses Konzeptes, wonach eine Zusammenführung und Bündelung der Betreuung und Leerung zu prüfen und umzusetzen wäre.

Das Ziel eines solchen Folgekonzeptes besteht darin, die Stadtsauberkeit insgesamt weiter zu verbessern bei ggf. sogar günstigeren Gesamtkosten durch Synergie-Effekte. Eine konkrete Zuordnung der zu betreuenden Behälter zu den durchführenden Institutionen einschließlich der jeweiligen finanziellen Auswirkungen und Kostenübernahmen wäre in einem internen Abstimmungsprozess unter Einbeziehung des Stadtverkehrs zu prüfen und umzusetzen. Ebenfalls zu prüfen wäre, ob einhergehend mit einer Bündelung und Neustrukturierung der Aufgabenwahrnehmung die Ausweitung von Reinigungsleistungen, die die EBL bisher satzungsgemäß nur auf den Straßen verrichten, auf die öffentlichen Abfallbehälter und ggf. Licht-, Ampel- und Verkehrsschild-Masten auszudehnen. Diese Infrastrukturen werden sehr häufig mit Aufklebern oder Farbe verunstaltet. Aktuell werden im Rahmen eines Versuchs über zeitlich befristete Arbeitsverträge Mitarbeiter:innen beschäftigt, die diese Aufgaben erledigen. Mit dem Stammpersonal ist dies nicht darstellbar.

Abfall-Trennung:

Im noch nicht beschlossenen Masterplan Klimaschutz ist unter Punkt RES_KW_7 als prioritäre Aktivität aufgeführt, dass die Mülltrennung von öffentlichen Mülleimern auszubauen ist.

In diesem Konzept wird dieser Vorschlag nicht verfolgt.
Die Trennung in verschiedene Abfall-Fraktionen, die getrennt gesammelt, transportiert, weiterbehandelt und optimaler Weise einer Wiederverwendung zugeführt werden, ist grundsätzlich gut und sinnvoll und in den gesetzlichen Regelwerken auch verankert. Die EBL sind jedoch davon überzeugt, dass dies, anders als in den Haushalten und Wohnanlagen, im öffentlichen Raum nicht in einem zielführenden Maß gelingt. Der logistische Aufwand allein der Sammlung und Betreuung der dann sehr viel zahlreicheren Behälter wäre erheblich und keinesfalls mit den vorhandenen Ressourcen darstellbar. Die Anschaffung, Montage und Betreuung neuer öffentlicher Sammelsysteme für eine getrennte Sammlung von 3 oder auch 5 Fraktionen stünde unter dem hohen Risiko, dass die erhaltenen Fraktionen trotzdem nicht geeignet für eine getrennte Weiterbehandlung/Wiederverwertung sind, sondern beispielsweise nochmals sortiert werden müssten. Große Unternehmen wie etwa die Deutsche Bahn im Jahr 2021 sind von einer 4-Fraktionensammlung in den Bahnhöfen und Bahnsteigen wieder zu einer 2-Fraktionen-Sammlung (Restmüll und Papier) zurückgegangen. Ein weiteres Risiko besteht in der noch nicht absehbaren Entwicklung der Abfallfraktionen aufgrund gesetzlicher und gesellschaftlicher Entwicklungen.
Als die eindeutig bessere Option wird die Sammlung einer Misch-Fraktion mit der Möglichkeit einer anschließenden zentralen Sortierung gesehen, da hierdurch differenzierte Wege für die weitere Behandlung und Wiederverwertung besser und effizienter realisiert werden können.

Abstimmung:

Mit den städtischen Bereichen, die Abfallsammelbehälter im Stadtgebiet vorhalten (Stadtgrün und Verkehr sowie Kurbetrieb Travemünde), wurden hinsichtlich der Behälterauswahl erfolgreich Abstimmungsgespräche geführt. Dabei wurden u.a. Fragen etwa zur Eignung oder zur Sicherheit gegen Vandalismus oder Krähen thematisiert. Darüber hinaus gehende Hinweise der Verwaltung wurden berücksichtigt. Auch mit dem Stadtverkehr wurden mehrfach Gespräche geführt, wobei hier weder die Fragen nach Notwendigkeit und Zuständigkeit für öffentliche Abfallbehälter an Bushaltestellen, noch die damit verbundene Klärung der Kostenbeteiligung abschließend geklärt werden konnten.
Der Bereich Haushalt und Steuerung wurde hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen beteiligt.

Fazit der Prüfung und Vorschlag zur Umsetzung:

Die Prüfung und Abstimmung ergaben, dass folgende Modelle sowohl praktisch in der Anwendung (Benutzung und Leerung), als auch gut in das Stadtbild integrierbar sind. Diese Behälter bieten darüber hinaus einen guten Schutz vor Plünderung durch Wildtiere.

Im Stadtgebiet sollen als Standardmodell graue (Farbe DB 703) Abfallsammelbehälter eingesetzt werden.
Die Behälter bestehen aus pulverbeschichtetem Stahlblech, die Banderole mit dem Logo wird ab Werk aufgeklebt und anschließend wird der gesamte Behälter mit einem Antigraffitischutz versehen.
Im Inneren ist zur Aufnahme des Abfalls eine 120 l Abfalltonne vorhanden.
Im Deckel ist ein Aschenbecher integriert.
An ausgewählten Standorten werden die Abfallsammelbehälter mit Flaschensammelregalen (Pfandringe) ausgestattet.

An den architektonisch gestalteten Strandpromenaden in Travemünde werden ebenfalls 120l Abfalltonnen mit Pfandringen und Aschenbechern im blauen Design aufgestellt, auch auf der Priwallseite.

Die folgenden Abbildungen zeigen beispielhaft Ausführung und Design der einzusetzenden Abfallsammelbehälter und können geringfügig von den noch zu beschaffenden Modellen abweichen.

Im wassernahen Bereich (Seebad Travemünde), sollen die Behälter der Kurverwaltung beibehalten werden. Die Deckel sollen in hellblauer Farbe lackiert und die Behälter mit dem Seebad Travemünde Logo in blau beklebt werden. Diese Behälter sind mit einem Müllsack ausgestattet und dadurch, gerade im Strandbereich, einfach zu leeren. Auch sind der Aufstellort und die Menge der aufzustellenden Behälter einfacher zu regeln.

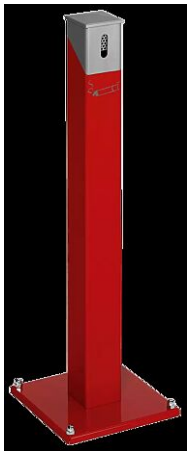
Die gleichen Behälter, nur mit rotem Deckel und rotem Logo, sollen auch von Stadtgrün und Verkehr in den Bereichen genutzt werden, die mit Abfallsammelfahrzeugen nicht anfahrbar sind.

An Bushaltestellen und Orten, bei denen nicht so viel Volumen zur Entledigung von Abfällen benötigt wird, sind die bisherigen Abfallsammelbehälter, jedoch im Corporate Design der Hansestadt Lübeck zu verwenden.

Der Körper und der Deckel des 50 Liter fassenden Abfallsammelbehälters besteht aus Kunststoff. Er ist leicht zu leeren und günstig in der Anschaffung. Die Banderole wird aufgeklebt.

Zusätzlich zu den 50 Liter Abfallsammelbehältern und den Behältern die nicht am Strand

stehen, sollen an ausgewählten Standorten, an denen erfahrungsgemäß viele Zigarettenkippen anfallen, separat Aschenbecher installiert werden. Diese Aschenbecher haben eine Höhe von ca. 100 cm und werden fest mit dem Untergrund verbunden.



Um das Gesamtbild abzurunden, sind auch noch die Hundekotbeutelspender in die Betrachtung mit einbezogen worden. Sie werden dem Gesamtbild angepasst, erhalten Aufkleber im entsprechenden Design.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtprojektkosten belaufen sich auf 2.474.100 EUR. Diese verteilen sich über die Gesamtdauer des Projekts 2024 – 2026. In den Kosten sind Anschaffungs- Bereitstellung- und Installationskosten der Abfallsammelbehälter enthalten.

Die Kosten verteilen sich folgendermaßen auf die Beteiligten:

	Gesamtkosten 2024-2026	Jährlicher Betrag
EBL (74,7%)	413.400 €	137.800 €
HL FB3 (25,3%)	140.100 €	46.700 €
HL 5.660 Stadtgrün und Verkehr	1.834.200 €	611.400 €
Kurbetrieb	52.500 €	17.500 €
Stadtverkehr	33.900 €	11.300 €
Projekt Gesamt	**2.474.100 €**	**824.700 €**

Der Anteil aus dem städtischen Haushalt beträgt über die Gesamtlaufzeit 1.974.300 EUR, jährlich 658.100 EUR, und ist im Fachbereich 3 Produkt 545001 sowie im Fachbereich 5 Produkt 551001 zu ordnen.

Die Kosten, die über die Straßenreinigungsgebühr abzurechnen sind, können mit einer Quote von 74,7% umgelegt werden. Die restlichen 25,3% trägt der Haushalt der Hansestadt Lübeck in Rahmen des öffentlichen Interesseanteils an der Straßenreinigung.

Zeitlicher Ablauf der Umsetzung

Nach Erteilung des Auftrages durch die Politik wird die Umsetzung ca. 3 Jahre in Anspruch nehmen. Das ist dem Umstand geschuldet, dass wir die Vorbereitung und Montage zusätzlich zu den bestehenden, laufenden Aufgaben mit vorhandenem Personal durchführen. Dabei wird von einer angemessenen Lieferfähigkeit der Behälter-Hersteller ausgegangen.

Anlagen:
Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

Senator Ludger Hinsen

Bereich: 3.700 EBL **Anlage zur Vorlage vom**
Produkt: 545001 und 551001 **VO-Nr.: VO/2023/12289**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2024	2025	2026	2027
Erträge				
Aufwendungen	-658.100,00	-658.100,00	-658.100,00	0,00
Saldo Ergebnisplan	-658.100,00	-658.100,00	-658.100,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-658.100,00	-658.100,00	-658.100,00	0,00
Saldo Finanzplan	-658.100,00	-658.100,00	-658.100,00	0,00

2024	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**	46.700,00	46.700,00		
Zusätzl. **zu ordnen**	611.400,00	611.400,00		
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2024	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Mehr) Aufwendungen:	545001.000.5455000	EBL (Straßenreinigung), Erst.f. Aufw.v.Dritt.verb. Unternehmen	-46.700,00
(Mehr) Aufwendungen:	551001.000.5221111	Grün-und Landschaftsbau, GK Ersatzbesch. FW Grünfläche	-611.400,00
		Saldo Ergebnisplan	-658.100,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Mehr) Auszahlungen:	545001.000.7455000	EBL (Straßenreinigung), Erstattung verb. Untern.	-46.700,00
(Mehr) Auszahlungen:	551001.000.7221111	Grün-und Landschaftsbau Ersatzbesch. Festw.Grünflächen	-611.400,00
		Saldo Finanzplan	-658.100,00

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12323
öffentlich

Lübeck, 19.06.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Stefan Schmedemann (E-Mail: stefan.schmedemann@ebhl.de Telefon: 70760 211)

Wirtschaftsplan der EBL 2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.09.2023	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Für den Wirtschaftsplan 2024 der Entsorgungsbetriebe Lübeck werden festgesetzt:

1.1 in der Erfolgsübersicht	die Erträge	124.233.247,00
	die Aufwendungen	115.487.875,00
	das Jahresergebnis	8.745.372,00
1.2 im Vermögensplan	die Einnahmen	65.195.000,00
	die Ausgaben	65.195.000,00
1.3 der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen		32.772.526,00
1.4 der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen		66.139.000,00
1.5 der Höchstbetrag der Kassenkredite		15.000.000,00

2. Die Stellenübersicht wird als Bestandteil des Wirtschaftsplanes 2024 festgestellt. Sie ist dieser Vorlage in zusammengefasster Form beigefügt.

3. Der Wirtschaftsplan und seine Bestandteile werden zur Kenntnis genommen.

- Vorbericht
- Erfolgsplan
- Erfolgsübersicht
- Vermögensplan
- Finanzplan
- Investitionsplan

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

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.030 Fachbereichscontrolling	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Weil deren Belange nicht betroffen sind.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[X] vorgeschrieben durch:
GO, EigVO

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein
[ ] Ja – Begründung:
Die EBL weisen im Rahmen ihrer Tätigkeiten bereits heute insgesamt eine positive Klimabilanz aus. Der Wirtschaftsplan berücksichtigt, dass bei Prozessen und Investitionen grundsätzlich klimaschonende Alternativen betrachtet und bevorzugt eingesetzt werden.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Der Vorbericht zum Wirtschaftsplan 2024 (Anlage 1) enthält eine ausführliche Begründung.

Anlagen:
Wirtschaftsplan der EBL für das Geschäftsjahr 2024

Senator Ludger Hinsen

LÜBECK Entsorgungsbetriebe

Wirtschaftsplan 2024

Lübeck, den 17.07.2023

INHALTSVERZEICHNIS

A. Allgemeines 3
B. Vorbericht zum Erfolgsplan 8
1. Erfolgsplan der EBL 8
2. Betriebszweig Abwasserbeseitigung 11
3. Betriebszweig Abfallwirtschaft 15
4. Betriebszweig Straßenreinigung/Winterdienst 19
5. Betriebszweig Bedürfnisanstalten 22
6. Betriebszweig Werkstatt 24
C. Vorbericht zum Vermögensplan 26
D. Vorbericht zum Investitionsplan 27
E. Vorbericht zur Stellenübersicht 29

Anlagen:

Anlage 1: Erfolgsplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck

Anlage 2: Erfolgsübersicht nach Betriebszweigen

Anlage 3: Vermögensplan

Anlage 4: Finanzplan für die Entsorgungsbetriebe Lübeck

Anlage 5: Auswirkungen auf den Finanzplan des Haushalts der Hansestadt Lübeck

Anlage 6: Investitionsplan

Anlage 7: Stellenplan nach Eingruppierung

Anlage 8: Stellenplan nach Bereichen

Anlage 9: Aufbau des Wirtschaftsplans

A. ALLGEMEINES

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

1.1. Rechtliche Verhältnisse der Entsorgungsbetriebe Lübeck

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) sind ein nicht wirtschaftliches Unternehmen i.S.d. § 101 Abs. 4 Gemeindeordnung (GO) und damit eine eigenbetriebsähnliche Einrichtung. Gemäß dem Wahlrecht in § 101 Abs. 4 GO führt die Hansestadt Lübeck die EBL nach den Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung (EigVO).

1.2. Gesetzliche Inhalte des Wirtschaftsplans

Gemäß § 12 EigVO haben die EBL vor Beginn eines jeden Wirtschaftsjahres einen Wirtschaftsplan aufzustellen. Dieser besteht aus

- dem Erfolgsplan,
- dem Vermögensplan,
- der Stellenübersicht und
- einer Zusammenstellung der nach den §§ 95f und 95g der GO genehmigungspflichtigen Kreditaufnahmen und Verpflichtungsermächtigungen.

Gemäß § 12 Abs. 2 EigVO sind dem Wirtschaftsplan folgende Anlagen beizufügen:

- ein Vorbericht, der den Wirtschaftsplan insgesamt erläutert,
- eine Erfolgsübersicht bei Betrieben mit mehr als einem Betriebszweig,
- ein fünfjähriger Finanzplan und
- eine Übersicht über die aus Verpflichtungsermächtigungen in den einzelnen Jahren voraussichtlich fällig werdenden Ausgaben.

Die wesentlichen Inhalte der o.g. Bestandteile des Wirtschaftsplans sind in den §§ 13 bis 16 EigVO ergänzend erläutert.

Der gesetzliche Aufbau der Bestandteile des Wirtschaftsplans ist in Anlage 9 dargestellt.

Laut Betriebssatzung hat die Direktion der EBL den Entwurf des Wirtschaftsplans rechtzeitig dem Bürgermeister zuzuleiten. Der Bürgermeister bringt den Wirtschaftsplan in das Beschlussverfahren.

Der Wirtschaftsplan wird durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen und festgesetzt.

1.3. Anwendung des Kommunalabgabengesetzes

Die rechtliche Grundlage für die Ermittlung der Gebühren stellt das Kommunalabgabensetz Schleswig-Holstein (KAG SH) dar.

Durch die Anwendungen des KAG SH entstehen gebührenfähige und nicht gebührenfähige Aufwendungen und Erlöse, die zu einem Unterschiedsbetrag des Ergebnisses nach HGB führen. Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Überschüsse der EBL nach HGB in

die Rücklage aus kalkulatorischen Einnahmen einzustellen sind, bis diese vollständig bedient ist.
Für die bestehenden Anlagegüter und geplanten Investitionen im Kanalnetz wurde gemäß KAG SH vom Wahlrecht der Anwendung für kalkulatorischen Abschreibungen nach Wiederbeschaffungszeitwert Gebrauch gemacht. Der daraus entstehende rechnerische Überschuss im Betriebszweig Abwasserbeseitigung wird daher im Wesentlichen benötigt, um den Unterschiedsbetrag zwischen den niedrigeren Abschreibungen nach HGB (Basis: Anschaffungs- und Herstellkosten) und den höheren Abschreibungen in der Gebührenkalkulation nach dem KAG SH (Basis: Wiederbeschaffungszeitwerte) auszugleichen.

2. Wirtschaftliche Grundlagen der EBL

2.1. Gliederung der EBL

Aufgabe der EBL ist die Gewährleistung einer sicheren, umwelt- und sozialverträglichen, nachhaltigen, klima- und ressourcenschonenden, risikoarmen und gesamtwirtschaftlich kostengünstigen Entsorgung von Abwasser und Abfall im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck sowie die Reinigung öffentlicher Straßen und Plätze.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben und zur Steuerung des Unternehmens sind nachfolgende Betriebszweige vorhanden, die entsprechend einer separaten Planung unterzogen worden sind:

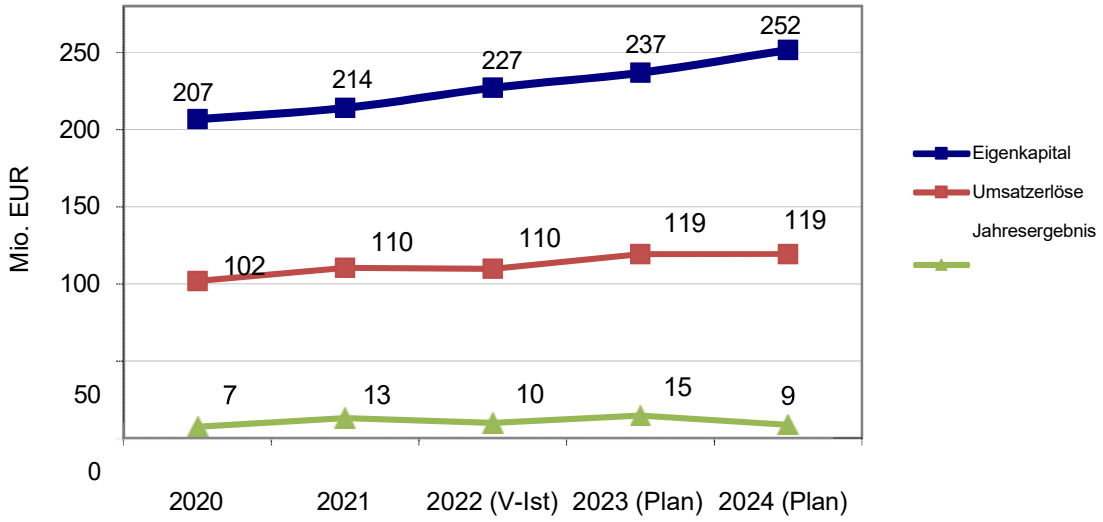
Sparte Stadtentwässerung
- Abwasserbeseitigung

Sparte Stadtreinigung
- Abfallwirtschaft
- Straßenreinigung/Winterdienst
- Bedürfnisanstalten
- Werkstatt

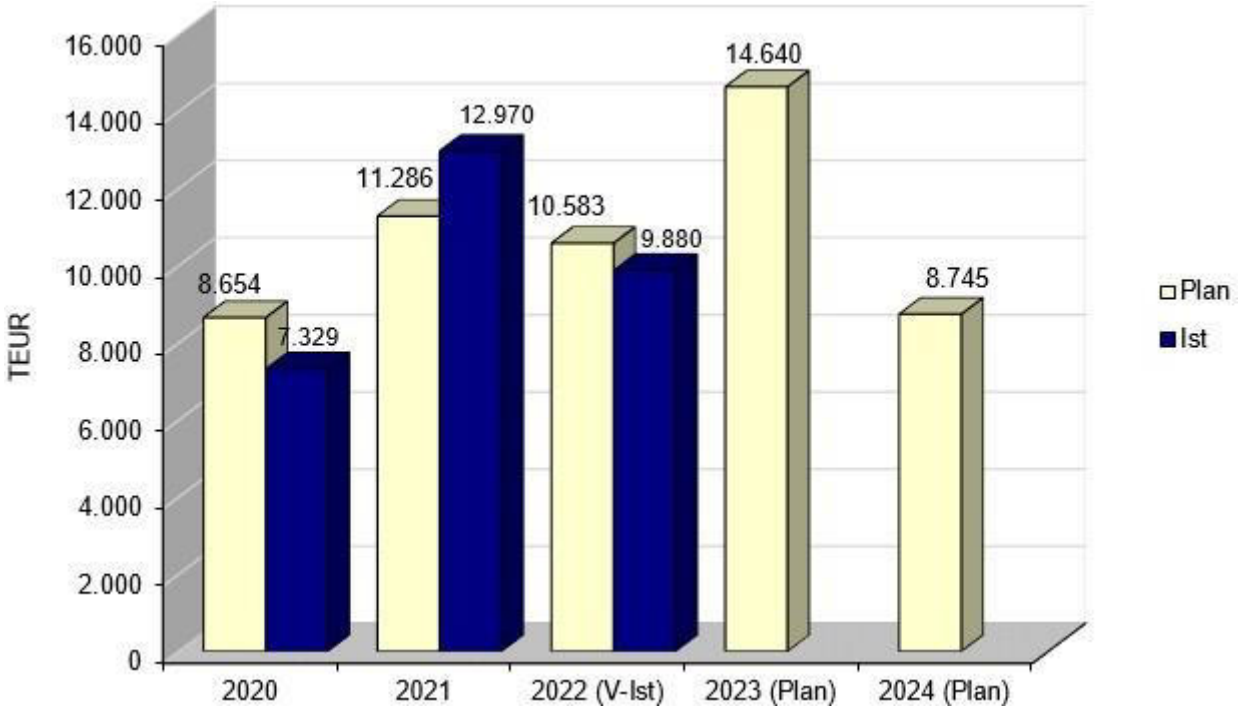
In den folgenden Grafiken werden für die Jahre 2020 und 2021 die testierten Istwerte nach Jahresabschluss dargestellt. Für das Jahr 2022 werden vorläufige Istwerte und für die Jahren 2023 und 2024 Planwerte gezeigt.

2.2. Mehrjahresvergleich

Die wirtschaftliche Entwicklung der EBL im Zeitablauf wird in der nachstehenden Übersicht gezeigt:

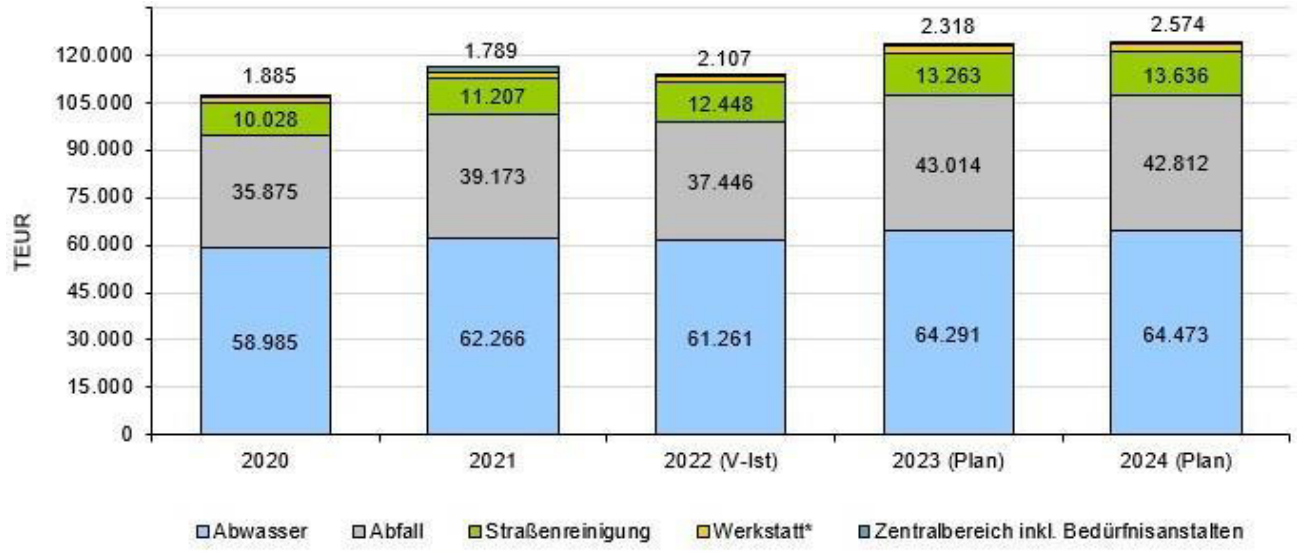


In der folgenden Grafik werden die Ist-Ergebnisse 2020 bis 2022 sowie die Plan-Ergebnisse der Jahre 2023 und 2024 dargestellt:



Der geplante Jahresüberschuss für das Wirtschaftsjahr 2024 in Höhe von 8.745 TEUR ist zur Einstellung in die Rücklage aus kalkulatorischen Einnahmen vorgesehen. Es handelt sich dabei um eine planmäßige Zuführung.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Aufteilung der sog. Betriebserträge (Umsatzerlöse, aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge) nach Betriebszweigen für die Jahre 2020 bis 2022 gemäß Jahresabschluss sowie auf Basis der Wirtschaftspläne für 2023 und 2024.



*Die Umsätze der Werkstatt werden hier ohne interne Leistungen dargestellt.

Eine weitergehende Darstellung der wesentlichen Ertrags- und Aufwandskomponenten der einzelnen Betriebszweige erfolgt in Abschnitt B.

3. Planungssystematik

Mit Ausnahme der zentral geplanten Umsatzerlöse, der Personalkosten, der Abschreibungen und Zinsen wurden die voraussichtlichen Primärkosten von den jeweils Verantwortlichen auf Ebene der Kostenstellen angesetzt. Soweit dies möglich war, erfolgte die Kostenschätzung auf der Basis von Mengenansätzen und Einzelpreisen. Für die Planungsansätze standen die Zahlen der Jahre 2021 und 2022 als Vergleichswerte zur Verfügung. Die Kostenstellenverantwortlichen hatten dadurch die Möglichkeit, einzelne Buchungssätze bis auf die Belegebene einzusehen und den Planansatz 2024 entsprechend zu bilden sowie Abweichungen in der Planung zu begründen. Insgesamt wurden etwas mehr als dreihundert Kostenstellen und Kostenträger in der Planung berücksichtigt.

B. VORBERICHT ZUM ERFOLGSPLAN

In der Anlage 1 ist der Erfolgsplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck für das Wirtschaftsjahr 2024 dargestellt.

1. Erfolgsplan der EBL

1.1. Erfolgsplan im Zeitvergleich

Die Ertragslage der EBL für die Jahre 2021 bis 2024 ergibt folgendes Bild:

	Ist 2021 TEUR	V-Ist 2022 TEUR	Plan 2023 TEUR	Plan 2024 TEUR
Umsatzerlöse	110.220	109.642	119.199	119.397
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.776	1.545	2.216	2.199
Sonstige betriebliche Erträge	4.028	2.744	2.181	2.638
Betriebserträge	**116.025**	**113.931**	**123.597**	**124.233**
Materialaufwand	25.963	25.175	29.643	29.618
Personalaufwand	38.521	40.041	42.120	46.939
Abschreibungen	20.754	20.927	22.279	23.177
sonstige betriebliche Aufwendungen	12.424	13.245	10.656	10.894
Betriebliche Aufwendungen	**97.661**	**99.388**	**104.698**	**110.627**
Betriebsergebnis	**18.363**	**14.543**	**18.899**	**13.606**
Finanzergebnis	-5.067	-4.696	-4.345	-4.879
sonstige Steuern	476	174	70	77
Beteiligungsergebnis	149	207	157	96
Jahresergebnis	**12.970**	**9.880**	**14.640**	**8.745**

Das positive Ergebnis im Wirtschaftsplan 2024 wird in erster Linie im Betriebszweig Abwasserbeseitigung erzielt. Der rechnerische Überschuss im Betriebszweig Abwasserbeseitigung wird im Wesentlichen benötigt, um den Unterschiedsbetrag zwischen den niedrigeren Abschreibungen nach HGB (Basis: Anschaffungs- und Herstellkosten) und den höheren Abschreibungen in der Gebührenkalkulation nach dem KAG (Basis: Wiederbeschaffungszeitwerte) auszugleichen.
Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Überschüsse der EBL nach HGB in die Rücklage aus kalkulatorischen Einnahmen (Betriebszweig Abwasserbeseitigung) einzustellen sind, bis diese vollständig bedient ist.

Anlage 2 stellt die Plan-Erfolgsübersicht der EBL je Unternehmensbereich für das Jahr 2024 dar.

1.2. Wesentliche Planannahmen

Im Folgenden werden zunächst die Planungsprämissen dargestellt, die spartenübergreifend ihre Gültigkeit besitzen. Die grundsätzliche Planannahme setzt voraus, dass eine erwartete Rezession mit drastischen Preissteigerungen nicht zu einer Einschränkung des Regelbetriebs führt. Ein Einfluss auf die Inanspruchnahme des Budgets durch Lieferschwierigkeiten ist nicht vorhersehbar.

- Betriebserträge

Die Umsatzerlöse beinhalten im Wesentlichen die Gebühreneinnahmen. Das Planungsjahr 2024 beinhaltet in allen Betriebszweigen die Gebührensätze aus der Gebührenvorkalkulation für den Zeitraum ab dem 01.01.2023 bis zum 31.12.2024.

Für die dem Sondervermögen der Entsorgungsbetriebe Lübeck zugeordnete Beteiligung Entsorgungszentrum Lübeck GmbH (EZL) wird ein eigenständiger Wirtschaftsplan 2024 erstellt. Für das Jahr 2024 wird mit einem positiven Beteiligungsergebnis aus dem Geschäftsjahr 2023 der EZL gerechnet. In den Vorjahren wurde das Ergebnis der Gesellschaft zu 100 % an die EBL ausgeschüttet. Im Wirtschaftsplan 2024 ist eine Ausschüttung von 50 % geplant, da das Eigenkapital der EZL erhöht und weniger auf Fremdfinanzierungen für Investitionen zurückgegriffen werden soll.

- Materialaufwand

Der Materialaufwand der EBL umfasst neben den Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe, Energie und Fremdentsorgungsleistungen auch den Instandhaltungsaufwand für die Betriebsanlagen.

- Personalaufwand

Grundlage der Planung des Personalaufwands ist eine Hochrechnung der Personalkosten 2022 (einschl. Zulagen) auf der Basis der aufgelaufenen Ist-Aufwendungen bis Planungsbeginn, unter Einbeziehung der Entwicklung des Personalbestands in 2023 und 2024.
In den Anlagen 7 und 8 ist die Entwicklung der Planstellen ausgewiesen. Berücksichtigt wurde bei der Planung eine durchschnittliche Steigerung der Personalkosten von 11,2 % (entsprechend dem erzielten Tarifabschluss), die auf Ebene der Mitarbeitenden angesetzt worden ist. Diese Steigerung und die für 2024 zusätzlich geplanten Besetzungen neuer Stellen sind die wesentliche Ursache für den Anstieg beim Personalaufwand. Zur weiteren ausführlichen Erläuterung der erforderlichen neuen Stellen wird auf den Vorbericht zur Stellenübersicht verwiesen. Die neuen Stellen sind im Jahr 2024 in der Regel nur anteilig im Personalaufwand berücksichtigt.

- Zinsaufwand

Auf Basis der bestehenden Kreditverträge wurden die Zinsbelastungen für 2024 ermittelt.

- Abschreibungen

Die Planung der Abschreibungen für das Wirtschaftsjahr 2024 erfolgte durch Fortschreibung des planmäßigen Werteverzehrs des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2022.

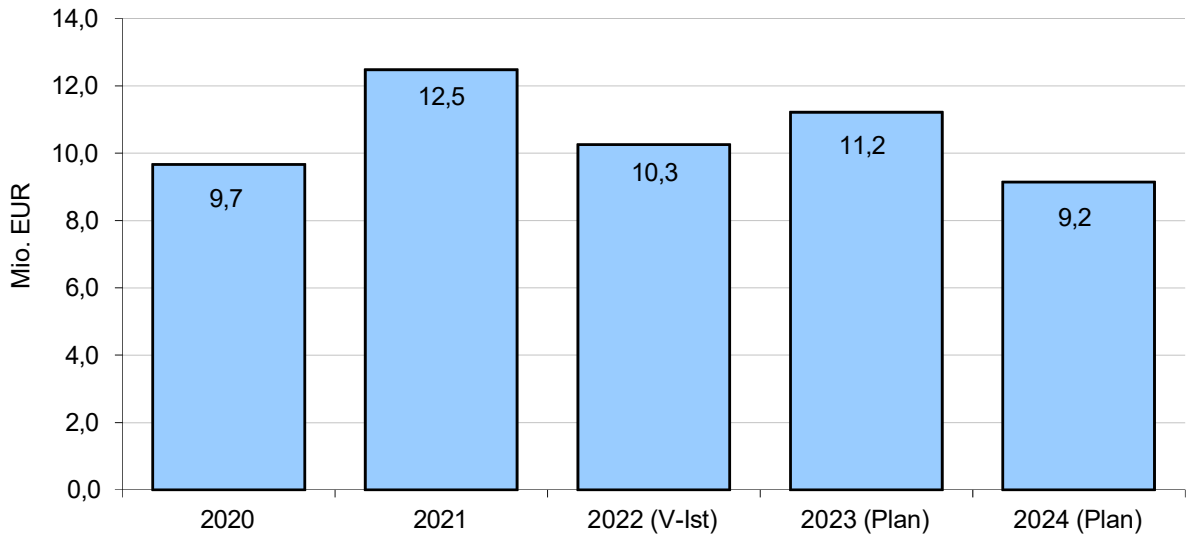
Die aus den übrigen geplanten Zugängen in den Wirtschaftsjahren 2023 und 2024 resultierenden Abschreibungen wurden unter Berücksichtigung der entsprechenden Investitionspläne und der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer ermittelt.

2. Betriebszweig Abwasserbeseitigung

Der Entwässerungsgebührenkalkulation liegt ein 24-monatiger Kalkulationszyklus ab dem 01.01.2023 bis zum 31.12.2024 zu Grunde.

2.1. Ergebnissituation

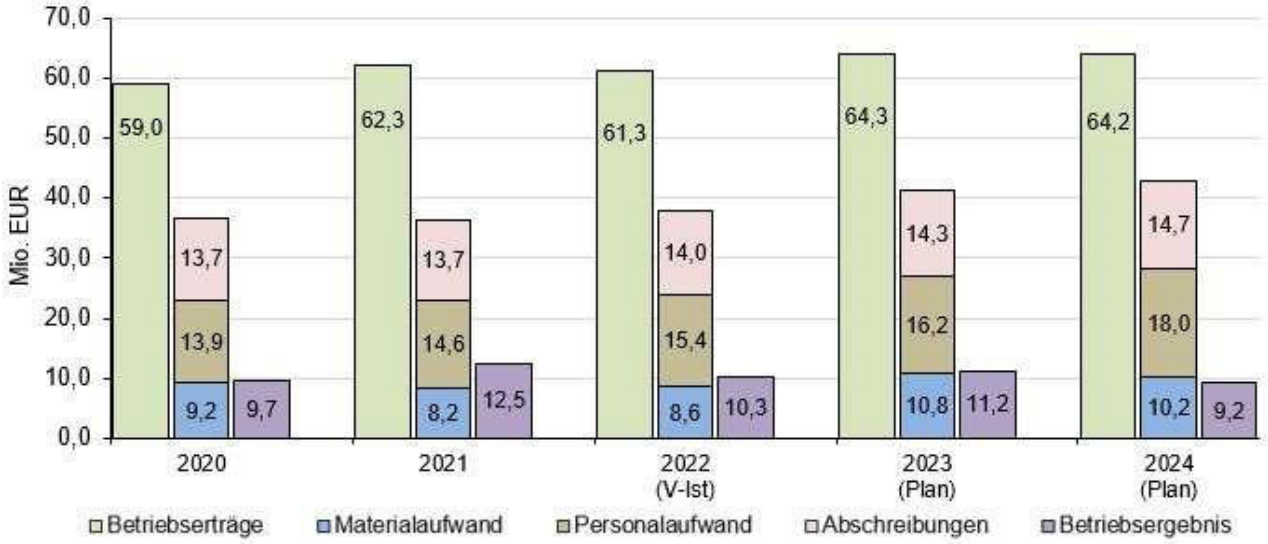
Das Teilergebnis Abwasserbeseitigung hat sich im Zeitablauf wie folgt entwickelt:



Das Planergebnis in Höhe von 9,2 Mio. EUR für 2024 ermittelt sich aus Gebühreneinnahmen, die neben der Deckung der operativen Kosten, wie Personal etc., der Abdeckung der kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen in der Gebührenkalkulation dienen und die über den handelsrechtlichen Ansatz hinausgehen. In die Gebührenermittlung nach KAG fließen die Abschreibungen des Anlagevermögens für das Kanalnetz auf Basis der Wiederbeschaffungszeitwerte ein. Demgegenüber wird nach dem HGB die Abschreibung auf der Basis der Restbuchwerte ermittelt. Für den Gebührenzeitraum der Jahre 2023 und 2024 ist ein ausgeglichenes Ergebnis unter Berücksichtigung des Unterschiedsbetrages von rund 10 Mio. EUR kalkuliert worden.
Zusätzlich wird der Ausgleich der Vorjahresergebnisse der Kalkulationsperiode 2018/2019/2020 im Bereich Niederschlagswasser mit 0,53 Mio. EUR und im Bereich Schmutzwasser mit 1,55 Mio. EUR im neuen Kalkulationszyklus berücksichtigt (davon jeweils 50 % in den Jahren 2023 und 2024).

2.2 Wesentliche Planannahmen

Die folgende Übersicht zeigt die Ertrags- und Aufwandskomponenten im Zeitablauf:



- Betriebserträge

Die Betriebserträge werden in 2024 aufgrund der Gebührenkalkulation geplant. Innerhalb der Einnahmen von insgesamt 64,2 Mio. EUR werden neben den Gebühreneinnahmen (48,1 Mio. EUR) die Erträge aus der Baulastträgerpauschale (8,6 Mio. EUR), die Erträge aus der Kooperation bei der Abwasserbeseitigung mit den Nachbargemeinden (3 Mio. EUR), die planmäßige Auflösung der empfangenen Ertragszuschüsse (1,6 Mio. EUR) sowie die aktivierten Eigenleistungen (1,7 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die Überdeckung der Geschäftsjahre 2018-2020 in Höhe von 0,58 Mio. EUR wirken sich zusätzlich positiv auf die Erlöse der Jahre 2023 und 2024 mit je 50 % aus.

- Materialaufwand

Der Materialaufwand in Höhe von rd. 10,2 Mio. EUR liegt leicht unter dem Niveau der Planung für das Jahr 2023 und berücksichtigt u.a. die Kosten für Energie, Klärschlammentsorgung, Reparaturen/Instandhaltung und Betriebsstoffe. Die Kosten für die Klärschlammentsorgung sowie auch der Sanierungsaufwand für die Kanäle bleiben auf hohem Niveau. Eine Stabilisierung der Klärschlammentsorgungskosten wird sich erst mit dem Inkrafttreten der Klärschlammkooperation 2027 ergeben.
Die Instandhaltungskosten für Gebäude sind auf ein Minimum reduziert worden, da hier in den kommenden Jahren umfangreiche investive Sanierungsprojekte geplant sind.

- Personalaufwand

Die Erhöhung der Personalkosten um rd. 1,7 Mio. EUR auf 18 Mio. EUR (entspricht etwa 10,5 %) beinhaltet neben der allgemeinen Tarifsteigerung auch die Kosten für die Auszahlung der Inflationsausgleichsprämie und Aufwendungen für neue Planstellen.

Der erzielte Tarifabschluss führt zu einem durchschnittlichen Kostenanstieg von 11,2 %. Im Betriebszweig Abwasserbeseitigung liegt dieser für Ingenieure und Techniker bei knapp 10,2 %, wobei in 2023 bereits 2,5 % berücksichtigt wurden und deswegen die reine Steigerung der Löhne und Gehälter von 2023 auf 2024 bei lediglich 7,7 % liegt.

- Abschreibungen und Investitionen

Gemäß Investitionsplan 2024 sind für den Betriebszweig Abwasserbeseitigung Ausgaben in Höhe von rd. 29,4 Mio. EUR (Vorjahr 26,8 Mio. EUR) vorgesehen. Für die weiteren Einzelheiten wird auf Anlage 6 verwiesen. Im Vergleich dazu liegen die geplanten Abschreibungen bei 14,7 Mio. EUR (Vorjahr 14,3 Mio. EUR).

In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde (UWB) ist der Umbau des Lübecker Kanalnetzes deutlich zu forcieren. Dazu wurden von der UWB Verfügungen mit Fristsetzungen erlassen. Die Investitionen in das Kanalnetz und die Abwasseranlagen werden an dieser Stelle weiterhin mit 25 Mio. EUR geplant. In 2025 ist eine Aufstockung auf 28 Mio. EUR unter Einsatz aller geplanten Ressourcen vorgesehen.

Um die mittel- und langfristige Entwicklung besser zu fassen und gesamthaft zu planen, wurde der Masterplan Stadtentwässerung erstellt, der seit Ende 2019 in einer ersten Fassung vorliegt und im August 2020 durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck bestätigt wurde. An der detaillierten Ausarbeitung wird fortlaufend gearbeitet, um die Abläufe immer genauer präzisieren zu können.
Die jährlichen Investitionen werden schrittweise auf eine durchschnittliche Höhe von bis zu 30 Mio. EUR erhöht. Die Geschwindigkeit der Umsetzung hängt von verschiedenen Faktoren ab wie zum Beispiel Verfügbarkeit von Fachkräften, Baukonjunktur, Schaffung von physischen Arbeitsplätzen bei den EBL, systematische Einarbeitung etc.
Aufgrund der Erfahrungen der Jahre 2021/2022 und des laufenden Jahres 2023 wird die Steigerung der Investitionstätigkeit nur in moderaten Schritten durchzuführen sein. Laut der Umsetzung des Masterplans Stadtentwässerung für 2024 sollten hier bereits 28 Mio. EUR umgesetzt werden, was aufgrund der aufgeführten Gründe aktuell nicht realisiert werden kann.
Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Stadtentwässerung wurde am 30.11.2020 eine Kompensationsvereinbarung zwischen der unteren Wasserbehörde (UWB) und den Entsorgungsbetrieben Lübeck beschlossen. Anhand dieser Kompensationsvereinbarung hat die UWB das Zwischenziel definiert, dass die durch Mischwassereinleitungen verursachten Einträge der CSB Fracht in die Lübecker Gewässer bis zum 01.01.2025 um 25% reduziert werden sollen.
Die Zielerreichung mit Stand zum 31.12.2022 ist trotz geringerer Investitionen nicht nur eingehalten, sondern sogar überschritten worden. Damit haben sich die positiven Auswirkungen der abgeschlossenen Beschleunigungsmaßnahmen auf dem ZKW und der fortlaufenden Trennung im Netz bestätigt. Insgesamt konnte die CSB Fracht bereits um 67 % reduziert werden. Gleichfalls ist zu erwarten, dass die schnelle Reduzierung der Jahre 2017 bis 2022 nicht kontinuierlich beibehalten werden kann. Weitere Maßnahmen werden voraussichtlich mehr Ressourcen binden, um ähnliche Effekte zu erzielen, so dass mit einer Abflachung der Umsetzungskurve zu rechnen ist.

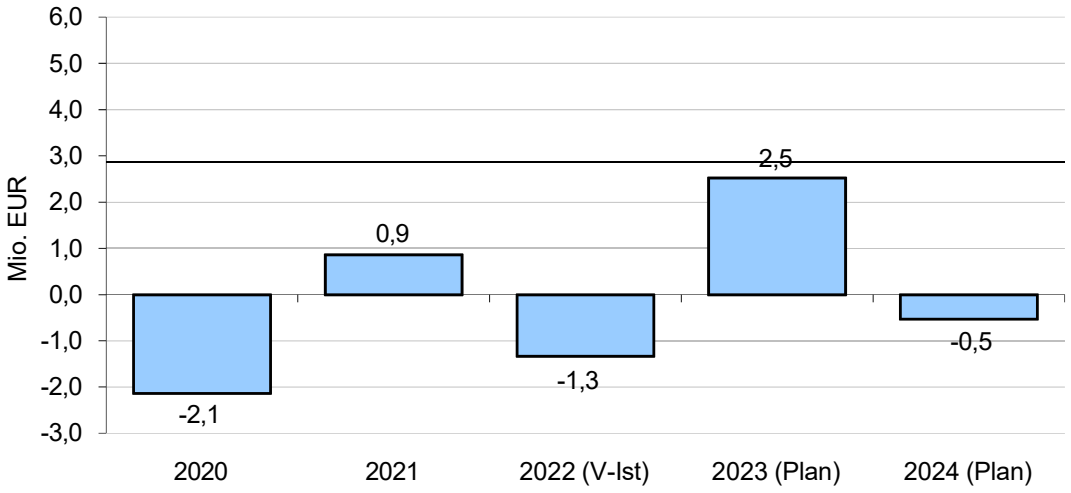
Weitere Investitionen:
1,1 Mio. EUR werden im Schnitt pro Jahr für die Erneuerung der Fahrzeugflotte ausgegeben.
Zusätzlich wird seit 2023 verstärkt in die Gebäudestruktur investiert. Hier haben sich bereits in 2023 Planungsleistungen aus dem Gesamt-Gebäude-Konzept niedergeschlagen, welches in den kommenden drei Jahren fertiggestellt werden soll. Hierbei handelt es sich um beispielsweise rechtliche Vorgaben zum Umbau der Schwarz-/Weißbereiche, Erweiterung des Bürokomplexes und Sanierung von Nutzflächen aus Gebäudeumnutzung. Aber auch Investitionen in technische Ausstattungen für Inspektionskameras zur Erfüllung der Rechtsvorschriften der Selbstüberwachung (SüVO) und Großpumpwerke mit stationären Notstromaggregaten zur Aufrechterhaltung der Schmutzwasserableitung bei längeren Netzausfällen sind geplant.

3. Betriebszweig Abfallwirtschaft

Der Abfallwirtschaftsgebührenkalkulation liegt ein 24-monatiger Kalkulationszyklus ab dem 01.01.2023 bis zum 31.12.2024 zu Grunde.

3.1. Ergebnissituation

Das Teilergebnis Abfallwirtschaft hat sich im Zeitablauf wie folgt entwickelt:

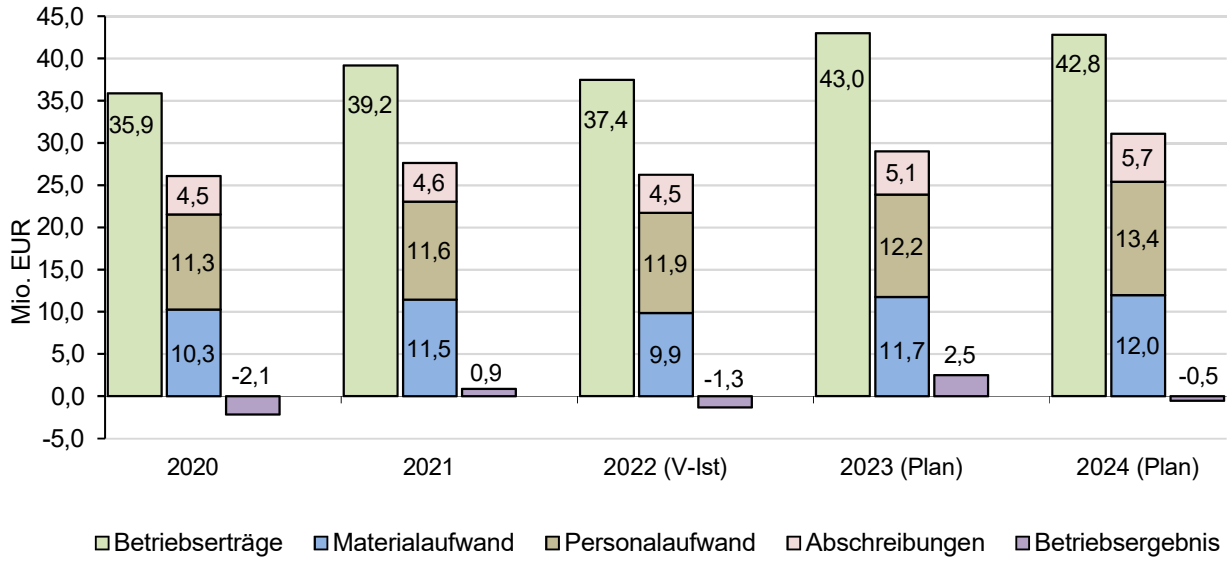


Veränderungen in 2024 führen zu einer Kostensteigerung von 2,8 Mio. EUR. Dies resultiert aus den Bereichen Instandhaltung, Personal sowie Abschreibungen, Zinsaufwendungen und der Umlage aus dem Zentralbereich. Zusätzlich werden 0,2 Mio. EUR weniger Einnahmen im Bereich PPK aufgrund von fallenden Preisen erzielt.

Für den Kalkulationszyklus 2023/2024 wurden gebührenrechnerisch höhere kalkulatorische Zinsen und der Ausgleich der Unterdeckung der vorangegangenen Kalkulationsperiode 2020 von 1,8 Mio. EUR berücksichtigt (davon jeweils 50 % in 2023 und 2024), was zu höheren Betriebserträgen führt und handelsrechtlich im Wirtschaftsplan 2023 als Überdeckung gezeigt wird. In 2024 wird diese Überdeckung nahezu durch die gestiegenen Personalkosten (Tarifsteigerung TVöD mit 1,3 Mio. EUR) und Zinserhöhung durch ein neues Darlehen und steigendem Basiszins aufgebraucht.

3.2. Wesentliche Planannahmen

Wesentliche Ertrags- und Aufwandskomponenten im Zeitablauf zeigt die folgende Übersicht:



- Betriebserträge

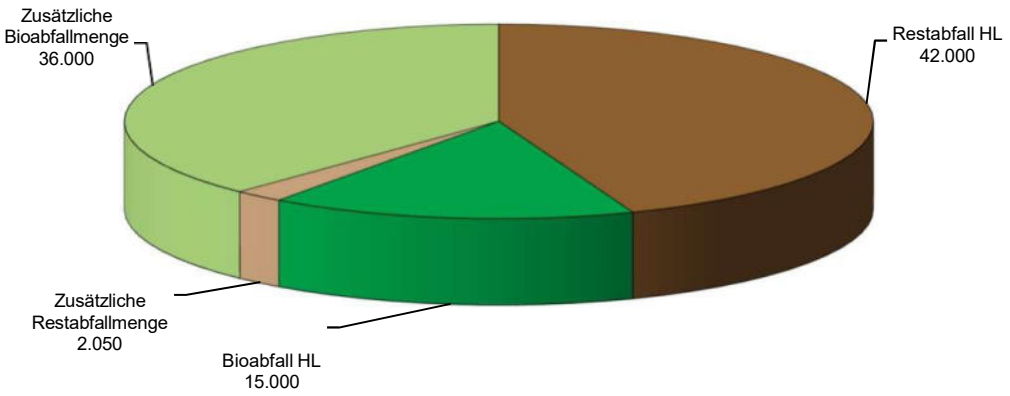
Die Betriebserträge in Höhe von 42,8 Mio. EUR für das Wirtschaftsjahr 2024 beinhalten im Wesentlichen Gebühreneinnahmen über rd. 35 Mio. EUR (im Vorjahr rd. 34,8 Mio. EUR). Zusätzlich werden Erlöse aus der Verwertung von Papier, Pappe, Kartonagen (PPK), dem Strom- und Wärmeverkauf sowie Entgelten aus sonstigen Drittmengen der MBA über 7,2 Mio. EUR (im Vorjahr 7,7 Mio. EUR) ausgewiesen.
Eigenleistungen wurden in Höhe von 0,5 Mio. EUR wie im Vorjahr berücksichtigt. Diese Werte entsprechen den laufenden Entsorgungskosten für Boden- und Asphaltarbeiten und werden in Bezug auf die Bauprojekte von Regen- und Schmutzwasserleitungen aktiviert.

Die Erträge sind in Summe im Vergleich zum Vorjahr 2023 um 0,2 Mio. EUR niedriger, resultierend aus gegenläufigen Effekten durch geringere Preise für PPK, Reduzierung der Annahme von freien Mengen auf der Deponie auf IST-Niveau und steigende Verkaufsmengen aus Stromerzeugung.

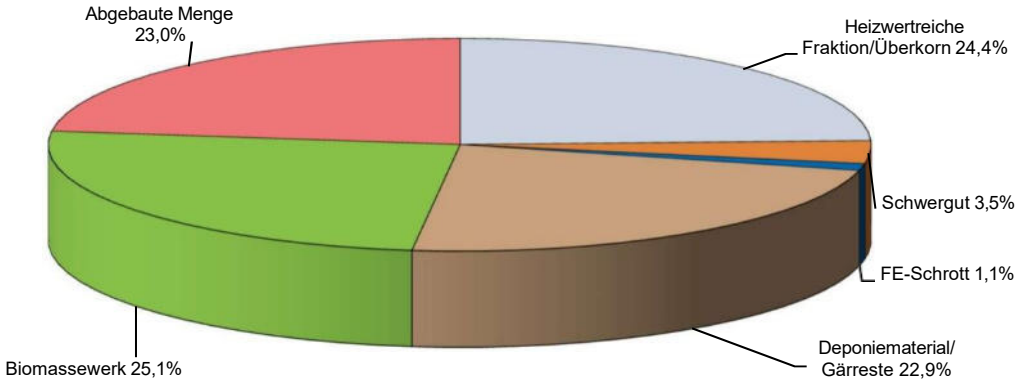
- Materialaufwand

Die Planung des Materialaufwands ohne interne Leistungen in Höhe von 12 Mio. EUR für das Jahr 2024 erfolgt u.a. in direkter Abhängigkeit von den zu erwarteten Behandlungsmengen der MBA.

Der Kostenplanung liegt eine Gesamtbehandlungsmenge in der MBA in Höhe von 95.050 Mg (VJ 97.600 Mg) zu Grunde. Davon entfallen auf den Lübecker Hausmüll 42.000 Mg und auf den Bioabfall 15.000 Mg. Die Restmenge betrifft im Wesentlichen die Bioabfälle aus anderen Kommunen (Angaben in Mg pro Jahr):



Die Output Mengen der MBA ergeben sich prozentual wie folgt:



Daraus resultieren Entsorgungskosten mit rd. 6,9 Mio. EUR auf Planniveau 2023, wobei leicht sinkende Mengen einer Kostenerhöhung gegenüberstehen.

Laufende Instandhaltungsaufwendungen sind im Betriebszweig Abfallwirtschaft mit 3,4 Mio. EUR (im Vorjahr 2,7 Mio. EUR) eingeplant. Diese steigen entsprechend des zunehmenden Alters von Gebäuden und Maschinen und allgemeinen Kostenentwicklungen.

Die übrigen Aufwendungen entfallen u.a. auf Hilfs- und Betriebsstoffe, Transporte und Kraftstoffe.

- Personalaufwand

Die für 2024 veranschlagten Personalkosten von 13,4 Mio. EUR (im Vorjahr 12,2 Mio. EUR) beinhalten die Tarifsteigerung, die Inflationsausgleichsprämie und die anteiligen Kosten für Neueinstellungen laut Stellenplan 2024. Dies entspricht ca. 10 % im Vergleich zum Planjahr 2023.

Der erzielte Tarifabschluss führt zu einem durchschnittlichen Kostenanstieg von 11,2 %. Diesen finden wir in der Personalkostenplanung wieder, wobei in 2023 bereits rd. 2,5 % berücksichtigt wurden und deswegen die reine Steigerung der Löhne und Gehälter von 2023 auf 2024 bei lediglich ca. 8,5 % liegt.

- Abschreibungen und Investitionen

Der Investitionsplan 2024 zeigt für den Betriebszweig Abfallwirtschaft Investitionen in Höhe von rd. 14 Mio. EUR.
Für die Wertstoffhöfe sind Investitionen für bauliche und technische Maßnahmen über 2,2 Mio. EUR vorgesehen. Des Weiteren sind Ersatzinvestitionen für Fahrzeuge (3,3 Mio. EUR), wie Pressmüllwagen, Pritschen- und Mannschaftswagen und ein Abrollfahrzeug geplant. Lediglich ein Kranfahrzeug ist aus einer Verschiebung von 2023 als Neubeschaffung darunter enthalten.
Darüber hinaus sind der Ausbau des Anlieferungsbereichs der MBA mit Schleusenfunktion sowie die Realisierung eines Biofilters in der MBA mit rd. 3,6 Mio. EUR geplant. Damit wird das Konzept 2020 fortgeschrieben, wodurch Schmutzverschleppung auf Verkehrsflächen vermieden, Aufenthaltszeiten der Fahrzeuge reduziert und eine Belastung durch Schimmelpilze sowie die Emissionswerte minimiert werden sollen.
Weitere 0,9 Mio. EUR sind für die Erweiterung des Zwischenlagers geplant, da die Auslastung sich aufgrund zahlreicher Baumaßnahmen der Hansestadt Lübeck und der Abteilung Planung/Neubau an der Kapazitätsgrenze befindet.

Die Investitionen für die Deponie werden in der Anlage 6 nur nachrichtlich erwähnt, da diese bereits durch die Rückstellungen aufgebaut und daraus entsprechend verbraucht werden.

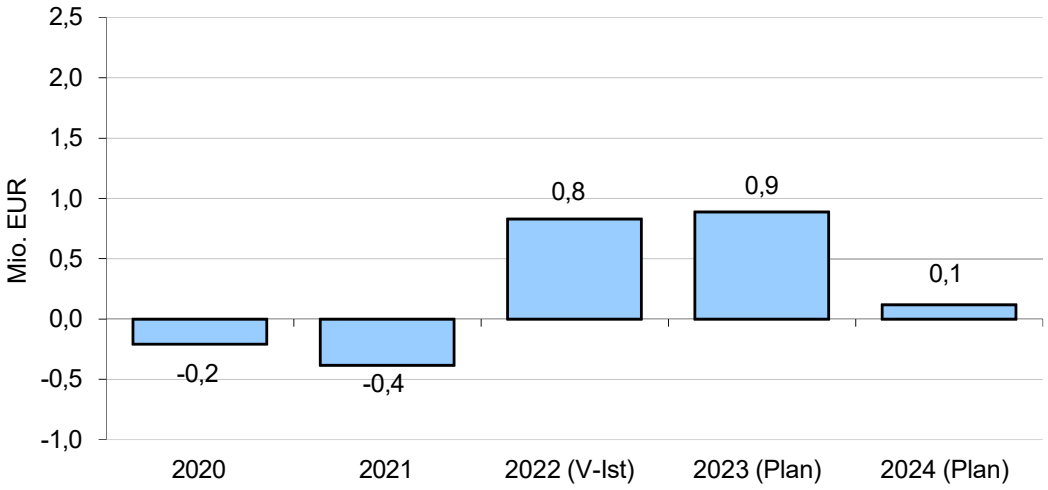
Die Abschreibungen für 2024 belaufen sich in Summe auf 5,7 Mio. EUR.

4. Betriebszweig Straßenreinigung/Winterdienst

Der Gebührenkalkulation Straßenreinigung/Winterdienst liegt ein 24-monatiger Kalkulationszyklus ab dem 01.01.2023 bis zum 31.12.2024 zu Grunde.

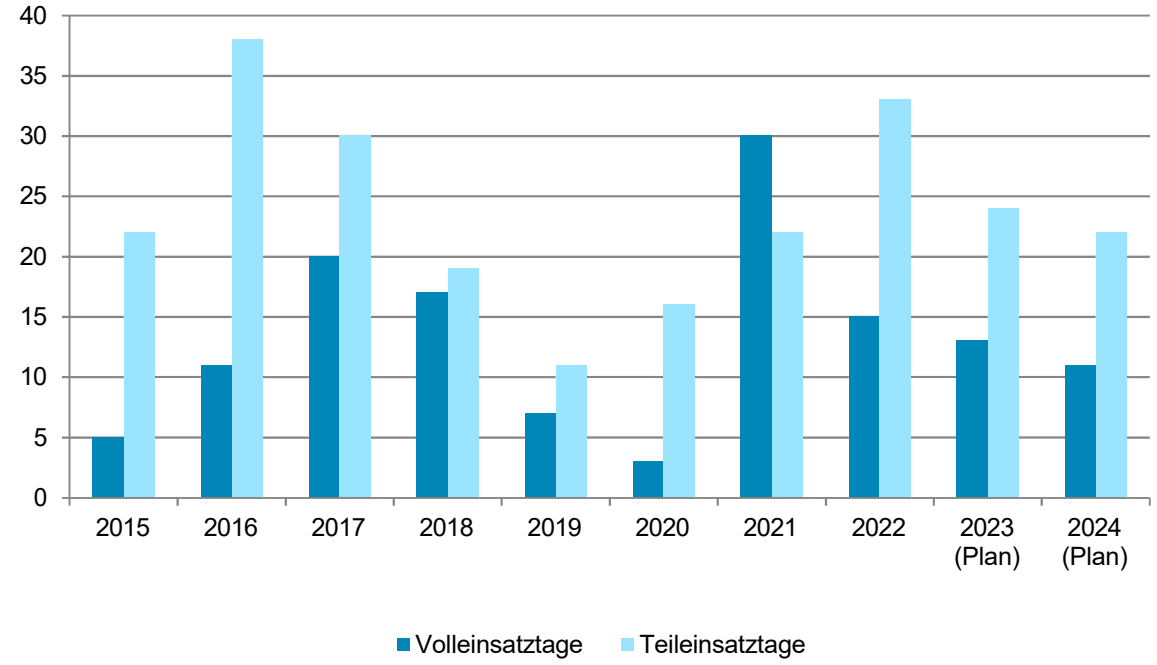
4.1. Ergebnissituation

Das Teilergebnis der Straßenreinigung/Winterdienst hat sich im Zeitablauf wie folgt entwickelt:



Das Planergebnis 2024 liegt bei 120 TEUR. Sämtliche Aufwandspositionen sind entsprechend dem Zyklus der Gebührenkalkulation fortgeführt und geplant worden.
Für den Kalkulationszyklus 2023/2024 wurden gebührenrechnerisch höhere kalkulatorische Zinsen und der Ausgleich der Unterdeckung der vorangegangenen Kalkulationsperiode 2019/2020 von 0,5 Mio. EUR im neuen Kalkulationszyklus berücksichtigt (davon jeweils 50 % in 2023 und 2024). In 2024 wird diese Überdeckung nahezu durch die gestiegenen Personalkosten (Tarifsteigerung TVöD mit 0,8 Mio. EUR) aufgebraucht.

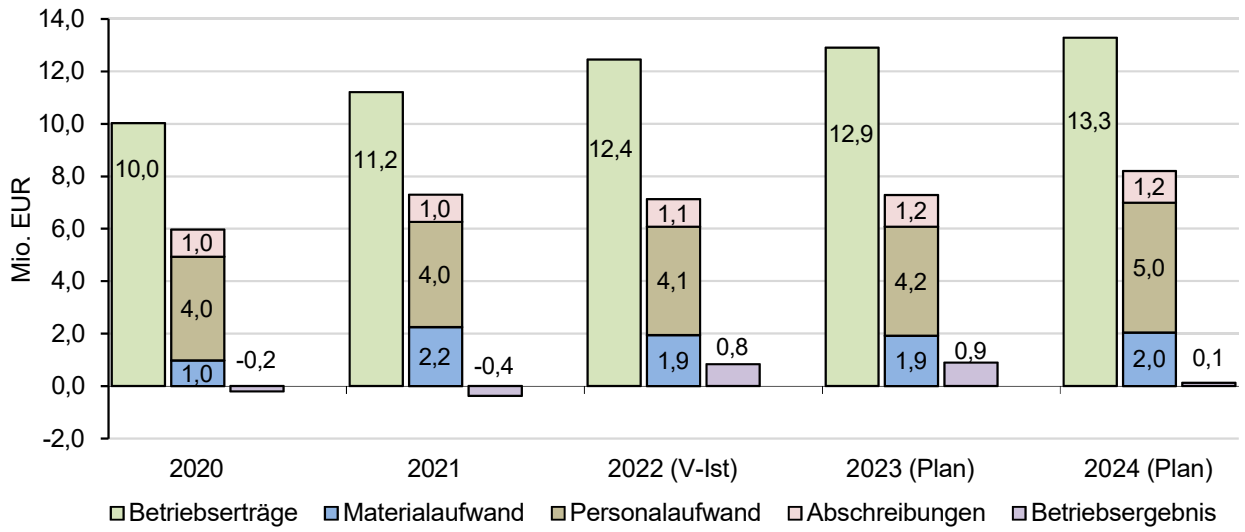
Die folgende Grafik zeigt den Verlauf der Winterdiensteinsätze 2015 bis 2024:



Für das Planungsjahr 2024 wurde die Anzahl der Wintereinsätze der Vorauskalkulation zu Grunde gelegt, welche auf dem gleitenden Durchschnitt der vorliegenden Ist-Werte der letzten Jahre basiert. Daraus ergibt sich eine Planungsgrundlage von rechnerisch 11 Volleinsatztagen und 22 Teileinsatztagen.

4.2. Wesentliche Planannahmen

Wesentliche Ertrags- und Aufwandskomponenten im Zeitablauf zeigt die folgende Übersicht:



- Betriebserträge

Das Planungsjahr 2024 basiert auf der Gebührenkalkulation der Jahre 2023 bis 2024 und umfasst ein Gebührenvolumen von rd. 10,9 Mio. EUR.
Davon entfallen 3,9 Mio. EUR auf die Öffentliche Interessenquote und 1 Mio. EUR auf die nichtveranlagten städtischen Grundstücke.
Die geplanten Einnahmen aus Leistungen außerhalb der Satzung liegen bei etwa 1,5 Mio. EUR, wobei 0,6 Mio. EUR auf den Winterdienst der Hansestadt entfallen und weitere 0,4 Mio. EUR aus der Standplatzreinigung der Dualen Systeme Deutschland resultieren. Zusätzliche 0,3 Mio. EUR stammen aus der Weiterbelastung der Personalaufwendungen für 5 Mitarbeiter:innen des Projektes „Stadtsauberkeit“.

- Materialaufwand

Der Materialaufwand der Straßenreinigung beinhaltet im Wesentlichen die Kosten für Streumittel und Fremdleistungen im Winterdienst (zusammen 1,6 Mio. EUR) sowie die Entsorgungskosten für Kehricht und Abfall aus der Papierkorbentleerung (0,3 Mio. EUR).

- Personalaufwand

Die für 2024 geplanten Personalkosten von 5 Mio. EUR (im Vorjahr 4,2 Mio. EUR) beinhalten neben der allgemeinen Tarifsteigerung auch die Inflationsausgleichsprämie und die anteiligen Kosten für Neueinstellungen laut Stellenplan 2024. Dazu kommen geplante Höhergruppierungen von der Entgeltgruppe 2Ü auf 3 und 4 aufgrund von Änderungen des TVöDs und Neubewertungen. In Summe entspricht dies einer Erhöhung von ca. 19 % im Vergleich zum Planjahr 2023.
Der erzielte Tarifabschluss führt zu einem durchschnittlichen Kostenanstieg von 11,2 %. Im Betriebszweig Straßenreinigung/Winterdienst liegt dieser im Durchschnitt bei knapp 12,5 %, wobei in 2023 bereits rd. 2,5 % berücksichtigt wurden und deswegen die reine Steigerung der Löhne und Gehälter von 2023 auf 2024 bei ca. 10,0 % liegt.

- Abschreibungen und Investitionen

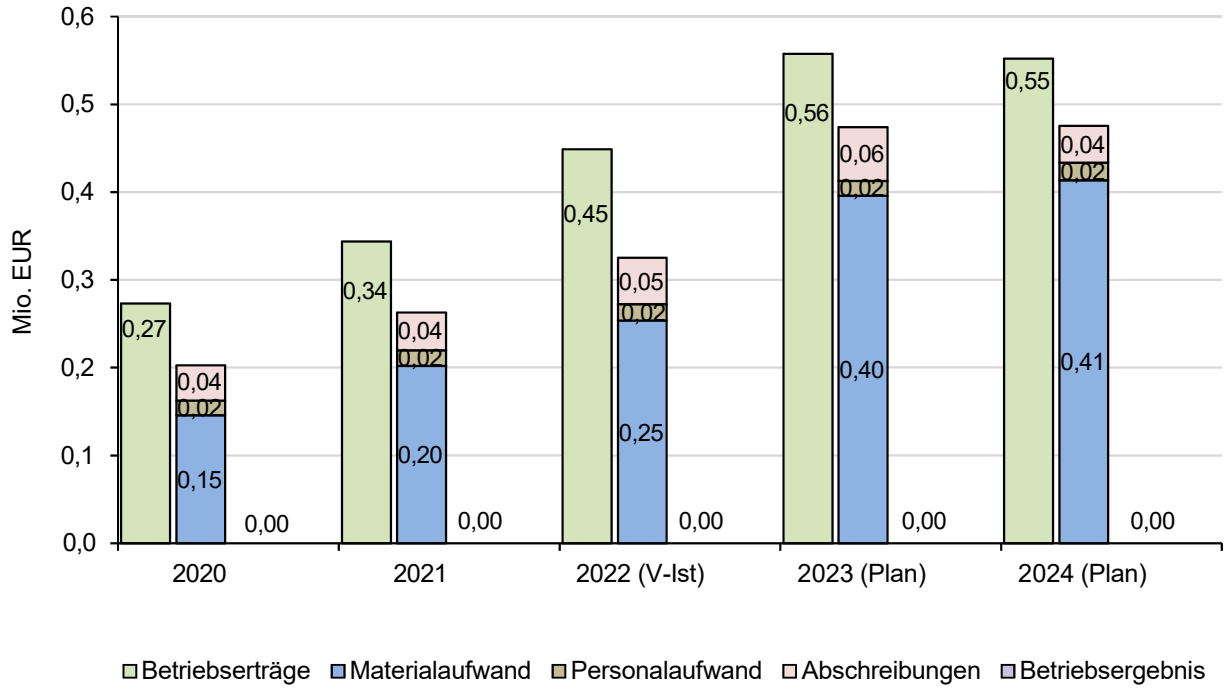
Gemäß Investitionsplan 2024 sind im Bereich der Straßenreinigung Investitionen in Höhe von rd. 4,9 Mio. EUR (Vorjahr 4,8 Mio. EUR) vorgesehen (siehe auch Anlage 6).
Größte Maßnahmen sind die Beschaffungen von Fahrzeugen und Geräten in Höhe von 3,1 Mio. EUR, der Bau eines Salzlagers im Stockholmring über 1 Mio. EUR und in Travemünde mit 0,3 Mio. EUR sowie die Sanierung von verschiedenen Unterkünften in Höhe von 0,5 Mio. EUR.

Abschreibungen sind in Höhe von rd. 1,2 Mio. EUR geplant.

5. Betriebszweig Bedürfnisanstalten

5.1. Ergebnissituation

Die EBL unterhalten im Auftrag der Hansestadt Lübeck verschiedene Bedürfnisanstalten. Die durch den Betrieb entstehenden Unterdeckungen werden durch die Hansestadt Lübeck erstattet.



5.2. Wesentliche Planannahmen

- Betriebserträge

Die Betriebserträge setzen sich aus dem Zuschuss der Hansestadt in Höhe von 513 TEUR und den geplanten Einnahmen aus Benutzungsgebühren und Untervermietungen (BA Obertrave) von 39 TEUR zusammen.

- Materialaufwand

Der Materialaufwand in Höhe von rd. 413 TEUR beinhaltet die Kosten für Reinigung, Reparaturen, Strom- und Wasserkosten, Wachdienste sowie die Inanspruchnahme interner Dienstleistungen.

- Personalaufwand

Die Kosten der in diesem Bereich tätigen Mitarbeiter:innen der EBL werden über die Umlage aus dem Zentralbereich berücksichtigt.

- Abschreibungen

Die Abschreibungen für das Anlagevermögen werden im Wirtschaftsplan 2024 mit rd. 42 TEUR angesetzt.

- Sonstige betriebliche Aufwendungen

Neben Mietaufwendungen, Kosten für Versicherung und sonstigen Betriebsbedarf werden Umlagen von Verwaltungskosten in Höhe von insgesamt 20,3 TEUR geplant.

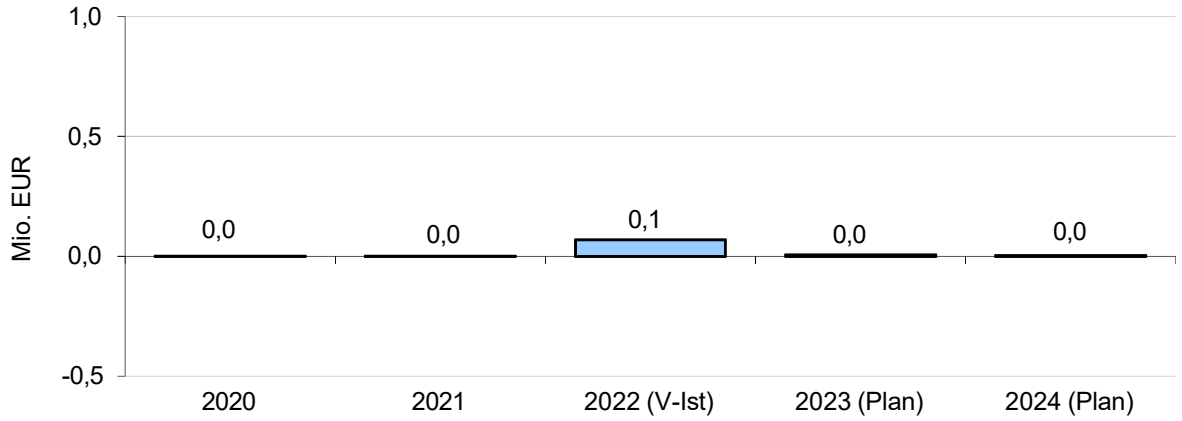
- Investitionen

Da das Ergebnis des Toilettenkonzeptes noch nicht vorliegt, ist in 2024 kein Neubau einer Bedürfnisanstalt geplant.

6. Betriebszweig Werkstatt

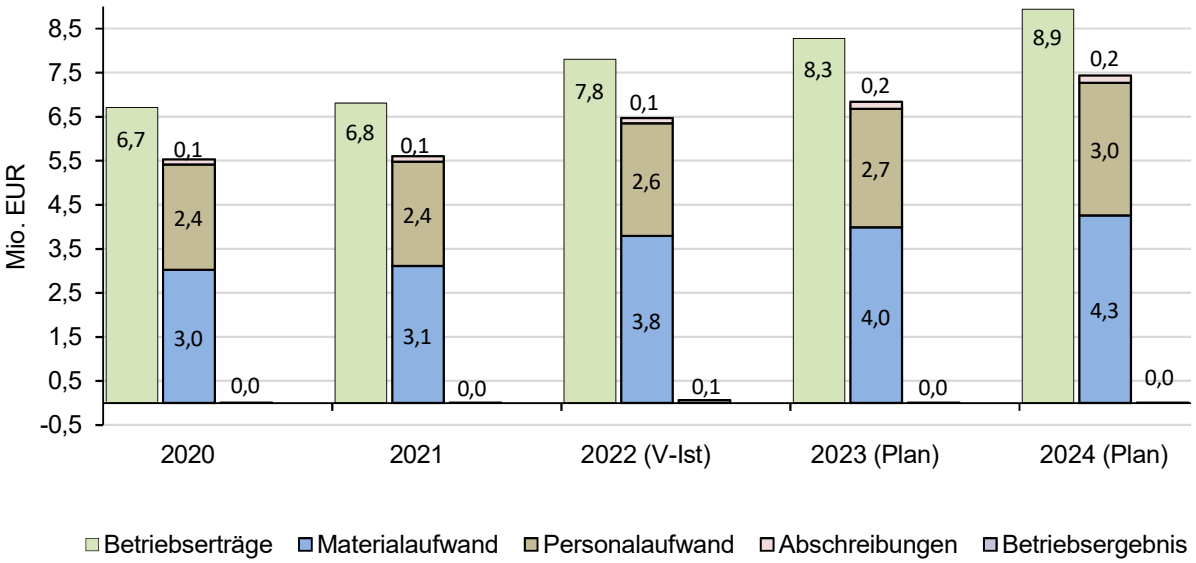
6.1. Ergebnissituation

Das Teilergebnis der Werkstatt hat sich im Zeitablauf wie folgt entwickelt:



Es wird, wie im Vorjahr auch, ein ausgeglichenes Ergebnis geplant. Voraussichtliche Gewinne werden ausschließlich aus Drittgeschäften erzielt.

Wesentliche Ertrags- und Aufwandskomponenten im Zeitablauf zeigt die folgende Übersicht:



6.2. Wesentliche Planannahmen

- Betriebserträge

Der Umsatz setzt sich aus dem Reparaturaufwand der EBL-Fahrzeuge (4,8 Mio. EUR) und den intern verrechneten Dienstleistungen (1,7 Mio. EUR) für Kraftstoffe, Lagerleistung und Fahrzeugwäsche zusammen. Weitere Einnahmen über 2,2 Mio. EUR werden durch Reparaturen und Kraftstofflieferungen für Fahrzeuge der Stadt und 0,3 Mio. EUR durch Drittreparaturen erzielt.

- Materialaufwand

Der Materialaufwand von 4,3 Mio. EUR enthält die Kosten für Ersatzteile (2,3 Mio. EUR), Kraftstoffeinkauf (1,3 Mio. EUR) und sonstige Fremdleistungen (0,6 Mio. EUR).

- Personalaufwand

Die für 2024 geplanten Personalkosten von 3 Mio. EUR (im Vorjahr 2,7 Mio. EUR) beinhalten neben der allgemeinen Tarifsteigerung auch die Inflationsausgleichsprämie. In Summe entspricht dies einer Erhöhung von ca. 11,8 % im Vergleich zum Planjahr 2023.
Der erzielte Tarifabschluss führt zu einem durchschnittlichen Kostenanstieg von 11,2 %. Im Betriebszweig Werkstatt liegt dieser im Durchschnitt bei knapp 12,5 %, wobei in 2023 bereits rd. 2,5 % berücksichtigt wurden und deswegen die reine Steigerung der Löhne und Gehälter von 2023 auf 2024 bei ca. 10,0 % liegt.

- Abschreibungen und Investitionen

Geplante Investitionen in die Werkstatteinrichtung führt zu Abschreibungen in Höhe von 0,16 Mio. EUR.

C. VORBERICHT ZUM VERMÖGENSPLAN

Der Vermögensplan für das Wirtschaftsjahr 2024 wird in Anlage 3 mit einem Volumen von insgesamt 65,2 Mio. EUR dargestellt und liegt damit ca. 3 Mio. EUR über dem Niveau des Vorjahres von 62,1 Mio. EUR.

- Einnahmen

Neben dem erwarteten Jahresüberschuss von 8,7 Mio. EUR sind die Abschreibungen in Höhe von 23,2 Mio. EUR die wesentliche Quelle der erwirtschafteten Eigenmittel. Unter Berücksichtigung der Zuschüsse Dritter über insgesamt 0,5 Mio. EUR aus zu erwartenden Anschlussbeiträgen ist eine Kreditaufnahme von 32,8 Mio. EUR zur Finanzierung der Ausgaben erforderlich. Der Rahmen der Kreditermächtigung wurde bereits in 2021 von 20 Mio. EUR auf 30 Mio. EUR angehoben.

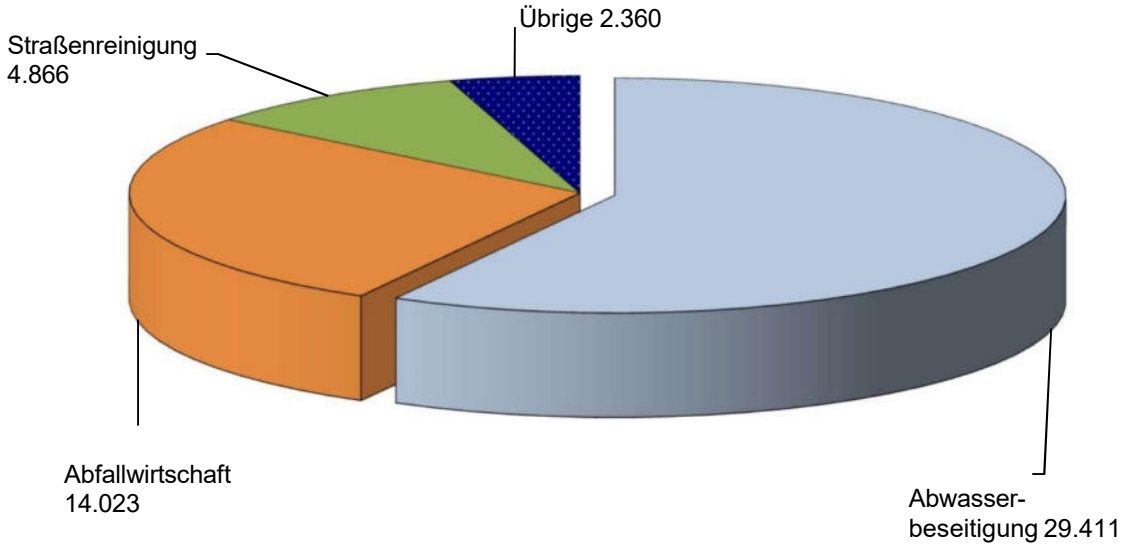
- Ausgaben

Die Ausgaben für Sachanlagen im Wirtschaftsjahr 2024 in Höhe von 50,7 Mio. EUR entsprechen den geplanten Investitionen gemäß dem in Anlage 6 dargestellten Investitionsplan. Wie aus diesem zu entnehmen ist, erfolgen mit 29,4 Mio. EUR die Mittelabflüsse überwiegend in der Abwasserbeseitigung.

Die Kredittilgungen sind den Zins- und Tilgungsplänen der Kreditinstitute entnommen.
Aus dem Vermögensplan für das Jahr 2024 wurde ein Finanzplan für die Jahre 2023 bis 2028 entwickelt (Anlage 4).

D. VORBERICHT ZUM INVESTITIONSPLAN

Die für das Wirtschaftsjahr 2024 geplanten Investitionen werden in der Anlage 6 dargestellt. Das Plan-Gesamtinvestitionsvolumen von 50,7 Mio. EUR verteilt sich auf die einzelnen Unternehmensbereiche (in TEUR) wie folgt:



Die Anlage 6 zeigt die geplanten Investitionen für das Jahr 2024 sowie für die Jahre 2025 bis 2027, welche auf Basis bisheriger konkreter Projekte noch nicht vollständig vorhersehbar sind und deswegen nicht in voller Höhe abgebildet werden können. Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden, alternativen Antrieben wurden Mehrkosten im Vergleich zu konventionellen Antrieben berücksichtigt. Durch den Einsatz alternativer Antriebe sind Einsparungen in den laufenden Betriebskosten erzielbar.

Für die Sparte Stadtentwässerung ist im Masterplan ein jährliches Investitionsvolumen geplant, welches in den nächsten Jahren umgesetzt und schrittweise auf bis zu 30 Mio. EUR erhöht werden soll.
Des Weiteren ist der Neubau eines Verwaltungsgebäudes auf dem Gelände des Zentralklärwerks eingeplant.

Im Bereich der Abfallwirtschaft wird mit einem Investitionsvolumen von 14 Mio. EUR geplant, welches sich zum einen aus einmaligen Projekten des Abfallwirtschaftszentrums (Notstromkonzept, neuer Anlieferbereich sowie Biofilter zur Abluftreinigung) und zum anderen aus Investitionen auf den Wertstoffhöfen (Ausbau von Hallen und Verkehrsflächen, Ersatz der Kassensoftware) zusammensetzt.

Die im Investitionsplan nachrichtlich aufgeführten Planansätze im Bereich der Deponie sind in der Rückstellung für Deponienachsorge enthalten und haben deshalb keine Ergebniswirkung.

Die Rückstellung für die Deponienachsorge wird in Abständen von drei Jahren durch ein eigenständiges Gutachten ermittelt. Die letzte Aktualisierung des Gutachtens wurde im Dezember 2021 erstellt. Ein neues Gutachten ist in 2023 geplant. Zum 31.12.2022 sind 44,6 Mio. EUR in der Rückstellung eingestellt. Die Rückstellungserhöhung ergibt sich aus der

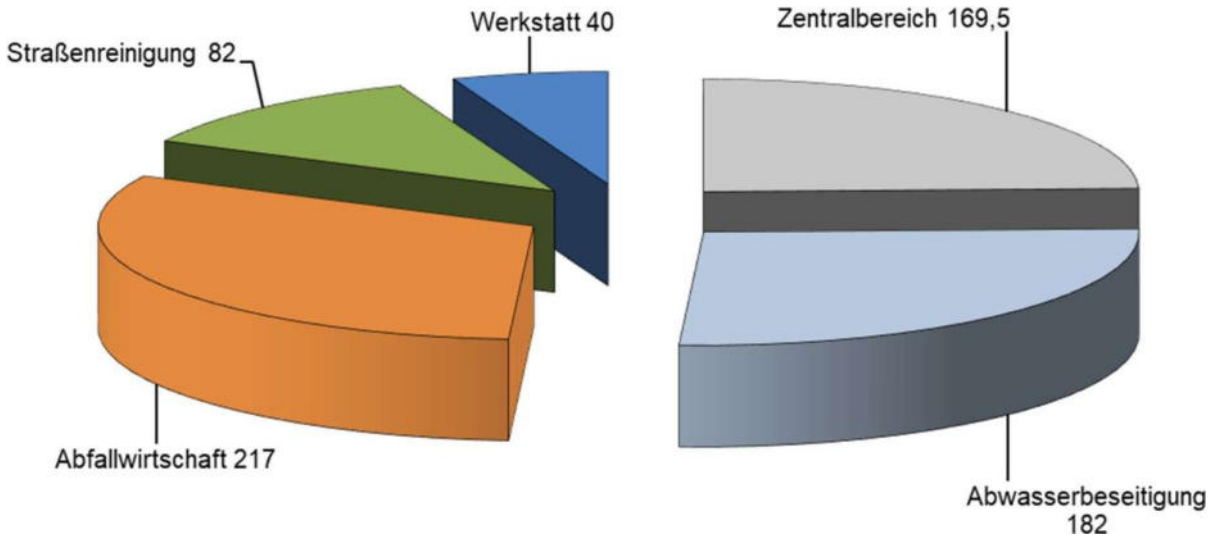
Steigerung von Personal-, Bau- und technischen Kosten. In der Rückstellung für die Deponienachsorge sind auch Sicherheitspositionen für erforderliche Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen der Deponie enthalten.

E. VORBERICHT ZUR STELLENÜBERSICHT

Die EBL sind mit 671,5 (Stand: 2023) Stellen ein bedeutender Arbeitgeber in der Hansestadt Lübeck. Dies gilt insbesondere auch für nach Tarifrecht einfache Tätigkeiten.

1. Eckpunkte des Stellenplans 2024

Die Aufteilung der 690,5 Stellen (=VZÄ) nach Betriebszweigen stellt sich im Wirtschaftsjahr 2024 wie folgt dar:



Im Vergleich zum Stellenplan 2023 ergibt sich die folgende Entwicklung der Stellen für Beschäftigte und Beamt:innen:

	Plan 2023	Ist 2023	Plan 2024
Beschäftigte	656,5	629,0	675,5
Beamt:innen	15,0	11,5	15,0
Summe	671,5	640,5	690,5

Der Stellenplan 2024 weist im Vergleich zum Stellenplan 2023 eine Erhöhung von 19 Stellen aus. Neue Stellen sind anteilig mit 6 Monaten in den Kosten berücksichtigt, da sie annahmegemäß im Laufe des Jahres besetzt werden. Die Ausnahme bilden 5 Stellen in der Straßenreinigung, die für das gesamte Jahr eingeplant sind.
Die zum Stichtag (31.03.2023) fehlenden Stellenbesetzungen ergeben sich daraus, dass der Großteil noch im Besetzungs- bzw. Wiederbesetzungs- und Bewertungsverfahren ist. Auf Teilzeitmodelle entfallen ca. 9,6 VZÄ. Dazu kommt die natürliche Fluktuation, der sich ein Betrieb unserer Größe nicht entziehen kann. Unbesetzte Stellen werden grundsätzlich mit befristeten Arbeitsverträgen kompensiert.

2. Entwicklung des Stellenplans

Mit dem Stellenplan 2024 ist eine im Abschnitt 3 näher erläuterte Ausweitung vorgesehen. Dies führt zu einer Veränderung im Vergleich zum Vorjahr von 2,8 %.

Für jede neue oder auch eingesparte Stelle werden die Auswirkungen auf die Finanzierung des Personalaufwandes betrachtet. Dauerhafte neue Stellen werden insbesondere dann vorgeschlagen, wenn durch sie eine wirtschaftlich positive Wirkung auf das Unternehmen und seine Gebührenbereiche erwartet wird (z.B. Mehrmengen MBA oder Biomassewerk; Ersatz von externen Beauftragungen durch Eigenerbringung von Leistungen). Diese Stellen sind in diesem Sinne rentierlich. Führen Zuweisungen von neuen Tätigkeiten oder regulatorische Vorgaben (z.B. Auflagen Wasserbehörde) zu einer zwingenden Aufgabenausweitung, so haben diese in der Regel eine unvermeidliche Gebührenwirkung.

3. Schwerpunkte im Stellenplan

3.1. Vorbemerkung

Die systematische Analyse des Personalkörpers der EBL hat generell einen großen zukünftigen Bedarf an qualifizierten Ingenieur:innen und Techniker:innen für das Unternehmen aufgezeigt. Gleichzeitig ist der Wettbewerbsdruck auf dem Arbeitsmarkt für gutes technisches Fachpersonal heute und auf mittlere Sicht sehr hoch. Aus demographischen Gründen werden die EBL in überschaubarer Zukunft viele gut ausgebildete und erfahrene Fachkräfte in einem engen Zeitrahmen verlieren. Dies wird unweigerlich zu einem massiven Abfluss von Erfahrung führen. Diese Einschätzung hat sich auch gegenüber den Vorjahren nicht verändert, sondern findet ihre Bestätigung in den Besetzungsverfahren.

3.2. Einzelheiten zu den geplanten neuen Stellen im Stellenplan

Die im Stellenplan 2024 eingeplanten neuen Stellen verteilen sich auf die einzelnen Betriebszweige bzw. Abteilungen. Die jeweils angegebenen Bewertungen sind vorläufig und bedürfen noch einer Bestätigung. Neben neuen Stellen weist der Stellenplan in Einzelfällen geplante Stellenbewertungen aus. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus den Anlagen 7 und 8.

Mit Beschluss des Wirtschaftsplans werden die Planstellen gemäß endgültiger Bewertung beschlossen, auch wenn diese höher oder niedriger ausfallen sollten als hier noch ausgewiesen.

<u>Sparte Stadtentwässerung</u>

<u>Abteilung Kanalnetz:</u>

Die gesteigerten Investitionstätigkeiten gemäß Masterplan Stadtentwässerung insbesondere in den Kategorien Trennung/Mischwasserfreiheit und Kanalsanierung haben zur Folge, dass sich der Umfang an TV-Inspektionsleistungen für konkret zu planende und abzunehmende (Bauabnahme, Gewährleistungsabnahme) Kanalbau- und Kanalsanierungsmaßnahmen stark erhöht hat. Diese Leistungen bilden eine extrem wichtige Grundlage und haben großen Anteil an der Qualität und Zweckmäßigkeit der insgesamt sehr kostenintensiven Maßnahmen. Sie sind durch Fremdvergabe, etwa innerhalb der bestehenden Rahmenver-

träge für die flächendeckende TV-Inspektion des Lübecker Kanalnetzes, nicht im notwendigen Maß abzudecken. Die flächendeckende TV- Untersuchung einschließlich der Hausanschlussleitungen ist gesetzlich durch die Selbstüberwachungsverordnung von Schleswig-Holstein in Intervallen vorgeschrieben. An die TV-Inspektion als Planungsgrundlage von Bau- und Sanierungsmaßnahmen werden höhere qualitative Ansprüche gestellt. Es liegen in diesem Bereich sehr gute Erfahrungen mit dem eigenen TV-Fahrzeug und dem entsprechenden Fachpersonal vor, welches für die genannten Leistungen auch bisher schon eingesetzt wird. Dieses Fahrzeug kann den aktuellen und zukünftig noch steigenden Bedarf aber nicht mehr abdecken. Neben den beschriebenen Inspektionsleistungen müssen mit dem vorhandenen TV-Fahrzeug zusätzlich spontan auftretende Schäden und Betriebsstörungen prioritär bearbeitet werden.
Durch die städtischen Masterpläne Straßen/Radwege und Brücken ist die Anzahl der Inspektionen im Vorfeld von Baumaßnahmen des Bereiches Stadtgrün und Verkehr ebenfalls deutlich gestiegen.
Die Inspektion von Großprofilen (> DN 1200) muss von der Begehung auf TV-Inspektion umgestellt werden, da 1) die Inspektionsqualität erhöht, und 2) das Unfallrisiko minimiert wird. Außerdem wird weniger Personal für die Begehung von Großprofilen gebunden.

Das Leistungsverzeichnis der für den Bereich Stadtgrün und Verkehr (SGV) zu erbringenden Leistung „Reinigung der Straßenabläufe“ (Rostenreinigung) wurde jüngst einvernehmlich um verschiedene Positionen der TV-Inspektion ergänzt, da auch SGV durch die SüVO verpflichtet ist, das System der Straßenentwässerung regelmäßig zu untersuchen. Über die Verwaltungsvereinbarung wird der den EBL entstehende Aufwand bezahlt, so dass eine anteilige Kostendeckung der zusätzlichen Planstellen gegeben ist.

Da die TV-Untersuchung nur in zuvor gründlich gereinigten Kanälen erfolgen kann, um verlässliche Ergebnisse zu liefern, sind auch an die vorbereitende Reinigung mittels Spülwagen besondere Anforderungen zu stellen. Ein TV-Fahrzeug arbeitet grundsätzlich mit einem Spülwagen zusammen. Um also ein zusätzliches TV-Fahrzeug mit hoher Auslastung und hochwertigen Ergebnissen einsetzen zu können, wird auch ein Team für die Bedienung des Spülfahrzeugs benötigt. Aus diesen Gründen wurden Stellen für einen **TV-Inspekteur:in (E6), Kraftfahrer:in (E5)** und **Maschinist:in (E4)** geplant.

Im Investitionsplan der Stadtentwässerung ist für 2024 die Beschaffung eines TV-Fahrzeugs vorgesehen. Ein zusätzliches Spülfahrzeug ist nicht erforderlich, da im Fahrzeugbestand ausreichende Reserven bestehen. Der limitierende Faktor für den Fahrzeugeinsatz ist grundsätzlich die personelle Ressource.

<u>Abteilung Kläranlagen:</u>

Im Bereich der Schlammentwässerung werden zwei Mitarbeitende seit 2020 über Zeitverträge beschäftigt. Diese sollen über den neuen Stellenplan geordnet, d.h. in Planstellen umgewandelt und entfristet werden. Die nunmehr mehrjährigen Erfahrungen und Entwicklungen zeigen zweifelsfrei, dass diese beiden Stellen als **Fachkraft für Abwassertechnik (E6)** benötigt werden, um einen störungsfreien und optimalen Betrieb der Schlammentwässerung sicherzustellen.
Der ausgefaulte Klärschlamm wird mittels Zentrifugen entwässert. Die neue eigene Zentrifugen-Anlage als Nachfolgerin einer Mietanlage ist seit Mai 2022 in Betrieb und zeigt deutlich, wie wichtig eine fachkundige und kontinuierliche Betreuung auch in wirtschaftlicher Hinsicht ist. Trotz fortschrittlicher und moderner Steuerungseinrichtungen muss auf Schwan-

kungen in der Zusammensetzung und den Eigenschaften des zu entwässernden Schlammes reagiert werden, wenn optimale Entwässerungsgrade in Verbindung mit minimalem Einsatz der teuren Flockungshilfsmittel erreicht werden sollen. Eine Verbesserung des in 2022 errechneten Jahres-Mittel über den erreichten Entwässerungsgrades von 23,5 auf 24,5 % Trockensubstanz wirkt sich in den unmittelbaren Entsorgungskosten des entwässerten Klärschlammes mit ca. 120.000,-€ Einsparung pro Jahr aus. Darüber hinaus muss die eigene Anlage im Gegensatz zur Mietanlage mit eigenem Personal inspiziert, gewartet und instandgesetzt werden. Betriebswirtschaftlich ist der Eigenbetrieb um ca. 500.000,-€ pro Jahr günstiger als die Mietanlage.

Abteilung Instandhaltung:

Die elektrotechnische Betreuung des Zentralklärwerks für Inspektion, Wartung und Instandhaltung erfordert den dauerhaften Einsatz von Elektriker-Stellen. Betroffen sind eine große Zahl von Verteilungen und Verkabelungen, Antrieben, Mess- und Meldeeinrichtungen, Beleuchtungsanlagen und Unterspannungsversorgungen (Notstrom).
Da die Kläranlage Priwall auf Dauer weiterbetrieben werden wird und über viele zukünftige Jahre Erneuerungs- und Modernisierungsprojekte anstehen, wird auf der Anlage dauerhaft ein Elektriker benötigt, was aktuell nicht im notwendigen Umfang geleistet werden kann.
Für das neu aufgelegte wichtige Projekt der Onlinemessungen im Kanal als wesentliche Voraussetzung für eine gezielte Mischwasser-Bewirtschaftung, oder auch die unterstützenden Tätigkeiten für den Gewässerschutz (z.B. neue Mengenmessgeräte in Übergabestationen oder diverse Druck- und Ultraschallsonden in Regenüberlaufbauwerken) ist der Einsatz der Elektriker ebenfalls unerlässlich.

Zum einen ist ein stetiger Anlagenzuwachs zu verzeichnen, gleichzeitig nehmen die Anforderungen an die Qualität der Dokumentation und die Einhaltung von Vorschriften kontinuierlich zu. Durch den gestiegenen Arbeitsumfang der Elektro-Werkstatt ist eine neue Planstelle als **Elektroniker:in (E7)** notwendig, da die Arbeiten nicht mehr von den heute insgesamt 9 Kollegen abgedeckt werden können. Einer der 9 gewerblichen Mitarbeitenden der Elektrowerkstatt befindet sich zudem aktuell in einer betrieblich geförderten Meisterausbildung, um zukünftig eine zweite Meisterstelle zu besetzen. Die Notwendigkeit einer 2. Meisterstelle ist vor längerer Zeit erkannt worden, da ansonsten die übergeordneten Tätigkeiten nicht mehr in ausreichender Weise erledigt werden können. Die Stellenanzahl wird sich durch die Schaffung der 2. Meisterstelle nicht erhöhen, da lediglich eine EG 7 –Stelle in einer EG 9b-Stelle umgewandelt werden soll. Insofern wird die Neuschaffung einer Elektriker-Stelle notwendig. Die Elektro-Werkstatt besteht dann aus 2 Meister:innen und 9 gewerblich tätigen Elektriker:innen.

Sparte Stadtreinigung

Abteilung Abfallwirtschaft - Logistik

Durch den Anstieg der Behälterzahlen, insbesondere einer deutlichen Zunahme der Unterflursysteme bei Großwohnanlagen (hier seien nur beispielhaft die Objekte Baggersand und Güterbahnhof genannt, wo jeweils 32 Systeme mit je 5 m³ verbaut sind/werden) muss auch die Einsammlung und Entsorgung dauerhaft sichergestellt werden. Aus diesem Grund werden zur Besetzung der Spezialfahrzeuge (siehe auch Vorlage VO 2023/11830 - zusätzliche Beschaffung eines Kranfahrzeuges) zwei **Kraftfahrer:innen (E5)** benötigt.

Die Neuschaffung einer Stelle als **Müllwerker:in (BEM-E3)** wird geplant, da ein Mitarbeitender die Tätigkeit als Müllwerker nicht weiter ausführen kann. Nach Beratung aller Beteiligten und Empfehlung des hausinternen Integrationsteams wurde eine leistungsgerechte Beschäftigung auf dem Behälterwaschplatz definiert. Hier soll nun eine dauerhafte BEM - Stelle geschaffen werden, um die betroffenen Mitarbeiter:innen auch zukünftig weiter beschäftigen zu können.

Abteilung Abfallwirtschaft - Technik

Mit steigender technischer Komplexität und der Erweiterung der Anlagentechnik im Biomassewerk um die Nachreinigung der Komposte zeigt die betriebliche Praxis, dass Kraftfahrer:innen und Schlosser:innen mit der Bedienung, Wartung, Reparatur und Instandhaltung überfordert sind. Für einen reibungslosen Prozess sowie die Bedienung der Prozessleittechnik sind fachlich qualifizierte Mitarbeiter:innen erforderlich. Aus diesem Grund wird ein/e **Anlagenfahrer:in (E6)** im Biomassewerk benötigt.

Im Sachgebiet Energietechnik des Blockheizkraftwerkes sind derzeit fünf Planstellen für Elektroniker vorhanden. Davon wird eine Stelle von einem leistungsgeminderten Mitarbeiter belegt, der nur noch eingeschränkt einsetzbar ist. Außerdem wird die vorhandene Anlagentechnik immer älter und betreuungsintensiver. Um den Betrieb aufrechtzuerhalten soll nun eine BEM-Stelle als **Elektroniker:in Betriebstechnik (BEM-E6)** auf Dauer geschaffen werden, so dass betroffene Mitarbeitende weiterhin beschäftigt werden können und gleichzeitig die notwenige Ressource von fünf Vollzeitstellen vorhanden ist.

Abteilung Straßenreinigung

Im Rahmen des Projektes "Stadtsauberkeit" der Hansestadt Lübeck sollen weitere Maßnahmen umgesetzt werden, um das Stadtbild zu verbessern. Dazu gehört, dass die Abfallsammelbehälter, Lichtmasten und Verkehrsschilder stets in einem gereinigten Zustand sein sollen. Hierfür werden fünf **Straßenreiniger:innen (E3)** benötigt.

Die Personalkosten zu diesem Projekt sind im Haushalt der Hansestadt Lübeck einzustellen und bei den EBL in den Erlösen aus Entgelten berücksichtigt.

Zentralbereich

Die Entsorgungsbetriebe Lübeck zählen zur kritischen Infrastruktur (KRITIS), bei deren Beeinträchtigung oder Ausfall nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe eintreten würden. Die Sparte Stadtreinigung ist dem KRITIS Sektor „Siedlungsabfallentsorgung“ und die Sparte Stadtentwässerung dem KRITIS Sektor „Wasser“ zuzuordnen.
Durch eine zu erwartende Absenkung der Schwellenwerte werden sich für die EBL höhere Anforderungen und erweiterte Melde- und Nachweispflichten nach dem BSIG (Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik) ergeben. Die im Jahr 2022 erfolgte Zertifizierung unseres Informationsmanagementsystems gemäß VdS 10000 für das Verwaltungsnetz ist dafür ein wichtiger Baustein.
Vor dem Hintergrund der erweiterten KRITIS Anforderungen soll die Zertifizierung laut VdS 10000 auf die Sparte Stadtentwässerung und die umfangreichen Prozess- und Anlagennetze ausgeweitet werden. Für das erhöhte Aufgabenvolumen beim Lizenzmanagement der gesamten Software der Kläranlagen und Pumpwerke, Wartung und Konfiguration der Firewalls, der konkreten Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für die organisatorische sowie technische Absicherung der IT-Infrastrukturen und der darüber hinaus weiter voranzutreibenden Digitalisierung und Vernetzung der operativen Anlagen (Stichwort: Industrie 4.0) muss ein **IT-Systemadministrator:in/ZKW (E10)** eingeworben werden.

Das Sachgebiet Abfallberatung/Vertrieb ist verantwortlich für die Beratung der ca. 40.000 Kunden der Entsorgungsbetreibe Lübeck (EBL). Dazu zählen insbesondere auch die Gewerbebetriebe und die Wohnungsbaugesellschaften und öffentliche Einrichtungen, die Betreuung von Veranstaltungen in der Hansestadt Lübeck sowie die Umweltbildung.
Bereits seit 1994 gibt es bei den EBL die Umweltbildung, die über die Jahre ständig gewachsen ist. Aktuell sind die EBL dabei einen Abfallwirtschaftspfad in der Malmöstraße 22 aufzubauen.
Die Idee stammt von der Sparkassenstiftung zu Lübeck, die auch eine Kollegin mit ca. 10 Stunden die Woche finanziert. Auf längere Sicht möchten die EBL gerne als außerschulischer Lernort anerkannt werden.
Pro Jahr führen die Kolleg:innen ca. 100 interessierte Gruppen über unsere Anlagen mit vorherigen Informationen zur Nachhaltigkeit, Abfallvermeidung, Abfalltrennung und Kreislaufwirtschaft. Dazu kommen Vorträge in Schulklassen und Kindergärten sowie Fachvorträge für interessierte Gruppen und die Teilnahme an Projekten von Dritten in Schulen.
Die zukünftige Abfallwirtschaft wird sich ebenfalls stark verändern und damit wird die Umweltbildung immer wichtiger. Die Anforderungen der Kunden an die Abfallwirtschaft und damit an die EBL steigen ständig an. Das sind z. B. Quartierslösungen als Projekte, mehr Möglichkeiten der Wiederverwendung und Nachhaltigkeit, noch bessere Aufklärungsarbeit, Unterstützung, noch mehr Kreislaufwirtschaft und innovatives Handel. Im Mittelpunkt stehen immer die Bürger:innen der Hansestadt Lübeck. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden ist eine Stelle als **Sachbearbeiter:in SG Öffentlichkeitsarbeit (E9a)** für Abfallberatung und Umweltbildung erforderlich.

Die Altersstruktur der EBL ist mit durchschnittlich 47 Jahren (Stand 2021) eine Herausforderung. Etwa die Hälfte (340 von 682 Stand: 2021) aller Mitarbeitenden bei den EBL ist älter als 50 Jahre. Insbesondere bei den Führungskräften ist das Ausscheiden aufgrund von Alter signifikant. Mehr als die Hälfte aller Führungskräfte (aktuell 22 Personen) werden in den nächsten 10 Jahren die EBL verlassen. Zu den Führungskräften zählen Abteilungsleiter:innen und Stabsmitarbeiter:innen (ohne direkte Mitarbeiterführung). Darüber hinaus sind die Sachgebietsleiter:innen mit bestimmten Führungsaufgaben betraut.

In den nächsten Jahren entstehen somit in den verschiedenen Ebenen Lücken. Hier gilt es rechtzeitig und gezielte Maßnahmen zur Nachbesetzung aufzustellen. Ein Instrument soll hierbei das Traineeprogramm werden.
Um dem drohenden Personalmangel/Führungskräftemangel zu begegnen und zugleich die Arbeitgeberattraktivität zu steigern, wurde eine Stelle als **Trainee (E10)** geplant, die jeweils befristet auf zwei Jahre ausgeschrieben und besetzt werden soll. Die Steuerung des Qualifizierungsprogramms wird über den Bereich Personal & Allgemeine Organisation vorgenommen. Die Sparten und Bereiche sind jeweils Einsatzorte. Es gilt, den Betrieb kennenzulernen und Schwerpunkte für eine mögliche weitere Beschäftigung zu identifizieren. Weitere Seminare dienen insbesondere der Vertiefung von betriebsspezifischen Fachthemen und Managementmethoden, sowie der Persönlichkeitsentwicklung.
Potenzielle Kandidaten können intern und extern gewonnen werden. Erste Erfahrungen wurden bereits gesammelt, da eine (aktuell besetzte) Trainee-Stelle existiert.

Anlage 1 zum Wirtschaftsplan

Erfolgsplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck für das Wirtschaftsjahr 2024

	V-Ist		Planansatz			
	2022		2023		2024	
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1	2	3	4	5	6	7
1. Umsatzerlöse	109.642.011		119.199.462		119.396.989	
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.545.013		2.216.000		2.198.500	
3. Sonstige betriebliche Erträge	2.743.714		2.181.350		2.637.759	
		113.930.738		123.596.812		124.233.247
4. Materialaufwand						
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	12.004.695		13.095.172		14.428.134	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen*	13.170.315	25.175.010	16.547.814	29.642.986	15.189.759	29.617.893
5. Personalaufwand						
a) Löhne und Gehälter	30.835.872		32.504.599		36.329.933	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Alters-versorgung und für Unterstützung	9.204.978	40.040.850	9.615.489	42.120.088	10.608.611	46.938.544
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegen-stände des Anlagevermögens und Sachanlagen		20.927.136		22.279.275		23.177.102
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	13.244.703		10.655.792		10.893.667	
8. Zuführung Gebührenausgleichsrückstellung	0	13.244.703	0	10.655.792	0	10.893.667
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	103.111		0		0	
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.799.314	4.696.203	4.345.299	4.345.299	4.879.244	4.879.244
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		**9.846.836**		**14.553.372**		**8.726.796**
12. Beteiligungsergebnis		207.280		156.582		95.992
13. Sonstige Steuern		174.099		70.380		77.416
14. Jahresverlust / -gewinn		**9.880.016**		**14.639.574**		**8.745.372**

* Durch Mengenreduzierung bei den Entsorgungskosten und Verringerung von Instandhaltungen an Gebäuden sinken die Aufwendungen im Vergleich zu 2023.

Anlage 2 zum Wirtschaftsplan

Erfolgsübersicht der Entsorgungsbetriebe Lübeck für das Wirtschaftsjahr 2024

	Aufwendungen nach Betriebszweigen / nach Aufwandsarten		2023	2024						
			Betrag insgesamt	**Betrag insgesamt**	Zentral-bereich	Abwasser-beseitigung	Abfall-wirtschaft	Straßen-reinigung/ Winterdienst	Bedürfnis-anstalten	Werkstatt
			EUR	**EUR**	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
	1		**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
1.	Materialaufwand	a) Bezug von Fremden	**29.642.986**	**29.617.893**	719.750	10.206.000	11.979.483	2.037.240	413.420	4.262.000
		b) Bezug von Betriebszweigen	**7.535.668**	**7.979.009**	221.750	1.249.200	4.146.500	2.332.519	29.040	
2.	Löhne und Gehälter		**32.504.599**	**36.329.933**	5.511.385	13.986.399	10.534.563	3.921.993	15.892	2.359.701
3.	Soziale Abgaben		**8.975.489**	**9.971.111**	1.618.828	3.770.046	2.890.123	1.041.348	4.218	646.549
4.	Zuführung für Altersteilzeit- und Pensionsrückstellungen		**640.000**	**637.500**	400.000	237.500				
5.	Abschreibungen		**22.279.275**	**23.177.102**	1.420.941	14.673.308	5.679.633	1.198.139	41.974	163.106
6.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen		**4.345.299**	**4.879.244**	304.807	3.258.993	1.216.971	74.732	17.003	6.739
7.	Steuern		**70.380**	**77.416**	820	19.066	39.600	15.380		2.550
8.	Sonstige betriebliche Aufwendungen		**10.655.792**	**10.893.667**	3.575.794	3.505.170	2.375.350	1.022.103	20.250	395.000
9.	Summe 1 - 8		**116.649.487**	**123.562.876**	13.774.075	50.905.681	38.862.223	11.643.455	541.797	7.835.645
10.	Umlage der Spalte 3	Zurechnung (+)	**12.892.989**	**13.548.025**		5.307.682	5.215.612	1.894.290	30.763	1.099.677
		Abgabe (-)	**-12.892.989**	**-13.548.025**	-13.548.025				0	
11.	Aufwendungen 1 - 10		**116.649.487**	**123.562.876**	**226.050**	**56.213.363**	**44.077.835**	**13.537.745**	**572.560**	**8.935.323**
12.	Betriebserträge	a) nach der GuV-Rechnung	**123.202.838**	**123.582.580**	165.950	64.183.065	42.811.794	13.275.180	572.560	2.574.030
		b) aus Lieferungen an andere Betriebszweige	**7.535.668**	**7.979.009**	60.100	892.740	638.400	22.500	0	6.365.269
		c) Auflösung Gebührenausgleichsrückstellung	**393.974**	**650.667**		290.256		360.411	0	
13.	Betriebserträge insgesamt		**131.132.480**	**132.212.256**	**226.050**	**65.366.061**	**43.450.194**	**13.658.092**	**572.560**	**8.939.299**
14.	Betriebsergebnis		**14.482.992**	**8.649.380**	0	9.152.698	-627.641	120.347	0	3.976
15.	Finanz-/Beteiligungserträge		**156.582**	**95.992**	0		95.992	0	0	0
16.	Unternehmensergebnis		**14.639.574**	**8.745.372**	**0**	**9.152.698**	**-531.649**	**120.347**	**0**	**3.976**

Anlage 3 zum Wirtschaftsplan

Vermögensplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck für das Wirtschaftsjahr 2024

	Planansatz				
	2021	2022	2023	2024	Verpflichtungs-ermächtigung
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1	2	3	4	5	6
Einnahmen					
1. Zuweisungen der Hansestadt zum Stammkapital oder zu den Rücklagen	0	0	0	0	
2. Zuführung von Rücklagen und Rückstellungen mit langfristigem Charakter	0	0	0	0	
3. Zuführung zu Sonderposten mit Rücklagenanteil abzügl. Entnahmen	0	0	0	0	
4. Rückflüsse aus gewährten Darlehen	0	0	0	0	
5. Veräußerung von Beteiligungen sowie Rückflüsse von Kapitalanlagen	0	0	0	0	
6. Zuschüsse Nutzungsberechtigter,					
Ertragszuschüsse	500.000	500.000	500.000	500.000	
sonstige Bauzuschüsse	0	0	0	0	
7. Abschreibungen	20.955.753	21.904.497	22.279.275	23.177.102	
8. Veräußerung von beweglichem Vermögen	0	0	0	0	
9. Kredite (ohne Tilgung für Zwecke der Umschuldung)	30.247.504	26.784.176	24.728.151	32.772.526	
10. Jahresgewinn	11.285.743	10.583.327	14.639.574	8.745.372	
11. Verminderung des Nettogeldvermögens					
	62.989.000	**59.772.000**	**62.147.000**	**65.195.000**	**0**
Ausgaben					
12. Rückzahlung von Eigenkapital	0	0	0	0	
13. Auflösung von Rücklagen und Rückstellungen mit langfristigem Charakter	1.635.000	1.635.000	1.635.000	1.635.000	
14. Gewährung von Darlehen	0	0	0	0	
15. Ausgaben für immaterielle Vermögensgegenstände	0	0	0	0	
16. Ausgaben für Sachanlagen	48.854.000	45.637.000	48.012.000	50.660.000	66.139.000
17. Ausgaben für Finanzanlagen	0	0	0	0	
18. Tilgung von Krediten	12.500.000	12.500.000	12.500.000	12.900.000	
19. Jahresverlust	0	0	0	0	
20. Erhöhung des Nettogeldvermögens	0	0	0	0	
	62.989.000	**59.772.000**	**62.147.000**	**65.195.000**	**66.139.000**

Anlage 4 zum Wirtschaftsplan

Finanzplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck für die Wirtschaftsjahre 2024 - 2028

Einnahmen und Ausgaben (§ 16 Nr. 1 EigVO)

	Plan 2024	2025	2026	2027	2028
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1	2	3	4	5	6
Einnahmen					
1. Zuweisungen der Hansestadt zum Stammkapital oder zu den Rücklagen	0	0	0	0	0
2. Zuführung von Rücklagen und Rückstellungen mit langfristigem Charakter	0	0	0	0	0
3. Zuführung zu Sonderposten mit Rücklagenanteil abzügl. Entnahmen	0	0	0	0	0
4. Rückflüsse aus gewährten Darlehen	0	0	0	0	0
5. Veräußerung von Beteiligungen sowie Rückflüsse von Kapitalanlagen	0	0	0	0	0
6. Zuschüsse Nutzungsberechtigter,					
Ertragszuschüsse	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
sonstige Bauzuschüsse	0	0	0	0	0
7. Abschreibungen	23.177.102	22.500.000	22.500.000	22.500.000	22.500.000
8. Veräußerung von beweglichem Vermögen	0	0	0	0	0
9. Kredite (ohne Tilgung für Zwecke der Umschuldung)	32.772.526	34.388.000	29.830.000	25.045.000	25.035.000
10. Jahresgewinn	8.745.372	10.000.000	10.000.000	10.000.000	10.000.000
11. Verminderung des Nettogeldvermögens	0	0	0	0	0
	65.195.000	**67.388.000**	**62.830.000**	**58.045.000**	**58.035.000**
Ausgaben					
12. Rückzahlung von Eigenkapital	0	0	0	0	0
13. Auflösung von Rücklagen und Rückstellungen mit langfristigem Charakter	1.635.000	1.635.000	1.635.000	1.635.000	1.635.000
14. Gewährung von Darlehen	0	0	0	0	0
15. Ausgaben für immaterielle Vermögensgegenstände	0	0	0	0	0
16. Ausgaben für Sachanlagen	50.660.000	52.853.000	48.295.000	43.510.000	43.500.000
17. Ausgaben für Finanzanlagen	0	0	0	0	0
18. Tilgung von Krediten	12.900.000	12.900.000	12.900.000	12.900.000	12.900.000
19. Jahresverlust	0	0	0	0	0
20. Erhöhung des Nettogeldvermögens	0	0	0	0	0
	65.195.000	**67.388.000**	**62.830.000**	**58.045.000**	**58.035.000**

Anlage 5 zum Wirtschaftsplan

Auswirkungen auf den Finanzplan des Haushalts der Hansestadt Lübeck für die Wirtschaftsjahre 2024 - 2028

Einnahmen und Ausgabe (§ 16 Abs. 2 EigVO)

	Plan				
	2024	2025*	2026	2027	2028
	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
1	2	3	4	5	6
Einnahmen					
1. Baukostenzuschuss Bedürfnisanstalten	0	0	0	0	0
2. Verwaltungskostenpauschale von städtischen und anderen Bereichen	86.000	86.000	86.000	86.000	86.000
3. Öffentliche Interessenquote Straßenreinigung	2.819.097	2.850.000	2.850.000	2.850.000	2.850.000
4. Straßenreinigung: Nicht veranlagte städtische Grundstücke / sonstige Leistungen	1.470.937	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
5. Winterdienst außerhalb der Gebührensatzung	771.250	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
6. Straßenbaulastträgerpauschale	8.635.000	8.700.000	8.700.000	8.700.000	8.700.000
7. Verlustausgleich Bedürfnisanstalten	513.230	500.000	500.000	500.000	500.000
8. Sinkkästenreinigung	200.000	400.000	450.000	450.000	450.000
	14.495.514	**15.036.000**	**15.086.000**	**15.086.000**	**15.086.000**
Ausgaben					
9. Verwaltungskostenpauschalen an andere Bereiche	1.568.300	1.600.000	1.600.000	1.600.000	1.600.000
	1.568.300	**1.600.000**	**1.600.000**	**1.600.000**	**1.600.000**

* geschätzte Werte ab 2025 werden laufend zu jedem Wirtschaftsplan für die Folgejahre aktualisiert

Zusatz Info zu Position 3: Hierbei handelt es sich um 25,3% I-Quote (bzw. 28,6% WD)

Zusatz Info zu Position 4: Hierbei handelt es sich um nicht veranlagte städtische Grundstücke (1082T€) + Wilder Müll (115T€) + Personalkosten aus städt. Projekten (273T€)

ZusatzInfo zu Position 8: Anpassung der Vereinbarung inkl. zusätzlicher Leistungen (TV-Untersuchungen)

Anlage 6 zum Wirtschaftsplan

Investitionsplan der Entsorgungsbetriebe Lübeck für das Wirtschaftsjahr 2024*

Investitionen 2023 - 2027 in TEUR	W-Plan TEUR	TEUR	Verpflichtungs-ermächtigung	TEUR	TEUR	TEUR
Allgemeine Verwaltung	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Baumaßnahmen	900	1.100	2.450	2.450	1.000	1.000
2 EDV- u. Büroausstattung	442	669	0	4	4	4
3 Fahrzeuge	0	0	0	0	0	0
Summe	**1.342**	**1.769**	**2.450**	**2.454**	**1.004**	**1.004**

Abwasserbeseitigung	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Masterplan Kanalnetz	20.000	20.000	23.000	23.000	25.000	25.000
2 Masterplan Kläranlagen/PW	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
3 Fahrzeuge Entwässerung	1.250	1.136	1.019	1.019	1.125	1.160
4 Sonstiges	603	3.275	14.350	6.350	5.000	3.000
Summe	**26.853**	**29.411**	**43.369**	**35.369**	**36.125**	**34.160**

Abfallwirtschaft Logistik	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Fahrzeuge	1.995	2.377	1.665	1.545	2.405	1.625
2 Container/Behälter	756	731	581	581	591	601
3 Wertstoffhöfe	2.803	2.210	1.610	740	640	190
4 Sonstiges	525	330	30	30	30	30
Summe	**6.079**	**5.648**	**3.886**	**2.896**	**3.666**	**2.446**

Abfallwirtschaft Technik	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Energiewirtschaftliche Maßnahmen	1.922	900	4.000	4.000	0	0
2 MBA	4.755	5.562	2.800	1.400	1.400	1.400
3 Deponiebetrieb	353	415	2.000	1.000	1.000	1.000
4 Abfallwirtschaftszentrum Allgemein	427	571	0	0	0	0
5 Biomassewerk	617	0	0	0	0	0
6 Geräte, Fahrzeuge	400	927	0	0	0	400
Summe	**8.475**	**8.375**	**8.800**	**6.400**	**2.400**	**2.800**

Straßenreinigung/Winterdienst	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Fahrzeuge, Geräte	2.509	3.104	2.734	2.734	2.500	2.500
2 Neubau Salzlager Travemünde	600	250	0	0	0	0
3 Neubau Salzlager Stockholmring	450	1.000	4.000	2.000	2.000	0
4 Grundstücke	0	0	0	0	0	0
5 Gebäude	1.260	500	900	900	500	500
6 EDV Ausstattung	0	12	0	0	0	0
Summe	**4.819**	**4.866**	**7.634**	**5.634**	**5.000**	**3.000**

Bedürfnisanstalten	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Öffentliche Toiletten / Sanierung	300	0	0	0	0	0
Summe	**300**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Werkstatt	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Ausstattung	144	591	0	100	100	100
2 Gebäude	0	0	0	0	0	0
Summe	**144**	**591**	**0**	**100**	**100**	**100**

Zusammenstellung Entsorgungsbetriebe	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Summe	**48.012**	**50.660**	**66.139**	**52.853**	**48.295**	**43.510**

Deponie	TEUR	TEUR	Verpflichtungs-ermächtigung	TEUR	TEUR	TEUR
Nachrichtliche Erwähnung im Investitionsplan:	**2023**	**2024**	**2025 ff**	**2025**	**2026**	**2027**
1 Oberflächenabdichtung	0	0	0	0	0	0
2 Sickerwasserreinigung	0	0	0	0	0	0
3 Sanierung/Erweiterung Deponie	534	350	0	350	350	350
4 Neubau Regenrückhaltebecken	0	0	0	0	0	0
Summe	534	350	0	350	350	350

* *Der Investitionsplan wird laufend zu jedem Wirtschaftsplan für die Folgejahre aktualisiert.*

Nachrichtliche Investitionsquote	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
1 Realisierte Investitionen gegenüber Plan	69%	66%	64%	68%	54%	66%

Anlage 7 zum Wirtschaftsplan

Stellenübersicht nach Eingruppierungen für das Wirtschaftsjahr 2024

Art	Entgeltgruppe	Anzahl Planstellen 2023	Anzahl Stellen zum 31.03.2023 besetzt	Anzahl Planstellen 2024
	BBO			
Beamt:innen	A16	0	0	0
	A15	1	1	1
	A14	1	0,9	1
	A13	0	0	0
	A12	2	1	2
	A11	3	1,6	3
	A10	0	0	0
	A9	1	1	1
	A8	5	4	5
	A7	2	2	2
	A6	0	0	0
Summe		**15**	**11,5**	**15**
	TVÖD			
Beschäftigte	E 15	1	2	2
	E 14	2	2	2
	E 13	6,5	5	7,5
	E 12	22	21,4	25
	E 11	34	25,8	30
	E 10	22	22,5	28
	E 9c	2	2	0
	E 9b	52	44,6	47
	E 9a	19	17,8	22
	E 8	35	30,9	37
	E 7	72	72	72
	E 6	83	80	87
	E 5	104	104	108
	E 4	48	47	55
	E 3	105	105	151
	E 2	0	0	0
	E 2Ü	46	45	0
	AT	3	2	2
Summe		**656,5**	**629**	**675,5**
Insgesamt (VZÄ)		**671,5**	**640,5**	**690,5**

Anlage 8 zum Wirtschaftsplan

Stellenübersicht nach Bereichen für das Wirtschaftsjahr 2024

Art	Entgelt-gruppe	Zentralbereich			Abwasserbeseitigung			Abfallwirtschaft			Stadtreinigung			Werkstatt			Insgesamt		
		2023	2024	+/-	2023	2024	+/-	2023	2024	+/-	2023	2024	+/-	2023	2024	+/-	2023	2024	+/-
Beamt:innen	A16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	A15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	A14	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	A13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	A12	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
	A11	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0
	A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	A9	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	A8	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0
	A7	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
	A6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe		**14**	**14**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	**15**	**0**
Beschäftigte	E 15	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1
	E 14	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
	E 13	4,5	4,5	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	6,5	7,5	1
	E 12	13	14	1	5	7	2	3	3	0	1	1	0	0	0	0	22	25	3
	E 11	26	25	-1	7	4	-3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	34	30	-4
	E 10	16	22	6	4	4	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	22	28	6
	E 9c	2	0	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	-2
	E 9b	25	20	-5	19	19	0	5	5	0	0	0	0	3	3	0	52	47	-5
	E 9a	6	9	3	6	6	0	3	3	0	1	1	0	3	3	0	19	22	3
	E 8	15	17	2	7	7	0	4	4	0	3	3	0	6	6	0	35	37	2
	E 7	10	8	-2	19	20	1	18	19	1	1	1	0	24	24	0	72	72	0
	E 6	18	18	0	48	51	3	14	15	1	2	2	0	1	1	0	83	87	4
	E 5	1	2	1	28	29	1	62	64	2	11	11	0	2	2	0	104	108	4
	E 4	0	0	0	22	23	1	15	15	0	11	17	6	0	0	0	48	55	7
	E 3	12	13	1	9	9	0	82	83	1	2	46	44	0	0	0	105	151	46
	E 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	E 2Ü	1	0	-1	0	0	0	0	0	0	45	0	-45	0	0	0	46	0	-46
	AT	1	1	0	1	0	-1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	2	-1
Summe		**152,5**	**155,5**	**3**	**175**	**181**	**6**	**212**	**217**	**5**	**77**	**82**	**5**	**40**	**40**	**0**	**656,5**	**675,5**	**19,0**
Insgesamt (VZÄ)		**166,5**	**169,5**	**3**	**176**	**182**	**6**	**212**	**217**	**5**	**77**	**82**	**5**	**40**	**40**	**0**	**671,5**	**690,5**	**19,0**

Anlage 9 zum Wirtschaftsplan

Aufbau des Wirtschaftsplans

Der Aufbau des Wirtschaftsplans ist in der EigVO sowie den Ausführungsbestimmungen zur EigVO wie nachstehend aufgeführt geregelt:

- Vorbericht zum Wirtschaftsplan (§ 12 Abs. 2 Ziff. 1 EigVO)

  In dem Vorbericht zum Wirtschaftsplan sind insbesondere darzustellen:

  a. Stand und voraussichtliche Entwicklung der Erfolgslage unter besonderer Berücksichtigung der Umsatzerlöse und evtl. steuerrechtlicher Abschreibungen nach § 254 HGB,
  b. Stand und voraussichtliche Entwicklung der Eigenkapitalausstattung und der Liquidität,
  c. geplante Investitionen und deren finanzielle Auswirkungen auf die Folgejahre und
  d. die vorgesehene Behandlung des erwarteten Jahresergebnisses

- Erfolgsplan/Erfolgsübersicht (§§ 13, 21 Abs. 3 EigVO)

  Für die Gliederung des Erfolgsplans ist das Schema der Gewinn- und Verlustrechnung anzuwenden (Formblatt 4 zur EigVO), wobei eine weitergehende Gliederung durchaus zweckmäßig sein kann.

  Die Erfolgsübersicht, die die gesonderte Betrachtung einzelner Betriebszweige ermöglicht, ist gemäß Formblatt 5 zur EigVO zu gliedern

- Vermögensplan (§ 14 EigVO)

  Der Vermögensplan ist nach Anlage Muster 3 der Ausführungsbestimmungen zur EigVO aufzustellen.

- Stellenübersicht (§ 15 EigVO)

  Die Stellenübersicht muss die im Wirtschaftsjahr erforderlichen Stellen für Beamte, Angestellte und Arbeiter enthalten.

- Finanzplan (§ 16 EigVO)

  Der Finanzplan ist nach Anlage Muster 4 der Ausführungsbestimmungen zur EigVO zu erstellen.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12386
öffentlich

Lübeck, 18.07.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.370 - Feuerwehr

Bearbeitung: Sebastian Lemsky (E-Mail: sebastian.lemsky@luebeck.de Telefon: 122 - 3725)

Sondervermögen für die Kameradschaftspflege der Freiwilligen Feuerwehren in der Hansestadt Lübeck (Kameradschaftskassen)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.09.2023	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Einnahme- und Ausgaberechnungen der Lübecker Freiwilligen Feuerwehren werden für das Haushaltsjahr 2022 in der Form der Plan-Ist-Vergleiche zur Kenntnis genommen.

2. Den beigefügten Einnahme- und Ausgabeplänen der Lübecker Freiwilligen Feuerwehren wird für das Haushaltsjahr 2024 zugestimmt.

Die vorstehenden Beschlussvorschläge beziehen sich auf die folgenden Freiwilligen Feuerwehren:

- Büssau
- Dänischburg
- Dummersdorf
- Genin
- Groß Steinrade
- Innenstadt
- Israelsdorf
- Ivendorf
- Kronsforde
- Krummesse
- Kücknitz
- Moisling
- Moorgarten
- Niendorf
- Padelügge-Buntekuh
- Priwall
- Schlutup
- Schönböcken
- Siems
- Travemünde
- Vorwerk
- Wulfsdorf-Vorrade

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:
		Spezielle Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:		neu
		freiwillig
	X	vorgeschrieben durch:
		§ 2a Abs. 3 und 5 des Brandschutzgesetzes für Schleswig-Holstein

Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	X	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	X	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	entfällt

Begründung:
Auf der Grundlage von § 2a des Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistungen der Feuerwehren (Brandschutzgesetz – BrSchG) in Verbindung mit den Satzungen für die Sondervermögen der Hansestadt Lübeck für die Kameradschaftspflege der Freiwilligen Feuerwehren in der Hansestadt Lübeck (Satzung) besteht bei jeder Freiwilligen Feuerwehr der Hansestadt Lübeck zur Pflege der Kameradschaft eine Kameradschaftskasse.

Nach § 2 der o. a. Satzung bestehen die Einnahmen der Kameradschaftskassen aus Zuwendungen der Gemeinde, Spenden, Schenkungen oder ähnlichen Zuwendungen, aus Einnahmen aus der Durchführung von Veranstaltungen der Freiwilligen Feuerwehren sowie aus sonstigen Einnahmen und Beiträgen der fördernden Mitglieder. Die Ausgaben sind nach § 1 der Satzung ausschließlich für die Pflege der Kameradschaft zweckgebunden zu verwenden.

§§ 2a Abs. 2 und 3 BrSchG / § 4 Abs. 3 der Satzung sehen vor, dass vom Wehrvorstand der Freiwilligen Feuerwehr ein Einnahme- und Ausgabeplan für das Haushaltsjahr aufgestellt wird, der von der Mitgliederversammlung der Freiwilligen Feuerwehr zu beschließen ist.
Der Einnahme- und Ausgabeplan tritt nach Zustimmung der Bürgerschaft in Kraft. Die in der Anlage beigefügten Einnahme- und Ausgaberechnungen (2022) und Einnahme- und Ausgabepläne (2024) wurden von den Mitgliederversammlungen der jeweiligen Freiwilligen Feuerwehren beschlossen.

<u>Zu Beschlussvorschlag 1</u>
Nach Abschluss des Haushaltsjahres wird vom Wehrvorstand jeder Freiwilligen Feuerwehr gem. § 2a Abs. 5 BrSchG / § 10 der Satzung eine Einnahme- und Ausgaberechnung aufgestellt und auf Antrag der Kassenprüfer:innen von den Mitgliederversammlungen der Freiwilligen Feuerwehren beschlossen.

Die Prüfung der Kameradschaftskasse erfolgt nach § 10 Abs. 3 der Satzung jährlich durch zwei Kassenprüfer:innen, die von den Mitgliederversammlungen der Freiwilligen Feuerwehren aus ihrer Mitte gewählt werden. Die Einnahme- und Ausgaberechnungen sind der Bürgerschaft vorzulegen.

Zu Beschlussvorschlag 2
Die Einnahme- und Ausgabepläne der Kameradschaftskassen der Freiwilligen Feuerwehren werden für das Haushaltsjahr 2024 zur Zustimmung durch die Bürgerschaft vorgelegt.
Mit der Zustimmung treten die Einnahme- und Ausgabepläne in Kraft (§ 4 Abs. 3 der Satzung)

Anlagen:
Einnahme- und Ausgaberechnungen (Plan-Ist-Vergleiche) 2022
Einnahme- und Ausgabepläne für 2024

Senator Ludger Hinsen

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Büssau

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr **2022**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*2.700,00 €*	3.781,68 €	1.081,68 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*3.400,00 €*	4.236,84 €	836,84 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*200,00 €*	- €	- 200,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*400,00 €*	124,89 €	- 275,11 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*5.300,00 €*	- €	- 5.300,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*5.400,00 €*	- €	- 5.400,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €	
5	Sonstige Einnahmen	*2.500,00 €*	2.407,00 €	- 93,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.600,00 €*	2.183,26 €	583,26 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*600,00 €*	356,31 €	- 243,69 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*11.300,00 €*	6.544,99 €	- 4.755,01 €		8-15	Gesamtausgaben	*11.300,00 €*	6.544,99 €	- 4.755,01 €	

© Lizenz FwV Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*11.298,05 €*	13.230,80 €	1.932,75 €
Entnahme	*600,00 €*	356,31 €	- 243,69 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*10.698,05 €*	12.874,49 €	2.176,44 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde ~~Musterort~~ Dänischburg

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr **2022**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*1.500,00 €*	1.504,00 €	4,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*2.800,00 €*	1.655,74 €	- 1.144,26 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*1.600,00 €*	301,02 €	- 1.298,98 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*900,00 €*	300,00 €	- 600,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*2.800,00 €*	- €	- 2.800,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.000,00 €*	- €	- 2.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	- €	- 500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*600,00 €*	- €	- 600,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*300,00 €*	313,98 €	13,98 €		13	Sonstige Ausgaben	*500,00 €*	876,19 €	376,19 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*600,00 €*	4.146,00 €	3.546,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*500,00 €*	464,03 €	- 35,97 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	2.969,04 €	2.969,04 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*7.300,00 €*	6.265,00 €	- 1.035,00 €		8-15	Gesamtausgaben	*7.300,00 €*	6.265,00 €	- 1.035,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2020	*10.000,00 €*	3.382,16 €	- 6.617,84 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	- €	2.969,04 €	2.969,04 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2020	*10.000,00 €*	6.351,20 €	- 3.648,80 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Dummendorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr **2022**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*16.000,00 €*	7.512,73 €	- 8.487,27 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*15.700,00 €*	7.530,46 €	- 8.169,54 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.000,00 €*	629,45 €	- 1.370,55 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*1.500,00 €*	198,67 €	- 1.301,33 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*10.000,00 €*	1.566,50 €	- 8.433,50 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*10.100,00 €*	1.510,64 €	- 8.589,36 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	218,50 €	- 281,50 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	224,33 €	- 275,67 €	
5	Sonstige Einnahmen	*200,00 €*	0,03 €	- 199,97 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.000,00 €*	171,85 €	- 828,15 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	291,26 €	291,26 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*30.300,00 €*	9.927,21 €	- 20.372,79 €		8-15	Gesamtausgaben	*30.300,00 €*	9.927,21 €	- 20.372,79 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*21.200,56 €*	21.200,56 €	- €
Entnahme	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €
Zuführung	- €	291,26 €	291,26 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*19.700,56 €*	21.491,82 €	1.791,26 €

MB

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Genin

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen Plan	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben Plan	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.400,00 €	650,36 €	- 749,64 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	1.200,00 €	780,27 €	- 419,73 €	
1	Zuwendungen von Dritten	200,00 €	41,00 €	- 159,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	100,00 €	353,43 €	253,43 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	500,00 €	219,00 €	- 281,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	500,00 €	48,90 €	- 451,10 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €		- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	500,00 €	1.666,72 €	1.166,72 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	500,00 €	146,18 €	- 353,82 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €	89,73 €	- 10,27 €		13	Sonstige Ausgaben	100,00 €	113,16 €	13,16 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde		- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde		587,16 €	587,16 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	200,00 €	- €	- 200,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage		637,71 €	637,71 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	2.900,00 €	2.666,81 €	- 233,19 €		8-15	Gesamtausgaben	2.900,00 €	2.666,81 €	- 233,19 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	Plan	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	2.876,86 €	4.648,15 €	1.771,29 €
Entnahme	200,00 €	- €	- 200,00 €
Zuführung	5.100,00 €	637,71 €	- 4.462,29 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	2.676,86 €	5.285,86 €	2.609,00 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Groß Steinrade

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*6.700,00 €*	5.507,00 €	- 1.193,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*6.700,00 €*	3.829,01 €	- 2.870,99 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*500,00 €*	45,00 €	- 455,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*400,00 €*	390,50 €	- 9,50 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*800,00 €*	592,50 €	- 207,50 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.100,00 €*	- €	- 1.100,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.900,00 €*	2.250,00 €	350,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*100,00 €*	0,38 €	- 99,62 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.000,00 €*	66,54 €	- 933,46 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*100,00 €*	- €	- 100,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*300,00 €*	- €	- 300,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	4.108,83 €	4.108,83 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*10.900,00 €*	8.394,88 €	- 2.505,12 €		8-15	Gesamtausgaben	*10.900,00 €*	8.394,88 €	- 2.505,12 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*28.000,00 €*	30.493,82 €	2.493,82 €
Entnahme	*300,00 €*	- €	- 300,00 €
Zuführung	- €	4.108,83 €	4.108,83 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*27.700,00 €*	34.602,65 €	6.902,65 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck - Innenstadt

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*2.500,00 €*	5.990,24 €	3.490,24 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*10.700,00 €*	11.081,05 €	381,05 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*8.000,00 €*	3.525,80 €	- 4.474,20 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*100,00 €*	47,94 €	- 52,06 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*800,00 €*	- €	- 800,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*800,00 €*	- €	- 800,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*600,00 €*	- €	- 600,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	67,26 €	- 432,74 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	71,76 €	- 428,24 €	
5	Sonstige Einnahmen	*300,00 €*	- €	- 300,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*300,00 €*	- €	- 300,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*400,00 €*	1.617,45 €	1.217,45 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*13.000,00 €*	11.200,75 €	- 1.799,25 €		8-15	Gesamtausgaben	*13.000,00 €*	11.200,75 €	- 1.799,25 €	

©Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*15.800,47 €*	15.618,51 €	- 181,96 €
Entnahme	*400,00 €*	1.617,45 €	1.217,45 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2020	*15.400,47 €*	14.001,06 €	- 1.399,41 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Israelsdorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr *2022*

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*17.300,00 €*	6.817,92 €	- 10.482,08 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*20.700,00 €*	8.901,51 €	- 11.798,49 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*4.400,00 €*	725,30 €	- 3.674,70 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*600,00 €*	378,85 €	- 221,15 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*2.300,00 €*	253,50 €	- 2.046,50 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.500,00 €*	1.071,19 €	- 428,81 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	-	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	-	- 1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Beslandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.000,00 €*	-	- 1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*1.000,00 €*	-	- 1.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.100,00 €*	51,46 €	- 1.048,54 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.300,00 €*	312,31 €	- 987,69 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	-	-	-		14	Auszahlungen an die Gemeinde	-	-	-	
7	Entnahme aus der Rücklage	-	2.815,68 €	2.815,68 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	-	-	-	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*26.600,00 €*	10.663,86 €	- 15.936,14 €		8-15	Gesamtausgaben	*26.600,00 €*	10.663,86 €	- 15.936,14 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*19.252,84 €*	20.797,15 €	1.544,31 €
Entnahme	-	2.815,68 €	2.815,68 €
Zuführung	-	-	-
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*19.252,84 €*	17.981,47 €	- 1.271,37 €

verwendete Version:
2.3 : 2. März 2022

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Ivendorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*700,00 €*	440,00 €	- 260,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*1.400,00 €*	428,18 €	- 971,82 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*300,00 €*	325,00 €	25,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*300,00 €*	- €	- 300,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*500,00 €*	160,00 €	- 340,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*500,00 €*	1.545,78 €	1.045,78 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*300,00 €*	- €	- 300,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*400,00 €*	382,45 €	- 17,55 €	
5	Sonstige Einnahmen	*400,00 €*	- €	- 400,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*700,00 €*	496,84 €	- 203,16 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*1.500,00 €*	2.042,00 €	542,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*400,00 €*	- €	- 400,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*3.700,00 €*	2.967,00 €	- 733,00 €		8-15	Gesamtausgaben	*3.700,00 €*	2.853,25 €	- 846,75 €	

© Ludwig Finke, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*1.921,67 €*	3.054,26 €	1.132,59 €
Entnahme	*3.700,00 €*	2.853,25 €	- 846,75 €
Zuführung	*3.700,00 €*	2.737,00 €	- 963,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*1.921,67 €*	3.168,01 €	1.246,34 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Kronsforde

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2024 2

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*3.000,00 €*	1.950,00 €	- 1.050,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*5.000,00 €*	746,50 €	- 4.253,50 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*3.500,00 €*	- €	- 3.500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	29,99 €	- 470,01 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €	1.718,46 €	1.718,46 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	- €	- €	
5	Sonstige Einnahmen	*2.000,00 €*	1,04 €	- 1.998,96 €		13	Sonstige Ausgaben	*2.000,00 €*	632,38 €	- 1.367,62 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	2.260,63 €	2.260,63 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*10.000,00 €*	3.669,50 €	- 6.330,50 €		8-15	Gesamtausgaben	*10.000,00 €*	3.669,50 €	- 6.330,50 €	

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	*23.395,78 €*	21.135,15 €	- 2.260,63 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	- €	2.260,63 €	2.260,63 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	*23.395,78 €*	23.395,78 €	- €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Krummesse Stfv Lübeck

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern (Beitrag)	*2.700,00 €*	5.469,42 €	2.769,42 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*9.500,00 €*	8.478,31 €	- 1.021,69 €	
1	Zuwendungen von Dritten (FV FF11)	*3.800,00 €*	295,00 €	- 3.505,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*600,00 €*	262,95 €	- 337,05 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*800,00 €*	- €	- 800,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*900,00 €*	- €	- 900,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte (HL + GKr)	*2.100,00 €*	395,38 €	- 1.704,62 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte (HL + GKr)	*2.100,00 €*	407,20 €	- 1.692,80 €	
5	Sonstige Einnahmen	*900,00 €*	1.461,25 €	561,25 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.200,00 €*	4.157,18 €	2.957,18 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde (HL + GKr)	*4.000,00 €*	3.067,00 €	- 933,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde (Beiträge, Umlagen an HL + GKr)	- €	598,50 €	598,50 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	3.216,09 €	3.216,09 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*15.300,00 €*	13.904,14 €	- 1.395,86 €		8-15	Gesamtausgaben	*15.300,00 €*	13.904,14 €	- 1.395,86 €	

Entwicklung der Rücklage	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand der Rücklage am 1.1.2022	*16.061,06 €*	21.180,87 €	5.119,81 €
Entnahme	- €	3.216,09 €	3.216,09 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand der Rücklage am 31.12.2022	*16.061,06 €*	17.964,78 €	1.903,72 €

Konto Förderverein StfV HL	Ist
	19,13 €
	- €
	- €
	19,13 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Kücknitz

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*5.000,00 €*	3.814,00 €	- 1.186,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*10.000,00 €*	10.746,43 €	746,43 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*5.000,00 €*	3.506,00 €	- 1.494,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	1.463,62 €	963,62 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*12.000,00 €*	- €	- 12.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*10.000,00 €*	2.348,77 €	- 7.651,23 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.000,00 €*	340,72 €	- 659,28 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*500,00 €*	265,88 €	- 234,12 €		13	Sonstige Ausgaben	*500,00 €*	644,28 €	144,28 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	7.276,50 €	7.276,50 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*24.000,00 €*	15.203,10 €	- 8.796,90 €		8-15	Gesamtausgaben	*24.000,00 €*	15.203,10 €	- 8.796,90 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*11.344,56 €*	10.191,71 €	- 1.152,85 €
Entnahme	- €	7.276,50 €	7.276,50 €
Zuführung	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*12.844,56 €*	2.915,21 €	- 9.929,35 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck- Moisling

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*6.000,00 €*	1.989,00 €	- 4.011,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*7.000,00 €*	2.599,57 €	- 4.400,43 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*700,00 €*	618,00 €	- 82,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	534,18 €	34,18 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*8.900,00 €*	1.235,00 €	- 7.665,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*8.700,00 €*	1.407,41 €	- 7.292,59 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*2.500,00 €*	2.777,54 €	277,54 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*2.000,00 €*	178,68 €	- 1.821,32 €	
5	Sonstige Einnahmen	*900,00 €*	216,75 €	- 683,25 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.800,00 €*	1.004,48 €	- 795,52 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	1.111,97 €	1.111,97 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*20.000,00 €*	6.836,29 €	- 13.163,71 €		8-15	Gesamtausgaben	*20.000,00 €*	6.836,29 €	- 13.163,71 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*30.417,94 €*	30.417,94 €	- €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	- €	1.111,97 €	1.111,97 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*30.417,94 €*	31.529,91 €	1.111,97 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Moorgarten FF15

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*500,00 €*	504,00 €	4,00 €	Beitrag	8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*2.600,00 €*	391,89 €	- 2.208,11 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*400,00 €*	471,00 €	71,00 €	Förderer	9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*3.500,00 €*	4.864,65 €	1.364,65 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.600,00 €*	4.703,93 €	2.103,93 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*600,00 €*	818,40 €	218,40 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	223,50 €	23,50 €	
5	Sonstige Einnahmen	*150,00 €*	- €	- 150,00 €	Coronabedingt keine Einnahmen	13	Sonstige Ausgaben	*150,00 €*	390,42 €	240,42 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*500,00 €*	648,00 €	148,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	1.596,31 €	1.596,31 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*5.650,00 €*	7.306,05 €	1.656,05 €		8-15	Gesamtausgaben	*5.650,00 €*	7.306,05 €	1.656,05 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 31.12.2021	*16.973,69 €*	19.931,70 €	2.958,01 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	*52,00 €*	1.596,31 €	1.544,31 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*17.025,69 €*	21.528,01 €	4.502,32 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Niendorf

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*8.000,00 €*	1.194,69 €	- 6.805,31 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*16.000,00 €*	2.238,50 €	- 13.761,50 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*8.000,00 €*	- €	- 8.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*8.000,00 €*	207,50 €	- 7.792,50 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*8.000,00 €*	3.653,10 €	- 4.346,90 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*8.000,00 €*	1.242,07 €	- 6.757,93 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*8.000,00 €*	- €	- 8.000,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*8.000,00 €*	- €	- 8.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*8.000,00 €*	- €	- 8.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*8.000,00 €*	- €	- 8.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*8.000,00 €*	528,10 €	- 7.471,90 €		13	Sonstige Ausgaben	*8.000,00 €*	3.928,02 €	- 4.071,98 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*8.000,00 €*	1.983,00 €	- 6.017,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*8.000,00 €*	426,00 €	- 7.574,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	*8.000,00 €*	683,20 €	- 7.316,80 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*64.000,00 €*	8.042,09 €	- 55.957,91 €		8-15	Gesamtausgaben	*64.000,00 €*	8.042,09 €	- 55.957,91 €	

© Ludwig Fisk, Landesfeuerwehrverband Schleswig Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2020	*10.000,00 €*	11.537,52 €	1.537,52 €
Entnahme	*8.000,00 €*	683,20 €	- 7.316,80 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2020	*2.000,00 €*	10.854,32 €	8.854,32 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Padelügge-Buntkuh

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen Plan	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben Plan	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	8.700,00 €	5.895,00 €	- 2.805,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	8.200,00 €	3.108,72 €	- 5.091,28 €	
1	Zuwendungen von Dritten	700,00 €	- €	- 700,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	800,00 €	- €	- 800,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €	- €	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	- €	- €	- €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €	48,55 €	48,55 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	48,55 €	48,55 €	
5	Sonstige Einnahmen	2.500,00 €	- €	- 2.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	2.900,00 €	- €	- 2.900,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	78,27 €	78,27 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	2.864,55 €	2.864,55 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	11.900,00 €	6.021,82 €	- 5.878,18 €		8-15	Gesamtausgaben	11.900,00 €	6.021,82 €	- 5.878,18 €	

© Ludwig Fink: Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	Plan	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2020	10.000,00 €	11.172,89 €	1.172,89 €
Entnahme	- €	78,27 €	78,27 €
Zuführung	- €	2.864,55 €	2.864,55 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2020	10.000,00 €	13.959,17 €	3.959,17 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Priwall

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*6.000,00 €*	4.811,56 €	- 1.188,44 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*7.000,00 €*	7.170,37 €	170,37 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*4.000,00 €*	330,00 €	- 3.670,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*2.000,00 €*	- €	- 2.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*2.500,00 €*	86,87 €	- 2.413,13 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*2.500,00 €*	- €	- 2.500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*500,00 €*	330,00 €	- 170,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	2.271,94 €	2.271,94 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	*3.000,00 €*	- €	- 3.000,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*17.000,00 €*	7.500,37 €	- 9.499,63 €		8-15	Gesamtausgaben	*17.000,00 €*	7.500,37 €	- 9.499,63 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*10.778,31 €*	10.778,31 €	- €
Entnahme	- €	2.271,94 €	2.271,94 €
Zuführung	*3.000,00 €*	- €	- 3.000,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*13.778,31 €*	8.506,37 €	- 5.271,94 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Schlutup

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	*3*	4	5	6	7	8	*9*	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*22.000,00 €*	6.565,53 €	- 15.434,47 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*25.400,00 €*	9.203,34 €	- 16.196,66 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.500,00 €*	2.494,00 €	- 6,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*200,00 €*	360,95 €	160,95 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*5.000,00 €*	- €	- 5.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.600,00 €*	- €	- 2.600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*1.500,00 €*	- €	- 1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	154,00 €	- 46,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*100,00 €*	- €	- 100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	350,76 €	350,76 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*30.000,00 €*	9.564,29 €	- 20.435,71 €		8-15	Gesamtausgaben	*30.000,00 €*	9.564,29 €	- 20.435,71 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*13.867,49 €*	14.644,33 €	776,84 €
Entnahme	- €	350,76 €	350,76 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*13.867,49 €*	14.293,57 €	426,08 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Schönböcken

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	*3*	4	5	6	7	8	*9*	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*2.000,00 €*	190,00 €	- 1.810,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*2.100,00 €*	3.926,52 €	1.826,52 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*300,00 €*	155,00 €	- 145,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	573,74 €	73,74 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*4.900,00 €*	- €	- 4.900,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.900,00 €*	- €	- 2.900,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	- €	- €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	- €	- 200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*200,00 €*	- €	- 200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*200,00 €*	- €	- 200,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.400,00 €*	603,62 €	- 796,38 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*100,00 €*	2.074,00 €	1.974,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	2.684,88 €	2.684,88 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*7.700,00 €*	5.103,88 €	- 2.596,12 €		8-15	Gesamtausgaben	*7.700,00 €*	5.103,88 €	- 2.596,12 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*6.996,93 €*	8.176,21 €	1.179,28 €
Entnahme	- €	2.684,88 €	2.684,88 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*6.996,93 €*	5.491,33 €	- 1.505,60 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Siems

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*2.500,00 €*	1.129,00 €	- 1.371,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*3.000,00 €*	2.314,66 €	- 685,34 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*1.500,00 €*	1.444,43 €	- 55,57 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	617,90 €	117,90 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*3.500,00 €*	230,13 €	- 3.269,87 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.500,00 €*	211,60 €	- 2.288,40 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*100,00 €*	- €	- 100,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*100,00 €*	- €	- 100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	*3.000,00 €*	2.799,01 €	- 200,99 €		13	Sonstige Ausgaben	*2.000,00 €*	1.494,58 €	- 505,42 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	*2.100,00 €*	963,83 €	- 1.136,17 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*10.700,00 €*	5.602,57 €	- 5.097,43 €		8-15	Gesamtausgaben	*10.700,00 €*	5.602,57 €	- 5.097,43 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*6.957,24 €*	6.957,24 €	- €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	*2.100,00 €*	963,83 €	- 1.136,17 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*9.057,24 €*	7.921,07 €	- 1.136,17 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Travemünde

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*1.000,00 €*	390,00 €	- 610,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*5.500,00 €*	2.861,16 €	- 2.638,84 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*4.000,00 €*	4.920,00 €	920,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*2.500,00 €*	199,00 €	- 2.301,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.000,00 €*	- €	- 2.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*3.000,00 €*	- €	- 3.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*2.000,00 €*	1.085,16 €	- 914,84 €	
5	Sonstige Einnahmen	*2.000,00 €*	- €	- 2.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*2.500,00 €*	1.637,55 €	- 862,45 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*1.000,00 €*	2.396,00 €	1.396,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*1.000,00 €*	- €	- 1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	2.321,13 €	2.321,13 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*14.000,00 €*	7.905,00 €	- 6.095,00 €		8-15	Gesamtausgaben	*14.000,00 €*	7.905,00 €	- 6.095,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*24.846,97 €*	31.445,13 €	6.598,16 €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	.- €	2.321,13 €	2.321,13 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*24.846,97 €*	33.766,26 €	8.919,29 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Vorwerk

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*2.250,00 €*	3.418,82 €	1.168,82 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*2.150,00 €*	4.500,91 €	2.350,91 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.200,00 €*	2.777,84 €	577,84 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*550,00 €*	135,00 €	- 415,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*2.500,00 €*	- €	- 2.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*2.550,00 €*	- €	- 2.550,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*400,00 €*	- €	- 400,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*400,00 €*	400,00 €	- €	
5	Sonstige Einnahmen	*500,00 €*	1.233,86 €	733,86 €		13	Sonstige Ausgaben	*500,00 €*	700,00 €	200,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €	- €	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	- €	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	*1.700,00 €*	1.694,61 €	- 5,39 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*8.350,00 €*	7.430,52 €	- 919,48 €		8-15	Gesamtausgaben	*8.350,00 €*	7.430,52 €	- 919,48 €	

Entwicklung der Rücklage	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand der Rücklage am 1.1.2022	*8.113,39 €*	8.113,39 €	- €
Entnahme	- €	- €	- €
Zuführung	*1.700,00 €*	1.694,61 €	- 5,39 €
Stand der Rücklage am 31.12.2022	*9.813,39 €*	9.808,00 €	- 5,39 €

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Wulfsdorf-Vorrade

Einnahmen- und Ausgaben PLAN-IST-Vergleich für das Haushaltsjahr 2022

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	*Einnahmen Plan*	Einnahmen Ist	Abweichung	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	*Ausgaben Plan*	Ausgaben Ist	Abweichung	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	Zuwendungen von Mitgliedern	*8.300,00 €*	6.421,00 €	- 1.879,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	*9.400,00 €*	11.588,11 €	2.188,11 €	
1	Zuwendungen von Dritten	*2.600,00 €*	1.257,48 €	- 1.342,52 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	*500,00 €*	95,56 €	- 404,44 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	*5.000,00 €*	- €	- 5.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	*5.500,00 €*	- €	- 5.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	*2.100,00 €*	- €	- 2.100,00 €	Einnahmen für Abgänge aus der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	*2.100,00 €*	949,99 €	- 1.150,01 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	*1.500,00 €*	48,91 €	- 1.451,09 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	*1.000,00 €*	590,29 €	- 409,71 €	
5	Sonstige Einnahmen	*800,00 €*	- €	- 800,00 €		13	Sonstige Ausgaben	*1.800,00 €*	- €	- 1.800,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	*500,00 €*	2.691,00 €	2.191,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	*500,00 €*	- €	- 500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	2.805,56 €	2.805,56 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	- €	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	*20.800,00 €*	13.223,95 €	- 7.576,05 €		8-15	Gesamtausgaben	*20.800,00 €*	13.223,95 €	- 7.576,05 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Entwicklung des Sondervermögens	*Plan*	Ist	Abweichung
Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	*10.671,74 €*	15.586,53 €	4.914,79 €
Entnahme	- €	2.805,56 €	2.805,56 €
Zuführung	- €	- €	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	*10.671,74 €*	12.780,97 €	2.109,23 €

Freiwillige Feuerwehr Büssau
Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Bezeichnung	Einnahmen	KZ	Ausgaben	KZ
Fördermitgliedschaft	2.000,00 €	0		
Aktive Mitgliedschaft	0,00 €	0		
Jugendfeuerwehrmitgliedschaft / Ausgaben	800,00 €	0	800,00 €	8
Zuwendungen	200,00 €	1		
Grillfest / Dorffest	3.000,00 €	2	2.800,00 €	10
Kameradschaftsabend	2.500,00 €	2	2.500,00 €	10
Müllsammelaktion	0,00 €	2	200,00 €	10
Laternenumzug	700,00 €	2	700,00 €	10
Zuggeld 4. LZ, FF Genin anteilig	2.000,00 €	5	600,00 €	13
Gerätewart Fahrzeugpflegegeld	500,00 €	5		
Volksfestumzug			200,00 €	8
Kick-off			300,00 €	8
Dienstverpflegung			800,00 €	8
Versammlungen			200,00 €	8
Weihnachtsfeier			700,00 €	8
Weihnachtsmarkt für alle			100,00 €	8
Kameradschaftsausflug			600,00 €	8
Nachtmarsch			200,00 €	8
Gemeinschaftsübungen			200,00 €	8
Kameradschaftspflege mit Partnerwehren			200,00 €	8
Freud- und Leidkasse			400,00 €	9
Mobiliar für Innen- oder Außennutzung			500,00 €	11
Hausratversicherung			100,00 €	13
Beiträge an StFV			300,00 €	13
Internet / Soziale Medien			100,00 €	13
Büro und Verwaltung			100,00 €	13
Kontoführung			100,00 €	13
Reinigungskosten	100,00 €	5	300,00 €	13
Entnahme / Zuführung Rücklage	1.200,00 €	7		15
Summe	**13.000,00 €**		**13.000,00 €**	

Dänischburg

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde ~~Musterort~~

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.500,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	2.800,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	1.600,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	900,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.800,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	600,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	300,00 €		13	Sonstige Ausgaben	500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	600,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	7.300,00 €		8-15	Gesamtausgaben	7.300,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2020	10.000,00 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2020	10.000,00 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 29.01.23

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Dummerkoth

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	12.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	13.300,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	2.000,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	9.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	7.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	100,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	200,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	1.500,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	25.800,00 €		8-15	Gesamtausgaben	25.800,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	22.691,82 €
Entnahme	1.500,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	21.191,82 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: [illegible]

[illegible]

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Genin

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.480,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	900,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	100,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	100,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	150,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.685,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	300,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	2.550,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	600,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	1.235,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	4.600,00 €		8-15	Gesamtausgaben	4.600,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	4.700,00 €
Entnahme	4.600,00 €
Zuführung	5.100,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	5.200,00 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 23.03.2023

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Groß Steinrade

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	6.900,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	6.700,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	400,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	900,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.400,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	300,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.400,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.900,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	100,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	100,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	100,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	400,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	11.100,00 €		8-15	Gesamtausgaben	11.100,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	7.713,57 €
Entnahme	400,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	7.313,57 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

24.02.2023

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck - Innenstadt

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	7.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	11.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	3.700,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	100,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	800,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	800,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	600,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	300,00 €		13	Sonstige Ausgaben	300,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	500,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	13.300,00 €		8-15	Gesamtausgaben	13.300,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	13.501,06 €
Entnahme	500,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	13.001,06 €

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 11.02.2023

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Israelsdorf

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	21.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	30.800,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	5.650,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	800,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	3.600,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	2.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.300,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.550,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.600,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	-		14	Auszahlungen an die Gemeinde	-	
7	Entnahme aus der Rücklage	5.000,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	-	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	38.500,00 €		8-15	Gesamtausgaben	38.500,00 €	

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand der Rücklage am 01.01.2024	12.981,47 €
Entnahme	5.000,00 €
Zuführung	-
Stand der Rücklage am 31.12.2024	7.981,47 €

© Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein e.V.

Sondervermögen der Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Ivendorf

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr **2024**

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	600,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	700,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	450,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	250,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	200,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.200,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	150,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	800,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.800,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	150,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	3.250,00 €		8-15	Gesamtausgaben	3.250,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	3.168,01 €
Entnahme	3.250,00 €
Zuführung	3.250,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	3.168,01 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Kronsforde

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	3.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	5.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	3.500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	
5	Sonstige Einnahmen	2.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	2.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	10.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	10.000,00 €	

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	23.395,78 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	23.395,78 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Musterort (Krummesse)

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	7.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	10.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	5.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	700,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.000,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	700,00 €		13	Sonstige Ausgaben	4.500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	2.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	17.700,00 €		8-15	Gesamtausgaben	17.700,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	17.964,78 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	17.964,78 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

Unterschrift Vorsitzender

Freiwillige Feuerwehr Krummesse

10.2.2023

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Kücknitz

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	5.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	10.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	5.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.000,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	15.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	10.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	4.500,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	27.500,00 €		8-15	Gesamtausgaben	27.500,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	4.415,21 €
Entnahme	- €
Zuführung	4.500,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	8.915,21 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 03.02.2023

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck- Moisling

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	6.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	7.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	700,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	8.900,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	8.700,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €		Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €		Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	2.500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	900,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.800,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.000,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde		
7	Entnahme aus der Rücklage		Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	20.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	20.000,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2022	30.407,94 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2022	30.407,94 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 24.6.2022

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Moorgarten

Einnahmen- und Ausgaben für das Haushaltsjahr 2024

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	500,00 €	Beitrag	8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	1.600,00 €	Vers. /Weihnachtsfeier
1	Zuwendungen von Dritten	400,00 €	Förderer	9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	100,00 €	Kränze
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.500,00 €	Feste	10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.500,00 €	Fördererfeste
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	600,00 €	LZ 7 / 12	12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	150,00 €	Getränkekasse	13	Sonstige Ausgaben	150,00 €	Putzmittel / Grill
6	Einzahlungen der Gemeinde	500,00 €	LZ	14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage		Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	3.650,00 €		8-15	Gesamtausgaben	3.550,00 €	

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens 31.12.2023	22.055,17 €
Entnahme	- €
Zinsen	52,00 €
Aktueller Stand des Sondervermögens	22.107,17 €

© Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein e.V.

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Niendorf

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.500,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	1.500,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	300,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.400,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	100,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	600,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	100,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	100,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	2.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde			14	Auszahlungen an die Gemeinde		
7	Entnahme aus der Rücklage	600,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	6.100,00 €		8-15	Gesamtausgaben	6.100,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	9.750,00 €
Entnahme	600,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2025	9.150,00 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Padelügge-Buntekuh

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	7.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	7.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	300,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	400,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	- €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	- €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	- €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	- €	
5	Sonstige Einnahmen	1.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.400,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	8.800,00 €		8-15	Gesamtausgaben	8.800,00 €	

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand der Rücklage am 01.01.2023	14.000,00 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand der Rücklage am 31.12.2023	14.000,00 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

24.02.2023

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde ~~Musterort~~ Priwall

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	6.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	8.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	4.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.000,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	2.500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.000,00 €		13	Sonstige Ausgaben	500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	2.000,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	17.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	17.000,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	8.506,37 €
Entnahme	- €
Zuführung	2.000,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	10.506,37 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 03.2023

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Schlutup

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	22.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	25.400,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	200,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	5.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	200,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	100,00 €		13	Sonstige Ausgaben	100,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	30.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	30.000,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	14.293,57 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	14.293,57 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 24.02.23

Unterschrift Wehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Schönböcken

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	2.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	2.100,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	300,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.900,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	900,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	- €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.000,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	200,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.300,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	100,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	6.100,00 €		8-15	Gesamtausgaben	6.100,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	5.491,33 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	5.491,33 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am:

03.03.2023

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck Siems

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	3.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	4.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	3.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	4.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	4.000,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	200,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	200,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	200,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	200,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	4.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	4.000,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	- €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	- €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	1.500,00 €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	15.400,00 €		8-15	Gesamtausgaben	15.400,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	9.121,07 €
Entnahme	- €
Zuführung	1.500,00 €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	10.621,07 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: 24.02.2023

Wehrführer Florian Schuster

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Travemünde

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	1.000,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	7.000,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	4.000,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	2.500,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	2.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.000,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	2.000,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	2.500,00 €		13	Sonstige Ausgaben	3.500,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.000,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.000,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	4.500,00 €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	17.000,00 €		8-15	Gesamtausgaben	17.000,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2023	33.766,26 €
Entnahme	4.500,00 €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2023	29.266,26 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 03.02.2023

Unterschrift Wehrführer

Freiwillige Feuerwehr Travemünde
der Hansestadt Lübeck
Der Ortswehrführer

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Lübeck-Vorwerk

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	3.900,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	4.900,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.500,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	1.500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	1.600,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	1.600,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	1.500,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	1.500,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.500,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	1.700,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.700,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	1.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	1.500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	14.200,00 €		8-15	Gesamtausgaben	14.200,00 €	

© Ludwig Fink, Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	9.900,00 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	9.900,00 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 3.2.203

Sondervermögen Kameradschaftskasse der Freiwilligen Feuerwehr Wulfsdorf-Vorrade

Einnahmen- und Ausgabenplanung für das Haushaltsjahr 2024

Gesamtplan

Nr.	Bezeichnung	Einnahmen	Erläuterungen	Nr.	Bezeichnung	Ausgaben	Erläuterungen
1	2	3	4	5	6	7	8
0	Zuwendungen von Mitgliedern	8.300,00 €		8	Ausgaben für Kameradschaftspflege und Versammlungen	9.400,00 €	
1	Zuwendungen von Dritten	2.600,00 €		9	Ausgaben für Ehrungen, Geschenke und ähnliche Anlässe	500,00 €	
2	Einnahmen aus Veranstaltungen	5.000,00 €		10	Ausgaben für Veranstaltungen	5.500,00 €	
3	Veräußerung von Vermögens-gegenständen im Einzelwert ab 500 €	2.100,00 €	Einnahmen aus Abgängen von der Bestandsliste	11	Erwerb von Vermögensgegenständen im Einzelwert ab 500 €	2.100,00 €	Ausgaben für Zugänge zur Bestandsliste
4	Erstattung von Auslagen durch Gemeinde und Dritte	2.300,00 €		12	Auslagen für Gemeinde und Dritte	1.800,00 €	
5	Sonstige Einnahmen	800,00 €		13	Sonstige Ausgaben	1.800,00 €	
6	Einzahlungen der Gemeinde	2.500,00 €		14	Auszahlungen an die Gemeinde	2.500,00 €	
7	Entnahme aus der Rücklage	- €	Automatische Buchung	15	Zuführung zur Rücklage	- €	Automatische Buchung
0-7	Gesamteinnahmen	23.600,00 €		8-15	Gesamtausgaben	23.600,00 €	

© Ludwig Fink; Landesfeuerwehrverband Schleswig-Holstein

Die Ausgaben werden für gegenseitig deckungsfähig erklärt.

Stand des Sondervermögens am 1.Januar 2024	12.780,97 €
Entnahme	- €
Zuführung	- €
Stand des Sondervermögens am 31.Dezember 2024	12.780,97 €

Beschlossen auf der Hauptversammlung am: Datum 3.02.23

Unterschrift Wehrführer

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12413
öffentlich

Lübeck, 02.08.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Susanne Kasimir (E-Mail: susanne.kasimir@luebeck.de Telefon: 122-1320)

Annahme von zwei Geldspenden der Possehl-Stiftung in Höhe von 175.000,- EUR zugunsten der Nordischen Filmtage

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.09.2023	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Die Geldspenden der Possehl-Stiftung in Höhe von insgesamt 175.000,- EUR zugunsten der Nordischen Filmtage 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:
Entfällt, da nicht direkt betroffen durch das Verfahren

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Die Nordischen Filmtage Lübeck sind eines der traditionsreichsten Filmfestivals weltweit. Der Schwerpunkt liegt auf Filmen aus den nord- und nordosteuropäischen Ländern Dänemark, Estland, Finnland, Island, Lettland, Litauen, Norwegen und Schweden sowie Koproduktionen mit den genannten Ländern. Deutschland ist mit Filmen aus Hamburg und Schleswig-Holstein vertreten. Präsentiert und gefördert werden neue Spielfilme, Serien, Dokumentarfilme, eine Retrospektive, Animations- und Kurzfilme sowie Kinder- und Jugendfilme. Zukunftsorientierte Projekte und Kooperationen schaffen gewinnbringende Synergien. Die „Lübeck Meetings“ als Treffpunkt der Filmbranche zeigen die wirtschaftliche Bedeutung des Festivals auf und stellen die Nordischen Filmtage als Standortfaktor für Lübeck und Region heraus.
Die Nordischen Filmtage sind eine Veranstaltung der Hansestadt Lübeck mit Unterstützung durch die Possehl-Stiftung, das Land Schleswig-Holstein, Creative Europe MEDIA, Filmförderung Hamburg Schleswig-Holstein und einer Vielzahl weiterer Partner:innen und Sponsor:innen, wie der CineStar-Group, der STAWAG Stadtwerke Aachen AG und der Finnlines AG.
Diese breite Förderkulisse sichert die Finanzierung der Nordischen Filmtage.

Für die Durchführung der 65. Nordischen Filmtage vom 01.-05. November 2023 ist von Seiten der Possehl-Stiftung mit Schreiben vom 10.07.2023 eine Spende in Höhe von **125.000,00 Euro** für die **Basisfinanzierung** bewilligt worden.

In einem weiteren Bewilligungsbescheid vom 05.06.2023 wurde darüber hinaus eine zweckgebundene Spende in Höhe von **50.000,00 Euro** für den **Infinity Dome als immersiven Erlebnisort bei den 65. Nordischen Filmtagen** bewilligt.

Immersive Medien sind bereits seit 2016 Teil des Festivals, schon damals mit einem kleinen Fulldome, unterstützt von den Stadtwerken Lübeck und in Kooperation mit lokalen Partnern. Seit 2022 wird dem Bereich Immersive Medien eine eigene Programmsektion bei den Nordischen Filmtagen gewidmet. Sie bietet neuen Medienformaten eine Bühne und umfasst Arbeiten aus den Bereichen Fulldome-Video-Produktion, 360-Grad-Film (produziert für VR-Headsets oder virtuelle Touren), Virtual oder Expanded Reality und interaktive 3-D-Experience.

Konsumtive Folgeaufwendungen sind mit der Annahme der o. a. Spenden in einer Gesamthöhe von 175.000,00 EUR nicht verbunden.

Es handelt sich bei diesen Spenden um Mehrfachspenden.

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 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 den Spenden über 125.000,00 Euro (Basisfinanzierung 65. Nordische Filmtage) und 50.000,00 Euro (360 Grad Infinity Dome) erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2023 einen Gesamtwert von 848.000,00 EUR (Stand: 27.07.2023). Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser beiden Einzelspenden über 125.000,00 Euro und 50.000,00 Euro zuständig.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12519
öffentlich

Lübeck, 07.09.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Aiko Wagner (E-Mail: aiko.wagner@luebeck.de Telefon: 122-5740)

Überplanmäßige Bereitstellung von Haushaltsmitteln gem. § 82 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) für die Produkte Finanzielle Förderung der Kindertagesbetreuung und Jugendhilfe

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

In den nachfolgend aufgeführten Produktsachkonten werden **im Haushaltsjahr 2023** gem. § 82 Abs. 1 GO folgende zusätzliche Haushaltsmittel überplanmäßig bereitgestellt:

Mehrbedarf:

Produktsachkonto	Textbezeichnung	Betrag
365001 000.5318001	Zuweisungen und Zuschüsse für lfd. Zwecke	2.950.000 EUR
363002 000.5332001	Jugendhilfe innerhalb von Einrichtungen	2.500.000 EUR

Deckung:

Produktsachkonto	Textbezeichnung	Betrag
611001 000.4013000	Gewerbesteuer	5.450.000 EUR

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:

	Durch die nicht geänderte Aufgabenwahrnehmung besteht keine direkte Betroffenheit für die Belange von Kindern und Jugendlichen durch diese Vorlage.

Die Maßnahme ist:	[ ] neu [ ] freiwillig [X] vorgeschrieben durch: § 82 Abs. 1 GO für Schleswig-Holstein
Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	-

Begründung:

1. 365001 Finanzielle Förderung der Kindertagesbetreuung

In dem Produktsachkonto 365001 000.5318001 – Zuschüsse für laufende Zwecke an soziale o. ähnliche Einrichtungen kommt es zu Mehraufwendungen, resultierend aus dem Tarifabschluss im TVöD sowie der Gewährung des Verpflegungszuschusses an alle Kinder mit Mittagsverpflegung (VO/2022/10755-06-01-05).

Im 2. Zwischenbericht (VO/2023/12496) wurde zunächst noch von einer Abweichung von 2,025 Mio. EUR ausgegangen, da die Augustdaten noch nicht vollständig vorlagen.

Die restlichen Mehraufwendungen in Höhe von 6,3 Mio. EUR können gem. § 21 GemHVO-Doppik durch unechte Deckung innerhalb der Produkte geordnet werden.

2. 363002 Jugendhilfe

In dem Produktsachkonto 363002 000.5332001 Jugendhilfe innerhalb von Einrichtungen kommt es zu Mehraufwendungen von 2,5 Mio. EUR. Zum Zeitpunkt der Haushaltsaufstellung, lagen als belastbare Zahlen nur die Daten aus dem abgeschlossenen Jahr 2021 vor. Zu diesem Zeitpunkt waren die steigenden Flüchtlingszahlen sowie die Höhe der Tarifabschlüsse im TVöD noch nicht absehbar.
Ebenso kam es unterjährig zu einer allgemeinen Kostensteigerung bei den stationären Unterbringungen.

3. Deckung
Die Deckung erfolgt aus dem Produktsachkonto 6611001 000.4013000 –Gewerbesteuer aufgrund von Mehreinzahlungen bei der Gewerbesteuer, wie zum 2. Zwischenbericht prognostiziert.

Die Gründe für die Mehraufwendungen im laufenden Haushaltsjahr 2023, sind in der Haushaltsplanung 2024 berücksichtigt worden.

Anlagen:
keine

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12352
öffentlich

Lübeck, 30.06.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Jens Johannsen (E-Mail: jens.johannsen@luebeck.de Telefon: 122-3230)

Neufassung der Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungssatzung)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
12.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungssatzung) wird in der Fassung der Anlage beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Die Belange von Kinder und Jugendlichen sind nur im Ausnahmefall als Antragsteller:innen bzw. Grundstückseigentümer:innen 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 bisherige Satzung gilt seit 1987. Aufgrund des Zeitablaufes sind diverse redaktionelle Änderungen erforderlich. Insbesondere die §§ 4 und 5 sind den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Finanzielle Auswirkungen hat die Neufassung dieser Satzung nicht.

Anlagen:

1 – Satzungsentwurf
2 – Synopse

Senatorin Joanna Hagen

Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungssatzung) vom xx.xx.xxxx

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.2.2003 (GVOBl. Schl.-H., S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.03.2022 (GVOBl. Schl.-H., S. 153), der §§ 20 bis 23, 26, 27, 28 und 62 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein – StrWG – vom 25.11.2003 (GVOBl. Schl.-H., S. 631/berichtigt 2004, S. 140), zuletzt durch Gesetz vom 03.05.2022 geändert (GVOBl. Schl.-H., S. 622) und des § 8 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 14 Gesetz vom 02.03.2023 (BGBl. I Nr. 56) wird nach Beschlussfassungen durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx.xx.xxxx folgende Satzung erlassen:

§ 1 Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für Sondernutzungen und Nutzungen nach bürgerlichem Recht an folgenden dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen (öffentliche Straßen) im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck:

1. Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen
2. Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen (Landstraßen I. Ordnung)
3. Kreisstraßen (Landstraßen II. Ordnung)
4. Gemeindestraßen
5. Sonstige öffentliche Straßen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 4 StrWG.

§ 2 Begriffe

(1) Gemeingebrauch ist der jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften offenstehende Gebrauch der öffentlichen Straßen zum Verkehr.
Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt wird.

(2) Sondernutzung ist mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Tatbestände jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung der öffentlichen Straßen. Sie ist nach öffentlichem Recht (§ 3 der Satzung) geregelt.

(3) Nutzungen, die zwar über den Gemeingebrauch hinausgehen, jedoch

1. diesen nicht beeinträchtigen oder
2. der öffentlichen Versorgung dienen, sowie
3. Nutzungen der sonstigen öffentlich genutzten Straßen

werden nach bürgerlichem Recht (§ 6 der Satzung) geregelt.

§ 3 Sondernutzungserlaubnis

Die Sondernutzung an den in § 1 Nummer 1 – 4 dieser Satzung genannten öffentlichen Straßen bedarf der Erlaubnis der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungserlaubnis).

§ 4 Erteilung und Erlöschen der Sondernutzungserlaubnis

(1) Die Sondernutzungserlaubnis ist beim Bereich Stadtgrün und Verkehr der Hansestadt Lübeck zu beantragen. Folgende Unterlagen sollen dem Antrag beigefügt werden:

ENTWURF

1. eine detaillierte Zeichnung,
2. eine textliche Beschreibung der beabsichtigten Nutzung unter Angabe des Nutzungszeitraumes (Beginn und Ende),
3. vollständige Kontaktdaten (Name, Anschrift und Telefonnummer, ggfs. Geschäftsadresse).

(2) Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Zeit oder auf Widerruf erteilt; es können für sie Bedingungen und Auflagen festgesetzt werden.

(3) Die Sondernutzungserlaubnis erlischt

1. durch Einziehung der genutzten öffentlichen Straße,
2. durch Zeitablauf,
3. durch Widerruf oder
4. wenn von der Erlaubnis sechs Monate hindurch kein Gebrauch gemacht wurde.

§ 5 Gebühren

Für Sondernutzungen werden Gebühren nach einer besonderen Gebührensatzung erhoben.

§ 6 Nutzung nach bürgerlichem Recht

(1) Für die Einräumung von Nutzungsrechten im Sinne des § 2 Abs. 3 dieser Satzung werden bürgerlich-rechtliche Verträge (Gestattungsverträge) geschlossen. Ein Anspruch auf Abschluss eines Gestattungsvertrages besteht nicht.

(2) Der Gestattungsvertrag wird je nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles auf Zeit, mit festen Kündigungsfristen oder jederzeit kündbar abgeschlossen. Darüber hinaus wird in ihm insbesondere festgelegt:

1. das Entgelt für die Gestattung der Nutzung unter Anwendung der hierzu erlassenen Entgeltordnung sowie
2. die Pflicht zur Erstattung aller Aufwendungen und Beseitigung aller sonstigen Nachteile die der Hansestadt Lübeck aus Anlass der Nutzung entstehen.

§ 7 Erstattung von Mehrkosten

(1) Muss wegen der Art des Gebrauchs durch einen Dritten eine öffentliche Straße aufwendiger hergestellt werden, als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (z. B. besondere Befestigung von Straßenteilen, Anlegung zusätzlicher Fahrstreifen, Absenkung von Hochborden, Verrohrung von Gräben, Verkehrssicherungseinrichtungen), so wird die Herstellung von der Hansestadt Lübeck durchgeführt oder veranlasst.
Die Mehrkosten für die Herstellung und die Unterhaltung sind der Hansestadt Lübeck durch den Dritten zu erstatten. Die Hansestadt Lübeck kann Vorschüsse und Sicherheiten verlangen.

(2) Wird die aufwendigere Herstellung der Straße im Zusammenhang mit der Errichtung einer Grundstücksüberfahrt erforderlich, so sind die baulichen Maßnahmen nach Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck auf Kosten der Antragstellenden von einer durch diese beauftragte Fachfirma durchzuführen.

ENTWURF

§ 8 Haftung

Für die Erfüllung von Ansprüchen, die der Hansestadt Lübeck oder Dritten aus einer Sondernutzung entstehen, haften die Erlaubnisnehmenden, ihre Rechtsnachfolgenden und die Person, die die Sondernutzung ausübt oder im eigenen Interesse ausüben lässt gesamtschuldnerisch.

§ 9 Unerlaubte Sondernutzung

Wird eine der in § 1 Nr. 1 – 5 genannten öffentlichen Straßen ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder werden die Auflagen aus der erteilten Erlaubnis nicht erfüllt, so kann die Hansestadt Lübeck die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen anordnen.

§ 10 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis zu Sondernutzungen gebraucht oder den mit der Sondernutzungserlaubnis verbundenen Bedingungen und Auflagen zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 2.556 Euro geahndet werden.

§ 11 Inkrafttreten

(1) Diese Satzung tritt am Ersten des Monats in Kraft, der auf die Bekanntmachung folgt.

(2) Gleichzeitig tritt die Sondernutzungssatzung vom 16.10.1987 außer Kraft.

Lübeck, den xx.xx.xxxx

Jan Lindenau
Bürgermeister

ENTWURF

Anlage 2: Synopse

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen In der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungssatzung) vom 16.10.1987	Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen In der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungssatzung) vom xx.xx.xxxx	Unverändert
Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 11.11.1977 (GVOBl. Schl.-H. S. 410), der §§ 20 bis 23, 26, 28 und 62 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein – StrWG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.01.1979 (GVOBl. Schl.-H. S. 163) und des § 8 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.10.1974 (BGBl. I S. 2413), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.06.1980 (BGBl. I S. 649), wird nach Beschlußfassungen durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 29.01.1987 und vom 11.06.1987 und mit Genehmigung der Straßenaufsichtsbehörde sowie mit Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde folgende Satzung erlassen:	Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.2.2003 (GVOBl. Schl.-H., S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.03.2022 (GVOBl. Schl.-H., S. 153), der §§ 20 bis 23, 26, 27, 28 und 62 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein – StrWG – vom 25.11.2003 (GVOBl. Schl.-H., S. 631/berichtigt 2004, S. 140), zuletzt durch Gesetz vom 03.05.2022 geändert (GVOBl. Schl.-H., S. 622) und des § 8 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 14 Gesetz vom 02.03.2023 (BGBl. I Nr. 56) wird nach Beschlussfassungen durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx.xx.xxxx folgende Satzung erlassen:	Aktualisierung Genehmigung und Zustimmung nicht mehr erforderlich

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 1 (Geltungsbereich) Diese Satzung gilt für Sondernutzungen und Nutzungen nach bürgerlichem Recht an folgenden dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen (öffentliche Straßen): 1. Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen 2. Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen (Landstraßen I. Ordnung) 3. Kreisstraßen (Landstraßen II. Ordnung) 4. Gemeindestraßen 5. Sonstige öffentliche Straßen.	**§ 1 Geltungsbereich** Diese Satzung gilt für Sondernutzungen und Nutzungen nach bürgerlichem Recht an folgenden dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen (öffentliche Straßen) im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck: 1. Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen 2. Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen (Landstraßen I. Ordnung) 3. Kreisstraßen (Landstraßen II. Ordnung) 4. Gemeindestraßen 5. Sonstige öffentliche Straßen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 4 StrWG.	Klarstellung Klarstellung

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 2 (Begriffe)	**§ 2 Begriffe**	
(1) Gemeingebrauch ist der jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften offenstehende Gebrauch der öffentlichen Straßen zum Verkehr. Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt wird.	(1) Gemeingebrauch ist der jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften offenstehende Gebrauch der öffentlichen Straßen zum Verkehr. Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt wird.	Unverändert
(2) Sondernutzung ist mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Tatbestände jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung der öffentlichen Straßen. Sie ist nach öffentlichem Recht (§ 3 der Satzung) geregelt.	(2) Sondernutzung ist mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Tatbestände jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung der öffentlichen Straßen. Sie ist nach öffentlichem Recht (§ 3 der Satzung) geregelt.	Unverändert
(3) Nutzungen, die zwar über den Gemeingebrauch hinausgehen, jedoch 1. diesen nicht beeinträchtigen oder 2. der öffentlichen Versorgung dienen, sowie 3. Nutzungen der sonstigen öffentlichen Straßen werden nach bürgerlichem Recht (§ 6 der Satzung) geregelt.	(3) Nutzungen, die zwar über den Gemeingebrauch hinausgehen, jedoch 1. diesen nicht beeinträchtigen oder 2. der öffentlichen Versorgung dienen, sowie 3. Nutzungen der sonstigen öffentlich genutzten Straßen werden nach bürgerlichem Recht (§ 6 der Satzung) geregelt.	Klarstellung
§ 3 (Sondernutzungserlaubnis)	**§ 3 Sondernutzungserlaubnis**	Unverändert
Die Sondernutzung an den in § 1 Nummer 1 – 4 dieser Satzung genannten öffentlichen Straßen bedarf der Erlaubnis der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungserlaubnis).	Die Sondernutzung an den in § 1 Nummer 1 – 4 dieser Satzung genannten öffentlichen Straßen bedarf der Erlaubnis der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungserlaubnis).	

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 4 (Erteilung und Erlöschen der Sondernutzungserlaubnis)	**§ 4 Erteilung und Erlöschen der Sondernutzungserlaubnis**	
(1) Die Sondernutzungserlaubnis ist beim Senat der Hansestadt Lübeck zu beantragen. Folgende Unterlagen sollen dem Antrag beigefügt werden: 1. eine maßstabsgerechte Zeichnung 2. eine textliche Beschreibung 3. Angaben darüber, in welcher Weise den Erfordernissen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs sowie des Schutzes der Straße Rechnung getragen wird.	(1) Die Sondernutzungserlaubnis ist beim Bereich Stadtgrün und Verkehr der Hansestadt Lübeck zu beantragen. Folgende Unterlagen sollen dem Antrag beigefügt werden: 1. eine detaillierte Zeichnung 2. eine textliche Beschreibung der beabsichtigten Nutzung unter Angabe des Nutzungszeitraumes (Beginn und Ende) 3. vollständige Kontaktdaten (Name, Anschrift und Telefonnummer, ggfs. Geschäftsadresse).	Aktualisierung Anpassung an heutige Anforderungen
(2) Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Zeit oder auf Widerruf erteilt; es können für sie Bedingungen und Auflagen festgesetzt werden.	(2) Die Sondernutzungserlaubnis wird auf Zeit oder auf Widerruf erteilt; es können für sie Bedingungen und Auflagen festgesetzt werden.	Unverändert
(3) Die Sondernutzungserlaubnis erlischt 1. durch Einziehung der genutzten öffentlichen Straße 2. durch Zeitablauf 3. durch Widerruf 4. wenn der Erlaubnisnehmer von ihr sechs Monate hindurch keinen Gebrauch gemacht hat.	(3) Die Sondernutzungserlaubnis erlischt 1. durch Einziehung der genutzten öffentlichen Straße, 2. durch Zeitablauf, 3. durch Widerruf oder 4. wenn von der Erlaubnis sechs Monate hindurch kein Gebrauch gemacht wurde.	„oder“ zur Klarstellung ergänzt Gendergerechte Formulierung
§ 5 (Gebühren)	**§ 5 Gebühren**	
(1) Für Sondernutzungen werden Gebühren nach einer besonderen Gebührensatzung erhoben.	Für Sondernutzungen werden Gebühren nach einer besonderen Gebührensatzung erhoben.	Unverändert
(2) Die Gebührensatzung für Märkte, Volksfeste und ähnliche Veranstaltungen in ihrer jeweiligen Fassung bleibt unberührt.		Gestrichen, da es diese Satzung nicht mehr gibt

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 6 (Nutzung nach bürgerlichem Recht)	**§ 6 Nutzung nach bürgerlichem Recht**	
(1) Für die Einräumung von Nutzungsrechten im Sinne des § 2 Abs. 3 werden bürgerlich-rechtliche Verträge (Gestattungsverträge) geschlossen. Ein Anspruch auf Abschluß eines Gestattungsvertrages besteht nicht.	(1) Für die Einräumung von Nutzungsrechten im Sinne des § 2 Abs. 3 dieser Satzung werden bürgerlich-rechtliche Verträge (Gestattungsverträge) geschlossen. Ein Anspruch auf Abschluss eines Gestattungsvertrages besteht nicht.	Klarstellung
(2) Der Gestattungsvertrag wird je nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles auf Zeit, mit festen Kündigungsfristen oder jederzeit kündbar abgeschlossen. Darüber hinaus wird in ihm insbesondere festgelegt:	(2) Der Gestattungsvertrag wird je nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles auf Zeit, mit festen Kündigungsfristen oder jederzeit kündbar abgeschlossen. Darüber hinaus wird in ihm insbesondere festgelegt:	Unverändert
1. das Entgelt für die Gestattung der Nutzung,	1. das Entgelt für die Gestattung der Nutzung unter Anwendung der hierzu erlassenen Entgeltsordnung sowie	Klarstellung
2. die Pflicht zur Erstattung aller Aufwendungen und Beseitigung aller sonstigen Nachteile die der Hansestadt Lübeck aus Anlaß der Nutzung entstehen.	2. die Pflicht zur Erstattung aller Aufwendungen und Beseitigung aller sonstigen Nachteile die der Hansestadt Lübeck aus Anlass der Nutzung entstehen.	

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 7 (Erstattung von Mehrkosten) (1) Muß wegen der Art des Gebrauchs durch einen anderen eine öffentliche Straße aufwendiger hergestellt werden, als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (z.B. besondere Befestigung von Straßenteilen, Anlegung zusätzlicher Fahrstreifen, Absenkung von Hochborden, Verrohrung von Gräben, Verkehrssicherungseinrichtungen), so wird die Herstellung von der Hansestadt Lübeck durchgeführt oder veranlaßt. Der Veranlasser hat der Hansestadt Lübeck die Mehrkosten für die Herstellung und die Unterhaltung zu erstatten. Die Hansestadt Lübeck kann Vorschüsse und Sicherheiten verlangen. (2) Wird die aufwendigere Herstellung der Straße im Zusammenhang mit der Errichtung einer Grundstücksüberfahrt erforderlich, so sind die baulichen Maßnahmen nach Abstimmung mit dem Tiefbauamt auf Kosten des Anliegers von einer durch den Erlaubnisnehmer beauftragten Fachfirma durchzuführen.	**§ 7 Erstattung von Mehrkosten** (1) Muss wegen der Art des Gebrauchs durch einen Dritten eine öffentliche Straße aufwendiger hergestellt werden, als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (z.B. besondere Befestigung von Straßenteilen, Anlegung zusätzlicher Fahrstreifen, Absenkung von Hochborden, Verrohrung von Gräben, Verkehrssicherungseinrichtungen), so wird die Herstellung von der Hansestadt Lübeck durchgeführt oder veranlasst. Die Mehrkosten für die Herstellung und die Unterhaltung sind der Hansestadt Lübeck durch den Dritten zu erstatten. Die Hansestadt Lübeck kann Vorschüsse und Sicherheiten verlangen. (2) Wird die aufwendigere Herstellung der Straße im Zusammenhang mit der Errichtung einer Grundstücksüberfahrt erforderlich, so sind die baulichen Maßnahmen nach Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck auf Kosten der Antragstellenden von einer durch diese beauftragte Fachfirma durchzuführen.	Unverändert Aktualisierung der Bereichsbezeichnung Gendergerechte Formulierung
§ 8 (Haftung) Für die Erfüllung von Ansprüchen, die der Hansestadt Lübeck oder Dritten aus einer Sondernutzung entstehen, haften der Erlaubnisnehmer, sein Rechtsnachfolger und derjenige, der die Sondernutzung ausübt oder in seinem Interesse ausüben läßt, als Gesamtschuldner.	**§ 8 Haftung** Für die Erfüllung von Ansprüchen, die der Hansestadt Lübeck oder Dritten aus einer Sondernutzung entstehen, haften die Erlaubnisnehmenden, ihre Rechtsnachfolgenden und die Person, die die Sondernutzung ausübt oder im eigenen Interesse ausüben lässt gesamtschuldnerisch.	Gendergerechte Formulierungen

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 9 (Unerlaubte Sondernutzung) Wird eine der in § 1 Nr. 1 – 5 genannten öffentlichen Straßen ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder kommt der Erlaubnisnehmer seinen Verpflichtungen nicht nach, so kann der Senat der Hansestadt Lübeck die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen anordnen.	**§ 9 Unerlaubte Sondernutzung** Wird eine der in § 1 Nr. 1 – 5 genannten öffentlichen Straßen ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder werden die Auflagen aus der erteilten Erlaubnis nicht erfüllt, so kann die Hansestadt Lübeck die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen anordnen.	Gendergerechte Formulierung
§ 10 (Ordnungswidrigkeiten) (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis zu Sondernutzungen gebraucht oder den mit der Sondernutzungserlaubnis verbundenen Bedingungen und Auflagen zuwiderhandelt. (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden.	**§ 10 Ordnungswidrigkeiten** (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine öffentliche Straße ohne die erforderliche Erlaubnis zu Sondernutzungen gebraucht oder den mit der Sondernutzungserlaubnis verbundenen Bedingungen und Auflagen zuwiderhandelt. (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 2.556 Euro geahndet werden.	Unverändert Aktualisierung
§ 11 (Inkrafttreten) (1) Diese Satzung tritt am Ersten des Monats in Kraft, der auf die Bekanntmachung folgt. (2) Gleichzeitig tritt die Satzung über die Sondernutzung an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck vom 27.12.1978 („Lübecker Nachrichten“ vom 29.12.1978) außer Kraft.	**§ 11 Inkrafttreten** (1) Diese Satzung tritt am Ersten des Monats in Kraft, der auf die Bekanntmachung folgt. (2) Gleichzeitig tritt die Sondernutzungssatzung vom 16.10.1987 außer Kraft.	Unverändert Aktualisierung

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12359
öffentlich

Lübeck, 30.06.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Jens Johannsen (E-Mail: jens.johannsen@luebeck.de Telefon: 122-3230)

Neufassung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungsgebührensatzung)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
12.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungsgebührensatzung) wird in der Fassung der Anlage 1 beschlossen.

Verfahren:

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

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung:

Die Belange von Kinder und Jugendlichen sind nur im Ausnahmefall als Antragsteller:innen bzw. Grundstückseigentümer:innen berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (siehe Begründung) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[X] Nein [ ] Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

§ 2 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein regelt, dass Satzungen zur Erhebung von kommunalen Abgaben zwanzig Jahre nach Inkrafttreten ihre Gültigkeit verlieren. Das gilt auch, wenn die Satzung rückwirkend in Kraft tritt. Die Sondernutzungsgebührensatzung vom 02.12.2003 ist rückwirkend zum 01.01.2003 in Kraft getreten, so dass diese ihre Gültigkeit durch Zeitablauf verloren hat.
Um weiterhin Sondernutzungsgebühren erheben zu können und die bereits im Laufe des Jahres 2023 erhobenen Gebühren nicht erstatten zu müssen, ist als Anlage der Entwurf einer Neufassung der Sondernutzungsgebührensatzung beigefügt, die ihrerseits rückwirkend zum 01.01.2023 in Kraft treten soll.

Der Entwurf enthält überwiegend lediglich redaktionelle Änderungen. Der Gebührenmaßstab für Baustelleneinrichtungen Tarif-Nr. 1.1 wurde auf den bisher auch angewandten Maßstab m² / Woche angepasst. In der Folge hätte die Gebühr in der Zone I ab der 53. Woche rechnerisch 0,88 € / m² und Woche betragen müssen. An dieser Stelle erfolgte eine Anpassung nach unten. Eine Synopse der bisherigen und der neuen Regelungen ist als Anlage 2 beigefügt.
Die Gebühren sind bis auf die o. g. Anpassung in der Tarif-Nr. 1.1 seit dem 01.07.2016 unverändert. Aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen und personellen Umstände und den damit verbundenen Belastungen für die Gewerbetreibenden insbesondere in der Gastronomie und im Handwerk erscheint eine Erhöhung der Gebühren zum jetzigen Zeitpunkt nicht vertretbar. Der Verzicht auf die Erhöhung der Gebühren trägt auch dazu bei, die Angebotsvielfalt in der Innenstadt zu erhalten.
Die Aufgabenerledigung erfolgt bereits jetzt kostendeckend.

Finanzielle Auswirkungen:
Durch die Neufassung der Satzung können jährlich ca. 560.000 € an Gebühren erhoben werden.
Sollte die Satzung nicht beschlossen werden, müsste für die Zukunft auf die Erhebung dieser Gebühren verzichtet werden und die für das Jahr 2023 bereits erhobenen Gebühren in Höhe von 440.000 € wären zu erstatten.

Anlagen:

Anlage 1: Satzungsentwurf
Anlage 2: Synopse der Änderungen

Senatorin Joanna Hagen

Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungsgebührensatzung) vom xx.xx.xxxx (Datum der Ausfertigung)

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.2.2003 (GVOBl. Schl.-H. S.57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.03.2023 (GVOBl. Schl.-H., S.170), der §§ 1 und 2 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.1.2005 (GVOBl. Schl.-H., S.27) - zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.05.2022 (GVOBl. Schl.-H., S.564), des § 26 Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein – StrWG – vom 25.11.2003 (GVOBl. S.-H. S. 631/berichtigt 2004, S. 140), zuletzt durch Gesetz vom 03.05.2022 geändert (GVOBl. SH S. 622), des § 8 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 6 Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. I Nr. 88) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom xx.xx.xxxx die folgende Satzung erlassen:

§ 1
Gegenstand, Entstehung und Fälligkeit der Gebühr

(1) Für die Sondernutzung im Sinne von § 2 Abs. 2 der Sondernutzungssatzung der Hansestadt Lübeck werden Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung und der in der Anlage 1 wiedergegebenen Zoneneinteilung sowie des in der Anlage 2 wiedergegebenen Gebührentarifs erhoben. Die Anlagen sind Bestandteil dieser Satzung.

(2) Die Gebührenpflicht entsteht

1. mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis oder
2. bei unerlaubter Sondernutzung mit dem Beginn des Gebrauchs der öffentlichen Straße.

(3) Die Gebühr wird zwei Wochen nach Bekanntgabe des Festsetzungsbescheides fällig und wie folgt erhoben:

bei

1. auf Zeit erlaubten Sondernutzungen für deren Dauer,
2. unerlaubten Sondernutzungen für deren Dauer
3. auf Widerruf erlaubten Sondernutzungen für das laufende Kalenderjahr.

§ 2
Gebührenschuldner: innen

Gebührenschuldner:in ist,

1. wer die Sondernutzungserlaubnis erhält oder die/der jeweilige Rechtsnachfolger:in,
2. wer eine Sondernutzung im eigenen Namen ausübt oder
3. wer eine Sondernutzung im eigenen Interesse durch eine dritte Person ausüben lässt.

ENTWURF

Mehrere Gebührenschuldner:innen sind Gesamtschuldner:innen.

§ 3
Gebührenbefreiung und Gebührenermäßigung

(1) Von der Sondernutzungsgebühr befreit sind Sondernutzungen

1. zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben,
2. durch politische Parteien und Wählergruppen im Sinne der gesetzlichen Regelungen oder
3. durch Verkehrsbetriebe des Öffentlichen Personennahverkehrs für Haltestelleneinrichtungen.

(2) Im Übrigen kann Gebührenbefreiung gewährt werden, wenn

1. im Einzelfall an der Sondernutzung ein öffentliches Interesse besteht und die Nutzung ohne jede kommerzielle Absicht ausgeübt wird oder
2. die Sondernutzung gemeinnützigen, mildtätigen oder kirchlichen Zwecken dient.

(3) Gebührenermäßigung kann gewährt werden, wenn die Anwendung der Gebührentarife unbillig wäre oder zu einer unbilligen Härte führen würde.

§ 4
Bemessungsgrundlagen

Grundlagen für die Bemessung der Gebühr sind

1. die Art und das Ausmaß der Einwirkung auf den Gemeingebrauch - zu berücksichtigen sind insbesondere die örtliche Lage der benutzten Straße, die Zeitdauer und der Umfang der Sondernutzung -

   sowie
2. das wirtschaftliche Interesse der Nutzungsberechtigten.

§ 5
Gebührenberechnung

(1) Die Gebührenhöhe ergibt sich aus den Anlagen zu dieser Gebührensatzung; sie beträgt jedoch mindestens 15,00 Euro.

(2) Bei Gebühren, die nach Metern oder Quadratmetern zu berechnen sind, werden angefangene Maßeinheiten voll gerechnet.

(3) Soweit die Gebühren auf die Dauer der Nutzung abstellen, tritt bei kürzerer Nutzungsdauer keine Gebührenermäßigung ein. Angefangene Zeiträume werden voll berechnet.

(4) Alle Gebühren werden auf volle Euro aufgerundet.

ENTWURF

§ 6
Gebührenerstattung

Wird die Sondernutzung vor Zeitablauf aufgegeben oder die Erlaubnis widerrufen, werden die Gebühren auf Antrag anteilsmäßig für nicht in Anspruch genommene volle Zeiträume nach § 5 Abs. 3 erstattet. Der Antrag kann nur innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Sondernutzung gestellt werden. Beträge unter 30,00 Euro werden nicht erstattet.

§ 7
Bestehende Sondernutzungen

Für Sondernutzungen, die bei Inkrafttreten dieser Gebührensatzung bestehen, gelten die Gebührenvorschriften dieser Satzung mit dem auf ihre Veröffentlichung folgenden Monatsersten.

§ 8
Verwaltungsgebühren

Die Vorschriften über die Erhebung von Verwaltungsgebühren bleiben unberührt.

§ 9
Datenverarbeitung

(1) Zur Ermittlung der Gebührenschuldner:innen und zur Festsetzung der Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung ist die Erhebung der in Absatz 2 beschriebenen Daten gemäß Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe e der Datenschutz-Grundverordnung in Verbindung mit § 3 Abs. 1 des Landesdatenschutzgesetzes bei folgenden Stellen zulässig:

1. Meldedaten der Meldebehörden
2. Grundsteuerdaten der Hansestadt Lübeck
3. Grundbuchamt des Amtsgerichts Lübeck
4. Unterlagen der Bauordnung der Hansestadt Lübeck
5. Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation
6. Gewerberegister der Hansestadt Lübeck

(2) Die Datenerhebung und Datenverarbeitung nach Abs. 1 beschränkt sich auf die Angaben der Daten bzw. Datengruppen, die für die Gebührenerhebung nach dieser Satzung erforderlich ist, insbesondere auf Grundstückseigentümer:innen, Bezeichnung der Grundstücke im Grundbuch, Anschriften.

(3) Die Hansestadt Lübeck ist befugt, auf der Grundlage von Angaben der Gebührenschuldner:innen und von Daten, die nach Abs. 1 und 2 anfallen, ein Verzeichnis der Gebührenschuldner:innen mit den für die Gebührenerhebung nach dieser Satzung erforderlichen Daten zu führen und diese Daten zum Zwecke der Gebührenerhebung nach dieser Satzung zu verwenden und weiter zu verarbeiten.

(4) Der Einsatz technikunterstützter Informationsverarbeitung ist zulässig.

ENTWURF

§ 10
Inkrafttreten

(1) Diese Satzung tritt rückwirkend zum 01.03.2023 in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Sondernutzungsgebührensatzung vom 02.12.2003 i. d. F. der 3. Änderung vom 07.06.2016 außer Kraft.

(3) Wurde die Sondernutzung vor Veröffentlichung dieser Satzung beantragt bzw. die unerlaubte Sondernutzung vor Veröffentlichung dieser Satzung begonnen, dürfen die Gebührenschuldner: innen durch diese Satzung nicht ungünstiger als bei Anwendung der Sondernutzungsgebührensatzung vom 02.12.2003 gestellt werden.

Lübeck, den xx.xx.xxxx

Jan Lindenau
Bürgermeister

ENTWURF

Anlage 1

zur Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck – Sondernutzungsgebührensatzung – vom xx.xx.xxxx

Zoneneinteilung

Zone I

Mit Ausnahme der unter Zone II und Zone III genannten Flächen das gesamte Stadtgebiet.

Zone II

Innenstadt, begrenzt durch Klughafen, Elbe-Lübeck-Kanal, Trave, Holstenhafen und Hansahafen, soweit nicht unter Zone III aufgeführt

Kurgartenstraße

Außenallee

Kaiserallee

Bertlingstraße

Zone III

Vorderreihe

Holstenstraße

Kohlmarkt

Sandstraße

Markt

Schrangen

Breite Straße zwischen Kohlmarkt und Beckergrube

Wahmstraße zwischen Breite Straße und Königstraße

ENTWURF

Anlage 2

Gebührentarif
Nutzungen ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse

Tarif-Nr.	Sondernutzungsart	Gebührenmaßstab		Höhe der Gebühr in Euro		
1	**Nutzung ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse**			**Zone I**	**Zone II**	**Zone III**
1.1	Baustelleneinrichtungen (z.B. Baugerüste, -zäune, -buden, -wagen, -maschinen, -geräte, -material) Bei Fahrbahnnutzung erhöht sich die Gebühr um 50%	m²/ Woche	ab Beginn	0,20	0,50	2,50
			ab der 13. Woche	0,30	0,75	3,75
			ab der 25. Woche	0,40	1,00	5,00
			ab der 53. Woche	0,80	2,00	10,00
1.2	Containeraufstellung	Behälter/Tag		2,50	5,00	15,00
1.3	Mobile Baumaschinen (z. B. Kräne, Hubsteiger, Lifte)	Maschine/Tag		2,50	5,00	15,00
1.4	Masten	Mast/Monat		0,80	2,00	10,00
1.5	Überbauungen bis zu einer Höhe von 4,50 m, die mehr als 0,10 m in den Straßenraum ragen, nicht jedoch Markisen	m²/Jahr		8,50	23,00	120,00
1.6	Schächte	Schacht/Jahr		8,50	23,00	120,00
1.7	Mülltonnen	Tonne/Jahr		8,50	23,00	120,00
1.8	Ziergärten, nicht jedoch Pflanzlöcher und Pflanzgefäße	m²/Jahr		4,50	13,00	67,00
1.9	Sonstige Sondernutzungen ohne wirtschaftliches Interesse	m²/Jahr		8,50	23,00	120,00

ENTWURF

Anlage 2

Gebührentarif
Nutzungen aus überwiegend wirtschaftlichem Interesse

Tarif-Nr.	Sondernutzungsart	Gebührenmaßstab	Höhe der Gebühr in Euro		
2	**Nutzung aus überwiegend wirtschaftliches Interesse**		**Zone I**	**Zone II**	**Zone III**
2.1	Warenausstellung	m²/Monat	1,00	2,00	7,00
2.2	Automaten/Spielgeräte	Stück/Monat	1,00	2,00	7,00
2.3	Schaufenster, Vitrinen u. ä.	m²/Jahr	9,00	18,00	67,00
2.4	Stationäre Werbe- und Hinweisschilder am „Ort der Leistung“(ausgenommen Eigenwerbung, die nicht mehr als 20 cm in den Straßenraum hineinragt) bis zu einer Höhe von 4,50 m	m²/Jahr	9,00	18,00	67,00
2.5	Hotelroutenbeschilderung und Schifffahrts-Hinweisbeschilderung	Einzelschild/Jahr	9.00	18,00	67,00
2.6	Veranstaltungen	m²/Tag	0,15	0,30	0,80
2.7	Tannenbaumverkauf	m²/14 Tage	2,50	5,00	---
2.8	Verkaufsstände/-container	bis 50 m² je m²/Tag	1,00	1,50	7,00
		ab 50 m² je m²/Tag	0,50	1,00	5,00
2.9	Tische und Stühle – 1. April – 31. Oktober	m²/Monat	1,50	3,00	9,00
2.10	Postablagekästen u. ä.	Kasten/Monat	9,00	18,00	67,00
2.11	Straßenhandel im Umherfahren oder Umhergehen	Fahrzeug/Monat	50,00	---	---
		Person/Monat	25,00	---	---
2.12	Stellschilderwerbung für sog. fliegende Veranstaltungen wie z. B. Volksfeste, Zirkusse, Puppentheater und Roadshows	Schild/Tag	1,00	---	---
2.13	Depotstandorte für Wertstoffsammelbehälter bis 10 m²	Standort/Monat	25,00	---	---
2.14	Kommerzielle Werbeaktionen wie Promotions und Fremdwerbung	wird außerhalb der Satzung nach marktüblichen Konditionen berechnet			
2.15	Sonstige Sondernutzungen die überwiegend wirtschaftlichen Interessen dienen	m²/Monat	9,00	18,00	67,00

ENTWURF

Anlage 2: Synopse der Änderungen

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungsgebührensatzung) vom 02.12.2003	**Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck (Sondernutzungsgebührensatzung) vom xx.xx.xxxx (Datum der Ausfertigung)**	Unverändert
Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein, der §§ 1 und 2 des Kommunalabgabengesetzes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.01.2005 (GVOBl. S.-H. S 27), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.07.2014 (GVOBl. S.-H. S 129), des § 26 Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein – StrWG – vom 25.11.2003 (GVOBl. S.-H. S. 631/berichtigt 2004, S. 140), zuletzt durch Verordnung vom 04.04.2013 geändert (GVOBl. SH S. 143), des § 8 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – vom 28.06.2007 ((BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 1 Gesetz vom 24.08.2015 (BGBl. I S. 1442) wird die Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck vom 02.12.2003 (Lübecker Stadtzeitung vom 16.12.2003), zuletzt geändert durch Satzung vom 18.04.2007 (Lübecker Stadtzeitung vom 08.05.2007) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom 26.05.2016 (Lübecker Stadtzeitung vom 14.06.2016) folgende Gebührensatzung erlassen:	Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.2.2003 (GVOBl. Schl.-H. S.57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.03.2023 (GVOBl. Schl.-H., S.170), der §§ 1 und 2 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H., S.27) - zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.05.2022 (GVOBl. Schl.-H., S.564), des § 26 Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein – StrWG – vom 25.11.2003 (GVOBl. S.-H. S. 631/berichtigt 2004, S. 140), zuletzt durch Gesetz vom 03.05.2022 geändert (GVOBl. SH S. 622), des § 8 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 6 Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. I Nr. 88) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom xx.xx.xxxx die folgende Satzung erlassen:	Aktualisiert

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 1 **(Gegenstand, Entstehung und Fälligkeit der Gebühr)**	**§ 1** **Gegenstand, Entstehung und Fälligkeit der Gebühr**	
(1) Für die Sondernutzung im Sinne von § 2 Abs. 2 der Sondernutzungssatzung werden Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung und der in der Anlage wiedergegebenen Zoneneinteilung sowie des Gebührentarifs erhoben. Die Anlage ist Bestandteil der Satzung.	(1) Für die Sondernutzung im Sinne von § 2 Abs. 2 der Sondernutzungssatzung der Hansestadt Lübeck werden Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung und der in der Anlage 1 wiedergegebenen Zoneneinteilung sowie des in der Anlage 2 wiedergegebenen Gebührentarifs erhoben. Die Anlagen sind Bestandteil dieser Satzung.	Anlagen-bezeichnung verändert
(2) Die Gebührenpflicht entsteht 1. mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis, 2. bei unerlaubter Sondernutzung mit dem Beginn des Gebrauchs der öffentlichen Straße.	(2) Die Gebührenpflicht entsteht 1. mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis oder 2. bei unerlaubter Sondernutzung mit dem Beginn des Gebrauchs der öffentlichen Straße.	„oder“ zur Klarstellung ergänzt
(3) Die Gebühr wird zwei Wochen nach Bekanntgabe des Festsetzungsbescheides fällig und wie folgt erhoben: bei 1. auf Zeit erlaubten Sondernutzungen für deren Dauer, 2. unerlaubten Sondernutzungen für deren Dauer 3. auf Widerruf erlaubten Sondernutzungen für das laufende Kalenderjahr.	(3) Die Gebühr wird zwei Wochen nach Bekanntgabe des Festsetzungsbescheides fällig und wie folgt erhoben: bei 1. auf Zeit erlaubten Sondernutzungen für deren Dauer, 2. unerlaubten Sondernutzungen für deren Dauer 3. auf Widerruf erlaubten Sondernutzungen für das laufende Kalenderjahr.	Unverändert

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 2 **(Gebührenschuldner)** Gebührenschuldner ist, 1. wer die Sondernutzungserlaubnis erhält oder der Rechtsnachfolger, 2. wer eine Sondernutzung im eigenen Namen ausübt, 3. wer eine Sondernutzung in seinem Interesse durch einen anderen ausüben lässt. Mehrere Personen sind Gesamtschuldner.	**§ 2** **Gebührenschuldner:innen** Gebührenschuldner:in ist, 1. wer die Sondernutzungserlaubnis erhält oder die/der jeweilige Rechtsnachfolger:in, 2. wer eine Sondernutzung im eigenen Namen ausübt oder 3. wer eine Sondernutzung im eigenen Interesse durch eine dritte Person ausüben lässt. Mehrere Gebührenschuldner:innen sind Gesamtschuldner:innen.	Gendergerechte Formulierungen „oder“ zur Klarstellung ergänzt

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 3 **(Gebührenbefreiung und Gebührenermäßigung)**	**§ 3** **Gebührenbefreiung und Gebührenermäßigung**	
(1) Von der Sondernutzungsgebühr befreit sind Sondernutzungen 1. zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben 2. durch politische Parteien und Wählergruppen im Sinne des Gesetzes 3. durch Verkehrsbetriebe des Öffentlichen Personennahverkehrs für Haltestelleneinrichtungen.	(1) Von der Sondernutzungsgebühr befreit sind Sondernutzungen 1. zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben, 2. durch politische Parteien und Wählergruppen im Sinne der gesetzlichen Regelungen oder 3. durch Verkehrsbetriebe des Öffentlichen Personennahverkehrs für Haltestelleneinrichtungen.	Formulierung klargestellt, „oder“ zur Klarstellung ergänzt
(2) Im übrigen kann Gebührenbefreiung gewährt werden, wenn 1. im Einzelfall an der Sondernutzung ein öffentliches Interesse besteht und die Nutzung ohne jede kommerzielle Absicht ausgeübt wird oder 2. die Sondernutzung gemeinnützigen, mildtätigen oder kirchlichen Zwecken dient.	(2) Im Übrigen kann Gebührenbefreiung gewährt werden, wenn 1. im Einzelfall an der Sondernutzung ein öffentliches Interesse besteht und die Nutzung ohne jede kommerzielle Absicht ausgeübt wird oder 2. die Sondernutzung gemeinnützigen, mildtätigen oder kirchlichen Zwecken dient.	Unverändert
(3) Gebührenermäßigung kann gewährt werden, wenn die Anwendung der Gebührentarife unbillig wäre oder zu einer unbilligen Härte führen würde.	(3) Gebührenermäßigung kann gewährt werden, wenn die Anwendung der Gebührentarife unbillig wäre oder zu einer unbilligen Härte führen würde.	Unverändert

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 4 **(Bemessungsgrundlagen)** Grundlagen für die Bemessung der Gebühr sind 1. die Art und das Ausmaß der Einwirkung auf den Gemeingebrauch - zu berücksichtigen sind insbesondere die örtliche Lage der benutzten Straße, die Zeitdauer und der Umfang der Sondernutzung - sowie 2. das wirtschaftliche Interesse der Nutzungsberechtigten.	**§ 4** **Bemessungsgrundlagen** Grundlagen für die Bemessung der Gebühr sind 1. die Art und das Ausmaß der Einwirkung auf den Gemeingebrauch - zu berücksichtigen sind insbesondere die örtliche Lage der benutzten Straße, die Zeitdauer und der Umfang der Sondernutzung - sowie 2. das wirtschaftliche Interesse der Nutzungsberechtigten.	Unverändert

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 5 **(Gebührenberechnung)**	**§ 5** **Gebührenberechnung**	
(1) Die Gebührenhöhe ergibt sich aus der Anlage zu dieser Gebührensatzung; sie beträgt jedoch mindestens 15,00 Euro.	(1) Die Gebührenhöhe ergibt sich aus den Anlagen zu dieser Gebührensatzung; sie beträgt jedoch mindestens 15,00 Euro.	Anpassung Anlagen
(2) Bei Gebühren, die nach Metern oder Quadratmetern zu berechnen sind, werden angefangene Maßeinheiten voll gerechnet.	(2) Bei Gebühren, die nach Metern oder Quadratmetern zu berechnen sind, werden angefangene Maßeinheiten voll gerechnet.	Unverändert
(3) Bei Gebühren, die auf tägliche, wöchentliche oder monatliche Nutzung abstellen, tritt bei kürzerer Nutzungsdauer keine Gebührenermäßigung ein.	(3) Soweit die Gebühren auf die Dauer der Nutzung abstellen, tritt bei kürzerer Nutzungsdauer keine Gebührenermäßigung ein. Angefangene Zeiträume werden voll berechnet.	Klarstellung eingefügt, entspricht der Praxis
(4) Alle Gebühren werden auf volle Euro aufgerundet.	(4) Alle Gebühren werden auf volle Euro aufgerundet.	Unverändert
§ 6 **(Gebührenerstattung)**	**§ 6** **Gebührenerstattung**	
Wird die Sondernutzung vor Zeitablauf aufgegeben oder die Erlaubnis widerrufen, werden die Gebühren auf Antrag anteilsmäßig für nicht in Anspruch genommene volle Berechnungseinheiten nach § 5 Abs. 3 erstattet. Der Antrag kann nur innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Sondernutzung gestellt werden. Beträge unter 30,00 Euro werden nicht erstattet.	Wird die Sondernutzung vor Zeitablauf aufgegeben oder die Erlaubnis widerrufen, werden die Gebühren auf Antrag anteilsmäßig für nicht in Anspruch genommene volle Zeiträume nach § 5 Abs. 3 erstattet. Der Antrag kann nur innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Sondernutzung gestellt werden. Beträge unter 30,00 Euro werden nicht erstattet.	Geändert in „Zeiträume“ zur Klarstellung

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 7 **(Bestehende Sondernutzungen)** Für Sondernutzungen, die bei Inkrafttreten dieser Gebührensatzung bestehen, gelten die Gebührenvorschriften dieser Satzung mit ihrem Inkrafttreten.	**§ 7** **Bestehende Sondernutzungen** Für Sondernutzungen, die bei Inkrafttreten dieser Gebührensatzung bestehen, gelten die Gebührenvorschriften dieser Satzung mit dem auf ihre Veröffentlichung folgenden Monatsersten.	„Monatserster“ als übliche Formulierung
§ 8 **(Verwaltungsgebühren)** Die Vorschriften über die Erhebung von Verwaltungsgebühren bleiben unberührt.	**§ 8** **Verwaltungsgebühren** Die Vorschriften über die Erhebung von Verwaltungsgebühren bleiben unberührt.	Unverändert

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
§ 9 **(Datenverarbeitung)**	**§ 9** **Datenverarbeitung**	
(1) Zur Ermittlung der Gebührenpflichtigen und zur Festsetzung der Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung ist die Erhebung folgender Daten gemäß § 10 Abs. 4 in Verbindung mit § 9 Abs. 2 Nr. 1 Landesdatenschutzgesetz bei folgenden Stellen zulässig:	(1) Zur Ermittlung der Gebührenschuldner:innen und zur Festsetzung der Gebühren nach Maßgabe dieser Satzung ist die Erhebung der in Absatz 2 beschriebenen Daten gemäß Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe e der Datenschutz-Grundverordnung in Verbindung mit § 3 Abs. 1 des Landesdatenschutzgesetzes bei folgenden Stellen zulässig:	Anpassung an DSGVO
1. Meldedateien der Meldebehörden 2. Grundsteuerdatei des Bereichs Steuern der Hansestadt Lübeck 3. Grundbuchamt des Amtsgerichts Lübeck 4. Unterlagen der unteren Bauaufsichtsbehörde der Hansestadt Lübeck 5. Liegenschaftskataster des Katasteramtes Lübeck	1. Meldedaten der Meldebehörden 2. Grundsteuerdaten der Hansestadt Lübeck 3. Grundbuchamt des Amtsgerichts Lübeck 4. Unterlagen der Bauordnung der Hansestadt Lübeck 5. Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation 6. Gewerberegister der Hansestadt Lübeck	Aktualisierung der Bezeichnungen sowie Klarstellung der Praxis
(2) Die Datenerhebung und Datenverarbeitung nach Abs. 1 beschränkt sich auf die Angaben der Daten bzw. Datengruppen, die für die Gebührenerhebung nach dieser Satzung erforderlich ist, insbesondere auf Grundstückseigentümer, Bezeichnung der Grundstücke im Grundbuch, Anschriften.	(2) Die Datenerhebung und Datenverarbeitung nach Abs. 1 beschränkt sich auf die Angaben der Daten bzw. Datengruppen, die für die Gebührenerhebung nach dieser Satzung erforderlich ist, insbesondere auf Grundstückseigentümer:innen, Bezeichnung der Grundstücke im Grundbuch, Anschriften.	Gendergerechte Formulierung

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
(3) Die Hansestadt Lübeck ist befugt, auf der Grundlage von Angaben der Gebührenpflichtigen und von Daten, die nach Abs. 1 und 2 anfallen, ein Verzeichnis der Gebührenpflichtigen mit den für die Gebührenerhebung nach dieser Satzung erforderlichen Daten zu führen und diese Daten zum Zwecke der Gebührenerhebung nach dieser Satzung zu verwenden und weiter zu verarbeiten	(3) Die Hansestadt Lübeck ist befugt, auf der Grundlage von Angaben der Gebührenschuldner:innen und von Daten, die nach Abs. 1 und 2 anfallen, ein Verzeichnis der Gebührenschuldner:innen mit den für die Gebührenerhebung nach dieser Satzung erforderlichen Daten zu führen und diese Daten zum Zwecke der Gebührenerhebung nach dieser Satzung zu verwenden und weiter zu verarbeiten.	Gendergerechte Formulierungen
(4) Der Einsatz technikunterstützter Informationsverarbeitung ist zulässig.	(4) Der Einsatz technikunterstützter Informationsverarbeitung ist zulässig.	Unverändert
§ 10 **(Inkrafttreten)**	**§ 10** **Inkrafttreten**	
(1) Diese Satzung tritt am 1. 7. 2016 in Kraft.	(1) Diese Satzung tritt rückwirkend zum 01.03.2023 in Kraft.	Aktualisiert
(2) Gleichzeitig tritt die Sondernutzungsgebührensatzung vom 19.07.2001 i.d.F. der 1. Änderung vom 18.04.2002 außer Kraft.	(2) Gleichzeitig tritt die Sondernutzungsgebührensatzung vom 02.12.2003 i. d. F. der 3. Änderung vom 07.06.2016 außer Kraft.	Aktualisiert
(3) Ist die Gebührenpflicht vor Inkrafttreten dieser Satzung entstanden, ist die Gebühr in ihrer Höhe auf den geringeren Betrag beschränkt, der sich aufgrund der Anwendung der bisher geltenden Fassung der Sondernutzungsgebührensatzung ergibt.	(3) Wurde die Sondernutzung vor Veröffentlichung dieser Satzung beantragt bzw. die unerlaubte Sondernutzung vor Veröffentlichung dieser Satzung begonnen, dürfen die Gebührenschuldner: innen durch diese Satzung nicht ungünstiger als bei Anwendung der Sondernutzungsgebührensatzung vom 02.12.2003 gestellt werden.	Umsetzung des Schlechterstellungs-verbotes

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
Anlage zur Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck – Sondernutzungsgebührensatzung – vom 02.12.2003 **A) Zoneneinteilung** **Zone I** Mit Ausnahme der unter Zone II und Zone III genannten Flächen das gesamte Stadtgebiet. **Zone II** Innenstadt, begrenzt durch Klughafen, Elbe-Lübeck-Kanal, Trave, Holstenhafen und Hansahafen, soweit nicht unter Zone III aufgeführt Kurgartenstraße Außenallee Kaiserallee Bertlingstraße	**Anlage 1** zur Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Hansestadt Lübeck – Sondernutzungsgebührensatzung – vom xx.xx.xxxx **Zoneneinteilung** **Zone I** Mit Ausnahme der unter Zone II und Zone III genannten Flächen das gesamte Stadtgebiet. **Zone II** Innenstadt, begrenzt durch Klughafen, Elbe-Lübeck-Kanal, Trave, Holstenhafen und Hansahafen, soweit nicht unter Zone III aufgeführt Kurgartenstraße Außenallee Kaiserallee Bertlingstraße	Bezeichnung verändert Inhalte unverändert

Alte Fassung	Neue Fassung	Änderungen
Zone III Vorderreihe Holstenstraße Kohlmarkt Sandstraße Markt Schrangen Breite Straße zwischen Kohlmarkt und Beckergrube Wahmstraße zwischen Breite Straße und Königstraße	**Zone III** Vorderreihe Holstenstraße Kohlmarkt Sandstraße Markt Schrangen Breite Straße zwischen Kohlmarkt und Beckergrube Wahmstraße zwischen Breite Straße und Königstraße	Unverändert

Alte Fassung

Anlage 1

B. Gebührentarif
Nutzungen ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse

Tarif-Nr.	Sondernutzungsart	Gebührenmaßstab	Höhe der Gebühr in Euro		
1	**Nutzung ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse**		**Zone I**	**Zone II**	**Zone III**
1.1	Baustelleneinrichtungen (z.B. Baugerüste, -zäune, -buden, -wagen, -maschinen, -geräte, -material) Bei Fahrbahnnutzung erhöht sich die Gebühr um 50%	m²/Woche m²/1.Monat ab dem 4. Monat je m² ab dem 7. Monat je m² ab dem 13.Monat je m²	0.20 0,80 1,20 1,60 3,50	0,50 2,00 3,00 4,00 8,00	2,50 10,00 15,00 20,00 40,00
1.2	Containeraufstellung	Behälter/Tag	2,50	5,00	15,00
1.3	Mobile Baumaschinen (z.B. Kräne, Hubsteiger, Lifte)	Maschine/Tag	2,50	5,00	15,00
1.4	Masten	Mast/Monat	0,80	2,00	10,00
1.5	Überbauungen bis zu einer Höhe von 4,50m, die mehr als 0,10m in den Straßenraum ragen, nicht jedoch Markisen	m²/Jahr	8,50	23,00	120,00
1.6	Schächte	Schacht/Jahr	8,50	23,00	120,00
1.7	Mülltonnen	Tonne/Jahr	8,50	23,00	120,00
1.8	Ziergärten, nicht jedoch Pflanzlöcher und Pflanzgefäße	m²/Jahr	4,50	13,00	67,00
1.9	Sonstige Sondernutzungen ohne wirtschaftliches Interesse	m²/Jahr	8,50	23,00	120,00

Neue Fassung (Änderungen sind blau markiert, Anpassung an die Praxis bzw. Klarstellung)

Anlage 2 ~~B.~~ Gebührentarif

Nutzungen ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse

Tarif-Nr.	Sondernutzungsart	Gebührenmaßstab		Höhe der Gebühr in Euro		
1	**Nutzung ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse**			**Zone I**	**Zone II**	**Zone III**
1.1	Baustelleneinrichtungen (z.B. Baugerüste, -zäune, -buden, -wagen, -maschinen, -geräte, -material) Bei Fahrbahnnutzung erhöht sich die Gebühr um 50%	m²/ Woche	ab Beginn	0,20	0,50	2,50
			ab der 13. Woche	0,30	0,75	3,75
			ab der 25. Woche	0,40	1,00	5,00
			ab der 53. Woche	0,80	2,00	10,00
1.2	Containeraufstellung	Behälter/Tag		2,50	5,00	15,00
1.3	Mobile Baumaschinen (z. B. Kräne, Hubsteiger, Lifte)	Maschine/Tag		2,50	5,00	15,00
1.4	Masten	Mast/Monat		0,80	2,00	10,00
1.5	Überbauungen bis zu einer Höhe von 4,50 m, die mehr als 0,10 m in den Straßenraum ragen, nicht jedoch Markisen	m²/Jahr		8,50	23,00	120,00
1.6	Schächte	Schacht/Jahr		8,50	23,00	120,00
1.7	Mülltonnen	Tonne/Jahr		8,50	23,00	120,00
1.8	Ziergärten, nicht jedoch Pflanzlöcher und Pflanzgefäße	m²/Jahr		4,50	13,00	67,00
1.9	Sonstige Sondernutzungen ohne wirtschaftliches Interesse	m²/Jahr		8,50	23,00	120,00

Alte Fassung

Anlage 2

B. Gebührentarif
Nutzungen aus überwiegend wirtschaftlichem Interesse

Tarif-Nr.	Sondernutzungsart	Gebührenmaßstab	Höhe der Gebühr in Euro		
2	**Nutzung aus überwiegend wirtschaftliches Interesse**		**Zone I**	**Zone II**	**Zone III**
2.1	Warenausstellung	m²/Monat	1,00	2,00	7,00
2.2	Automaten/Spielgeräte	Stück/Monat	1,00	2,00	7,00
2.3	Schaufenster, Vitrinen u. ä.	m²/Jahr	9,00	18,00	67,00
2.4	Stationäre Werbe- und Hinweisschilder am „Ort der Leistung“(ausgenommen Eigenwerbung, die nicht mehr als 20cm in den Straßenraum hineinragt) bis zu einer Höhe von 4,50m	m²/Jahr	9,00	18,00	67,00
2.5	Hotelroutenbeschilderung und Schifffahrts-Hinweisbeschilderung	Einzelschild/Jahr	9.00	18,00	67,00
2.6	Veranstaltungen	m²/Tag	0,15	0,30	0,80
2.7	Tannenbaumverkauf	m²/14 Tage	2,50	5,00	------
2.8	Verkaufsstände/-container	bis 50m² je m²/Tag	1,00	1,50	7,00
		ab 50m² je m²/Tag	0,50	1,00	5,00
2.9	Tische und Stühle – 1. April – 31. Oktober	m²/Monat	1,50	3,00	9,00
2.10	Postablagekästen u. ä.	Kasten/Monat	9,00	18,00	67,00
2.11	Straßenhandel im Umherfahren oder Umhergehen	Fahrzeug/Monat	50,00		
		Person/Monat	25,00		
2.12	Stellschilderwerbung f. sog. fliegende Veranstaltungen wie Volksfeste, Zirkusse, Puppentheater und Roadshows	Schild/Tag	1,00		
2.13	Depotstandorte für Wertstoffsammelbehälter bis 10m²	Standort/Monat	25,00		
2.14	Kommerzielle Werbeveranstaltungen wie Promotions	wird außerhalb der Satzung nach marktüblichen Konditionen berechnet			
2.15	Sonstige Sondernutzungen die überwiegend wirtschaftlichen Interessen dienen	m²/Monat	9,00	18,00	67,00

Neue Fassung (Änderungen sind blau markiert, Anpassung an Praxis bzw. Klarstellung)

Anlage 2

~~B.~~ Gebührentarif

Nutzungen aus überwiegend wirtschaftlichem Interesse

Tarif-Nr.	Sondernutzungsart	Gebührenmaßstab	Höhe der Gebühr in Euro		
2	**Nutzung aus überwiegend wirtschaftliches Interesse**		**Zone I**	**Zone II**	**Zone III**
2.1	Warenausstellung	m²/Monat	1,00	2,00	7,00
2.2	Automaten/Spielgeräte	Stück/Monat	1,00	2,00	7,00
2.3	Schaufenster, Vitrinen u. ä.	m²/Jahr	9,00	18,00	67,00
2.4	Stationäre Werbe- und Hinweisschilder am „Ort der Leistung“(ausgenommen Eigenwerbung, die nicht mehr als 20 cm in den Straßenraum hineinragt) bis zu einer Höhe von 4,50 m	m²/Jahr	9,00	18,00	67,00
2.5	Hotelroutenbeschilderung und Schifffahrts-Hinweisbeschilderung	Einzelschild/Jahr	9.00	18,00	67,00
2.6	Veranstaltungen	m²/Tag	0,15	0,30	0,80
2.7	Tannenbaumverkauf	m²/14 Tage	2,50	5,00	---
2.8	Verkaufsstände/-container	bis 50 m² je m²/Tag	1,00	1,50	7,00
		ab 50 m² je m²/Tag	0,50	1,00	5,00
2.9	Tische und Stühle – 1. April – 31. Oktober	m²/Monat	1,50	3,00	9,00
2.10	Postablagekästen u. ä.	Kasten/Monat	9,00	18,00	67,00
2.11	Straßenhandel im Umherfahren oder Umhergehen	Fahrzeug/Monat	50,00	---	---
		Person/Monat	25,00	---	---
2.12	Stellschilderwerbung für sog. fliegende Veranstaltungen wie z. B. Volksfeste, Zirkusse, Puppentheater und Roadshows	Schild/Tag	1,00	---	---
2.13	Depotstandorte für Wertstoffsammelbehälter bis 10 m²	Standort/Monat	25,00	---	---

Tarif-Nr.	Sondernutzungsart	Gebührenmaßstab	Höhe der Gebühr in Euro		
2.14	Kommerzielle Werbeaktionen wie Promotions und Fremdwerbung	wird außerhalb der Satzung nach marktüblichen Konditionen berechnet			
2.15	Sonstige Sondernutzungen die überwiegend wirtschaftlichen Interessen dienen	m²/Monat	9,00	18,00	67,00

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12424
öffentlich

Lübeck, 09.08.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

Linientaxi der Linie 15 zur Haltestelle Estlandring

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, den Betrieb des Linientaxis auf der Linie 15 zwischen den Haltestellen Hinter den Kirschkaten und Estlandring auch ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 weiter zu bestellen, bis eine alternative Anbindung im regulären Busverkehr möglich wird. Hierfür werden Mittel in Höhe von gegenwärtig 130.000 € jährlich aus dem städtischen Haushalt bereitgestellt. Für die folgenden Jahre ist ggf. eine Steigerung der Kosten möglich. Die Mittel werden im Produkt 547001 ÖPNV für das Jahr 2024 zusätzlich geordnet.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.300 Recht	Keine rechtlichen Bedenken
Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH	Zustimmung

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

- [ ] Ja
- [X] Nein- Begründung:

Da die Haltestelle Estlandring ein Gewerbegebiet erschließt, sind die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:	[X] Ja (Anlage 1) [ ] Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ] Nein [X] Ja – Begründung: Durch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV kann die Nutzung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgehen.
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Seit Oktober 2021 wird auf der Linie 15 ein Linientaxi als Zubringer zum regulären Linienverkehr der Linie 7 und der Linie 15 angeboten, das zwischen den Haltestellen Estlandring und Hinter den Kirschkaten pendelt. Die Haltestelle Estlandring erschließt das Gewerbegebiet Genin-Süd. Das Linientaxi fährt derzeit montags bis freitags mit 14 Fahrten zwischen Hinter den Kirschkaten und Estlandring und 15 Fahrten in die Gegenrichtung.

Das Linientaxi stellt ein Provisorium dar, da eigentlich eine Anbindung im Linienverkehr geplant ist. Angedacht ist derzeit, dass die reguläre Linie 15 von ihrer bisherigen Endhaltestelle Vorrader Straße über die Bestandshaltestelle Schiereichenkoppel sowie die neue Haltestelle Peterhof bis zum Estlandring verlängert wird.

Diese Linienführung ist derzeit aber nicht möglich, da im Straßennetz vor Ort die Verbindung der Straßen Wasserfahr und Oslostraße noch nicht gegeben ist. Deren Fertigstellung war ursprünglich für Ende 2022 geplant; nun wird seitens der KWL GmbH ein Baubeginn im Jahr 2024 anvisiert. Ein fixer Zeitpunkt für die Fertigstellung kann dabei aktuell wegen der noch nicht erfolgten Ausschreibung der Baumaßnahmen nicht genannt werden.

Das Linientaxi kostete im Fahrplanjahr 2022/2023 ca. 80.000 €, wobei diese Finanzierung wegen des provisorischen Charakters zunächst aus Kommunalisierungsmitteln des ÖPNV-Aufgabenträgers übernommen wurde.

Aufgrund der aktuell fehlenden Straßenverbindung und der Planungen der KWL GmbH ist ein Weiterbetrieb des Linientaxis mindestens bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 denkbar, ggf. auch darüber hinaus. Daher erscheinen eine Verstetigung des Angebots und eine Integration in den städtischen Haushalt sinnvoll.

Gemäß Preisabfrage bei SWL mobil GmbH ergeben sich für das Fahrplanjahr 2023/2024 für den Betrieb des Linientaxis insgesamt Betriebskosten in Höhe von ca. 126.000 €. Davon entfallen ca. 6.000 € auf die verbleibenden Werktage zwischen dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 und dem Jahresende, die übrige Summe auf den Zeitraum zwischen dem Jahresbeginn und dem Fahrplanwechsel am 8. Dezember 2024. Die Kostensteigerung ergibt sich aus den allgemeinen Preissteigerungen (z. B. für Personal und Kraftstoff) sowie daraus, dass je Richtung zwei zusätzliche Fahrten am Morgen in den Fahrplan integriert werden sollen.

Der aktuell gültige 4. Regionale Nahverkehrsplan (4. RNVP) als Grundlage der ÖPNV-Planung in der Hansestadt Lübeck sieht vor, dass auch Gewerbegebiete mit Handel und ohne öffentliche Dienstleistungen, zu denen Genin Süd gehört, an den ÖPNV angeschlossen werden sollen. Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Stadtbezirke bzw. Siedlungsgebiete und Verkehrsziele in den einzelnen Gebietskategorien bestimmt, wobei für das betreffende Gebiet eine Wegeentfernung von bis zu 480 m zu einer Haltestelle, entsprechend einer Wegezeit von ca. sieben Minuten, angesetzt wird. Diese Qualität soll für mindestens 90% des Gebietes gegeben sein.

Ohne das Linientaxi zum Estlandring wäre das Gewerbegebiet Genin-Süd nicht gemäß den Festlegungen des RNVP angebunden. Demnach ist der Weiterbetrieb des Linientaxis notwendig, bis eine Anbindung im regulären Linienverkehr möglich ist.

Aktuell wird der 5. Regionale Nahverkehrsplan aufgestellt, in dessen Zusammenhang eine Weiterentwicklung des Liniennetzes zu einem Integralen Taktfahrplan untersucht wird. Hierdurch werden sich ggf. Anpassungen im geplanten Liniennetz ergeben. Sobald vorliegend wird die dauerhafte Anbindung des Estlandrings im Linienverkehr der Bürgerschaft zur Entscheidung vorgelegt.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.610 **Anlage zur Vorlage vom 09.08.2023**
Produkt: 547001 - Aufgabenträger ÖPNV **VO-Nr.: VO/2023/12424**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2023	2024	2025	2026
Erträge				
Aufwendungen	**-6.000,00**	-130.000,00	-130.000,00	-130.000,00
Saldo Ergebnisplan	**-6.000,00**	**-130.000,00**	**-130.000,00**	**-130.000,00**
Einzahlungen				
Auszahlungen	**-6.000,00**	-130.000,00	-130.000,00	-130.000,00
Saldo Finanzplan	**-6.000,00**	**-130.000,00**	**-130.000,00**	**-130.000,00**

2023	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2023	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000 5315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV	**-6.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-6.000,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000 7315000	Aufgabenträgerschaft ÖPNV	**-6.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-6.000,00**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12432
öffentlich

Lübeck, 10.08.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dirk Dreilich (E-Mail: dirk.dreilich@luebeck.de Telefon: 122 - 6622)

Projektfreigabe Geniner Straße zwischen Siemensstraße und Hinter den Kirschkaten West

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt das Projekt ,,Geniner Straße zwischen Siemensstraße und Hinter den Kirschkaten West“ umzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390 Umwelt, Natur und Verbraucherschutz	Zustimmung
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmung

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Durch die Maßnahme sind die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht speziell betroffen.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	X	Ja – Begründung:
		Durch die Baumaßnahme entsteht zunächst ein zusätzlicher CO2 Ausstoß. Die Baumaßnahme dient jedoch der Erreichung der Lebensdauer des Bauwerks. Die Anlagen für den Radverkehr werden optimiert und damit sicherer und benutzerfreundlicher gestaltet.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Begründung:

Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren:
Mit der Planung der Maßnahme wurde im Jahr 2022 begonnen.
Zur Aufrechterhaltung der Gebrauchsfähigkeit und der Verkehrssicherheit ist ein grundhafter Ausbau der Geniner Straße vorgesehen. Die wiederkehrende Schad- und Gefahrenbeseitigung des Fahrbahnoberbaus kann inzwischen nur noch zeit- und kostenintensiv betrieben werden. Der Aufbau der ungebundenen Schichten entspricht nicht der RStO (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus) und ist unterdimensioniert.
Der Radverkehr wird derzeit auf einem Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Die Führung ist auch auf Grund der Standorte der Beleuchtung (Zwischen Fußweg und Zweirichtungsradweg) unfallträchtig. Die laut ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) notwendigen Breiten für einen Zweirichtungsradweg (3,00 m bzw. 2,00 m bei geringen Radverkehrsaufkommen zuzüglich befahrbarer Sicherheitstrennstreifen) werden im Bestand nicht erreicht. Eine regelkonforme Gestaltung ist somit nicht gegeben.

Im Zuge des notwendigen grundhaften Ausbaus der Geniner Straße soll eine Umgestaltung im Bereich zwischen Siemensstraße bzw. 200 m östlich bis zur westlichen Einmündung Hinter den Kirschkaten auf einer Gesamtlänge von ca. 620 m erfolgen. Dabei soll innerhalb der bestehenden Grundstücksgrenzen ein optimierter Querschnitt zugunsten der Radfahrenden und Zufußgehenden gebildet werden. Eine Verbreiterung des Querschnitts zur Herstellung regelkonformer Fuß- und Radverkehrsanlagen kann auf Grund der Ablehnung der Grundstückseigentümer zum erforderlichen Grunderwerb nicht umgesetzt werden. Die Grundstückeigentümer:innen wurden angefragt und waren nicht bereit auch nur geringe Grundstücksflächen abzugeben. Der Ausbau des Straßenabschnitts erfolgt im Vollausbau inkl. Anpassung der Leuchtenstandorte.

Im Rahmen der Vorplanung wurden unter den vorgenannten Randbedingungen Varianten für die Führung des Radverkehrs erstellt. Da beidseitig sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr geführt werden soll und auf Grund der Schwerverkehrsbelastung im Zuge der Geniner Straße keine Führung auf der Fahrbahn möglich ist, kann nur die Variante „beidseitiger Gemeinsamer Geh- und Radweg“ umgesetzt werden.

Beschreibung der Maßnahme:
Der Grundhafte Ausbau der Geniner Straße im Bereich zwischen Siemensstraße bzw. 200 m östlich bis zur westlichen Einmündung Hinter den Kirschkaten soll im Jahr 2024 erfolgen.

Dabei wird der Querschnitt auf eine regelkonforme Verkehrsführung umgebaut. Auf dem gesamten Abschnitt werden die Fahrbahn sowie die Nebenanlagen neu geordnet und richtlinienkonform gemäß der StVO und RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) ausgebaut. Der ERA-Standard kann weitestgehend umgesetzt werden. Grundstücke die eine vollumfängliche Realisierung des ERA-Standards ermöglichen können seitens der Hansestadt Lübeck auf Grund der Ablehnung der Eigentümer:innen nicht erworben werden.

Allgemeines

Die Querschnittsmaße der im Bereich zu überplanenden Geniner Straße ergeben sich aus:

- der gültigen Richtlinie RASt 06 und der ERA 2010 mit den darin enthaltenen empfohlenen Querschnitten für typische Entwurfssituationen, den Querschnittsangaben für die jeweiligen Bestandteile der Straße und den lichten Räumen für die unterschiedlichen Bemessungsfahrzeuge
- der Örtlichkeit,
- den Eigentumsverhältnissen,
- der Funktionen an die Bereiche der Fahrbahn und den Nebenanlagen

Die Straße unterteilt sich in Fahrstreifen und Nebenanlagen bestehend aus Sicherheitstrennstreifen und gemeinsamen Rad- und Gehwegen.

Geniner Straße

Im Bereich der Geniner Straße orientieren sich die Querschnitte an den Anforderungen und den Funktionen der Straße. Durchgängig sind beidseitig der Straße Nebenanlagen in Form von gemeinsamen Rad- und Gehwegen vorgesehen. Die vorhandene Beleuchtung wird ersetzt und die Standorte der Leuchten in Rücklage des südlichen Rad- und Gehweges vorgesehen.

Nach RASt 06 erhält die Geniner Straße durchgängig zwei Fahrstreifen mit einer Breite von jeweils 3,25 m. Die Bordanpassung erfolgt im Rahmen der Baumaßnahme so, dass Rad- und Gehwege mit einer Breite von 2,50 m und überwiegend zusätzlich mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zur Fahrbahn gemäß ERA angelegt werden können.

Bushaltestellen müssen im betrachteten Abschnitt nicht berücksichtigt werden. Die Sanierung des östlichen Bestandes bis zum Kreisverkehrsplatz Berliner Platz erfolgte im Jahr 2022.

Am östlichen Bauende, erfolgt die Anbindung an den Bestand der dann in eine zweistreifige Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr übergeht.

Die vorhandene Querungshilfe ca. 100 m östlich der Einmündung Siemensstraße wird barrierefrei wiederhergestellt. Ab der Querungshilfe wird der aus und in östlicher Fahrtrichtung getrennte Fuß- und Radweg in einen gemeinsamen Rad- und Gehweg überführt.

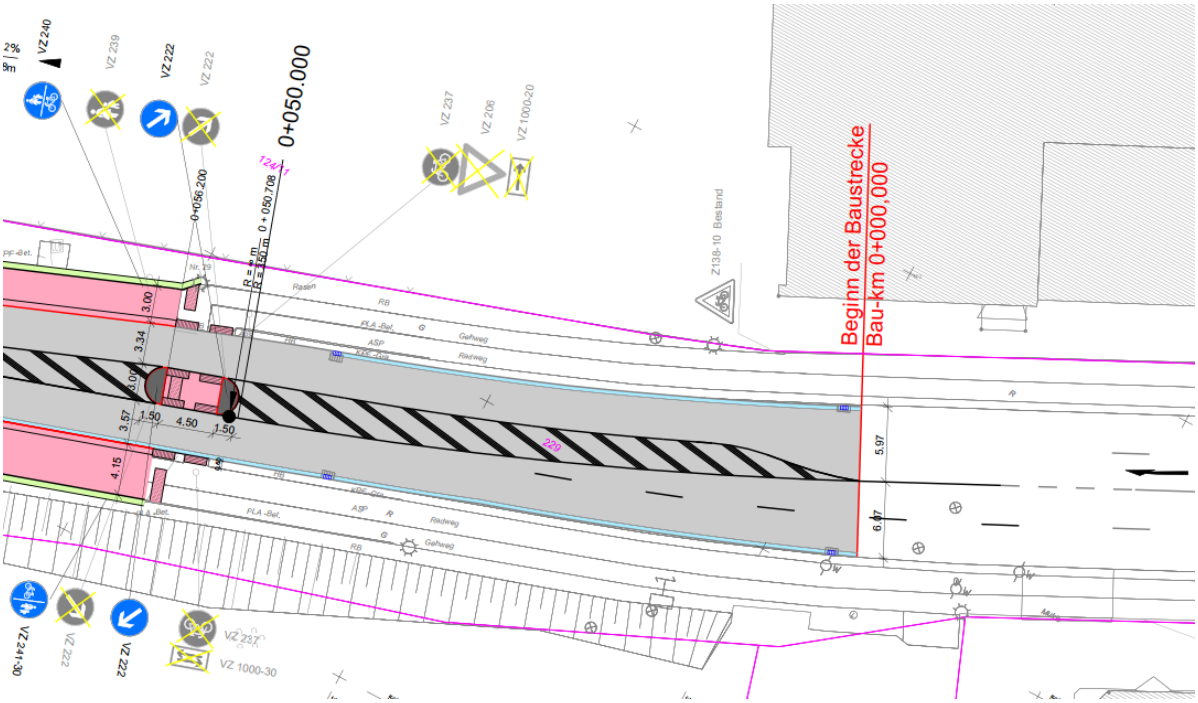


Abbildung 1: Baubeginn und Querungshilfe ca. 100 m östlich Einmündung Siemensstraße

Die Einmündung Kruppstraße wird analog der bisherigen Führung mit einem Linksabbiegerfahrstreifen gestaltet. An der Einmündung Siemensstraße ist kein separater Linksabbiegerfahrstreifen im Bestand vorhanden und kann auch zukünftig auf Grund der Platzverhältnisse nicht realisiert werden.

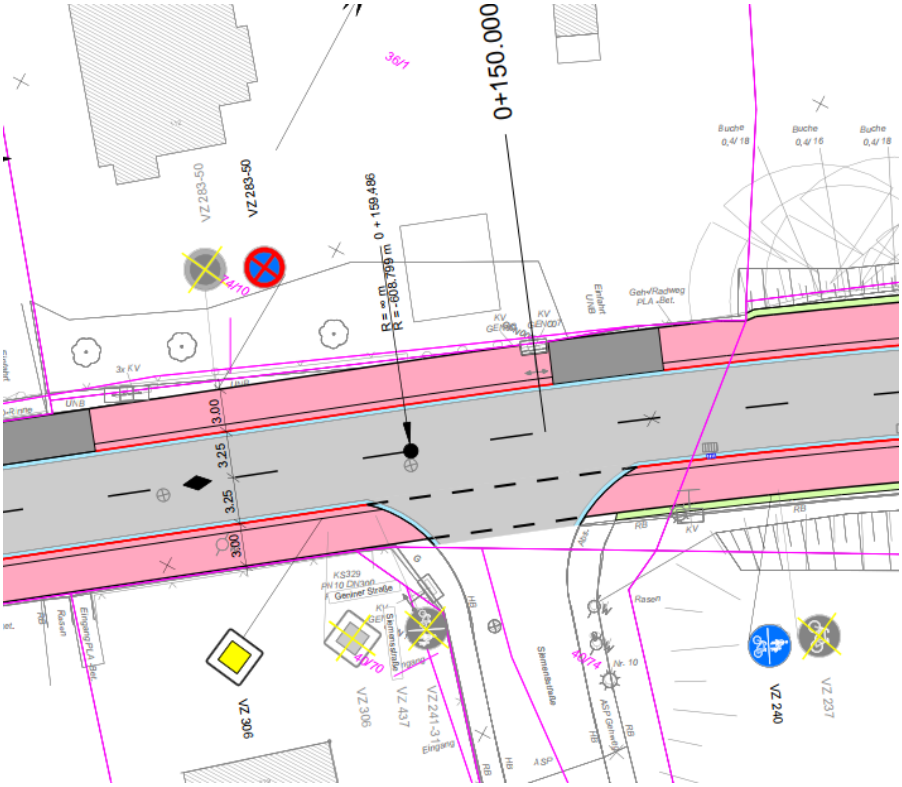


Abbildung 2: Einmündung Siemensstraße

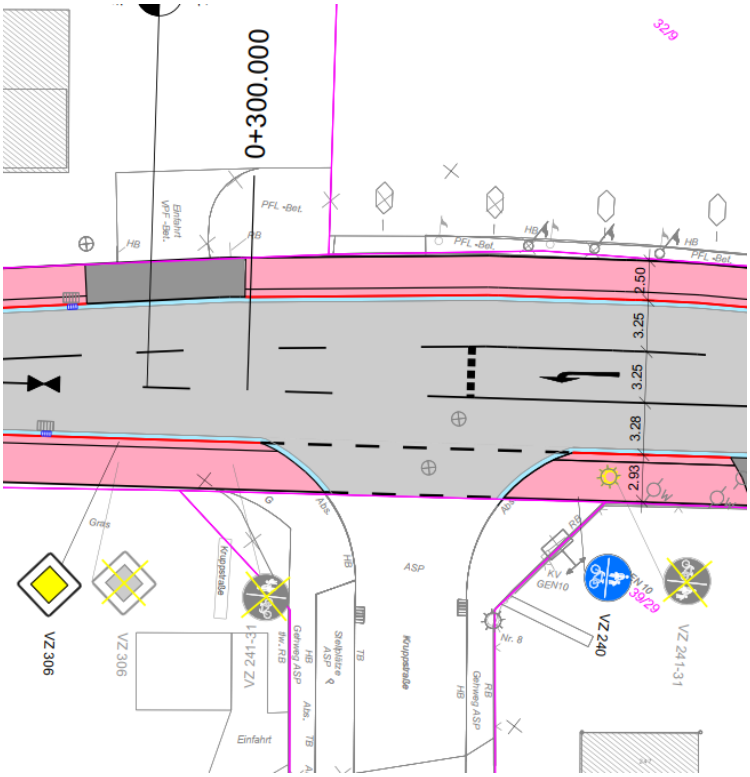


Abbildung 3: Einmündung Kruppstraße

Am westlichen Bauende erfolgt die Anbindung an den Bestand vor dem signalisierten Knotenpunkt Geniner Straße / Hinter den Kirschkaten und die Weiterführung des Rad- bzw. Fußverkehrs auf einem getrennten Rad- und Gehweg.

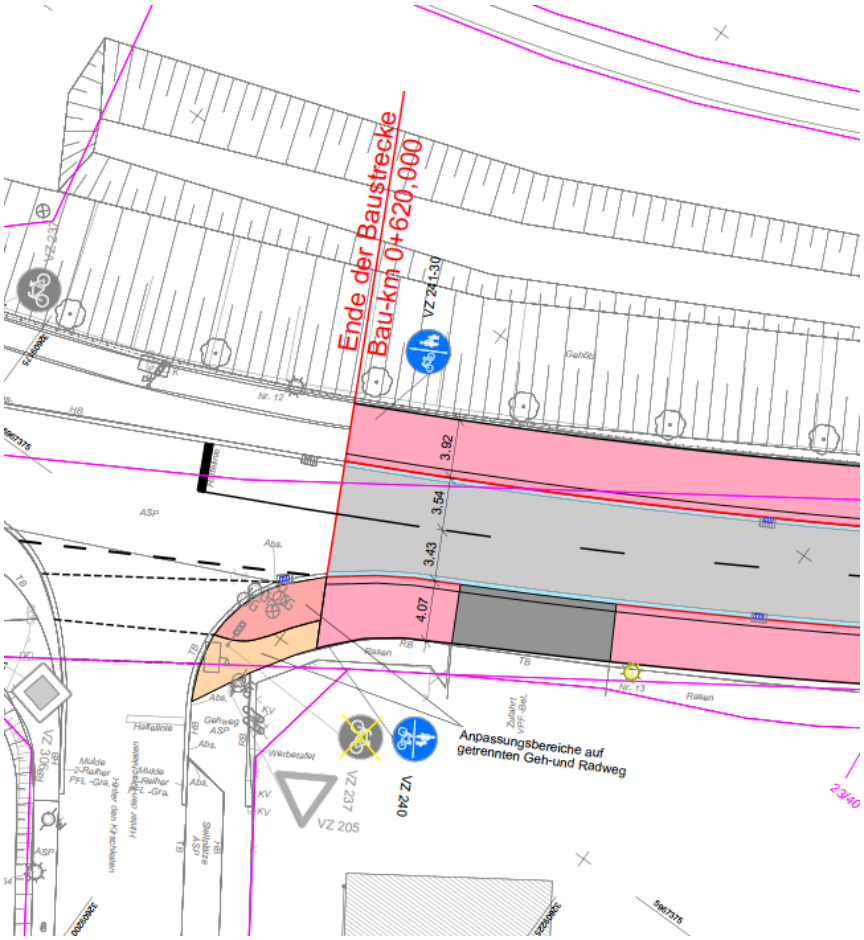


Abbildung 4: Bauende in Höhe Einmündung Hinter den Kirschkaten (West)

Kosten / Finanzierung
Im Rahmen der Vorplanung wurde im November 2022 eine (Bau-)Kostenschätzung erarbeitet, welche die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Bau- und Planungskosten beinhaltet. Diese Werte sind in die Haushaltsplanung 2023 ff. eingeflossen.
Im Zuge der noch für 2023 geplanten Ausschreibung wurde die Kostenschätzung aktualisiert und die Baukosten mussten um ca. 250.000,- EUR auf 2.300.000,- EUR angepasst werden.

Für die Maßnahme wurde ein Antrag auf die Anerkennung der Förderfähigkeit gestellt. Die Förderfähigkeit im Sinne des §2 Nr.1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein in Höhe von 75% in Höhe der förderfähigen Kosten (1.840.000,- EUR) wurde anerkannt. Die Fördersumme beläuft sich auf ca. 1.380.000,- EUR.

Die Mehrkosten zu den im Haushalt 2024/2025 angemeldeten Baukosten von 2.055.000,- EUR werden aus dem Bereichsbudget zur Verfügung gestellt und unterjährig auf dem Produktsachkonto 542001 093.7852000 K15 Geniner Straße sortiert.

Um einen rechtzeitigen Baubeginn Anfang 2024 zu gewährleisten, soll die Maßnahme bereits Ende 2023 ausgeschrieben werden. Hierzu werden die Verpflichtungsermächtungen der Projekte Baggersand (541001.738.7852000) in Höhe von 1.200.000,- EUR und anteilig Beckergrube (541001.634.7852000) in Höhe von 1.100.000,- EUR der Maßnahme K15 Geniner Straße zur Verfügung gestellt.

Aufgrund der aktuellen Bauablaufpläne der Erschließungsträger kann ein Auftrag für den Baggersand nicht mehr in 2023 erfolgen. Bei der Maßnahme Beckergrube soll die Ausschreibung erst Anfang 2024 erfolgen, hier soll zunächst bis Ende des Jahres die Projektfreigabe erwirkt werden. Die Verpflichtungsermächtigungen stehen daher zur Verfügung.

Zeitplan:
Die Ausschreibung der Baumaßnahme wird Ende 2023 erfolgen. Die Baumaßnahme wird Anfang 2024 beginnen.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Übersichtsplan
Anlage 3: Lagepläne

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr | **Anlage zur Vorlage vom 10.08.2023**
Produkt: 542001 K15 Geniner Straße | **VO-Nr.: VO/2023/12432**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

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

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2024	2025	2026	2027
Erträge	**1.380.000,00**		0,00	46.000,00	46.000,00
Aufwendungen	**-2.300.000,00**		0,00	-76.666,63	-76.666,63
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)	**1.380.000,00**			**46.000,00**	46.000,00
Abschreibungen (AfA)	**-2.299.999,00**		0	-76.666,63	-76.666,63
Anlagenabgang	**-1,00**				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-2.300.000,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-1.035.000,00**		0	-69.000,00	-69.000,00
Einzahlungen	**1.380.000,00**	**1.200.000,00**	180.000,00		
Auszahlungen	**-2.300.000,00**	-2.000.000,00	-300.000,00		
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-920.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2024	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**				
Zusätzl. **zu ordnen**		x		
Haushalts**belastend**		x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2024	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
		Saldo Ergebnisplan	**0,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Mehr) Einzahlungen:	542001.093.6811000	Kreisstraßen/K 15 Geniner Straße/ Investitionszuwendungen	**1.200.000,00**
(Mehr) Auszahlungen:	542001.093.7852000	Kreisstraßen/K 15 Geniner Straße/ Tiefbaumaßnahmen	**-2.000.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-800.000,00**

Quelle:
GeoBasis-DE/LVermGEO SH, BKG
erstellt von: MIV Rostock
erstellt am: 15.09.2022

Beginn der Baustrecke
Bau-km 0+000,000

Ende der Baustrecke
Bau-km 0+620,000

Zeichenerklärung

Planung

- Baumaßnahme

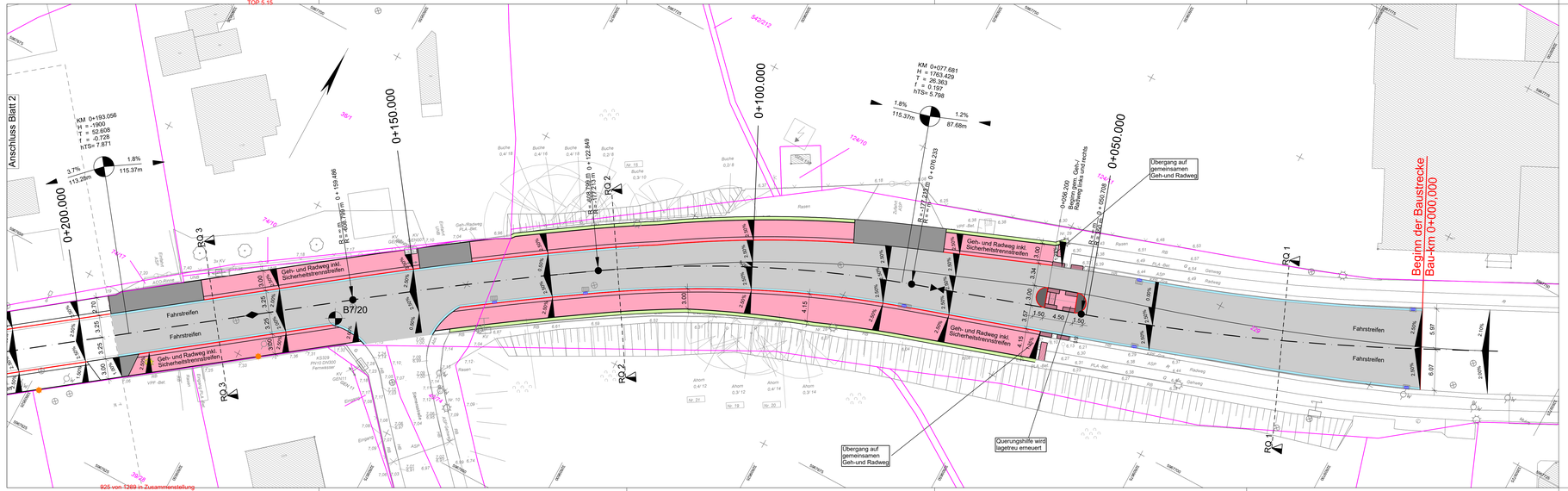
Straßennetz

- A 19 Bundesautobahn
- B 96 Bundesstraße
- L 29 Landesstraße
- K7 Kreisstraße

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck 5.660 Stadtgrün und Verkehr Großer Bauhof 14 23552 Lübeck Straße: Geniner Straße Station:	Unterlage / Blatt: 3 / 1 Übersichtslageplan Maßstab: 1 : 5.000
PROJIS-Nr.:	Datum: 3/2023

Umgestaltung Geniner Straße,
Hansestadt Lübeck

Y:\Projekte\228253_EP_Geniner_Straße_Lübeck



Zeichenerklärung

Planung

- Fahrbahn mit Achse und Fahrstreifenaufteilung
- Pflasterrinne
- Gem. Rad- und Gehweg Bankett
- Gem. Rad- und Gehweg mit Zufahrt
- Straßenablauf
- Beleuchtung neu (Planung/Stadt Lübeck)
- Neigungsbrechpunkt mit Angaben von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Querneigung
- Hochbord
- Tiefbord
- Winkelstützstein

Verwaltung

- Flurstücksgrenze

Sonstiges

- Bohrkern

Legende

Tss-punkt

- Wasserschieber
- Gasschieber
- Schacht
- Gully Sh05
- Gully Sh20
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahrradhütte
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Verkehrsfeld
- Trafäe
- Objekt amtl. u. n. vorhanden
- Top-Linie
- Rechtwert a=
- Tiefbord/Radwegkap.
- Bestand aus DGM

Oberflächen

ASP	Asphaltdecke
BET	Betondecke
DFW	Dreifeldfarbe
KFW	Kreisfarbe
VFF	Verbundfarbe
DFG	Dreifeldgefälle
PFL	Pflaster (Bahnsteigpfiff)
PLA	Platten
RAS	Rasengitter
B/L	Blindenleitsysteme
WGO	Wassergebundene Oberfläche
UNB	Unbefestigte Oberfläche

Borde

HB	Hochbord
TB	Tiefbord (auch Tiefbord abges)
ÜB	Überfahr-/Rundbord (z. Parkb)
RB	Rundbord
EF	Einfassung (Metal, Stein, Holz)

Materialien

-Bet	Beton
-GRA	Granit
-Kal	Kalkstein
-Kli	Klinker (zu Pflaster PFL)
-Sch	Schotter
-San	Sand / Kies / Brand
-Kun	Kunststoff (zu Einfassung)
-Hol	Holz (zu Einfassung)
-Met	Metall (zu Einfassung)

Grundplan:	Chowanke, VT	Datum: 06/2022	Änderung: Chowanke, VT Datum: 11/2022
Vermessung:	Chowanke, VT	05/2022 + 11/2022	Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32 Höhenbezug: DHHN2016
Reg.-Nr.:	1268-47		Datengrundlage ALKIS, Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 9, 18069 Rostock
Telefon: 0381/357880

gez. André Knubbe
Leiter der Zweigniederlassung

Rostock, den 29.03.2023

	Datum	Zeichen
bearbeitet	03/2023	Jurisch
gezeichnet	03/2023	Szymczyk
geprüft:	03/2023	Schrameyer

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Großer Bauhof 14
23552 Lübeck

bearbeitet	
geprüft	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORENTWURF

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Großer Bauhof 14
23552 Lübeck

Straße: Geniner Straße

PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5/1

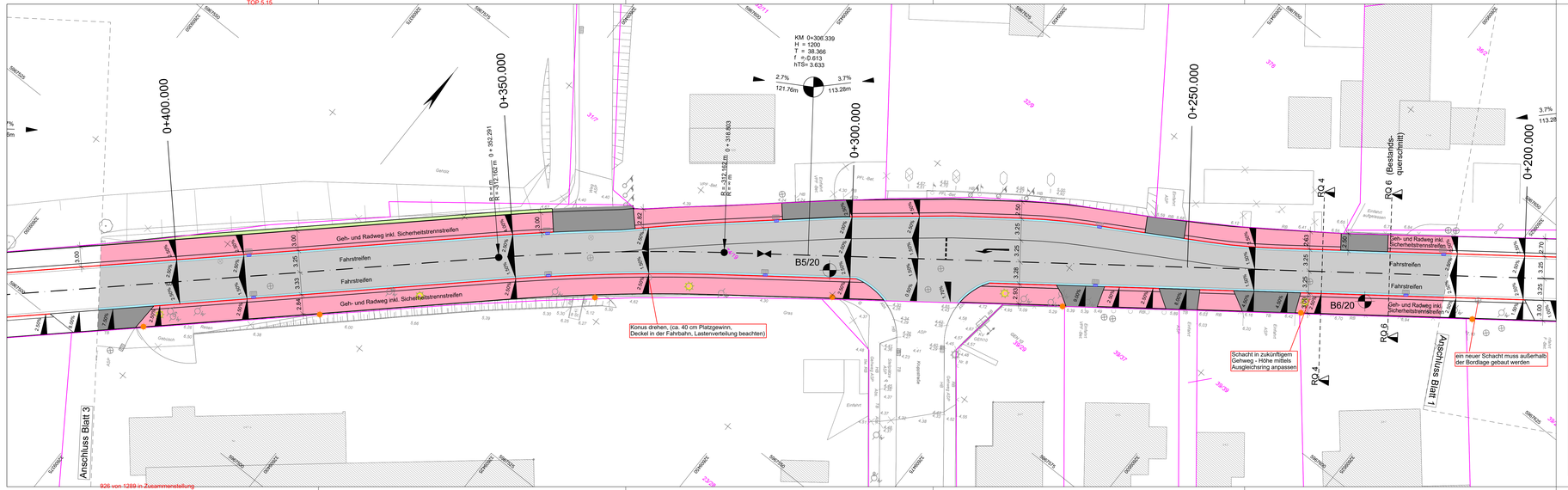
Lageplan

Maßstab: 1:250

Umgestaltung Geniner Straße

Aufgestellt:

i.A. .....
Rostock, den



Zeichenerklärung

Planung

- Fahrbahn mit Achse und Fahrstreifenaufteilung
- Pflasterrinne
- Gem. Rad- und Gehweg Bankett
- Gem. Rad- und Gehweg mit Zufahrt
- Straßenablauf
- Beleuchtung neu (PlanungStadt Lübeck)
- Neigungsbrechpunkt mit Angaben von Ausrundungshaltmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungs-brechpunkt (R = 4500 m; ≤2,000%: R=12,500%; >2,000%: R=20,000%)
- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Querneigung
- Hochbord
- Tiefbord
- Winkelstützstein

Verwaltung

- Flurstücksgrenze

Sonstiges

- Bohrkern

Legende

Topographie
- Top.-punkt
- Wasserschieber
- Gasschieber
- Schacht
- Datu Mh68
- Datu Mh/S
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahrleitmast
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Werbefahrt
- Treppe (Object Grd, k. H. vorhanden)
- Tor-/Hw
- Hochbord etc.
- Tiefbord/Rabatte/gl.
- Bordst aus Stbl

Oberflächen
- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GRF Grabfutterer
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Gebrauchsgrift 3
- PLA Platten
- RAS Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WDO Wasserdurchlässige Oberfläche
- UND Unbefestigte Oberfläche

Borde
- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Fachbord abgek.)
- DB Überfahr-/Randbord (z. B. Fachb.)
- BB Rasenbord
- EF Einfassung (Metall, Stahl, Holz)

Materialien
- -Bet Beton
- -GRA Granit
- -Hol Holzrundm.
- -KS Klinker (= Pflaster PFL)
- -LIA Schiefer
- -San Sand / Kies / Grand
- -Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- -Hol Holz (zu Einfassung)
- -Met Metall (zu Einfassung)

Grundplan:	Chowanke, VT	Datum: 06/2022	Änderung: Chowanke, VT Datum: 11/2022
Vermessung:	Chowanke, VT	05/2022 + 11/2022	Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32 Höhenbezug: DHHN2016
Reg.-Nr.:	1268-47		Datengrundlage ALKIS, Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 9, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
ppa. André Knubbe
Leiter der Zweigniederlassung
Rostock, den 29.03.2023

	Datum	Zeichen
bearbeitet	03/2023	Jurisch
gezeichnet	03/2023	Szymczyk
geprüft:	03/2023	Schrameyer

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Großer Bauhof 14
23552 Lübeck

	bearbeitet	
	geprüft	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORENTWURF

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Großer Bauhof 14
23552 Lübeck

Straße : Geniner Straße

PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5/2

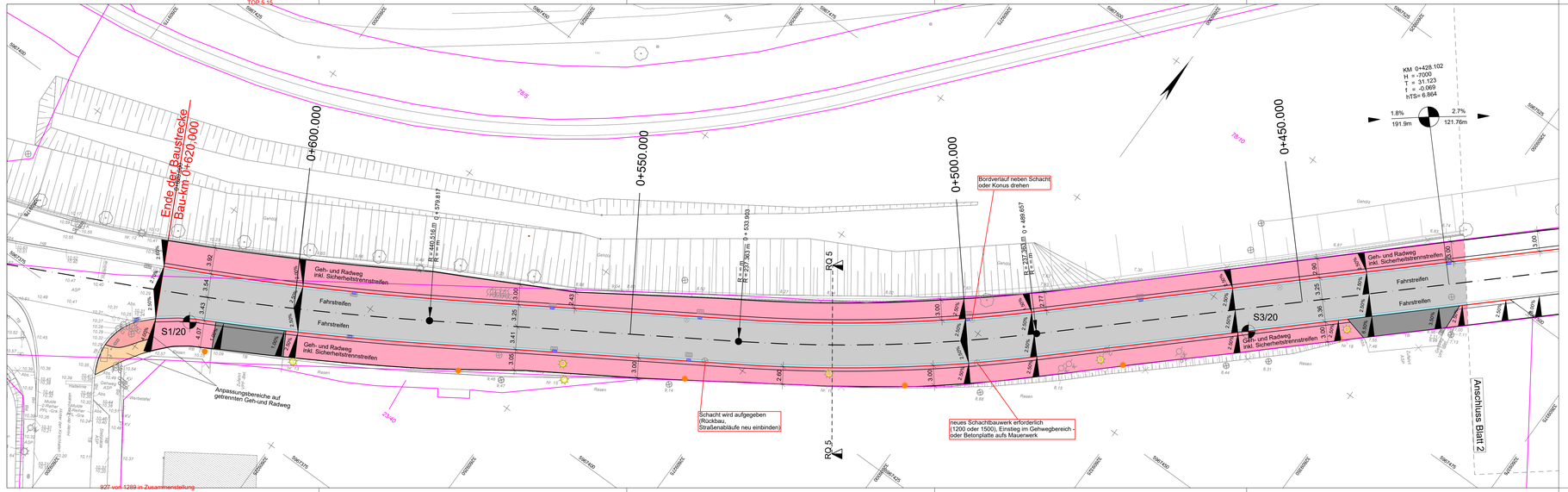
Lageplan

Maßstab: 1:250

Umgestaltung Geniner Straße

Aufgestellt:

i.A. .....
Rostock, den



Zeichenerklärung

Planung

- Fahrbahn mit Achse und Fahrstreifenaufteilung
- Pflasterrinne
- Gem. Rad- und Gehweg Bankett
- Gem. Rad- und Gehweg mit Zufahrt
- Straßenablauf
- Beleuchtung neu (PlanungStadt Lübeck)
- Neigungsbrechpunkt mit Angaben von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Querneigung
- Hochbord
- Tiefbord
- Winkelstützstein

Verwaltung

- Flurstücksgrenze

Sonstiges

- Bohrkern

Legende

- Top-punkt
- Wasserschieber
- Gasschieber
- Schacht
- Sdy 30x60
- Sdy 30x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenmast
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Verkehrsfeld
- Trepke
- Object entf., s. nr. verladen
- Top-Kante
- Hochbord etc.
- Tiefbord/Rabenkipp
- Gesamt aus BGK

Oberflächen

ASP	Asphaltdecke
BET	Betondecke
EPF	Großpflaster
KPF	Kleinpflaster
VPF	Verbundpflaster
DPF	Drainagepflaster
PPL	Pflaster Sonderlagerfff 3
PLA	Platten
RAS	Rasengitter
B/S	Blindenleitsystem
WCO	Wassergebundene Oberfläche
UNO	Unbefestigte Oberfläche

Borde

HB	Hochbord
TB	Tiefbord (auch Flachbord abgek)
ÜB	Überfahr-/Hardbord (s. Planie)
RB	Rasenbord
EF	Einfassung (Metall, Stahl, Holz)

Materialien

-Bet	Beton
-GRA	Granit
-Nat	Naturstein
-KS	Klinker / ss. Pflaster (PL)
-Sch	Schotter
-San	Sand / Kies / Grand
-Kun	Kunststoff (s. Einfassung)
-Met	Metall (s. Einfassung)
-Met	Metall (s. Einfassung)

Grundplan:	Chowanke, VT	Datum: 06/2022	Änderung: Chowanke, VT Datum: 11/2022
Vermessung:	Chowanke, VT	05/2022 + 11/2022	Lagebezug: ETRS89 / UTM Z32 Höhenbezug: DHHN2016
Reg.-Nr.:	1268-47		Datengrundlage ALKIS, Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 5, 18069 Rostock
Telefon: 0381/203380
gez. André Knubbe
Leiter der Zweigniederlassung
Rostock, den 28.03.2023

	Datum	Zeichen
bearbeitet	03/2023	Jurisch
gezeichnet	03/2023	Szymczyk
geprüft:	03/2023	Schrameyer

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Großer Bauhof 14
23552 Lübeck

	bearbeitet
	geprüft

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORENTWURF

Auftraggeber: Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 Planen und Bauen
Großer Bauhof 14
23552 Lübeck

Straße: Geniner Straße

PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5/3

Lageplan

Maßstab: 1:250

Umgestaltung Geniner Straße

Aufgestellt:

i.A. .....
Rostock, den

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12439
öffentlich

Lübeck, 15.08.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Jens Johannsen (E-Mail: jens.johannsen@luebeck.de Telefon: 122-3230)

Neufassung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die als Anlage 1 beigefügte Neufassung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen der Hansestadt Lübeck wird beschlossen.

Verfahren:

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

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
Die Belange von Jugendlichen sind nur im Ausnahmefall als Grundstückseigentümer berührt.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:
Die Maßnahme ist eine Pflichtaufgabe nach BauGB i. .V. m. der GO SH und dem KAG SH.

Finanzielle Auswirkungen:	X	Ja (Siehe Begründung in der Anlage 2)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Die Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Hansestadt Lübeck vom 19.03.1996 in der Fassung der 2. Änderung vom 04.12.2001 ist zum 01.03.2016 aufgrund der §§ 2 i. V. m. 20 KAG SH außer Kraft getreten. Die vorliegende in der Anlage 1 ersichtliche Neufassung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen der Hansestadt Lübeck soll rückwirkend zum 01.01.2016 in Kraft treten und die alte Satzung lückenlos wirksam ablösen.
Die Begründung der Satzung ist Anlage 2 zu entnehmen. Eine Synopse mit Bemerkungen zu der alten Satzung und der Neufassung enthält Anlage 3.

Finanziell wirkt sich die Erhebung von Erschließungsbeiträgen durch Einnahmen im städtischen Haushalt aus. Die Beitragserhebung dient der Refinanzierung der beitragsfähigen Kosten in Höhe von 90 %. 10 % der beitragsfähigen Kosten verbleiben als Ausgabe bei der Stadt. Eine Bezifferung der Einnahmen ist nicht möglich, da keine Durchschnittswerte für Erschließungskosten vorliegen.

Seit dem Außerkrafttreten der Erschließungsbeitragssatzung vom 19.03.1996 hat die Stadt keine Erschließungen in Eigenregie durchgeführt. Das Fehlen der Erschließungsbeitragssatzung hat daher keine Beitragserhebung verhindert und auch nicht zu Einbußen im Haushalt geführt.

Zurzeit erschließt die Stadt aber in Eigeneregie das Gebiet des Bebauungsplanes 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld. Dadurch, dass die Stadt die Erschließung selbst durchführt und die Kosten dafür trägt, wird mit erstmaliger Herstellung der Erschließungsanlagen die Beitragserhebungspflicht ausgelöst. Um den Erschließungsbeitrag erheben zu können, ist gemäß den Bestimmungen des Baugesetzbuches eine Satzung erforderlich.
Die Erschließungsbeitragssatzung ermöglicht aber nicht nur die Erhebung des Beitrags, sondern auch die Zahlung einer Ablöse. Die Ablöse muss bereits vor Entstehen der sachlichen Beitragspflichten gezahlt werden. Damit wird die einzige Möglichkeit geschaffen, den Kaufpreis und die Erschließungskosten zeitgleich vor Entstehen der sachlichen Beitragspflichten zu entrichten.
Die sachlichen Beitragspflichten entstehen erst mit der erstmaligen Herstellung der Erschließungsanlagen. Dazu müssen die Merkmale der endgültigen Herstellung erfüllt sein. Dieser Zeitpunkt wird aufgrund bautechnischer Belange weit nach den ersten Grundstücksverkäufen liegen.
Die Vermarktung der Grundstücke im Gebiet des Bebauungsplanes 07.32.00 Schlutuper Straße / Lauerhofer Feld soll Anfang / Mitte des Jahres 2024 starten. Um die Ablösemöglichkeit rechtzeitig mit dem ersten Verkauf der dortigen Grundstücke zu ermöglichen, ist der Beschluss der vorliegenden Satzung erforderlich.

Die Erhebung des Erschließungsbeitrags ist eine Pflichtaufgabe nach dem BauGB. Die Ausnahme des § 76 Absatz 2 Satz 2 GO SH über das Aussetzen der Beitragserhebungspflicht betrifft ausschließlich die Straßenausbaubeiträge nach dem KAG SH.

Anlagen:
Anlage 1: Neufassung Erschließungsbeitragssatzung
Anlage 2: Begründung
Anlage 3: Synopse

Senatorin Joanna Hagen

S a t z u n g

über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen der Hansestadt Lübeck

(Erschließungsbeitragssatzung – EBS)

Aufgrund des § 132 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 221), in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) in der Fassung vom 28. Februar 2003, zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. März.2022 (GVOBl. Schl.-H., S. 153) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom folgende Satzung erlassen:

§ 1

Erhebung von Erschließungsbeiträgen

Zur Deckung ihres Aufwandes für Erschließungsanlagen erhebt die Hansestadt Lübeck Erschließungsbeiträge nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB) und dieser Satzung.

§ 2

Art und Umfang der Erschließungsanlagen

(1) Beitragsfähig ist der Erschließungsaufwand für:

1. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Baugebieten (§ 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB), ausgenommen solche in Kerngebieten, Gewerbegebieten, Industriegebieten und Sondergebieten, mit einer Bebauung von

   a) ein und zwei Geschossen bis zu einer Breite von 16,5 m,

   b) drei und vier Geschossen bis zu einer Breite von 24 m,

   c) über vier Geschosse bis zu einer Breite von 32 m,

   wenn sie beidseitig zum Anbau bestimmt sind;

2. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Baugebieten (§ 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB), ausgenommen solche in Kerngebieten, Gewerbegebieten, Industriegebieten und Sondergebieten, mit einer Bebauung von

a) ein und zwei Geschossen bis zu einer Breite von 13 m,

b) drei und vier Geschossen bis zu einer Breite von 17,5 m,

c) über vier Geschosse bis zu einer Breite von 25 m,

wenn sie einseitig zum Anbau bestimmt sind;

3. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken im Kerngebiet, in Gewerbegebieten und Industriegebieten (§ 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) bis zu einer Breite von 32 m, wenn sie beidseitig, und bis zu 25 m, wenn sie einseitig zum Anbau oder zur gewerblichen Nutzung bestimmt sind;

4. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Sondergebieten in voller Breite, desgleichen Ladenstraßen;

5. die öffentlichen, aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Verkehrsanlagen innerhalb der Baugebiete (§ 127 Abs. 2 Nr. 2 BauGB) bis zu einer Breite von 5 m;

6. die öffentlichen nicht zum Anbau bestimmten, aber zur Erschließung der Baugebiete notwendigen Sammelstraßen (§ 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) bis zu einer Breite von 21 m;

7. Parkflächen und Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) soweit sie zu Verkehrsanlagen im Sinne von Nr. 1 bis 4 und Nr. 6 gehören, bis zu einer Breite von 5 m und soweit sie zu Verkehrsanlagen im Sinne von Nr. 5 gehören bis zu einer Breite von 4 m;

8. Parkflächen und Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) soweit sie nicht Bestandteil der in Nr. 1 bis 6 genannten Verkehrsanlagen sind, aber nach städtebaulichen Grundsätzen innerhalb der Baugebiete zu deren Erschließung notwendig sind, bis zu 20 v.H. der Summe der Grundstücksflächen der durch sie erschlossenen Grundstücke;

9. Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§ 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB) bis zu dem in einer ergänzenden Satzung gemäß § 11 zu regelnden Umfang.

(2) Die in Abs. 1 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6 genannten Breiten umfassen Fahr- und Standspuren, Rad- und Gehwege, Bordsteine und Sicherheitsstreifen, nicht dagegen Parkflächen und Grünanlagen. Die in Abs. 1 Nr. 5 genannte Breite umfasst keine Grünanlagen. Die in Abs. 1 genannten Breiten umfassen nicht die zu den Erschließungsanlagen gehörenden und zu ihrer Herstellung notwendigen Böschungen und Stützmauern sowie die Fahrbahnen der

Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen in der Breite ihrer anschließenden freien Strecken.

(3) Endet eine Straße mit einem Wendehammer, so vergrößern sich die in Abs. 1 bestimmten Breiten für den Bereich des Wendehammers um 50 v.H., mindestens aber um 8 m. Entsprechendes gilt für den Bereich der Einmündung in andere oder der Kreuzung mit anderen Erschließungsanlagen.

(4) Die in Abs. 1 Nr. 1 bis 6 genannten Breiten sind Durchschnittsbreiten; sie werden ermittelt, indem die Fläche der gesamten Erschließungsanlage durch die Länge der Anlagenachse geteilt wird. Werden durch die Erschließungsanlage unterschiedliche Baugebiete erschlossen, so gilt für die gesamte Verkehrsanlage die größte Breite.

§ 3

Beitragsfähiger Aufwand

(1) Zum beitragsfähigen Erschließungsaufwand gehören insbesondere die Kosten für

1. den Erwerb der Flächen für Erschließungsanlagen,
2. die Freilegung der Flächen für die Erschließungsanlagen,
3. die erstmalige Herstellung des Straßenkörpers einschließlich des Unterbaues, der Befestigung der Oberfläche sowie notwendige Erhöhungen oder Vertiefungen,
4. die erstmalige Herstellung der Rinnen sowie der Bordsteine, auch wenn sie höhengleich zu den umgehenden Flächen ausgebildet sind,
5. die erstmalige Herstellung der Radwege,
6. die erstmalige Herstellung des Straßenbegleitgrüns,
7. die erstmalige Herstellung der Gehwege,
8. die erstmalige Herstellung der kombinierten Geh- und Radwege,
9. Mischflächen,
10. Seiten-, Trenn-, Rand- und Sicherheitsstreifen,
11. die erstmalige Herstellung der Beleuchtungseinrichtungen,

12. die erstmalige Herstellung der Einrichtungen für die Entwässerung der Erschließungsanlagen,

13. die erstmalige Herstellung von Böschungen, Schutz- und Stützmauern,

14. die erstmalige Herstellung des Anschlusses an andere Erschließungsanlagen,

15. die erstmalige Herstellung von Parkflächen,

16. die erstmalige Herstellung der Grünanlagen,

17. die Möblierungen, Absperreinrichtungen und Pflanzbehälter von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen,

18. die erstmalige Herstellung von Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB.

(2) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand umfasst auch

1. den Wert der von der Hansestadt Lübeck aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen im Zeitpunkt der Bereitstellung, einschließlich der Bereitstellungskosten,

2. die Kosten, die für die Teile der Fahrbahnen einer Ortsdurchfahrt von Bundes, Landes- sowie Kreisstraßen entstehen, die über die Breite der anschließend freien Strecke hinausgehen,

3. die Kosten für die Übernahme von Anlagen als gemeindliche Erschließungsanlagen.

(3) Zu den Kosten für den Erwerb der Flächen für Erschließungsanlagen gehört im Falle einer erschließungsbeitragspflichtigen Zuteilung i.S. des § 57 S. 4 BauGB und des § 58 Abs. 1 S. 1 BauGB auch der im Umlegungsverfahren ermittelte Wert nach § 68 Abs. 1 Nr. 4 BauGB.

§ 4

Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt.

(2) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand kann für die einzelne Einrichtung oder für bestimmte Abschnitte einer Erschließungsanlage ermittelt werden. Für mehrere Erschließungsanlagen, die zur Erschließung von Grundstücken eine Einheit bilden, kann der Erschließungsaufwand insgesamt ermittelt werden.

§ 5

Anteil der Hansestadt Lübeck am beitragsfähigen Aufwand

Von dem ermittelten beitragsfähigen Erschließungsaufwand trägt die Hansestadt Lübeck 10 v.H.

§ 6

Abrechnungsgebiet

Die von einer Erschließungsanlage erschlossenen Grundstücke bilden das Abrechnungsgebiet. Wird ein Abschnitt einer Erschließungsanlage oder eine Erschließungseinheit abgerechnet, so bilden die von dem Abschnitt der Erschließungsanlage bzw. der Erschließungseinheit erschlossenen Grundstücke das Abrechnungsgebiet.

§ 7

Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Der nach § 4 ermittelte Aufwand wird nach Abzug des Anteils der Hansestadt Lübeck (§ 5) auf die durch die einzelne Erschließungsanlage, durch bestimmte Abschnitte einer Erschließungsanlage oder im Falle der zusammengefassten Aufwandsermittlung durch die eine Erschließungseinheit bildenden Erschließungsanlagen erschlossenen Grundstücke unter Berücksichtigung der nachfolgenden Absätze nach dem Verhältnis verteilt, in dem die Grundstücksflächen nach Art und Maß der Nutzung der Grundstücke zueinander stehen.

(2) Als Grundstücksfläche, die der Verteilung der umlagefähigen Erschließungskosten zugrunde gelegt wird, gilt grundsätzlich die gesamte Fläche des Buchgrundstücks. Im Außenbereich belegene Grundstücke bleiben unberücksichtigt. Abweichend von Satz 1 und 2 gilt für Grundstücke, die teilweise im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, einer Satzung nach § 34 Abs. 4 BauGB oder in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil und teilweise im Außenbereich liegen, die Teilfläche als berücksichtigungsfähige Grundstücksfläche,

1. die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes oder der Satzung nach § 34 Abs. 4 BauGB liegt,

2. die innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils liegt, höchstens jedoch die Fläche, die zwischen der Erschließungsanlage und einer davon im gleichmäßigen Abstand verlaufenden Tiefenbegrenzung von 40 m liegt, im einzelnen:

a) bei Grundstücken, die an die Erschließungsanlage angrenzen, von der dem Grundstück zugewandten Grenze der Erschließungsanlage aus gemessen,
b) bei Grundstücken, die mit der Erschließungsanlage nur durch eine Zuwegung verbunden sind, von dem der Erschließungsanlage abgewandten Ende der Zuwegung an gemessen,
c) bei Grundstücken, die so an einem Platz, einem Wendehammer oder in einer Lage zur Straße oder zum Weg liegen, dass eine Linie nach Buchstabe a) oder b) nicht ermittelt werden kann, wird die Tiefenbegrenzungslinie durch eine Linie gebildet, die die dem Grundstück zugewandte Grenze der Erschließungsanlage in einem Abstand von 40 m nachbildet,

3. die sich aus der übergreifenden Bebauung oder gewerblichen Nutzung über die nach Nr. 1 und 2 ergebenden Grenzen hinaus ergibt, und zwar die Fläche zwischen der Erschließungsanlage und einer Linie, die im gleichmäßigen Abstand am weitest entfernten Punkt der Nutzung parallel zur Erschließungsanlage verläuft, die die übergreifende Bebauung oder gewerbliche Nutzung des Grundstücks mit umfasst.

Bei Grundstücken, die im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes oder einer Satzung nach § 34 Abs. 4 Nr. 2 und 3 BauGB nicht baulich oder gewerblich, sondern nur in vergleichbarer Weise (z.B. Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Dauerkleingärten) nutzbar sind oder innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils so genutzt werden, die Fläche des gesamten Buchgrundstücks; Satz 3 Nr. 3 gilt nicht.

(3) Zur Berücksichtigung des unterschiedlichen Maßes der Nutzung wird bei bebauten oder bebaubaren, gewerblich, industriell oder in vergleichbarer Weise genutzten oder nutzbaren Grundstücken die nach Abs. 2 festgestellten Grundstücksfläche mit dem Faktor multipliziert, der sich aus der nachfolgenden Tabelle ergibt:

Geschosszahl (Vollgeschosse)	**Vervielfältiger**
1	1
2	1,25
3	1,5
4	1,6
5	1,7
Für jedes weitere Geschoss wird der Vervielfältiger von 1,7 um jeweils 0,05 pro weiteres Geschoss erhöht	

Vollgeschosse sind all jene Geschosse, die Vollgeschosse im Sinne der Landesbauordnung sind. Bei Grundstücken im Sinne von Abs.2 S.4 wird die Grundstücksfläche mit dem Vervielfältiger 1 multipliziert.

(4) Soweit Grundstücke von einem Bebauungsplan erfasst sind, ergibt sich die Zahl der nach Abs. 3 zu berücksichtigenden Vollgeschosse wie folgt:

1. ist die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt, aus der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse;

2. ist nur die zulässige Höhe von baulichen Anlagen festgesetzt, gilt als Zahl der Vollgeschosse die höchstzulässige Höhe dividiert durch 2,3 m, wobei auf volle Zahlen abgerundet wird;

3. sind nur Baumassenzahlen festgesetzt, gilt die tatsächliche Zahl der Vollgeschosse. Sind keine Vollgeschosse vorhanden, wird die Baumassenzahl durch 2,5 geteilt;

4. Grundstücke, auf denen nur Garagen, auch Tiefgaragen oder Stellplätze errichtet werden dürfen, werden mit einem Vollgeschoss in Ansatz gebracht;

5. ist eine gewerbliche Nutzung ohne Bebauung festgesetzt, so wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt;

6. ist eine industrielle Nutzung ohne Bebauung festgesetzt, so wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt;

7. ist tatsächlich eine höhere als die festgesetzte Vollgeschosszahl zugelassen oder vorhanden, als die, die sich nach den Nummern 1. – 6. ergibt, ist diese zugrunde zu legen;

8. enthält der Bebauungsplan keine Festsetzung nach den Nummern 1. – 6. ist das Maß der Nutzung nach Absatz 5 festzulegen.

(5) Für Grundstücke oder Grundstücksteile, welche nicht von einem Bebauungsplan erfasst sind, ergibt sich die Zahl der nach Abs. 3 zu berücksichtigenden Vollgeschosse

1. bei bebauten Grundstücken aus der Höchstzahl der tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse;

2. bei unbebauten aber bebaubaren Grundstücken aus der Zahl der bauplanungsrechtlich zulässigen Vollgeschosse;

3. bei Grundstücken, die mit einem Kirchengebäude bebaut sind und auch zu religiösen Zwecken genutzt werden, wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt;

4. bei Grundstücken, auf denen keine Bebauung zulässig ist, die aber gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzt werden können, wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt;

5. bei Grundstücken, auf denen nur Garagen, auch Tiefgaragen, Parkhäuser oder Stellplätze zulässig oder vorhanden sind, wird die tatsächlich vorhandene Zahl der Geschosse, mindestens jedoch ein Vollgeschoss zugrunde gelegt.

(6) Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Art der Nutzung wird die nach dem Maß der Nutzung gewichtete Grundstücksfläche vervielfacht

1. mit 1,2, wenn das Grundstück innerhalb eines tatsächlich bestehenden (§ 34 Abs. 2 BauGB) oder durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gebietes nach §§ 3 – 6a BauNVO oder ohne entsprechende Gebietsfestsetzung innerhalb eines Bebauungsplangebietes zu mehr als einem Drittel gewerblich, industriell oder in einer der gewerblichen Nutzung ähnlichen Weise (z.B. Verwaltungs-, Schul-, Post-, Bahnhofsgebäude, Parkhaus, Praxen für freie Berufe, Museen u.ä.) tatsächlich genutzt wird. Eine Nutzung zu mehr als einem Drittel liegt vor, wenn nach dem Verhältnis der Größen der Geschossflächen der vorhandenen Nutzungen die gewerbliche oder gewerbeähnliche Nutzung mehr als ein Drittel einnimmt. Hat die gewerbliche, industrielle oder vergleichbare Nutzung des oder der Gebäude nur untergeordnete Bedeutung und bezieht sich die Nutzung überwiegend auf die Grundstücksfläche (z.B. Fuhrunternehmen, Betrieb mit großen Lagerflächen u.ä.), so ist für die Beurteilung, ob eine solche Nutzung mehr als ein Drittel ausmacht anstelle des Verhältnisses der Geschossflächen das Verhältnis der Grundstücksflächen maßgebend;

2. mit 1,5, wenn das Grundstück innerhalb eines tatsächlich bestehenden (§ 34 Abs. 2 BauGB) oder durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebietes (§ 8 BauNVO) oder Kerngebietes (§ 7 BauNVO) liegt;

3. in Sondergebieten (§ 11 BauNVO) entsprechend ihrer Zweckbestimmung
   a) in Gebieten für den Fremdenverkehr und Ladengebieten mit 1,2
   b) in Hochschul-, Klinikgebieten, Gebieten für Messen, Ausstellungen und Kongressen sowie Gebieten für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe mit 1,6 und
   c) in Hafengebieten und Flughafengebieten mit 2,0;

4. mit 2,0, wenn das Grundstück innerhalb eines ausgewiesenen Industriegebietes (§ 9 BauNVO) liegt;

5. mit 0,5, wenn das Grundstück nur in einer der baulichen oder gewerblichen Nutzung vergleichbarer Weise nutzbar ist (z.B. Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Dauerkleingärten) oder innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile so genutzt wird.

Grundstücke innerhalb von Gebieten, die nicht nach § 34 Abs. 2 BauGB eingeordnet werden können (Gemengelage), werden für sich allein entsprechend ihrer Einstufung nach der BauNVO eingeordnet.

Für alle übrigen Flächen, die nicht von den Ziffern 1 bis 5 erfasst sind, gilt der Vervielfältiger von 1,0.

§ 8

Grundstück an mehreren Erschließungsanlagen

(1) Grundstücke, die durch mehrere beitragsfähige Erschließungsanlagen i.S. von § 127 Abs. 2 BauGB erschlossen werden, sind zu jeder Erschließungsanlage beitragspflichtig.

(2) Werden solche Grundstücke nur für Wohnzwecke genutzt oder sind sie nur für Wohnzwecke bestimmt, so wird die nach § 7 Abs. 2 bis 4 ermittelte und bei der Verteilung nach § 7 Abs. 1 zu berücksichtigende Fläche bei jeder der beitragsfähigen Erschließungsanlagen nur zu zwei Dritteln in Ansatz gebracht. Ist die nach § 8 Abs. 2 festgestellte Grundstücksfläche größer als 900 m², so beschränkt sich diese Ermäßigungsregelung auf die Teilfläche von 900 m².

(3) Die vorstehende Regelung gilt nicht, wenn ein Erschließungsbeitrag nur für eine Erschließungsanlage i.S. von § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB erhoben wird und Erschließungsbeiträge für weitere Anlagen nach geltendem Recht nicht erhoben werden konnten und auch künftig nicht erhoben werden.

(4) Mehrfach erschlossene Grundstücke sind bei gemeinsamer Aufwandsermittlung in einer Erschließungseinheit bei der Verteilung des Erschließungsaufwandes nur einmal zu berücksichtigen (§ 131 Abs. 1, Satz 2 BauGB).

(5) Werden Grundstücke durch Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) mehrfach erschlossen, so wird die nach § 7 Abs. 2 bis 4 ermittelte und bei der Verteilung nach § 7 Abs. 1 zu berücksichtigende Fläche bei der Abrechnung jeder Grünanlage nur zu 2/3 in Ansatz gebracht.

§ 9

Kostenspaltung

Ohne Bindung an eine bestimmte Reihenfolge kann der Beitrag selbständig erhoben werden für

1. die Fahrbahnen,
2. Gehwege,
3. Radwege,
4. kombinierte Geh- und Radwege,
5. Entwässerungseinrichtungen,
6. Beleuchtungseinrichtungen,
7. Parkflächen,
8. Grünanlagen,
9. Mischflächen,
10. Möblierung, Absperreinrichtungen und Pflanzbehälter,
11. Anlagen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen,
12. den Erwerb der Erschließungsflächen sowie
13. die Freilegung der Erschließungsflächen.

§ 10

Merkmale der endgültigen Herstellung von Erschließungsanlagen

(1) Die zum öffentlichen Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze, die öffentlichen aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbaren Verkehrsanlagen innerhalb der Wohngebiete (Fußwege und Wohnwege) sowie die Sammelstraßen innerhalb der Baugebiete (Anlagen nach § 127 Abs. 2 Nr. 1-3 BauGB) sind endgültig hergestellt, wenn

a) sie an eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße angeschlossen sind,

b) die Hansestadt Lübeck Eigentümerin der Flächen ist,

c) die Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen vorhanden sind.

(2) Dabei sind hergestellt

a) Fahrbahn, Geh- und Radwege sowie Mischflächen (Kombination aus Fahrbahn und Gehweg ohne Abgrenzung untereinander), wenn sie einen Unterbau und eine Decke aus Pflaster, Asphalt, Bitumen, Beton oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise aufweisen,

b) die Fußwege und Wohnwege, wenn sie eine Befestigung mit Platten, Pflaster, Asphalt, Bitumen, Beton oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise erhalten haben,

c) die Entwässerungsanlagen, wenn die Straßenrinnen, die Straßeneinläufe und die zur Ableitung des Straßenoberflächenwassers erforderlichen Leitungen betriebsfertig hergestellt sind,

d) die Beleuchtungseinrichtungen, wenn eine der Größe der Anlage und den örtlichen Verhältnissen angepasste Anzahl von Beleuchtungskörpern hergestellt ist.

(3) Park- und Grünflächen sind endgültig hergestellt, wenn sie eine Verbindung zum öffentlichen Straßennetz haben, die Hansestadt Lübeck Eigentümerin der Flächen ist und

a) die Parkflächen, die in Abs. 2 a), c) und d) aufgeführten Herstellungsmerkmale aufweisen,

b) die Grünflächen gärtnerisch gestaltet, mit den vorgesehenen Spielgeräten und/oder Spielanlagen ausgestattet und die vorgesehenen Gehwege mit einer wassergebundenen Decke, Pflasterung, Schwarzdecke oder Kunststeinbelag befestigt sind.

(4) Durch besondere Satzung können im Einzelfall die Bestandteile und Herstellungsmerkmale einer Erschließungsanlage abweichend von Abs. 1 - 3 festgelegt werden.

§ 11

Immissionsschutzanlagen

Sind für Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen i. S. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 1 Abs. 1 Nr. 9) Erschließungsbeiträge im Sinne dieser Satzung zu erheben, werden Art, Umfang, Merkmale der endgültigen Herstellung sowie die Verteilung des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes im Einzelfall durch besondere Satzung geregelt.

§ 12

Entstehen der sachlichen Beitragspflichten

(1) Die sachlichen Beitragspflichten entstehen mit der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlage, im Falle der Abschnittsbildung mit der endgültigen Herstellung des Abschnitts, im Falle der Erschließungseinheit mit der endgültigen Herstellung aller die Einheit bildenden Erschließungsanlagen.

(2) In den Fällen der Kostenspaltung entstehen die sachlichen Beitragspflichten mit Abschluss der Maßnahme, deren Aufwand durch den Teilbetrag gedeckt werden soll und der Anordnung der Kostenspaltung.

(3) Im Fall des § 128 Abs. 1 Satz1 Nr. 3 BauGB entstehen die sachlichen Beitragspflichten mit der Übernahme durch die Hansestadt Lübeck.

§ 13

Beitragspflichtige

(1) Beitragspflichtig ist derjenige, der im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheids Eigentümer des Grundstücks ist. Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so ist der Erbbauberechtigte anstelle des Eigentümers beitragspflichtig. Ist das Grundstück mit einem dinglichen Nutzungsrecht nach Artikel 233 § 4 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche belastet, so ist der Inhaber dieses Rechts anstelle des Eigentümers beitragspflichtig. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner; bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.

(2) Der Beitrag ruht als öffentliche Last auf dem Grundstück, im Falle des Absatzes 1 Satz 2 auf dem Erbbaurecht, im Falle des Absatzes 1 Satz 3 auf dem dinglichen Nutzungsrecht, im Falle des Absatzes 1 Satz 4 auf dem Wohnungs- oder dem Teileigentum.

§ 14

Vorausleistungen auf den Erschließungsbeitrag

(1) Für Grundstücke, für die eine Beitragspflicht noch nicht oder nicht in vollem Umfang entstanden ist, kann die Hansestadt Lübeck Vorausleistungen auf den Erschließungsbeitrag verlangen, wenn ein Bauvorhaben auf dem Grundstück genehmigt wird oder wenn mit der Herstellung der Erschließungsanlagen begonnen worden ist und die endgültige Herstellung der Erschließungsanlagen innerhalb von vier Jahren zu erwarten ist.

(2) Die Vorausleistung kann bis zur voraussichtlichen Höhe des Erschließungsbeitrages erhoben werden. Sie lässt das Recht der Gemeinde auf Erhebung des Erschließungsbeitrages nach seiner Entstehung unberührt. Die Vorausleistung ist mit der endgültigen Beitragsschuld zu verrechnen, auch wenn der Vorausleistende nicht beitragspflichtig ist.

(3) Ist die Beitragspflicht sechs Jahre nach Erlass des Vorausleistungsbescheids noch nicht entstanden, kann die Vorausleistung zurückverlangt werden, wenn die Erschließungsanlage bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht benutzbar ist. Der Rückzahlungsanspruch ist ab Erhebung der Vorausleistung mit 2 vom Hundert über dem Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs jährlich zu verzinsen.

§ 15

Veranlagung und Fälligkeit

Der Beitrag bzw. die Vorausleistung werden durch Bescheid festgesetzt und einen Monat nach Bekanntgabe des Bescheides fällig.

Erschließungsbeiträge werden nicht erhoben, wenn der Betrag 10 EUR nicht übersteigt.

§ 16

Ablösung des Erschließungsbeitrages

In Fällen, in denen die Beitragspflicht noch nicht entstanden ist, kann die Ablösung des Erschließungsbeitrages durch Vertrag vereinbart werden. Der Betrag der Ablösung nach § 133 Abs. 3 Satz 5 BauGB bestimmt sich nach der voraussichtlichen Höhe des nach dieser Satzung zu ermittelnden Erschließungsbeitrages. Ein Rechtsanspruch auf Ablösung besteht nicht. Durch Zahlung des Ablösungsbetrages wird die Beitragspflicht endgültig abgegolten.

§ 17

Auskunfts- und Duldungspflicht

(1) Die Abgabenpflichtigen und ihre Vertreter haben der Hansestadt Lübeck kostenfrei jede Auskunft zu erteilen, die für die Festsetzung und Erhebung der Abgaben erforderlich ist, und die für die Veranlagung notwendigen Unterlagen vorzulegen.

(2) Die Hansestadt Lübeck kann an Ort und Stelle ermitteln. Die nach Abs. 1 zur Auskunft verpflichteten Personen haben entsprechende Ermittlungen zu ermöglichen und in dem erforderlichen Umfang an den Ermittlungen mitzuwirken.

§ 18

Datenverarbeitung

(1) Zur Ermittlung der Abgabepflichtigen und zur Festsetzung der Abgaben im Rahmen der Veranlagung nach dieser Satzung ist die Erhebung und Verarbeitung folgender Daten gem. Art.6 Abs.1 e) i. V. m. Art.6 Abs.2 der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) i.V.m. § 3 Abs.1 Landesdatenschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein (LDSG) in seiner jeweils gültigen Fassung bei folgenden Stellen zulässig:

1. Meldedateien der Meldebehörden,
2. Grundsteuerdaten der Hansestadt Lübeck,
3. Grundbuch des Amtsgerichtes Lübeck,
4. Unterlagen aus der Prüfung des gemeindlichen Vorkaufsrechts,
5. Unterlagen der unteren Bauaufsichtsbehörde der Hansestadt Lübeck,
6. Liegenschaftskataster des Landesamts für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein.

(2) Die Datenerhebung und Datenverarbeitung nach Abs. 1 beschränkt sich auf die Angabe der Daten bzw. Datengruppen, die für die Abgabenerhebung nach dieser Satzung erforderlich sind, insbesondere Grundstückseigentümer, Grundstücksgröße, Bezeichnung im Grundbuch, Anschrift.

(3) Die Hansestadt Lübeck ist befugt, auf der Grundlage von Angaben der Abgabepflichtigen und von Daten, die nach Abs. 1 und 2 anfallen, ein Verzeichnis der Abgabenpflichtigen mit den für die Abgabenerhebung nach dieser Satzung erforderlichen Daten zu führen und diese Daten zum Zwecke der Abgabenerhebung nach dieser Satzung zu verwenden und weiter zu verarbeiten.

(4) Der Einsatz technikunterstützter Informationsverarbeitung ist zulässig.

§ 19

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig nach § 18 Absatz 2 Nr. 2 KAG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

1. § 17 Abs. 1 eine Auskunft, die für die Festsetzung und Erhebung der Abgaben erforderlich ist, nicht erteilt oder die für die Veranlagung notwendigen Unterlagen nicht vorlegt;

2. § 17 Abs. 2 die Ermittlungen der Hansestadt Lübeck an Ort und Stelle nicht ermöglicht oder die erforderliche Hilfe nicht leistet.

Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 500,-- EUR geahndet werden.

§ 20

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt rückwirkend zum 01.01.2016 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung des Erschließungsbeitrages vom 19.03.1996 (Lübecker Nachrichten vom 24.06.1996) zuletzt geändert durch Satzung vom 04.12.2001 (Lübecker Stadtzeitung vom 18.12.2001) mit Ablauf des 31.12.2015 außer Kraft.

Anlage 2

Begründung:

Die vorliegende Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen der Hansestadt Lübeck soll die Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Hansestadt Lübeck vom 29.02.1996 ablösen. Eine Neufassung der Satzung ist aufgrund von § 2 Absatz 1 Satz 3 i. V. m. § 20 KAG SH erforderlich geworden. Danach verliert eine Satzung zwanzig Jahre nach Inkrafttreten ihre Gültigkeit. Die Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Hansestadt Lübeck trat am 29.02.1996 in Kraft. Die vorliegende Satzung wird daher rückwirkend zum 01.01.2016 in Kraft treten.

Die Rückwirkung ist zulässig, da lediglich die Verteilungsregelung angepasst wurde, nicht aber die Erhebung des Beitrags an sich rückwirkend eingeführt wird.

Die Verteilungsregelung wird dahingehend geändert, dass bei der Ermittlung der Kosten der für die Straßenentwässerung bis dahin geltende Einheitssatz durch die tatsächlichen Kosten ersetzt wird. Ebenso wird bei der Ermittlung der Grundstücksfläche, die der Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes dient, die Regelungen zur Tiefenbegrenzung neu strukturiert und die Regelungen zur Gewichtung (Vervielfältigung) der Grundstücksfläche hinsichtlich des Maßes und der Art der Nutzung geändert. Ziel ist es, eine Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes zu erreichen, die sich stärker an der tatsächlichen bzw. möglichen Nutzung eines Grundstücks orientiert.

Die Neufassung wurde ebenfalls zum Anlass genommen, allgemeine Regelungen wie die Regelungen zum Datenschutz, sowie die Ordnungswidrigkeiten an die neuen gesetzlichen Bestimmungen anzupassen und einige Regelungen aufzunehmen, die der Regelung des BauGB entsprechen und lediglich aus Verständnisgründen aufgenommen wurden.

Zu § 1

Diese Vorschrift ist in der alten Fassung belassen worden.

Zu § 2

Diese Regelung ist lediglich redaktionell geändert worden und die Regelungen teilweise zu neuen Absätzen zusammengefasst worden.

Zu § 3

Diese Regelung ist lediglich redaktionell geändert worden.

Zu § 4

Die vorliegende Satzung geht zur Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes nun davon aus, dass nur die tatsächlichen Kosten zugrunde gelegt werden. Die Regelungen zum Einheitssatz für die Ermittlung der Kosten der Straßenentwässerung werden aufgehoben. Die Kalkulation des Einheitssatzes entfällt damit.

Die Reihenfolge der Absätze 1 und 2 dieser Regelung wurde zum besseren Verständnis umgedreht.

Zu §§ 5 und 6

Die Reihenfolge der Paragraphen wurde zum besseren Verständnis umgedreht.

Zu § 7

Die Regelung in Absatz 2 zur Bemessung der der Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes zugrunde zu legenden Grundstücksfläche und zur Tiefenbegrenzung wurde neu strukturiert. Für Grundstücke, die sich nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes befinden, wird die Grundstücksfläche, der die Verteilung der umlagefähigen Kosten zugrundgelegt wird, durch eine Tiefenbegrenzung begrenzt. Damit wird erreicht, dass Flächen, die nicht baulich, gewerblich oder in vergleichbarer Weise genutzt werden, ab einer bestimmten Tiefe bei der Verteilung des Erschließungsaufwandes unberücksichtigt bleiben. Damit wird eine Verteilung des Aufwandes erreicht, die sich stärker an der tatsächlichen und möglichen Nutzung des Grundstücks orientiert.

Die Vervielfältiger für die Berücksichtigung des unterschiedlichen Maßes der Nutzung in Absatz 3 wurden geändert, sowie die Definition des Begriffs des Vollgeschosses eingefügt. Das unterschiedliche Maß der Nutzung von Grundstücken richtet sich nun nach der Zahl der Vollgeschosse, anhand derer die Grundstücksfläche im Verhältnis zu Nutzung durch die Zahl der Vollgeschosse erhöht wird.

Die Ermittlung der zu berücksichtigenden Vollgeschosse in den Absätzen 4 und 5 wurde angepasst. Der Absatz 4 entspricht in seiner angepassten Form dem alten Absatz 5 der Satzung vom 29.02.1996. Da sich die Absätze 3, 4 und 5 auf das Maß der Nutzung beziehen, wurde diese hintereinander gefügt.

Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Art der Nutzung wurde in Absatz 6 (alter Absatz 3) neu geregelt. Die ermittelte durch das unterschiedliche Maß der Nutzung gewichtete Grundstücksfläche wird nun aufgrund der Art der Nutzung nochmals gewichtet, so dass die Art der Nutzung bei der Verteilung des Aufwandes ebenfalls berücksichtigt wird.

Zu § 8

Der Absatz 4 war zuvor Teil des Absatz 3, wurde aber zum besseren Verständnis der Vorschrift als eigener Absatz gefasst.

Zu § 9

Die Vorschrift wurde lediglich redaktionell geändert.

Zu § 10

Der alte Absatz 4 entfällt, sodass der alte Absatz 5 zu Absatz 4 wird.

Zu § 11

Anlagen i.S.d. Bundesimmissionsschutzgesetzes werden zukünftig in einer eigenen Satzung abgerechnet.

Zu §§ 12 und 13

Die §§ 12 und 13 wurden neu eingefügt und geben die gesetzliche Regelung zum Entstehen der sachlichen Beitragspflichten und über die Beitragspflichtigen wieder. Dies dient einem besseren Verständnis der Satzung.

Zu § 14

Absatz 3 wurde neu eingeführt. Darin ist der Anspruch des Vorausleistenden auf Rückzahlung geregelt. Diese Regelung entspricht der gesetzlichen Regelung und dient dem besseren Verständnis der Satzung.

Zu § 15 und 16

Die §§ 13 bis 15 der alten Satzung wurden rein redaktionell zusammengefasst.

Zu § 17

Die Regelung wurde lediglich redaktionell geändert.

Zu § 18

Die Regelung zur Datenverarbeitung wurde an die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und das Landesdatenschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein angepasst.

Zu § 19

Die Höhe der Geldbuße bei Ordnungswidrigkeiten wurde aufgrund geänderter gesetzlicher Bestimmungen auf 500 € begrenzt.

Zu § 20

Der grundsätzliche Anspruch auf Erschließungsbeiträge ergibt sich aus dem Baugesetzbuch (BauGB). Die Gemeinden regeln durch Satzung lediglich den Umfang der Erschließungsanlagen, Merkmale der endgültigen Herstellung, die Aufwandsermittlung und -verteilung sowie die Kostenspaltung. Insofern kann die geänderte Verteilungsregelung rückwirkend in Kraft treten.

Der Zeitpunkt 01.01.2016 ist so gewählt, dass die vorliegende Satzung die alte Satzung, die aufgrund der §§ 2 i. V. m. § 20 KAG SH im März 2016 ihre Gültigkeit verlor, rückwirkend rechtzeitig vor dem Verlust der Gültigkeit ablöst und so ein geordneter Regelungsübergang gewährleitstet wird.

S a t z u n g über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Hansestadt Lübeck **(Fassung der 1. Änderung vom 04.12.2001)**	S a t z u n g über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen der Hansestadt Lübeck **(Erschließungsbeitragssatzung – EBS 2023)**	**Anmerkungen zum Stand 2023:**
Aufgrund des § 132 des Baugesetzbuches (BauGB), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.04.1994 (BGBl. I S. 766) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein und § 20 Kommunalabgaben-gesetz für Schleswig-Holstein (KAG) i.d.F. vom 29.01.1990 (GOVBl. Schl.-H. S. 51), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.04.1995 (GVOBl. Schl.-H. S. 147), wird nach Beschlußfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 29.02.1996 folgende Satzung erlassen:	Aufgrund des § 132 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1353), in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) in der Fassung vom 28. Februar 2003, zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. März 2022 (GVOBl. Schl.-H., S. 153) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom folgende Satzung erlassen:	Einleitungsformel angepasst
§ 1 Erhebung des Beitrages Zur Deckung ihres Aufwandes für Erschließungsanlagen erhebt die Hansestadt Lübeck Erschließungsbeiträge nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB) und dieser Satzung.	**§ 1** **Erhebung von Erschließungsbeiträgen** Zur Deckung ihres Aufwandes für Erschließungsanlagen erhebt die Hansestadt Lübeck Erschließungsbeiträge nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB) und dieser Satzung.	
§ 2 Art und Umfang der Erschließungsanlagen (1) Beitragsfähig ist der Erschließungsaufwand für	**§ 2** **Art und Umfang der Erschließungsanlagen** (1) Beitragsfähig ist der Erschließungsaufwand für:	Formulierungen geändert. Die bereits in der Satzung von 1996 festgelegten Breiten von

1. Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Baugebieten (Anlagen nach § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) mit einer Bebauung von a) ein und zwei Geschossen bis zu einer Breite von 16,5 m, b) drei und vier Geschossen bis zu einer Breite von 24 m, c) über vier Geschosse bis zu einer Breite von 32 m, wenn sie beidseitig zum Anbau bestimmt sind;	1. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Baugebieten (§ 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB), ausgenommen solche in Kerngebieten, Gewerbegebieten, Industriegebieten und Sondergebieten, mit einer Bebauung von a) ein und zwei Geschossen bis zu einer Breite von 16,5 m, b) drei und vier Geschossen bis zu einer Breite von 24 m, c) über vier Geschosse bis zu einer Breite von 32 m, wenn sie beidseitig zum Anbau bestimmt sind;	Erschließungsanlagen sind durch das damalige Sachgebiet 5.660-2.1 mit dem Ergebnis überprüft worden, dass die Breiten den technischen Standards genügen und beibehalten werden können.
2. Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Baugebieten (Anlagen nach § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) mit einer Bebauung von a) ein und zwei Geschossen bis zu einer Breite von 13 m, b) drei und vier Geschossen bis zu einer Breite von 17,5 m, c) über vier Geschosse bis zu einer Breite von 25 m, wenn sie einseitig zum Anbau bestimmt sind;	2. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Baugebieten (§ 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB), ausgenommen solche in Kerngebieten, Gewerbegebieten, Industriegebieten und Sondergebieten, mit einer Bebauung von a) ein und zwei Geschossen bis zu einer Breite von 13 m, b) drei und vier Geschossen bis zu einer Breite von 17,5 m, c) über vier Geschosse bis zu einer Breite von 25 m, wenn sie einseitig zum Anbau bestimmt sind;	
3. Straßen, Wege und Plätze im Kerngebiet, im Gewerbegebiet und im Industriegebiet (Anlagen nach § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) bis	3. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken im Kerngebiet, in Gewerbegebieten und Industriegebieten (§	

zu einer Breite von 32 m, wenn sie beidseitig und bis zu 25 m, wenn sie einseitig zum Anbau oder zur gewerblichen Nutzung bestimmt sind;	127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) bis zu einer Breite von 32 m, wenn sie beidseitig, und bis zu 25 m, wenn sie einseitig zum Anbau oder zur gewerblichen Nutzung bestimmt sind;	
4. Straßen zur Erschließung von Grundstücken in Sondergebieten in voller Breite, desgleichen Ladenstraßen;	4. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zur Erschließung von Grundstücken in Sondergebieten in voller Breite, desgleichen Ladenstraßen;	
5. Fußwege und Wohnwege (Anlagen nach § 127 Abs. 2 Nr. 2 BauGB) bis zu einer Breite von 5 m;	5. die öffentlichen, aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Verkehrsanlagen innerhalb der Baugebiete (§ 127 Abs. 2 Nr. 2 BauGB) bis zu einer Breite von 5 m;	
6. Sammelstraßen (§ 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) bis zu einer Breite von 21 m;	6. die öffentlichen nicht zum Anbau bestimmten, aber zur Erschließung der Baugebiete notwendigen Sammelstraßen (§ 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) bis zu einer Breite von 21 m;	
7. Parkflächen und Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) soweit sie zu Verkehrsanlagen im Sinne von Nr. 1 bis 4 und Nr. 6 gehören, bis zu einer Breite von 5 m und Grünanlagen bei Anlagen nach Nr. 5 bis zu einer Breite von 4 m;	7. Parkflächen und Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) soweit sie zu Verkehrsanlagen im Sinne von Nr. 1 bis 4 und Nr. 6 gehören, bis zu einer Breite von 5 m und soweit sie zu Verkehrsanlagen im Sinne von Nr. 5 gehören bis zu einer Breite von 4 m;	
8. Parkflächen und Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) soweit sie nicht Bestandteil der in Nr. 1 bis 6 genannten Verkehrsanlagen sind, aber nach städtebaulichen Grundsätzen innerhalb der Baugebiete zu	8. Parkflächen und Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) soweit sie nicht Bestandteil der in Nr. 1 bis 6 genannten Verkehrsanlagen sind, aber nach städtebaulichen Grundsätzen innerhalb der Baugebiete zu deren Erschließung	

deren Erschließung notwendig sind, bis zu 20 v.H. der Summe der Grundstücksflächen der durch sie erschlossenen Grundstücke; 9. Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB.	notwendig sind, bis zu 20 v.H. der Summe der Grundstücksflächen der durch sie erschlossenen Grundstücke; 9. Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§ 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB) bis zu dem in einer ergänzenden Satzung gemäß § 11 zu regelnden Umfang.	
(2) Die in Abs. 1 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6 genannten Breiten umfassen Fahr- und Standspuren, Rad- und Gehwege, Bordsteine und Sicherheitsstreifen, nicht dagegen eventuelle Parkflächen und Grünanlagen.	(2) Die in Abs. 1 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6 genannten Breiten umfassen Fahr- und Standspuren, Rad- und Gehwege, Bordsteine und Sicherheitsstreifen, nicht dagegen Parkflächen und Grünanlagen. Die in Abs. 1 Nr. 5 genannte Breite umfasst keine Grünanlagen. Die in Abs. 1 genannten Breiten umfassen nicht die zu den Erschließungsanlagen gehörenden und zu ihrer Herstellung notwendigen Böschungen und Stützmauern sowie die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen in der Breite ihrer anschließenden freien Strecken.	Formulierungen geändert und zu neuen Absätzen zusammengefasst
(3) Die in Abs. 1 Nr. 5 genannte Breite umfaßt nicht eventuelle Grünanlagen.	(3) Endet eine Straße mit einem Wendehammer, so vergrößern sich die in Abs. 1 bestimmten Breiten für den Bereich des Wendehammers um 50 v.H., mindestens aber um 8 m. Entsprechendes gilt für den Bereich der Einmündung in andere oder der Kreuzung mit anderen Erschließungsanlagen.	Alter Abs. 3 - neu Abs. 2 Neuer Abs. 3 Satz 2 hinzugefügt
(4) Die in Abs. 1 genannten Breiten sind die Durchschnittsbreiten; sie werden ermittelt, indem die Fläche der gesamten	(4) Die in Abs. 1 Nr. 1 bis 6 genannten Breiten sind Durchschnittsbreiten; sie werden ermittelt, indem die Fläche der gesamten Erschließungsanlage durch die Länge der Anlagenachse geteilt wird. Werden durch die	Neu formuliert

Erschließungsanlage durch die Länge der Anlagenachse geteilt wird.	Erschließungsanlage unterschiedliche Baugebiete erschlossen, so gilt für die gesamte Verkehrsanlage die größte Breite.	
(5) Die in Abs. 1 genannten Breiten umfassen nicht die zu den Erschließungsanlagen gehörenden und zu ihrer Herstellung notwendigen Böschungen und Stützmauern sowie die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundes-, und Landesstraßen in der Breite ihrer anschließenden freien Strecken.		Alter Abs. 5 - neu: Abs. 2
(6) Ergeben sich aus der Nutzung der Grundstücke im Sinne von Abs. 1 unterschiedliche Breiten, so ist der Aufwand für die größte Breite beitragsfähig.		Alter Abs. 6 - neu Abs. 4 Satz 2
(7) Endet eine Straße mit einem Wendehammer, so vergrößern sich die in Abs. 1 bestimmten Breiten für den Bereich des Wendehammers um 50 v.H., mindestens aber um 8 m.		Alter Abs. 7 - neu: Abs. 3
§ 3 Beitragsfähiger Aufwand	**§ 3** **Beitragsfähiger Aufwand**	
(1) Zum beitragsfähigen Erschließungsaufwand gehören die Kosten für	(1) Zum beitragsfähigen Erschließungsaufwand gehören insbesondere die Kosten für	Klarstellung
a) den Erwerb der Flächen für Erschließungsanlagen,	1. den Erwerb der Flächen für Erschließungsanlagen,	
b) die Freilegung,	2. die Freilegung der Flächen für die Erschließungsanlagen,	Klarstellung

c) die erstmalige Herstellung des Straßenkörpers einschließlich des Unterbaues, der Befestigung der Oberfläche sowie notwendige Erhöhungen oder Vertiefungen,	3. die erstmalige Herstellung des Straßenkörpers einschließlich des Unterbaues, der Befestigung der Oberfläche sowie notwendige Erhöhungen oder Vertiefungen,	
d) die erstmalige Herstellung der Rinnen sowie der Bordsteine, auch wenn sie höhengleich zu den umgehenden Flächen ausgebildet sind,	4. die erstmalige Herstellung der Rinnen sowie der Bordsteine, auch wenn sie höhengleich zu den umgehenden Flächen ausgebildet sind,	
e) die erstmalige Herstellung der Radwege,	5. die erstmalige Herstellung der Radwege,	
f) die erstmalige Herstellung des Straßenbegleitgrüns,	6. die erstmalige Herstellung des Straßenbegleitgrüns,	
g) die erstmalige Herstellung der Gehwege,	7. die erstmalige Herstellung der Gehwege,	
h) die erstmalige Herstellung der kombinierten Geh- und Radwege,	8. die erstmalige Herstellung der kombinierten Geh- und Radwege,	
	9. Mischflächen,	Nr. 9 und 10 eingefügt
	10. Seiten-, Trenn-, Rand- und Sicherheitsstreifen,	
i) die erstmalige Herstellung der Beleuchtungseinrichtungen,	11. die erstmalige Herstellung der Beleuchtungseinrichtungen,	
j) die erstmalige Herstellung der Einrichtungen für die Entwässerung der Erschließungsanlagen,	12. die erstmalige Herstellung der Einrichtungen für die Entwässerung der Erschließungsanlagen,	

k) die erstmalige Herstellung von Böschungen, Schutz- und Stützmauern, l) die erstmalige Herstellung für den Anschluß an andere Erschließungsanlagen, m) die erstmalige Herstellung von Parkflächen, n) die erstmalige Herstellung der Grünanlagen, o) die erstmalige Herstellung von Anlagen zum Schutze von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB, p) die Möblierungen, Absperreinrichtungen und Pflanzbehälter von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen.	13. die erstmalige Herstellung von Böschungen, Schutz- und Stützmauern, 14. die erstmalige Herstellung des Anschlusses an andere Erschließungsanlagen, 15. die erstmalige Herstellung von Parkflächen, 16. die erstmalige Herstellung der Grünanlagen, 17. die Möblierungen, Absperreinrichtungen und Pflanzbehälter von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen, 18. die erstmalige Herstellung von Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB.	Reihenfolge von Nr. 17 und 18 geändert
(2) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand umfaßt auch a) den Wert der von der Hansestadt Lübeck aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen im Zeitpunkt der Bereitstellung, b) die Kosten, die für Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen sowie Landstraßen I. und II. Ordnung insoweit entstehen, als sie gegenüber ihren anschließenden freien Strecken breiter hergestellt werden,	(2) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand umfasst auch 1. den Wert der von der Hansestadt Lübeck aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen im Zeitpunkt der Bereitstellung, einschließlich der Bereitstellungskosten, 2. die Kosten, die für die Teile der Fahrbahnen einer Ortsdurchfahrt von Bundes, Landes- sowie Kreisstraßen entstehen, die über die Breite der anschließend freien Strecke hinausgehen,	

c) die Kosten für die Übernahme von Anlagen als gemeindliche Erschließungsanlagen.	3. die Kosten für die Übernahme von Anlagen als gemeindliche Erschließungsanlagen.	
(3) Zu den Kosten für den Erwerb der Flächen für Erschließungsanlagen gehört im Falle einer erschließungsbeitragspflichtigen Zuteilung i.S. des § 57 S. 4 BauGB und des § 58 Abs. 1 S. 1 BauGB auch der im Umlegungsverfahren ermittelte Wert nach § 68 Abs. 1 Nr. 4 BauGB.	(3) Zu den Kosten für den Erwerb der Flächen für Erschließungsanlagen gehört im Falle einer erschließungsbeitragspflichtigen Zuteilung i.S. des § 57 S. 4 BauGB und des § 58 Abs. 1 S. 1 BauGB auch der im Umlegungsverfahren ermittelte Wert nach § 68 Abs. 1 Nr. 4 BauGB.	
§ 4 Art der Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes (1) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand kann für die einzelne Einrichtung oder für bestimmte Abschnitte einer Erschließungsanlage ermittelt werden. Für mehrere Erschließungsanlagen, die zur Erschließung von Grundstücken eine Einheit bilden, kann der Erschließungsaufwand insgesamt ermittelt werden.	**§ 4** **Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes** (1) Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt.	Umkehrung der Reihenfolge der Absätze 1 und 2 Aufgrund der Rechtsprechung des OVG Schleswig sollen in Zukunft die tatsächlichen Kosten in Ansatz gebracht werden. Die Regelungen zum Einheitssatz entfällt und wird durch den neuen Absatz 1 ersetzt. (Die bis dahin notwendige Kalkulation eines Einheitssatzes durch die EBHL entfällt somit.)
(2) Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt. Davon ausgenommen ist der beitragsfähige Erschließungsaufwand für die Straßenentwässerung als Anteil für den Einbau einer Regenwasserleitung. Dieser wird nach einem Einheitssatz ermittelt. Der Einheitssatz beträgt nach den Daten der Betriebsfertigkeit pro lfdm. Leitung:	(2) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand kann für die einzelne Einrichtung oder für bestimmte Abschnitte einer Erschließungsanlage ermittelt werden. Für mehrere Erschließungsanlagen, die zur Erschließung von Grundstücken eine Einheit bilden, kann der Erschließungsaufwand insgesamt ermittelt werden.	

- für die Zeit vor dem 06.09.1982 – 100,-- DM - 100,-- DM - für die Zeit vom 06.09.1982 - 30.07.1989 – 400,-- DM - 400,-- DM - für die Zeit vom 31.07.1989 bis zum Tage der Bekanntmachung dieser Satzung – 440,-- DM - 440,-- DM - nach dem Tage der Bekanntmachung dieser Satzung – 260,-- € - 500,-- DM.		
§ 5 <u>Abrechnungsgebiet</u> Die von einer Erschließungsanlage erschlossenen Grundstücke bilden das Abrechnungsgebiet. Wird ein Abschnitt einer Erschließungsanlage oder eine Erschließungseinheit abgerechnet, so bilden die von	**§ 5** **<u>Anteil der Hansestadt Lübeck am beitragsfähigen Aufwand</u>** Von dem ermittelten beitragsfähigen Erschließungsaufwand trägt die Hansestadt Lübeck 10 v.H.	Umkehrung der Reihenfolge der §§ 5 und 6

dem Abschnitt der Erschließungsanlage bzw. der Erschließungseinheit erschlossenen Grundstücke das Abrechnungsgebiet.		
§ 6 Anteil der Hansestadt Lübeck am beitragsfähigen Aufwand Von dem ermittelten beitragsfähigen Erschließungsaufwand trägt die Hansestadt Lübeck 10 v.H.	**§ 6** **Abrechnungsgebiet** Die von einer Erschließungsanlage erschlossenen Grundstücke bilden das Abrechnungsgebiet. Wird ein Abschnitt einer Erschließungsanlage oder eine Erschließungseinheit abgerechnet, so bilden die von dem Abschnitt der Erschließungsanlage bzw. der Erschließungseinheit erschlossenen Grundstücke das Abrechnungsgebiet.	
§ 7 Vorverteilung des umlagefähigen Aufwandes für Immissionsschutzanlagen Wird eine selbständige Lärmschutzanlage abgerechnet, so gelten diejenigen Grundstücke als durch sie erschlossen, die durch die Anlage eine Schallpegelminderung von mindestens 3 dB (A) erfahren. Erheblich unterschiedlichen Schallpegelminderungen wird dadurch Rechnung getragen, daß die erschlossenen Grundstücke entsprechend der für sie jeweils bewirkten Schallpegelminderung von 1. mindestens 3 (bis einschließlich 6) dB (A) 2. mehr als 6 (bis einschließlich 9) dB (A)		s. § 11 Die in der ursprünglichen Satzung 1996 enthaltenen Regelungen sind seit Inkrafttreten nicht angewandt worden, eine Beitragserhebung für Immissionsschutzanlagen ist bis dato nicht erfolgt. Mangels praktischer Erfahrung soll –sofern in Zukunft erforderlich – eine konkrete Satzungsregelung bei Bedarf erfolgen. Hiermit wird dem Beispiel anderer Kommunen, die derartige Regelungen ebenfalls in ihren Satzungen festschreiben, gefolgt.

3. mehr als 9 dB (A), zusammengefaßt werden und diesen der umlagefähige Aufwand entsprechend dieser unterschiedlichen Vorteile im Verhältnis 1 : 2 : 3 zugerechnet wird. Die sich danach für die einzelnen Gruppen ergebenden Anteile am umlagefähigen Aufwand sind dann auf die einzelnen Grundstücke nach § 8 zu verteilen.		
§ 8 Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes (1) Der nach § 4 ermittelte Aufwand wird nach Abzug des Anteils der Hansestadt Lübeck (§ 6) auf die durch die einzelne Erschließungsanlage, durch bestimmte Abschnitte einer Erschließungsanlage oder im Falle der zusammengefaßten Aufwandsermittlung durch die eine Erschließungseinheit bildenden Erschließungsanlagen erschlossenen Grundstücke unter Berücksichtigung der nachfolgenden Absätze nach dem Verhältnis verteilt, in dem die Grundstücksflächen nach Größe sowie Art und Maß der Nutzung zueinander stehen.	**§ 7** **Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes** (1) Der nach § 4 ermittelte Aufwand wird nach Abzug des Anteils der Hansestadt Lübeck (§ 5) auf die durch die einzelne Erschließungsanlage, durch bestimmte Abschnitte einer Erschließungsanlage oder im Falle der zusammengefassten Aufwandsermittlung durch die eine Erschließungseinheit bildenden Erschließungsanlagen erschlossenen Grundstücke unter Berücksichtigung der nachfolgenden Absätze nach dem Verhältnis verteilt, in dem die Grundstücksflächen nach Größe sowie nach Art und Maß der Nutzung der Grundstücke zueinander stehen.	Anpassung des Verweises
(2) Als Grundstücksfläche gilt	(2) Als Grundstücksfläche, die der Verteilung der umlagefähigen Erschließungskosten zugrunde gelegt wird, gilt grundsätzlich die gesamte Fläche des Buchgrundstücks. Im Außenbereich belegene Grundstücke bleiben unberücksichtigt. Abweichend	Neuformulierung des Absatz 2; Neuregelung der Tiefenbegrenzung

	von Satz 1 und 2 gilt für Grundstücke, die teilweise im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, einer Satzung nach § 34 Abs. 4 BauGB oder in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil und teilweise im Außenbereich liegen, die Teilfläche als berücksichtigungsfähige Grundstücksfläche,	
a) bei Grundstücken die Fläche, soweit sie Bauland ist. Dies gilt nicht für Grundstücke, die unter Buchstabe b) beschrieben sind;	1. die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes oder der Satzung nach § 34 Abs. 4 BauGB liegt,	
b) bei überwiegend Wohnzwecken dienenden Grundstücken, für die keine Festsetzung besteht und die nicht unter d) fallen, die Gesamtfläche des Grundstücks, höchstens jedoch die Fläche zwischen der Erschließungsanlage und einer im Abstand von 40 m dazu verlaufenden Linie; bei Grundstücken, die nicht an die Erschließungsanlage angrenzen oder die lediglich durch einen zum Grundstück gehörenden Weg oder ein Wegerecht mit ihr verbunden sind, die Fläche zwischen der der Erschließungsanlage zugewandten Grundstücksseite und einer im Abstand von 40 m dazu verlaufenden Linie. Grundstücksteile, die lediglich die regelmäßige Verbindung zur Erschließungsanlage herstellen, bleiben bei der Bestimmung der Grundstückstiefe unberücksichtigt;	2. die innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils liegt, höchstens jedoch die Fläche, die zwischen der Erschließungsanlage und einer davon im gleichmäßigen Abstand verlaufenden Tiefenbegrenzung von 40 m liegt, im einzelnen: a) bei Grundstücken, die an die Erschließungsanlage angrenzen, von der dem Grundstück zugewandten Grenze der Erschließungsanlage aus gemessen, b) bei Grundstücken, die mit der Erschließungsanlage nur durch eine Zuwegung verbunden sind, von dem der Erschließungsanlage abgewandten Ende der Zuwegung an gemessen, c) bei Grundstücken, die so an einem Platz, einem Wendehammer oder in einer Lage zur Straße oder zum Weg	

	liegen, dass eine Linie nach Buchstabe a) oder b) nicht ermittelt werden kann, wird die Tiefenbegrenzungslinie durch eine Linie gebildet, die die dem Grundstück zugewandte Grenze der Erschließungsanlage in einem Abstand von 40 m nachbildet, c) bei Grundstücken, die über die sich nach b) ergebenden Linien hinaus bebaut oder gewerblich genutzt sind, die Fläche zwischen der der Erschließungsanlage zugewandten Grundstücksseite und einer Linie hierzu, die in einer Tiefe verläuft, die der übergreifenden Bebauung oder der gewerblichen Nutzung entspricht, 3. die sich aus der übergreifenden Bebauung oder gewerblichen Nutzung über die nach Nr. 1 und 2 ergebenden Grenzen hinaus ergibt, und zwar die Fläche zwischen der Erschließungsanlage und einer Linie, die im gleichmäßigen Abstand am weitest entfernten Punkt der Nutzung parallel zur Erschließungsanlage verläuft, die die übergreifende Bebauung oder gewerbliche Nutzung des Grundstücks mit umfasst. d) bei Grundstücken, die nicht baulich oder gewerblich, sondern nur in vergleichbarer Weise (z.B. Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Dauerkleingärten) nutzbar sind oder innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils so genutzt werden, die Gesamtfläche des Grundstücks. Bei Grundstücken, die im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes oder einer Satzung nach § 34 Abs. 4 Nr. 2 und 3 BauGB nicht baulich oder gewerblich, sondern nur in vergleichbarer Weise (z.B. Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Dauerkleingärten) nutzbar sind oder innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils so genutzt werden, die Fläche des gesamten Buchgrundstücks; Satz 3 Nr. 3 gilt nicht.	
(3) Zur Berücksichtigung des unterschiedlichen Maßes der Nutzung wird bei bebauten oder bebaubaren und bei gewerblich genutzten oder gewerblich nutzbaren Grundstücken zu der nach	(3) Zur Berücksichtigung des unterschiedlichen Maßes der Nutzung wird bei bebauten oder bebaubaren, gewerblich, industriell oder in vergleichbarer Weise genutzten oder nutzbaren	Neuregelung zur Gewichtung des Maßes der unterschiedlichen Nutzung durch Neubemessung der

<table>
<tr>
<td>Abs. 2 festgestellten Grundstücksfläche je zulässiges Geschoß 25 v.H. der Grundstücksfläche hinzugezählt.
Bei den in Abs. 2 d) genannten Grundstücken wird nur die Grundstücksfläche nach Abs. 2 berücksichtigt.

Als Geschoß gelten alle Geschosse, die nach landesrechtlichen Vorschriften Vollgeschosse sind. Ist eine Geschoßzahl wegen der Besonderheiten des Bauwerks nicht feststellbar, werden bei gewerblich oder industriell nutzbaren Grundstücken als Höhe eines zulässigen Geschosses im Sinne dieser Satzung 3,50 m und bei allen in anderer Weise nutzbaren Grundstücken 2,65 m zugrunde gelegt.

Bei der Abrechnung von Lärmschutzanlagen werden nur diejenigen Geschosse berücksichtigt, die in voller Geschoßhöhe durch die Anlage eine Schallpegelminderung von mindestens 3dB (A) und mehr erfahren.</td>
<td>Grundstücken die nach Abs. 2 festgestellte Grundstücksfläche mit dem Faktor multipliziert, der sich aus der nachfolgenden Tabelle ergibt:

<table>
<tr><th>Geschosszahl

(Vollgeschosse)</th><th>Vervielfältiger</th></tr>
<tr><td>1</td><td>1</td></tr>
<tr><td>2</td><td>1,25</td></tr>
<tr><td>3</td><td>1,5</td></tr>
<tr><td>4</td><td>1,6</td></tr>
<tr><td>5</td><td>1,7</td></tr>
<tr><td colspan="2">Für jedes weitere Geschoss wird der Vervielfältiger von 1,7 um jeweils 0,05 pro weiteres Geschoss erhöht</td></tr>
</table>

Vollgeschosse sind all jene Geschosse, die Vollgeschosse im Sinne der Landesbauordnung sind.

Bei Grundstücken im Sinne von Abs. 2 S. 4 wird die Grundstücksfläche mit dem Vervielfältiger 1 multipliziert.</td>
<td>Vervielfältiger je zusätzliches Vollgeschoss;</td>
</tr>
</table>

(4) Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Art der Nutzung wird die nach Abs. 2 und Abs. 3 ermittelte Grundstücksfläche vervielfacht a) mit 0,5, wenn das Grundstück nur in einer der baulichen oder gewerblichen Nutzung vergleichbaren Weise (z.B. Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Dauerkleingärten) nutzbar ist oder innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils so genutzt wird; b) mit 1,5, wenn das Grundstück innerhalb eines tatsächlich bestehenden (§ 34 Abs. 2 BauGB) oder durch Bebauungsplan ausgewiesenen Wohngebietes (§ 3, 4 und 4 a BauNVO), Dorfgebietes (§ 5 BauNVO) oder Mischgebietes (§ 6 BauNVO) oder ohne entsprechende Gebietsfestsetzung innerhalb eines Bebauungsplangebietes überwiegend gewerblich oder überwiegend als Verwaltungs-, Schul-, Post-, Bahnhofsgebäude, Parkhaus u.ä., Praxen für freie Berufe, Museen u.ä., tatsächlich genutzt wird; c) mit 2,0, wenn das Grundstück innerhalb eines tatsächlich bestehenden (§ 34 Abs. 2 BauGB) oder durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebietes (§ 8 BauNVO) oder Kerngebietes (§ 7 BauNVO) liegt;	(4) Soweit Grundstücke von einem Bebauungsplan erfasst sind, ergibt sich die Zahl der nach Abs. 3 zu berücksichtigenden Vollgeschosse wie folgt: 1. ist die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt, aus der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse; 2. ist nur die zulässige Höhe von baulichen Anlagen festgesetzt, gilt als Zahl der Vollgeschosse die höchstzulässige Höhe dividiert durch 2,3 m, wobei auf volle Zahlen abgerundet wird; 3. sind nur Baumassenzahlen festgesetzt, gilt die tatsächliche Zahl der Vollgeschosse. Sind keine Vollgeschosse vorhanden, wird die Baumassenzahl durch 2,5 geteilt; 4. Grundstücken, auf denen nur Garagen, auch Tiefgaragen oder Stellplätze errichtet werden dürfen, werden mit einem Vollgeschoss in Ansatz gebracht; 5. ist eine gewerbliche Nutzung ohne Bebauung festgesetzt, so wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt; 6. ist eine industrielle Nutzung ohne Bebauung festgesetzt, so wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt;	Neuer Abs. 4: Ermittlung der Anzahl der Vollgeschosse innerhalb Geltungsbereich eines Bebauungsplanes (entspricht altem Abs. 5) – neue Formulierungen

d) in Sondergebieten (§ 11 BauNVO) entsprechend ihrer Zweckbestimmung aa) Kur- und Ladenbetriebe mit 1,5 bb) Hochschul-, Klinikgebiete, Gebiete für Messen, Ausstellungen und Kongresse sowie Gebiete für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe mit 2,0 und cc) Hafen- und Flughafengebiete mit 2,5. e) mit 2,5, wenn das Grundstück innerhalb eines tatsächlich bestehenden (§ 34 Abs. 2 BauGB) oder durch Bebauungsplan ausgewiesenen Industriegebietes (§ 9 BauNVO) liegt. f) Die vorstehenden Regelungen zu b) - e) gelten nicht für die Abrechnung von selbständigen Grünanlagen und Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB, g) Grundstücke in Gebieten, die nicht nach § 34 Abs. 2 BauGB eingeordnet werden können (Gemengelage), werden für sich allein entsprechend ihrer Einstufung nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) eingeordnet.	7. ist tatsächlich eine höhere als die festgesetzte Vollgeschosszahl zugelassen oder vorhanden, als die, die sich nach den Nummern 1. – 6. ergibt, ist diese zugrunde zu legen; 8. enthält der Bebauungsplan keine Festsetzung nach den Nummern 1. – 6. ist das Maß der Nutzung nach Absatz 5 festzulegen.	

(5) Als Zahl der Geschosse nach Abs. 3 S. 3 gilt a) soweit ein Bebauungsplan besteht, die darin festgesetzte höchstzulässige Zahl der Geschosse; b) bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan die Zahl der Geschosse nicht festgesetzt, sondern nur die Höhe der baulichen Anlagen angegeben ist, die durch 2,65 bzw. 3,5 geteilte höchstzulässige Gebäudehöhe auf ganze Zahlen abrundet; c) bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan nur eine Baumassenzahl festgesetzt ist, die durch die mit 2,65 bzw. 3,5 multiplizierte Grundflächenzahl geteilte Baumassenzahl auf ganze Zahlen abgerundet; d) bei Grundstücken, auf denen nur Garagen oder Stellplätze errichtet werden dürfen, die Zahl von einem Geschoß; e) bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan gewerbliche Nutzung ohne Bebauung festgesetzt ist, die Zahl von einem Geschoß; f) bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan industrielle Nutzung ohne	(5) Für Grundstücke oder Grundstücksteile, welche nicht von einem Bebauungsplan erfasst sind, ergibt sich die Zahl der nach Abs. 3 zu berücksichtigenden Vollgeschosse 1. bei bebauten Grundstücken aus der Höchstzahl der tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse; 2. bei unbebauten aber bebaubaren Grundstücken aus der Zahl der bauplanungsrechtlich zulässigen Vollgeschosse; 3. bei Grundstücken, die mit einem Kirchengebäude bebaut sind und auch zu religiösen Zwecken genutzt werden, wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt; 4. bei Grundstücken, auf denen keine Bebauung zulässig ist, die aber gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzt werden können, wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt; 5. bei Grundstücken, auf denen nur Garagen, auch Tiefgaragen, Parkhäuser oder Stellplätze zulässig oder vorhanden sind, wird die tatsächlich vorhandene Zahl der Geschosse, mindestens jedoch ein Vollgeschoss zugrunde gelegt.	Neuer Abs. 5: Ermittlung der Anzahl der Vollgeschosse außerhalb von Geltungsbereich eines Bebauungsplanes (entspricht altem Abs. 5) – neue Formulierungen

Bebauung festgesetzt ist, die Zahl von zwei Geschossen; g) die Zahl der tatsächlichen oder sich durch Umrechnung ergebenden Geschosse, wenn aufgrund von Ausnahmen oder Befreiungen die Zahl der Geschosse nach a), d) und e) oder die Baumassenzahl bzw. die Gebäudehöhe nach b) und c) überschritten werden; h) soweit keine Festsetzung besteht aa) bei bebauten Grundstücken die Zahl der tatsächlich vorhandenen Geschosse, bb) bei unbebauten Grundstücken die Zahl der in der näheren Umgebung, überwiegend vorhandenen Geschosse, cc) bei Grundstücken, die mit einer Kirche bebaut sind, wird die Kirche als eingeschossiges Gebäude behandelt; i) soweit in einem Bebauungsplan weder die Zahl der Geschosse noch die Baumassenzahl bzw. die Gebäudehöhe bestimmt sind, der in der näheren Umgebung überwiegend festgesetzte und/oder tatsächlich vorhandene (§ 34		

BauGB) Berechnungswert nach a) oder b) und c).		
	(6) Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Art der Nutzung wird die nach dem Maß der Nutzung gewichtete Grundstücksfläche vervielfacht 1. mit 1,2, wenn das Grundstück innerhalb eines tatsächlich bestehenden (§ 34 Abs. 2 BauGB) oder durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gebietes nach §§ 3 – 6a BauNVO oder ohne entsprechende Gebietsfestsetzung innerhalb eines Bebauungsplangebietes zu mehr als einem Drittel gewerblich, industriell oder in einer der gewerblichen Nutzung ähnlichen Weise (z.B. Verwaltungs-, Schul-, Post-, Bahnhofsgebäude, Parkhaus, Praxen für freie Berufe, Museen u.ä.) tatsächlich genutzt wird. Eine Nutzung zu mehr als einem Drittel liegt vor, wenn nach dem Verhältnis der Größen der Geschossflächen der vorhandenen Nutzungen die gewerbliche oder gewerbeähnliche Nutzung mehr als ein Drittel einnimmt. Hat die gewerbliche, industrielle oder vergleichbare Nutzung des oder der Gebäude nur untergeordnete Bedeutung und bezieht sich die Nutzung überwiegend auf die Grundstücksfläche (z.B. Fuhrunternehmen, Betrieb mit großen Lagerflächen u.ä.), so ist für die Beurteilung, ob eine solche Nutzung mehr als ein Drittel ausmacht anstelle des Verhältnisses der Geschossflächen das	Neuregelung zur Gewichtung der Art der unterschiedlichen Nutzung durch Neuregelung der Vervielfältiger – entspricht altem Abs. 4 – neue Formulierungen und Gewichtungen

	Verhältnis der Grundstücksflächen maßgebend; 2. mit 1,5, wenn das Grundstück innerhalb eines tatsächlich bestehenden (§ 34 Abs. 2 BauGB) oder durch Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebietes (§ 8 BauNVO) oder Kerngebietes (§ 7 BauNVO) liegt; 3. in Sondergebieten (§ 11 BauNVO) entsprechend ihrer Zweckbestimmung a) in Gebieten für den Fremdenverkehr und Ladengebieten mit 1,2, b) in Hochschul-, Klinikgebieten, Gebieten für Messen, Ausstellungen und Kongressen sowie Gebieten für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe mit 1,6 und c) in Hafengebieten und Flughafengebieten mit 2,0; 4. mit 2,0, wenn das Grundstück innerhalb eines ausgewiesenen Industriegebietes (§ 9 BauNVO) liegt; 5. mit 0,5, wenn das Grundstück nur in einer der baulichen oder gewerblichen Nutzung vergleichbarer Weise nutzbar ist (z.B. Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Dauerkleingärten) oder innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile so genutzt wird.	

	Grundstücke innerhalb von Gebieten, die nicht nach § 34 Abs. 2 BauGB eingeordnet werden können (Gemengelage), werden für sich allein entsprechend ihrer Einstufung nach der BauNVO eingeordnet. Für alle übrigen Flächen, die nicht von den Ziffern 1 bis 5 erfasst sind, gilt der Vervielfältiger von 1,0.	
§ 9 Grundstück an mehreren Erschließungsanlagen (1) Grundstücke, die durch mehrere beitragsfähige Erschließungsanlagen i.S. von § 127 Abs. 2 BauGB erschlossen werden, sind zu jeder Erschließungsanlage beitragspflichtig.	**§ 8** **Grundstück an mehreren Erschließungsanlagen** (1) Grundstücke, die durch mehrere beitragsfähige Erschließungsanlagen i.S. von § 127 Abs. 2 BauGB erschlossen werden, sind zu jeder Erschließungsanlage beitragspflichtig.	
(2) Werden solche Grundstücke nur für Wohnzwecke genutzt oder sind sie nur für Wohnzwecke bestimmt, so wird die nach § 8 Abs. 3 ermittelte und bei der Verteilung nach § 8 Abs. 1 zu berücksichtigende Fläche bei jeder der beitragsfähigen Erschließungsanlagen nur zu 2/3 in Ansatz gebracht. Ist die nach § 8 Abs. 2 festgestellte Grundstücksfläche größer als 900 m², so beschränkt sich diese Ermäßigungsregelung auf die Teilfläche von 900 m².	(2) Werden solche Grundstücke nur für Wohnzwecke genutzt oder sind sie nur für Wohnzwecke bestimmt, so wird die nach § 7 Abs. 2 bis 4 ermittelte und bei der Verteilung nach § 7 Abs. 1 zu berücksichtigende Fläche bei jeder der beitragsfähigen Erschließungsanlagen nur zu zwei Dritteln in Ansatz gebracht. Ist die nach § 8 Abs. 2 festgestellte Grundstücksfläche größer als 900 m², so beschränkt sich diese Ermäßigungsregelung auf die Teilfläche von 900 m².	
(3) Die vorstehende Regelung gilt nicht, wenn ein Erschließungsbeitrag nur für eine Erschließungsanlage i.S. von § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB erhoben wird und Erschließungsbeiträge für weitere Anlagen nach geltendem Recht nicht	(3) Die vorstehende Regelung gilt nicht, wenn ein Erschließungsbeitrag nur für eine Erschließungsanlage i.S. von § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB erhoben wird und Erschließungsbeiträge für weitere Anlagen nach	

erhoben werden konnten und auch künftig nicht erhoben werden. Mehrfach erschlossene Grundstücke sind bei gemeinsamer Aufwandsermittlung in einer Erschließungseinheit bei der Verteilung des Erschließungsaufwandes nur einmal zu berücksichtigen (§ 131 Abs. 1, Satz 2 BauGB).	geltendem Recht nicht erhoben werden konnten und auch künftig nicht erhoben werden.	
	(4) Mehrfach erschlossene Grundstücke sind bei gemeinsamer Aufwandsermittlung in einer Erschließungseinheit bei der Verteilung des Erschließungsaufwandes nur einmal zu berücksichtigen (§ 131 Abs. 1, Satz 2 BauGB). (5)	Als eigener Absatz gefasst
(4) Werden Grundstücke durch Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) mehrfach erschlossen, so wird die nach § 8 Abs. 3 ermittelte und bei der Verteilung nach § 8 Abs. 1 zu berücksichtigende Fläche bei der Abrechnung jeder Grünanlage nur zu 2/3 in Ansatz gebracht.	(6) Werden Grundstücke durch Grünanlagen (§ 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) mehrfach erschlossen, so wird die nach § 7 Abs. 2 bis 4 ermittelte und bei der Verteilung nach § 7 Abs. 1 zu berücksichtigende Fläche bei der Abrechnung jeder Grünanlage nur zu 2/3 in Ansatz gebracht. (7)	
§ 10 Kostenspaltung Ohne Bindung an eine bestimmte Reihenfolge kann der Beitrag selbständig erhoben werden für die erstmalige Herstellung der a) Straßen und Wege ohne Rad- und Gehwege sowie ohne Entwässerungs- und/oder Beleuchtungseinrichtungen,	**§ 9** **Kostenspaltung** Ohne Bindung an eine bestimmte Reihenfolge kann der Beitrag selbständig erhoben werden für 1. die Fahrbahnen, 2. Gehwege, 3. Radwege,	Formulierung geändert

b) Gehwege mit Entwässerungs- und/oder Beleuchtungseinrichtungen, c) Radwege mit Schutzstreifen mit Entwässerungs- und/oder Beleuchtungseinrichtungen, d) kombinierte Geh- und Radwege, e) Entwässerungseinrichtungen, f) Beleuchtungseinrichtungen, g) Parkflächen, h) Grünanlagen, i) Möblierung, Absperreinrichtungen und Pflanzbehälter, j) Spiel- und Bolzplätze, k) Anlagen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen, l) den Erwerb der Erschließungsflächen sowie m) die Freilegung der Erschließungsflächen.	4. kombinierte Geh- und Radwege, 5. Entwässerungseinrichtungen, 6. Beleuchtungseinrichtungen, 7. Parkflächen, 8. Grünanlagen, 9. Mischflächen, 10. Möblierung, Absperreinrichtungen und Pflanzbehälter, 11. Anlagen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen, 12. den Erwerb der Erschließungsflächen sowie 13. die Freilegung der Erschließungsflächen.	Für Spiel- und Bolzplätze kann nach § 127 Abs. 2 BauGB kein Beitrag erhoben werden.
§ 11	**§ 10**	

Merkmale der endgültigen Herstellung von Erschließungsanlagen	**Merkmale der endgültigen Herstellung von Erschließungsanlagen**	
(1) Straßen, Wege und Plätze, Fußwege und Wohnwege sowie Sammelstraßen (Anlagen nach § 127 Abs. 2 Nr. 1-3 BauGB) sind endgültig hergestellt, wenn a) sie an eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße angeschlossen sind, b) die Hansestadt Lübeck Eigentümerin der Flächen ist, c) die Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen vorhanden sind.	(1) Die zum öffentlichen Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze, die öffentlichen aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbaren Verkehrsanlagen innerhalb der Wohngebiete (Fußwege und Wohnwege) sowie die Sammelstraßen innerhalb der Baugebiete (Anlagen nach § 127 Abs. 2 Nr. 1-3 BauGB) sind endgültig hergestellt, wenn a) sie an eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße angeschlossen sind, b) die Hansestadt Lübeck Eigentümerin der Flächen ist, c) die Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen vorhanden sind.	Formulierung geändert
(2) Dabei sind hergestellt a) Fahrbahn, Geh- und Radwege sowie Mischflächen (Kombination aus Fahrbahn und Gehweg ohne Abgrenzung untereinander), wenn sie einen Unterbau und eine Decke aus Pflaster, Asphalt, Bitumen, Beton oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise aufweisen,	(2) Dabei sind hergestellt a) Fahrbahn, Geh- und Radwege sowie Mischflächen (Kombination aus Fahrbahn und Gehweg ohne Abgrenzung untereinander), wenn sie einen Unterbau und eine Decke aus Pflaster, Asphalt, Bitumen, Beton oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise aufweisen,	

b) die Fußwege und Wohnwege, wenn sie eine Befestigung mit Platten, Pflaster, Asphalt, Bitumen, Beton oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise erhalten ahben, c) die Entwässerungsanlagen, wenn die Straßenrinnen, die Straßeneinläufe und die zur Ableitung des Straßenoberflächenwassers erforderlichen Leitungen betriebsfertig hergestellt sind, d) die Beleuchtungseinrichtungen, wenn eine der Größe der Anlage und den örtlichen Verhältnissen angepaßte Anzahl von Beleuchtungskörpern hergestellt ist.	b) die Fußwege und Wohnwege, wenn sie eine Befestigung mit Platten, Pflaster, Asphalt, Bitumen, Beton oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise erhalten haben, c) die Entwässerungsanlagen, wenn die Straßenrinnen, die Straßeneinläufe und die zur Ableitung des Straßenoberflächenwassers erforderlichen Leitungen betriebsfertig hergestellt sind, d) die Beleuchtungseinrichtungen, wenn eine der Größe der Anlage und den örtlichen Verhältnissen angepasste Anzahl von Beleuchtungskörpern hergestellt ist.	
(3) Park- und Grünflächen sind endgültig hergestellt, wenn sie eine Verbindung zum öffentlichen Straßennetz haben, die Hansestadt Lübeck Eigentümerin der Flächen ist und a) die Parkflächen, die in Abs. 2 a), c) und d) aufgeführten Herstellungsmerkmale aufweisen, b) die Grünflächen gärtnerisch gestaltet, mit den vorgesehenen Spielgeräten und/oder Spielanlagen ausgestattet und die vorgesehenen Gehwege mit einer wassergebundenen Decke, Pflasterung,	(3) Park- und Grünflächen sind endgültig hergestellt, wenn sie eine Verbindung zum öffentlichen Straßennetz haben, die Hansestadt Lübeck Eigentümerin der Flächen ist und a) die Parkflächen, die in Abs. 2 a), c) und d) aufgeführten Herstellungsmerkmale aufweisen, b) die Grünflächen gärtnerisch gestaltet, mit den vorgesehenen Spielgeräten und/oder Spielanlagen ausgestattet und die vorgesehenen Gehwege mit einer wassergebundenen Decke, Pflasterung,	

Schwarzdecke oder Kunststeinbelag befestigt sind.	Schwarzdecke oder Kunststeinbelag befestigt sind.	
(4) Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen i.S. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind endgültig hergestellt, wenn die Anlagen als Lärmschutzwälle oder -wände, Abdeckungen und/oder Schutzbepflanzungen entsprechend der ihnen nach den Plan-unterlagen zufallenden Schutzfunktion ausgestattet sind und die Hansestadt Lübeck Eigentümerin oder durch dingliche Rechte gesicherte Nutzungsberechtigte der Flächen für diese Anlagen ist. Die Planunterlagen können für Lärmschutzwälle im Grünflächenamt und für Lärmschutzwände im Amt für Verkehrsanlagen eingesehen werden.		Entfällt aufgrund § 11
(5) Durch besondere Satzung können im Einzelfall die Bestandteile und Herstellungsmerkmale einer Erschließungsanlage abweichend von Abs. 1 - 3 festgelegt werden.	(4) Durch besondere Satzung können im Einzelfall die Bestandteile und Herstellungsmerkmale einer Erschließungsanlage abweichend von Abs. 1 - 3 festgelegt werden.	
	§ 11 **<u>Immissionsschutzanlagen</u>** Sind für Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen i. S. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 1 Abs. 1 Nr. 9) Erschließungsbeiträge im Sinne dieser Satzung zu erheben, werden Art, Umfang, Merkmale der	Neuregelung der Abrechnung von Immissionsschutzanlagen: zukünftig wird die Abrechnung von Immissionsschutzanlagen in einer eigenen Satzung geregelt

	endgültigen Herstellung sowie die Verteilung des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes im Einzelfall durch besondere Satzung geregelt.	
	§ 12 **<u>Entstehen der sachlichen Beitragspflichten</u>** (1) Die sachlichen Beitragspflichten entstehen mit der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlage, im Falle der Abschnittsbildung mit der endgültigen Herstellung des Abschnitts, im Falle der Erschließungseinheit mit der endgültigen Herstellung aller die Einheit bildenden Erschließungsanlagen.	Neu
	(2) In den Fällen der Kostenspaltung entstehen die sachlichen Beitragspflichten mit Abschluss der Maßnahme, deren Aufwand durch den Teilbetrag gedeckt werden soll und der Anordnung der Kostenspaltung.	Neu
	(3) Im Fall des § 128 Abs. 1 Satz1 Nr. 3 BauGB entstehen die sachlichen Beitragspflichten mit der Übernahme durch die Hansestadt Lübeck.	Neu
	§ 13 **<u>Beitragspflichtige</u>** (1) Beitragspflichtig ist derjenige, der im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheids Eigentümer des Grundstücks ist. Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so ist der Erbbauberechtigte	Neu

	anstelle des Eigentümers beitragspflichtig. Ist das Grundstück mit einem dinglichen Nutzungsrecht nach Artikel 233 § 4 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche belastet, so ist der Inhaber dieses Rechts anstelle des Eigentümers beitragspflichtig. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner; bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.	
	(2) Der Beitrag ruht als öffentliche Last auf dem Grundstück, im Falle des Absatzes 1 Satz 2 auf dem Erbbaurecht, im Falle des Absatzes 1 Satz 3 auf dem dinglichen Nutzungsrecht, im Falle des Absatzes 1 Satz 4 auf dem Wohnungs- oder dem Teileigentum.	Neu
§ 12 Vorausleistungen auf den Erschließungsbeitrag (1) Für Grundstücke, für die eine Beitragspflicht noch nicht oder nicht in vollem Umfang entstanden ist, kann die Hansestadt Lübeck Vorausleistungen auf den Erschließungsbeitrag verlangen, wenn ein Bauvorhaben auf dem Grundstück genehmigt wird oder wenn mit der Herstellung der Erschließungsanlagen begonnen worden ist.	**§ 14** **Vorausleistungen auf den Erschließungsbeitrag** (1) Für Grundstücke, für die eine Beitragspflicht noch nicht oder nicht in vollem Umfang entstanden ist, kann die Hansestadt Lübeck Vorausleistungen auf den Erschließungsbeitrag verlangen, wenn ein Bauvorhaben auf dem Grundstück genehmigt wird oder wenn mit der Herstellung der Erschließungsanlagen begonnen worden ist und die endgültige Herstellung der Erschließungsanlagen innerhalb von vier Jahren zu erwarten ist.	
(2) Die Vorausleistung kann bis zur voraussichtlichen Höhe des Erschließungsbeitrages erhoben werden. Sie	(2) Die Vorausleistung kann bis zur voraussichtlichen Höhe des Erschließungsbeitrages erhoben werden. Sie lässt das Recht der Gemeinde auf	

läßt das Recht der Gemeinde auf Erhebung des Erschließungsbeitrages nach seiner Entstehung unberührt. Die Vorausleistung ist mit der endgültigen Beitragsschuld zu verrechnen, auch wenn der Vorausleistende nicht beitragspflichtig ist.	Erhebung des Erschließungsbeitrages nach seiner Entstehung unberührt. Die Vorausleistung ist mit der endgültigen Beitragsschuld zu verrechnen, auch wenn der Vorausleistende nicht beitragspflichtig ist.	
	(3) Ist die Beitragspflicht sechs Jahre nach Erlass des Vorausleistungsbescheids noch nicht entstanden, kann die Vorausleistung zurückverlangt werden, wenn die Erschließungsanlage bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht benutzbar ist. Der Rückzahlungsanspruch ist ab Erhebung der Vorausleistung mit 2 vom Hundert über dem Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs jährlich zu verzinsen.	Neu
§ 13 Ablösung des Erschließungsbeitrages In Fällen, in denen die Beitragspflicht noch nicht entstanden ist, kann die Ablösung durch Vertrag vereinbart werden. Der Betrag einer Ablösung nach § 133 Abs. 3 Satz 5 BauGB bestimmt sich nach der Höhe des voraussichtlich entstehenden Beitrages. Ein Rechtsanspruch auf Ablösung besteht nicht. Durch Zahlung des Ablösungsbetrages wird die Beitragspflicht endgültig abgegolten.	**§ 15** **Veranlagung und Fälligkeit** Der Beitrag bzw. die Vorausleistung werden durch Bescheid festgesetzt und einen Monat nach Bekanntgabe des Bescheides fällig. Erschließungsbeiträge werden nicht erhoben, wenn der Betrag 10 EUR nicht übersteigt.	Änderung der Reihenfolge der §§
§ 14 Kleinbetragsregelung	**§ 16** **Ablösung des Erschließungsbeitrages**	§ 14 alt wird zu neu § 15 Satz 2

Erschließungsbeiträge werden nicht erhoben, wenn der Betrag 10,-- € nicht übersteigt.	In Fällen, in denen die Beitragspflicht noch nicht entstanden ist, kann die Ablösung des Erschließungsbeitrages durch Vertrag vereinbart werden. Der Betrag der Ablösung nach § 133 Abs. 3 Satz 5 BauGB bestimmt sich nach der voraussichtlichen Höhe des nach dieser Satzung zu ermittelnden Erschließungsbeitrages. Ein Rechtsanspruch auf Ablösung besteht nicht. Durch Zahlung des Ablösungsbetrages wird die Beitragspflicht endgültig abgegolten.	Formulierung konkretisiert
§ 15 Veranlagung, Fälligkeit Der Beitrag bzw. die Vorausleistung wird durch Bescheid festgesetzt und einen Monat nach Bekanntgabe des Bescheides fällig.		
§ 16 Auskunfts- und Duldungspflicht (1) Die Abgabenpflichtigen und ihre Vertreter haben der Hansestadt Lübeck kostenfrei jede Auskunft zu erteilen, die für die Festsetzung und Erhebung der Abgaben erforderlich ist, und die für die Veranlagung notwendigen Unterlagen vorzulegen.	**§ 17** **Auskunfts- und Duldungspflicht** (1) Die Abgabenpflichtigen und ihre Vertreter haben der Hansestadt Lübeck kostenfrei jede Auskunft zu erteilen, die für die Festsetzung und Erhebung der Abgaben erforderlich ist, und die für die Veranlagung notwendigen Unterlagen vorzulegen.	
(2) Die Hansestadt Lübeck kann an Ort und Stelle ermitteln. Die nach Abs. 1 zur Auskunft verpflichteten Personen haben dies zu ermöglichen und in dem erforderlichen Umfange zu helfen.	(2) Die Hansestadt Lübeck kann an Ort und Stelle ermitteln. Die nach Abs. 1 zur Auskunft verpflichteten Personen haben entsprechende Ermittlungen zu ermöglichen und in dem erforderlichen Umfang an den Ermittlungen mitzuwirken.	

§ 17 Datenverarbeitung (1) Zur Ermittlung der Abgabepflichtigen und zur Festsetzung der Abgaben im Rahmen der Veranlagung nach dieser Satzung ist die Erhebung folgender Daten gem. § 10 Abs. 4 i.V.m. § 9 Abs. 2 Nr. 1 Landesdatenschutzgesetz bei folgenden Stellen zulässig: 1. Meldedateien der Meldebehörden 2. Grundsteuerdatei des Stadtsteueramtes der Hansestadt Lübeck 3. Grundbuch des Amtsgerichtes Lübeck 4. Unterlagen aus der Prüfung des gemeindlichen Vorkaufsrechts 5. Unterlagen der unteren Bauaufsichtsbehörde der Hansestadt Lübeck 6. Liegenschaftskataster des Katasteramtes Lübeck	**§ 18** **Datenverarbeitung** (1) Zur Ermittlung der Abgabepflichtigen und zur Festsetzung der Abgaben im Rahmen der Veranlagung nach dieser Satzung ist die Erhebung und Verarbeitung folgender Daten gem. Art.6 Abs.1 e) i.V.m. Art.6 Abs.2 der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) i.V.m. § 3 Abs.1 Landesdatenschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein (LDSG) in seiner jeweils gültigen Fassung bei folgenden Stellen zulässig: 1. Meldedateien der Meldebehörden, 2. Grundsteuerdaten der Hansestadt Lübeck, 3. Grundbuch des Amtsgerichtes Lübeck. 4. Unterlagen aus der Prüfung des gemeindlichen Vorkaufsrechts. 5. Unterlagen der unteren Bauaufsichtsbehörde der Hansestadt Lübeck. 6. Liegenschaftskataster des Landesamts für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein.	Anpassung an die Vorschriften der DSGVO und Änderung der Bezeichnung der bereitstellenden Stellen
(2) Die Datenerhebung und Datenverarbeitung nach Abs. 1 beschränkt sich auf die Angabe der Daten bzw. Datengruppen, die für die Abgabenerhebung nach dieser Satzung	(2) Die Datenerhebung und Datenverarbeitung nach Abs. 1 beschränkt sich auf die Angabe der Daten bzw. Datengruppen, die für die Abgabenerhebung nach dieser Satzung erforderlich sind, insbesondere	

erforderlich ist, insbesondere Grundstückseigentümer, Grundstücksgröße, Bezeichnung im Grundbuch, Anschrift.	Grundstückseigentümer, Grundstücksgröße, Bezeichnung im Grundbuch, Anschrift.	
(3) Die Hansestadt Lübeck ist befugt, auf der Grundlage von Angaben der Abgabepflichtigen und von Daten, die nach Abs. 1 und 2 anfallen, ein Verzeichnis der Abgabenpflichtigen mit den für die Abgabenerhebung nach dieser Satzung erforderlichen Daten zu führen und diese Daten zum Zwecke der Abgabenerhebung nach dieser Satzung zu verwenden und weiter zu verarbeiten.	(3) Die Hansestadt Lübeck ist befugt, auf der Grundlage von Angaben der Abgabepflichtigen und von Daten, die nach Abs. 1 und 2 anfallen, ein Verzeichnis der Abgabenpflichtigen mit den für die Abgabenerhebung nach dieser Satzung erforderlichen Daten zu führen und diese Daten zum Zwecke der Abgabenerhebung nach dieser Satzung zu verwenden und weiter zu verarbeiten.	
(4) Der Einsatz technikunterstützter Informationsverarbeitung ist zulässig.	(4) Der Einsatz technikunterstützter Informationsverarbeitung ist zulässig.	
§ 18 Ordnungswidrigkeiten Ordnungswidrig nach § 18 (2) Nr. 2 KAG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen 1. § 16 Abs. 1 eine Auskunft, die für die Festsetzung und Erhebung der Abgaben erforderlich ist, nicht erteilt oder die für die Veranlagung notwendigen Unterlagen nicht vorlegt; 2. § 16 Abs. 2 die Ermittlungen der Hansestadt Lübeck an Ort und Stelle nicht ermöglicht oder die erforderliche Hilfe nicht leistet. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 510,-- € geahndet werden.	**§ 19** **Ordnungswidrigkeiten** Ordnungswidrig nach § 18 Absatz 2 Nr. 2 KAG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen 1. § 17 Abs. 1 eine Auskunft, die für die Festsetzung und Erhebung der Abgaben erforderlich ist, nicht erteilt oder die für die Veranlagung notwendigen Unterlagen nicht vorlegt; 2. § 17 Abs. 2 die Ermittlungen der Hansestadt Lübeck an Ort und Stelle nicht ermöglicht oder die erforderliche Hilfe nicht leistet. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 500,-- EUR geahndet werden.	Anpassung der Höhe der Geldbuße auf maximal 500 €

§ 19 Überleitungsbestimmungen (1) Ist die endgültige bautechnische Herstellung der Erschließungsanlage vor dem 11. Juli 1975 erfolgt und kann die Beitragspflicht noch geltend gemacht werden, so gilt für die Ermittlung des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes der § 4 der Satzung über die Erhebung des Erschließungsbeitrages vom 25.05.1961 (Amtsbl. Schl.-H./AAz. 1961 S. 210) in der Fassung der Änderungssatzung vom 01.04.1969 (Lübecker Nachrichten vom 06.04.1969).		
(2) Das gleiche gilt für Teilbeträge, wenn die Maßnahmen, deren Aufwand durch Teilbeträge gedeckt werden soll (Kostenspaltung), vor dem 11. Juli 1975 abgeschlossen worden sind.		
§ 20 Inkrafttreten Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung des Erschließungsbeitrages vom 30.08.1982 (Lübecker Nachrichten vom 05.09.1982) zuletzt geändert durch Satzung vom 27.12.1993 (Lübecker Nachrichten vom 31.12.1993) außer Kraft.	**§ 20** **Inkrafttreten** Diese Satzung tritt rückwirkend zum 01.01.2016 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung des Erschließungsbeitrages vom 19.03.1996 (Lübecker Nachrichten vom 24.06.1996) zuletzt geändert durch Satzung vom 04.12.2001 (Lübecker Stadtzeitung vom 18.12.2001) mit Ablauf des 31.12.2015 außer Kraft.	Der grundsätzliche Anspruch auf Erschließungsbeiträge ergibt sich aus dem BauGB, die Gemeinden regeln durch Satzung lediglich den Umfang der Erschließungsanlagen, Merkmale der endgültigen Herstellung, die Aufwandsermittlung und -verteilung sowie die Kostenspaltung. Da in der Neufassung der Satzung nicht die Erhebung des Beitrags an sich neu eingeführt wird, kann die hier geänderte Verteilungsregelung rückwirkend in Kraft treten. Die alte

		Satzung verlor im März 2016 ihre Gültigkeit aufgrund § 2 Abs. 1 i.V.m. 20 KAG. Der Zeitpunkt 01.01.2016 ist daher so gewählt, , dass ein geordneter Regelungsübergang zur Neufassung der Satzung gewährleistet ist.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12258
öffentlich

Lübeck, 31.05.2023

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Ulrike Schröder (E-Mail: ulrike.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-6126)

141. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Moisling Süd - abschließender Beschluss Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt - Satzungsbeschluss (5.610)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.06.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.09.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.09.2023	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die während der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) und der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB (Parallelverfahren) zum Entwurf der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Entwurf des Bebauungsplanes 21.08.00 – Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt – abgegebenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlichen Belange hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck geprüft und in die Abwägung eingestellt. Gleiches gilt für die Stellungnahmen aus vorangehenden Beteiligungsverfahren nach den §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB, soweit sie für die Abwägungsentscheidung zu den Bauleitplänen noch von Belang sind.

   Der Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 1) gebilligt.

   Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von diesem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

2. Die 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 3) beschlossen.

   Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 4) gebilligt.

3. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Änderung des Flächennutzungsplanes dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein gemäß § 6 Abs. 1 BauGB zur Genehmigung vorzulegen.

4. Auf Grund des § 10 Abs. 1 BauGB wird der Bebauungsplan 21.08.00 – Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt – in der vorliegenden Fassung (Anlage 5) als Satzung beschlossen.

   Die zugehörige Begründung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 8) gebilligt.

5. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Erteilung der Genehmigung der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 6 Abs. 5 BauGB sowie den Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Verfahren:
Die von der Planung betroffenen Bereiche wurden im Rahmen der Behördenbeteiligungen nach § 4 BauGB beteiligt. Zu den Ergebnissen wird auf den Auswertungsbericht (Anlage 1) verwiesen.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[x]	Nein- Begründung:
		Kinder und Jugendliche wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen nach § 3 BauGB beteiligt. Eine darüber hinausgehende besondere Beteiligung gemäß § 47 f GO wurde dabei nicht durchgeführt, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitpläne nicht in besonderem Maße berührt werden.
Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[ ]	freiwillig
	[x]	vorgeschrieben durch:
		BauGB
Finanzielle Auswirkungen:	[ ]	Ja (Anlage 1)
	[ ]	Nein
		(Zu den mittelbaren finanziellen Auswirkungen siehe Pkt. 9 der Begründung)
Auswirkung auf den Klimaschutz:	[ ]	Nein
	[x]	Ja – Begründung:
		Die Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Klima sowie vorgesehene Maßnahmen zum Klimaschutz werden in der Begründung zum B-Plan dargelegt (siehe Umweltbericht, Kap. 6).

Begründung:
siehe Anlagen 4 und 8
Anlagen:

1 Prüf- und Abwägungsbericht zu den im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen (1-A: 141. FNP-Änderung und 1-B: BP 21.08.00)
2 Ausschnitt aus dem geltenden Flächennutzungsplan
3 141. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss
4 Begründung zur 141. Änderung des Flächennutzungsplanes, Fassung zum abschließenden Beschluss
5 Bebauungsplan 21.08.00, Fassung zum Satzungsbeschluss (Planoriginal)
6 Teil A - Planzeichnung mit Legende (DIN-A3-Druckfassung)
7 Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
8 Begründung zum Bebauungsplan 21.08.00, Fassung zum Satzungsbeschluss

Senatorin Joanna Hagen

Anlage 1a

141. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 04.05.2023

Vorbemerkung:

Der vorliegende Prüf- und Abwägungsbericht ist nach den durchgeführten Beteiligungsschritten gegliedert. Im Einzelnen beinhaltet er die Prüfung und ggf. Abwägung der Stellungnahmen aus den folgenden Beteiligungsschritten:

Teil A: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
(parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB)

Teil B: Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Hinweise:

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurden keine Stellungnahmen vorgebracht, so dass diese Beteiligung keiner Prüfung und Abwägung bedarf.

Der Entwurf der Flächennutzungsplanänderung mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist keine Stellungnahme ein, die für die FNP-Änderung von Relevanz ist.

Zu Teil A: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Zu Teil B: Im Teil B werden die Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren aufgeführt. Dieser Teil stimmt inhaltlich mit dem Prüf- und Abwägungsbericht vom 10.11.2022 überein. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

141. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Teil A: Stellungnahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

a) Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen Stellungnahmen mit planrelevanten Inhalten vor:

Nr. 1: DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023) 5
Nr. 2: Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 23.012023) 10
Nr. 3: Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023) 11
Nr. 4: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022) 12
Nr. 5: Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023) 14
Nr. 6: Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023) 15
Nr. 7: Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 20.01.2023) 18

b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht planrelevante Hinweise gegeben.

- Gasunie Deutschland Services GmbH (Schreiben vom 30.12.2022)
- Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 14.12.2022)
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 11.01.2023)
- Industrie und Handelskammer (Schreiben vom 20.01.2023)
- TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 23.12.2022)
- Wasser- und Bodenverband Ostholstein (Schreiben vom 15.12.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich 3.700 Entsorgungsbetriebe (Schreiben vom 23.01.2023)

- Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 23.01.2023)
- Entsorgungsbetriebe Lübeck, Planung Neubau (Schreiben vom 23.01.2023)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- Handwerkskammer Lübeck
- LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 22
- LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst
- LfU, Abt. 7 Technischer Umweltschutz
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation S-H
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. IV 6 Landesplanung
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. V 5 Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 414
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau über den LBV HL
- Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
- Schleswig-Holstein Netz AG
- Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Stadtwerke Lübeck GmbH
- Trave Netz GmbH
- Telefònica Germany GmbH & Co. OHG
- Vodafone GmbH
- AG-29
- AGU
- Behindertenbeauftragte/Behindertenbeirat Lübeck
- BUND e.V.
- KWL
- LNV S-H
- NABU Deutschland S-H e.V.

- Vertretung der Jugend, Jugendhilfeausschuss Hansestadt Lübeck
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher
- LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 20
- LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst, Außenstelle Eutin
- HL, Bereich 1.160 Frauenbüro
- HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung
- HL, Bereich 3.370 Feuerwehr
- HL, Bereich 3.820 Stadtwald
- HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege
- HL, Bereich 5.610.3 Stadtplanung und Bauordnung – Welterbe-Koordination
- Amt Nordstormarn mit den Gemeinden Mönkhagen, Heilshoop, Badendorf, Hamberge, Wesenberg, Klein Wesenberg

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1: DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023)		
Gegen den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt - und zugehörigen 141. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen unter Beachtung nachfolgender Auflagen/Bedingungen und Hinweise **keine** Bedenken. Wir verweisen auf unsere bereits abgegebene Gesamtstellungnahme vom 21.01.2022 mit dem Zeichen TÖB-SH-21-122799. Diese Gesamtstellungnahme behält auch in diesem Verfahrensschritt ihre Gültigkeit. DB Station&Service AG, externe Projektleitung, Bauausführung Hamburg steht weiterhin in einem engen Kontakt mit der Stadt Lübeck, denn diese muss auf Ihren Flächen die Erreichbarkeit des neuen Haltpunkts zum nächsten Fahrplanwechsel, im Dezember d.J., sicherstellen. Diese Abstimmung beinhaltet auch einen Gestattungsvertrag, den DB Station&Service AG mit der Stadt Lübeck abgeschlossen hat. Bestandteil des Gestattungsvertrages ist die Nutzung von Flächen der Stadt Lübeck als Baustelleneinrichtungsflächen u.a. auch auf der Fläche der zukünftigen P&R Anlage.	Der erneute Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Wir bitten um Zusendung der Abwägung bzw. Satzung zu gegebener Zeit. Bitte nutzen Sie hierfür und für zukünftige Anfragen nach Möglichkeit unser Funktionspostfach: DB.DBImm.NL.HMB.Postfach@deutschebahn.com.	Eine Benachrichtigung der Stellungnehmenden ist rechtlich nur im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgesehen. Gleichwohl ist die Hansestadt Lübeck bestrebt ihre Entscheidungen offen und transparent	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	darzulegen. Entsprechend werden die Ergebnisse der Abwägung nach Beschluss durch die politischen Gremien den einzelnen Stellungnehmenden zur Verfügung gestellt.	
<u>Zur Information:</u> *Stellungnahme der DB AG zum Vorentwurf des Bebauungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 10.11.2022* Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen **keine** Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen. Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.	Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhaltepunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche oder andere sensible Nutzung ist nicht geplant. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die vorgebrachten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen. Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Es ist sicherzustellen, dass planfestgestelltes bzw. im Eigentum der DB AG befindliches Gelände nicht überplant wird. Bei den überplanten Flächen (Gemarkung Moisling, Flur 5, Flurstück 44/1 tlw.) handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die kommunale Überplanung ist mit der Zweckbestimmung der Fläche, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht vereinbar und daher bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken durch das EBA nicht zulässig (BVerwG, Urteil v. 16.12.1988, Az. 4 C 48.86). Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden. Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen. Das Projekt G.011304138 Neubau Verkehrsstation (VST) Lübeck-Moisling der DB Station&Service AG ist bereits im Vor-		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
feld mit in die Planung der Hansestadt Lübeck einbezogen worden. Die Planung der VST diente dazu der Hansestadt als Planungsgrundlage und ist daher in großen Teilen bekannt. Folgender Hinweis ist dennoch zu prüfen: Die DB bezieht Ihre Planungen auf den jetzigen Bestand, heißt auch Errichtung von geneigten Gehwegen, da die Bahnsteige höhengleich erreichbar sein sollen. Bei der Realisierung des Umfeldes durch die Hansestadt Lübeck sind diese Zuwegungen in der Umfeldplanung nicht erkennbar. Daher wird es für sinnvoll erachtet die Schnittstelle Stadt und DB detaillierter darzustellen. Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen. Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten. Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 2: Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 23.012023)		
Forstbehördlich wird wie folgt Stellung genommen: Ziel der Bauleitplanung ist die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhaltepunkt mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck in Lübeck-Moisling. Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden aktuell überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Waldflächen grenzen vor allem großflächig im Süden an das Plangebiet an; anteilig sind sie auch innerhalb des Plangeltungsbereiches vorhanden. Darauf wird im Text anteilig u.a. auf S. 13 unter Punkt 2.2.4 verwiesen. Der erforderliche 30 m Waldabstandsbereich wurde in der Planzeichnung des Bebauungsplanes korrekt dargestellt sowie als nachrichtliche Übernahme erfasst.	Die Darstellung des Sachverhaltes wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 3: Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023)		
In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/ Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt. Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf. Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Stellungnahme daher zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 4: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022)		
Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist in Zusammenhang mit den vorliegenden Planungen ausdrücklich auf § 15 Bundesnaturschutzgesetz hin, wonach bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Schon jetzt sind landwirtschaftliche Flächen in Lübeck knapp. Durch die fortlaufende Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten gehen stetig weitere landwirtschaftliche Flächen verloren. Aus diesem Grund ist es unerlässlich bei der Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen, die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen und die noch vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen als solche zu erhalten. Bei den hier für die Baumaßnahme und den Ausgleich vorgesehen Flächen handelt es sich um wertvolles Ackerland. Dieses sollte so weit wie möglich in der derzeitigen Bewirtschaftung verbleiben. Einer Inanspruchnahme der ohnehin schon knappen Ackerflächen für die Ausgleichsmaßnahmen sollten Entsiegelungsmaßnahmen im Gebiet der Hansestadt Lübeck vorgezogen werden. Es gibt diverse Flächen auf dem Stadtgebiet, die für eine Entsiegelung prädestiniert sind. Beispielsweise seien	Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangeltungsbereiches. Durch die geplante Park+Ride-Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Die Planung setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30,0 m und einer Länge von rund 125,0 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingeplant. Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck. Wenngleich eine Entsiegelung von bestehenden und verkehrlich nicht weiter benötigten Straßenverkehrsflächen durchaus sinnvoll ist, so ist auch zu berücksichtigen, dass neben dem Ausgleich für die neue Bodenversiegelung auch ein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich ist. Kleinteilige Entsiegelungsmaßnahmen, welche auch langfristig als „Insellösungen“ im Straßenraum bestehen würden, stellen keinen hinreichenden Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Ausgleich dar.	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
hier die nicht mehr benötigten Straßenflächen am ehemaligen Bahnübergang Kapitelsdörfer Kirchweg und der nicht mehr benötigte Teil der Straßenkreuzung Vorrader Straße/ Julius-Brecht-Straße genannt.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 5: Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)		
Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der Landschaftsplanung, des Natur- und Immissionsschutzes und der Klimaleitstelle zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren: I. Landschaftsplanerische Stellungnahme Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.	Es wird zu Kenntnis genommen, dass grundsätzlich keine Bedenken bestehen.	zur Kenntnis nehmen
Anpassung an den Klimawandel Auch wenn es aus Sicht der Klimaanpassung zuvor keine Anmerkungen gab, sollten zur Vollständigkeit im Umweltbericht folgende Punkte ergänzt werden: • Hinweis auf das Klimaanpassungskonzept mit den entsprechenden Ausschnitten aus der Maßnahmenkarte • Ausschnitt aus der Hinweiskarte Starkregen sowie entsprechende textliche Ausführungen • Ausschnitt aus der Stadtklimaanalyse, inkl. textlicher Ausführungen	Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt. Die genannten Unterlagen geben keine wesentlichen Informationen und/oder Planungshinweise für den Plangeltungsbereich, so dass sich keine neuen Erkenntnisse ergeben. Aufgrund der geringen Inhaltsdichte wird auf entsprechende Planausschnitte innerhalb des Umweltberichtes verzichtet.	berücksichtigen
Immissionsschutz Von Seiten des Immissionsschutzes gibt es keine weiteren Anmerkungen.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 6: Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023)		
Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der unteren Abfallbehörde, der unteren Bodenschutzbehörde und der unteren Wasserbehörde zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren: <u>Stellungnahme untere Abfallbehörde</u> Die untere Abfallbehörde hat keine Bedenken.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
<u>Stellungnahme untere Wasserbehörde</u> Die untere Wasserbehörde nimmt zum wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anhang 4) wie folgt Stellung. Die Vorhalteflächen für mögliche zukünftige Stellplatzflächen sind im Sollzustand zu betrachten und zu berücksichtigen. Weiterhin muss die Größe dieser Vorhaltefläche angegeben werden. Die Entwässerung des Sollzustandes muss dargestellt und berücksichtigt werden. Es werden nicht alle Stellplatzflächen vollversiegelt. Es muss dargestellt werden, welche Stellplatzflächen voll- und welche teilversiegelt werden sollen. Diese Änderung muss entsprechend in die Betrachtung der Wasserhaushaltbilanzen eingepflegt werden. Die Notwasserwege müssen im wasserrechtlichen Fachbeitrag betrachtet werden. Für die Betrachtung der Notwasserwege sind als Starkregenereignis 150mm Niederschlag in 2 Stunden und als Dauerregenereignis 150mm in 3 Tagen zu berücksichtigen. Die Notwasserwege sind grafisch darzustellen in einem Plan.	Der wasserwirtschaftliche Fachbeitrag wurde vor Beschluss der öffentlichen Auslegung mit der unteren Wasserbehörde als zuständigen Fachbehörde abgestimmt. Gleichwohl wurden die vorgebrachten Ergänzungen in den nunmehr vorliegenden Fachbeitrag eingearbeitet und erneut mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt. Inhaltliche Änderungen haben sich durch die Anpassungen nicht ergeben.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Im Weiteren werden Korrekturen bzw. Anmerkungen stichwortartig zu den einzelnen Abschnitten im wasserrechtlichen Fachbeitrag aufgelistet: Veranlassung: - Im dritten Absatz im letzten Satz kann alles einschließlich und nach „und außerhalb des B-Plan […]“ entfernt werden. <u>Planung</u> - Der erste Absatz kann entfernt werden, da er weder Teil des Bebauungsplans ist noch wasserwirtschaftliche Auswirkungen durch diesen auf den Bebauungsplan zu erwarten sind. - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden. - Im Satz „Von dort fließt das Wasser in Kuststoffrigolen […]“ sollte das Verb sickern verwendet werden, um die vertikale Bewegung des Wassers hervorzuheben. - Der Satz, welcher mit „Ziel der Planung […]“ beginnt, sollte als Einleitung für den Abschnitt genutzt werden, um die Erwartungen an die Planung klar zu kommunizieren. <u>Wasserhaushaltsbilanz</u> - Der potenziell natürliche Wasserhaushalt sollte nach dem ersten Absatz vorgestellt und erläutert werden. - Die betrachteten Flächen zwischen „Bestand“ und „Planung“ sind identisch, da für die Wasserhaushaltsbilanzen immer die Bebauungsplangrenzen anzuwenden sind. In diesen Absätzen sind die wesentlichen Unterschiede der beiden Zustände hervorzuheben wie z.B. die Ableitung von Oberflächenwasser in „Bestand“ und die Versickerung in „Planung“ oder die unterschiedliche Nutzung/Versiegelung der Flächen.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<u>Bewertung der Wasserhaushaltsbilanz:</u> - Im vorletzten Absatz sollten die Maßnahmen diskutiert werden, welche nach A-RW 1 einen wesentlichen Beitrag zur Annäherung an den potenziellen naturnahen Wasserhaushalt beitragen könnten, aber aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden können für den Bebauungsplan wie z.B. keine Gründächer möglich ohne Wohnbebauung. - Im letzten Absatz den Satz statt „Trotz […]“ mit „Zur Eingrenzung der extremen Schädigung wird […]“ beginnen und darstellen welche Maßnahmen zur Annäherung an den potenziell natürlichen Wasserhaushalt umgesetzt werden und andere positive Maßnahmen wie die Reinigung des Oberflächenwassers hervorheben. <u>Maßnahmen zur Behandlung:</u> - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden. <u>Fazit:</u> - Der erste Satz im zweiten Absatz muss sich auf die Verdunstung beziehen, welche einen großen Teil des potenziell natürlichen Wasserhaushalts einnimmt. Der nachfolgende Satz ist entweder anzupassen oder zu entfernen. - „Im Vergleich zum Bestand“ muss gestrichen werden. Die Regenwasserbewirtschaftung ist unter den Rahmenbedingungen für den B-Plan positiv zu bewerten, da ortsnah versickert wird und das anfallende Regenwasser gereinigt wird.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 7: Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 20.01.2023)		
Vielen Dank für die Unterlagen zum Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd / Infrastruktur Bahnhaltepunkt und dass Sie den ÖPNV mit aufgenommen haben. Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 21.01.2022 geschrieben haben, sind wir in die Planungen mit der Hansestadt Lübeck fest mit eingebunden. Jedoch möchten wir Ihrer Begründung unter 2.1. ÖPNV noch einige Ergänzungen hinzufügen. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Herausheben möchten wir die Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten / Klein Wesenberg.	Die genannten Ergänzungen wurden in der Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplanes eingearbeitet.	berücksichtigen
Wie Sie bereits in Ihrer Begründung unter 5.3.2. erläutern, entsprechen wir den Standards des aktuellen RNVP. Des Weiteren möchten wir an die Errichtung von Sanitärräumen für das Fahrpersonal erinnern. Es gab bereits Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck darüber, die aber in dieser Begründung nicht festgehalten werden. In diesem Zuge möchten wir darauf hinweisen, dass die Entsorgung des Abwassers so gestaltet wird, dass unsere Betriebsabläufe nicht davon berührt sind.	Die missverständlichen Ausführungen der Begründung werden angepasst und klargestellt.	berücksichtigen

141. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt-

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Teil B: Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

a) Von folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Bereichen liegen Stellungnahmen mit planrelevanten Inhalten vor:

Nr. 1: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022) 22
Nr. 2: DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022) 24
Nr. 3: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022) 25
Nr. 5: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022) 27
Nr. 5: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022) 28
Nr. 6: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022) 31
Nr. 7: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022) .. 32
Nr. 8: Hansestadt Lübeck, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022) 33
Nr. 9: Hansestadt Lübeck, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022) 36

b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/ oder sonstige nicht planrelevante Hinweise gegeben.

- Amt Nordstormarn für die Gemeinden Badendorf, Hamberge, Heilshoop und Mönkhagen (Schreiben vom 26.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Denkmalpflege (Schreiben vom 27.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 25.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 13.01.2022)
- Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (Schreiben vom 21.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 13.01.22)
- Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 25.01.22)
- Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Abfallbehörde (Schreiben vom 27.01.22)
- TraveNetz GmbH, Planung, Bau und Betrieb Netze Strom (Schreiben vom 19.01.2022)
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG und E-Plus Mobilfunk GmbH (Schreiben vom 17.01.22)
- Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 14.01.22)
- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) AöR, Büro Lübeck (Schreiben vom 18.01.22)
- Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 26.01.22)
- Schleswig-Holstein Netz AG (Schreiben vom 14.01.22)
- TenneT TSO GmbH- (Schreiben vom 13.01.22)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- Hansestadt Lübeck, Bereich 1.160 Frauenbüro
- Hansestadt Lübeck, Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung - Bauaufsicht
- Hansestadt Lübeck, Bereich 5.651 Gebäudemanagement
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 2 Landwirtschaft
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 5 Naturschutz und Forst
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Katasteramt Lübeck
- Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 6 Landesplanung

- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 5 Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau
- Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck
- Seniorenbeirat
- Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Vodafone GmbH – Region Nord
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Arbeitsgemeinschaft der nach § 29 BNatSchG beteiligten Naturschutzverbände
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung
- Behindertenbeauftrage/ Behindertenrat Lübeck
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein
- Naturschutzbund Deutschland e.V., Landesverband Schleswig-Holstein
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
- Kreisverwaltung Kreis Herzogtum-Lauenburg
- Gemeinde Bliestorf
- Gemeinde Klempau
- Gemeinde Krummesse

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 7: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022)		
1.1 Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen mit der DB Station&Service AG Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEWG) berühren. Die von zur Änderung vorgesehenen Flächennutzungsplan (FNP) umfassten Flächen grenzen im Norden an einen Bereich der Eisenbahnstrecke 1120 Hamburg - Lübeck an, in dem das für die FNP-Änderung mit ursächliche Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ umgesetzt werden soll. Die DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 22.03.2021, Az. I.SP-N-IP1, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Hamburg/Schwerin beantragt. Das Planrechtsverfahren für den Neubau des Haltepunkts ist noch nicht abgeschlossen, ein Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Das EBA hat die Hansestadt Lübeck in dem Verfahren gesamthaft beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Es wird auf die in diesem Zusammenhang dem Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck digital sowie zur öffentlichen Auslegung in Papier übermittelten Planunterlagen verwiesen. Hinsichtlich der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche ist festzustellen, dass auf dieser im Zuge des o.g. eisenbahnrechtlichen Verfahrens die Einrichtung einer Baustellenfläche für die	Die Erarbeitung der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte in Abstimmung mit dem für die Koordinierung der Maßnahmen der DB Station&Service AG und der Hansestadt Lübeck zuständigen Bereich. Die vorliegende Bauleitplanung dient der Schaffung der erforderlichen Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes, so dass allein hieraus bereits eine enge inhaltliche Verknüpfung gegeben ist.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Dauer des Baus des Haltepunkts beantragt worden ist. Abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung der mit der FNP-Änderung (nach Aufstellung eines B-Plans etc.) bezweckten Erstellung der Park and Ride-Fläche besteht Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin für den Neubau des Haltepunkts, der DB Station&Service AG. Das EBA als Planfeststellungsbehörde beabsichtigt in dem Verfahren weiter, der Vorhabenträgerin Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck dahingehend aufzuerlegen, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Haltepunkts die Bahnsteige - also auch der südliche, an den gegenständlichen FNP angrenzende Bahnsteig - zumindest provisorisch an das öffentliche Wegenetz angeschlossen sind. Dieser Anschluss müsste ebenfalls über die von der FNP-Änderung umfasste Fläche verlaufen. Auch insoweit besteht abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung des P+R-Vorhabens Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin. Die Planfeststellungsbehörde weist noch auf folgende, im Anhörungsverfahren für den Neubau des Haltepunkts gewonnenen Erkenntnisse zu der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche hin:		
1.2 Hinweis auf die erforderliche Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege Die Hansestadt Lübeck, Obere und untere Denkmalschutzbehörde, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, hat in ihrer Stellungnahme vom 28.10.2021 zu dem o.g. eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren darauf hingewiesen, dass der Bereich südlich der Bahnstrecke, östlich des Oberbüssauer Weges, Flur 5/Flurstück 21/5 als archäologische Verdachtsflächen einzuordnen ist, und dortige Baumaßnahmen nach § 12 DSchG S-H genehmigungspflichtig sind.	Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte ebenfalls die Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege. Deren Stellungnahme vom 25.01.2022 wurde entsprechend berücksichtigt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 8: DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022)		
Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.	Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhaltepunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche/sensible Nutzung ist nicht geplant. Die weiteren Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt. Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf.	zur Kenntnis nehmen

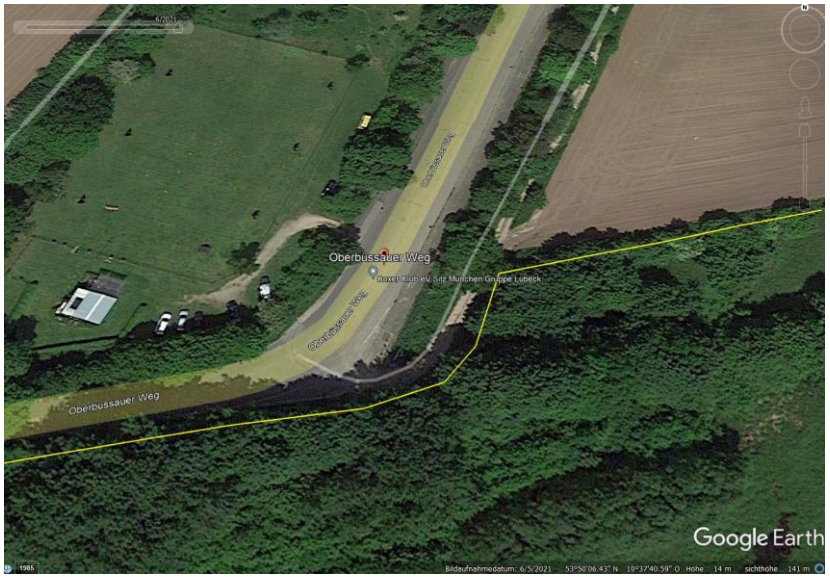
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 9: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022)		
3.1 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u> Die Entsorgungsbetriebe haben keine Bedenken hinsichtlich der gesicherten Erschließung des Gebietes. In dem Gebiet betreiben die Entsorgungsbetriebe Lübeck keine Entwässerungsanlagen. Die Vorflut für Regenwasser für das Gebiet scheint durch den Bau der A20 unterbrochen worden zu sein. Der natürliche Gewässerverlauf ist unterbrochen. Dadurch kommt es bereits jetzt zu Vernässungen auf den angrenzenden Ackerflächen. Die vernässte Niederung/ Gewässerbiotop südlich des Plangebietes hat sich in den vergangenen Jahren immer weiter ausgedehnt (Vergleich aus Luftbildern). Eine Begrenzung des Abflusses aus dem Gebiet auf den landwirtschaftlichen Abfluss wäre daher sinnvoll. Im weiteren Verlauf des ehemaligen Gewässers / Abfluss aus der vernässten Senke sollte geprüft werden, ob sich hieraus Auswirkungen auf die Standsicherheit des Dammes der Autobahn A-20 ergeben.	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	berücksichtigen
3.2 <u>Hinweise zur Planzeichnung</u> Zur Planzeichnung: Keine Anmerkungen.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
3.3 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung und zur Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde</u> In dem B-Plan wird es keine öffentliche Entwässerung der Entsorgungsbetriebe für Regenwasser geben, sondern nur Entwässerungsanlagen für die Straßenentwässerung. Die Flächen für	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
die Versickerung sind dann vom Bereich Stadtgrün und Verkehr zu unterhalten, ebenso die Kanäle. Es ist aus den oben genannten Gründen der landwirtschaftliche Abfluss aus dem Gebiet festzusetzen. Die Ableitung des Regenwassers aus dem Gebiet ist mit der uWB abzustimmen.	Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	
3.4 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u> Die Belange der Regenwasserbeseitigung sind umfänglich dargestellt und erläutert. Es sind weitere Gutachten (Versickerung) und ein wasserwirtschaftlicher Begleitplan zu erstellen, die der Vernässung in dem Bereich und der nicht vorhandenen Vorflut Rechnung tragen.	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse wurden mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 10: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022)		
<u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u> Die Entsorgungsbetriebe Lübeck weisen darauf hin, dass die Ableitung des Niederschlagswassers aus der vorhandenen Straßenfläche und der im geplanten B-Plangebiet nicht gewährleistet ist, weil durch den Bau der A 20 ein Gewässer unterbrochen wurde und eine zunehmende Vernässung bis in das Plangebiet erfolgt. Anlagen der öffentlichen Entwässerung sind in dem Planbereich nicht vorhanden. Nur Straßenentwässerungsanlagen. Die Wasserbehörde müsste dazu eine maßgebliche Aussage machen. Sollte eine Vernässung beabsichtig sein, müsste der geplante Umfang und die Auswirkungen durch ein hydrogeologisches Gutachten dargestellt und grundstücksrechtlich oder Ausweisung im B-Plan gesichert werden. Dabei dürfen die Böschung der A20 und der Bahneinschnitt mit geplantem Bahnsteig nicht in ihrer Standfestigkeit gefährdet werden. Nach Bodenkarte befindet sich die Autobahn in Grundwasserabstromrichtung.	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 11: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022)		
5.1 <u>Hinweise zur fehlenden Betroffenheit der Forstbehörde der Änderung des Flächennutzungsplanes</u> Hinsichtlich der Aufstellung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan 21.08.00 in Verbindung mit der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck wird seitens der unteren Forstbehörde wie folgt Stellung genommen: Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhaltepunkt Moisling mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg – Lübeck. Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die Straße „Oberbüssauer Weg“ wird beidseitig von schmalen, langgestreckten, gehölzbestockten Grünflächen/ Böschungen gesäumt. Diese sind planerisch als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt.	Die Zusammenfassung der Planungsziele wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Der aktuell gültige Flächennutzungsplan stellt das betreffende Areal überwiegend als „Fläche für Landwirtschaft“ dar. Der südlich unmittelbar an die Bahnlinie angrenzende Flächenbereich (=nördliche Teilbereich des Bebauungsplangebietes) soll künf-	Die Zustimmung zur 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
tig als Fläche „sonstiger überörtlicher und örtlicher Hauptverkehrsstraßen“ mit der Zweckbestimmung Park und Ride-Anlage ausgewiesen werden. Diesbezüglich bestehen forstbehördlicherseits **keine** Bedenken. Waldflächen, gemäß § 2 LWaldG, sind von der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht betroffen.		
5.2 <u>Hinweise zum Umgang mit dem Waldbestand auf Ebene der Bebauungsplanung</u> Unmittelbar südlich an den Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes 21.08.00 bzw. an den Oberbüssauer Weg angrenzend, befindet sich Wald gemäß § 2 Landeswaldgesetz. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art ihrer Entstehung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Zur groben Orientierung erhalten Sie nachstehend eine Skizze zum Verlauf der Waldgrenze (gelbe Markierung).	Die fachliche Auseinandersetzung mit dem Wald wurde in der Begründung und dem Umweltbericht des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
 Diese Waldfläche ist in der textlichen Begründung bislang noch nicht beschrieben bzw. thematisiert worden.		
5.3 <u>Hinweise zum Waldabstand</u> Gemäß § 24 Abs. 2 LWaldG weise ich ergänzend darauf hin, dass der 30 m Waldabstand in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß § 24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB, aufzunehmen ist. Der 30 m Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen.	Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt. Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 12: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022)		
<u>Hinweise zum Umgang mit potenziellen Kampfmitteln</u> In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt. Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf. Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Stellungnahme daher zur Kenntnis genommen..	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 13: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022)		
7.1 <u>Hinweis zu den vorhandenen Pachtverhältnissen</u> Sobald mir alle notwendigen Informationen über die Inanspruchnahme der Flächen vorliegen, werde ich diese aus dem Pachtvertrag herauslösen. Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass eine Kündigung spätestens bis zum 30.03. eines Jahres zum 30.09. des Jahres ausgesprochen werden muss. Außerhalb dieses Zeitraumes ist keine Kündigung möglich.	Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte eine weitergehende Beteiligung des Bereiches. Ergänzend erfolgen durch die Koordinierungsstelle der Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Bahnhaltes Abstimmungen mit dem Bereich.	zur Kenntnis nehmen
7.2 <u>Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen</u> Sofern auch im Bereich nördlich der Bahnlinien Flächen dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen, werden auch hierzu die notwendigen Informationen benötigt (Flächenumgriffe und Zeitplan). Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass Flächenankäufe regelmäßig einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Dies sollte bei der Planung berücksichtigt werden.	Die Flächen nördlich der Bahntrasse sind Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Neue Mitte Moisling, welche durch den Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling - überplant wird. Die Abstimmung erfolgt hierzu im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens.	Zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 14: Hansestadt Lübeck, Bereich 5.660-1.5 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022)		
Im Zuge der Bereichsbeteiligung zum o.g. Bebauungsplan nimmt der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr wie folgt Stellung:	Zunächst sei festgestellt, dass die der Bauleitplanung zugrundliegende Planung durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erfolgt, so dass dieser Bereich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin vertritt.	
8.1 <u>Radverkehrsflächen</u> Es ist davon auszugehen, dass der Schwerpunkt der verkehrlichen Anbindung auch beim Radverkehr liegen soll. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, die für den Radverkehr erforderlichen Flächen bei der Planung zwingend zu berücksichtigen. So sind z.B. vorgeschriebene Sicherheitsräume zwischen dem Radweg unmittelbar neben Längsparkplätzen einzuplanen.*	Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf die spätere Ausbauplanung. Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung besteht kein Handlungsbedarf. Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Stellungnahme daher zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
8.2 <u>Hinweise zu den geplanten Nutzungen nördlich der Bahntrasse aus dem Bebauungsplan 21.01.00</u> Der Begründung ist zu entnehmen, dass eine Nutzungsmischung angedacht ist. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, dass diese Nutzungsmischung –Bahnhaltepunkt / Nahversorgung- möglicherweise zu Konflikten führen kann, da das Nahversorgungszentrum auch für weiter entfernt liegende Teile von Moisling oder Niendorf interessant sein könnte, was wiederum zu einer verstärkten Nutzung des*	Die Ausführungen in der Begründung beziehen sich auf den nördlich der Bahntrasse angrenzenden Bereich rund um den neu zu schaffenden „Moislinger Markt“ im Zusammenhang mit der Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“. Diese Erläuterung wurde zum Verständnis des Gesamtzusammen-hanges innerhalb des Stadtteiles Moisling aus- und aufgeführt. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen der Entwicklung nördlich der Bahntrasse erfolgt auf der Grundlage des Rahmenplanes „Neue Mitte Moisling“ die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Pkw zur Erledigung der Einkäufe führt. Diese etwaigen verkehrlichen Auswirkungen sind bisher weder thematisiert noch von hier aus einschätzbar.	Neue Mitte Moisling -. Dieser beinhaltet auch die erforderliche Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt nördlich der Bahn.	
8.3 <u>Hinweise zum Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser und Auswahl von Straßenbaumarten</u> Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 2.1 wird für die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“, der Umgang mit dem „anfallenden Niederschlagswasser“ beschrieben. In der Begründung unter 5.3.4 „Regenwasserbehandlung“ steht: „Das aktuelle Konzept sieht zunächst die Anlage einer straßenbegleitenden Versickerungsmulde vor“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert eine klimaangepasste Planung für die Zufahrtsstraße und die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ unter Berücksichtigung eines Konzeptes zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung, welche beispielsweise die Verwendung von Baumrigolen beinhaltet.* > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Prüfung der Planung mit dem Berechnungsprogramm für A-RW 1 vom LLUR des Landes Schleswig-Holstein festgesetzt werden soll.*	Im Zuge der weiteren Verfahrensbearbeitung erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, welcher die Niederschlagswasserbeseitigung darstellt. Dieser Fachbeitrag enthält u.a. die erforderliche A-RW 1 Berechnung. Die fachliche Zuständigkeit liegt hier bei der unteren Wasserbehörde und ist mit der Behörde abgestimmt.	berücksichtigen
8.4 <u>Hinweis zur vorhandenen Rad- und Fußwegeverbindung</u> Die Begründung beschreibt unter 2.2.2 „Landschaftsbild und Erholung“ (s. S.12) die Rad- und Fußwegeverbindung zum 1 km entfernten Elbe-Lübeck-Kanal „entlang der westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze“ in Form eines bestehenden, landwirtschaftlichen Weges.	Die Planung berücksichtigt den Erhalt dieser Rad- und Fußwegeverbindung. Der Hinweis wird daher zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
> *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Erhalt der bestehenden Rad- und Fußwegeverbindung bzw. die Sicherung der Durchgängigkeit der Verbindung zum Elbe-Lübeck-Kanal.*		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
Nr. 15: Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022)		
Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht des Natur-, Klima- Immissions- und Gesundheitlichem Umweltschutzes zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung: 9.1 Hinweise zur Eingrünung des Plangebietes Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Da das Planungsgebiet an das LSG Talraum von Grienau und Quadbek angrenzt, ist auch an der Süd- und auf ganzer Länge der Ostgrenze des Planungsgebietes, zur landwirtschaftlich genutzten Fläche hin, eine Eingrünung vorzunehmen. Die Überstellung der Parkflächen mit einem Baumraster wird grundsätzlich begrüßt, da hierdurch der Übergang zur freien Landschaft gestaltet wird, siehe auch II.	Die Planung sieht eine Eingrünung der Stellplatzfläche vor. Diese ist auch auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung in der Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt.	berücksichtigen
9.2 Hinweise zum Artenschutz und zu Natura 2000 Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen aus artenschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgesehene Planung. Eine abschließende Stellungnahme ist aber erst möglich, wenn das vorgesehene Artenschutzgutachten vorliegt. Im weiteren Verfahren sind insbesondere die Auswirkungen der Planung auf Fledermäuse, Haselmäuse und Vögel zu beurteilen und ggf. artenschutzrechtlich erforderliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu bestimmen. Natura 2000-Gebiete sind durch die Planung nicht betroffen.	Im Rahmen der Bauleitplanaufstellung erfolgte die Erarbeitung eines Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages. Die Ergebnisse sind in die Begründung und den Umweltbericht eingearbeitet. Der Hinweis auf die Natura 2000 Gebiete wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	berücksichtigen
9.3 Hinweise zur Anpassung an den Klimawandel Aus Sicht der Klimaanpassung gibt es keine fachlichen Bedenken gegen die F-Plan-Änderung.	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägungsvorschlag	Ergebnis
9.4 Hinweise zum Klimaschutz Aus Sicht des Klimaschutzes bestehen keine Bedenken gegen die F-Plan-Änderung und die Bebauungsplanung.	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
9.5 Hinweise zur Berücksichtigung der Mobilitätswende Die Planung des Bahnhaltepunkts mit verschiedenen Mobilitätsangeboten (Car-Sharing, Park & Ride, ÖPNV, Auto und Radabstellplätze) wird als wichtiger Schritt für die Verbesserung der Intermodalität und die Mobilitätswende begrüßt.	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen
9.6 Hinweise zum Immissionsschutz Da die schalltechnische Untersuchung noch nicht vorliegt und der Umweltbericht im weiteren Verfahren erarbeitet wird, kann zu diesem Zeitpunkt noch keine weitergehende Prüfung und Stellungnahme erfolgen.	Die geplante Park+Ride Anlage grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich im vorhandenen Straßennetz vor allem nördlich der Bahn. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelästigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt. Der Umweltbericht wurde zwischenzeitlich erarbeitet und ist als eigenständiger Bestandteil dem Entwurf der Begründung des Bauleitplanes angefügt.	teilweise berücksichtigen

Aufgestellt: Lübeck, den 04.05.2023

Hansestadt Lübeck / Bereich Stadtplanung und Bauordnung / 5.610.4 / Schr

in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH

Anlage 1b

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 04.05.2023

Vorbemerkung:

Der vorliegende Prüf- und Abwägungsbericht ist nach den durchgeführten Beteiligungsschritten gegliedert. Im Einzelnen beinhaltet er die Prüfung und ggf. Abwägung der Stellungnahmen aus den folgenden Beteiligungsschritten:

Teil A: Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Teil B: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB)

Teil C: Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Hinweis:

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurden keine Stellungnahmen vorgebracht, so dass diese Beteiligung keiner Prüfung und Abwägung bedarf.

Zu Teil A: Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Zu Teil B: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Zu Teil C: Im Teil C werden all jene Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren aufgeführt. Dieser Teil stimmt mit dem Prüf- und Abwägungsbericht vom 10.11.2022 überein. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden insgesamt 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Teil A: Stellungnahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung:

Der Entwurf des Bauleitplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Stellungnahme A (Schreiben vom 17.01.2023)		
Ich nutze den Oberbüssauer Weg im Bereich der o.g. Planung regelmäßig als Radfahrer. Die Bauplanung entspricht offensichtlich einer wesentlichen Änderung des Oberbüssauer Weges. Gemäß VwV-StVO § 2 Randnotiz 13, in Verbindung mit ERA Kapitel 0 Absatz 1, ist danach die Anwendung der Bestimmungen der ERA obligatorisch. Der Oberbüssauer Weg ist in diesem Abschnitt Teil der ausgeschilderten Veloroute 34 Moisling - Flughafen. Deshalb sind die Radverkehrsanlagen mindestens in Regelmaßen auszuführen. Tatsächlich sind die Radwege lediglich in einer Breite von 1,60 m geplant; das entspricht nicht dem Regelmaß von mindestens 2 m, sondern lediglich dem Mindestmaß für Wege geringer Bedeutung. Außerdem ist der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und parkenden Pkw auf der Ostseite nur mit 50 cm vorgesehen; erforderlich sind nach ERA Kap. 3.4 aber 75 cm. Darüber hinaus sind auch die Gehwege untermaßig oder mit Mindestmaßen konzipiert;	Die vorgetragenen Anregungen sind Bestandteil der Ausbauplanung. Der Bebauungsplan selbst definiert im Bereich des Oberbüssauer Weges eine Straßenverkehrsfläche, deren Aufteilung in der Ausbauplanung definiert wird. Die hierbei festgesetzte Breite der Straßenverkehrsfläche lässt unterschiedliche Straßenraumaufteilungen zu. Die Stadt wird die Anregungen im Rahmen der Möglichkeiten (d.h. der ausgewiesenen Verkehrsfläche) berücksichtigen. Unter Abwägung der Forderung einer optimalen Lösung für den Fahrradverkehr und den hierfür erforderlichen Eingriffen in die vorhandene Böschung, hat die Verwaltung die Entscheidung zu Gunsten der o.a. Kompromisslösung getroffen, die keine Änderung der ausgewiesenen Breite der Verkehrsfläche erfordert.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
auch diese Kombination wird in der ERA Kap. 3.4 explizit ausgeschlossen. Diese Mängel mindern die Attraktivität der Radwege, und sie steigern das Unfallrisiko, wie z.B. in der BASt-Studie „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“ nachgewiesen wurde. Die genannten Mängel der Radwege ergeben sich auch nicht zwangsläufig aus der verfügbaren Fläche oder aus der erwarteten Nutzung. In der Argumentation auf der Sitzung des Bauausschusses vom 19.12.2022 wurde vor allem auf die Interessen des Busverkehrs verwiesen. Diese Argumentation ist aber nicht stichhaltig. Es ist zu erwarten, dass die Haltestelle am neuen Bahnhaltepunkt von den Stadtverkehrslinien 5, 7, 11, und 12 angefahren wird. Drei dieser Linien werden dort enden; die Linie 7 fährt weiter nach Moorgarten bzw. Klein Wesenberg. Die Linie 7 wird voraussichtlich am Kreisverkehr wenden und an der Doppelhaltestelle an der Ostseite ihre Fahrgäste ein- und aussteigen lassen. Zwei der drei anderen Linien werden ihre Fahrgäste an der westlichen Haltestelle aussteigen lassen und unmittelbar danach die Ruhezone auf der Westseite südlich der Bahn anfahren. Zur planmäßigen Abfahrt fahren sie dann die Doppelhaltestelle auf der Ostseite an. Die vierte Linie fährt zum Aus- und Einsteigen sowie zum Warten die Einzelhaltestelle auf der Ostseite an. Damit sind die Ruhezone und die separaten Halteflächen auf der Ostseite erforderlich, nicht aber die separate Haltefläche auf der Westseite, weil die Busse hier nur kurz anhalten, und dem Pkw-Verkehr daher - wie auch bei anderen Fahrbahnrandhaltestellen - eine kurze Wartezeit zumutbar ist. Die 11 Pkw-Stellplätze auf der Westseite rechtfertigen keine Unterschreitung der Regelmaße für die Radverkehrsanlagen, zumal im Umfeld bereits eine beträchtliche Zahl von zusätzlichen Stellplätzen vorgesehen ist; sie sollten daher entfallen. Auf der Brücke selbst bestehen zwischen Radweg und Fahrbahn 1 m breite ungenutzte Streifen, die teilweise dem Radweg zugeschlagen werden		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
können. Im Bereich der Ruhezone sind Gehwege sowohl links als auch rechts der Ruhezone vorgesehen; eine generelle Führung der Fußgänger rechts der Ruhezone würde sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer regelkonforme Wege ermöglichen. Es verbleibt ein sehr kurzer untermaßiger Radwegabschnitt südlich der Ruhezone. Hier könnte durch eine geringfügige Einengung der an dieser Stelle ca. 8 m breiten Fahrbahn genug Platz für eine regelkonforme Erweiterung des Radwegs geschaffen werden. Alternativ könnte die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn schon im Bereich der Ausfahrt aus der Ruhezone erfolgen. Aus diesen Änderungen ergibt sich ohne jede Beeinträchtigung für den Busverkehr ein Flächengewinn, der auch auf der Ostseite einen regelkonformen Radweg erlaubt. Erforderlich ist dafür lediglich eine Verschiebung der auf der Ostseite eingezeichneten Fahrbahnelemente um ca. 70 cm in westliche Richtung, welche nach den beschriebenen Änderungen auf der Westseite problemlos möglich wäre. Ich beantrage daher eine entsprechende Änderung der Ausbauplanung.		

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Teil B: Stellungnahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand weitestgehend parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

a) Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange liegen Stellungnahmen mit bebauungsplanrelevanten Inhalten vor:

Nr. 1:	DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023)	8
Nr. 2:	Gasunie Deutschland Services GmbH (Schreiben vom 30.12.2022)	13
Nr. 3:	Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 23.012023)	17
Nr. 4:	Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023)	20
Nr. 5:	Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022)	21
Nr. 6:	Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)	23
Nr. 7:	Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023)	35
Nr. 8:	Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 23.01.2023)	39
Nr. 9:	Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 23.01.2023)	47

b) Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht bebauungsplanrelevante Hinweise gegeben.

- Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 14.12.2022)
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 11.01.2023)
- Industrie und Handelskammer (Schreiben vom 20.01.2023)

- TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 23.12.2022)
- Wasser- und Bodenverband Ostholstein (Schreiben vom 15.12.2022)
- Entsorgungsbetriebe Lübeck, Bereich 3.700 (Schreiben vom 23.01.2023)
- Entsorgungsbetriebe Lübeck, Planung Neubau (Schreiben vom 23.01.2023)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden und Trägern öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- Handwerkskammer Lübeck
- LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 22
- LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst
- LfU, Abt. 7 Technischer Umweltschutz
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation S-H
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. IV 6 Landesplanung
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, Abt. V 5 Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 414
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau über den LBV HL
- Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
- Schleswig-Holstein Netz AG
- Stadtwerke Lübeck GmbH
- Trave Netz GmbH
- Telefònica Germany GmbH & Co. OHG
- Vodafone GmbH
- AG-29
- AGU
- Behindertenbeauftragte/ Behindertenbeirat Lübeck
- BUND e.V.
- KWL
- LNV S-H

- NABU Deutschland S-H e.V.
- Vertretung der Jugend, Jugendhilfeausschuss Hansestadt Lübeck
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/ Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher
- LLnL, Abt. 2 Landwirtschaft, Dezernat 20
- LLnL, Abt. 5 Naturschutz und Forst, Außenstelle Eutin
- HL, Bereich 1.160 Frauenbüro
- HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung
- HL, Bereich 3.370 Feuerwehr
- HL, Bereich 3.820 Stadtwald
- HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege
- Amt Nordstormarn mit den Gemeinden Mönkhagen, Heilshoop, Badendorf, Hamberge, Wesenberg, Klein Wesenberg

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 1: DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Schreiben vom 26.01.2023)		
Gegen den Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt - und zugehörigen 141. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen unter Beachtung nachfolgender Auflagen/Bedingungen und Hinweise keine Bedenken. DB Station&Service AG, externe Projektleitung, Bauausführung Hamburg steht weiterhin in einem engen Kontakt mit der Stadt Lübeck, denn diese muss auf Ihren Flächen die Erreichbarkeit des neuen Haltpunkts zum nächsten Fahrplanwechsel, im Dezember d.J., sicherstellen. Diese Abstimmung beinhaltet auch einen Gestattungsvertrag, den DB Station&Service AG mit der Stadt Lübeck abgeschlossen hat. Bestandteil des Gestattungsvertrages ist die Nutzung von Flächen der Stadt Lübeck als Baustelleneinrichtungsflächen u.a. auch auf der Fläche der zukünftigen P&R Anlage.	Der erneute Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Wir bitten um Zusendung der Abwägung bzw. Satzung zu gegebener Zeit. Bitte nutzen Sie hierfür und für zukünftige Anfragen nach Möglichkeit unser Funktionspostfach: DB.DBImm.NL.HMB.Postfach@deutschebahn.com.	Die Mitteilung des Prüfergebnisses ist gesetzlich nur im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgesehen. Der Satzungsplan und die Ergebnisse der Abwägung sind jedoch auf der Seite der Hansestadt	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Lübeck einsehbar. Der Bebauungsplan kann im Geoportal zudem jederzeit heruntergeladen werden.	
Zur Information: *Stellungnahme der DB AG zum Vorentwurf des Bebauungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 10.11.2022* Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen. Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.	Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhaltepunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche/sensible Nutzung ist nicht geplant. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die vorgebrachten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen. Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgt ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Es ist sicherzustellen, dass planfestgestelltes bzw. im Eigentum der DB AG befindliches Gelände nicht überplant wird. Bei den überplanten Flächen (Gemarkung Moisling, Flur 5, Flurstück 44/1 tlw.) handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die kommunale Überplanung ist mit der Zweckbestimmung der Fläche, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht vereinbar und daher bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken durch das EBA nicht zulässig (BVerwG, Urteil v. 16.12.1988, Az. 4 C 48.86). Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden. Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen.		

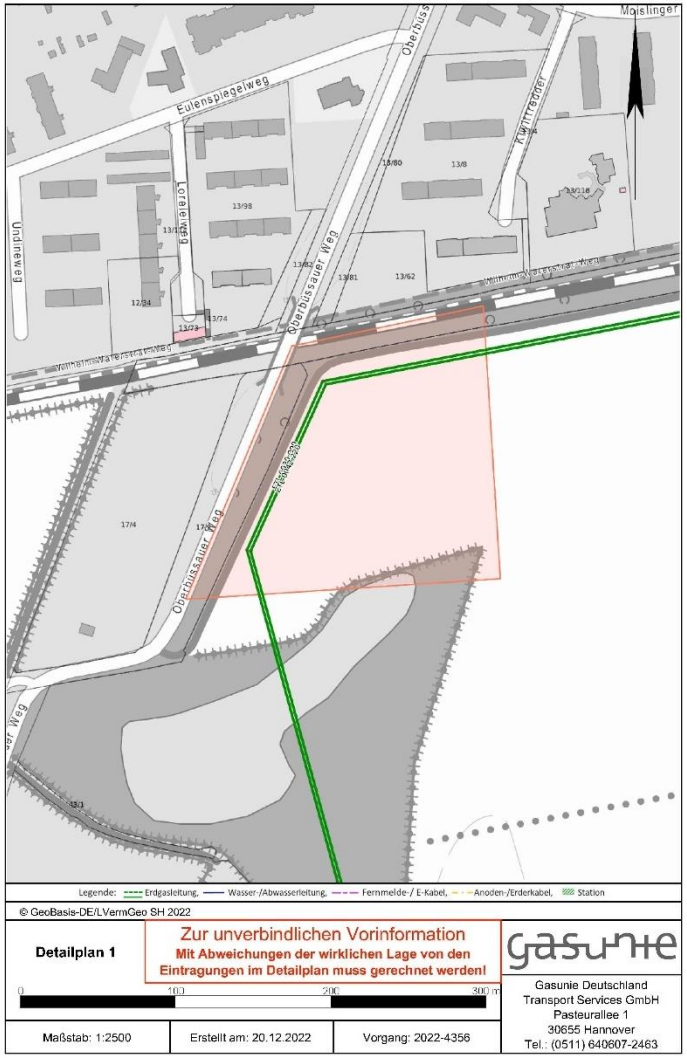
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen. Das Projekt G.011304138 Neubau Verkehrsstation (VST) Lübeck-Moisling der DB Station&Service AG ist bereits im Vor-		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
feld mit in die Planung der Hansestadt Lübeck einbezogen worden. Die Planung der VST diente dazu der Hansestadt als Planungsgrundlage und ist daher in großen Teilen bekannt. Folgender Hinweis ist dennoch zu prüfen: Die DB bezieht Ihre Planungen auf den jetzigen Bestand, heißt auch Errichtung von geneigten Gehwegen, da die Bahnsteige höhengleich erreichbar sein sollen. Bei der Realisierung des Umfeldes durch die Hansestadt Lübeck sind diese Zuwegungen in der Umfeldplanung nicht erkennbar. Daher wird es für sinnvoll erachtet die Schnittstelle Stadt und DB detaillierter dazustellen. Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen. Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten. Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 2: Gasunie Deutschland Services GmbH (Schreiben vom 30.12.2022)		
Von dem oben genannten Vorhaben sind Erdgashochdruckleitungen/ Kabel der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen betroffen. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit eines Gasunie-Mitarbeiters durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Ein Gasunie-Mitarbeiter wird die Lage des Schutzstreifens ermitteln, kennzeichnen und die vor Ort tätigen Personen einweisen. Hierfür fallen keine Kosten an. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen: Gasunie Deutschland Transport Services GmbH Standort Eckel Vaenser Dorfstraße 45 21244 Buchholz i. d. N. Tel.: 0 4181 / 3403-65 Die Stellungnahme inklusive Pläne und Schutzanweisung ist auf der Baustelle vorzuhalten. Nachfolgende Auflagen sind zu beachten und unbedingt einzuhalten. Im Störungsfall außerhalb der Dienstzeit wenden Sie sich bitte an die ständig besetzte Leitzentrale.	Der Bebauungsplan berücksichtigt bereits die genannte Erdgasdruckleitung. Zur Sicherung erfolgte die Festsetzung eines Leitungsrechtes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB zugunsten des Ver- und Entsorgungsträgers. Die vorgebrachten ergänzenden Auflagen werden zur Klarstellung als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen. Ergänzend wird die Stellungnahme dem zuständigen städtischen Bereich zur Koordinierung der Ausbauplanung zur Verfügung gestellt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Auflagen: • Während der Bauphase ist der Schutzstreifen soweit möglich mit Bauzäunen vor ungesichertem Überfahren zu schützen. • In Absprache mit dem zuständigen Leitungsbetrieb können im Schutzstreifen notwendige Sicherungsmaßnahmen abgestimmt werden (z.B. Kreuzung durch Baustellenzufahrt). • Das vorhandene Geländeniveau im Schutzstreifen darf nur in Abstimmung mit dem zuständigen Standort verändert werden. Ein Auffüllen von bis zu 60 cm ist ohne gutachterliche Prüfung möglich. • Alle befahrbaren Flächen im Schutzstreifen sind in einem SLW 60-Aufbau zu erstellen. • Parkflächen sind im Schutzstreifen aus Verbundsteinpflaster oder Rasengittersteinen herzustellen. • Lampenmasten, Schächte, Gullis und E-Ladesäulen sind außerhalb des Schutzstreifens zu errichten und hinsichtlich ihrer Standsicherheit so zu planen bzw. zu errichten, dass ein uneingeschränktes Freilegen der Gasunie-Anlagen auch ohne Verbau jederzeit möglich ist. • Der Schutzstreifen ist von Anpflanzungen freizuhalten. • Zu Zwecken notwendiger Reparaturarbeiten an den Gasunie-Anlagen ist der Schutzstreifen nach vorheriger Anmeldung von Fahrzeugen freizuhalten. Kosten: • Die Kosten für eventuelle Schutzmaßnahmen / Gutachten sind vom Verursacher zu tragen. • Gasunie ist von allen Kosten, die in Folge der Baumaßnahme entstehen könnten (z.B. in Gestalt nachträglich erforderlicher		

<table>
<tr><th>Inhalt der Stellungnahme</th><th>Prüfung und Abwägung</th><th>Ergebnis</th></tr>
<tr><td>Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen oder im Vergleich zum ursprünglichen Zustand erhöhter Aufwendungen bei Reparatur-, Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten) freizuhalten.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Aktuell betroffene Anlagen:
<table><tr><th>Erdgastransportleitung(en) / Kabel</th><th>Durchmesser in mm</th><th>Schutzstreifen in m</th><th>Begleitkabel</th><th>Bestandsplan Nr.</th></tr><tr><td>ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck</td><td>250</td><td>8,00</td><td>ja</td><td>BP 58, BP 59</td></tr><tr><td>ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck-Kanal West</td><td>300</td><td>6,00</td><td>ja</td><td>BP 59, BP 60</td></tr></table>
Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden.
Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.</td><td></td><td></td></tr>
</table>

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 3: Landesamt für Landwirtschaft u. nachhaltige Landentwicklung; Untere Forstbehörde vom 23.012023		
Ziel der Bauleitplanung ist die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhaltepunkt mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck in Lübeck-Moisling. Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden aktuell überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Waldflächen grenzen vor allem großflächig im Süden an das Plangebiet an; anteilig sind sie auch innerhalb des Plangeltungsbereiches vorhanden. Darauf wird im Text anteilig u.a. auf S. 13 unter Punkt 2.2.4 verwiesen. Der erforderliche 30 m Waldabstandsbereich wurde in der Planzeichnung des Bebauungsplanes korrekt dargestellt sowie als nachrichtliche Übernahme erfasst.	Die Darstellung des Sachverhaltes wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Der 30 m Waldabstandsbereich wird gemäß Planzeichnung in wesentlichen Teilen durch die Darstellung einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sukzession“ und der Maßnahme M2 überplant. Planerisches Ziel ist hier eine Entwicklung einer Sukzessionsfläche mit lockerem, einzelnen Baumbestand. Dazu ist eine Mahd inkl. Abtransport des Mähgutes im Abstand von 3-5 Jahren sowie ein Ausdünnen der aufkommenden Pioniergehölze notwendig (vgl. Punkt 2.4. der textlichen Festsetzung). Forstbehördlicherseits wird ausdrücklich darauf hingewiesen,	Der Bebauungsplan berücksichtigt die geforderten Pflegemaßnahmen. Die Pflege und Unterhaltung der Flächen verbleibt auch langfristig in den Händen der Hansestadt Lübeck, so dass auch die Gewährleitung der Waldfreiheit durch diese erfolgen muss.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
dass die betreffende Fläche zur Funktionswahrung der gegenseitigen Schutzwirkungen des Waldabstandsbereiches waldfrei zu entwickeln ist. Eine Gewährleistung der Waldfreiheit ist durch eine kontinuierliche Durchführung der o.g. Unterhaltungs- und Pflegemaßnahme unbedingt zu gewährleisten.		
Durch die bauliche Realisierung des Kreisverkehrs im Süden wird kleinflächig eine Waldteilfläche mit einer Flächengröße von ca. 590 m in Anspruch genommen. Gemäß § 9 Abs. 1 LWaldG darf Wald nur mit erteilter Genehmigung der Forstbehörde abgeholzt, gerodet und in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden. Seitens des Waldeigentümers hat dazu eine Antragstellung auf Waldumwandlung bei der unteren Forstbehörde zu erfolgen. Die Forstbehörde entscheidet über die Zulassung des mit der Umwandlung verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde. Ich weise darauf hin, dass es für eine Erteilung einer Waldumwandlungsgenehmigung der Bestandeskraft des Bebauungsplanes bedarf. Gemäß § 9 Abs. 7 Satz 2 und 3 LWaldG darf die Waldfläche erst unmittelbar vor der Verwirklichung der anderen Nutzung abgeholzt und gerodet werden. Bis dahin bleibt der Waldeigentümer zur Einhaltung der Vorschriften zur Bewirtschaftung des Waldes und zum Waldschutz verpflichtet. Gemäß § 9 Abs. 6 LWaldG ist im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von Wald eine Fläche, die nicht Wald ist und dem umzuwandelnden Wald nach naturräumlicher Lage, Beschaffenheit und künftiger Funktion gleichwertig ist oder werden kann, aufzuforsten (Ersatzaufforstung). Eine Erstaufforstung als Ersatzaufforstung hat auf der Grundlage der forstlichen Standortskartierung mit entsprechend standortgerechten Waldbäu-	Die Inaussichtstellung der erforderlichen Genehmigung zur Walumwandlung wird auf Ebene der Bauleitplanung zur Kenntnis genommen. Die eigentliche Antragstellung erfolgt nach Rechtskraft des Bebauungsplanes.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
men flächig zu erfolgen. Ziel der Anpflanzung ist der Aufbau eines naturnahen standortgerechten Waldes mit einem hinreichenden Anteil standortheimischer Baumarten unter Verwendung von geeignetem forstlichen Vermehrungsgut (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 LWaldG). Für die umzuwandelnde Fläche in einer Größe von ca. 0,059 ha wurde ein Ausgleichsverhältnis von 1:2 festgesetzt, sodass forstrechtlich eine Ersatzaufforstung mit einer Flächengröße von ca. 0,1180 ha herzustellen ist (vgl. S. 48 der textlichen Begründung). Die Ersatzaufforstung soll auf dem Flurstück 1/1, Flur 6; Gemarkung Niendorf-Moorgarten auf der sogenannten Sammelausgleichsfläche „Neue Koppel“ erbracht bzw. dort entsprechend verbucht werden. Als Nachweis der Ersatzwaldflächenverfügbarkeit; zur Vermeidung von Doppelbuchungen sowie zum Abgleich der Daten, die bei der Forstbehörde geführt werden, bitte ich um Übermittlung weiterer Unterlagen der bislang dort insgesamt abgebuchten/angerechneten sowie noch freien Flächenkapazitäten.		
Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung und Umsetzung der vorbezeichneten, ergänzenden Anmerkungen und Hinweise sowie der Übermittlung der erforderlichen, weiterführenden Dokumente, bestehen aus hiesiger Sicht nach dem derzeitigen Sach- und Kenntnisstand zum vorliegenden Entwurf der Bauleitplanungsunterlagen der Hansestadt Lübeck keine weiteren Bedenken.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Die erforderlichen Unterlagen werden nach Rechtskraft des Bebauungsplanes mit Antragstellung der Waldumwandlung zur Verfügung gestellt.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 4: Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 - Kampmittelräumdienst (Schreiben vom 17.01.2023)		
In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/ Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Inhalte der Stellungnahme waren dem zuständigen städtischen Bereich bereits bekannt. Gleichwohl wird die Stellungnahme dem Bereich erneut zur Verfügung gestellt.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 5: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 22.12.2022)		
Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist in Zusammenhang mit den vorliegenden Planungen ausdrücklich auf § 15 Bundesnaturschutzgesetz hin, wonach bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Schon jetzt sind landwirtschaftliche Flächen in Lübeck knapp. Durch die fortlaufende Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten gehen stetig weitere landwirtschaftliche Flächen verloren. Aus diesem Grund ist es unerlässlich bei der Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen, die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen und die noch vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen als solche zu erhalten. Bei den hier für die Baumaßnahme und den Ausgleich vorgesehen Flächen handelt es sich um wertvolles Ackerland. Dieses sollte so weit wie möglich in der derzeitigen Bewirtschaftung verbleiben. Einer Inanspruchnahme der ohnehin schon knappen Ackerflächen für die Ausgleichsmaßnahmen sollten Entsiegelungsmaßnahmen im Gebiet der Hansestadt Lübeck vorgezogen werden. Es gibt diverse Flächen auf dem Stadtgebiet, die für eine Entsiegelung prädestiniert sind. Beispielsweise seien	Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangeltungsbereiches. Durch die geplante Park+Ride-Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30 m und einer Länge von rund 125 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingeplant. Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck. Wenngleich eine Entsiegelung von bestehenden und verkehrlich nicht weiter benötigten Straßenverkehrsflächen durchaus sinnvoll ist, so ist auch zu berücksichtigen, dass neben dem Ausgleich für die neue Bodenversiegelung auch ein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich ist. Entsiegelungsmaßnahmen, welche „Insellösungen“ darstellen, stellen keinen hinreichenden Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Ausgleich dar. Dieser wäre zudem erforderlich.	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
hier die nicht mehr benötigten Straßenflächen am ehemaligen Bahnübergang Kapitelsdörfer Kirchweg und der nicht mehr benötigte Teil der Straßenkreuzung Vorrader Straße/Julius-Brecht-Straße genannt.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 6: Hansestadt Lübeck Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 23.01.2023)		
Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der Landschaftsplanung, des Natur- und Immissionsschutzes und der Klimaleitstelle zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung: I. Landschaftsplanerische Stellungnahme Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen **keine** grundsätzlichen Bedenken.		zur Kenntnis nehmen
II. Eingriff in die Natur 1. Zu den planungsrechtlichen Festsetzungen Teil B des Bebauungsplanes: a. Pkt. 2 Maßnahmen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB i. Zu 2.2: Im Umweltbericht Pkt. 6.3.2 und 6.3.3 wird dargestellt, dass nur bis zu 30 Parkplätze von der Regelung des Punktes 2.2 ausgenommen sind. Die Anzahl der auszunehmenden Parkplätze muss angeglichen werden.	Die fehlerhafte Angabe im Umweltbericht wird berichtigt. Die korrekte Anzahl von 35 Parkplätzen wurden in der Bilanzierung zum Entwurf bereits berücksichtigt.	berücksichtigen
ii. Zu 2.3: Es muss ergänzt werden, dass dieser Wildkrautstreifen entweder durch natürliche Selbstbegrünung oder durch Regiosaatgut aus dem heimischen Vorkommensgebiet hergestellt wird (vgl. § 40 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG)	Die Konkretisierung wird in der textlichen Festsetzung ergänzt.	berücksichtigen
iii. Zu 2.4: Im Satz 1 dieses Punktes ist statt der Zweckbestimmung „Sukzession“ die Zweckbestimmung „halboffene Stauden- und Gehölzflur“ zu wählen, um den Zielzustand der Fläche zu beschreiben. Satz 2 der Festsetzung ist folgenderma-	Die Konkretisierung wird in der textlichen Festsetzung ergänzt. Aufgrund der inhaltlich gleichen Aussage verbleibt die Zweckbestimmung der Fläche, die Begründung wird jedoch um die genannte Bezeichnung ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ßen zu ändern: Es ist eine abschnittsweise Mahd mit Abtransport des Mahdgutes alle 3- 5 Jahre erforderlich. Es ist zu ergänzen, dass ein „lockerer Baumbestand“ einem Baum bzw. einer Baumgruppe pro 500 qm Flächen entspricht. Es ist zudem eine flächenscharfe Zuordnung der unterschiedlichen Ausgleichsbedarfe auf der Fläche erforderlich.		
iv. Zu 3.3: Es wird begrüßt, dass pro 4 Stellplätze ein Baum gepflanzt werden soll. Die Entscheidung pro oder contra Fotovoltaik ist im Vorfeld zum Satzungsbeschluss zu treffen, da durch die Fotovoltaik-Anlagen der Flächenbedarf für die Baumpflanzungen entfällt und somit die Stellplatzanlage verkleinert werden kann. Die UNB empfiehlt, auf den versiegelten Stellplatzflächen bis max. 35 Stellplätzen Fotovoltaik vorzusehen und die unversiegelten Stellplatzflächen mit Bäumen zu überstellen.	Der Bebauungsplan ermöglicht die Überstellung der Stellplätze durch PV-Anlagen. Gleichwohl sieht der Bebauungsplan auch bei Umsetzung einer Überbauung der Stellplätze durch PV-Anlagen eine Begrünung vor, so dass sich die Anzahl der erforderlichen Bäume nicht reduziert. Auch die dann erforderliche Anpassung der Baumstandorte wird durch die Festsetzung des Bebauungsplanes planungsrechtlich eröffnet.	teilweise berücksichtigen
v. Es sind Aussagen für die Zwischennutzung der vorgehaltenen Erweiterungsfläche der Stellplatzanlage zu treffen. Es wird empfohlen, in der Begründung des B-Planes, die festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, die im ersten Bauabschnitt nicht als Stellplatzanlage hergerichtet wird, übergangsweise, analog zu Pkt. 2.3, als Wildkrautfläche anzulegen und zu pflegen.	Eine Zwischennutzung der Flächen für den potenziellen weiteren Bauabschnitt der Park+Ride Anlage durch eine Wildkrautfläche würde einen späteren erneuten Ausgleich bedingen, so dass dies nicht zu empfehlen ist. Allerdings wäre eine Nutzung im Sinne einer Fläche für „urban gardening“ insbesondere vor dem Hintergrund der hervorragenden Erschließung gut vorstellbar. Die Prüfung einer solchen Zwischennutzung muss im weiteren Planungsprozess erforlgen.	nicht berücksichtigen
b. Pkt. III Pflanzlisten i. Pflanzliste I: Es muss ergänzt werden, dass nur Gehölze aus dem heimischen Vorkommensgebiet verwandt werden. Denn gem. § 40 Abs. 1 Nr. 4 Bundesnaturschutzgesetz	Der Hinweis wird ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
(BNatSchG) ist dies in der freien Natur verbindlich und das Bebauungsplangebiet liegt in der freien Natur.		
ii. Pflanzliste 2: Die Pflanzliste 2 muss ersatzlos entfallen. In der freien Landschaft sind gem. § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG nur Gehölze aus dem heimischen Vorkommensgebiet zu pflanzen. Ggfls sind die Größe der Pflanzflächen anzupassen.	Gemäß „Leitfaden zur Verwendung von gebietseigenem Saat- und Pflanzgut krautiger Arten in der freien Natur Deutschlands“ als Hinweis zur Umsetzung des § 40 Abs. 1 BNatSchG des zuständigen Bundesamtes für Naturschutz (Bundesamt für Naturschutz, Stand 2023) zählen u.a. „Intensivbereiche von Parkplätzen“ nicht zur freien Natur im Sinne des § 40 Abs. 1 S.1 BNaSchG. Der vorgetragene Hinweis findet daher keine Anwendung. Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbaumarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbaumliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.	nicht berücksichtigen
iii. Es muss sichergestellt sein, dass das Bebauungsplangebiet auch alle für den Baubetrieb erforderlichen Flächen mit umfasst und in die Kompensationsermittlung einbezieht.	Die erforderlichen Baustelleneinrichtungen können auf den Flächen der geplanten Park+Ride-Anlage erfolgen. Nach derzeitigem Stand sind keine weiteren Flächen erforderlich.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zur Planzeichnung Teil A: a. In der Zeichenerklärung zur Umgrenzung der Maßnahmenfläche A muss ergänzt werden: „und sonstigen Pflanzungen“, damit auch der hier geplante Wildkrautstreifen in der Signatur inbegriffen ist.	Der Hinweis wird zur Klarstellung ergänzt.	berücksichtigen
b. Der innere Bereich des Kreisel ist als „Verkehrsgrün“ festzusetzen, um die überwiegend technisch geprägte Anlage in das Landschaftsbild einzubinden.	Durch die erforderlichen Schleppkurven der (Gelenk-)Busse ist eine sehr weitgehende Inanspruchnahme des Innenbereiches des Kreisverkehrs erforderlich. Zur Sicherung der erforderlichen Bewegungsfreiheit in der späteren Ausbauplanung wird auf eine begrenzende Festsetzung einer Grünfläche verzichtet. Hierbei ist zu beachten, dass eine mögliche gärtnerische Bepflanzung der Verkehrsinsel keine adäquate Maßnahme zur Einbindung in das Landschaftsbild zu sehen ist. Größere Bepflanzungen durch Bäume oder Sträucher sind nicht ohne Einschränkung der erforderlichen Verkehrssicherheit umsetzbar. Soweit Teilbereiche verkehrlich nicht erforderlich sind, können diese durch entsprechende grüngestalterische Maßnahmen aufgewertet werden.	nicht berücksichtigen
Zum Umweltbericht a. Pkt. 6.3.2: Gem. Anlage zum Baurechtserlass SH 3.1 b) gilt, dass als Ausgleichsmaßnahme für eine Bodenversiegelung eine Entsiegelung und Wiederherstellung der Bodenfunktion einer ebenso großen Fläche prioritär ist. Es ist im Umweltbericht darzustellen, welche Flächen für eine Entsiegelung mit welchem Ergebnis überprüft wurden und warum auf eine Entsiegelung von Flächen verzichtet wurde.	Die Auswahl der Ausgleichsflächen erfolgte in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck. Es ist daher nicht ersichtlich, warum nunmehr von dieser fachlichen Vorabstimmung abgewichen werden soll. Die genannten „Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitpla-	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	nung“ als Anlage des Gemeinsamen Runderlass des damaligen Innenministeriums und des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume vom 09. Dezember 2013 „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ sieht keine Priorisierung für die Wahl der Maßnahmen zum Bodenausgleich vor. Die Entsiegelung und die Umwandlung von landwirtschaftlichen Flächen sind gleichgesetzt. Vorrangig ist nach § 15 Abs. 3, Satz 2 BNatSchG zu prüfen, ob der Ausgleich durch Maßnahmen zur Entsiegelung, Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erreicht werden kann. Diese Vernetzung erfolgt u.a. durch Umsetzung der externen Maßnahmen an der Grinau sowie durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen innerhalb des Plangebietes. Beispielhaft sei hier die Anpflanzung eines umlaufenden Gehölzstreifens als freiwachsende Hecke genannt, welche die bestehenden und geplanten Grünstrukturen innerhalb und außerhalb des Plangebietes vernetzt. Gleichwohl ist zu bedenken, dass innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck zumeist nur kleinteilige Flächen bestehen, welche für eine Entsiegelung geeignet wären. Diese Flächen müssten zudem für den erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleich geeignet sein, da ansonsten getrennte Maßnahmen umgesetzt werden müssten.	
b. Pkt. 6.3.3. Es ist ein Monitoring vorzusehen sowie die Verpflichtung zu baulichen Optimierungen, falls der Überlauf zum Elbe-Lübeck-Kanal häufiger als im Mittel alle 5 Jahre anspringt.	Die Hansestadt Lübeck ist selbst Vorhabenträgerin der geplanten Maßnahme. Es kann daher hausintern gewährleistet werden, dass das geforderte Monitoring erfolgt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
c. Pkt. 6.3.4: Wie bereits unter dem Pkt. „Pflanzlisten“ dargestellt, sind in der freien Landschaft keine „Klimabäume“ zu verwenden, sondern gem. § 40 Abs.1 Nr. 4 BNatSchG standortheimische Gehölze.	Die genannten „Klimabäume“ sind Bestandteil der Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes, welche die Baumarten für die Bepflanzung des Park+Ride Anlage festsetzt. Gemäß „Leitfaden zur Verwendung von gebietseigenem Saat- und Pflanzgut krautiger Arten in der freien Natur Deutschlands“ als Hinweis zur Umsetzung des § 40 Abs. 1 BNatSchG des zuständigen Bundesamtes für Naturschutz (Bundesamt für Naturschutz, Stand 2023) zählen u.a. „Intensivbereiche von Parkplätzen“ nicht zur freien Natur im Sinne des § 40 Abs. 1 S.1 BNaSchG. Der vorgetragene Hinweis findet daher keine Anwendung. Die weiteren Bepflanzungen innerhalb des Plangebietes erfolgen durch standortgerechte, heimische Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet.	nicht berücksichtigen
d. Pkt. 6.3.5b: Fläche für Ausgleichsmaßnahmen: Der Bebauungsplan greift zusätzlich zu der naturschutzrechtlichen Kompensationsfläche in seinem nordwestlichen Bereich auch in seinem südlichen Bereich in eine vorhandene Kompensationsfläche ein. Der Flächenumfang dieses Eingriffs ist zu ermitteln, zu bewerten und entsprechend zu kompensieren.	Der Eingriff in die bestehende Ausgleichsfläche im nordwestlichen Plangebiet wurde bereits im Entwurf des Bebauungsplanes dargestellt. Bei der Berechnung des erforderlichen Ausgleiches wurde zudem die Entwicklungszeit berücksichtigt. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m² ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m².	berücksichtigen
e. Pkt. 6.3.5c: In die geplanten Maßnahmen zur Minderung nachteiliger Auswirkungen ist aufzunehmen, dass die gesamte Baudurchführung incl. der Gehölzrodungen vollständig von einer ökologischen Baubegleitung zu begleiten ist, die organisatorisch dem Projektleiter zugeordnet und diesem berichtspflichtig ist. Die schriftliche Dokumentation der Baubegleitung ist der UNB fortlaufend zur Verfügung zu stellen. Bei eingetretenen Umweltschäden sowie bei unmittelbarer	Die geforderte ökologische Baubegleitung wird entsprechend ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens muss der umweltfachliche Bauüberwacher weisungsungebunden handeln. Die ökologische Baubegleitung ist vor Beginn der Baumaßnahmen mit der UNB abzustimmen.		
f. Pkt. 6.3.5 d: g. In die Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen ist der Zeitpunkt der endgültigen Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen aufzunehmen.	Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass hierdurch auch die zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgt.	berücksichtigen
h. Pkt. 6.3.5 d: a. Für die Zerstörung eines gesetzlich geschützten Biotopes, in dem vorliegenden Fall eines artenreichen Steilhanges, ist eine Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG erforderlich. Gem. § 30 Abs. 4 BNatSchG kann auf Antrag der Gemeinde über eine erforderliche Ausnahme oder Befreiung von den Verboten des Absatzes 2 vor der Aufstellung des Bebauungsplans entschieden werden. Ein solcher Antrag der Gemeinde liegt der UNB noch nicht vor.	Zwischenzeitlich erfolgte die Freilegung der Böschungsbereiche entlang des Oberbüssauer Weges nördlich und südlich der Brücke und damit die Umsetzung der geplanten Maßnahmen am gesetzlich geschützten Steilhang. Diese Maßnahmen wurden mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt und vertraglich gesichert, bis der Ausgleich im Rahmen dieses Bebauungsplanes für die Zukunft geregelt wird.	berücksichtigen
b. Für die Umwandlung von Wald ist eine Genehmigung der unteren Forstbehörde erforderlich im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde. Die Genehmigung ist vor Rechtskraft des Bebauungsplanes einzuholen. Der UNB stellt ihr Einvernehmen zur Waldumwandlung in Aussicht.	Entgegen der Darstellung der Unteren Naturschutzbehörde erfolgt die Genehmigung der Waldumwandlung nach Rechtskraft des Bebauungsplanes. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt hingegen zunächst nur die Inaussichtstellung der Waldumwandlung, welche mit der Stellungnahme der Unteren Forstbehörde vom 23.01.2023 erfolgt ist.	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
c. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die wiederhergestellte und mit standortheimischen Gehölzen bepflanzte Böschung wieder zu einem gesetzlich geschützten Biotop entwickeln wird, sofern auf eine technische Befestigung verzichtet wird (vgl. BiotopVO SH). Es wäre dann nur noch ein zusätzlicher, flächenmäßiger Ausgleich von 1: 2 für die Zerstörung des Steilhanges zu erbringen.	Wenngleich davon auszugehen ist, dass sich der Steilhang erneut zu einem geschützten Biotop entwickeln könnte, erfolgt weiterhin ein Ausgleich im Verhältnis von 1:3. Dies gewährleistet eine flexiblere Umsetzung der Bepflanzung des technischen Bauwerkes.	nicht berücksichtigen
d. Die Bäume auf dem geschützten artenreichen Steilhang sind Bestandteil des geschützten Biotopes und als solche ebenfalls wiederherzustellen und dann dauerhaft zu erhalten.	Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandene Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptypes. Ein getrennter Ausgleich des Steilhanges und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zugleich mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt und von diesem geteilt. Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes.	berücksichtigen
e. Gem. § 17 Abs. 4 BNatSchG sind vom Vorhabenträger u.a. die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen beizubringen. Es wird somit um eine Bestätigung der flächenverwaltenden Bereiche der geplanten Ausgleichsflächen sowie des geplanten Wald-	Die Kontrolle der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen obliegt der Hansestadt Lübeck. Die stadtinterne Dokumentation von Ausgleichsmaßnahmen ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens und ist unter den zuständigen (Fach-)Bereichen zu klären. Die flächenverwaltenden Bereiche sind über den erforderlichen Flächenbedarf informiert. Die Ausführungen werden auf Ebene der Bauleitplanung zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ausgleichs gebeten, dass die Flächen für den vorgesehenen Ausgleich zur Verfügung stehen und ordnungsgemäß hergerichtet und dauerhaft erhalten werden. Der externe Ausgleichsbedarf ist zudem in den textlichen Festsetzungen des B-Plans darzustellen.	Gemäß § 1 a BauGB können anstelle von Darstellung und Festsetzungen auch „sonstige geeignete Maßnahmen zum Ausgleich auf von der Gemeinde bereit gestellten Flächen getroffen werden“. Somit ist eine textliche Festsetzung nicht erforderlich. Auch eine vertragliche (stadtinterne) Regelung ist rechtlich nicht erforderlich. Es ist gängige Rechtsauffassung, dass es ausreichend ist, wenn ein Beschluss des zuständigen Fachausschusses und/oder der Bürgerschaft vorliegt, der festlegt, auf welcher von der Stadt bereitgestellten Fläche und mit welchen Maßnahmen die mit der Durchführung der Planung eintretenden Eingriffe auszugleichen sind. Die Stadt ist vorliegend Eigentümerin der Flächen, so dass die Umsetzung der Maßnahmen hinreichend gesichert ist.	
f. Es wird darauf hingewiesen, dass auf den lt. Umweltbericht vorgesehenen Kompensationsflächen an der Grinau keine Möglichkeit besteht, den durch die Zerstörung des geschützten Steilhangs entfallenden Baumbestand angemessen zu ersetzen. Der Baumersatz ist noch nachzuweisen.	Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandenen Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptyps. Ein getrennter Ausgleich des Steilhanges und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zudem mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt. Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis daher zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
III. Artenschutz Aus artenschutzrechtlicher Sicht bestehen keine erheblichen Bedenken gegen den vorgelegten Bebauungsplan-Entwurf, sofern die im „Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag“ (BBS-Umwelt GmbH 09.11.2022) aufgeführten artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen fachgerecht, vollständig und rechtzeitig umgesetzt werden. Dies ist durch eine Ökologische Baubegleitung sicher zu stellen.	Die geforderte ökologische Baubegleitung wurde entsprechend als Minimierungsmaßnahme im Bebauungsplan ergänzt.	berücksichtigen
Bei der „Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse“ müssen die Vorgaben für die erforderliche „insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht)“ gemäß den aktuellen wissenschaftlichen Empfehlungen konkretisiert werden: Gemäß den Empfehlungen des Bundesamtes für Naturschutz sollten Lichtemissionen von Außenbeleuchtungen innerhalb und in der Nähe von Natur- und Landschaftsschutzgebieten eine korrelierte Farbtemperatur (CCT) von maximal 2400 Kelvin aufweisen (BfN 2019: Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen. BfN-Skript 543, download: https://www.bfn.de/sites/default/files/2022-05 /skript543_4_aufl.pdf). Der aktuelle Leitfaden „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ gibt folgende Empfehlungen ab: Wenn in durchgrünten Siedlungsgebieten beleuchtet werden muss, sollten Amber-LEDs mit gelblichem Licht verwendet werden (Farbtemperatur ca. 1800–2200 Kelvin). Müssen ausnahmsweise Wege in Grünflächen beleuchtet werden, sind schmalbandige Amber-LEDs die Mittel der Wahl. Kommt es auf gute Farberkennung an, können in bebauten Bereichen auch LEDs mit warmweißer Farbtemperatur (maximal 2700 Kelvin)	Der bestehende Hinweis wird um die Konkretisierung ergänzt. Der zitierte „Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen“ des Bundesamtes für Naturschutz sollten Lichtemissionen von Außenbeleuchtungen allgemein und zwingend innerhalb und in der Nähe von Natur- und Landschaftsschutzgebieten eine korrelierte Farbtemperatur (CCT) von maximal 3000, bestenfalls von maximal 2400 Kelvin aufweisen. Für LED-Neuinstallationen der Straßenbeleuchtung sind demnach Farbtemperaturen von 3000 Kelvin oder weniger empfohlen. Aufgrund der erforderlichen Anforderungen an die Verkehrssicherheit entlang der Straßenverkehrsfläche und der Park+Ride-Anlage wird der Wert entsprechend mit maximal 2.700 Kelvin festgelegt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
gewählt werden (RÖSSLER et al. 2022: Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht, download: https://vogelglas.vogelwarte.ch/assets/files/broschueren/Glas-broschuere_2022_D.pdf).		
Um beim „Artenschutzausgleich 3 Fledermäuse“ (Quartierausgleich) Fehlbelegungen der Fledermauskästen durch Vögel zu vermeiden ist in unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen (dies entspricht den maßgeblichen Empfehlungen der Arbeitshilfe zur Beachtung der Artenschutzrechtlichen Belangen des LBV-SH 2011).	Der Hinweis wird entsprechend ergänzt.	berücksichtigen
IV. Anpassung an den Klimawandel Auch wenn es aus Sicht der Klimaanpassung zuvor keine Anmerkungen gab, sollten zur Vollständigkeit im Umweltbericht folgende Punkte ergänzt werden: • Hinweis auf das Klimaanpassungskonzept mit den entsprechenden Ausschnitten aus der Maßnahmenkarte • Ausschnitt aus der Hinweiskarte Starkregen sowie entsprechende textliche Ausführungen • Ausschnitt aus der Stadtklimaanalyse, inkl. textlicher Ausführungen	Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt. Die genannten Unterlagen geben keine wesentlichen Informationen und/oder Planungshinweise für den Plangeltungsbereich, so dass sich keine neuen Erkenntnisse ergeben. Aufgrund der geringen Inhaltsdichte wird auf entsprechende Planausschnitte innerhalb des Umweltberichtes verzichtet.	berücksichtigen
V. Klimaschutz Nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) die Infrastruktur für E-Mobilität zu gewährleisten. Geplante Sammelparkplatzfläche sind nach § 6 des GEIG mit Ladeinfrastruktur auszustatten.	Die genannten Hinweise sind in der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Die Stellungnahme wird dem zuständigen städtischen Bereich zur Verfügung gestellt. Auf Ebene der Bauleitplanung werden diese Hinweise zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zusätzlich sollten Flächen für Car-Sharing Fahrzeuge vorgesehen werden. Weiterhin wichtig ist die Förderung von Fahrradmobilität durch überdachte Abstellanlagen und eine Mobilitätsstation oder zumindest eine Reparaturstation. Geeignete überdachte Flächen sollten für Photovoltaik genutzt werden. Eine Überdachung der Parkplätze mit Photovoltaikanlagen ist ebenfalls erstrebenswert. Zugunsten des Baumbestandes können hier allerdings Kompromisse gemacht werden. Empfohlen wird, die versiegelte Fläche mit Photovoltaik zu überdachen und auf der teilweise versiegelten Fläche Bäume zu pflanzen. Im Grenzbereich sollten eher niedrige Bäume gewählt werden, um die Verschattung der PV-Anlagen zu minimieren.		
VI. Immissionsschutz Von Seiten des Immissionsschutzes gibt es keine weiteren Anmerkungen.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 7: Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; Abfall, Boden, Wasser (Schreiben vom 23.01.2023)		
Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht der unteren Abfallbehörde, der unteren Bodenschutzbehörde und der unteren Wasserbehörde zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung und bittet um Beteiligung zum weiteren Verfahren: <u>Stellungnahme untere Abfallbehörde</u> Die untere Abfallbehörde hat keine Bedenken.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
<u>Stellungnahme untere Bodenschutzbehörde</u> Ich verweise an dieser Stelle auf meine Stellungnahme vom 25.01.2022, die weiterhin gilt. Die gegebenen Hinweise konnte ich im Abwägungsbericht nicht wiederfinden. Insbesondere die Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen bei Baumaßnahmen zum Schutz des Bodens gemäß DIN 19639 sind hervorzuheben. Ab einer Eingriffsfläche von > 3000 m² kann nach Artikel 2 § 3 Abs. 5 der vom Bundestag und Bundesrat beschlossenen Mantelverordnung (Inkrafttreten 01.08.2023) eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) durch die zuständige Behörde gefordert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gleichwohl gelten die genannten gesetzlichen Regelungen auch unabhängig von einem möglichen Hinweis im Bebauungsplan. Mögliche Auflagen sind im Genehmigungsverfahren festzulegen. Die genannte rechtliche Grundlage der bodenkundlichen Baubegleitung tritt voraussichtlich nach Rechtskraft des Bebauungsplanes in Kraft. Eine Aufnahme in die Hinweise ist daher derzeit noch nicht sinnvoll.	teilweise berücksichtigen
<u>Stellungnahme untere Wasserbehörde</u> Die untere Wasserbehörde nimmt zum wasserrechtlichen Fachbeitrag (Anhang 4) wie folgt Stellung. Die Vorhalteflächen für mögliche zukünftige Stellplatzflächen sind im Sollzustand zu betrachten und zu berücksichtigen. Weiterhin muss die Größe dieser Vorhaltefläche angegeben werden. Die Entwässerung des Sollzustandes muss dargestellt und berücksichtigt werden.	Der wasserwirtschaftliche Fachbeitrag wurde vor Beschluss der öffentlichen Auslegung mit der unteren Wasserbehörde als zuständigen Fachbehörde abgestimmt. Gleichwohl wurden die vorgebrachten Ergänzungen in den nunmehr vorliegenden Fachbeitrag eingearbeitet und erneut mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Es werden nicht alle Stellplatzflächen vollversiegelt. Es muss dargestellt werden, welche Stellplatzflächen voll- und welche teilversiegelt werden sollen. Diese Änderung muss entsprechend in die Betrachtung der Wasserhaushaltbilanzen eingepflegt werden. Die Notwasserwege müssen im wasserrechtlichen Fachbeitrag betrachtet werden. Für die Betrachtung der Notwasserwege sind als Starkregenereignis 150mm Niederschlag in 2 Stunden und als Dauerregenereignis 150mm in 3 Tagen zu berücksichtigen. Die Notwasserwege sind grafisch darzustellen in einem Plan. Im Weiteren werden Korrekturen bzw. Anmerkungen stichwortartig zu den einzelnen Abschnitten im wasserrechtlichen Fachbeitrag aufgelistet: Veranlassung: - Im dritten Absatz im letzten Satz kann alles einschließlich und nach „und außerhalb des B-Plan […]“ entfernt werden. <u>Planung</u> - Der erste Absatz kann entfernt werden, da er weder Teil des Bebauungsplans ist noch wasserwirtschaftliche Auswirkungen durch diesen auf den Bebauungsplan zu erwarten sind. - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden. - Im Satz „Von dort fließt das Wasser in Kuststoffrigolen […]“ sollte das Verb sickern verwendet werden, um die vertikale Bewegung des Wassers hervorzuheben. - Der Satz, welcher mit „Ziel der Planung […]“ beginnt, sollte als Einleitung für den Abschnitt genutzt werden, um die Erwartungen an die Planung klar zu kommunizieren.	Inhaltliche Änderungen haben sich durch die Anpassungen nicht ergeben.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<u>Wasserhaushaltsbilanz</u> - Der potenziell natürliche Wasserhaushalt sollte nach dem ersten Absatz vorgestellt und erläutert werden. - Die betrachteten Flächen zwischen „Bestand“ und „Planung“ sind identisch, da für die Wasserhaushaltsbilanzen immer die Bebauungsplangrenzen anzuwenden sind. In diesen Absätzen sind die wesentlichen Unterschiede der beiden Zustände hervorzuheben wie z.B. die Ableitung von Oberflächenwasser in „Bestand“ und die Versickerung in „Planung“ oder die unterschiedliche Nutzung/Versiegelung der Flächen. <u>Bewertung der Wasserhaushaltsbilanz:</u> - Im vorletzten Absatz sollten die Maßnahmen diskutiert werden, welche nach A-RW 1 einen wesentlichen Beitrag zur Annäherung an den potenziellen naturnahen Wasserhaushalt beitragen könnten, aber aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden können für den Bebauungsplan wie z.B. keine Gründächer möglich ohne Wohnbebauung. - Im letzten Absatz den Satz statt „Trotz […]“ mit „Zur Eingrenzung der extremen Schädigung wird […]“ beginnen und darstellen welche Maßnahmen zur Annäherung an den potenziell natürlichen Wasserhaushalt umgesetzt werden und andere positive Maßnahmen wie die Reinigung des Oberflächenwassers hervorheben. <u>Maßnahmen zur Behandlung:</u> - Zur besseren Verständlichkeit sollte statt „r_krit“ „kritischer Bemessungsregen“ verwendet werden.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
<u>Fazit:</u> - Der erste Satz im zweiten Absatz muss sich auf die Verdunstung beziehen, welche einen großen Teil des potenziell natürlichen Wasserhaushalts einnimmt. Der nachfolgende Satz ist entweder anzupassen oder zu entfernen. - „Im Vergleich zum Bestand“ muss gestrichen werden. Die Regenwasserbewirtschaftung ist unter den Rahmenbedingungen für den B-Plan positiv zu bewerten, da ortsnah versickert wird und das anfallende Regenwasser gereinigt wird.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 8: Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 23.01.2023)		
a) In der Begründung, Seite 8, ist unter Punkt „Fuß- und Radverkehr“ von Hauptstraßen die Rede. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet, das „Haupt“ zu entfernen, da die aufgeführten Straßen alle lediglich als Gemeindestraßen klassifiziert sind.	Die Begründung wird entsprechend angepasst.	berücksichtigen
b) Gemäß Begründung, Seite 37, werden max. 30 Parkplätze vollversiegelt. Auf Seite 65 heißt es, dass max. 35 Parkplätze vollversiegelt werden. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, diesen Widerspruch aufzuklären.	Der Bebauungsplan ermöglicht die Umsetzung von bis zu 35 vollversiegelten Parkplätzen. Die Begründung wird entsprechend korrigiert.	berücksichtigen
c) Die umzusetzenden Maßnahmen befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Büssauer Brücke. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr, Abteilung Brückenbau, fordert eine Einbeziehung in die weitere Planung. Insbesondere Detailplanungen der Verkehrsflächen im Bauwerksbereich sind mit der Abteilung Brückenbau abzustimmen. So wird bereits jetzt vorsorglich darauf hingewiesen, dass Busaufstellflächen auf dem Bauwerk nicht zulässig sind.	Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr ist zugleich Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung mit der Abteilung Brückenbau erfolgen sollte. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis nehmen
d) In „Teil A - Planzeichnung“ und der Zeichenerklärung sind die „Grünflächen“ auf den Böschungen des Oberbüssauer Weges nach „§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB“ als „öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt. Im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB gibt es diese Zweckbestimmung nicht.	Das Baugesetzbuch ermöglicht die Festsetzung einer Straßenböschung als Grünfläche. Die Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ unterstreicht die geplante spätere Nutzung der Fläche. Gleichwohl soll durch diese Festsetzung die Begrünung der Fläche gesichert werden. Die Aufzählung im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB ist hierbei nicht abschließend und lässt weitere Konkretisierungen der Zweckbestimmungen zu. Dies	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Laut Begründung unter 5.4.1 „Grünflächen“ (S. 18) „setzt“ „der Bebauungsplan“ „die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ fest.“ Unter § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB steht: „die Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.“ In der Anlage zur Planzeichenverordnung unter Punkt 15.9. gibt es zu § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB zur Darstellung von Aufschüttungen gestrichelte Böschungslinien. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, diese Flächen als „Straßenverkehrsfläche“ oder „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ festzusetzen und die Ergänzung der Planzeichnung, der Zeichenerklärung und der Begründung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB, d. h. mit einer gestrichelten Böschungslinie, zu ergänzen. - Der B-Plan setzt Nutzungen fest. „Öffentliche Grünfläche“ suggeriert auf diesen Flächen eine Nutzung, die nicht gegeben ist. Diese Flächen sind für den Straßenkörper erforderlich gemäß BauGB. Sie werden so hergestellt und unterhalten.	wird durch die beispielhafte Aufzählung in dem Paragraphen zum Ausdruck gebracht. Die genannten „Böschungslinien“ sind bereits in der Planzeichnung enthalten. Zur Klarstellung wird das Planzeichen nochmals deutlicher herausgehoben.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
e) Im „Teil B - Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3 sind „Pflanzbindungen“ festgesetzt. Dort steht: Die Flächen „sind […] mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste 1 [bzw. 2] zu bepflanzen…“ Im Abwägungsvorschlag steht zu Pkt. 10.12: „Der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf enthält eine Auswahl möglicher Straßenbaumarten. Die konkrete Auswahl erfolgt im Rahmen der späteren Ausbauplanung nach der aktuellen „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“.“ - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, in den textlichen Festsetzungen gemäß dem Abwägungsvorschlag einzufügen: „Die Flächen „sind […] zum Beispiel mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste 1 zu bepflanzen…“	Eine Festsetzung muss rechtlich eindeutig und hinreichend bestimmt sein. Eine Festsetzung von Beispielen genügt dieser Festsetzung nicht, da nicht beurteilbar ist, welche weiteren Baumarten noch durch den planerischen Willen des Satzungsgebers abgedeckt sind. Die im Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangen Stellungnahmen vom 10.11.2022 zum Beschluss des Entwurfes des Bebauungsplanes aufgeführte und zitierte Abwägungsvorschlag erscheint hier missverständlich und wird entsprechend klarer formuliert. Die Auswahl der Baum- und Straucharten erfolgt im Rahmen der späteren Ausbauplanung auf Grundlage der im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzliste.	
- Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert entsprechend der Abstimmung zwischen Stadtgrün und Verkehr und dem Bereich UNV, dass die Pflanzliste 2 gelöscht wird und die textlichen Festsetzungen unter 3.3 folgendermaßen geändert werden: „…standortgerechter ~~Laub~~Baum ~~gemäß Pflanzliste 2~~ mit einem Stammumfang von […] und Immergrüne in einer Mindestqualität von Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm zu pflanzen. Die Baumarten sind aus der Straßenbaumliste der GALK, und hieraus besonders die Zukunftsbäume, auszuwählen.“ Laubbäume haben in unserem Klima ca. 6 Monate kein Laub und dienen somit ein halbes Jahr z. B. der Klimaanpassung, der Sauerstoffproduktion, der Feinstaubbindung nur sehr eingeschränkt bis gar nicht.	Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet. Hierbei ist festzustellen, dass die GALK Liste der Zunkunftsbäume für die Stadt hierbei keine Baumarten enthält, welche	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	ganzjährig Laub halten. Eine Festsetzung ist daher nicht möglich. Gleichwohl beinhaltet die im Bebauungsplan getätigte Auswahl eine Vielzahl an Baumarten, welche über ein langhaftendes Laub - zum Teil bis in den Winter hinein - verfügen. Auch andere immergrüne Baumarten (außerhalb der GALK Liste) sind - soweit diese überhaupt als Hochstamm gezüchtet werden können - zumeist aus dem südeuropäischen Raum, nicht ausreichend frosthart und daher nur für wintermilde Standorte geeignet. Nadelbaumarten sind hingegen nicht mit den schwierigen Standortbedingungen einer Park+Ride-Anlage verträglich. Die geforderten Mindestqualitäten (Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm) sind aus fachlicher Sicht nicht erforderlich und würden eine erhebliche Kostensteigerung verursachen (zumeist bedeutet dies eine Verdoppelung der Kosten je Baum). Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit Steigerung der Qualität zumeist eine Verschlechterung des Anwuchses verbunden ist. Jüngere Pflanzen sind stärker im Wuchsverhalten und können sich somit besser anpassen. Der Bebauungsplan setzt hierbei zunächst nur die fachlich erforderlichen Mindestqualitäten fest. Es bleibt dem stellungsnehmenden Bereich Stadtgrün und Verkehr frei, Qualitäten oberhalb der Mindestanforderungen zu wählen.	
- Aus Sicht der Verkehrsflächenunterhaltung wird gewünscht, dass bei den Bäumen in den Grüninseln innerhalb des Parkplatzes berücksichtigt wird, dass das Wurzelwerk Asphalt und Pflaster hochdrückt und beschädigt (wenn möglich keine Wahl von sog. Flachwurzlern).	Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr als Vorhabenträger kann eine entsprechende Auswahl vornehmen. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
f) Der Planzeichnung ist der Bereich für „Kiss-and-Ride“ nicht zu entnehmen. In der Begründung wird diesbezüglich die Südseite des Bahnsteigs erwähnt. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier um entsprechende Konkretisierung und um Berücksichtigung, dass aufgrund der Lage der Treppe des Bahnsteigs in Richtung Hamburg davon auszugehen ist, dass vermutlich mehrfach nördlich des Gleises gehalten wird. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass der Hinweis berücksichtigt wird und die Ausführungen der Begründung entsprechend ergänzt werden. Diese ergänzenden Ausführungen konnten in der jetzt vorliegenden Begründung jedoch nicht gefunden werden.	Die geplante Kiss+Ride Zone ist planungsrechtlich Bestandteil der festgesetzten Straßenverkehrsfläche. Eine gesonderte Festsetzung ist nicht erforderlich. Zur Klarstellung wird die Zulässigkeit im Bebauungsplan klargestellt. Die Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes enthält hierzu nachfolgende Beschreibung: *„Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhaltepunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe sind auf der Südseite Vorfahrten für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.“* Die konkrete Verortung erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung. Die Verortung obliegt dem Bereich Stadtgrün und Verkehr.	teilweise berücksichtigen
g) Es ist davon auszugehen, dass der Schwerpunkt der verkehrlichen Anbindung auch beim Radverkehr liegen soll. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, die für den Radverkehr erforderlichen Flächen bei der Planung zwingend zu berücksichtigen. So sind z.B. vorgeschriebene Sicherheitsräume zwischen dem Radweg unmittelbar neben Längsparkplätzen einzuplanen. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass der Hinweis zur Kenntnis genommen wird und der Hinweis erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen ist. Dem wird von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr widersprochen: Etwaige Ausbaubreiten sind bereits im B-Plan-Verfahren zu berücksichtigen, damit anschließend der hiesige Bereich in die Lage versetzt wird, innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen eine richtlinienkonforme	Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die genannten Anforderungen nicht berücksichtigt wurden. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breiten erfolgten auf Grundlage des in enger Abstimmung mit dem Bereich 5.660 erarbeiteten und maßstabsgerechten Straßenverkehrsentwurfs. Auf Ebene der Bauleitplanung kann der Hinweis nur zur Kenntnis genommen werden.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Planung aufstellen zu können. In diesem Zusammenhang wird auch auf Punkt j) verwiesen.		
h) Die Herleitung der Anzahl der E-Mobil-Ladeplätze wird nicht erläutert und erscheint aus hiesiger Sicht recht hoch. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die Herleitung der Anzahl entsprechend zu begründen. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass der Hinweis zur Kenntnis genommen wird und der Hinweis erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen ist. Dem wird von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr widersprochen: Etwaige Ausbau-breiten (ein Parkplatz mit E-Ladeмöglichkeit benötigt mehr Fläche, als einer ohne) sind bereits im B-Plan-Verfahren zu berücksichtigen, damit anschließend der hiesige Bereich in die Lage versetzt wird, innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen eine richtlinien-konforme Planung aufstellen zu können. In diesem Zusammenhang wird auch auf Punkt j) verwiesen.	Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Der Bebauungsplan selbst setzt keine E-Ladestationen fest. Die Anzahl wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr definiert. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
i) Die Planzeichnung stellt die Ausrichtung der Schrägparkplätze so dar, dass diese Reihen bei der Parkplatzsuche nicht nacheinander angefahren werden können, sondern nur in großen Schleifen anfahrbar sind, es sei denn, man parkt rückwärts ein. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, das Parkkonzept zu überdenken / zu verbessern. Eine Anordnung der Parkplätze in Senkrechtaufstellung böte mehr Flexibilität, auch wenn dabei ein höherer Platzbedarf entsteht. Wichtig ist es, etwaige Rangiervorgänge weitestgehend zu reduzieren. Dieser Hinweis ist bereits im Verfahren nach § 4(1) erfolgt; in der Abwägungstabelle heißt es im Ergebnis, dass	Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung. Da die Anforderung keinen Niederschlag in der weiteren Planung fand, wird davon ausgegangen, dass es Gründe in der Entwurfsplanung gibt, diesem Hinweis nicht nachzukommen. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen. Der Bebauungsplan setzt die geplanten Parkflächen als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ fest. Die Anordnung der einzelnen	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
der Hinweis zur Kenntnis genommen wird und der Hinweis erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen ist. Dem wird von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr widersprochen: Die Anordnung der einzelnen Parkplätze hat Einfluss auf die Flächeninanspruchnahme, daher sind sie bereits im B-Plan-Verfahren zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wird auch auf Punkt j) verwiesen.	Parkstände wird hingegen nicht geregelt. Die zur Verdeutlichung der Planung hinterlegte Entwurfsplanung der Parkstände erfolgt lediglich nachrichtlich und nicht als Festsetzung, um eine ausreichende Flexibilität im Rahmen der Ausbauplanung zu ermöglichen. Die Erarbeitung der Entwurfsplanung durch den beauftragten Fachplaner erfolgte immer in enger Abstimmung mit dem Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr. Dieser abgestimmte Verkehrsentwurf ist Grundlage für den Entwurf des Bebauungsplanes. Die Hinweise aus der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurden an die verantwortliche Projektleitung weitergeleitet. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	
j) Der Planzeichnung sind keine Vermaßungen der Querschnitte in den Verkehrsflächen zu entnehmen. - Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier um Ergänzung, damit eine entsprechende Beurteilung möglich ist. Dieser Hinweis ist ebenfalls bereits im Verfahren nach § 4 (1) erfolgt. Wenn keine Angaben über Verkehrsflächenbreiten im B-Plan existieren, kann der hiesige Bereich nicht beurteilen, ob die erforderlichen Breiten, die sich aus den Richtlinien ergeben, abgebildet werden können.	Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der vom Bereich 5.660 beauftragten und abgestimmten Verkehrsplanung, die als Grundlage für den zu erarbeitenden Bebauungsplan dient. Für diese Ausbau-Planung wurden auch die Gegebenheiten vor Ort berücksichtigt und wurden, immer in enger Abstimmung mit dem Bereich Verkehr, in der Planung berücksichtigt. Aufgrund der wechselnden Straßenbreiten ist die Darstellung von Querschnitten nicht zielführend. Die freigegebene Straßenentwurfsplanung des Bereiches Stadtgrün und Verkehr als Vorhabenträger ist die Grundlage für den Planentwurf des Bebauungsplanes 21.08.00. Die Planzeichnung des Bebauungsplanes wurde im Maßstab 1: 1000 erstellt, so dass es	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	möglich ist die Breiten herauszumessen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit hinter den ausgewiesenen Verkehrsflächen im Ausbau zurückzubleiben.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 9: Stadtwerke Lübeck mobil; Verkehrsplanung (Schreiben vom 20.01.2023)		
Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 21.01.2022 geschrieben haben, sind wir in die Planungen mit der Hansestadt Lübeck fest mit eingebunden. Jedoch möchten wir Ihrer Begründung unter 2.1. ÖPNV noch einige Ergänzungen hinzufügen. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Herausheben möchten wir die Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten / Klein Wesenberg.	Die genannten Ergänzungen wurden in der Begründung zum Bebauungsplan eingearbeitet.	berücksichtigen
Wie Sie bereits in Ihrer Begründung unter 5.3.2. erläutern, entsprechen wir den Standards des aktuellen RNVP. Des Weiteren möchten wir an die Errichtung von Sanitärräumen für das Fahrpersonal erinnern. Es gab bereits Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck darüber, die aber in dieser Begründung nicht festgehalten werden. In diesem Zuge möchten wir darauf hinweisen, dass die Entsorgung des Abwassers so gestaltet wird, dass unsere Betriebsabläufe nicht davon berührt sind.	Die missverständlichen Ausführungen der Begründung werden angepasst und klargestellt.	berücksichtigen

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Teil C: Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Vorbemerkung:

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 11.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 28.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

a) Von folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Bereichen liegen Stellungnahmen mit bebauungsplanrelevanten Inhalten vor:

Nr. 1: Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 25.01.2022) 51
Nr. 2: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022) 53
Nr. 3: DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022) 56
Nr. 4: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022) 60
Nr. 5: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022) 62
Nr. 6: Hansestadt Lübeck, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 13.01.2022) 63
Nr. 7: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH, Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022) 65
Nr. 8: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022) 69
Nr. 9: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022) .. 70
Nr. 10: Hansestadt Lübeck, FB Planen und Bauen, Bereich 5.660-1.5 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022) 72
Nr. 11: Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (Schreiben vom 21.01.2022) 88
Nr. 12: TraveNetz GmbH, Planung, Bau und Betrieb Netze Strom (Schreiben vom 19.01.2022) 89
Nr. 13: Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022) 90

b) Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und städtische Dienststellen sowie Nachbargemeinden haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht bebauungsplanrelevante Hinweise gegeben.

- Amt Nordstormarn für die Gemeinden Badendorf, Hamberge, Heilshoop und Mönkhagen (Schreiben vom 26.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Denkmalpflege (Schreiben vom 27.01.2022)
- Hansestadt Lübeck, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 13.01.22)
- Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 25.01.22)
- Hansestadt Lübeck Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Abteilung untere Abfallbehörde (Schreiben vom 27.01.22)
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG und E-Plus Mobilfunk GmbH (Schreiben vom 17.01.22)
- Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 14.01.22)
- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) AöR, Büro Lübeck (Schreiben vom 18.01.22)
- Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 26.01.22)
- Schleswig-Holstein Netz AG (Schreiben vom 14.01.22)
- TenneT TSO GmbH- (Schreiben vom 13.01.22)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und städtischen Dienststellen sowie Nachbargemeinden liegen keine Stellungnahmen vor. In diesen Fällen wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- Hansestadt Lübeck, Bereich 1.160 Frauenbüro
- Hansestadt Lübeck, Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung - Bauaufsicht
- Hansestadt Lübeck, Bereich 5.651 Gebäudemanagement
- Hansestadt Lübeck, Bereich 5.610.2 Stadtentwicklung
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 2 Landwirtschaft
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein, Abt. 5 Naturschutz und Forst
- Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Katasteramt Lübeck
- Landesweite Nahverkehrsservicegesellschaft mbH
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 6 Landesplanung
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV 5 Bauen und Wohnen
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Abt. VII 4 – Verkehr und Straßenbau

- Polizeidirektion Lübeck, SG 1.3
- Sanierungsträger der Hansestadt Lübeck
- Seniorenbeirat
- Stadtverkehr Lübeck GmbH
- Vodafone GmbH – Region Nord
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Arbeitsgemeinschaft der nach § 29 BNatSchG beteiligten Naturschutzverbände
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung
- Behindertenbeauftrage/Behindertenrat Lübeck
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein
- Naturschutzbund Deutschland e.V., Landesverband Schleswig-Holstein
- Stadtbeauftragter für Naturschutz/Beirat für Naturschutz
- Stadtschülersprecher – Beteiligung Kinder und Jugendliche § 47 f GO
- Kreisverwaltung Kreis Herzogtum-Lauenburg
- Gemeinde Bliestorf
- Gemeinde Klempau
- Gemeinde Krummesse

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 10: Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie (Schreiben vom 25.01.2022)		
<u>Hinweise zur Prospektion archäologischer Kulturdenkmale</u> Gegen die Planung bestehen von Seiten des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, keine Bedenken. Es handelt sich hier allerdings um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben hier bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets. Im Vorfeld einer Baumaßnahme im Landgebiet der Hansestadt Lübeck und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o.g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zu allererst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potentiellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.	Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgt ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Diese nichtinvasiven Prospektionen dienen der Lokalisierung wie Eingrenzung größerer, zusammenhängender archäolo-gischer Kulturdenkmalbereiche. Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen. Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen. Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen. Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägung	Ergebnis
Nr. 11: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin (Schreiben vom 18.01.2022)		
2.1 Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen mit der DB Station&Service AG Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEWG) berühren. Die von zur Änderung vorgesehenen Flächennutzungsplan (FNP) umfassten Flächen grenzen im Norden an einen Bereich der Eisenbahnstrecke 1120 Hamburg - Lübeck an, in dem das für die FNP-Änderung mit ursächliche Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ umgesetzt werden soll. Die DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 22.03.2021, Az. I.SP-N-IP1, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Hamburg/Schwerin beantragt. Das Planrechtsverfahren für den Neubau des Haltepunkts ist noch nicht abgeschlossen, ein Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Das EBA hat die Hansestadt Lübeck in dem Verfahren gesamthaft beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Es wird auf die in diesem Zusammenhang dem Fachbereich Planen und Bauen der Hansestadt Lübeck digital sowie zur öffentlichen Auslegung in Papier übermittelten Planunterlagen verwiesen. Hinsichtlich der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche ist festzustellen, dass auf dieser im Zuge des o.g. eisenbahnrechtlichen Verfahrens die Einrichtung einer Baustellenfläche für die	Die Erarbeitung der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte in Abstimmung mit dem für die Koordinierung der Maßnahmen der DB Station&Service AG und der Hansestadt Lübeck zuständigen Bereich. Die vorliegende Bauleitplanung dient der Schaffung der erforderlichen Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes, so dass allein hieraus bereits eine enge inhaltliche Verknüpfung gegeben ist.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägung	Ergebnis
Dauer des Baus des Haltepunkts beantragt worden ist. Abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung der mit der FNP-Änderung (nach Aufstellung eines B-Plans etc.) bezweckten Erstellung der Park and Ride-Fläche besteht Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin für den Neubau des Haltepunkts, der DB Station&Service AG. Das EBA als Planfeststellungsbehörde beabsichtigt in dem Verfahren weiter, der Vorhabenträgerin Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck dahingehend aufzuerlegen, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Haltepunkts die Bahnsteige - also auch der südliche, an den gegenständlichen FNP angrenzende Bahnsteig - zumindest provisorisch an das öffentliche Wegenetz angeschlossen sind. Dieser Anschluss müsste ebenfalls über die von der FNP-Änderung umfasste Fläche verlaufen. Auch insoweit besteht abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung des P+R-Vorhabens Koordinierungsbedarf mit der Vorhabenträgerin. Die Planfeststellungsbehörde weist noch auf folgende, im Anhörungsverfahren für den Neubau des Haltepunkts gewonnenen Erkenntnisse zu der von der FNP-Änderung betroffenen Fläche hin:		
2.2 Hinweis zur vorhandenen Erdgashochdruckleitung Innerhalb der Fläche sind Erdgashochdruckleitungen/ Kabel der von Gasunie Transport Services GmbH, Postfach 510449, 30634 Hannover vertretenen Unternehmen verlegt. Aus diesem Grund unterliegt bereits die bauzeitliche Nutzung der Fläche für das Vorhaben des Haltepunkts Einschränkungen aufgrund von Schutzanforderungen der Gasleitung. Die Planfeststellungsbehörde kann nur anheimstellen zu prüfen, ob sich aus diesem Sachverhalt Einschränkungen für den mit der FNP-Änderung beabsichtigten Nutzungszweck ergeben.	Die genannte Erdgashochdruckleitung wurde in der Planung berücksichtigt und wird als Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsunternehmens eingetragen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung Abwägung	Ergebnis
2.3 Hinweis auf die erforderliche Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege Die Hansestadt Lübeck, Obere und untere Denkmalschutzbehörde, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, hat in ihrer Stellungnahme vom 28.10.2021 zu dem o.g. eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren darauf hingewiesen, dass der Bereich südlich der Bahnstrecke, östlich des Oberbüssauer Weges, Flur 5/Flurstück 21/5 als archäologische Verdachtsflächen einzuordnen ist, und dortige Baumaßnahmen nach § 12 DSchG S-H genehmigungspflichtig sind.	Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte ebenfalls die Beteiligung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege. Deren Stellungnahme vom 25.01.2022 wurde entsprechend berücksichtigt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 12: DB AG - DB Immobilien (Schreiben vom 27.01.2022)		
Gegen die o.g. Bauleitplanung der Hansestadt Lübeck bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen. Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Es ist sicherzustellen, dass planfestgestelltes bzw. im Eigentum der DB AG befindliches Gelände nicht überplant wird.	Die vorliegende Planung dient der Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bahnhaltepunktes Lübeck-Moisling. Eine wohnbauliche/sensible Nutzung ist nicht geplant. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen. Diese sind im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgt ein entsprechender Hinweis im Bebauungsplan.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Bei den überplanten Flächen (Gemarkung Moisling, Flur 5, Flurstück 44/1 tlw.) handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Die kommunale Überplanung ist mit der Zweckbestimmung der Fläche, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht vereinbar und daher bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken durch das EBA nicht zulässig (BVerwG, Urteil v. 16.12.1988, Az. 4 C 48.86). Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunter hängenden Haken verboten. Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben muss ausgeschlossen werden. Der Eintrag von Niederschlagswasser aus versiegelten Flächen in Grenzflächen zur Bahn darf zu keiner Vernässung der Bahnanlagen (Untergrund) führen. Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und lnstandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen,		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen. Das Projekt G.011304138 Neubau Verkehrsstation (VST) Lübeck-Moisling der DB Station&Service AG ist bereits im Vorfeld mit in die Planung der Hansestadt Lübeck einbezogen worden. Die Planung der VST diente dazu der Hansestadt als Planungsgrundlage und ist daher in großen Teilen bekannt. Folgender Hinweis ist dennoch zu prüfen: Die DB bezieht Ihre Planungen auf den jetzigen Bestand, heißt auch Errichtung von geneigten Gehwegen, da die Bahnsteige höhengleich erreichbar sein sollen. Bei der Realisierung des Umfeldes durch die Hansestadt Lübeck sind diese Zuwegungen in der Umfeldplanung nicht erkennbar. Daher wird es für sinnvoll erachtet die Schnittstelle Stadt und DB detaillierter dazustellen.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen. Die Grenzabstände sind gemäß Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) einzuhalten. Wir bitten um Zusendung des Abwägungsbeschlusses und der Satzung.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 13: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 28.01.2022)		
4.1 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u> Die Entsorgungsbetriebe haben keine Bedenken hinsichtlich der gesicherten Erschließung des Gebietes. In dem Gebiet betreiben die Entsorgungsbetriebe Lübeck keine Entwässerungsanlagen. Die Vorflut für Regenwasser für das Gebiet scheint durch den Bau der A20 unterbrochen worden zu sein. Der natürliche Gewässerverlauf ist unterbrochen. Dadurch kommt es bereits jetzt zu Vernässungen auf den angrenzenden Ackerflächen. Die vernässte Niederung/ Gewässerbiotop südlich des Plangebietes hat sich in den vergangenen Jahren immer weiter ausgedehnt (Vergleich aus Luftbildern). Eine Begrenzung des Abflusses aus dem Gebiet auf den landwirtschaftlichen Abfluss wäre daher sinnvoll. Im weiteren Verlauf des ehemaligen Gewässers / Abfluss aus der vernässten Senke sollte geprüft werden, ob sich hieraus Auswirkungen auf die Standsicherheit des Dammes der Autobahn A-20 ergeben.	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	berücksichtigen
4.2 <u>Hinweise zur Planzeichnung</u> Zur Planzeichnung: Keine Anmerkungen.	Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
4.3 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung und zur Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde</u> In dem B-Plan wird es keine öffentliche Entwässerung der Entsorgungsbetriebe für Regenwasser geben, sondern nur Entwässerungsanlagen für die Straßenentwässerung. Die Flächen für	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
die Versickerung sind dann vom Bereich Stadtgrün und Verkehr zu unterhalten, ebenso die Kanäle. Es ist aus den oben genannten Gründen der landwirtschaftliche Abfluss aus dem Gebiet festzusetzen. Die Ableitung des Regenwassers aus dem Gebiet ist mit der uWB abzustimmen.	Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	
4.4 <u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u> Die Belange der Regenwasserbeseitigung sind umfänglich dargestellt und erläutert. Es sind weitere Gutachten (Versickerung) und ein wasserwirtschaftlicher Begleitplan zu erstellen, die der Vernässung in dem Bereich und der nicht vorhandenen Vorflut Rechnung tragen.	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse wurden mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	berücksichtigen

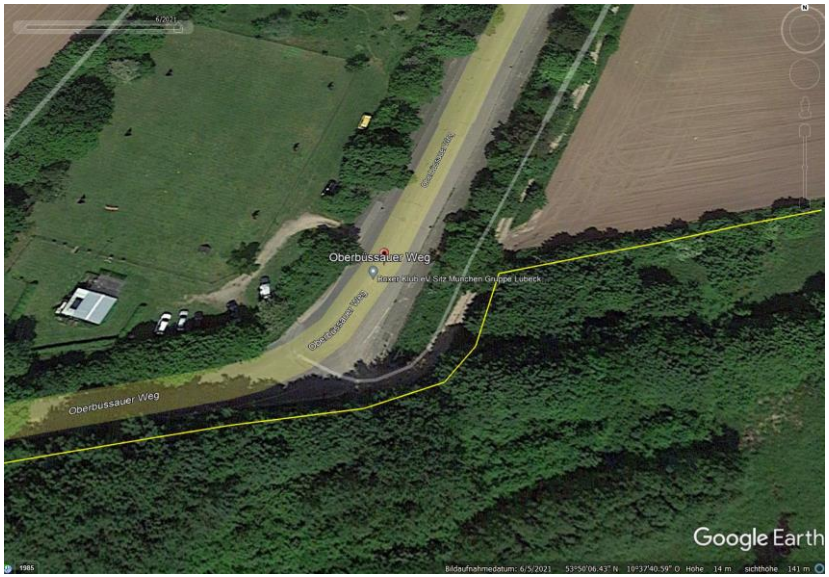
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 14: Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 12.01.2022)		
<u>Hinweis zur Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages zur Niederschlagswasserbeseitigung</u> Die Entsorgungsbetriebe Lübeck weisen darauf hin, dass die Ableitung des Niederschlagswassers aus der vorhandenen Straßenfläche und der im geplanten B-Plangebiet nicht gewährleistet ist, weil durch den Bau der A 20 ein Gewässer unterbrochen wurde und eine zunehmende Vernässung bis in das Plangebiet erfolgt. Anlagen der öffentlichen Entwässerung sind in dem Planbereich nicht vorhanden. Nur Straßenentwässerungsanlagen. Die Wasserbehörde müsste dazu eine maßgebliche Aussage machen. Sollte eine Vernässung beabsichtig sein, müsste der geplante Umfang und die Auswirkungen durch ein hydrogeologisches Gutachten dargestellt und grundstücksrechtlich oder Ausweisung im B-Plan gesichert werden. Dabei dürfen die Böschung der A20 und der Bahneinschnitt mit geplantem Bahnsteig nicht in ihrer Standfestigkeit gefährdet werden. Nach Bodenkarte befindet sich die Autobahn in Grundwasserabstromrichtung.	Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung erfolgte die Erarbeitung eines Wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages. Dieser stellt die derzeitige und künftige Entwässerung des Plangebietes unter Berücksichtigung der vorliegenden Bodenverhältnisse dar. Die Ergebnisse sind mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 15: Hansestadt Lübeck, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 13.01.2022)		
Die Feuerwehr Lübeck nimmt wie folgt Stellung: Für den geplanten Bahnhaltepunkt „Moisling Süd“ sollen gemäß den vorliegenden Planunterlagen die Voraussetzungen zur Erschließung des Bahnhaltepunktes mit einer Fläche für Bushaltestellen und einem ca. 100 Plätze umfassenden P&R-Parkplatz geschaffen werden. Für die Ermöglichung eines Feuerwehreinsatzes im Bereich des geplanten Bahnhaltepunktes und der geplanten Stellplatzanlage für Busse und Pkw sind folgende Voraussetzungen erforderlich: 6.1 <u>Hinweise zur den Belangen der Feuerwehrerschließung</u> Die Erreichbarkeit des Bahnhaltepunktes und der geplanten Stellplatzanlage (P&R) muss für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr über die öffentliche Erschließungsstraße, hier der Oberbüssauer Weg, gesichert sein. Die Erreichbarkeit gilt als gesichert, wenn die geplanten Verkehrsflächen gemäß der Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr: 2009-1 O lfd. Nr. A2.2.1.1 und Anlage A2.2.1.1 /1 der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Schl.-H. (VVTBSH), Ausgabe April 2021, geplant, bemessen und ausgeführt werden.	Die Erreichbarkeit ist durch die allgemeine Erschließung der geplanten Stellplatzanlage gesichert.	berücksichtigen
6.2 <u>Hinweise zur erforderlichen Löschwassermenge, der Lage und Ausstattung der Löschwasserversorgung</u> Für die Sicherstellung der Durchführung von wirksamen Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m^3/h über einen Zeitraum von 2 Stun-	Die Anregungen, Inhalte und Bedenken der Stellungnahme beziehen sich auf die spätere Ausbauplanung. Ergänzend erfolgt hierzu erfolgt ein Hinweis im Bebauungsplan.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
den sicherzustellen. Die Hydranten sind im Rahmen der weiteren Planung so anzuordnen, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern. Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen. Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt benötigten Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen. Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.		

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 16: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume SH; Untere Forstbehörde (Schreiben vom 25.01.2022)		
7.1 <u>Hinweise zur fehlenden Betroffenheit der Forstbehörde der Änderung des Flächennutzungsplanes</u> Hinsichtlich der Aufstellung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan 21.08.00 in Verbindung mit der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck wird seitens der unteren Forstbehörde wie folgt Stellung genommen: Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Erschließungsanlagen für den Bahnhaltepunkt Moisling mit einem Park & Ride Bereich sowie einer fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg – Lübeck. Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die Straße „Oberbüssauer Weg“ wird beidseitig von schmalen, langgestreckten, gehölzbestockten Grünflächen/ Böschungen gesäumt. Diese sind planerisch als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt.	Die Zusammenfassung der Planungsziele wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
Der aktuell gültige Flächennutzungsplan stellt das betreffende Areal überwiegend als „Fläche für Landwirtschaft“ dar. Der südlich unmittelbar an die Bahnlinie angrenzende Flächenbereich (=nördliche Teilbereich des Bebauungsplangebietes) soll künf-	Die Zustimmung zur 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
tig als Fläche „sonstiger überörtlicher und örtlicher Hauptverkehrsstraßen“ mit der Zweckbestimmung Park und Ride-Anlage ausgewiesen werden. Diesbezüglich bestehen forstbehördlicherseits keine Bedenken. Waldflächen, gemäß § 2 LWaldG, sind von der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht betroffen.		
7.2 <u>Hinweise zum Umgang mit dem Waldbestand auf Ebene der Bebauungsplanung</u> Unmittelbar südlich an den Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes 21.08.00 bzw. an den Oberbüssauer Weg angrenzend, befindet sich Wald gemäß § 2 Landeswaldgesetz. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art ihrer Entstehung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Zur groben Orientierung erhalten Sie nachstehend eine Skizze zum Verlauf der Waldgrenze (gelbe Markierung).	Die fachliche Auseinandersetzung mit dem Wald wurde in der Begründung und dem Umweltbericht des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
 Diese Waldfläche ist in der textlichen Begründung bislang noch nicht beschrieben bzw. thematisiert worden.		
7.3 <u>Hinweise zum Waldabstand</u> Gemäß § 24 Abs. 2 LWaldG weise ich ergänzend darauf hin, dass der 30 m Waldabstand in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß § 24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB, aufzunehmen ist. Der 30 m Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen.	Der Waldabstand wurde in der Planzeichnung des Bebauungsplanes nachrichtlich übernommen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
7.4 <u>Hinweise zum Umgang mit dem Waldbestand auf Ebene der Bebauungsplanung</u> Nach dem aktuellen Sach- und Kenntnisstand werden Waldflächen, gemäß § 2 Waldgesetz für das Land Schleswig-Holstein (LWaldG) in der Bekanntmachung vom 05.12.2004 in der derzeit aktuellen Fassung, von der Bauleitplanung berührt bzw. insbesondere durch die bauplanerische Umsetzung des Kreisverkehrs anteilig überplant. Gegen den Eingriff in die existierende Waldfläche zur Realisierung des geplanten Kreisverkehrs bestehen aus hiesiger Sicht erhebliche Bedenken. Eine forstbehördliche Prüfung dieses Sachverhaltes bzw. eine Aussage zur Genehmigungsfähigkeit der dafür erforderlichen Waldumwandlung kann forstbehördlicherseits erst nach Vorlage weiterführender, konkretisierender Unterlagen bzw. Informationen getätigt werden. Aus den vorgenannten Gründen kann dem vorgelegten Planentwurf zum Bebauungsplan Nr. 21.08.00 forstbehördlicherseits gegenwärtig nicht zugestimmt werden. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.	Aufgrund der Topografie des Plangebietes und der bestehenden Höhenlage der Straßenflächen des Oberbüssauer Weges - hier insbesondere die Höhenlage der Brücke - ist für den Bau des Kreisverkehrs ein Eingriff in die Waldflächen unvermeidbar. Die Planung wurde im Detail konkretisiert, so dass eine geringfügige Verbesserung zum Schutz des Waldes erfolgt. Dennoch ist weiterhin ein Eingriff in den Wald nach derzeitigem Planungsstand erforderlich. Dieser Eingriff ist entsprechend auszugleichen. Bei einer Biotopfläche von 550 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 1.100 m². Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 17: Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung; Kampfmittelräumdienst SH (Schreiben vom 12.01.2022)		
<u>Hinweise zum Umgang mit potenziellen Kampfmitteln</u> In der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt, Dezernat 33, Sachgebiet 331, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	Auf Ebene der Bauleitplanung werden die genannten Hinweise zur Kenntnis genommen. Diese Hinweise sind erst im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen. Hierzu erfolgen entsprechende Hinweise im Bebauungsplan, auch dass die Untersuchungen rechtzeitig zu beantragen sind. .	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 18: Hansestadt Lübeck, Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften; Grundstücksmanagement West (Schreiben vom 28.01.2022)		
9.1 <u>Anregung zur geplanten Anzahl der Stellplätze</u> Bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen südlich der Bahnlinie handelt es sich um Ackerflächen des Bereiches Wirtschaft und Liegenschaften, welche derzeit noch verpachtet sind. Da landwirtschaftliche Flächen im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck immer knapper werden, bittet der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften dringend darum, das Projekt Bahnhaltepunkt Moisling möglichst platzsparend zu planen, so dass möglichst wenig Pachtflächen verloren gehen. Vor diesem Hintergrund erscheint mir die Planung von 100 PKW-Parkplätzen sehr großzügig. Ist tatsächlich davon auszugehen, dass eine solch große Anzahl für diesen Bahnhaltepunkt benötigt wird? Wenn dies nicht der Fall sein sollte, würde eine Stellplatzreduzierung zu Gunsten des Erhalts von landwirtschaftlichen Flächen durch den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften sehr begrüßt werden.	Für die geplanten Funktionen des Bahnhaltepunkte ist die Anlage einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen als Park+Ride Platz erforderlich. Im Rahmen der politischen Beratungen wurde die Anzahl der Stellplätze konkretisiert. Der Bebauungsplan enthält zudem eine Reservefläche für die Errichtung ggf. weiterer erforderlicher Parkplätze. Die Entwicklung der Park+Ride Anlage soll in Bauabschnitten erfolgen, deren Größe sich aus den tatsächlich erforderlichen Bedarfen werden soll. Dennoch wird die gesamte mögliche Fläche der Park+Ride Anlage bereits heute planungsrechtlich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Diese Ausweisung erfolgt, damit die später ggf. erforderliche Realisierung der Gesamtmaßnahme bereits heute planungsrechtlich gesichert ist. Ergänzend wird im südlichen Bereich eine Maßnahmenfläche zum Ausgleich des Eingriffes innerhalb des Plangebietes festgesetzt.	nicht berücksichtigen
9.2 <u>Hinweis zu den vorhandenen Pachtverhältnissen</u> Sobald mir alle notwendigen Informationen über die Inanspruchnahme der Flächen vorliegen, werde ich diese aus dem Pachtvertrag herauslösen. Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass eine Kündigung spätestens bis zum 30.03. eines Jahres zum 30.09. des Jahres ausgesprochen werden muss. Außerhalb dieses Zeitraumes ist keine Kündigung möglich.	Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte eine weitergehende Beteiligung des Bereiches. Ergänzend erfolgen durch die Koordinierungsstelle der Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Bahnhaltes Abstimmungen mit dem Bereich.	zur Kenntnis nehmen
9.3 <u>Hinweis zu den erforderlichen Abstimmungen</u> Sofern auch im Bereich nördlich der Bahnlinien Flächen dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen, werden auch hierzu die notwendigen Informationen benötigt (Flächenumgriffe und	Die Flächen nördlich der Bahntrasse sind Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Neue Mitte Moisling, welche durch den Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Zeitplan). Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass Flächenankäufe regelmäßig einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Dies sollte bei der Planung berücksichtigt werden.	Moisling - überplant wird. Die Abstimmung erfolgt hierzu im Rahmen des genannten Bauleitplanverfahrens.	

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 19: Hansestadt Lübeck, Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 28.01.2022)		
Im Zuge der Bereichsbeteiligung zum o.g. Bebauungsplan nimmt der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr wie folgt Stellung: 10.1 <u>Hinweise zu den geplanten Kiss+Ride Flächen</u> Der Planzeichnung ist der Bereich für Kiss-and-Ride nicht zu entnehmen. In der Begründung wird diesbezüglich die Südseite des Bahnsteigs erwähnt. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier um entsprechende Konkretisierung und um Berücksichtigung, dass aufgrund der Lage der Treppe des Bahnsteigs in Richtung Hamburg davon auszugehen ist, dass vermutlich mehrfach nördlich des Gleises gehalten wird.*	Zunächst sei festgestellt, dass die der Bauleitplanung zugrundliegende Planung durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erfolgt, so dass dieser Bereich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin vertritt. Die geplante Kiss+Ride Zone ist planungsrechtlich Bestandteil der festgesetzten Straßenverkehrsfläche. Eine gesonderte Festsetzung ist nicht erforderlich. Zur Klarstellung wird die Zulässigkeit im Bebauungsplan klargestellt. Die konkrete Verortung erfolgt im Rahmen der späteren Ausbauplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin. Somit obliegt diese Verortung im Bereich Stadtgrün und Verkehr.	nicht berücksichtigen
10.2 <u>Radverkehrsflächen</u> Es ist davon auszugehen, dass der Schwerpunkt der verkehrlichen Anbindung auch beim Radverkehr liegen soll. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, die für den Radverkehr erforderlichen Flächen bei der Planung zwingend zu berücksichtigen. So sind z.B. vorgeschriebene Sicherheitsräume zwischen dem Radweg unmittelbar neben Längsparkplätzen einzuplanen.*	Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung sinnvoll und möglich erscheint. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen. Es ist daher nichtnachvollziehbar, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der durch den Bereich 5.660 erarbeiteten maßstabsgerechten Planung.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Auf Ebene der Bauleitplanung kann der Hinweis nur zur Kenntnis genommen werden.	
10.3 Hinweise zu den geplanten Nutzungen nördlich der Bahntrasse aus dem Bebauungsplan 21.01.00 Der Begründung ist zu entnehmen, dass eine Nutzungsmischung angedacht ist. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr weist vorsorglich darauf hin, dass diese Nutzungsmischung –Bahnhaltepunkt / Nahversorgung- möglicherweise zu Konflikten führen kann, da das Nahversorgungszentrum auch für weiter entfernt liegende Teile von Moisling oder Niendorf interessant sein könnte, was wiederum zu einer verstärkten Nutzung des Pkw zur Erledigung der Einkäufe führt. Diese etwaigen verkehrlichen Auswirkungen sind bisher weder thematisiert noch von hier aus einschätzbar.*	Die Ausführungen in der Begründung beziehen sich auf den nördlich der Bahntrasse angrenzenden Bereich rund um den neu zu schaffenden „Moislinger Markt“ im Zusammenhang mit der Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“. Diese Erläuterung wurde zum Verständnis des Gesamtzusammenhanges innerhalb des Stadtteiles Moisling aus- und aufgeführt. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen der Entwicklung nördlich der Bahntrasse erfolgt auf der Grundlage des Rahmenplanes „Neue Mitte Moisling“ die Aufstellung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling -. Dieser beinhaltet auch die erforderliche Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt nördlich der Bahn.	klarstellen
10.4 Hinweise zur Ausgestaltung des Kreisverkehrs Der dargestellte Kreisverkehr am südlichen Ende des BP-Gebietes ist hinsichtlich der Lage sicherlich sinnvoll, um das Wenden von Bussen und Pkw zu ermöglichen. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet zu berücksichtigen, dass hier auch landwirtschaftlicher Verkehr in Richtung der Felder auftreten wird. Daher sollte der Mittelkreis ggf. überfahrbar geplant werden oder zumindest über eine breitere Fahrbahn verfügen, die einen gepflasterten Streifen um den Innenkreis herum aufweist. Eine entsprechende planerische Berücksichtigung sollte auch für die Verkehrsinseln vorgenommen werden.*	Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung sinnvoll und möglich erscheint. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der durch den Bereich 5.660 erarbeiteten Planung.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zur konkreten Ausbauplanung sind im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.	
10.5 Hinweise zur Anzahl der E-Ladesäulen Die Herleitung der Anzahl der E-Mobil-Ladeplätze wird nicht erläutert und erscheint aus hiesiger Sicht recht hoch. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die Herleitung der Anzahl entsprechend zu begründen (gibt es ggf. Aussagen von Stromanbietern?)*	Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung sinnvoll und möglich erscheint. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat. Der Bebauungsplan selbst setzt keine E-Ladestationen fest. Die Anzahl wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr selbst definiert. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
10.6 Hinweise zur Anordnung der Stellplätze Die Planzeichnung stellt die Ausrichtung der Schrägparkplätze so dar, dass diese Reihen bei der Parkplatzsuche nicht nacheinander angefahren werden können, sondern nur in großen Schleifen (siehe Anhang) anfahrbar sind, es sei denn, man parkt rückwärts ein. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, das Parkkonzept zu überdenken / zu verbessern. Eine Anordnung der Parkplätze in Senkrechtaufstellung böte mehr Flexibilität, auch wenn dabei ein höherer Platzbedarf entsteht. Wichtig*	Der Hinweis betrifft die spätere Ausführungsplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin und der Hinweis auf die Notwendigkeit einer bereichsinternen Abstimmung erfolgte. Da dies keinen Niederschlag in der weiteren Planung fand, wird davon ausgegangen, dass es Gründe in der internen Entwurfsplanung gibt, um diesem Hinweis nicht nachzukommen. Von Seiten der Bauleitplanung erfolgte der	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
ist es, etwaige Rangiervorgänge weitestgehend zu reduzieren.	ausdrückliche Verweis auf die erforderliche und möglich erscheinende bereichsinterne Abstimmung. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung hat der Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeiten lassen. Es ist daher nicht ersichtlich, warum in der eigens beauftragten und abgestimmten Planung die genannten Anforderungen nicht berücksichtigen konnte. Der Bebauungsplan setzt die geplanten Parkflächen als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ fest. Die Anordnung der einzelnen Parkstände wird hingegen nicht geregelt. Die zur Verdeutlichung der Planung hinterlegte Entwurfsplanung der Parkstände erfolgt lediglich nachrichtlich und nicht als Festsetzung um später noch eine ausreichende Flexibilität im Rahmen der Ausbauplanung zu ermöglichen. Die Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr selbst definiert. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	
10.7 <u>Hinweise zur Bemaßung von Stellplätzen</u> Der Planzeichnung sind keine Vermaßungen der Querschnitte, Parkplätze zu entnehmen. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet hier Ergänzung, damit eine entsprechende Beurteilung möglich ist.*	Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der vom Bereich 5.660 beauftragten und abgestimmten Verkehrsplanung, die als Grundlage für den zu erarbeitenden Bebauungsplan von diesem weitergereicht wurde.	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Aufgrund der sehr unterschiedlichen Straßenbreiten ist die Darstellung von Querschnitten nicht zielführend und üblich. Die Planzeichnung des Bebauungsplanes wurde im Maßstab 1: 1000 erstellt und bildet die zugrundeliegende Entwurfsplanung des Bereiches 5.660 ab, so dass es möglich ist die Breiten herauszumessen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit hinter den ausgewiesenen Verkehrsflächen im Ausbau zurückzubleiben.	
10.8 <u>Hinweise zur späteren Ausbauplanung der Querungshilfen</u> Die Lage der Querungshilfe relativ dicht hinter den Bushaltestellen wird als ungünstig angesehen, weil davon auszugehen ist, dass Busse hier längere Warte-/Standzeiten haben werden. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, diesen Punkt bei der jetzigen Planung hinsichtlich der Einsehbarkeit als Fußgänger (ggf. Darstellung von Sichtdreiecken) zu berücksichtigen.*	Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Entwurfsplanung wurde durch den Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erarbeitet. Es ist daher nicht ersichtlich, warum der Bereich nicht bereits in ihrer eigenen Planung die genannten Anforderungen berücksichtigt hat. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche und deren Breite erfolgte auf Grundlage der durch den Bereich 5.660 erarbeiteten Planung. Auf Ebene der Bauleitplanung wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
10.9 <u>Rückfrage zur Erforderlichkeit der Busüberliegeplätze</u> Der Begründung ist nicht zu entnehmen, weshalb westlich des Oberbüssauer Wegs, südlich der Bahngleise eine großflächige Busfahrgasse hergestellt wird.	Die genannte Aufweitung ist eine Forderung des Bereiches 5.660 Stadtgrün und Verkehr sowie des Stadtverkehr Lübeck GmbH und soll als Überliegerplatz für bis zu fünf Busse die-	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
> *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert Erläuterungen zur Notwendigkeit und zur angedachten Funktion dieser Fläche. Ansonsten kann davon ausgegangen werden, dass eine Fahrbahnrandhaltestelle ggf. ausreicht.*	nen. Diese Forderung wurde als unumstößlich an den planenden und zuständigen Bereich Stadtgrün und Verkehr getragen. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussverbindungen), zur Vermeidung kosten und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abstellen zu können. Hierzu erfolgt die Einrichtung von sogenannten Überliegerplätzen, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden. Die Begründung wird um eine entsprechende Erläuterung ergänzt.	
10.10 <u>Hinweise zur Änderung des Geltungsbereiches nach Aufstellungsbeschluss</u> In „Teil A - Planzeichnung“ ist der Umgriff anders als im Aufstellungsbeschluss: Die nord-westliche Ecke ist ausgeweitet worden. In der Begründung ist keine Erklärung dazu zu finden, z. B. weder unter Punkt 1.1 „Lage und Abgrenzung des Plangebietes“ noch unter Punkt 10.1 „Verfahrensübersicht“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung einer Erklärung.*	Der Geltungsbereich eines Bauleitplanes kann sich im Rahmen des Verfahrensverlaufes ändern. Eine Begründung ist hierfür nicht erforderlich. Gleichwohl wird die Begründung um eine kurze Beschreibung ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.11 <u>Hinweise zur Festsetzung von Maßnahmenflächen</u> In „Teil A – Planzeichnung“ und der Zeichenerklärung sind die „Grünflächen“ beiderseits des Oberbüssauer Weges und innerhalb des Kreisverkehrs nach „§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB“ als „öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt. Laut Begründung unter 5.4.1 „Grünflächen“ (S. 18) „setzt“ „der Bebauungsplan“ „die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ fest.“ Laut Begründung unter 5.4.2 wird die Maßnahme für die betreffenden Flächen wie folgt begründet: „Zur Sicherung der landschaftlichen Einbindung der Straße und der Straßenböschung […] die künftigen Böschungsflächen […].“ Im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB steht: „die öffentlichen und privaten Grünflächen, wie Parkanlagen, Naturerfahrungsräume, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze, Friedhöfe“. In der Anlage zur Planzeichenverordnung unter Punkt 9. gibt es zu § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB für „Grünflächen“ die Zweckbestimmungen: „Parkanlage, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplatz/ Freibad, Friedhof“. Unter § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB steht: „die Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.“ In der Anlage zur Planzeichenverordnung unter Punkt 15.9. gibt es zu § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB zur Darstellung von Aufschüttungen gestrichelte Böschungslinien. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert für diese Flächen die Änderung der Planzeichnung, der Zeichenerklärung und der Begründung hin zu § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB statt Nr. 15, d. h. mit einer gestrichelten Böschungslinie und ohne die Flächensignatur für „Grünflächen“. Das Planzeichen für die „Umgrenzung von Flächen zur Anpflanzung […]“ bleibt von der Änderung unberührt. Die Aufschüttungen bzw. Böschungsausbildung sind eindeutig zur Herstellung und dauerhaften Sicherung des Straßenkörpers notwendig.*	Das Baugesetzbuch ermöglicht die Festsetzung einer Straßenböschung als Grünfläche. Die Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ unterstreicht die geplante spätere Nutzung der Fläche. Gleichwohl soll durch diese Festsetzung die Begrünung der Fläche gesichert werden. Die Aufzählung im § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB ist hierbei nicht abschließend und lässt weitere Konkretisierungen der Zweckbestimmungen zu. Dies wird durch die beispielhafte Aufzählung in dem Paragraphen zum Ausdruck gebracht. Die genannten „Böschungslinien“ sind bereits in der Planzeichnung enthalten. Zur Klarstellung wird das Planzeichen nochmals deutlicher herausgehoben.	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Deren Begrünung durch Gehölze sichert die Böschungen gegen Erosion.		
10.12 Hinweise zum Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser und Auswahl von Straßenbaumarten Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 2.1 wird für die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“, der Umgang mit dem „anfallenden Niederschlagswasser“ beschrieben. In der Begründung unter 5.3.4 „Regenwasserbehandlung“ steht: „Das aktuelle Konzept sieht zunächst die Anlage einer straßenbegleitenden Versickerungsmulde vor“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert eine klimaangepasste Planung für die Zufahrtsstraße und die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ unter Berücksichtigung eines Konzeptes zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung, welche beispielsweise die Verwendung von Baumrigolen beinhaltet.* > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Prüfung der Planung mit dem Berechnungsprogramm für A-RW 1 vom LLUR des Landes Schleswig-Holstein festgesetzt werden soll.*	Im Zuge der weiteren Verfahrensbearbeitung erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, welcher die Niederschlagswasserbeseitigung darstellt. Dieser Fachbeitrag enthält u.a. die erforderliche A-RW 1 Berechnung. Die fachliche Zuständigkeit liegt hier bei der unteren Wasserbehörde und ist mit der Behörde abgestimmt.	berücksichtigen
> *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Planung und Ausführung der Gehölzneupflanzungen im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ nach der aktuellen „Lübecker Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“ festgesetzt werden soll.*	Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.	
10.13 Hinweise zur Erhaltung der Grünstrukturen auf den geplanten Straßenböschungen Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ steht: „3. Pflanz- und Erhaltungsbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB) 3.1 Der auf der Fläche mit Bindungen zur Bepflanzung und zur Erhaltung vorhandene Bestand an Bäumen und hochwachsenden Sträuchern ist zu erhalten und durch Neupflanzungen […] zu ergänzen, […]“. In „Teil A – Planzeichnung“ im Zusammenhang mit der „Zeichenerklärung“ gibt es nur „Umgrenzung[en] von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a). In der Begründung unter Punkt 5.4.2 steht „Pflanz- und Erhaltungsbindung“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Anpassung der Festsetzungen und der Begründung an die Planzeichnung, d.h. „- und Erhaltungs“, „und b)“, „und zur Erhaltung“ und „ist zu erhalten und“ ist in den Festsetzungen und der Begründung zu streichen. Denn für die Bauausführung ist in vielen Teilen, z. B. direkt neben dem Straßenkörper, abhängig vom Bauablauf eine Rodung des Bestands notwendig.*	Aus technischen Gründen sind die vorhandenen Böschungen nicht zu erhalten, sondern müssen, um die Standfestigkeit der Straße zu sichern, abgetragen und neu errichtet werden. In diesem Zusammenhang soll eine komplette Beseitigung der vorhandenen Grünstrukturen nicht zu vermeiden sein. Die Böschung wird statischen Gesichtspunkten verbreitert, um die geplanten Verkehrsanlagen tragen zu können. Dafür wird die Böschung von Grund auf neu aufgebaut, um langfristig die Standsicherheit zu gewährleisten. Im Bebauungsplan erfolgt die Festsetzung eines Anpflanzgebotes.	berücksichtigen
10.14 Korrekturhinweise zur Planzeichnung Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.2. wird von „Anpflanzung festgesetzter Gehölzstreifen (A)“ gesprochen. Eine weitere Verortung ist im textlichen Teil nicht zu finden. In „Teil A - Planzeichnung“ ist die Bezeichnung „Gehölzstreifen (A)“ nicht zu finden. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die eindeutige Ausweisung dieser Fläche in der Planzeichnung.*	Die Planzeichnung wird entsprechend ergänzt.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.15 Hinweise zur Bezeichnung von Baumqualitäten Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.2.steht: „[…] ist als freiwachsende Hecke mit standortheimischen Baum- und Straucharten […]“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert „standortgerechte, heimische“ statt „standortheimisch“ zu formulieren entsprechend 3.1.*	Das Attribut „standortheimisch“ bezeichnet zum einen standortgerechte zum anderen heimische Pflanzen und ist somit synonym zu den durch den Bereich vorgebrachten Bezeichnungen zu sehen. Zum besseren Verständnis wird die Festsetzung jedoch geändert.	berücksichtigen
10.16 Hinweise zu Bezeichnungen Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 3.2. steht: „[…] Anwuchspflege […]“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Begriff „Entwicklungspflege“ statt „Anwuchspflege“ zu benutzen, da dies der Begriff ist, der in der DIN verwendet wird, dadurch also inhaltlich eindeutig ist.*	Dem Vorschlag wird gefolgt.	berücksichtigen
10.17 Hinweise zur Gestaltung und Gliederung der Stellplatzanlage durch Baumpflanzungen Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.3 steht: „Stellplätze sind durch Baumpflanzungen zu gliedern.“ > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung: „zu gliedern und zu beschatten.“*	Dem Vorschlag wird gefolgt.	berücksichtigen
10.18 Hinweise zur Bezeichnung von Baumqualitäten Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 3.3 ist „je […] 10 Stellplätzen ein […] standortgerechter, heimischer Laubbaum“ als Neupflanzung gefordert. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert hier für die Neupflanzungen eine „klimaangepasste“ Gehölzauswahl festzusetzen anstelle von „heimisch“ und „Baum“ statt „Laubbaum“, um die Vorteile auch von Immergrünen nutzen*	Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extre-	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
zu können. Laubbäume haben in unserem Klima ca. 6 Monate kein Laub.	men Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet. Hierbei ist festzustellen, dass die GALK Liste der Zunkunftsbäume für die Stadt hierbei keine Baumarten enthält, welche ganzjährig Laub halten. Eine Festsetzung ist daher nicht möglich. Gleichwohl beinhaltet die im Bebauungsplan getätigte Auswahl eine Vielzahl an Baumarten, welche über ein langhaftendes Laub - zum Teil bis in den Winter hinein - verfügen. Auch andere immergrüne Baumarten (außerhalb der GALK Liste) sind - soweit diese überhaupt als Hochstamm gezüchtet werden können - zumeist aus dem südeuropäischen Raum, nicht ausreichend frosthart und daher nur für wintermilde Standorte geeignet. Nadelbaumarten sind hingegen nicht mit den schwierigen Standortbedingungen einer Park+Ride-Anlage verträglich.	
10.19 <u>Anregungen zu Pflanzqualitäten</u> Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.3 sowie in der „Pflanzliste 2“ ist die Qualität der zu pflanzenden Bäume mit einem „Stammumfang von mindestens 16 cm“ beschrieben. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die zu pflanzende Qualität der Bäume (entsprechend der „Richtlinie zur Pflanzung von Straßenbäumen“) mit einem Mindest-Stammumfang von 18/20 cm festgeschrieben werden soll.*	Die Festsetzung wird den Forderungen des Bereiches Stadtgrün und Verkehr entsprechend angepasst. Es ist zu bedenken, dass hierdurch erhebliche Mehrkosten zu erwarten sind.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.20 <u>Konkretisierende Hinweise zur Ausführung von Baumscheiben innerhalb der Planung</u> Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ Punkt 3.3 steht: „in einer mindestens 12 m² großen Baumscheibe“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Ergänzung: „großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen,“.*	Die Festsetzung wird entsprechend konkretisiert.	berücksichtigen
10.21 <u>Hinweise zur Auswahl der Baum- und Straucharten</u> Im „Teil B – Text“ unter III. Pflanzlisten steht unter Pflanzliste 1 „Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke“: „Bäume Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 16 cm […] Sträucher Sträucher/Heister 2 x v., 60-100 cm, Pflanzabstand 0,75 m x 0,75 m“. In der Begründung unter Punkt 5.4.2 steht: „Der geplante Park&Ride-Platz soll […] durch einen 5,0 m breiten Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke […] abgegrenzt werden“. In „Teil A – Planzeichnung“ ist um die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park + Ride“ die „Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen“ auf der Flächensignatur „Fläche für die Landwirtschaft“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr geht davon aus, dass die „freiwachsende Hecke“ von dem Nutzer der landwirtschaftlichen Fläche angepflanzt und unterhalten wird. Falls diese Aufgabe dem Bereich Stadtgrün und Verkehr zugeordnet werden sollte, wird gefordert, die Stammumfänge auf mind. 18 cm zu erhöhen, die Strauchpflanzung mit folgenden Qualitäten festzusetzen: „in den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen: verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100 - 150 cm und Strauch, 3xv., mit Ballen, 100 - 125 cm“.*	Die Festsetzung wird den Forderungen des Bereiches Stadtgrün und Verkehr entsprechend angepasst. Es ist zu bedenken, dass hierdurch erhebliche Mehrkosten zu erwarten sind.	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.22 Hinweise zur Auswahl der Baumarten Im „Teil B – Text“ unter III. Pflanzlisten steht unter Pflanzliste 1 steht unter „Sträuchern“: „Esche (Fraxinus excelsior)“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt Eschen als Bäume zu pflanzen, da sie als Heister nicht erhältlich sind.*	Die genannte Esche (Fraxinus excelsior) ist in jeder deutschen Baumschule auch als Heister erhältlich. Gleichwohl erfolgt einer Ergänzung der Baumart für die Nutzung als Hochstamm.	teilweise berücksichtigen
10.23 Hinweise zur Auswahl der Baumarten Im „Teil B – Text“ unter III. Pflanzlisten stehen unter Pflanzliste 2 ausgewählte, heimische Baumarten. Gemäß den Festsetzungen 3.3 sind diese für die „oberirdische Stellplatzanlage“. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert die Änderung der Gehölzauswahl für die geplante Stellplatzanlage, in der die besonderen Standortbedingungen zu berücksichtigen sind, z.B. kein Spitz-, kein Bergahorn. Wir empfehlen zudem eine größere Artenvielfalt und auch Immergrüne bei der Gehölzauswahl festzusetzen, um einen waldartigen Charakter der Pflanzung zu erzeugen und damit die Fläche in die angrenzende Landschaft mit baumbestandenen Flächen einzubinden und die kleinklimatischen Auswirkungen zu optimieren. Für Immergrüne ist dann die geforderte Qualität z. B. als mindestens Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm, festzusetzen.*	Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Liste für Straßenbäume als Liste der „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet. Hierbei ist festzustellen, dass die GALK Liste der Zunkunftsbäume für die Stadt hierbei keine Baumarten enthält, welche ganzjährig Laub halten. Eine Festsetzung ist daher nicht möglich. Gleichwohl beinhaltet die im Bebauungsplan getätigte Auswahl eine Vielzahl an Baumarten, welche über ein langhaftendes Laub - zum Teil bis in den Winter hinein - verfügen. Auch andere immergrüne Baumarten (außerhalb der GALK Liste) sind - soweit diese überhaupt als Hochstamm gezüchtet werden können - zumeist aus dem südeuropäischen	teilweise berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
	Raum, nicht ausreichend frosthart und daher nur für wintermilde Standorte geeignet. Nadelbaumarten sind hingegen nicht mit den schwierigen Standortbedingungen einer Park+Ride-Anlage verträglich. Die geforderten Mindestqualitäten (Solitär, 4xv., mit Drahtballierung, Breite 100-125 cm, Höhe 250-275 cm) sind aus fachlicher Sicht nicht erforderlich und würden eine erhebliche Kostensteigerung verursachen (zumeist bedeutet dies eine Verdoppelung der Kosten je Baum). Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit Steigerung der Qualität zumeist eine Verschlechterung des Anwuchses verbunden ist. Jüngere Pflanzen sind stärker im Wuchsverhalten und können sich somit besser anpassen. Der Bebauungsplan setzt hierbei zunächst nur die fachlich erforderlichen Mindestqualitäten fest. Es bleibt dem stellungsnehmenden Bereich Stadtgrün und Verkehr, der die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin vertritt, selbstverständlich frei, Qualitäten oberhalb der Mindestanforderungen zu wählen. Dies natürlich unter Berücksichtigung einer erheblichen Kostensteigerung.	
10.24 <u>Hinweis zur vorhandenen Rad- und Fußwegeverbindung</u> Die Begründung beschreibt unter 2.2.2 „Landschaftsbild und Erholung“ (s. S.12) die Rad- und Fußwegeverbindung zum 1 km entfernten Elbe-Lübeck-Kanal „entlang der westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze“ in Form eines bestehenden, landwirtschaftlichen Weges. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert den Erhalt der bestehenden Rad- und Fußwegeverbindung bzw. die Sicherung der Durchgängigkeit der Verbindung zum Elbe-Lübeck-Kanal.*	Der Bebauungsplan berücksichtigt den Erhalt dieser Rad- und Fußwegeverbindung. Der Hinweis wird daher zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.25 Anregung zur Verortung der Baumpflanzungen innerhalb der geplanten Parkplatzanlage Die Begründung unter Punkt 5.4.2 (S. 18) besagt, dass das Pflanzgebot an keine „direkte Verortung“ gebunden ist und dass die Bäume „zwischen den Parkplatzen und/oder in den direkten Randbereichen zu pflanzen“ sind. Im „Teil B – Text“ unter I. „Planungsrechtlichen Festsetzungen“ Punkt 3.3 steht: „Oberirdische Stellplatzanlagen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern.“ Und dort wird von „einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage“ gesprochen. > *Um die kleinklimatischen Vorteile – wie die Staubbindung und Reduzierung der Aufheizung der versiegelten Flächen – umfänglicher ausschöpfen zu können sowie optische Eingliederung der Stellplatzanlage in das direkte Umfeld und die umgebende Landschaft zu verbessern, (z.B. Wirkung von oben - von der Brücke), fordert der Bereich Stadtgrün und Verkehr die Konkretisierung der Begründung der Neupflanzung im Bereich der Stellplatzanlage entsprechend der Festsetzung: die Pflanzung der Bäume in geforderter Anzahl (je 10 Stellplätze 1 Baum), innerhalb der jeweiligen Parkplatzreihen zwischen einzelnen Stellplätzen (statt eines Stellplatzes) und (nicht „und/oder“) in den Randbereichen. Dies ermöglicht eine annähernd gleichmäßige Begrünung sowie die Beschattung der gesamten Stellplatzfläche.*	Die Anordnung der Begrünung wurde zwischenzeitlich in der dem Bebauungsplan zugrundliegenden Ausbauplanung weiterentwickelt und konkretisiert. Die Anordnung ist in dem beschriebenen Raster innerhalb der Stellplatzreihen angedacht. Gleichwohl kann im Einzelfall eine andere Anordnung fachlich sinnvoll und/ oder erforderlich sein, so dass die Festsetzung weiterhin die Option einer randlichen Anordnung belässt. Die Flexibilität dieser Festsetzung ermöglicht zudem die teilweise Überstellung der öffentlichen Parkplatzanlage, deren Ausbau als Park+Ride-Platz in der der Nachfrage entsprechenden Entwicklungsschritten erfolgen soll, mit Photovoltaik-Modulen. Die erforderliche Anzahl der Module kann dann dem Bedarf entsprechend, angepasst werden.	nicht berücksichtigen
10.26 Korrekturhinweis In der Begründung unter 5.4.2 steht: „da sich das Anpflanzen von Gehölzen zur Begrünung, zur Reduzierung der Staub-bindung und Aufheizung der versiegelten Flächen hier bewährt hat.“ > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr geht davon aus, dass hier eigentlich „zur Staubbindung und Reduzierung der Aufheizung“ gemeint ist.*	Die Begründung wird korrigiert.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
10.27 <u>Hinweis zu den voraussichtlichen Unterhaltungskosten</u> In der Begründung steht unter Punkt 9 b) „mittelbare Kosten“ und unter 5.1 die „Flächenbilanz“ des Bebauungsplans. > *Der Bereich Stadtgrün und Verkehr fordert, dass die Information, dass für die Unterhaltung der zukünftig öffentlichen Flächen, also ohne die landwirtschaftliche Fläche, 0,3 VZA benötigt werden, in die Begründung aufzunehmen.*	Zunächst ist festzustellen, dass durch die Aufstellung eines Bauleitplanes zunächst nur die Kosten der Planerstellung sowie die zugehörigen Fachgutachten anfallen. Die Kosten für die Umsetzung und langfristige Unterhaltung der geplanten Maßnahmen werden in der Begründung ergänzt werden.	berücksichtigen
10.28 <u>Positive Rückmeldung zum Abstimmungsprozess</u> Es ist als positiv zu bewerten, dass die Abteilung 5.660.2 (Urbane Mobilitätsprojekte) und die Abteilung 5.610.4 (Bebauungsplanung/ Städtebauliche Projekte) im ständigen Austausch stehen, um die Planung der verkehrlichen Erschließung des geplanten Bahnhaltepunktes und die Aufstellung des B-Plans 21.08.00 aufeinander abzustimmen.	Die Zustimmung des Bereiches mit der Zusammenarbeit wird zur Kenntnis genommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Verfahrensbetreuung der Straßenplanungen und der konkreten Ausbauplanung durch den zuständigen Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr erfolgt.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 20: Stadtverkehr Lübeck GmbH, Verkehrsplanung (Schreiben vom 21.01.2022)		
<u>Hinweise Qualitätseinstufung des ÖPNV sowie der Kostenübernahme durch die Hansestadt Lübeck</u> Nach dem aktuellen 4. RNVP ist die Erschließungsqualität für Wohn- und Mischgebiete mit einer hohen Verdichtung bis zu 480m für die Wegeentfernung, sowie eine ungefähre Wegezeit von 7 Min. angeben. Wie Sie auch unter der 5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)) aus der Begründung richtig erwähnen, würde der zukünftige Bahnhaltepunkt Moisling auch ohne zusätzliche Haltestellen dem 4. RNVP entsprechen. Der Stadtverkehr Lübeck ist in die Planungen mit der Hansestadt Lübeck fest eingebunden und begrüßt im Rahmen der Verkehrswende die Anbindung des Bahnhaltepunktes Moisling mit dem Busverkehr. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die zusätzlich anfallenden, laufenden Betriebskosten für die Verlängerung/ Verlegung der Linien zum Bahnhof Moisling sowie für den Bau der Fahrpersonal-Toilette von der Hansestadt Lübeck übernommen werden müssen. In der PDF- Datei „7_21-11-30_Erschließung-Moisling Bhnhalt.PDF“ haben Sie gegenüber den Überliegerplätzen je einen Fahrgastunterstand pro Fahrbahnrandhaltestelle eingeplant. Die hintere Fahrbahnrandhaltestelle benötigt allerdingst keinen Fahrgastunterstand, diese ist als ein kurzer Überliegerplatz eingeplant. Beide Fahrgastunterstände sollten an der ersten vorderen Fahrbahnrandhaltestelle eingeplant werden. Wir gehen davon aus, dass die Länge der erste Fahrbahnrandhaltestelle mindesten 42m und die zweite Fahrbahnrandhaltestelle 20m betragen. Ansonsten verweisen wir auf die bisherigen Protokolle.	Auf Ebene der Bauleitplanung werden die genannten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen. Da die ausgewiesene Verkehrsfläche ausreicht, können diese Hinweise im Rahmen der späteren Ausbauplanung berücksichtigt werden.	zur Kenntnis nehmen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 21: TraveNetz GmbH, Planung, Bau und Betrieb Netze Strom (Schreiben vom 19.01.2022)		
<u>Hinweise zur geplanten Ver- und Entsorgung des Plangebietes</u> Bezugnehmend auf die oben genannte Flächennutzungsplanänderung und den Bebauungsplanentwurf nehmen wir wie folgt Stellung. Für eine Elektrizitätsversorgung ist der Ausbau unseres Niederspannungsnetzes erforderlich. Nach Vorlage des Energiebedarfs wird im Rahmen einer Detailplanung ein Konzept erstellt. Eine Gas- und Wassererschließung ist nicht geplant, sofern wird kein Bedarf angemeldet. Für Fragen stehen wir unter den oben genannten Kontaktdaten zur Verfügung. Sollten Sie Fragen haben, die direkt den Netzanschluss betreffen, können Sie sich gern an unser Netzanschlussbüro unter der Telefonnummer 0451/ 888-2490 oder per E-Mail: netzanschluss@travenetz.de wenden.	Auf Ebene der Bauleitplanung werden die genannten Hinweise/ Anregungen zur Kenntnis genommen. Diese Hinweise sind im Rahmen der späteren konkreten Ausbauplanung zu berücksichtigen.	zur Kenntnis nehmen

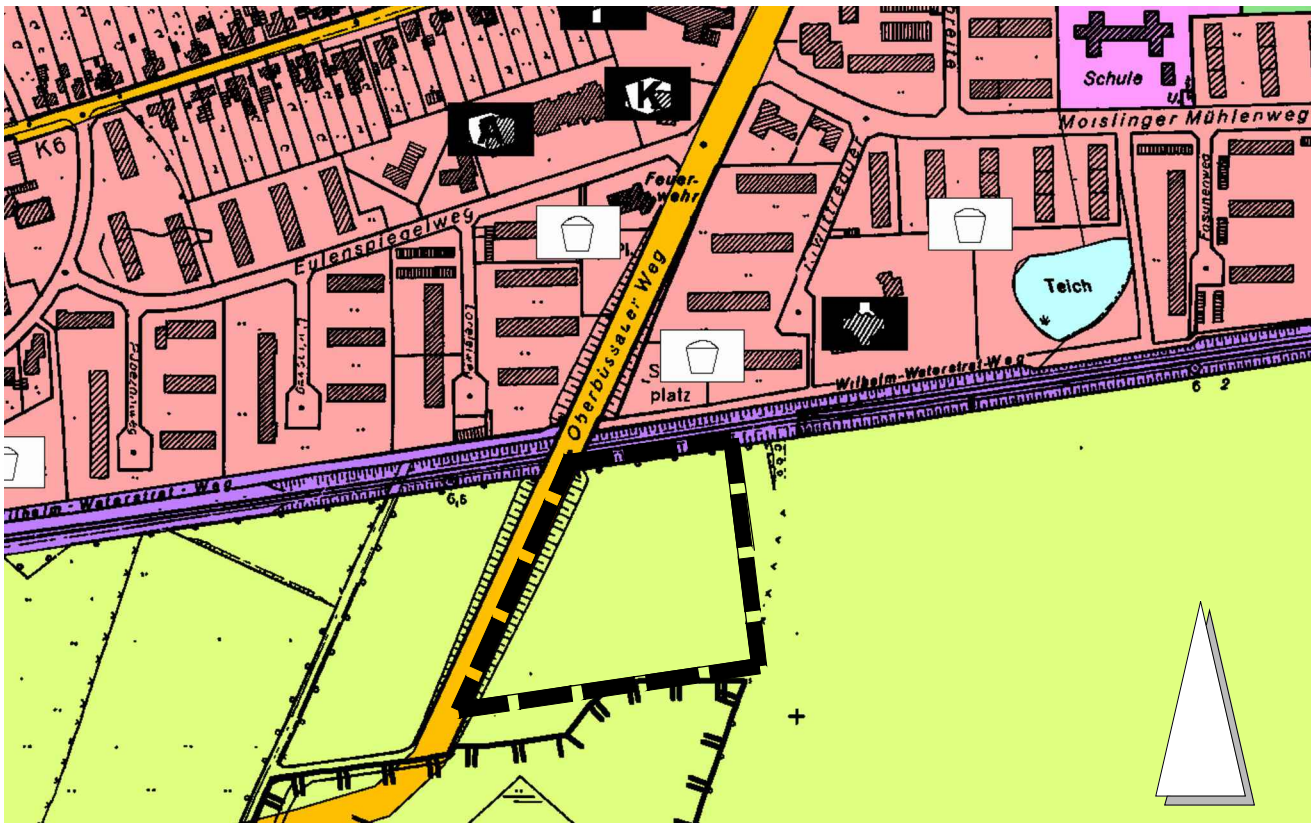
Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Nr. 22: Hansestadt Lübeck, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz; Abt. Natur, Klima, Immissionen (Schreiben vom 28.01.2022)		
Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck nimmt aus Sicht des Natur-, Klima- Immissions- und Gesundheitlichem Umweltschutzes zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung: 13.1 Hinweise zur Eingrünung des Plangebietes Aus landschaftsplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Da das Planungsgebiet an das LSG Talraum von Grienau und Quadbek angrenzt, ist auch an der Süd- und auf ganzer Länge der Ostgrenze des Planungsgebietes, zur landwirtschaftlich genutzten Fläche hin, eine Eingrünung vorzunehmen. Die Überstellung der Parkflächen mit einem Baumraster wird grundsätzlich begrüßt, da hierdurch der Übergang zur freien Landschaft gestaltet wird, siehe auch II.	Der Bebauungsplan sieht eine Eingrünung der Stellplatzfläche vor. Auch die geplante Begrünung durch Bäume innerhalb der Parkplatzanlage hat weiterhin Bestand und wird entsprechend festgesetzt. Da wo das Baumraster durch notwendige Photovoltaikmodule, die Teile des Parkplatzes überstellen, unterbrochen wird, ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in der randlichen Eingrünung an der Ostgrenze des Planungsgebietes mit unterzubringen.	berücksichtigen
13.2 Anregungen zur praktischen Umsetzung der Eingrünung Aus Sicht der UNB bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die F-Planänderung und die Bebauungsplanung. Zur Minimierung von Eingriffen wird um Berücksichtigung der folgenden Punkte gebeten: Knick östlich der Zufahrtsstraße und südlich der Parkplatzfläche: Hier sind von vorn herein an sinnvoller Stelle Durchfahrten einzuplanen, unter Berücksichtigung der anvisierten Nutzungsabsichten auf der jetzt als landwirtschaftliche Nutzfläche ausgewiesenen Fläche.	Die zunächst als landwirtschaftliche Fläche festgesetzte Fläche im Vorentwurf des Bebauungsplanes ist im Entwurf des Bebauungsplanes als Grünfläche mit überlagernden Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Gleichwohl ist weiterhin eine Anbindung der Fläche für Pflege-/Landwirtschaftliche Fahrzeuge sinnvoll und wird entsprechend berücksichtigt.	berücksichtigen
13.3 Anregungen zur Versiegelung von Stellplätzen	Der Bebauungsplan setzt fest, dass maximal 35 Stellplätze vollversiegelt sein dürfen. Die weiteren Stellplätze sind mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen (z.B. Pflaster mit min-	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
Da davon auszugehen ist, dass nur ca. 1/3 der Stellplätze regelmäßig belegt ist, sollte auch nur 1/3 der Stellplätze befestigt werden. 2/3 der Stellplätze sind mit wassergebundener Decke und Bäumen im Baumraster gemäß Festsetzung 3.3 zu gestalten.	destens 15 % Fugenanteil, Sickerpflaster, Rasenfugen-pflaster, Schotterrasen oder vergleichbaren Befestigungen) herzustellen. Unter Berücksichtigung der aktuell geplanten rund 100 Stellplätze entspricht dies der genannten Drittelung.	
13.4 Anregungen zu Baumpflanzungen an Stellplätzen Punkt 3.3 der Festsetzungen ist dahingehend zu ändern, dass je angefangene 6 Stellplätze ein heimischer Laubbaum mit Stammumfang von mindestens 18 cm gemessen in 1 m Höhe zu pflanzen ist. Sofern auf dem befestigten Teilbereich des Parkplatzes (1/3) eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann, ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen für diesen Teilbereich in den unter Punkt I geforderten Eingrünung an der Ostgrenze des Planungsgebietes mit unterzubringen.	Der Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt und setzt fest, dass je 4 Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist. Diese sind innerhalb oder direkt angrenzend herzustellen. Ergänzend wird die vorgebrachte Anregung für den Fall der Anlage von Photovoltaik-Modulen textlich aufgenommen.	berücksichtigen
13.5 Anregungen zum Zeitpunkt der Baumpflanzungen Sollten die 100 Stellplätze in mehreren Abschnitten zeitversetzt gebaut werden, so sind die rechnerisch erforderlichen Bäume gleich zu Beginn in einem Zuge zu pflanzen, damit sie möglichst früh ihre vollumfänglichen Funktionen im Naturhaushalt erfüllen.	Wenngleich die Anregung durchweg sinnvollerscheint, so ist eine vorgezogene Umsetzung schwierig und steht im Widerspruch zur bedarfsangepassten Planung. Die konkrete Ausbauplanung erfolgt nur für die jeweils erforderlichen Bauabschnitte. Entsprechend lassen sich zu diesem Zeitpunkt die im weiteren Planungsprozess erforderlichen Baumstandorte nicht hinreichend bestimmen. Soweit in einer späteren Planung Änderungen erforderlich werden sollten, wären diese durch bereits in der Örtlichkeit vorhandene Bäume deutlich eingeschränkt. Zudem ist bei fehlendem Bedarf eine Ausweitung des Park+Ride-Platzes nie erforderlich, so dass diese Forderung einer dem Bedarf angepassten Entwicklung widerspricht.	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.6 Hinweise zum Artenschutz und zu Natura 2000 Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen aus artenschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgesehene Planung. Eine abschließende Stellungnahme ist aber erst möglich, wenn das vorgesehene Artenschutzgutachten vorliegt. Im weiteren Verfahren sind insbesondere die Auswirkungen der Planung auf Fledermäuse, Haselmäuse und Vögel zu beurteilen und ggf. artenschutzrechtlich erforderliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu bestimmen. Natura 2000-Gebiete sind durch die Planung nicht betroffen.	Im Rahmen der Bauleitplanaufstellung erfolgte die Erarbeitung eines Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages. Die Ergebnisse sind in die Begründung und den Umweltbericht eingearbeitet. Der Hinweis auf die Natura 2000 Gebiete wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	berücksichtigen
13.7 Hinweise zur Anpassung an den Klimawandel Aus Sicht der Klimaanpassung gibt es keine fachlichen Bedenken gegen die F-Plan-Änderung.	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
13.8 Hinweise zum Klimaschutz Aus Sicht des Klimaschutzes bestehen keine Bedenken gegen die F-Plan-Änderung und die Bebauungsplanung.	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
13.9 Hinweise zur Berücksichtigung der Mobilitätswende Die Planung des Bahnhaltepunkts mit verschiedenen Mobilitätsangeboten (Car-Sharing, Park & Ride, ÖPNV, Auto und Radabstellplätze) wird als wichtiger Schritt für die Verbesserung der Intermodalität und die Mobilitätswende begrüßt.	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
13.10 Anregungen zur Nutzung der Sonnenenergie Nach dem GEIG sind bei Parkplatz-Neubauten jeder dritte Parkplatz mit Ladeinfrastruktur auszustatten. Daher sollte hier auch eine Überdachung der Parkplätze mit PV-Anlagen für die Bereitstellung des Ladestroms der E-Ladesäulen geprüft werden. Anknüpfend an II ist somit eine Belegung von einem Drittel der Parkplatzflächen mit PV-Dächern anzustreben.	Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes werden den Anregungen entsprechend ergänzt und ermöglichen nunmehr die Überstellung der Parkplatzanlage mit Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien (z.B. durch PV-Module).	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme	Prüfung und Abwägung	Ergebnis
13.11 <u>Hinweise zum Immissionsschutz</u> Da die schalltechnische Untersuchung noch nicht vorliegt und der Umweltbericht im weiteren Verfahren erarbeitet wird, kann zu diesem Zeitpunkt noch keine weitergehende Prüfung und Stellungnahme erfolgen.	Die geplante Park+Ride-Anlage grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich im vorhandenen Straßennetz vor allem nördlich der Bahn. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelästigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt. Der Umweltbericht wurde zwischenzeitlich erarbeitet und ist als eigenständiger Bestandteil dem Entwurf der Begründung des Bauleitplanes angefügt.	teilweise berücksichtigen

Aufgestellt: Lübeck, den 04.05.2023
Hansestadt Lübeck / Bereich Stadtplanung und Bauordnung / 5.610.4 / Schr
in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH



M. 1 : 5000

AUSSCHNITT AUS DEM GELTENDEN FLÄCHENNUTZUNGPLAN DER HANSESTADT LÜBECK

FÜR DEN TEILBEREICH: MOISLING SÜD/ INFRASTRUKTUR BAHNHALTEPUNKT

DIESE FASSUNG IST MIT BEKANNTMACHUNG DER GENEHMIGUNG DER 141. FNP-ÄNDERUNG ÜBERHOLT

ZEICHENERKLÄRUNG:

Es gelten die Planzeichenverordnung (PlanzVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches der 141. Flächennutzungsplanänderung

Fläche für die Landwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 9a BauGB)

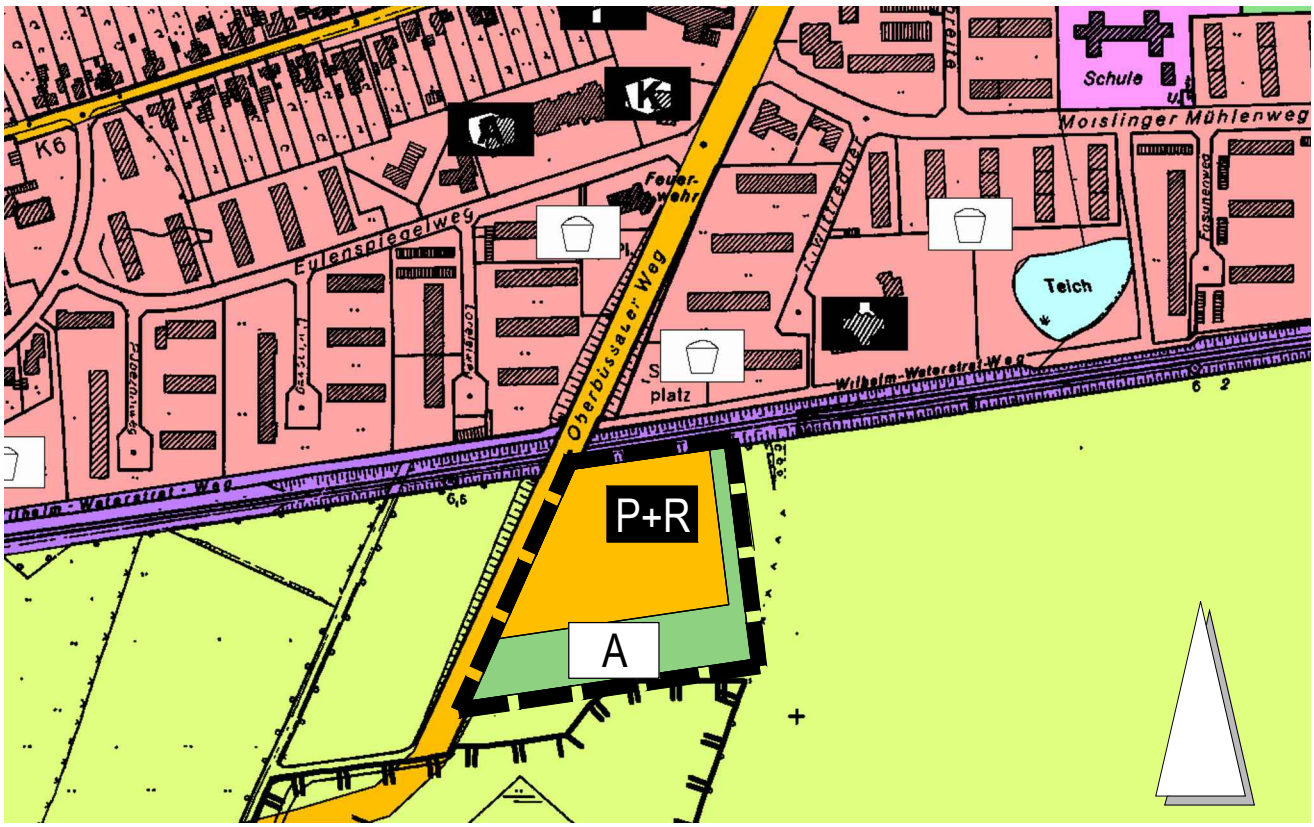
Sonstige Darstellung für umliegende Flächen

Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)

Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

Bahnanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung



M. 1 : 5000

141. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES DER HANSESTADT LÜBECK

FÜR DEN TEILBEREICH: MOISLING SÜD/ INFRASTRUKTUR BAHNHALTEPUNKT

ZEICHENERKLÄRUNG:

Es gelten die Planzeichenverordnung (PlanzVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)

- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches der 141. Flächennutzungsplanänderung
- Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- P+R — Park+Ride Anlage
- Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
- A — Landschaftseingrünung

Sonstige Darstellung für umliegende Flächen

- Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
- sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Bahnanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Fläche für die Landwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 9a BauGB)

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Anlage 4

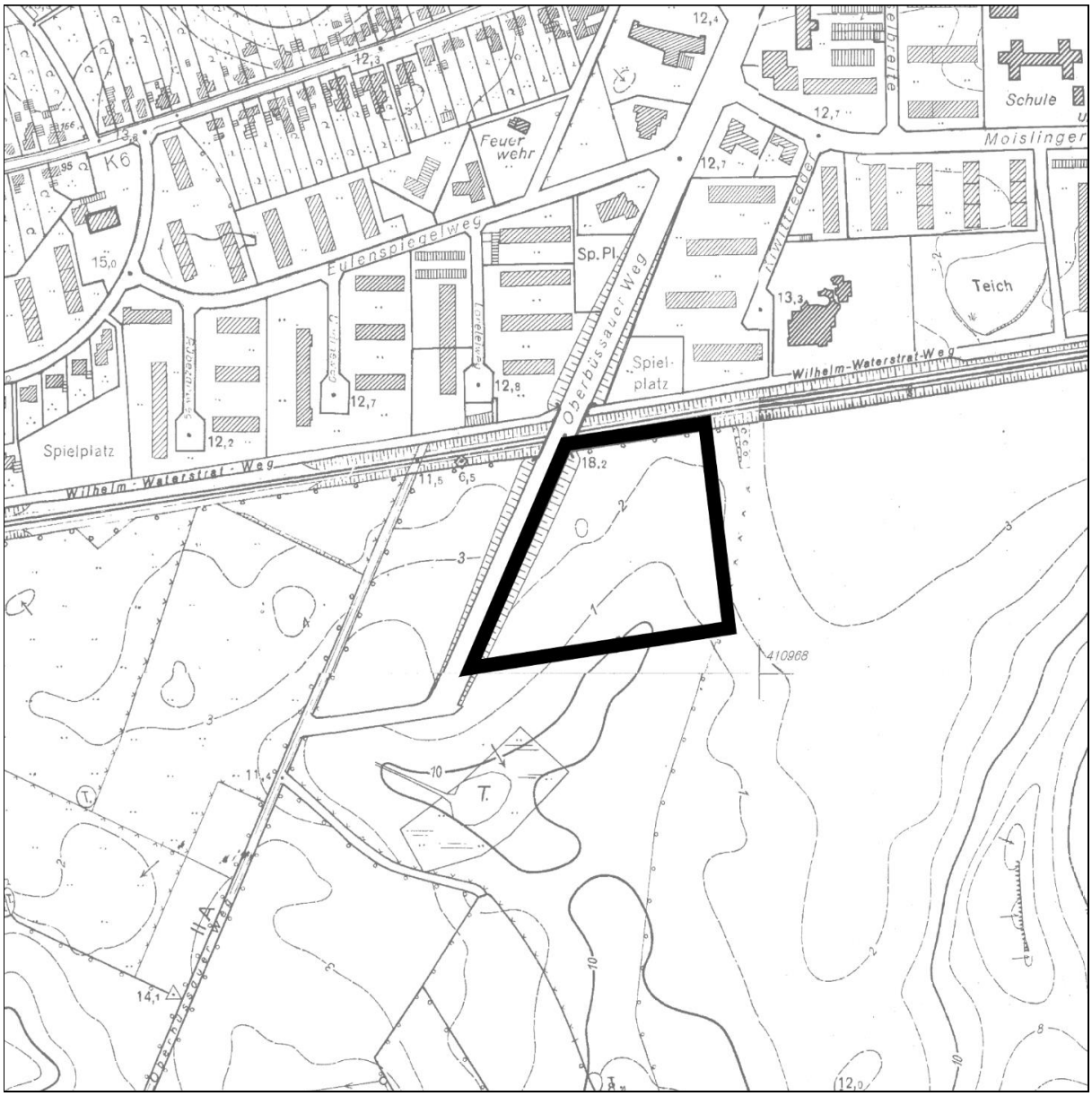
BEGRÜNDUNG

zur

141. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Fassung zum abschließenden Beschluss

Stand: 17.04.2023



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	5
1.2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung	5
1.3	Planungsrechtliches Verfahren	6
2.	Ausgangssituation	7
2.1	Bisherige Entwicklung und Nutzung	7
2.2	Natur und Umwelt	8
2.2.1	Topografie	8
2.2.2	Vegetationsbestand	9
2.2.3	Natur- und Artenschutz	10
2.2.4	Wald	13
2.2.5	Landschaftsbild und Erholung	13
2.2.6	Altlasten	14
2.2.7	Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes	14
2.3	Eigentumsverhältnisse	14
2.4	Bisheriges Planungsrecht	14
3.	Übergeordnete Planungen	14
3.1	Ziele und Grundsätze der Landesplanung	14
3.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	14
3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)	14
3.4	Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030	15
3.5	Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020	15
3.6	Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck	15
3.7	Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck	16
3.8	UNESCO-Welterbe-Managementplan	16
3.9	Klimaanpassungskonzept	16
3.10	Hinweiskarte Starkregen	16
3.11	Stadtklimaanalyse	16
4.	Ziele und Zwecke der Planung	16
5.	Inhalt der Planung	18
5.1	Flächenbilanz	18
5.2	Künftige Entwicklung und Nutzung	18
5.2.1	Verkehrsfläche	18
5.2.2	Grünfläche	18
5.3	Erschließung	18
5.3.1	Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen	18
5.3.2	Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	18
5.3.3	Parkplätze, Fahrradstellplätze	19
5.3.4	Ver- und Entsorgung	19
6.	Umweltbericht	20

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Inhalte des Flächennutzungsplanes 21
6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen 22
6.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen 22
6.2.2 Fachplanerische Grundlagen 24
6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 26
6.3.1 Schutzgut Fläche 26
6.3.2 Schutzguter Boden 27
6.3.3 Schutzgut Wasser 30
6.3.4 Schutzgüter Klima und Luft 31
6.3.5 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) 33
6.3.6 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften) 41
6.3.7 Schutzgut Biologische Vielfalt 50
6.3.8 Schutzgut Landschaft 51
6.3.9 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit 52
6.3.10 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter 54
6.3.11 Wechselwirkungen 55
6.3.12 Kumulierende Wirkungen 55
6.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose) 55
6.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 56
6.6 Zusätzliche Angaben 56
6.6.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen 56
6.6.2 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen 56
6.6.3 Gutachten und umweltbezogene Informationen 57
6.6.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring) 57
6.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes 57

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung 60
7.1 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen 60
7.2 Verkehrliche Auswirkungen 60
7.3 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur 61
7.4 Auswirkungen auf die Umwelt 61

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes 61

9. Finanzielle Auswirkungen 61
9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung) 61
9.2 Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe) 61

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 62
10.1 Verfahrensübersicht 62
10.2 Rechtsgrundlagen 65
10.3 Fachgutachten 65

Vorliegende Fachgutachten

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021
- Ingenieurbüro Dr. Lehners+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhaltepunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022
- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhaltepunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhaltepunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 1,0 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden und Osten durch die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nordsüdliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Die südliche Grenze findet sich parallel zur Bahnstrecke in einem Abstand von 70,0 m.

Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Anlage zu entnehmen.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Ziel der Änderung des Flächennutzungsplanes sowie der zugehörigen Aufstellung des Bebauungsplanes 21.08.00 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhaltepunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhaltehaltpunkts orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhaltepunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und den Stadtteil ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung auf einer guten ÖPNV- und Radwegeanbindung, nicht auf der Bereitstellung von Parkplätzen im Rahmen eines großen Park+Ride Platzangebotes. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhaltepunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite eine Vorfahrt für Pkw-Parkplätze zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Der Haltepunkt auf der Nordseite, der zugleich den südlichen Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ bildet, wird durch das geplante, parallel zum Bahnsteig der Bahnlinie Lübeck-Hamburg stehende Gebäude markiert. In diesem sollen eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparatur-möglichkeiten, ggf. Schließfächer, sowie ein Informations- und Wartebereich eingerichtet werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nutzerfreundlich zu gestalten.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhaltepunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteil-Zentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Errichtung des Bahnhaltepunktes Moisling bieten gute Voraussetzungen zur Neugestaltung und Aufwertung der „Neuen Mitte Moisling“. Entstehen soll ein nutzungsaktives Stadtteil-Zentrum, das rund um den „Moislinger Markt“ als identitätsstiftendem Mittelpunkt, einen attraktiven Anziehungspunkt bildet.

In der „Neuen Mitte Moisling“ sollen zur Stärkung als zentraler Versorgungsbereich rund um den geplanten „Moislinger Markt“ Einzelhandel zur Nahversorgung, soziale Infrastruktur, private und öffentliche Dienstleistungen auf engem Raum angeboten werden. Darüber hinaus sollen durch den Ersatz und die Sanierung des Wohnungsbestandes neue bzw. alternative Wohngebäude entstehen. Dabei ist die Schaffung nutzerfreundlicher und attraktiver (neuer) Wegeverbindungen und Aufenthaltsflächen für eine gute Anbindung der „Neuen Mitte Moisling“ an den Bahnhaltepunkt und die angrenzenden Quartiere von wesentlicher Bedeutung.

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme Moisling an dem Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“, in dessen Rahmen in den nächsten Jahren weitere Investitionen in ein integriertes Maßnahmenprogramm zur Aufwertung des Stadtteils getätigt werden sollen. Die „Neue Mitte Moisling“ ist ein wesentlicher Baustein des Förderprogramm in Moisling. Zusammen mit der Errichtung des Bahnhaltepunktes übernehmen der Ausbau und die Neuordnung des Stadtteil-Zentrums eine Schlüsselrolle in dem angestrebten Stadtteilentwicklungsprozess.

Die Erarbeitung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/Neue Mitte Moisling zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Neuen Mitte soll weitgehend parallel mit den hier in Aufstellung befindlichen Bauleitplänen erfolgen.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Flächen innerhalb des geplanten Geltungsbereiches weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Das unbebaute Plangebiet des Bebauungsplanes liegt südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck, außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne, im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, der keine Grundlage für eine Zulassung der geplanten notwendigen Infrastruktur-Einrichtungen im Süden der Bahn bietet. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur sind demnach die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Die 141. Änderung des Flächennutzungsplanes - Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt - erfolgt nach dem Regelverfahren des § 2 BauGB aufgestellt. Dieses Verfahren beinhaltet gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB die Durchführung einer Umweltprüfung, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Die Darlegung der Belange erfolgt im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung der Änderung des Flächennutzungsplanes wird.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Bebauungs- und Nutzungsstruktur innerhalb des Plangebietes

Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Der Oberbüssauer Weg steigt nach Norden zur Brücke über die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck an und führt von hier weiter in die geplante „Neue Mitte Moisling“. Die Straße wird durch raumprägende Gehölzbestände auf den Böschungen gesäumt.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur außerhalb des Plangebietes

Südlich des Plangebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

Westlich des Oberbüssauer Weges befindet sich der Hundeübungsplatz des Boxer-Klub e. V. München, Gruppe Lübeck.

Nördlich der Bahnstrecke schließt die Bebauung des Stadtteils Moisling an. Der Stadtteil präsentiert sich als eine großräumig geplante Stadterweiterung aus den 60-/ 70er-Jahren in Ergänzung der alten Ortslage Moisling. Prägend und typisch für diese Zeit sind die viergeschossige Zeilenbebauung mit den ergänzenden Wohnhochhäusern.

Die Hansestadt Lübeck plant im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Gebiets entlang des Oberbüssauer Weges. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Einrichtung des Bahnhaltepunktes Moisling bieten die Chance zur Schaffung der „Neuen Mitte Moisling“ und damit verbunden die Aufwertung der angrenzenden Stadträume. Als identitätsstiftender Mittelpunkt soll ein attraktives Stadtteilzentrum entstehen.

Grundlegendes Ziel ist die Stärkung als zentraler Nahversorgungsbereich mit ergänzender sozialer Infrastruktur sowie privaten und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen. Ziel ist es auch, dass zeitgemäße und nachfragegerechte Angebote für Jung und Alt durch den Bau neuer Wohn- und Gewerbegebäude bzw. durch die Sanierung des Bestandes geschaffen werden. Die Aufwertung der Freiräume durch die Realisierung von attraktiven Aufenthaltsbereichen und Wegeverbindungen ist dafür von besonderer Bedeutung.

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme „Soziale Stadt“ Moisling an diesem Städtebauförderprogramm; dabei ist die Planung zur „Neuen Mitte Moisling“ ein wesentlicher Baustein. In den nächsten Jahren sind weitere Investitionen in das integrierte Maßnahmenprogramm geplant, um den Stadtteil aufzuwerten und sozial zu stabilisieren. Die Neuordnung des Stadtteil-Zentrums übernimmt dabei eine entscheidende Schlüsselrolle in dem angestrebten Stadtteil-Entwicklungsprozess.

Die geplante Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“ steht in direktem Zusammenhang mit der Einrichtung des Bahnhaltepunkts und soll weitgehend parallel zu dessen Planung erfolgen.

Verkehrliche Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über den Oberbüssauer Weg bzw. die Niendorfer Straße. Die Niendorfer Straße ist Kreisstraße und Ortsdurchfahrt und damit als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Als Gemeindestraße bindet der Oberbüssauer Weg die Siedlungsbereiche im Stadtteil und mit der Brücke über die Bahntrasse das Plangebiet im Süden an. Das Verkehrsaufkommen im Bereich Oberbüssauer Weg/Niendorfer Straße liegt zzt. bei ca. 3.800 Kfz pro Tag.

ÖPNV-Anbindung

In Moisling verkehren vier Buslinien des Stadtverkehrs Lübeck (Linien 5, 7,11 und 12), die den Stadtteil erschließen und ihn mit der Innen-/Altstadt und den benachbarten Stadtteilen und Ortslagen verbinden. Südlich der Bahnstrecke befinden sich derzeit keine Bushaltestellen. Im Zuge der Entwicklung des Bahnhaltes und der „Neuen Mitte Moisling“ erfolgt eine Neuordnung der Haltestellen im nördlichen Bereich und die Schaffung einer neuen Haltestelle im Bereich südlich der Bahn. Die derzeit bestehenden Haltestellen befinden sich im Kreuzungsbereich des Oberbüssauer Weges, des Moislinger Mühlenweges und des Sterntalerweges, also rund um den Moislinger Markt und in ca. 300 m Entfernung zum Bahnhaltepunkt. Diese Haltestellen bilden einen wichtigen Knotenpunkt aller o.g. Buslinien (Start-/Endhaltestelle) und stellen mit ca. 1.200 Fahrgästen eine sog. Schwerpunkt-Haltestelle in der Hansestadt dar. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Zudem besteht eine Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten/Klein Wesenberg.

Fuß- und Radverkehr

Entlang der Hauptstraßen Oberbüssauer Weg, Moislinger Mühlenweg, Sterntalerweg und Niendorfer Straße befinden sich zzt. noch auf beiden Straßenseiten Geh- und Radwege, die getrennt angelegt sind.

Innerhalb des Plangebietes besteht ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zudem eine Fuß- und Radwegeverbindung an den Elbe-Lübeck-Kanal darstellt.

Ruhender Verkehr

Das Plangebiet wird landwirtschaftlich genutzt, somit bestehen hier keine Park- bzw. Stellplätze.

Künftiger Bahnhaltepunkt

Nach Planungen des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums, der DB AG und der Landesverkehrsgesellschaft Nah.SH soll der Bahnhaltepunkt Moisling Ende 2023 in Betrieb genommen werden. Durch die Anbindung an die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck/Lübeck-Hamburg eröffnen sich für den Stadtteil - und für das geplante Stadtteilzentrum - neue Entwicklungsperspektiven. Mit der Bahn werden von Moisling der Hauptbahnhof Lübeck in ca. 6 Minuten und der Hauptbahnhof Hamburg in ca. 39 Minuten erreichbar sein. Die DB AG hat Anfang des Jahres 2019 die Fachplanungen eingeleitet; die Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgte 2020. Der Bahnhaltepunkt soll parallel jeweils entlang der bestehenden Gleise - östlich der Brücke Oberbüssauer Weg - eingerichtet werden. Die Bahnsteige werden nördlich für die Strecke Lübeck-Hamburg und südlich der Bahngleise für die Strecke Hamburg-Lübeck entstehen. Der südliche Bahnsteig bildet den nördlichen Abschluss des Plangebietes.

2.2 Natur und Umwelt

2.2.1 Topografie

Das Plangebiet ist bei Geländehöhen zwischen 11,0 und 13,0 m ü. NHN weitestgehend eben. Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht zu berücksichtigen sind.

2.2.2 Vegetationsbestand

Zur Bestandsaufnahme der Biotop- und Nutzungstypen erfolgte im Oktober 2021 eine Biotoptypenkartierung auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein - Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der Anlage „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“ [1] dargestellt und im Umweltbericht ausführlich beschrieben.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei finden sich sowohl typische Knicks und Knickabschnitte sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks südlich des Plangebietes eher lückig und zweireihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Zuwegungsbereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen, an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat zwischengepflanzt.

Ruderale Gras- und Staudenfluren

Ruderale Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden.

[1] PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Plangebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind.

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze vorhanden. In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biotoptyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz, welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt.

2.2.3 Natur- und Artenschutz

Mit Ausnahme der Steilhänge entlang des Oberbüssauer Weges befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. Im Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Knicks, Feuchtbiotope (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried). Diese sind Bestandteil des südlich an das Plangebiet angrenzenden Landschaftsschutzgebiets (LSG) „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“. Landschaftstypische Knickstrukturen begrenzen in großen Bereichen das LSG sowie die landwirtschaftlichen Flächen.

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag[2] erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

[2] BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhaltepunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhaltepunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturreichtums der stärkeren Gehölze neben den o. g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringel-taube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z. B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Reviere festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitateignung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500 m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Hecken-strukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v. a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln. Zu diesen zählen Rauhautfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich *(nördlich der Bahn)*, die über längere Zeit von Fledermäusen angeflogen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugroutennutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z. B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung,

Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhaltepunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (Rana arvalis, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v. a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (Bufo bufo) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z. T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z. B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

2.2.4 Wald

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche ist gleichzeitig hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

2.2.5 Landschaftsbild und Erholung

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen wahrnehmbar. Gleichwohl weist das Plangebiet derzeit keine eigenständige Erholungseignung auf. Entlang der

westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze verläuft ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zugleich die Fuß- und Radwegeverbindung zum ca. 1 km östlich entfernt liegenden Elbe-Lübeck-Kanal ist.

2.2.6 Altlasten

Es liegen keine Kenntnisse über Bodenkontaminationen innerhalb des Plangebietes vor.

2.2.7 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Die geplante „Park+Ride“ Anlage grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentliche Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich hierbei im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelästigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des Plangebietes befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Bodenordnende Maßnahmen werden daher voraussichtlich nicht erforderlich.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Das unbebaute Plangebiet befindet sich außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne und ist als Außenbereichsfläche gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Zur Umsetzung der geplanten Entwicklung ist die Erarbeitung der planungsrechtlichen Voraussetzungen in Form der Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des Bebauungsplanes erforderlich.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Regionalplan für den Planungsraum II (Stand 2004) sowie im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck (Stand 2003) festgelegten baulich zusammenhängendem Siedlungsgebiet des Oberzentrums Lübeck.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für Landwirtschaft dar.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das im März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) benennt im Rahmen der Beschreibung des Stadtteilprofils für Mois-

ling u. a. das Querschnittsthema der Wohnortentwicklung mit den Aufgabenfeldern Modernisierung, Abriss, Neubau, Bestands- und Wohnumfeldentwicklung, Sozialkulturelle Integration, Entwicklung von „Mitten“, Versorgung, Schulen/ Kita, Erholung usw.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der notwendigen Infrastruktur des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling geschaffen werden. Eine wohnbauliche oder gewerbliche Entwicklung ist nicht geplant. Auswirkungen auf das ISEK 2021 sind daher nicht abzuleiten.

3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

In dem im März 2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ sind die Flächen südlich der Bahntrasse als Suchraum für Gewerbe und Freiraumentwicklung dargestellt.

Gemäß der Konzeptbetrachtung ist die Fläche zur Stärkung des Stadtteils Moisling und als Siedlungsarrondierung für eine gewerbliche Entwicklung theoretisch gut geeignet. Voraussetzung ist jedoch eine gute Anbindung an die Autobahn - A20. Allerdings ist der Anschluss an die Auffahrt Genin-Süd nur aufwendig und kostenintensiv zu erstellen, aber grundsätzlich möglich. Deshalb erscheint südlich des Bahnhaltepunktes eher eine kleinteilige bauliche Entwicklung, sofern die Ver- und Entsorgung sichergestellt werden kann, umsetzbar. Der Empfehlung des Konzeptes folgend, soll die Fläche als potenzielle Gewerbefläche vorgehalten und von anderen konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling schaffen. Eine Entwicklung zu Gunsten von Wohnen bzw. Gewerbe ist nicht geplant. Auswirkungen auf das Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 sind daher nicht zu erwarten.

3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht 2020 (Stand: November 2020), der das Wohnungsmarktkonzept 2013 unter Berücksichtigung der letzten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose aus Oktober 2020 fortschreibt, wird Lübeck in den nächsten Jahren bis 2025 voraussichtlich einen über die Bestandserneuerung hinausgehenden zusätzlichen Bedarf von 5.300 Wohneinheiten bis 2040 haben.

Der Wohnungsmarktbericht fokussiert die Entwicklung innerstädtischer, integrierter Standorte. Hierbei spielt auch die Sicherung der bestehenden und geplanten (Sozialen-) Infrastruktur eine wichtige Rolle.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling. Es werden weder Wohnungsbau noch Gewerbe geplant, so dass sich keine Auswirkungen auf das Wohnungsmarktkonzept ergeben.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck

Das 2011 von der Bürgerschaft beschlossene Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (kurz: Zentrenkonzept) definiert die Flächen nördlich der Bahnstrecke als Nahversorgungszentrum Moisling - Moisling-West (demnächst: Neue Mitte Moisling/Moislinger Markt).

Das eigentliche Stadtteilzentrum Moisling - Moisling-Ost/August-Bebel-Straße befindet sich in ca. 700 m Entfernung zum Plangebiet und ist mit dem Fahrrad gut, aber auch fußläufig noch erreichbar.

Die Altstadt als Hauptzentrum der Hansestadt Lübeck liegt ca. 4 km vom Plangebiet entfernt und ist mit dem Fahrrad in ca. 25 Minuten zu erreichen.

Beide Moislinger Versorgungszentren sind gut an den ÖPNV angebunden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling geschaffen werden. Es werden weder Wohn- noch Gewerbeflächen geplant. Auswirkungen auf das Zentrenkonzept sind daher nicht zu erwarten.

3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsflächen keine spezifischen Entwicklungsziele dar. Die südlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

3.8 UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur für den geplanten Bahnhaltepunkt Moisling. Eine hochbauliche Entwicklung ist nicht geplant, so dass es damit zu keiner Beeinträchtigung der Sichtachsen kommen wird.

3.9 Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzept enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

3.10 Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthalt keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

3.11 Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg

angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhaltepunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Städtebauliches Konzept

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhaltehaltpunkts orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhaltepunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und den Stadtteil ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung auf einer guten ÖPNV- und Radwegeanbindung, nicht auf der Bereitstellung von Pkw-Parkplätzen im Rahmen eines großen „Park+Ride“ Angebotes. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhaltepunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite eine Vorfahrt für Pkw-Parkplätze zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung von rund 100 Pkw Parkplätzen vor. Der Bebauungsplan überplant zudem weitere Flächen, welche optional in einem zweiten Bauabschnitt für weitere ca.50 Parkplätze entwickelt werden könnten. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes vorgesehen.

Auf der Nordseite der Bahntrasse (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes) ist ein markantes bahnsteigbegleitendes Ankunfts- und Empfangsgebäude entlang der Gleistrasse Lübeck - Hamburg geplant. Es ist zugleich Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ im Süden. Von dort führt der Weg über den Platz am südlichen Ende der Stadtachse zum Bahnsteig und Wilhelm-Waterstraat-Weg. In diesem sollen neben einer Rampenanlage und einem Fahrstuhl für einen barrierefreien Zugang, eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ein Informations- und Wartebereich sowie ggf. Schließfächer und Toiletten, untergebracht werden.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg mit einem Überliegeplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegeplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes (gesamt)	ca. 2,0 ha
davon:	
Verkehrsfläche „Park+Ride“	ca. 12.602 m²
Grünfläche	ca. 7.692 m²

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Verkehrsfläche

Die eigentliche Fläche für die Anlage des „Park+Ride“ Parkplatzes wird in der Änderung des Flächennutzungsplanes als Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ dargestellt. Um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden die zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen über den Bebauungsplan 21.08.00 entsprechend konkretisiert.

5.2.2 Grünfläche

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

Diese Flächen werde auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung gemeinsam als Grünfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB mit einer Zweckbestimmung als „Landschaftseingrünung“ dargestellt.

5.3 Erschließung

5.3.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt durch Anbindung an den Oberbüssauer Weg. Hierzu wird im südlichen Bereich ein Kreisverkehr errichtet, welcher u.a. auch als Wendemöglichkeit für den geplanten Busverkehr dient. Ausgehend vom geplanten Kreisverkehr verläuft die eigentliche Erschließung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes parallel zum Oberbüssauer Weg in nördliche Richtung.

Die fußläufige Anbindung erfolgt über eine Treppenanlage und eine Rampe direkt im Bereich der vorhandenen Straßenbrücke.

5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Der Umstieg zwischen Bus und Bahn ist im südlichen Abschnitt des Oberbüssauer Weges an der Strecke von Hamburg in Richtung Moisling und nach Lübeck zentral auf Höhe des Zugangs zum Bahnhaltpunkt geplant. Zugleich ist in unmittelbarer Bahnsteignähe das Vorfahren mit dem Pkw zum Bringen und Abholen in einer sogenannte „Kiss+Ride“ Zone möglich.

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht bereits heute den Standards des aktuellen regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg mit einem Überliegeplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegeplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5.3.3 Parkplätze, Fahrradstellplätze

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung von rund 100 Pkw Parkplätzen vor. Teile dieser Parkplätze sind als Behindertenparkplätze und für Elektrofahrzeuge mit entsprechenden Lademöglichkeiten geplant.

Im Bereich des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes sind ergänzende Mobilitätsangebote - wie beispielsweise Fahrradstellplätze (z. T. als Fahrradboxen) und Car-Sharing Angebote - geplant.

Sowohl die Änderung des Flächennutzungsplanes als auch der Bebauungsplan 21.08.00 überplanen zudem weitere Flächen, welche optional in einem zweiten Bauabschnitt entwickelt werden könnten.

5.3.4 Ver- und Entsorgung

Aufgrund der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung ist das eigentliche Plangebiet derzeit nicht an das Ver- und Entsorgungsnetz angebunden. Die Planung sieht die grundsätzliche Möglichkeit der Errichtung von öffentlichen WC Anlagen vor. Bei Umsetzung ist die Wasser Ver- und Entsorgung zu klären. Im Bereich des Brückenbauwerkes des Oberbüssauer Weges bestehen entsprechende Anschlussmöglichkeiten. Grundlegend würde die Entsorgung des Schmutzwassers über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralklärwerk der Hansestadt Lübeck erfolgen.

<u>Niederschlagswasserbehandlung</u>

Bereits auf der Ebene der Bauleitplanung sind grundsätzliche Überlegungen zur geplanten technischen Erschließung des Plangebietes zu erarbeiten. Hierzu gehört ein überschlägiger Nachweis zur Ableitung und ggf. Behandlung des Niederschlagwassers. Unter Anwendung der wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten (Erlass des Landes Schleswig-Holstein vom 18.10.2019) ist eine Wasserbilanz aufzustellen, um die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den Wasserhaushalt abschätzen zu können.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages[3].

Der Sternentalweg, der Moislinger Mühlenweg, und der Teil nördlich der Brücke vom Oberbüssauer Weg soll wie im Bestand entwässert werden. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Regenwasser wird über ein Kanalsystem abgeleitet. Dieser Teil liegt außerhalb des Plangebietes und wird nicht in der Wasserhaushaltbilanz betrachtet.

[3] INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhaltepunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

Der südliche Teil der Brücke des Oberbüssauer Weges wird zuerst in einem Kanalsystem gefasst und in Richtung Südosten geleitet. Dort wird das Regenwasser über ein Abschlagsbauwerk aufgeteilt. Für den kritischen Bemessungsregen wird das Regenwasser in einem Sedimentationsschacht gereinigt. Von dort wird das Regenwasser in Mulden-Rigolen-Elemente geleitet, welche parallel zur Erschließungsstraße/Parkplätze am Bahnhaltepunkt verläuft. Sowohl die versiegelte Fläche der Parkplätze als auch die Erschließungsstraße entwässern in die Mulden-Rigolen-Elemente. Die Mulden-Rigolen-Elemente sollen als Grabenprofil hergestellt werden. Das anfallende Regenwasser versickert durch eine 30 cm mächtige Oberbodenpassage, welche das Regenwasser reinigen soll. Von dort fließt das Wasser in Kunststoffrigolen (Kastenform), welche als Retentionsraum dienen, bevor das Regenwasser in den Untergrund versickern kann. Im Falle dessen, dass es zum Versagen des Systems kommt, ist ein Notüberlauf vorgesehen, welcher das Regenwasser über ein Kanalsystem in den Lübeck-Elbe-Seitenkanal abschlägt.

Ziel der Planung ist es das anfallende Regenwasser an der Stelle zu bewirtschaften, wo es anfällt und keine reine Kanalisierung mit Einleitung in ein Oberflächengewässer umzusetzen.

Wasserhaushaltsbilanz

Aufgrund des Erlasses des Landes Schleswig-Holstein (A-RW1), welcher die wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten definiert, ist für das Plangebiet eine Wasserhaushaltsbilanz aufzustellen. Dazu wird nach dem A-RW1 der Wasserhaushalt des potenziell natürlichen Zustands mit dem Wasserhaushalt des bebauten Gebiets verglichen.

In diesem wassertechnischen Bericht wird das Plangebiet mit dem Zustand nach Erschließung miteinander verglichen.

Im Ergebnis dieser Berechnung ist davon auszugehen, dass der Wasserhaushalt der Planung extrem geschädigt. Grund für die extreme Schädigung des Wasserhaushaltes ist die Neuversiegelung im Plangebiet (Erschließungsstraße/Parkplätze). Bei Infrastrukturprojekten der Straßenplanung ist jedoch eine Versiegelung unausweichlich. Durch die Versiegelung von Flächen entsteht in der Regel ein erhöhter Oberflächenabfluss. Durch den Einsatz der Mulden-Rigolen-Elemente wird außerdem die Versickerung und dementsprechend die Grundwasserneubildung gefördert und ist somit höher als die für den Referenzzustand der Flächen.

Da bei natürlichen Flächen der Parameter Verdunstung den größten Anteil am Wasserhaushalt annimmt, ist es sehr schwer diesen anzugleichen. Um die Verdunstung zu fördern, sind große Verdunstungsflächen (am besten vegetativ) nötig. Dies ist in diesem Fall durch die nötige Versiegelung und aufgrund von Platzmangel für Verdunstungsflächen nicht gegeben und auch nicht möglich. Gleichwohl sind durch die geplanten Baumpflanzungen sowie der geplanten Ausgleichsfläche im südlichen Plangebiet Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, die eine Verdunstung begünstigen können.

Trotz der extremen Schädigung des Wasserhaushaltes kann die Bewirtschaftung des Regenwassers vom Oberbüssauer Weg, im Vergleich zum Bestand, durch die Mulden-Rigolen-Elemente verbessert werden, da diese zur Grundwasserneubildung beitragen und das Regenwasser nicht mehr kanalisiert abgeleitet wird.

6. Umweltbericht

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 a in Verbindung mit § 2 Abs. 4 BauGB beschrieben werden.

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Inhalte des Flächennutzungsplanes

Ziel der Änderung des Flächennutzungsplanes sowie der zugehörigen Aufstellung des Bebauungsplanes 21.08.00 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen.

Der Schwerpunkt für die Planung der Erschließungsanlagen liegt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhaltepunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhaltepunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe sind auf der Südseite Vorfahrten für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhaltepunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Gemeinsam mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteilzentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an.

Lage

Das Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhaltepunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 2,0 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden durch bestehende Gehölzstrukturen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nord-südliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Darstellungen

Die eigentliche Fläche für die Anlage des „Park+Ride“ Parkplatzes wird in der Änderung des Flächennutzungsplanes als Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ dargestellt.

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird zudem ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

Diese Flächen werde auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung gemeinsam als Grünfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB mit einer Zweckbestimmung als „Landschaftseingrünung“ dargestellt.

6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

6.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen

Umweltschutz

§ 1 Abs. 5 sowie § 1a Baugesetzbuch (BauGB): Bauleitpläne sollen u. a. dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind u. a. die Belange des Umweltschutzes und des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1a BauGB zu berücksichtigen.

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Rahmen der in die Bauleitplanverfahren integrierten Umweltprüfung untersucht und bewertet.

§§ 1, 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG): Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

§ 30 BNatSchG Abs. 2 i.V.m. § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG Schleswig-Holstein: Bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, werden gesetzlich geschützt. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von in § 30 Abs. 2 BNatSchG und in § 21 Abs. 1 LNatSchG genannten Biotope führen können, sind verboten.

Der im Zusammenhang mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vorbereitete Eingriff in Natur und Landschaft wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ausgeglichen.

§ 1 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG): Die Funktionen des Bodens sind nachhaltig zu sichern. Hierzu sind u.a. schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

§ 1 LBodSchG: Die Funktionen des Bodens sind auf der Grundlage des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG), dieses Gesetzes sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Ver-

ordnungen zu schützen, zu bewahren und wiederherzustellen. Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens und seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sollen im Rahmen der Gesetze so weit wie möglich vermieden und die Inanspruchnahme von Flächen auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Der im Zusammenhang mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vorbereitete Eingriff in den Boden wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ausgeglichen.

§ 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): Die Gewässer sind als Bestandteile des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Sie sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen, vermeidbare Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben und damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Sofern in der Bauleitplanung Eingriffe in das Schutzgut Wasser ermittelt werden, werden diese durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG): Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

§ 50 BImSchG: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Sofern im vorliegenden Umweltbericht Eingriffe durch Immissionen ermittelt werden, werden diese entweder durch geeignete Maßnahmen vermieden oder wenn eine Vermeidung nicht möglich ist, werden die Eingriffe durch Immissionen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Eingriffsregelung

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Wenn durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden.

§ 1a Abs. 3 BauGB: Art und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Grundlage des § 9 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

Artenschutz

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Arten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere ausgehend von der geplanten baulichen Entwicklung im Plangebiet wird ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. Die Ergebnisse und Maßnahmen des Fachbeitrags werden im weiteren Bauleitplanverfahren in den Umweltbericht eingearbeitet.

Baumschutzsatzung

Gemäß der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck (18.12.2006) sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (gemessen auf einer Höhe von 1,30 m) geschützt. Bei Bäumen in Reihen (mindestens drei Bäume) oder in Gruppen (mindestens fünf Bäume) sowie bei mehrstämmig ausgebildeten Bäumen gilt der Schutz bei einem Stammumfang von jeweils mindestens 50 cm. Ausgenommen von dem Schutz sind u. a. Bäume in Gärten mit Ausnahme von Bäumen in Vorgärten, Bäume, deren Stämme in 1,30 m Höhe maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude entfernt sind, sowie Obstbäume, die dem Ernteertrag dienen. Ersatzpflanzungen sind mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu fällenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen. Danach ist für jede weitere begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen.

6.2.2 Fachplanerische Grundlagen

Landesentwicklungsplan:

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes dargestellt.

Gemäß den Darstellungen des LEP ist der Stadtteil Moisling dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert. Der Stadtteil liegt innerhalb der Landesentwicklungsachse und wird nördlich sowie östlich von zwei Biotopverbundachsen gesäumt. Das Plangebiet liegt südlich der hier dargestellten Bahnstrecke und innerhalb des Entwicklungsraums für Tourismus und Erholung.

Durch die Umsetzung der Planung werden die Grundsätze und Ziele des LEP eingehalten. Wichtige Räume für Natur und Landschaft liegen außerhalb des Plangebietes. Das Plangebiet befindet sich zudem in einem Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung.

Regionalplan (2004):

Im Regionalplan 2004 für den Planungsraum II wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum dargestellt. Der Stadtteil Moisling ist dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert und liegt innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes von Lübeck. Das Plangebiet liegt gemäß den Darstellungen des Regionalplans direkt im Bereich der Abgrenzung der Siedlungsachse.

Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur, wie der Regionale Grünzug und ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft, liegen außerhalb des Plangebietes. Die Autobahn A 20 bildet südlich die Grenze der Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur und nördlich liegt die Grenze entlang der Siedlungsabgrenzung von Moisling.

Da das Plangebiet außerhalb der regionalen Freiraumstruktur liegt, widerspricht die Planung nicht den Grundsätzen und Zielen des Regionalplans.

Landschaftsrahmenplan (2020):

Gemäß den Darstellungen des Landschaftsrahmenplans beginnen erst südlich der A 20 die Verbundachse des landesweiten Biotopverbundes. Im Süden befindet sich jedoch angrenzend das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ gemäß § 26 Abs. 1 BNatschG i.V.m. § 15 LNatSchG.

Das Plangebiet liegt außerhalb von Darstellungen des Landschaftsrahmenplans für den Planungsraum III 2020 und wirkt sich nicht nachteilig auf angrenzende Schutzgebiete aus, sodass durch die Umsetzung der Planung keine Beeinträchtigung schutzwürdiger Belange des Landschaftsrahmenplans eintritt.

Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008):

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsfläche keine spezifischen Entwicklungsziele dar.

- Die südöstlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.
- Die thematische Karte „Typen des oberflächennahen Bodenwasserhaushaltes“ stellt für das Plangebiet die Typen Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies), Stautyp (Tonmergel) und Zuschusstyp (Moor, z. T. auch sandig) dar.
- Das Plangebiet ist im Bestand als Ackerfläche dargestellt. Weiterhin handelt es bei den Flächen im Plangebiet um Flächen, auf denen landwirtschaftliche Nutzung/landschaftspflegerische Dienstleistungen gegenwärtig oder in absehbarer Zeit möglich sind.
- Die Luftgüte für das Gebiet wird mit den Indizes „hohe Qualität 1,6-1,8“ beschrieben.
- Südlich angrenzend befinden sich „Flächen mit geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“ sowie gesetzlich geschützte Biotope (gem. §21 LNatSchG SH) wie einen Knick und ein natürliches und naturnahes Kleingewässer. Westlich befindet sich eine „Fläche mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“
- Das Landschaftsbild wird mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

Die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes widerspricht nicht den Zielen und Maßnahmen des Landschaftsplans, da es für den Bereich des Plangebietes keine Entwicklungskonzeption gibt.

Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt. Die Darstellungen im Flächennutzungsplan bereiten keine hochbauliche Entwicklung vor, sodass nacheilige Auswirkungen auf die Sichtbeziehung nicht absehbar sind.

Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzept enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthalt keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.3.1 Schutzgut Fläche

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Schutzgut „Fläche“ kann als Umwelt- oder Nachhaltigkeitsindikator für die Bodenversiegelung bzw. die Inanspruchnahme von unbebauten Freiflächen verstanden werden. Die nationale Nachhaltigkeitsstrategie sieht vor, den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2030 auf weniger als 30 ha/Tag (Aktuell 60 ha/Tag) zu begrenzen, um den negativen städtebaulichen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen entgegenzutreten.

Bei den Flächen im Plangebiet handelt es sich um „Fläche für die Landwirtschaft“ Die Größe des Plangebietes beläuft sich auf 2,00 ha.

Tabelle 1 Flächenbilanz Bestand

Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes	ca.	2,0 ha
davon: Landwirtschaftliche Fläche:	ca.	2,0 ha

Durch den bisher größtenteils unversiegelten Charakter des Plangebietes, kommt dem Schutzgut Fläche als natürlichem Medium eine hohe umweltrelevante Bedeutung zu.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch die Umnutzung des Plangebietes wird ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche vorbereitet. Das stellt eine erheblich nachteilige Auswirkung für das Schutzgut Fläche dar und ist auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu beschreiben und auszugleichen.

Tabelle 2 Flächenbilanz Bestand

Plangebiet der Änderung des Flächennutzungsplanes	ca.	2,0 ha
davon:		
Verkehrsfläche „Park+Ride“	ca.	12.602 m²
Grünfläche	ca.	7.692 m²

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

6.3.2 Schutzguter Boden

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Gemäß der Bodenübersichtskarte Deutschland (BUEK 200)[4] dominieren im Plangebiet Pseudogley-Braunerden bestehend aus Lehmsand (Schluffsand) sowie ein kleinerer Bereich Pseudogley-Parabraunerde bestehend aus Sandlehm über Tonschluff.

Für die Böden im Plangebiet bestehen folgende Vorbelastungen:

- Versiegelung und Verdichtung durch Siedlungen und Verkehrsflächen
- Stoffeinträge im Bereich von Verkehrswegen und landwirtschaftlichen Flächen
- Veränderungen des Bodengefüges durch Verdichtung und Entwässerung

Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden (§1 BBodSchG). Das BBodSchG unterscheidet in § 2 Absatz 2 folgende wichtige Funktionen des Bodens (A-C):

Natürliche Bodenfunktionen (A)

Der Boden nimmt eine Funktion als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen ein, die sich über besondere Standorteigenschaften und die Ertragsfähigkeit definieren. Für Teile des Plangebietes ist gemäß MEKUN SH (2022)[5] eine geringe Ertragsfähigkeit dargestellt. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen und nimmt dadurch eine Regelungsfunktion im Wasser- und Stoffhaushalt ein. Die Funktion wird über das Wasserrückhaltevermögen (Feldkapazität im Effektiven Wurzelraum FKWe) des Bodens beschrieben. Je niedriger die Feldkapazität ist, desto weniger Wasser kann durch den Boden in niederschlagsreichen Zeiten zurückgehalten und in niederschlagsarmen Zeiten teilweise wieder bereitgestellt werden und desto schneller kommt es in niederschlagsreichen Zeiten zur Versickerung, d. h. zur Grundwasserneubildung. Für das Plangebiet ist gem. MEKUN SH (2022)[6] eine mittlere Feldkapazität ermittelt worden. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Abbau- und Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer und Stoffumwandlungseigenschaften und trägt so insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers bei. Der Boden filtert beispielsweise Schwermetalle, organische Schadstoffe

[4] Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2022): Geodaten Viewer – Böden Deutschland, Hannover, abgerufen am 27.04.2022, aktualisiert am 27.04.2022

[5] MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

[6] MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

und versauernd wirkende Einträge. Maßgeblich zur Erfüllung dieser Funktion sind die Kationenaustauschkapazität und die Luftkapazität des Bodens. Die Filterwirkung ist in feinkörnigem Bodenmaterial mit geringer Luftkapazität am größten, wie z. B. in der Marsch und im Östlichen Hügelland, und in grobkörnigem Bodenmaterial mit hoher Luftkapazität am geringsten, wie z. B. in der Vorgeest. Entsprechende Daten sind unter dem Begriff „Gesamtfilterwirkung“ über das Umweltportal SH abrufbar. So wird für eines Teil des Plangebietes eine mittlere Gesamtfilterwirkung angegeben. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse des Vorhabengebietes wurden in einem Geotechnischen Bericht[7] vorgelegt. Zu diesem Zweck wurden Rammsondierungen und Schürfe durchgeführt. Gemäß den Informationen aus den Baugrundaufschlüssen folgen unter der Mutterbodenschicht bzw. dem Straßenoberbau, bestehend aus Asphalt und darunterliegenden ungebundenen Tragschichten aus aufgefüllten Sanden oder lokal auch Kiestragschichten, z. T. aufgefüllte Sande. Lokal sind in unterschiedlicher Tiefenlage und Schichtdicke bindige Auffüllungen bzw. Beckenschluff/- mergelschichten in überwiegend steifer Konsistenz in den Sanden zwischengelagert.

Die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser ist in den angetroffenen Böden baupraktisch generell möglich. Dabei ist darauf zu achten, dass lokal eingelagerte Stauhorizonte (bindige Auffüllungen, Beckenschluff/-mergelschichten) gegen grobkörnigen Boden gemäß DIN 18196 ausgetauscht werden

Funktionen als „Archive der Natur- und Kulturgeschichte“ (B)

Der Boden im Plangebiet weist eine Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte auf. Dieser Sachverhalt wird unter dem Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ beschrieben.

Nutzungsfunktionen (C)

In seiner Nutzungsfunktion dient der Boden dem Menschen als Rohstofflagerstätte, Fläche für Siedlung und Erholung, Standort für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Standort für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen und als Fläche für den Verkehr. Der Boden im Plangebiet weist eine Nutzungsfunktion als Fläche für die Landwirtschaft auf.

Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes Schleswig-Holstein vom 12.01.2022 sind Kampfmittel im Plangebiet nicht auszuschließen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Natürliche Bodenfunktionen

Durch die Darstellungen im Flächennutzungsplan wird die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet vorbereitet. Dies führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändert die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Eine erheblich nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Boden ist festzustellen.

[7] Ingenieurbüro Dr. Lehners+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhaltepunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck-Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022

Funktionen als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“

Die Änderung des Flächennutzungsplanes bereitet nachteilige Auswirkung auf die Funktion des Bodens als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“ vor. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ zu entnehmen.

Nutzungsfunktion

Die Änderung des Flächennutzungsplanes bereitet einen Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche vor. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Schutzgut Fläche“ zu entnehmen.

Kampfmittel

Im Zuge der Umsetzung der Planung kann ein Auffinden von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Versickerungsfähige Oberflächenmaterialien

Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanung wird festgesetzt, dass innerhalb des Plangebietes Parkplätze und Parkplatzanlagen grundsätzlich mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze.

Kampfmittel

Vor Beginn der Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben, Kanalisation, Gas, Wasser, Strom und Straßenbau ist die Fläche gemäß Kampfmittelordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel zu untersuchen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 31, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Der Bauträger hat sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahme einbezogen werden können.

Schutz des Bodens und des Grundwassers

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe zu vermeiden.

Rekultivierung der Bodenschicht

Für den Bau erforderliche Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu rekultivieren. Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z. B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von Materialplätzen), ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut

Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden wird auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung bilanziert und liegt insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche erbracht.

6.3.3 Schutzgut Wasser

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Der Bodentyp Pseudogley-Braunerde bestehend aus Lehmsand/Schluffsand ist grundsätzlich nicht grundwasserbeeinflusst, sodass davon auszugehen ist, dass das Grundwasser im Plangebiet > 2 m unter Flur ansteht. Eine Bildung von Schichtwasser ist aufgrund der geringen Sickerwasserrate möglich.

Vorbelastungen sind durch die Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen). Auch die landwirtschaftliche Nutzung beeinträchtigt die Grundwasserqualität durch Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln sowie durch Entwässerung.

Oberflächengewässer

Fließende Oberflächengewässer, wie Flüsse und Bäche sowie stehende Oberflächengewässer, wie Kleingewässer sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden. Südlich des Plangebietes befindet sich jedoch ein Kleingewässer innerhalb von Waldflächen.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Gemäß Geotechnischer Stellungnahme wurde In den Sondierungen in den unteren Sanden Wasser angetroffen und nach Bohrende im offenen Sondierloch in Tiefen zwischen 2,6 m und 4,2 m unter OK Gelände eingemessen (entspricht NHN +8,35 m bis lokal NHN +10,28 m). Es handelt sich um großräumig anstehendes Grundwasser (1. Aquifer), das zum Zeitpunkt der Einmessung vermutlich noch nicht vollständig ausgepegelt war.

Je nach Niederschlagsintensität muss wegen der wassersperrenden bindigen Bodenschichten insbesondere im Bereich der östlich des Oberbüssauer Weges mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserbildungen bis nahe der Geländeoberfläche gerechnet werden.

Schmutz und Regenwasser

Schmutzwasser fällt im Plangebiet nicht an. Das Regenwasser versickert über die unversiegelten Flächen bzw. wird über die versiegelten Flächen gesammelt und abgeführt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Der Flächennutzungsplan bereitet Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche vor. Dies wird sich auf den Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes nachteilig auswirken.

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Grundwasser

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetztes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Schmutz und Regenwasser

Durch die vorbereitete Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Die Ausbauplanung sieht vor, dass sowohl die versiegelten Flächen der Parkplätze als auch die Erschließungsstraße in Mulden-Rigolen-Elemente entwässern. Die Mulden-Rigolen-Elemente sollen als Grabenprofil hergestellt werden. Das anfallende Regenwasser versickert durch eine 30 cm mächtige Oberbodenpassage, welche das Regenwasser reinigen soll. Ergänzend sind durch die geplanten Baumpflanzungen sowie die geplante Ausgleichsfläche im südlichen Plangebiet Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, die eine Verdunstung begünstigen können.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Grundwasser

Grundwasserhaltungen für die Bauzeit stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß Wasserhaushaltsgesetz dar und sind daher gemäß WHG erlaubnispflichtig. Ein entsprechender Antrag ist mindestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten einzureichen.

Sollten sich im Plangebiet alte Brunnen und Messstellen befinden, so sind diese fachgerecht, gemäß der Technischen Regeln, Arbeitsblatt W 135, zurückzubauen.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Schmutz und Regenwasser

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird festgesetzt, dass Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind.

Im Rahmen des Entwässerungskonzeptes als Baustein eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages ist der Erlass „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengenbewirtschaftung A-RW 1 anzuwenden.

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser ist das ATV-DVWK (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.) Arbeitsblatt 138 für die Erlaubnisplanung zugrunde zu legen.

Die Erarbeitung dieses wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung.

Die Entsorgung des Schmutzwassers hat über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralklärwerk der Hansestadt Lübeck zu erfolgen.

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht erforderlich.

6.3.4 Schutzgüter Klima und Luft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das maritime Klima der Hansestadt Lübeck zeichnet sich durch geringe Tag- und Nachtunterschiede aus, da Nord- und Ostsee aufgrund ihrer großen Wassermassen als Temperaturpuffer

fungieren. Die langjährige Durchschnittstemperatur beträgt 8,8°C bei einem jährlichen Niederschlag von 712 mm.

Die Luftqualität innerhalb des Plangebietes ist gemäß Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008) aufgrund der Lage abseits von Siedlungsflächen als „hohe Qualität 1,6 – 1,8“ zu bewerten. Gemäß der Planungshinweiskarte basierend auf der Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck (2014) besteht eine mäßige Kaltluftlieferung von West nach Ost. Ein relevanter Abfluss dieser Kaltluft in Richtung der Siedlungsflächen des Stadtteils Moisling findet entlang des Oberbüssauer Weges statt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Luftstrom in das Stadtgebiet durch die Bahntrasse und entsprechende Lärmschutzeinrichtungen zumindest geringfügig eingeschränkt wird.

Die Kaltluftentstehung vollzieht sich im Plangebiet durch die vorhandenen Ackerflächen. Über sie entsteht durch den Effekt der Kühlleistung durch Verdunstung kalte Luft, die über die vorher beschriebenen Luftströme in die angrenzende Siedlungsbereiche verteilt wird.

Die Gehölzstrukturen entlang der Böschungsbereiche des Oberbüssauer Weges sind artenreich ausgeprägt und weisen eine Alters- und Höhenstaffelung auf, wodurch viel relevante Biomasse auf engem Raum vorhanden ist, um ebenfalls zur Frischluftversorgung beizutragen. Zusätzlich befinden sich diese Gehölzstrukturen in einer zum Stadtgebiet gerichteten Luftströmungs-Achse. Es ist für diese Gehölzbestände insofern von einer mittleren klimatischen Bedeutung für das Plangebiet und angrenzende Siedlungsbereiche auszugehen.

Die nächstgelegenen Waldflächen mit mindestens 200 m Flächenausdehnung in jede Richtung sind südlich angrenzend und geringfügig innerhalb des Plangebietes vorhanden. Bei diesen Flächen handelt es sich um Ausgleichsflächen, auf denen eine Aufforstung vorgenommen wird.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die künftigen Darstellungen der Änderung des Flächennutzungsplanes bereiten nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft vor. Durch Möglichkeit der Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

<u>Klimaangepasste Baumartenwahl</u>

Im Rahmen des Bebauungsplanes wird festgesetzt, dass oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten sind. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste zu pflanzen. Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen.

6.3.5 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die vorliegende Bestandsaufnahme der Biotoptypen stellt eine aktuelle Bestandserfassung der Vegetation im Plangebiet und in seinen Randbereichen (Untersuchungsgebiet) dar. Dabei bildet die Bestandsaufnahme eine Grundlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Flächen und Strukturen.

Methodik/Vorgehensweise

Die Biotoptypenkartierung wurde Anfang Oktober 2021 auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein – Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Plan „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“ dargestellt.

Nachfolgend werden zunächst die im Plangebiet und seinem näheren Umfeld vorkommenden Biotoptypen beschrieben (Untersuchungsgebiet), anschließend wird der vorhandene Bestand hinsichtlich seiner Bedeutung mittels Biotopwertstufen bewertet. Die Knicks im Untersuchungsgebiet wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen bewertet (tabellarische Bewertung).

Biotoptypen

Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil Moisling südlich der Bahntrasse und der Wohnbebauung. Das Plangebiet liegt innerhalb einer weitläufigen Ackerfläche, die durch einen Knick entlang der Bahntrasse und einen Knick im Süden sowie ein Straßenbegleitgrün mit Gehölzen im Westen eingerahmt wird. Am westlichen und nördlichen Randbereich des Ackers verläuft ein unbefestigter Wanderweg.

Im westlichen Bereich des Plangebietes befindet sich der Oberbüssauer Weg und anschließend ein Hundeübungsplatz sowie eine brachgelegene Ruderalfläche als Kompensationsfläche. In östlicher Richtung setzt sich die landwirtschaftliche Nutzung fort.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei sind sowohl typische Knicks und Knickabschnitte präsent sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick (HWy) südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks (HWb) südlich des Plangebietes eher lückig und zwei-reihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch (HBy) aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Zuwegungsbereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen (HGe) vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen (WEe), an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten (WPw).

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat (AAw) zwischengepflanzt.

Ruderale Gras- und Staudenfluren

Ruderale Gras und Staudenfluren sind im Untersuchungsgebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Je nach Artenzusammensetzung werden die ruderalen Gras- und Staudenfluren unterschieden nach:

- Feuchte Hochstaudenflur (RHf)
- Ruderale Grasflur (RHg)
- Nitrophytenfluren (RHn)
- Ruderale Staudenfluren frischer Standorte (RHm)
- Brombeerflur (RHr)

Brombeerfluren bestehen fast ausschließlich aus Brombeeren und befinden sich im nordöstlichen Randbereich des Plangebietes angrenzend an den Knick entlang der Bahntrasse und innerhalb der Sukzessionsfläche im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes. Bereiche, die überwiegend aus Nitrophyten, wie Brennnesseln (*Urtica dioica*), bestehen, wurden vor allem entlang der Zuwegung des Ackers und in der südlichen Sukzessionsfläche erfasst.

Teilweise gehen die Nitrophytenfluren fließend in die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte über. Hier sind neben den Brennnesseln auch Giersch (*Aegopodium podagraria*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Gewöhnlicher Beifuß (*Artemisia vulgaris*), Riesen-Goldrute (*Solidago gigantea*) und Breitwegerich (*Plantago major*) vertreten. Bereichsweise werden die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte auch von Brombeerfluren überlagert oder verbuschen (/gb) durch Strauchaufwuchs aus bspw. Schlehe.

Ruderale Grasfluren nehmen im Untersuchungsgebiet eine eher untergeordnete Rolle ein. Sie befinden sich lediglich im nordwestlichen Randbereich des Plangebietes und sind geprägt durch folgende Gräser sowie einem sehr geringen Anteil an Kräutern: Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*), Glatthafer (*Arrhenatherum elatius*) und Spitzwegerich (Plantago lanceolata).

Ebenfalls nehmen im Untersuchungsgebiet die feuchten Hochstaudenfluren nur einen geringen Flächenanteil ein. Sie mischen sich mit den ruderalen Staudenfluren frischer Standorte am südlichen Randbereich des Ackers. Als dominante Arten dieses Bereichs sind die folgenden zu nennen: Wiesen-Sauerampfer (*Rumex acetosa*), Wasser-Pfeffer (*Persicaria hydropiper*), Floh-Knöterich (*Persicaria maculosa*), Sumpf-Schachtelhalm (*Equisetum palustre*),

Schlitzblättriger Storchschnabel (*Geranium dissectum*), Vierkantiges Weidenröschen (*Epilobium tetragonum*), Quecke (*Elymus repens*) und Wiesen-Fuchsschwanz (*Alopecurus pratensis*).

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Untersuchungsgebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind. So befinden sich im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes sowohl ein Flatterbinsen-Sumpf (NSf) als auch ein Binsen- und Simsenried (NSj) mit Flatterbinse (*Juncus effusus*) und Wald-Simse (*Scirpus sylvaticus*) sowie bereichsweise kleinen Beständen von Breitblättrigem Rohrkolben (*Typha latifolia*).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) vorhanden. Diese bestehen zumeist aus Gräsern, wie Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*) und Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*) sowie Stauden aus Stumpfblättrigen Ampfer (*Rumex obtusifolius*), Weißer Gänsefuß (*Chenopodium album*), Raue Gänsedistel (*Sonchus asper*) und Brennnesseln (*Urtica dioica*). In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen, wie Kiefern als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen, wie z.B. Stiel-Eiche, Berg-Ahorn, Spitz-Ahorn, Vogelkirsche, Hainbuche, Rotbuche, Schwarz-Erle, Eberesche, Gewöhnliche Traubenkirsche, Hasel, Schwarzer Holunder und Hunds-Rose. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biotoptyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz (SEd), welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr) geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume aus überwiegend Hänge-Birken sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert auf Arten, wie Einjähriges Rispengras (*Poa annua*), Deutsches Weidelgras (*Lolilum perenne*), Weiß-Klee (*Trifolium repens*), Breitwegerich (*Plantago major*) und Gänseblümchen (*Bellis perennis*).

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt (SVt).

Bewertung

Für die naturschutzfachliche Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen werden folgende, allgemein gebräuchliche naturschutzfachliche Kriterien herangezogen:

- Grad der Naturnähe,
- Vorkommen seltener Arten,
- Gefährdung bzw. Seltenheit,
- Vollkommenheit und
- zeitliche Ersetzbarkeit bzw. Wiederherstellbarkeit.

Anhand dieser Kriterien erfolgt eine Einstufung der im Untersuchungsgebiet festgestellten Biotoptypen. Für die Einstufung wird eine Skala zu Grunde gelegt, die sechs Wertstufen von 0 „ohne Biotopwert“ bis 5 „sehr hoher Biotopwert“ umfasst.

Tab. 1: Naturschutzfachlicher Biotopwert

Wertstufe	Definitionen / Kriterien	Biotoptypen	Schutzstatus
5	**sehr hoher Biotopwert:** sehr wertvolle, naturnahe Biotoptypen, Reste der ehemaligen Naturlandschaft mit vielen seltenen oder gefährdeten Arten	• im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden	
4	**hoher Biotopwert:** naturnahe Biotoptypen mit wertvoller Rückzugsfunktion, extensiv oder nicht mehr genutzt; Gebiet mit lokal herausragender Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	• Sumpfwald aus Erlen • Binsen- und Simsenried	§30 (2) Nr. 4 BNatSchG §30 (2) Nr. 2 BNatSchG
3	**mittlerer Biotopwert:** relativ extensiv genutzte Biotoptypen innerhalb intensiv genutzter Räume mit reicher Strukturierung, hoher Artenzahl und einer, besonders in Gebieten mit hohem Anteil von Arten der Wertstufe 4, hohen Rückzugs- und/oder Vernetzungsfunktion; Gebiet mit lokaler Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	• typische Knicks und durchgewachsene Knicks • Feldgehölz aus Erlen • Sonstiges Gebüsch • Weidenpionierwald • Einzelbäume • ruderale Staudenflur frischer Standorte • Feuchte Hochstaudenflur • Flatterbinsen-Sumpf • Straßenbegleitgrün mit Gehölzen • Artenreicher Steilhang	§ 21 (1) Nr. 4 LNatSchG i.V. m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG § 21 (1) Nr. 5 LNatSchG i.V.m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG
2	**niedriger Biotopwert:** Nutzflächen oder Biotoptypen mit geringer Artenvielfalt, die Bewirtschaftungsintensität überlagert die natürlichen Standorteigenschaften, Vorkommen nur noch weniger standortspezifischer Arten; Lebensraum für euryöke Arten	• Brombeerflur • Nitrophytenflur • Ruderale Grasflur	
1	**sehr niedriger Biotopwert:** Biotoptypen ohne Rückzugsfunktion, intensiv genutzt, mit überall schnell ersetzbaren Strukturen; fast vegetationsfreie Flächen, extrem artenarm bzw. lediglich für einige wenige euryöke Arten von Bedeutung	• Artenarmer Zierrasen • Intensivacker • Acker mit Graseinsaat • Hundeübungsplatz • Straßenbegleitgrün ohne Gehölze • Unversiegelter Weg	
0	**ohne Biotopwert:** überbaute oder vollständig versiegelte Flächen	• Vollversiegelte Verkehrsfläche • Teilversiegelte Verkehrsfläche	

Mit Ausnahme der Steilhänge befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. In der Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich Knickstrukturen. Im südlichen Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Feuchtbiotope (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried).

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Die Knicks in der Nachbarschaft des Plangebietes wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen/ Landesamt für Naturschutz und Landschaftspflege S-H (1978) bewertet. Die Knickbewertung erfolgte anhand der Parameter „Aufbau“, „Gehölzanordnung“, „Gehölzbestand“, „Besonderheiten“ und „Artenvielfalt“ und gliedert sich in drei Klassifizierungsstufen (Klasse I-III).

In der Nachbarschaft des Plangebietes sind vier Knicks mit der Wertstufe II vorhanden, die sich jeweils degradierte Wälle aufweisen, größtenteils zweireihig und dicht sind. Gleichzeitig sind nur wenige Gehölzarten vorherrschend.

Tab. 2: Ökologische Knickbewertung

			Knicknummer/Knicklänge (m)			
			1	2	3	4
A Grundwertung		Bezeichnung	HWy	HWb	HWy	HWy
Aufbau	ebenerdig	1	**1**			
	degradierter Wall	2	2	2	2	2
	stabiler Wall	3				
Gehölzanordnung	einreihig	1				
	zweireihig	2		2		
	mehrreihig/flächig	3	3		3	3
Gehölzbestand	spärlich	1				
	lückig	2		2		
	dicht	3	3		3	3
Besonderheiten	Besondere Grenzlinie	1-3				
	Beherrschende Höhenlage	1				
	Besondere ökologische Funktion	1				
	Besondere Windschutzfunktion	0-3				
	Überhälter	1	1	1	1	
	Sonderformen	1				
	Besondere Arten	1-2				
	Zwischensumme A:		8,5	7	9	8

B Wertung Knicktyp

Artenvielfalt	eine Gehölzart vorherrschend	1				
	wenige Gehölzarten vorherrschend	2	2	2	2	2
	bunte Knicks	3				
	Endsumme (Produkt A x B)		17	14	18	16

C Klassifizierung

≥20 Punkte = Klasse I					
12 - 19 Punkte = Klasse II	II	II	II	II	
3 - 11 Punkte = Klasse III					

Schema in Anlehnung an d. ökologischen Knickbewertungsrahmen / Landesamt f. Naturschutz u. Landschaftspflege S-H (1978)

Fett = Abschnitt mit dominanter Ausprägung im Aufbau, Gehölzbestand oder der Artenvielfalt des jeweiligen Knicks. Berechnet als Mittelwert (z.B. 1 und **2** = 1,5).

Mit Ausnahme der Steilhänge befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Untersuchungsgebietes. In der Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich Knickstrukturen. Im südlichen Umfeld des Untersuchungsgebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Feuchtbiotope (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried).

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Die Knicks im Plangebiet wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen/ Landesamt für Naturschutz und Landschaftspflege S-H (1978) bewertet. Die Knickbewertung erfolgte anhand der Parameter „Aufbau“, „Gehölzanordnung“, „Gehölzbestand“, „Besonderheiten“ und „Artenvielfalt“ und gliedert sich in drei Klassifizierungsstufen (Klasse I-III).

In der Nachbarschaft des Plangebietes sind vier Knicks mit der Wertstufe II vorhanden, die sich jeweils degradierte Wälle aufweisen, größtenteils zweireihig und dicht sind. Gleichzeitig sind nur wenige Gehölzarten vorherrschend.

Waldflächen

Südlich des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur. Diese ist in dem Bereich vorhanden, verbuscht durch Sukzession jedoch fortschreitend.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes bereiten einen großflächigen Verlust der bestehenden Biotopstypen vor und führen tendenziell zu einer Zunahme von Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Gehölzbestände

Die Knicks (HWy, HWb) im Untersuchungsgebiet sind durch die Umsetzung der Planung nicht betroffen. Anders verhält es sich mit dem Gebüsch im Südwesten, sowie den Gebüschen, die den Feldweg begleiten (HBy -Sonstiges Gebüsch).

Das Feldgehölz aus Erlen (HGe), der Sumpfwald mit Erlen (WEe) und die Weiden als Pioniergehölze (WPw) befinden sich südlich und außerhalb des Plangebietes und sind dadurch nicht von der Planung betroffen.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Dieser ist demzufolge auch im größten Umfang einer Veränderung der Biotopstrukturen unterworfen.

Ruderale Gras- und Staudenfluren

Ruderale Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass diese, so sie sich im Plangebiet befinden, vollständig verloren gehen werden. Es handelt sich um die Biotoptypen Feuchte Hochstaudenflur (RHf), Ruderale Grasflur (RHg), Nitrophytenfluren (RHn) und Brombeerflur (RHr).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. Durch die Erschließungsplanung wird es bei diesem Biotoptypen Zugewinne in der Flächengröße geben.

An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) und Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) vorhanden, welche im Zuge der Umsetzung der Planung zulasten anderer Biotoptypen im Bereich der Straßenböschungen entstehen werden. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Artenzusammensetzung und die Ausformung des Steilhanges dahingehend ändern wird, dass die Biotopdefinition nach Umsetzung der Planung nicht mehr anzuwenden ist. Demzufolge kann von einem vollständigen Verlust dieses Biotoptyps ausgegangen werden.

In die Biotoptypen des Hundeübungsplatzes (SEd), welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr) geprägt ist über eine teilversiegelte (SVt) Zufahrt verfügt wird durch die Umsetzung der Planung nicht eingegriffen.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst und werden im Zuge der Umsetzung der Planung vollständig in andere Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen übergehen.

Waldflächen

Durch die Umsetzung der Gesamtplanung werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 550,00 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur. Diese ist in dem Bereich vorhanden, verbuscht durch Sukzession jedoch fortschreitend. Durch die Umsetzung der Gesamtplanung wird diese Fläche in Teilen überplant. Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche wird auf einer Fläche von 320 m² durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze gemäß DIN 18920 vor Beeinträchtigungen zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

Zeitpunkt von Baum- und Fällarbeiten

Aus artenschutzrechtlichen Gründen ist das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Stauden-fluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September. Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Ökologische Baubegleitung

Die Baudurchführung (inkl. der Gehölzrodungen) ist von einer ökologischen Baubegleitung zu begleiten, die organisatorisch der Projektleitung zugeordnet und dieser berichtspflichtig ist. Die schriftliche Dokumentation der Baubegleitung ist der Unteren Naturschutzbehörde fortlaufend zur Verfügung zu stellen. Bei eingetretenen Umweltschäden sowie bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens muss der umweltfachliche Bauüberwacher weisungsungebunden handeln. Die ökologische Baubegleitung ist vor Beginn der Baumaßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Klimaangepasste Baumartenwahl

Auf Ebene des Bebauungsplanes wird festgesetzt, dass oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten sind. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen.

Gehölzpflanzungen

Auf Ebene des Bebauungsplanes werden zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung festgesetzt, welche mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten zu bepflanzen sind.

Beseitigung eines geschützten Steilhangs

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges im Zuge der Umsetzung der Planung entsteht ein Ausgleichserfordernis von 8.325,00 m². Hierzu erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ein entsprechender Ausgleich.

Eingriff in Waldstrukturen

Durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG überplant. Bei einer Biotopfläche von 550 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 1.100 m². Hierzu erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ein entsprechender Ausgleich.

Eingriff in vorhandene Ausgleichsfläche

Bei dem Eingriff in die vorhandene Ausgleichsfläche wird die Zeit berücksichtigt, in welcher sich diese bereits entwickeln konnte. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m² ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m². Hierzu erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ein entsprechender Ausgleich.

6.3.6 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag[8] erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhaltepunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhaltepunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturreichtums der stärkeren Gehölze neben den o.g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

[8] BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringel-taube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z. B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Reviere festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitateignung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500 m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Hecken-strukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v.a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln. Zu diesen zählen Rauhautfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich *(nördlich der Bahn)*, die über längere Zeit von Fledermäusen angeflogen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugroutennutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vor- kommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z. B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung, Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhaltepunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (Rana arvalis, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v.a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (Bufo bufo) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z. T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z. B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht

vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Nachfolgend werden die Auswirkungen durch das geplante Vorhaben auf die einzelnen Tiergruppen/Arten dargestellt. Diese Auswirkungen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen.

Sofern Betroffenheiten artenschutzrechtlich relevanter Arten zu erwarten sind, ist die Artenschutzregelung abzuarbeiten. Es wird dann geprüft, ob sich hier ein Handlungsbedarf durch das geplante Vorhaben ergibt (CEF-Maßnahmen, Artenschutzrechtlicher Ausgleich, Anträge auf Ausnahmegenehmigungen).

Bau- und anlagebedingte Wirkfaktoren

Durch die Baumaßnahmen kommt es zu verschiedenen Wirkfaktoren, die sich, je nach Baudurchführung, über einen längeren zeitlichen Rahmen erstrecken können.

Zu nennen sind dabei der Lärm durch Maschinentätigkeiten sowie der Baustellenverkehr, welche zu Störwirkungen führen können.

Die vorhandenen Gehölzbestände gehen im Bereich der Straßenböschung vollkommen verloren. Größere Flächen werden als Parkplätze versiegelt. Zusätzlich ist durch die Bebauung mit einer erhöhten Wärmeabstrahlung und von Stoffeinträgen (Abgase, Müll) auf die umliegenden Flächen zu rechnen. Durch den zu erhaltenden Knick im Süden (im Wald) wird eine gewisse Abschirmung zu dem angrenzenden Gewässerkomplex erhalten. An den Böschungen werden neue Sträucher gepflanzt und die südlich an das Biotop angrenzende Fläche wird als Staudenflur mit Gehölzrand ausgebildet.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Es wird mit Bahnanlagen, Straßenausbau mit Kreisel und Parkplatzflächen eine grundlegende Veränderung der Lebensraumsituation erfolgen. Es kommt zu Verlust an Gehölzen und Vernetzung von Lebensraum mit Gehölzen von der Bahn im Norden zu einem Gewässerkomplex im Süden. Entlang der Straße werden Sträucher an Böschungen angepflanzt.

Während der Betriebsphase stellen Verkehr (Lärm, Licht) und eine Zunahme von Aktivität und Bewegungen auf der Fläche und die Zunahme der Erholungsnutzung auf Wegen weitere Wirkfaktoren dar.

Oberflächenwasser wird dauerhaft verändert abgeleitet und seitlich versickert.

Abgrenzung des Wirkraumes

Genauere Kenntnisse zu Emissionen liegen nicht vor. Es erfolgen jedoch keine Abriss- oder Rammarbeiten und keine dauerhaften Lärmemissionen. Lärm i.S. von Fahrzeugen auf Straßen, wie bei GARNIEL u.a. 2007 und GARNIEL 2010 bezüglich der Abnahme der Habitateignung um 20 % in den ersten 100 m für Fahrzeugzahlen von 10.000 Stück werden hier nicht erreicht. Weder die Bau- noch die Betriebsphase führt zu vergleichbaren Belastungen und es ist auch keine Zunahme von Staub (gegenüber Ackernutzung) anzunehmen. Die Bauphase wird über einen längeren Zeitraum Emissionen mit Fahrzeugbewegungen und Personen in der Fläche verursachen.

Wirkfaktoren während der Bauphase sind neben den Wirkungen im Bereich der Flächeninanspruchnahme selbst (Überbauung, Lärm, Bewegung) auch die Wirkungen im Umfeld (Lärm und Bewegung) auf die Fauna. Besonders lärmintensive Arbeiten sind nicht zu erwarten, so dass der

Wirkraum bis max. 100 m (s. o. Vergleichswerte GARNIEL) definiert wird. Für den Wirkraum „visuelle und akustische Störungen“ wird angenommen, dass er in der Bauphase nicht größer ist als während der Betriebsphase, die Ermittlung erfolgt nachfolgend.

Die Wirkfaktoren der Anlagephase sind auf den Bereich der Flächeninanspruchnahme (Geltungsbereich abzüglich der zu erhaltenden Grünstrukturen) begrenzt.

In der Betriebsphase sind Veränderungen im Hinblick auf Lärm, Licht, Bewegung und Aktivität von Menschen zu erwarten. Dies betrifft auch das Umfeld des Vorhabens.

Für die Ermittlung des Wirkraums für Bewegung und Licht (visuelle Wirkungen) werden folgende Erfahrungswerte herangezogen: Je offener ein Gelände ist, desto weiter reichen die in der Umgebung des Vorhabens anzunehmenden visuellen Einflüsse. Daher werden Wirkräume von max. 20 m in dichter besiedelten Ortslagen, max. 50 m im locker besiedelten Raum, max. 50 m in gehölzgeprägten Flächen und max. 100 m in offenen Flächen angenommen. Für die Ermittlung des Wirkraums für Lärm werden lärmmindernde Strukturen wie Gehölze (besonders im Sommerhalbjahr) berücksichtigt. Da es sich hier, insbesondere in der Betriebsphase, um „normalen“ Verkehrslärm ohne weitere verstärkende Faktoren handelt, wird davon ausgegangen, dass auch die Auswirkungen von Lärm und Bewegungen in allen Phasen nicht weiter als 100 m reichen.

Ungefährdete Brutvögel der Gehölze mit Arten der Vorwarnliste

Durch das Vorhaben wird in Gehölze entlang der Bahn und Böschungen am Oberbüssauer Weg eingegriffen. Die Eingriffe in die Gehölzbestände können zu Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern sowie zu Lebensraumverlust führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die jedoch als artenschutzrechtlich für Gehölzvögel nicht relevant einzustufen sind, da es sich um verbreitete Arten handelt.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Gehölze während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Daher wird eine Vermeidungsmaßnahmen notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da die Gehölze zwar vollständig entfernt, aber später neu gepflanzt werden, ist der Umfang der Störung im Umfeld gering. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich einerseits um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie den Feldsperling mit Gefährdung nach der Roten Liste ist eine besondere Störempfindlichkeit nicht gegeben. Gehölzbrüter werden daher in verbleibenden Gehölzen nicht relevant beeinträchtigt. Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten ergeben sich für die Böschungsflächen am Oberbüssauer Weg und Gehölze am Bahndamm (Regelung durch die Bahn). Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganzen Reviere betroffen sind und keine Gehölze verbleiben. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich, welche die Habitatsituation verbessern, sind als artenschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich.

Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche (Umgebung)

Die an den Geltungsbereich angrenzenden Siedlungsbereiche bleiben unberührt von der Planung. So sind weder Tötungen noch Lebensraumverluste zu erwarten. Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) sind verstärkt während der Bauarbeiten anzunehmen. Die hier zu erwartenden Arten gehören zu den Arten, die im besiedelten Bereich vorkommen und wenig empfindlich auf Lärm und Bewegungen reagieren. Relevante Störungen erfolgen nicht.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Staudenflur während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Es wird daher eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da ein Streifen westlich der Straße entfällt, ist der Umfang der Störung im Umfeld prüfrelevant. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie die Nachtigall ist eine Störempfindlichkeit gegeben. Über den Habitatverlust hinaus ist daher ein weiterer Bereich betroffen, der jedoch mit Lebensstättenverlust behandelt wird.

Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten ergeben sich für die Sukzessionsfläche am Oberbüssauer Weg. Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganze Reviere betroffen sind und über den Verlaust auch Störung erfolgt. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich verbessern die Habitatsituation nicht für die Arten der Staudenfluren.

Feldlerche und Schafstelze (östlich angrenzend)

Durch das Vorhaben wird Offenland überbaut. Die Arten wurden aber im Geltungsbereich nicht festgestellt. Eingriffe in Acker können nicht Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die östlich angrenzend vorkommen.

Da die Lebensstätten nicht betroffen sind, erfolgt keine Tötung.

Störungen der angrenzend im Osten vorkommenden Arten können durch Bauarbeiten oder späteren Betrieb auftreten. Die Offenlandarten sind aber v. a. gegen Vertikalstrukturen empfindlich, kaum gegen Lärm oder Bewegungen. Meidestrukturen werden aber nicht bis in die östlichen Flächen wirken, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen angrenzenden Population nicht zu befürchten sind.

Direkte Betroffenheiten oder erhebliche Störungen von Lebensraum der Arten ergeben sich nicht.

Weißstorch, Rauch- und Mehlschwalbe, Greifvögel (Geltungsbereich Nahrungsgäste)

Durch das Vorhaben wird u.a. in Ackerfläche eingegriffen. Ein Nahrungsraum der beiden Arten wird sich von Acker zu Parkplatz wandeln. Es ist dadurch keine Tötung möglich, jedoch ist ein Einfluss auf die Lebensstätten gegeben. Diese wird jedoch nicht als essenziell bewertet, so dass kein Verbot ausgelöst wird.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Rebhuhn, Wachtelkönig (östlich angrenzend)

Beide Arten können angrenzend östlich des Vorhabens vorkommen. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden. Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Erholungsnutzung in den landwirtschaftlich genutzten Flächen sind nicht zu erwarten. Die Störung betrifft nur einen kleinen Teilbereich des Grünlands, d. h. keine ganzen Reviere. Durch die Grünfläche südlich im Geltungsbereich wird eine Abschirmwirkung erreicht. Es bestehen Ausweichmöglichkeiten nach Osten und Gehölz schirmt den Vorhabenraum teilweise ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Ungefährdete Arten der Staudenfluren (westlich angrenzend und tlw. betroffen)

Die Arten können in der Sukzessionsfläche vorkommen. Das Habitat wird am Rand zerstört und kann durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

Wasservögel und Röhrichtbrüter (südlich angrenzend)

Die Arten kommen angrenzend südlich des Vorhabens vor. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

In der Fläche südlich angrenzend im Gewässerkomplex wurden o. g. Gilden festgestellt. Die Arten brüten in Randbereichen des Gewässers. Die Fläche liegt zum Teil im Wirkraum indirekter Störungen Lärm/Bewegungen.

Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht, zumal nicht in der Brutzeit mit dem Bau begonnen wird (s. Vermeidungsmaßnahme 1).

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Die Störung betrifft den nördlichen Teilbereich des Gewässers. Die Ausgleichsfläche und Gehölz schirmt den Vorhabenraum jedoch für die weniger empfindlichen Arten ausreichend ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Rastvögel

Da keine besondere Bedeutung für Rastvögel besteht sind artenschutzrechtlich relevante Konflikte auszuschließen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Nahrungsgäste

Da es im umliegenden Bereich noch viele weitere Offenflächen und den Gewässerkomplex gibt, welche als Nahrungshabitat dienen ist davon auszugehen, dass vorhandene Greifvögel und Schwalben auf diese Flächen ausweichen werden. Sie sind also als artenschutzrechtlich nicht relevant einzuschätzen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Fledermäuse

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Da hier vereinzelt ältere Bäume mit Quartierpotenzial vorhanden sind, sind Quartiere potenziell betroffen. Durch die Unterbrechung der Gehölzstruktur könnten Flugstraßen von Fledermäusen unterbrochen werden. Beleuchtung könnte zu Störungen und einer Meidung durch lichtempfindliche Arten führen.

Mögliche betroffene Arten sind Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus.

Ein Verletzen oder Töten von Tieren ist möglich, da größere Bäume am Oberbüssauer Weg mit Quartierpotenzial entfernt werden. Insofern wird eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung, Licht) treten verstärkt während der Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Der Betriebslärm ist als weniger stark einzustufen.

Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber diesen Faktoren ist für die Fledermäuse nicht zu erwarten.

Von den möglichen Arten weisen Fransen-, Mücken-, Wasser- und Zwergfledermaus eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidungen von Flugrouten auf. Braunes Langohr und Fransenfledermaus weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beleuchtung auf. Die umliegenden Gehölze werden zum Großteil erhalten. Durch Artenschutzausgleich für Gehölzvögel werden auch neue Gehölzflächen entstehen. Aufgrund der weiterhin vorhandenen oder geplanten Gehölze ist davon auszugehen, dass hier weiterhin die Eignung als Flugstraße/Struktur erhalten bleibt.

Für die lichtempfindlichen Arten ist eine Zunahme von Beleuchtung zu erwarten. Es wird die Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Arten ist nicht zu befürchten, daher sind mögliche Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben sind keine Bäume mit Quartierpotenzial betroffen. Ein Verlust essenzieller Jagdgebiete ist nicht gegeben. Zur Förderung der Nahrungsgrundlage der Fledermäuse wird eine Ausgleichsmaßnahme notwendig.

Kammmolch

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Das Töten von Tieren im Landlebensraum ist nicht auszuschließen. Erhebliche Störungen darüber hinaus sind nicht anzunehmen, die Lebensstättenfunktion dieser Teillebensräume ist zu überprüfen.

Der Kammmolch ist als Potenzial in allen linearen oder flächigen Gehölzen im Landlebensraum anzunehmen. Da die Art ganzjährig vorkommt (abgesehen von Laichzeiten), ist bei den Eingriffen ein vorgezogener Schleusenzaun erforderlich. Die Bahn sieht hier eine Vermeidungsmaßnahme vor (Vermeidungsmaßnahme 5 Kammmolch), die nachrichtlich übernommen wird.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) treten verstärkt während der Fällungs- und Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Bau- oder Betriebslärm oder optische Wirkungen ist für die die Art nicht gegeben. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ist nicht zu erwarten, daher sind die Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben wird Gehölz an Böschungen entfernt. Die Vernetzung von Gehölzlinien entlang der Bahn im Norden zu Gehölzen im Süden wird unterbrochen und geht als Lebensraumpotenzial verloren. Um dieses zu vermeiden, wird eine Vernetzungsstruktur vorgesehen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger bzw. erheblich nachteiliger Auswirkungen

Bei artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen zur Vermeidung oder Reduzierung von Beeinträchtigungen. Diese werden auf Ebene des Bebauungsplanes gesichert.

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld wird außerhalb der Brutzeit geräumt. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm werden im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar gefällt. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativ-nachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Die Artenschutzprüfung zur Bahn sieht vor: Bei nächtlichen Bauarbeiten werden Richtstrahler verwendet werden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Im Bereich der wegfallenden Heckenstrukturen nördlich und südlich der Bahnlinie wird ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufgestellt. Dieser wird, sofern möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben/Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, sodass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten und wird erst nach dem Abschluss der Arbeiten abgebaut. Im Laufe der Bauzeit erfolgen regelmäßige Kontrollen, im Zuge derer mögliche Schäden festgestellt und repariert werden. Je nach Erfordernis können durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festgelegt werden, die zu schützen sind.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätte der örtlichen Population) werden nicht erforderlich. Ausgleich wird für Fledermäuse, Vögel der Gehölze und Staudenfluren und den Kammmolch erforderlich. Mit der Planung wird im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche (öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sukzession“) hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird auf Ebene des Bebauungsplanes als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festsetzen. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z. B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z. B. für das Rebhuhn.

Nachfolgende Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich und werden im Rahmen des Bebauungsplanes gesichert:

Artenschutzausgleich 1 Gehölzvögel

Gehölzfreibrüter: Aufgrund der Größe der Gehölze v. a. an der Straße ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 erforderlich. Die südliche Ausgleichsfläche mit Gehölz wird hier positiv wirken. Der Ausgleich erfolgt auf der Ausgleichsfläche Grinau der Hansestadt Lübeck.

Gehölzhöhlenbrüter: Da der Umfang an Höhlen eher klein ist, werden erforderlich:

5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen

Artenschutzausgleich 2 Vogelarten der Staudenfluren

Aufgrund des Flächenverlustes und der Störung ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:1,5 erforderlich. Denkbar ist es, in der Verkehrsgrünfläche im Westen Staudenflur zu integrieren. Vorrangig wird die südliche Ausgleichsfläche als Ausgleich hergestellt.

Externer Ausgleich für Arten der Gehölze und Staudenfluren wird an der Grinau umgesetzt.

Artenschutzausgleich 3 Fledermäuse

Gehölzvernetzung Flugwege - Wiederherstellung von Gehölzen an den Böschungen Oberbüssauer Weg. Da im Westen ein Knick erhalten bleibt, wird die Wiederherstellung der Vernetzung nicht als CEF-Maßnahme definiert.

Quartierersatz: Anbringung von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen. Die Maßnahme ist nicht vorgezogen (CEF-Maßnahme) erforderlich, da nur Tagesquartiere als Potenzial möglich sind. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 4 Kammmolch

Herstellung einer Vernetzung gemäß den Gehölzpflanzmaßnahmen für die Fledermäuse (Ausgleichsmaßnahme 3). Wiederherstellung damit des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches. Lagerung von Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit auf beiden Böschungsseiten und jeweils an 5 Stellen.

6.3.7 Schutzgut Biologische Vielfalt

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Schutzgebieten. Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind:

- das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“, grenzt an das Plangebiet an,
- das FFH-Gebiet (2127-291) „Travetal“, rd. 1 km südlich des Plangebietes.

Das etwa 650 ha große Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ folgt dem östlichen und südlichen Rand des Oberbüssauer Weges und dient zur Sicherung des Talraums der Grienau und der Quadebek mit seinem Bestand and verschiedenen Biotoptypen und einer Vielzahl von gefährdeten Pflanzen- und Tierarten. Das gilt insbesondere für die Gewässerläufe, die Feucht- und Nasswiesen und die Erlen-Eschen-Auenwälder. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Gewässerläufe und begleitenden Biotope durch die Umsetzung der Planung ist nicht zu erwarten.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhaltepunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o. g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.8 Schutzgut Landschaft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Unter dem Schutzgut Landschaft wird das Landschaftsbild als äußere Erscheinungsform von Natur und Landschaft ebenso erfasst, wie der Bestandteil des Naturhaushaltes, der den Lebensraum für Pflanzen und Tiere bildet, da Lebensformen und Lebensräume wesentlich zu den Eindrücken der Betrachter beitragen.

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen erlebbar. Östlich und westlich wird die Ackerfläche des Plangebietes durch Sukzessionsflächen begrenzt, die zum Großteil als Ausgleichsflächen dienen. Weiterhin befindet sich östlich des Plangebietes ein Hundeübungsplatz, der regelmäßig in Anspruch genommen wird.

Landschaftsbildqualität

Die Landschaftsbildqualität eines Landschaftsraumes wird anhand der Kriterien Vielfalt, Eigenart und Naturnähe bewertet.

Die Vielfalt einer Landschaft setzt sich zusammen aus der Reliefvielfalt, Flächenvielfalt und Strukturvielfalt. Das Plangebiet ist durch die Geländeerhebung des Oberbüssauer Weges und die ebenen Ackerflächen sowie die Waldflächen und Kleingewässer im Süden abwechslungsreich strukturiert, weshalb die Reliefvielfalt als „mittel“ zu bewerten ist. Die Flächenvielfalt ist in Anbetracht der im Plangebiet vorhandenen Flächenarten ebenfalls als „mittel“ einzustufen.

In Bezug auf die Naturnähe ist das Plangebiet durch die intensive Nutzung der Ackerfläche und die vorhandenen Erschließungsanlagen sowie auch die bepflanzten Flanken der Straßenböschung Oberbüssauer Weg als „mittel“ einzustufen. Der nördliche Knick wird teilweise bis nah an den Knickwall beackert und dient als Abgrenzung zu den Bahngleisen, sodass diese Gehölzstrukturen allenfalls als mittel naturnah anzusehen sind. Die Sukzessionsflächen im Umfeld des Plangebiets bieten durch die ruderalen Strukturen mit Gehölzaufwuchs verschiedener Stadien und extensiver bis gar keiner Pflege eine hohe Naturnähe.

Als die Eigenart bestimmende Kriterien werden die Ursprünglichkeit, die Struktur sowie die Einzigartigkeit der Landschaft herangezogen. Als raumbildende Strukturen sind im Plangebiet und seinem Umfeld sämtliche linienhaften und flächigen Gehölze zu nennen, welche überwiegend eine gute Ausprägung haben. Aufgrund der weiten Verbreitung von landwirtschaftlichen Nutzflächen südlich der Bahn ist die Einzigartigkeit der Fläche im Plangebiet jedoch als „gering“ einzustufen. Die Ursprünglichkeit einer Fläche kann durch die Betrachtung der Historie vor dem Einsetzen der Industrialisierung der Landwirtschaft ermittelt werden. Auf den Karten der Preußischen Landesaufnahme (um das Jahr 1900) ist im Bereich des Flächennutzungsplanes eine Viehweide mit Knicks vorhanden. Die Knicks sind heutzutage nicht mehr vorhanden. Die Straße Oberbüssauer Weg und die Bahnstrecke waren bereits vorhanden. Insgesamt wird die Eigenart des Plangebietes als „mittel“ bewertet.

Neben der Landschaftsbildqualität ist auch die visuelle Empfindlichkeit einer Landschaft für die Beurteilung von Auswirkungen der Planung von Bedeutung. Je einsehbarer (durchsichtiger) eine Landschaft ist, desto höher ist die visuelle Empfindlichkeit.

Durch die umliegenden Strukturen sowie die Bahnstrecke mit nördlich angrenzender Lärm- und Sichtschutzwand sowie die südlich gelegenen Waldstrukturen ist die Sicht in das Plangebiet von außen begrenzt. Das Plangebiet öffnet sich lediglich ostwärts in die freie Landschaft.

Landschaftsplan

Gemäß dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck liegt das Plangebiet außerhalb großräumiger, besonders wertvoller Landschaftsbereiche. Schwach strukturierte Ackerflächen besitzen laut dem Landschaftsplan nur einen geringen landschaftlichen Wert, so dass das Plangebiet gemäß der Darstellung im Plan 9 mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet wird. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Umsetzung der Planung kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Eingrünung

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

Diese Flächen werde auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung gemeinsam als Grünfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB mit einer Zweckbestimmung als „Landschaftseingrünung“ dargestellt.

6.3.9 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen sind unmittelbar mit der Ausgestaltung der Lebensgrundlagen in Form der in diesem Umweltbericht genannten Schutzgüter verbunden. So wirken sich nachteilige Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auch auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit aus. Nachfolgend stehen aufgrund der Übersichtlichkeit die Aspekte Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Erholung und Immissionen im Vordergrund.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Das Plangebiet weist keine Wohnfunktion auf. Für die Wohnumfeldfunktion hat das Plangebiet aufgrund des Vorhandenseins von Grün- und Freiflächen jedoch eine hohe Bedeutung. Die

dem Plangebiet am nächsten gelegene Wohnbebauung befindet sich nördlich der Bahngleise und der Lärm- und Sichtschutzwand in rd. 40 m - 50 m Entfernung.

Erholung

Die Erlebbarkeit bzw. das Erholungspotenzial einer Landschaft ist abhängig von der Zugänglichkeit und der Einsehbarkeit, insbesondere durch Ausblicke von vorhandenen Wegen und Siedlungsbereichen. Sowohl die Erlebbarkeit als auch das Erholungspotenzial im Plangebiet werden als „hoch“ bewertet (s. Schutzgut Landschaft).

Über den Oberbüssauer Weg wird die Erlebbarkeit der südlich der Bahnstrecke gelegenen, landschaftlich hochwertigen Flächen „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ sowie der „Trave“ gewährleistet. Die Trave wird vor allem auch durch den Feldweg erlebbar, der im südlichen Bereich des Plangebietes anbindet und entlang des Oberbüssauer Weges Richtung Norden und dann parallel zu den Bahngleisen Richtung Osten verläuft.

Westlich des Plangebietes befindet sich zudem ein Hundeübungsplatz, der regelmäßig von Mitgliedern des dort ansässigen Vereins genutzt wird.

Immissionen

Die Empfindlichkeit der vorhandenen Nutzung gegenüber Emissionen (z. B. Lärm, Gerüche) ist abhängig von der Anzahl der Personen sowie ihrer Tätigkeiten, die durch Emissionen gestört werden können. Da im Geltungsbereich bisher keine relevante Bebauung vorhanden ist, ist die Empfindlichkeit gegenüber Emissionen als gering einzustufen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden Ortsteile der Hansestadt Lübeck sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Dadurch ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion und Erholungsmöglichkeiten des Stadtteils. Die Erschließungsflächen als notwendige Ergänzung des Bahnhaltepunktes tragen zu diesen positiven Effekten bei.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpendler der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Erholung

Die vorhandene Erschließung wird durch die geplanten Verkehrsstrukturen ausgebaut und dadurch positiv beeinflusst. Durch die aktualisierte Wegeführungen werden zudem kürzere und barrierefreie Verbindungen zu den erholungsrelevanten Anbindungspunkten in der Nachbarschaft hergestellt. Es sind also für die Erholung durchweg positive Effekte festzustellen. Lediglich in der Bauphase ist mit einer Einschränkung der Nutzbarkeit entsprechender Strukturen und mit visuellen sowie akustischen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Immissionen

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Der geplante Park+Ride-Platz grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich

nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentliche Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich hierbei im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelästigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.10 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Bei den Flächen im Plangebiet handelt sich um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Im Rahmen des UNESCO-Managementplanes der Hansestadt Lübeck wurde eine kulturhistorisch bedeutende Pufferzone um das Kerngebiet der Lübecker Altstadt festgelegt. Innerhalb der Pufferzone sind Baumaßnahmen hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit der Welterbestätte zu überprüfen.

Das Plangebiet befindet sich außerhalb dieser Pufferzone, liegt jedoch am westlichen Rand der im Managementplan definierten Sichtachse Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

a) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter führen. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente währen der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, weshalb Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung notwendig werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Da es sich bei der geplanten Erschließung nicht um hochbauliche Objekte handelt, können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

b) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Im Vorfeld einer Baumaßnahme sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o. g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr. 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zuallererst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

6.3.11 Wechselwirkungen

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungen und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern sind jeweils bei der Darstellung der Auswirkungen berücksichtigt worden. Voraussichtlich resultieren keine erheblichen Beeinträchtigungen aus den Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzierung von Auswirkungen.

6.3.12 Kumulierende Wirkungen

Gemäß Anlage 1 Ziffer 2. Abs. b) Ziffern ff) zu § 2 Abs. 4 BauGB und den §§ 2a und 4c BauGB sind die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet auf die o. g. Schutzgüter zu beschreiben, unter anderem infolge der Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete. Eine Betrachtung möglicher kumulierender Vorhaben wird auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung vorgenommen.

6.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die deutlich prägende landwirtschaftliche Nutzung im Plangebiet bestehen bleiben. Es käme nicht zu einer Umsetzung der geplanten Erschließungsanlagen für den Bahnhaltepunkt und der damit verbundenen Flächenversiegelung und

Umnutzung der Fläche. Vermutlich würde innerhalb der Ackerflächen die intensive ackerbauliche Nutzung beibehalten und demzufolge würden keine Veränderungen des derzeitigen Umweltzustandes eintreten. Die artenreichen Steilhänge des Oberbüssauer Weges würden bis auf Weiteres in der Form weiterbestehen. Auf den Ruderalflächen der westlich gelegenen Ausgleichsflächen würde die Sukzession weiter voranschreiten.

6.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes. Aufgrund dessen ist die Lage, der dem Bahnhaltepunkt zugehörigen Infrastruktur vorab definiert.

Im Zuge der Planung der Anlagen wurden unterschiedliche Ansätze der Erschließung – hier insbesondere die Lage des Kreisverkehrs - geprüft. Aufgrund der technisch erforderlichen maximalen Neigungen in Zusammenhang mit der Nutzung durch den Busverkehr ist eine weitergehende Verlagerung der Verkehrsanlage jedoch nicht umsetzbar.

6.6 Zusätzliche Angaben

6.6.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen

Es ist davon auszugehen, dass alle geltenden gesetzlichen/abfallrechtlichen Vorschriften bei der Durchführung der baulichen Maßnahmen eingehalten werden.

6.6.2 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den nördlich des Plangebietes gelegenen Gleise der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck besteht ein generelles Risiko für Unfälle durch eine Entgleisung von Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzügen. Durch die Lage der Bahntrasse im Einschnitt, dem Knick zwischen den Gleisen und der Erschließungsanlagen sowie den zum Knickwall festgelegten Entfernungen von 10 m zu den Erschließungsanlagen wird eine erhebliche Beeinträchtigung durch eine Zug-Entgleisung ausgeschlossen.

Unbeschadet des § 50 Satz 1 BImSchG sind durch die Umsetzung der Planung keine schweren Unfälle oder Katastrophen zu erwarten:

- Im Umfeld des Plangebiets befinden sich weder Industrie- oder Gewerbeanlagen noch landwirtschaftliche Großbetriebe, die bei Unfällen nachteilige Auswirkungen auf die Planung bewirken könnten.
- Das Plangebiet ist weitgehend eben, sodass keine Erdrutsche und damit nachteilige Auswirkungen für die Planung entstehen könnten.
- Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Umfeld des Plangebietes, welche bei Starkregen- und Hochwasserereignissen nachteilige Auswirkungen bewirken könnten.

Im Plangebiet sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a BImSchG geplant, so dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen und schweren Unfälle auf schutzbedürftige Gebiete in der Nachbarschaft entstehen.

Klimawandel

Zur Berücksichtigung von Klimawirkungen ist von einem maximalen Zeitraum auszugehen, welcher der Lebensdauer des Vorhabens entspricht.

Der im Rahmen des Flächennutzungsplanes vorbereitete Standort mit der erforderlichen Erschließung und die dauerhafte Versiegelung von Fläche verursachen keine erheblichen Mengen an Treibhausgasemissionen.

Durch die Planung wird nicht in Ökosysteme mit besonderer Senkenfunktion für Treibhausgase, wie Wälder in größerem Umfang oder Moore, eingegriffen.

Die Planung beeinträchtigt keine Schutzgüter, die infolge des Klimawandels besonders empfindlich sind. Der Boden im Plangebiet besteht nach jetzigem Kenntnisstand nicht aus klimasensitiven Böden.

Das Vorhaben ist weder erheblich anfällig gegenüber Hitze noch gegenüber Kälte. Starkregenereignisse können über das Versickerungssystem in den Boden eingeleitet werden. Im Plangebiet sind nach jetzigem Kenntnisstand keine Hochwasserereignisse zu erwarten.

6.6.3 Gutachten und umweltbezogene Informationen

Die vollständige Auflistung der Gutachten ist der Begründung zu entnehmen. Bei der Zusammenstellung der Unterlagen sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

Die ansonsten in den herangezogenen Fachgutachten verwendeten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Gutachten aufgeführt.

6.6.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sollen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Mit Umsetzung der in der verbindlichen Bauleitplanung aufgeführten Maßnahmen werden die durch die Umsetzung der Bauleitplanung zu erwartenden Umweltauswirkungen vermieden, vermindert und im Falle der Erheblichkeit ausgeglichen.

6.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Schutzgut Fläche

Durch die Umnutzung des Plangebietes wird ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche vorbereitet. Das stellt eine erheblich nachteilige Auswirkung für das Schutzgut Fläche dar und ist auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu beschreiben und auszugleichen.

Schutzgut Boden

Durch die künftigen Darstellungen im Flächennutzungsplan wird die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet vorbereitet. Dies führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändert die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Eine erheblich nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Boden ist festzustellen.

Im Zuge der Umsetzung der Planung kann ein Auffinden von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden.

Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung erfolgt eine Bewertung des durch die Planung bedingten Eingriffes und dessen Ausgleichserfordernis. Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche erbracht.

Weiterhin werden in dem vorliegenden Umweltbericht und auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Bode formuliert.

Schutzgut Wasser

Der Flächennutzungsplan bereitet Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche vor. Dies wird sich auf den Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes nachteilig auswirken.

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetztes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Durch die vorbereitete Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Diese nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Wasser ist in Hinblick auf notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung relevant.

Schutzgüter Klima und Luft

Die Darstellung des Flächennutzungsplanes bereiten nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft vor. Durch Möglichkeit der Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Durch Umgestaltung des Plangebietes kommt es zu einem großflächigen Verlust der bestehenden Biotopstypen und tendenziell zu einer Zunahme von Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Durch die Umsetzung der Planung werden die im Plangebiet bisher vorhandenen Biotoptypen durch Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsfläche weitestgehend ersetzt. Durch die Anlage einer Ausgleichsfläche werden jedoch die Eingriffe in ruderale Staudenfluren und geringfügig die Eingriffe in Gehölze vor Ort ausgeglichen bzw. kompensiert. Landwirtschaftliche Nutzflächen verschwinden hingegen insgesamt innerhalb des Plangebietes.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln. Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche im westlichen Bereich des Plangebietes wird durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant. Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen.

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges ergibt sich ein Ausgleichserfordernis. Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u. a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Der Bebauungsplan überplant den Oberbüssauer Weg südlich der Bahn mit gehölzbestandenen Böschungen und im Osten Ackerfläche sowie im Westen Sukzessionsfläche. Im Süden wird ein Kreisel als Straßenplanung angeordnet und Ausgleichsfläche als Gehölz und Staudenflur hergestellt.

Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung ist eine Potenzialanalyse zur Fauna sowie die Auswertung von Kartierungen zum Bahnhaltepunkt selbst.

Für Fledermäuse, Kammmolch und Brutvögel sind Maßnahmen zur Vermeidung des Tötens von Tieren erforderlich. Hier sind Bauzeitenregelungen aber auch ein Amphibienzaun um die Baustelle nötig. Da umfangreich Gehölze v.a. an den Straßenböschungen verloren gehen und durch Pflanzung von Sträuchern nur bedingt ersetzt werden, ist für Gehölzvögel ein Gehölzausgleich erforderlich. Vögel der Staudenfluren verlieren im Westen Lebensraum, der ebenso ersetzt werden muss. Als Ausgleich dient zum einen eine Ausgleichsfläche zwischen Parkplatz und Gewässerbiotop im Süden, zum anderen wird an der Grinau externer Ausgleich umgesetzt. Die südliche Ausgleichsfläche ist als Abschirmung aber auch als Nahrungsraum für Vögel wie das Rebhuhn oder die Fledermäuse von Bedeutung. Zudem werden Nist- und Quartierkästen für Vögel und Fledermäuse erforderlich.

Mit Umsetzung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können Verbote i.S. § 44 BNatSchG vermieden werden. Eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Schutzgut Biologische Vielfalt

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhaltepunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o. g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

Schutzgut Landschaft

Die Umsetzung der Planung kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden Ortsteile der Hansestadt Lübeck sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Dadurch ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion und Erholungsmöglichkeiten des Stadtteils. Die Erschließungsflächen als notwendige Ergänzung des Bahnhaltepunktes tragen zu diesen positiven Effekten bei.

Durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpendler der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Der Flächennutzungsplan bereitet die Umsetzung von Erschließungsanlagen vor, die den aktuellen Anforderungen entsprechen und eine Anbindung an erholungsrelevante Strukturen über die Stadtgrenzen hinaus ermöglichen.

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Durch die hinzukommende Erschließung wird es jedoch zu einer dauerhaften Zunahme an Verkehrslärmimmissionen kommen.

Schutzgüter kulturelles Erbe und anderer Sachgüter

Der Flächennutzungsplan bereitet unter Umständen eine nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter vor. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente währen der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Maßnahmen zur Vermeidung- und Minderung nachteiliger Auswirkungen werden erforderlich. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

Da es sich bei den dargestellten Erschließungsflächen nicht um hochbauliche Objekte handelt, können Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

7.1 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Bei Umsetzung der Planung verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteiles Moisling und der umgebenden Stadtteile.

Diese Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr dient keiner bestimmten Bevölkerungsgruppe.

Spezifische Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen sind demnach nicht abzuleiten.

7.2 Verkehrliche Auswirkungen

Im Rahmen der Realisierung der Planung ist mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung im Bereich der Oberbüssauer Straße und den umliegenden Straßen zu rechnen.

7.3 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Der Bebauungsplan dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die erforderliche Infrastruktur des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling. Eine darüberhinausgehende technische Infrastruktur ist nicht erforderlich.

7.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes im vorangehenden Kapitel der Begründung verwiesen.

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bauleitplanes befinden sich umfassend im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

9. Finanzielle Auswirkungen

9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

a) unmittelbare Kosten

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes Kosten für die Erarbeitung der Rechtspläne sowie der zugehörigen Fachgutachten.

b) mittelbare Kosten

Die Realisierung der Planung führt zu Herstellungs- und Unterhaltungskosten für Erschließungsbauwerke. Sowohl die Herstellungs- als auch die Unterhaltungskosten verbleiben bei der Hansestadt Lübeck. Für die Unterhaltung der zukünftig öffentlichen Flächen werden 0,3 VZA benötigt.

9.2 Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe)

a) Bodenwertsteigerungen städtischer Flächen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Die künftigen Stellplatzflächen, die Erschließung und die ergänzenden Nutzungen (Bushaltestellen, etc.) verbleiben auch langfristig in städtischem Eigentum. Eine Wertsteigerung bzw. -verlust gegenüber der heute landwirtschaftlichen Nutzung ist daher nicht abzuleiten.

b) Verkäufe städtischer Flächen im Zuge der Umsetzung der Planung

Es ist kein Verkauf städtischer Flächen geplant.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 20.09.2021 die Aufstellung der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch Aushang im Foyer des Fachbereiches Planen und Bauen in der Zeit vom 17.01.2022 bis einschließlich28.01.2022.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden weder Bedenken gegenüber der Planung noch sonstige Anregungen und Hinweise vorgebracht.

Planungsanzeige gemäß § 16 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein wurde die Planung mit Schreiben vom 10.01.2022 gemäß § 16 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes angezeigt.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, sind mit Schreiben vom 10.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 28.01.2022aufgefordert worden. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden insbesondere die nachfolgend aufgeführten Anregungen vorgebracht:

Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass es sich bei dem Plangebiet um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile handelt, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben hier bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets. Die Hinweise wurden in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.

Das Eisenbahnbundesamt weit auf die erforderlichen Abstimmungen der Planungen zur Errichtung des Bahnhaltepunktes und der Infrastruktur innerhalb des Plangebietes hin. Diese erfolgt bereits über die bei der Hansestadt Lübeck angesiedelte Koordinationsstelle.

Die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck weisen auf die vermeintlich schwierige Entwässerung des Plangebietes und deren Untersuchung hin. Im Rahmen der Verfahrensbearbeitung erfolgt die Erstellung eines Bodengutachtens sowie eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, deren Ergebnisse in den Bebauungsplan eingeflossen sind.

Von Seiten der Feuerwehr werden Brandschutztechnische Anforderungen an die Planung formuliert. Diese werden in der Planung berücksichtigt und in Teilen als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen.

Die untere Forstbehörde weist auf den Waldbestand und dessen gesetzlichen Waldabstand von 30 m hin, den die geplante Entwicklung zum südlich gelegenen Waldbestand einzuhalten hat. Der Waldabstand wurde bei der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs berücksichtigt und in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt.

Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist auf die erforderliche Kündigung der bestehenden Pachtverhältnisse hin. Diese werden bei der weiteren Planung durch die zuständigen Bereiche berücksichtigt.

Von Seiten des Bereiches Stadtgrün und Verkehr werden unterschiedliche Anregungen zur Planung der Erschließung, der Parkplatzflächen, der Begrünung und deren Pflanzqualitäten und Baumarten sowie zu den jeweils getroffenen Festsetzungen formuliert. Diese Anregungen werden teilweise berücksichtigt und in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH gibt Hinweise zur Gestaltung der Haltestellen, welche in der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen sind.

Die TraveNetz GmbH gibt Hinweise zur geplanten Ver- und Entsorgung des Plangebietes.

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck trägt insbesondere Hinweise und Anregungen zur Eingrünung der Plangebietes, der Bepflanzung der Parkplätze und des Artenschutzes.

Der Kampfmittelräumdienst weist auf potenzielle Kampfmittel im Plangebiet hin, die vor Baubeginn eine Untersuchung der Ackerfläche erfordern. Dieses Erfordernis wird im Bebauungsplanentwurf als Hinweis aufgenommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bauleitplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken sind Bestandteil der späteren Ausbauplanung.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand weitestgehend parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Die vorgetragenen Hinweise, Anregungen und Bedenken beziehen sich zumeist auf den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt -, welche auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung nur zur Kenntnis genommen werden.

Die Gasunie Deutschland Services GmbH weist auf die bestehende Erdgasdruckleitung und Kabel sowie deren Schutzbereiche hin. Die entsprechenden Hinweise waren bereits Bestandteil des Entwurfes, wurden jedoch nochmal konkretisiert.

Von Seiten der Forstbehörde wird die erforderliche Waldumwandlung im südlichen Plangebiet in Aussicht gestellt.

Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampmittelräumdienst weist nochmals auf potenzielle Kampfmittel und der erforderlichen Abstimmung vor Baubeginn hin.

Der stadtinterne Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West gibt Hinweise zu möglichen alternativen Ausgleichsmaßnahmen und sieht die Nutzung

der landwirtschaftlichen Flächen kritisch. Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangeltungsbereiches. Durch die geplante Park+Ride Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30,0 m und einer Länge von rund 125,0 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingeplant. Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck.

Die untere Naturschutzbehörde gibt Hinweise und Anregungen zur Festsetzung der Stellplatzbegrünung. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Auswahl der Baumarten sind u. a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten sind. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e. V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbauliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.

Zudem erfolgen Hinweise zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen. Diese wurden bereits im Entwurf des Bebauungsplanes abgestimmt und sind Bestandteil der Planung. Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandenen Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptypes. Ein getrennter Ausgleich des Steilhanges und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zudem mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt.

Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes.

Des Weiteren werden von Seiten der unteren Naturschutzbehörde Konkretisierungen der Artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen definiert, welche in den Bebauungsplan übernommen wurden.

Von Seiten der unteren Bodenschutzbehörde wird auf die DIN 19639 hingewiesen. Der Hinweis wird entsprechend in den Bebauungsplan übernommen.

Die untere Wasserbehörde gibt einige ergänzende Hinweise für den wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag des Bebauungsplanes, welche entsprechend eingearbeitet wurde. Inhalte Änderungen haben sich hieraus nicht ergeben.

Dier stadtinterne Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Stadtentwicklung regt an, auf eine Darstellung der Eingrünung auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung zu verzichten und so eine mögliche weitere Erweiterung des Park+Ride Anlage langfristig offen zu halten. Die Planung berücksichtigt bereits eine mögliche Erweiterung der Stellplatzanlage. Der Bedarf für einen weiteren (dritten) Bauabschnitt ist derzeit nicht absehbar und würde durch eine weitere Ausdehnung das Landschaftsbild weiter beeinträchtigen. Die Planung sieht daher bewusst eine räumliche Trennung der geplanten Park+Ride Anlage und dem südlich angrenzenden sensiblen Naturräumen vor.

Der stadtinterne Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr gibt eine Vielzahl von Anregungen und Hinweisen zur späteren Ausbauplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne Abstimmung zur Ausbauplanung sinnvoll und möglich erscheint. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise zumeist zur Kenntnis genommen.

Weitere Anregungen betreffen die Auswahl der Baum- und Straucharten in den einzelnen Festsetzungen. Bei der Auswahl der Baumarten sind u. a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e. V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbauliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet. Es sollen weiterhin bewusst Laubbäume gepflanzt werden. Eine Verschattung der Parkplatzflächen ist in den Wintermonaten - also den Monaten in denen Laubbäume kein Laub haben – normalerweise nicht erforderlich.

Der stadtinterne Bereich 7130 Verkehrsplanung benennt einige kleinere Ergänzungen in der Begründung zum bestehenden ÖPNV.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Planzeichenverordnung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.12.2021, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Harmonisierung bauordnungsrechtlicher Vorschriften vom 06.12.2021 (GVOBl. S. 1422)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG S-H) vom 24.02.2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 06.12.2022 (GVOBl. S. 1002)

10.3 Fachgutachten

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes wurden folgende Fachgutachten erarbeitet:

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021

- Ingenieurbüro Dr. Lehners+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhaltepunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022
- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhaltepunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

Lübeck, den 17.04.2023

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

5.610.2 / Schr

in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH

21.08.00 TEIL A - PLANZEICHNUNG

TOP 5.17

ZEICHENERKLÄRUNG

Es gelten die Planzeichenverordnung (PlanzVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)

I. FESTSETZUNGEN

VERKEHRSFLÄCHEN
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

- Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- Fußweg
- Park + Ride
- überlagernde Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche und Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Bahnanlagen

GRÜNFLÄCHEN
(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

- Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung:
- VG Verkehrsgrün
- A Landschaftseingrünung
- S Sukzession

PLANUNGEN, NUTZUNGSREGELUNGEN, MASSNAHMEN UND FLÄCHEN FÜR MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25a, 25b BauGB)

- Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
- M1 Maßnahmen siehe textliche Festsetzungen
- Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

FLÄCHEN FÜR AUFSCHÜTTUNGEN; SOWIT SIE ZUR HERSTELLUNG DES STRASSENKÖRPERS ERFORDERLICH SIND
(§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

- Aufschüttungen

II. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

- Waldabstand 30 m (§ 24 Abs. 2 LWaldG)
- Erdgasdruckleitung und Kabel mit Schutzbereich (8,0 m)

SONSTIGE PLANZEICHEN

- L Leitungsrecht zugunsten des Ver- und Entsorgungsträgers § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen oder Zweckbestimmungen (§ 1 Abs. 4 BauNVO, § 9 Abs. 1 Ziffer 9 BauGB)
- bw. 21/5 Bemaßung von Festsetzungen in Metern

DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER

- Parkplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen

PLANUNTERLAGE

- Flurstücksgrenze
- 21/5 Flurstücksnummer

TEIL B - TEXT

I PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Innerhalb der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Park+Ride" sind solche bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die dem Abstellen von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen,
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden,
- WC Anlagen.

Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche sind ergänzende bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Funktion der Fläche dienen.

Hierzu zählen insbesondere:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- WC Anlagen.

2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20)

2.1 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride" ist das auf den Parkplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

2.2 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride" sind Parkplätze und Parkplatzanlagen mit Ausnahme der Fahrspur mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen mit einem Abflussbeiwert < 0,7 (z.B. Pflaster mit mindestens 15 % Fugenanteil, Sickerpflaster, Rasenfugenpflaster, Schotterrasen oder vergleichbare Befestigungen) sowie entsprechend wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.

Ausgenommen von dieser Regelung sind maximal 35 Parkplätze.

2.3 Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung" sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (Maßnahmenfläche M 1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

2.4 Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Sukzession" (Maßnahmenfläche M 2) ist als halboffene Stauden- und Gehölzflur mit lockerem Baumbestand (ein Baum je 500 m² Fläche) zu entwickeln und zu pflegen. Es ist eine abschnittsweise Mahd mit Abtransport des Mahdgutes alle 3- 5 Jahre erforderlich. Zur Erhaltung des lockeren Baumbestandes ist ein Ausdünnen der Pioniergehölze im Rahmen der Pflege notwendig.

3 Pflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

3.1 Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün" (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

3.2 Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen. Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbiss während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

3.3 Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Parkplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Sollte dies aufgrund der Überstellung mit Photovoltaik-Modulen und damit wegen der Besonnung oder aus anderen technischen Gründen eine Überstellung mit Bäumen nicht möglich sein, so ist abweichend der rechnerisch erforderliche Anteil der Bäume in den angrenzenden Bereichen innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Park+Ride" zu pflanzen. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

II HINWEISE

A Artenschutz

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (maximal 2.700 Kelvin) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Grünstrukturen (Gehölzböschung oder umliegende Gehölzlinien) dürfen nicht beleuchtet werden. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Um das Baufeld ist ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufzustellen. Der Zaun kann - wenn vorhanden - in die Bahntrasse einbezogen werden. Dieser ist, sofern technisch möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, so dass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, ist während der gesamten Bauzeit zu erhalten und erst nach dem Abschluss der Arbeiten abzubauen. Im Laufe der Bauzeit sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Sofern Schäden festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Je nach Erfordernis sind durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festzulegen, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen innerhalb des Plangebietes zu erbringen.

Artenschutzausgleich 2

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen innerhalb und/oder in der näheren Umgebung zu erbringen. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 3

Zur Wiederherstellung des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches sind innerhalb des Plangebietes auf beiden Böschungsseiten des Oberbüssauer Weges Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit an jeweils 5 Stellen herzustellen.

B Archäologie/Denkmalpflege

Bei dem Plangebiet handelt sich um teilweise ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind.

Im Vorfeld einer Baumaßnahme und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen.

C Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt (Sachgebiet Katastrophenschutz) ist frühzeitig zu informieren.

D Erdgasdruckleitung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Es ist erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Standort Eckel
Vaenser Dorfstraße 45
21244 Buchholz i. d. N.
Tel.: 0 4181 / 3403-65

Aktuell betroffene Anlagen:

Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
Durchmesser: 250 mm
Schutzstreifen: 8,0 m

Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
Durchmesser: 300 mm
Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

E Bodenschutz

Zum Schutz des Bodens sind bei Baumaßnehmen die Regelungen der DIN 19639 zu beachten.

F Gehölzschutz während der Bauarbeiten

In der Bauphase sind die Maßnahmen entsprechend DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen", Ausgabe 2014-07 zu beachten.

G Löschwasserversorgung

Für die Sicherstellung der Durchführung von Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m3/h über einen Zeitraum von 2 Stunden sicherzustellen. Die Hydranten sind so anzuordnen, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern.

Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen.

Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.

H Einsichtnahme in DIN-Normen, Normen und Richtlinien

Die in dieser Satzung in Bezug genommen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

III PFLANZLISTEN

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Spitzahorn (Acer platanoides)
Hainbuche (Carpinus betulus)
Esche (Fraxinus excelsior)
Stieleiche (Quercus robus)
Winter-Linde (Tilia cordata)

Sträucher

In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen:
Verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100-150 cm
Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100-125 cm

Feldahorn (Acer campestre)	Schlehdorn (Prunus spinosa)
Hainbuche (Carpinus betulus)	Eberesche (Sorbus aucuparia)
Rote Heckenkirsche (Lonicera xylosteum)	Hundsrose (Rosa canina)
Hasel (Corylus avellana)	Salweide (Salix caprea)
Weißdorn (Crataegus monogyna)	Schw. Holunder (Sabucus nigra)
Esche (Fraxinus excelsior)	Schneeball (Viburnum opulus)
Wildapfel (Malus silvestris)	Pfaffenhütchen (Euonymus europ.)
Vogelkirsche (Prunus avium)	Traubenkirsche (Prunus padus)

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (Acer monspessulanum L.)
Schnee-Felsenbirne (Amelanchier arborea)
Hainbuche (Carpinus betulus)
Baum-Hasel (Corylus colurna)
Rot-Esche/Grün-Esche (Fraxinus pennsylvanica)
Zerr-Eiche (Quercus cerris)
Rot-Eiche (Quercus rubra)
Schein-Akazie (Robinia pseudoacacia)
Eberesche (Sorbus aucuparia)
Winter-Linde (Tilia cordata Mill.)

Verfahrensvermerke

1. Aufgestellt aufgrund des Aufstellungsbeschlusses des Bauausschusses der Hansestadt Lübeck vom 00.00.0000. Die ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ist durch Abdruck in den Lübecker Nachrichten am 00.00.0000 erfolgt.

Lübeck, den
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung / Bauordnung
Im Auftrag

2. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom ..... bis einschließlich ..... durchgeführt.

Im Auftrag

3. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB am ..... unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

4. Der Bauausschuss hat am ..... den Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung beschlossen und zur Auslegung bestimmt.

5. Der Entwurf des Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B) sowie die Begründung haben in der Zeit vom ..... bis zum ..... nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.
Die öffentliche Auslegung ist mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist von allen Interessierten schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden können, am ..... in den Lübecker Nachrichten ortsüblich bekannt gemacht worden.
Der Inhalt der Bekanntmachung der Auslegung der Planentwürfe und die nach § 3 Abs. 2 BauGB auszulegenden Unterlagen wurden unter www.stadtentwicklung.luebeck.de/stadtplanung/oeffentlichkeitsbeteiligung.html ins Internet eingestellt.

L. S. Joanna Hagen, Bausenatorin — Karsten Schröder, Bereichsleiter

6. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB am ..... zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

7. Es wird bescheinigt, dass alle im Liegenschaftskataster nachgewiesenen Flurgrenzen und Flurbezeichnungen sowie Gebäude in den Planunterlagen enthalten und maßstabsgerecht dargestellt sind.

Lübeck, den
L. S.
Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig - Holstein

8. Die Bürgerschaft hat die Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange am ..... geprüft. Das Ergebnis wurde mitgeteilt.

Lübeck, den
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung / Bauordnung
Im Auftrag

9. Die Bürgerschaft hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 00.00.0000 als Satzung beschlossen und die Begründung durch (einfachen) Beschluss gebilligt.

L. S. Karsten Schröder, Bereichsleiter

10. Ausfertigung
Die Bebauungsplansatzung, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), wird hiermit ausgefertigt und ist bekannt zu machen.

Lübeck, den
L. S.
Jan Lindenau, Der Bürgermeister

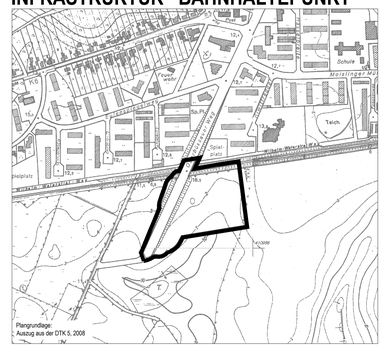
11. Der Beschluss des Bebauungsplanes durch die Bürgerschaft und die Stelle, bei der der Plan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung auf Dauer während der Servicezeiten von allen Interessierten eingesehen werden kann und über den Inhalt Auskunft erteilt, sind am ..... ortsüblich bekanntgemacht worden.
In der Bekanntmachung ist auf die Möglichkeit und eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften sowie auf die Wirkung der Abwägung einschließlich der sich ergebenden Rechtsfolgen (§ 215 BauGB) sowie auf die Möglichkeit, Entschädigungsansprüche geltend zu machen und das Erlöschen dieser Ansprüche (§ 44 BauGB) hingewiesen worden. Auf die Rechtswirkungen des § 4 Abs. 3 GO wurde ebenfalls hingewiesen. Die Satzung ist mithin am ..... in Kraft getreten.

Lübeck, den
Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung / Bauordnung
Im Auftrag
L. S.
Karsten Schröder, Bereichsleiter

Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) und nach § 9 (4) BauGB sowie nach § 86 der Landesbauordnung wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom XX.XX.XXXX die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 21.08.00 - Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt -, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), erlassen.

SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK BEBAUUNGSPLAN 21.08.00

MOISLING - SÜD / INFRASTRUKTUR BAHNHALTEPUNKT

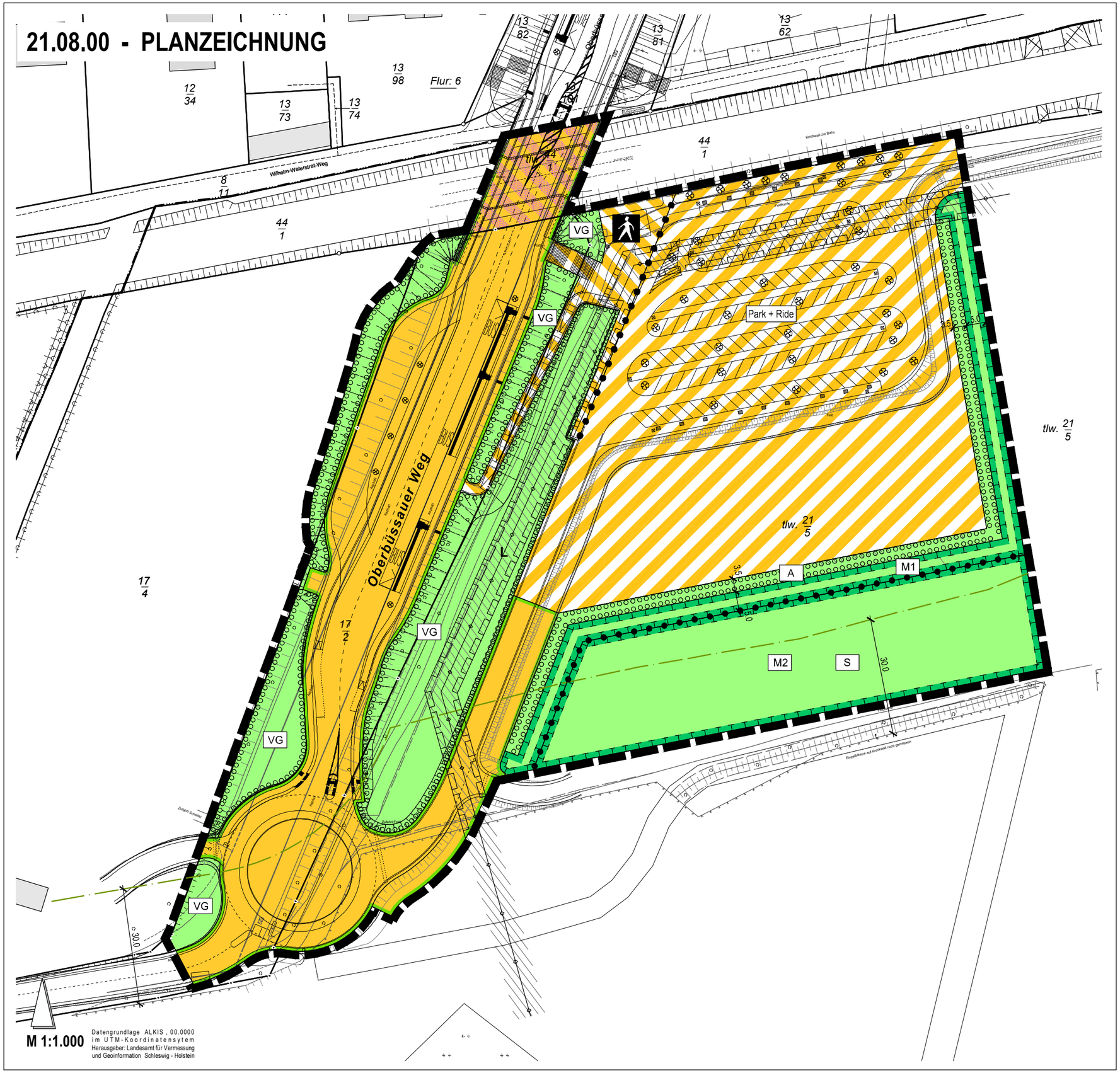


Stand des Verfahrens :
Fassung zum Satzungsbeschluss

Hansestadt LÜBECK
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 - Planen und Bauen
Bereich 610 - Stadtplanung und Bauordnung

ANLAGE 6

21.08.00 - PLANZEICHNUNG



ZEICHENERKLÄRUNG

Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) und nach § 9 (4) BauGB sowie nach § 86 der Landesbauordnung wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 00.00.0000 die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 21.08.00 - Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt -, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), erlassen.

I. FESTSETZUNGEN

VERKEHRSFLÄCHEN (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

- Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- Fußweg
- Park + Ride
- überlagernde Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche und Fläche mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung Bahnanlagen

GRÜNFLÄCHEN (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

- Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung:
  - VG — Verkehrsgrün
  - A — Landschaftseingrünung
  - S — Sukzession

PLANUNGEN, NUTZUNGSREGELUNGEN, MASSNAHMEN UND FLÄCHEN FÜR MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25a, 25b BauGB)

- Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
- M1 — Maßnahmen siehe textliche Festsetzungen
- Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

FLÄCHEN FÜR AUFSCHÜTTUNGEN; SOWIT SIE ZUR HERSTELLUNG DES STRASSENKÖRPERS ERFORDERLICH SIND (§ 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB)

- Aufschüttungen

II. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

- Waldabstand 30 m (§ 24 Abs. 2 LWaldG)
- Erdgasdruckleitung und Kabel mit Schutzbereich (8,0 m)

SONSTIGE PLANZEICHEN

- L — Leitungsrecht zugunsten des Ver- und Entsorgungsträgers § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen oder Zweckbestimmungen (§ 1 Abs. 4 BauNVO, § 9 Abs. 1 Ziffer 9 BauGB)
- 5,0 — Bemaßung von Festsetzungen in Metern

DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER

- Parkplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen

PLANUNTERLAGE

- Flurstücksgrenze
- 21/5 — Flurstücksnummer

STAND: 17.03.2023

Anlage 7

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

TEIL B - Text (Auszug aus dem Planoriginal)

Fassung zum Satzungsbeschluss
Stand: 17.04.2023

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Innerhalb der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind solche bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die dem Abstellen von motorisierten und nichtmotorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen.
Hierzu zählen insbesondere:
- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden,
- WC Anlagen.

Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche sind ergänzende bauliche Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Funktion der Fläche dienen.
Hierzu zählen insbesondere:
- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder, Lastenfahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Bushaltestellen
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- WC Anlagen.

2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20)

2.1 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ ist das auf den Parkplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

2.2 Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind Parkplätze und Parkplatzanlagen mit Ausnahme der Fahrspur mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen mit einem Abflussbeiwert < 0,7 (z .B. Pflaster mit mindestens 15 % Fugenanteil, Sickerpflaster, Rasenfugenpflaster, Schotterrasen oder vergleichbare Befestigungen) sowie entsprechend wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.

Ausgenommen von dieser Regelung sind maximal 35 Parkplätze.

2.3 Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung“ sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (Maßnahmenfläche M 1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

2.4 Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Sukzession" (Maßnahmenfläche M 2) ist als halboffene Stauden- und Gehölzflur mit lockerem Baumbestand (ein Baum je 500 m² Fläche) zu entwickeln und zu pflegen. Es ist eine abschnittsweise Mahd mit Abtransport des Mahdgutes alle 3 – 5 Jahre erforderlich. Zur Erhaltung des lockeren Baumbestandes ist ein Ausdünnen der Pioniergehölze im Rahmen der Pflege notwendig.

3 Pflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

3.1 Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

3.2 Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten aus dem heimischen Vorkommensgebiet gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbiss während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

3.3 Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Parkplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Sollte dies aufgrund der Überstellung mit Photovoltaik-Modulen und damit wegen der Besonnung oder aus anderen technischen Gründen eine Überstellung mit Bäumen nicht möglich sein, so ist abweichend der rechnerisch erforderliche Anteil der Bäume in den angrenzenden Bereichen innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ zu pflanzen. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

II Hinweise

A Artenschutz

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (maximal 2.700 Kelvin) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Grünstrukturen (Gehölzböschung oder umliegende Gehölzlinien) dürfen nicht beleuchtet werden. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Um das Baufeld ist ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufzustellen. Der Zaun kann - wenn vorhanden - in die Bahntrasse einbezogen werden. Dieser ist, sofern technisch möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben/Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, so dass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, ist während der gesamten Bauzeit zu erhalten und erst nach dem Abschluss der Arbeiten abzubauen. Im Laufe der Bauzeit sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Sofern Schäden festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Je nach Erfordernis sind durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festzulegen, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen innerhalb des Plangebietes zu erbringen.

Artenschutzausgleich 2

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen innerhalb und/oder in der näheren Umgebung zu erbringen. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 3

Zur Wiederherstellung des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches sind innerhalb des Plangebietes auf beiden Böschungsseiten des Oberbüssauer Weges Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit an jeweils 5 Stellen herzustellen.

B Archäologie/Denkmalpflege

Bei dem Plangebiet handelt sich um teilweise ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind.

Im Vorfeld einer Baumaßnahme und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen.

C Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt (Sachgebiet Katastrophenschutz) ist frühzeitig zu informieren.

D Erdgasdruckleitung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Es ist erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Standort Eckel
Vaenser Dorfstraße 45
21244 Buchholz i. d. N.
Tel.: 0 4181 / 3403-65

Aktuell betroffene Anlagen:

Erdgastransportleitung(en)/Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
Durchmesser: 250 mm
Schutzstreifen: 8,0 m

Erdgastransportleitung(en)/Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
Durchmesser: 300 mm
Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

E Bodenschutz

Zum Schutz des Bodens sind bei Baumaßnehmen die Regelungen der DIN 19639 zu beachten.

F Gehölzschutz während der Bauarbeiten

In der Bauphase sind die Maßnahmen entsprechend DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“, Ausgabe 2014-07 zu beachten.

G Löschwasserversorgung

Für die Sicherstellung der Durchführung von Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m^3/h über einen Zeitraum von 2 Stunden sicherzustellen. Die Hydranten

sind so anzuordnen, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern.

Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen.

Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.

H Einsichtnahme in DIN-Normen, Normen und Richtlinien

Die in dieser Satzung in Bezug genommen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

III. PFLANZLISTEN

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm
Spitzahorn (Acer platanoides)
Hainbuche (Carpinus betulus)
Esche (Fraxinus excelsior)
Stieleiche (Quercus robus)
Winter-Linde (Tilia cordata)

Sträucher

In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen:
Verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100 – 150 cm
Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100 – 125 cm

Feldahorn (Acer campestre)
Hainbuche (Carpinus betulus)
Rote Heckenkirsche (Lonicera xylosteum)
Hasel (Corylus avellana)
Weißdorn (Crataegus monogyna)
Esche (Fraxinus excelsior)
Wildapfel (Malus silvestris)
Vogelkirsche (Prunus avium)
Schlehdorn (Prunus spinosa)
Eberesche (Sorbus aucuparia)
Hundsrose (Rosa canina)
Salweide (Salix caprea)
Schw. Holunder (Sabucus nigra)
Schneeball (Viburnum opulus)
Pfaffenhütchen (Euonymus europ.)
Traubenkirsche (Prunus padus)

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm
Französischer Ahorn (Acer monspessulanum L.)
Schnee-Felsenbirne (Amelanchier arborea)
Hainbuche (Carpinus betulus)
Baum-Hasel (Corylus colurna)
Rot-Esche/Grün-Esche (Fraxinus pennsylvanica)
Zerr-Eiche (Quercus cerris)
Rot-Eiche (Quercus rubra)
Schein-Akazie (Robinia pseudoacacia)
Eberesche (Sorbus aucuparia)
Winter-Linde (Tilia cordata Mill.)

Anlage 8

BEGRÜNDUNG

zum

Bebauungsplan 21.08.00
- Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt -

Fassung zum Satzungsbeschluss

Stand: 17.04.2023

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5
1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes 5
1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung 5
1.3 Planungsrechtliches Verfahren 6

2. Ausgangssituation 6
2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung 6
2.2 Natur und Umwelt 8
2.2.1 Topografie 8
2.2.2 Vegetationsbestand 8
2.2.3 Natur- und Artenschutz 10
2.2.4 Wald 13
2.2.5 Landschaftsbild und Erholung 13
2.2.6 Altlasten 14
2.2.7 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes 14
2.3 Eigentumsverhältnisse 14
2.4 Bisheriges Planungsrecht 14

3. Übergeordnete Planungen 14
3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung 14
3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes 14
3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010) 14
3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 15
3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020 15
3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck 15
3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck 16
3.8 UNESCO-Welterbe-Managementplan 16
3.9 Klimaanpassungskonzept 16
3.10 Hinweiskarte Starkregen 16
3.11 Stadtklimaanalyse 16

4. Ziele und Zwecke der Planung 16

5. Inhalt der Planung 18
5.1 Flächenbilanz 18
5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung 18
5.2.1 Verkehrsflächen 18
5.3 Erschließung 19
5.3.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen 19
5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) 19
5.3.3 Parkplätze, Fahrradstellplätze 19
5.3.4 Ver- und Entsorgung 19

5.4 Grün, Natur und Landschaft 22
5.4.1 Grünflächen 22
5.4.2 Pflanzbindungen 22
5.4.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 22
5.5 Hinweise 23

6. Umweltbericht 27
6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte 27
6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen 28
6.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen 28
6.2.2 Fachplanerische Grundlagen 30
6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 32
6.3.1 Schutzgut Fläche 32
6.3.2 Schutzgute Boden 34
6.3.3 Schutzgut Wasser 39
6.3.4 Schutzgüter Klima und Luft 41
6.3.5 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) 42
6.3.6 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften) 52
6.3.7 Schutzgut Biologische Vielfalt 61
6.3.8 Schutzgut Landschaft 62
6.3.9 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit 64
6.3.10 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter 65
6.3.11 Wechselwirkungen 66
6.3.12 Kumulierende Wirkungen 67
6.4 Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen 67
6.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose) 74
6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 74
6.7 Zusätzliche Angaben 74
6.7.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen 74
6.7.2 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen 74
6.7.3 Gutachten und umweltbezogene Informationen 75
6.7.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring) 75
6.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes 76

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung 79
7.1 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen 79
7.2 Verkehrliche Auswirkungen 79
7.3 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur 80
7.4 Auswirkungen auf die Umwelt 80

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes 80

9. Finanzielle Auswirkungen 80

9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung) 80
9.2 Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe) 80

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 81

10.1 Verfahrensübersicht 81
10.2 Rechtsgrundlagen 84
10.3 Fachgutachten 84

Vorliegende Fachgutachten

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021
- Ingenieurbüro Dr. Lehners+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhaltepunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022
- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhaltepunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/ Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhaltepunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 2,83 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden durch bestehende Gehölzstrukturen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nord-südliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Anlage zu entnehmen.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhaltepunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhaltehaltpunkts orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhaltepunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und den Stadtteil ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung zuerst auf einer guten ÖPNV- und Radwegeanbindung und nicht so sehr auf der Bereitstellung von Parkplätzen auf einem großen Park+Ride-Platz. Der Haltepunkt soll durch die entsprechende Ausstattung besonders attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhaltepunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite parallel zum Bahnsteig eine Vorfahrt mit Pkw-Parkplätzen zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Der Haltepunkt auf der Nordseite, der zugleich den südlichen Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ bildet, wird durch das geplante, parallel zum Bahnsteig der Bahnlinie Lübeck-Hamburg stehende Gebäude markiert. In diesem sollen eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ggf. Schließfächer, sowie ein Informations- und Wartebereich eingerichtet werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nutzerfreundlich zu gestalten.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhaltepunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteil-Zentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Errichtung des Bahnhaltepunktes Moisling bieten gute Voraussetzungen zur Neugestaltung und Aufwertung der „Neuen Mitte Moisling“. Entstehen soll ein nutzungsaktives Stadtteil-Zentrum, das rund um den „Moislinger Markt“ als identitätsstiftendem Mittelpunkt, einen attraktiven Anziehungspunkt bildet.

In der „Neuen Mitte Moisling“ sollen zur Stärkung als zentraler Versorgungsbereich rund um den geplanten „Moislinger Markt“ Einzelhandel zur Nahversorgung, soziale Infrastruktur, private und öffentliche Dienstleistungen auf engem Raum angeboten werden. Darüber hinaus sollen durch den Ersatz und die Sanierung des Wohnungsbestandes neue bzw. alternative Wohngebäude entstehen. Dabei ist die Schaffung nutzerfreundlicher und attraktiver (neuer) Wegeverbindungen und Aufenthaltsflächen für eine gute Anbindung der „Neuen Mitte Moisling“ an den Bahnhaltepunkt und die angrenzenden Quartiere von wesentlicher Bedeutung.

Die Erarbeitung des Bebauungsplanes 21.01.00 - Oberbüssauer Weg/ Neue Mitte Moisling zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Neuen Mitte soll weitgehend parallel mit den hier in Aufstellung befindlichen Bauleitplänen erfolgen.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt die Flächen innerhalb des geplanten Geltungsbereiches weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Das unbebaute Plangebiet des Bebauungsplanes liegt südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck, außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne, im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, der keine Grundlage für eine Zulassung der geplanten notwendigen Infrastruktur-Einrichtungen im Süden der Bahn bietet. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Infrastruktur sind deshalb die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Der Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt wird nach dem Regelverfahren des § 2 BauGB aufgestellt. Dieses Verfahren beinhaltet gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB die Durchführung einer Umweltprüfung, in der die voraussichtlichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet werden. Die Darlegung der Belange erfolgt im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung des Bebauungsplanes wird.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

<u>Bebauungs- und Nutzungsstruktur innerhalb des Plangebietes</u>

Die Flächen innerhalb des Plangebietes werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Der Oberbüssauer Weg steigt nach Norden zur Brücke über die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck an und führt von hier weiter in die geplante „Neue Mitte Moisling“. Die Straße wird durch raumprägende Gehölzbestände auf den Böschungen gesäumt.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur außerhalb des Plangebietes

Südlich des Plangebietes befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

Westlich des Oberbüssauer Weges befindet sich der Hundeübungsplatz des Boxer-Klub e.V. München, Gruppe Lübeck.

Nördlich der Bahnstrecke schließt die Bebauung des Stadtteils Moisling an. Der Stadtteil präsentiert sich als eine großräumig geplante Stadterweiterung aus den 60-/ 70er-Jahren in Ergänzung der alten Ortslage Moisling. Prägend und typisch für diese Zeit sind die viergeschossige Zeilenbebauung mit den ergänzenden Wohnhochhäusern.

Die Hansestadt Lübeck plant im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Gebiets entlang des Oberbüssauer Weges. Bauliche Veränderungsabsichten der Eigentümer sowie die Einrichtung des Bahnhaltepunktes Moisling bieten die Chance zur Schaffung der „Neuen Mitte Moisling“ und damit verbunden die Aufwertung der angrenzenden Stadträume. Als identitätsstiftender Mittelpunkt soll ein attraktives Stadtteilzentrum entstehen.

Grundlegendes Ziel ist die Stärkung als zentraler Nahversorgungsbereich mit ergänzender sozialer Infrastruktur sowie privaten und öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen. Ziel ist es auch, dass zeitgemäße und nachfragegerechte Angebote für Jung und Alt durch den Bau neuer Wohn- und Gewerbegebäude bzw. durch die Sanierung des Bestandes geschaffen werden. Die Aufwertung der Freiräume durch die Realisierung von attraktiven Aufenthaltsbereichen und Wegeverbindungen ist dafür von besonderer Bedeutung.

Die Hansestadt Lübeck beteiligt sich seit 2012 mit der Gesamtmaßnahme „Soziale Stadt“ Moisling an diesem Städtebauförderprogramm; dabei ist die Planung zur „Neuen Mitte Moisling“ ein wesentlicher Baustein. In den nächsten Jahren sind weitere Investitionen in das integrierte Maßnahmenprogramm geplant, um den Stadtteil aufzuwerten und sozial zu stabilisieren. Die Neuordnung des Stadtteil-Zentrums übernimmt dabei eine entscheidende Schlüsselrolle in dem angestrebten Stadtteil-Entwicklungsprozess.

Die geplante Entwicklung der „Neuen Mitte Moisling“ steht in direktem Zusammenhang mit der Einrichtung des Bahnhaltepunkts und soll weitgehend parallel zu dessen Planung erfolgen.

Verkehrliche Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über den Oberbüssauer Weg bzw. die Niendorfer Straße. Die Niendorfer Straße ist Kreisstraße und Ortsdurchfahrt und damit als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Als Gemeindestraße bindet der Oberbüssauer Weg die Siedlungsbereiche im Stadtteil und mit der Brücke über die Bahntrasse das Plangebiet im Süden an. Das Verkehrsaufkommen im Bereich Oberbüssauer Weg/ Niendorfer Straße liegt zzt. bei ca. 3.800 Kfz pro Tag.

ÖPNV-Anbindung

In Moisling verkehren vier Buslinien des Stadtverkehrs Lübeck (Linien 5, 7,11 und 12), die den Stadtteil erschließen und ihn mit der Innen-/ Altstadt und den benachbarten Stadtteilen und Ortslagen verbinden. Südlich der Bahnstrecke befinden sich derzeit keine Bushaltestellen. Im Zuge der Entwicklung des Bahnhaltes und der „Neuen Mitte Moisling“ erfolgt eine Neuordnung der Haltestellen im nördlichen Bereich und die Schaffung einer neuen Haltestelle im Bereich südlich der

Bahn. Die derzeit bestehenden Haltestellen befinden sich im Kreuzungsbereich des Oberbüssauer Weges, des Moislinger Mühlenweges und des Sterntalerweges, also rund um den Moislinger Markt und in ca. 300 m Entfernung zum Bahnhaltepunkt. Diese Haltestellen bilden einen wichtigen Knotenpunkt aller o.g. Buslinien (Start-/Endhaltestelle) und stellen mit ca. 1.200 Fahrgästen eine sog. Schwerpunkt-Haltestelle in der Hansestadt dar. Mit der Linie 5 hat man die Möglichkeit im 10-Minuten-Takt die Innenstadt zu erreichen. Die anderen Linien (7, 11, 12) fahren zu den Hauptverkehrszeiten im 15/ 30-Minuten-Takt in Richtung Stadt. Zudem besteht eine Anbindung nach Niendorf im 30-Minuten-Takt bzw. 60-Minuten-Takt nach Moorgarten/ Klein Wesenberg.

Fuß- und Radverkehr

Entlang der Straßen Oberbüssauer Weg, Moislinger Mühlenweg, Sterntalerweg und Niendorfer Straße befinden sich zzt. noch auf beiden Straßenseiten Geh- und Radwege, die getrennt angelegt sind.

Innerhalb des Plangebietes besteht ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zudem eine Fuß- und Radwegeverbindung an den Elbe-Lübeck-Kanal darstellt.

Ruhender Verkehr

Das Plangebiet wird landwirtschaftlich genutzt, somit bestehen hier keine Park- bzw. Stellplätze.

Künftiger Bahnhaltepunkt

Nach Planungen des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums, der DB AG und der Landesverkehrsgesellschaft Nah.SH soll der Bahnhaltepunkt Moisling Ende 2023 in Betrieb genommen werden. Durch die Anbindung an die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck / Lübeck-Hamburg eröffnen sich für den Stadtteil - und für das geplante Stadtteilzentrum - neue Entwicklungsperspektiven. Mit der Bahn werden von Moisling der Hauptbahnhof Lübeck in ca. 6 Minuten und der Hauptbahnhof Hamburg in ca. 39 Minuten erreichbar sein. Die DB AG hat Anfang des Jahres 2019 die Fachplanungen eingeleitet; die Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgte 2020. Der Bahnhaltepunkt soll parallel jeweils entlang der bestehenden Gleise - östlich der Brücke Oberbüssauer Weg - eingerichtet werden. Die Bahnsteige werden nördlich für die Strecke Lübeck-Hamburg und südlich der Bahngleise für die Strecke Hamburg-Lübeck entstehen. Der südliche Bahnsteig bildet den nördlichen Abschluss des Plangebietes.

2.2 Natur und Umwelt

2.2.1 Topografie

Das Plangebiet ist bei Geländehöhen zwischen 11,0 und 13,0 m ü. NHN weitestgehend eben. Aufgrund der Höhenlage liegt das Plangebiet nicht in einem potenziellen Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungsgefährdeten Gebieten der Trave, so dass Belange des Hochwasserschutzes bei der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht zu berücksichtigen sind.

2.2.2 Vegetationsbestand

Zur Bestandsaufnahme der Biotop- und Nutzungstypen erfolgte im Oktober 2021 eine Biotoptypenkartierung auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein - Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in

der Anlage „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“ [1] dargestellt und im Umweltbericht ausführlich beschrieben.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei finden sich sowohl typische Knicks und Knickabschnitte sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks südlich des Plangebietes eher lückig und zweireihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Zuwegungsbereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen, an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat zwischengepflanzt.

Ruderale Gras- und Staudenfluren

Ruderale Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden.

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Plangebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind.

[1] PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/Infrastruktur Bahnhaltepunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze vorhanden. In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biotoptyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz, welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt.

2.2.3 Natur- und Artenschutz

Mit Ausnahme der Steilhänge entlang des Oberbüssauer Weges befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. Im Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Knicks, Feuchtbiotope (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried). Diese sind Bestandteil des südlich an das Plangebiet angrenzenden Landschaftsschutzgebiets (LSG) „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“. Landschaftstypische Knickstrukturen begrenzen in großen Bereichen das LSG sowie die landwirtschaftlichen Flächen.

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag[2] erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

---

[2] BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhaltepunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhaltepunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturreichtums der stärkeren Gehölze neben den o.g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringeltaube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z.B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Reviere festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitateignung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Hecken-strukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v.a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln. Zu diesen zählen Rauhautfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich *(nördlich der Bahn)*, die über längere Zeit von Fledermäusen angeflogen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugroutennutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z.B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung, Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhaltepunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (Rana arvalis, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v.a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (Bufo bufo) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z.T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z.B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

2.2.4 Wald

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

2.2.5 Landschaftsbild und Erholung

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen wahrnehmbar. Gleichwohl weist das Plangebiet derzeit keine eigenständige Erholungseignung auf. Entlang der westlichen und nördlichen Plangebietsgrenze verläuft ein landwirtschaftlicher Weg, welcher zugleich die Fuß- und Radwegeverbindung zum ca. 1 km östlich entfernt liegenden Elbe-Lübeck-Kanal ist.

2.2.6 Altlasten

Es liegen keine Kenntnisse über Bodenkontaminationen innerhalb des Plangebietes vor.

2.2.7 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Der geplante Park+Ride-Platz grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände abgeschirmt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich hierbei im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelästigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch die Änderung von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des Plangebietes befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Bodenordnende Maßnahmen sind daher nicht zu erwarten.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Das unbebaute Plangebiet befindet sich außerhalb der Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne und ist als Außenbereichsfläche gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Zur Umsetzung der geplanten Entwicklung ist die Erarbeitung der planungsrechtlichen Voraussetzungen in Form der Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung des Bebauungsplanes erforderlich.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Regionalplan für den Planungsraum II (Stand 2004) sowie im Entwicklungskonzept für die Region Lübeck (Stand 2003) festgelegten baulich zusammenhängendem Siedlungsgebiet des Oberzentrums Lübeck.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für Landwirtschaft dar.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das im März 2010 von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) benennt im Rahmen der Beschreibung des Stadtteilprofils für Moisling u.a. das Querschnittsthema der Wohnortentwicklung mit den Aufgabenfeldern Modernisierung, Abriss, Neubau, Bestands- und Wohnumfeldentwicklung, Sozialkulturelle Integration, Entwicklung von „Mitten“, Versorgung, Schulen/ Kita, Erholung usw.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der notwendigen Infrastruktur des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling geschaffen werden. Eine wohnbauliche oder gewerbliche Entwicklung ist nicht geplant. Auswirkungen auf das ISEK 2021 sind daher nicht abzuleiten.

3.4 Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030

In dem im März 2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung Lübeck 2030“ sind die Flächen südlich der Bahntrasse als Suchraum für Gewerbe und Freiraumentwicklung dargestellt.

Gemäß der Konzeptbetrachtung ist die Fläche zur Stärkung des Stadtteils Moisling und als Siedlungsarrondierung für eine gewerbliche Entwicklung theoretisch gut geeignet. Voraussetzung wäre jedoch eine gute Anbindung an die Autobahn - A20. Der Anschluss an die Auffahrt Genin-Süd ist allerdings nur aufwendig und kostenintensiv zu erstellen, aber grundsätzlich möglich. Deshalb erscheint südlich des Bahnhaltepunktes eher eine kleinteilige bauliche Entwicklung, sofern die Ver- und Entsorgung sichergestellt werden kann, umsetzbar. Der Empfehlung des Konzeptes folgend, soll die Fläche als potenzielle Gewerbefläche vorgehalten und von anderen konkurrierenden Nutzungen freigehalten werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling schaffen. Eine Entwicklung zu Gunsten von Wohnen bzw. Gewerbe ist nicht geplant. Auswirkungen auf das Konzept zur zukunftsorientierten Stadtentwicklung Lübeck 2030 sind daher nicht zu erwarten.

3.5 Wohnungsmarktkonzept 2013 und Wohnungsmarktbericht 2020

Gemäß dem aktuellen Wohnungsmarktbericht 2020 (Stand: November 2020), der das Wohnungsmarktkonzept 2013 unter Berücksichtigung der letzten Bevölkerungs- und Haushaltsprognose aus Oktober 2020 fortschreibt, wird Lübeck in den nächsten Jahren bis 2025 voraussichtlich einen über die Bestandserneuerung hinausgehenden zusätzlichen Bedarf von 5.300 Wohneinheiten bis 2040 haben.

Der Wohnungsmarktbericht fokussiert die Entwicklung innerstädtischer, integrierter Standorte. Hierbei spielt auch die Sicherung der bestehenden und geplanten (Sozialen-) Infrastruktur eine wichtige Rolle.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur südlich des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling. Es werden weder Wohnungsbau noch Gewerbe geplant, so dass sich keine Auswirkungen auf das Wohnungsmarktkonzept ergeben.

3.6 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck

Das 2011 von der Bürgerschaft beschlossene Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept (kurz: Zentrenkonzept) definiert die Flächen nördlich der Bahnstrecke als Nahversorgungszentrum Moisling - Moisling-West (demnächst: Neue Mitte Moisling/ Moislinger Markt).

Das eigentliche Stadtteilzentrum Moisling - Moisling-Ost / August-Bebel-Straße befindet sich in ca. 700 m Entfernung zum Plangebiet und ist mit dem Fahrrad gut, aber auch fußläufig noch erreichbar.

Die Altstadt als Hauptzentrum der Hansestadt Lübeck liegt ca. 4 km vom Plangebiet entfernt und ist mit dem Fahrrad in ca. 25 Minuten zu erreichen.

Beide Moislinger Versorgungszentren sind gut an den ÖPNV angebunden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling geschaffen werden. Es werden weder Wohn- noch Gewerbeflächen geplant. Auswirkungen auf das Zentrenkonzept sind daher nicht zu erwarten.

3.7 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsflächen keine spezifischen Entwicklungsziele dar. Die südlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.

3.8 UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur für den geplanten Bahnhaltepunkt Moisling. Eine hochbauliche Entwicklung ist nicht geplant, so dass es damit zu keiner Beeinträchtigung der Sichtachsen kommen wird.

3.9 Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzeptes enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

3.10 Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthalt keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

3.11 Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Bahnhaltepunktes ergeben sich große Potenziale und positive Entwicklungschancen - nicht nur für den nördlich gelegenen Stadtteil Moisling. Der

eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen. Die Nah.SH erstellt den Haltepunkt inklusive der Bahnsteige. Die Gestaltung des Haltepunkt-Umfelds obliegt der Hansestadt Lübeck.

Städtebauliches Konzept

Die zukünftige Gestaltung und Ausstattung des Bahnhaltehaltpunkts orientieren sich maßgeblich an der geschätzten, zukünftigen Aufteilung des Verkehrsaufkommens. Aktuell wird geplant, dass im Rahmen einer beabsichtigten Verkehrswende der Schwerpunkt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegen soll. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhaltepunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll, so dass in erster Linie für die Bewohner:innen Moislings und der angrenzenden Stadtteile ein Stadtteilbahnhof geplant wird. Somit liegt der Fokus der Umfeldentwicklung auf einer guten ÖPNV- und Radwegeanbindung, nicht auf der Bereitstellung von Pkw-Parkplätzen im Rahmen eines großen „Park+Ride“ Angebotes.

Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden. Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhaltepunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe ist auf der Südseite eine Vorfahrt für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung eines P&R-Platzes mit rund 100 Pkw-Parkplätzen vor, die in Abschnitten entsprechend des aktuellen Bedarfes entwickelt werden sollen. Der Bebauungsplan überplant darüber hinaus weitere Flächen für nochmal 50 Parkplätze, welche optional in einem zweiten Bauabschnitt entwickelt werden könnten, so dass bei Bedarf ein P&R-Platz mit max. 150 Plätzen entstehen kann.

Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes nördlich des LSG ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes vorgesehen.

Auf der Nordseite der Bahntrasse (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes) ist ein markantes bahnsteigbegleitendes Ankunfts- und Empfangsgebäude entlang der Gleistrasse Lübeck - Hamburg geplant. Es ist zugleich Abschluss der „Neuen Mitte Moisling“ im Süden. Von dort führt der Weg über den Platz am südlichen Ende der Stadtachse zum Bahnsteig und Wilhelm-Waterstraat-Weg. In diesem sollen neben einer Rampenanlage und einem Fahrstuhl für einen barrierefreien Zugang, eine Fahrradabstellanlage, Lade- und Reparaturmöglichkeiten, ein Informations- und Wartebereich sowie ggf. Schließfächer und Toiletten, untergebracht werden.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg auf der Westseite mit einem Überliegerplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegerplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5. Inhalt der Planung

5.1 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet (gesamt)	ca.	2,83 ha
davon:		
Straßenverkehrsfläche	ca.	7.381 m²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	ca.	10.533 m²
Öffentliche Grünfläche	ca.	10.414 m²

5.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

5.2.1 Verkehrsflächen

Die eigentlichen Flächen des „Park+Ride“ Parkplatzes sind als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ festgesetzt. Um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden die zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen entsprechend festgesetzt.

Es sind solche baulichen Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Unterbringung von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen. Insbesondere zulässig sind:

- Öffentliche Pkw-Parkplätze,
- Stellflächen für Fahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Öffentliche Parkplätze für Busse,
- Flächen für Car-Sharing,
- Lademöglichkeiten für E-Mobilität,
- Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien,
- Zu- und Abfahrten,
- Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- notwendige konstruktive Elemente des Straßenbaus,
- technische Elemente des Straßenbaus und des Eisenbahnwesens,
- Beschilderungen und Beleuchtung,
- Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden,
- WC Anlagen.

Die in den Geltungsbereich einbezogenen Flächen des Oberbüssauer Weges werden als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Zur Klarstellung der planungsrechtlichen Zulässigkeit innerhalb dieser Fläche werden in den textlichen Festsetzungen die ergänzend zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen entsprechend festgesetzt.

5.3 Erschließung

5.3.1 Anbindung an öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt durch Anbindung an den Oberbüssauer Weg. Hierzu wird im südlichen Bereich ein Kreisverkehr errichtet, welcher u.a. auch als Wendemöglichkeit für den geplanten Busverkehr dient. Ausgehend vom geplanten Kreisverkehr verläuft die eigentliche Erschließung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes parallel zum Oberbüssauer Weg in nördliche Richtung.

Die fußläufige Anbindung erfolgt über eine Treppenanlage und eine Rampe direkt im Bereich der vorhandenen Straßenbrücke.

5.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Der Umstieg zwischen Bus und Bahn ist im südlichen Abschnitt des Oberbüssauer Weges an der Strecke von Hamburg in Richtung Moisling und nach Lübeck zentral auf Höhe des Zugangs zum Bahnhaltpunkt geplant. Zugleich ist in unmittelbarer Bahnsteignähe das Vorfahren mit dem Pkw zum Bringen und Abholen in einer sogenannte „Kiss+Ride“ Zone möglich.

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht bereits heute den Standards des aktuellen regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck.

Südlich der Brücke über die Bahntrasse wird der Oberbüssauer Weg mit einem Überliegeplatz aufgeweitet. Zur Einplanung von Zeitpuffern für den Ausgleich von Verspätungen beziehungsweise Streuungen der Fahrzeiten im Straßenverkehr, zum Abwarten fahrplanbedingter Wendezeiten (zum Beispiel aufgrund von Anschlussbindungen), zur Vermeidung kosten und -emissionssteigernder Ein-, Ausrück- oder Ablösefahrten und zur Gewährung gesetzlicher Ruhepausen, tarifvertraglich festgelegten Zeiten für Pausen sowie für die Fahrtvorbereitung und -nachbereitung ist es erforderlich, Busse außerhalb des unmittelbaren Haltestellenbereiches abzustellen. Hierzu werden sogenannte Überliegerplätze eingerichtet, die sich in der Regel an den Anfangs- und Endpunkten der Linien beziehungsweise auch überall dort, wo Teil- und Zwischenbetriebe der Linien beginnen beziehungsweise enden, befinden.

5.3.3 Parkplätze, Fahrradstellplätze

Aktuell sieht die Planung die Entwicklung von rund 100 Pkw Parkplätzen vor. Teile dieser Parkplätze werden als Behindertenparkplätze und für Elektrofahrzeuge mit entsprechenden Lademöglichkeiten geplant.

Im Bereich des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes sind ergänzende Mobilitätsangebote - wie beispielsweise Fahrradstellplätze (z.T. als Fahrradboxen) und Car-Sharing Angebote - geplant.

Der Bebauungsplan überplant zudem weitere Flächen für ca. 50 Parkplätze, welche optional als zweiter Bauabschnitt entwickelt werden könnten.

5.3.4 Ver- und Entsorgung

Aufgrund der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung ist das eigentliche Plangebiet derzeit nicht an das Ver- und Entsorgungsnetz angebunden. Die Planung sieht die grundsätzliche Möglichkeit der Errichtung von öffentlichen WC Anlagen vor. Bei Umsetzung ist die Wasser Ver- und Entsorgung zu klären. Im Bereich des Brückenbauwerkes des Oberbüssauer Weges bestehen entsprechende Anschlussmöglichkeiten. Grundlegend würde die Entsorgung des Schmutzwassers über

die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralklärwerk der Hansestadt Lübeck erfolgen.

Niederschlagswasserbehandlung

Bereits auf der Ebene der Bauleitplanung sind grundsätzliche Überlegungen zur geplanten technischen Erschließung des Plangebietes zu erarbeiten. Hierzu gehört ein überschlägiger Nachweis zur Ableitung und ggf. Behandlung des Niederschlagwassers. Unter Anwendung der wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten (Erlass des Landes Schleswig-Holstein vom 18.10.2019) ist eine Wasserbilanz aufzustellen, um die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf den Wasserhaushalt abschätzen zu können.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte die Erarbeitung eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages[3].

Der Sternentalweg, der Moislinger Mühlenweg, und der Teil nördlich der Brücke vom Oberbüssauer Weg soll wie im Bestand entwässert werden. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Regenwasser wird über ein Kanalsystem abgeleitet. Dieser Teil liegt außerhalb des Bebauungsplangebietes und wird nicht in der Wasserhaushaltbilanz betrachtet.

Der südliche Teil der Brücke des Oberbüssauer Weges wird zuerst in einem Kanalsystem gefasst und in Richtung Südosten geleitet. Dort wird das Regenwasser über ein Abschlagsbauwerk aufgeteilt. Für den kritischen Bemessungsregen wird das Regenwasser in einem Sedimentationsschacht gereinigt. Von dort wird das Regenwasser in Mulden-Rigolen-Elemente geleitet, welche parallel zur Erschließungsstraße/ Parkplätze am Bahnhaltepunkt verläuft. Sowohl die versiegelte Fläche der Parkplätze als auch die Erschließungsstraße entwässern in die Mulden-Rigolen-Elemente. Die Mulden-Rigolen-Elemente sollen als Grabenprofil hergestellt werden. Das anfallende Regenwasser versickert durch eine 30 cm mächtige Oberbodenpassage, welche das Regenwasser reinigen soll. Von dort fließt das Wasser in Kunststoffrigolen (Kastenform), welche als Retentionsraum dienen, bevor das Regenwasser in den Untergrund versickern kann. Im Falle dessen, dass es zum Versagen des Systems kommt, ist ein Notüberlauf vorgesehen, welcher das Regenwasser über ein Kanalsystem in den Lübeck-Elbe-Seitenkanal abschlägt.

Ziel der Planung ist es das anfallende Regenwasser an der Stelle zu bewirtschaften, wo es anfällt und keine reine Kanalisierung mit Einleitung in ein Oberflächengewässer umzusetzen.

Wasserhaushaltsbilanz

Aufgrund des Erlasses des Landes Schleswig-Holstein (A-RW1), welcher die wasserrechtlichen Anforderungen für den Umgang mit Regenwasser in Neubaugebieten definiert, ist für das Plangebiet eine Wasserhaushaltsbilanz aufzustellen. Dazu wird nach dem A-RW1 der Wasserhaushalt des potenziell natürlichen Zustands mit dem Wasserhaushalt des bebauten Gebiets verglichen.

In diesem wassertechnischen Bericht wird das Plangebiet mit dem Zustand nach Erschließung miteinander verglichen.

Im Ergebnis dieser Berechnung ist davon auszugehen, dass der Wasserhaushalt der Planung extrem geschädigt. Grund für die extreme Schädigung des Wasserhaushaltes ist die Neuversiegelung im Plangebiet (Erschließungsstraße/ Parkplätze). Bei Infrastrukturprojekten der Straßen-

[3] INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhaltepunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

planung ist jedoch eine Versiegelung unausweichlich. Durch die Versiegelung von Flächen entsteht in der Regel ein erhöhter Oberflächenabfluss. Durch den Einsatz der Mulden-Rigolen-Elemente wird außerdem die Versickerung und dementsprechend die Grundwasserneubildung gefördert und ist somit höher als die für den Referenzzustand der Flächen.

Da bei natürlichen Flächen der Parameter Verdunstung den größten Anteil am Wasserhaushalt annimmt, ist es sehr schwer diesen anzugleichen. Um die Verdunstung zu fördern, sind große Verdunstungsflächen (am besten vegetativ) nötig. Dies ist in diesem Fall durch die nötige Versiegelung und aufgrund von Platzmangel für Verdunstungsflächen nicht gegeben und auch nicht möglich. Gleichwohl sind durch die geplanten Baumpflanzungen sowie die geplante Ausgleichsfläche im südlichen Plangebiet Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, die eine Verdunstung begünstigen können.

Trotz der extremen Schädigung des Wasserhaushaltes kann die Bewirtschaftung des Regenwassers vom Oberbüssauer Weg, im Vergleich zum Bestand, durch die Mulden-Rigolen-Elemente verbessert werden, da diese zur Grundwasserneubildung beitragen und das Regenwasser nicht mehr kanalisiert abgeleitet wird.

Erdgasdruckleitung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Zur Sicherung dieser Leistung erfolgt die Festsetzung eines Leistungsrechtes sowie ergänzende Hinweise auf der Planzeichnung.

Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Es ist erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Standort Eckel
Vaenser Dorfstraße 45
21244 Buchholz i. d. N.
Tel.: 0 4181 / 3403-65

Aktuell betroffene Anlagen:

Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
Durchmesser: 250 mm
Schutzstreifen: 8,0 m

Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
Durchmesser: 300 mm
Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

5.4 Grün, Natur und Landschaft

5.4.1 Grünflächen

Der Bebauungsplan setzt die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ fest.

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird zudem ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

5.4.2 Pflanzbindungen

Der Oberbüssauer Weg wird derzeit durch umfangreichen Gehölzbestand auf den Böschungen beidseitig eingerahmt. Aus technischen Gründen ist eine Beseitigung der vorhandenen Grünstrukturen nicht zu vermeiden. Die Böschung muss aus statischen Gründen verbreitert werden, um die geplanten Verkehrsanlagen tragen zu können. Dafür wird die Böschung abgetragen und vom Grund neu aufgebaut, um die Standsicherheit zukünftig gewährleisten zu können.

Zur Sicherung der landschaftlichen Einbindung der Straße und der Straßenböschung ist eine Nachpflanzung dieser Eingrünung sinnvoll und wünschenswert. Demgemäß werden die künftigen Böschungsflächen als Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB festgesetzt. Innerhalb dieser Flächen sollen die Gehölzbestände erhalten und bei Verlust durch Nachpflanzung - soweit technisch möglich - wieder vervollständigt werden.

Zur Eingrünung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes gegenüber der freien Landschaft wird ein 3,5 m breiter Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit standortgerechten und heimischen Gehölzen als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Der festgesetzte Gehölzstreifen ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichartig zu ersetzen.

Darüber hinaus erfolgt ein Pflanzgebot ohne direkte Verortung für anzulegende Parkplatzanlagen. Zur Begrünung, zur Staubbindung und zur Reduzierung der Aufheizung der versiegelten Flächen hat sich die Anpflanzung von Gehölzen/ Bäumen auf Parkplätzen bewährt. Demgemäß setzt der Bebauungsplan fest, dass je 4 offene Parkplätze ein Laubbaum zu pflanzen ist. Die Pflanzqualitäten und Baumarten sind in einer Pflanzliste festgelegt. Die Bäume sind vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Überstellung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der notwendigen Besonnung keine Schatten werfenden Bäume gepflanzt werden können. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen z.B. durch technische Leitungen.

5.4.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ sind offene Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen. Ausgenommen sind die erforderlichen Zufahrten der Parkplätze und maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze. Insbesondere für die bahnnahen Parkplätze ist von einer stärkeren Frequentierung und Nutzung auszugehen, welche sich mit der Entfernung zum Bahnhalt verringert.

Das auf den Parkplatz- und Wegeflächen sowie auf untergeordneten Nebenanlagen anfallende Niederschlagswasser ist auf dem eigentlichen Grundstück zu versickern. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen ist gemäß den Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) das fünfjährige Regenereignis heranzuziehen.

Zum Schutz der geplanten freiwachsenden Hecke entlang des östlichen Randes des „Park+Ride“ Parkplatzes wird ein vorgelagerter Schutzstreifen mit einer Breite von 5,0 m festgesetzt. Dieser ist von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten und als naturnaher, feldrainartiger Wildkrautstreifen zu entwickeln.

Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für Teile der erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

5.5 Hinweise

Artenschutz

Aufgrund der geplanten Entwicklung des Bahnhaltepunktes sind unterschiedliche Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, welche der Bebauungsplan als Hinweise aufnimmt.

Vermeidungsmaßnahme 1

Das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Staudenfluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Grünstrukturen (Gehölzböschung oder umliegende Gehölzlinien) dürfen nicht beleuchtet werden. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch (übernommen):

Um das Baufeld ist ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufzustellen. Der Zaun kann - wenn vorhanden - in die Bahntrasse einbezogen werden. Dieser ist, sofern technisch möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, so dass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, ist während der gesamten Bauzeit zu erhalten und erst nach dem Abschluss der Arbeiten abzubauen. Im Laufe der Bauzeit sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Sofern Schäden festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Je nach Erfordernis sind durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festzulegen, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen innerhalb des Plangebietes zu erbringen.

Artenschutzausgleich 2:

Für die Eingriffe in Gehölzstrukturen ist ein Ausgleich von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen innerhalb und/oder in der näheren Umgebung zu erbringen. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 3:

Zur Wiederherstellung des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches sind innerhalb des Plangebietes auf beiden Böschungsseiten des Oberbüssauer Weges Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit an jeweils 5 Stellen herzustellen.

Archäologie/ Denkmalpflege

Bei dem Plangebiet handelt sich um teilweise ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind.

Im Vorfeld einer Baumaßnahme und nach erfolgter Stellungnahme der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zunächst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt (Sachgebiet Katastrophenschutz) ist frühzeitig zu informieren.

Erdgasdruckleitung

Innerhalb des Plangebietes bestehen eine übergeordnete Erdgasdruckleitung sowie Kabel der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH. Der Verlauf ist entsprechend in der Planzeichnung dargestellt. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit einer Gasunie-Mitarbeiter:in durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren.

Eine Gasunie-Mitarbeiter:in wird die Lage des Schutzstreifens ermitteln, kennzeichnen und die vor Ort tätigen Personen einweisen. Hierfür fallen keine Kosten an. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Standort Eckel
Vaenser Dorfstraße 45
21244 Buchholz i. d. N.
Tel.: 0 4181 / 3403-65

Nachfolgende Auflagen sind zu beachten und unbedingt einzuhalten.

Im Störungsfall außerhalb der Dienstzeit wenden Sie sich bitte an die ständig besetzte Leitzentrale (Telefon: 0800 / 69 666 96).

Auflagen:

- Während der Bauphase ist der Schutzstreifen soweit möglich mit Bauzäunen vor ungesichertem Überfahren zu schützen.
- In Absprache mit dem zuständigen Leitungsbetrieb können im Schutzstreifen notwendige Sicherungsmaßnahmen abgestimmt werden (z.B. Kreuzung durch Baustellenzufahrt).
- Das vorhandene Geländeniveau im Schutzstreifen darf nur in Abstimmung mit dem zuständigen Standort verändert werden. Ein Auffüllen von bis zu 60 cm ist ohne gutachterliche Prüfung möglich.
- Alle befahrbaren Flächen im Schutzstreifen sind in einem SLW 60-Aufbau zu erstellen.
- Parkflächen sind im Schutzstreifen aus Verbundsteinpflaster oder Rasengittersteinen herzustellen.
- Lampenmasten, Schächte, Gullis und E-Ladesäulen sind außerhalb des Schutzstreifens zu errichten und hinsichtlich ihrer Standsicherheit so zu planen bzw. zu errichten, dass ein uneingeschränktes Freilegen der Gasunie-Anlagen auch ohne Verbau jederzeit möglich ist.
- Der Schutzstreifen ist von Anpflanzungen freizuhalten.
- Zu Zwecken notwendiger Reparaturarbeiten an den Gasunie-Anlagen ist der Schutzstreifen nach vorheriger Anmeldung von Fahrzeugen freizuhalten.

Kosten:

- Die Kosten für eventuelle Schutzmaßnahmen / Gutachten sind vom Verursacher zu tragen.
- Gasunie ist von allen Kosten, die in Folge der Baumaßnahme entstehen könnten (z.B. in Gestalt nachträglich erforderlicher Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen oder im Vergleich zum ursprünglichen Zustand erhöhter Aufwendungen bei Reparatur-, Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten) freizuhalten.

Aktuell betroffene Anlagen:

- Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0030.000 Reitbrook - Lübeck
  Durchmesser: 250 mm
  Schutzstreifen: 8,0 m
- Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0042.220 Abs. Schiphorst - Elbe-Lübeck
  Durchmesser: 300 mm
  Schutzstreifen: 6,0 m

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden.

Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.

Bodenschutz

Zum Schutz des Bodens sind bei Baumaßnehmen die Regelungen der DIN 19639 zu beachten.

Gehölzschutz während der Bauarbeiten

In der Bauphase sind die Maßnahmen entsprechend DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“, Ausgabe 2014-07 zu beachten.

Löschwasserversorgung

Für die Sicherstellung der Durchführung von Löscharbeiten der Feuerwehr ist eine gesicherte Löschwasserversorgung erforderlich. Diese ist vorzugsweise aus einem Hydranten aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung mit einem Mindestlöschwasserbedarf von 48 m^3/h über einen Zeitraum von 2 Stunden sicherzustellen. Die Hydranten sind so anzuordnen, dass eine Löschwasserentnahme jederzeit leicht möglich ist. Die Hydranten dürfen nicht überbaut oder durch parkende Fahrzeuge in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Ggf. sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die eine Einschränkung der Nutzung verhindern.

Die Hydrantenabstände aus dem Versorgungsnetz, die auch der Löschwasserversorgung (Grundschutz) dienen, dürfen 150 m nicht übersteigen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Grundstück bei einer Ergiebigkeit von mind. 50 % des insgesamt erforderlichen Löschwasserbedarfs sichergestellt werden. Die gesamte für den Grundschutz erforderliche Löschwassermenge ist in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sicherzustellen.

Die Lage der Hydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 deutlich zu kennzeichnen.

Einsichtnahme in DIN-Normen, Normen und Richtlinien

Die in der Satzung in Bezug genommen DIN-Normen, Normen und Richtlinien liegen zusammen mit dem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in den Bebauungsplan Einsicht genommen werden kann, zur Einsicht bereit.

6. Umweltbericht

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 a in Verbindung mit § 2 Abs. 4 BauGB beschrieben werden.

6.1 Kurzbeschreibung der umweltrelevanten Bebauungsplaninhalte

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes.

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden südlichen Ortsteile der Hansestadt sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Der eigentliche Haltepunkt entsteht im Bereich der Gleisanlagen östlich der Brücke Oberbüssauer Weg. Geplant sind hier zwei 300 Meter lange Bahnsteige nördlich und südlich der Gleistrasse, die über Fußwege und die Bahnbrücke des Oberbüssauer Weges angeschlossen werden und barrierefrei erreicht werden sollen.

Der Schwerpunkt für die Planung der Erschließungsanlagen liegt auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dies bedeutet, dass zur Erschließung des Bahnhaltepunktes dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, hier Bus), dem Fahrrad und dem Fußgängerverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll. Der Haltepunkt soll durch eine entsprechende Ausstattung attraktiv für umweltfreundliche Verkehrsarten gestaltet werden.

Dazu soll der Umstieg zwischen Bus und Bahn zentral auf Höhe der jeweiligen Zugänge zum Bahnhaltepunkt erfolgen. In unmittelbarer Bahnsteignähe sind auf der Südseite Vorfahrten für Pkw zum Bringen und Abholen (eine sogenannte „Kiss+Ride“ Zone) geplant.

Parallel zu den Planungen zum Bahnhaltepunkt erfolgt die Überplanung der nördlich angrenzenden Bereiche zur „Neuen Mitte Moisling“. Gemeinsam mit der Errichtung des Haltepunktes strebt die Hansestadt Lübeck die städtebauliche und funktionale Neuordnung des Stadtteilzentrums Moisling am Oberbüssauer Weg an.

<u>Lage</u>

Das Plangebiet des aufzustellenden Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Moisling, Stadtbezirk Alt-Moisling/ Genin und umfasst die künftigen Flächen der dem Bahnhaltepunkt Moisling östlich des Oberbüssauer Weges zugeordneten Infrastruktureinrichtungen südlich der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck.

Begrenzt wird das ca. 2,83 ha große Plangebiet:

- im Westen durch den Oberbüssauer Weg,
- im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck sowie
- im Süden durch bestehende Gehölzstrukturen.

Östlich verläuft die Abgrenzung des Plangebietes als gedachte Linie in Verlängerung des in nord-südliche Richtung verlaufenden Gehölzstreifens in Abgrenzung der landwirtschaftlichen Fläche zum südlich angrenzenden Naturraum.

Festsetzungen

Die eigentlichen Flächen des „Park+Ride“ Parkplatzes sind als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride“ festgesetzt. Um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden die zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen entsprechend festgesetzt.

Es sind solche baulichen Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Unterbringung von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen.

Die in den Geltungsbereich einbezogenen Flächen des Oberbüssauer Weges werden als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Der Bebauungsplan setzt die straßenbegleitenden Grünflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ fest.

Zur landschaftlichen Einbindung des geplanten „Park+Ride“ Parkplatzes wird zudem ein den Parkplatz östlich begrenzender Gehölzstreifen als freiwachsende Hecke mit einem Schutzstreifen festgesetzt. Auf den Flächen südlich des „Park+Ride“ Parkplatzes ist die Anlage einer Ausgleichsfläche für die erforderlichen Eingriffe innerhalb des Plangebietes geplant.

6.2 Planungsrelevante Ziele des Umwelt- und Naturschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

6.2.1 Fachgesetzliche Grundlagen

Umweltschutz

§ 1 Abs. 5 sowie § 1a Baugesetzbuch (BauGB): Bauleitpläne sollen u.a. dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind u.a. die Belange des Umweltschutzes und des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1a BauGB zu berücksichtigen.

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Rahmen der in das Bebauungsplanverfahren integrierten Umweltprüfung untersucht und bewertet.

§§ 1, 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG): Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

§ 30 BNatSchG Abs. 2 i.V.m. § 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG Schleswig-Holstein: Bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, werden gesetzlich geschützt. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von in § 30 Abs. 2 BNatSchG und in § 21 Abs. 1 LNatSchG genannten Biotope führen können, sind verboten.

Der im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplans 21.08.00 entstehende Eingriff in Natur und Landschaft wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 1 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG): Die Funktionen des Bodens sind nachhaltig zu sichern. Hierzu sind u.a. schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

§ 1 LBodSchG: Die Funktionen des Bodens sind auf der Grundlage des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG), dieses Gesetzes sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Verordnungen zu schützen, zu bewahren und wiederherzustellen. Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens und seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sollen im Rahmen der Gesetze so weit wie möglich vermieden und die Inanspruchnahme von Flächen auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Der im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplans 21.08.00 vorgesehene Eingriff in den Boden wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): Die Gewässer sind als Bestandteile des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Sie sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen, vermeidbare Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben und damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Sofern im vorliegenden Umweltbericht Eingriffe in das Schutzgut Wasser ermittelt werden, werden diese durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

§ 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG): Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

§ 50 BImSchG: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Sofern im vorliegenden Umweltbericht Eingriffe durch Immissionen ermittelt werden, werden diese entweder durch geeignete Maßnahmen vermieden oder wenn eine Vermeidung nicht möglich ist, werden die Eingriffe durch Immissionen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Eingriffsregelung

§ 18 Abs. 1 BNatSchG: Wenn durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu entscheiden.

§ 1a Abs. 3 BauGB: Art und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen sind auf der Grundlage des § 9 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.

Artenschutz

§ 44 Abs. 1 BNatSchG: Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf besonders geschützte Arten sind im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 zu prüfen und ggf. erforderliche Maßnahmen vorzusehen.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere ausgehend von der geplanten baulichen Entwicklung im Plangebiet wird ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. Die Ergebnisse und Maßnahmen des Fachbeitrags werden im weiteren Bauleitplanverfahren in den Umweltbericht eingearbeitet.

Baumschutzsatzung

Gemäß der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck (18.12.2006) sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (gemessen auf einer Höhe von 1,30 m) geschützt. Bei Bäumen in Reihen (mindestens drei Bäume) oder in Gruppen (mindestens fünf Bäume) sowie bei mehrstämmig ausgebildeten Bäumen gilt der Schutz bei einem Stammumfang von jeweils mindestens 50 cm. Ausgenommen von dem Schutz sind u.a. Bäume in Gärten mit Ausnahme von Bäumen in Vorgärten, Bäume, deren Stämme in 1,30 m Höhe maximal 6 m von einem zulässigerweise errichteten Gebäude entfernt sind, sowie Obstbäume, die dem Ernteertrag dienen. Ersatzpflanzungen sind mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu fällenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen. Danach ist für jede weitere begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen.

Die Bäume im Plangebiet bilden im Verbund ein geschütztes Biotop und eine Waldfläche. Entsprechend kommt nicht die Baumschutzsatzung, sondern der Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung (Stand 2014)[4] zur Anwendung.

6.2.2 Fachplanerische Grundlagen

Landesentwicklungsplan:

Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2021 (LEP) wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum innerhalb eines Verdichtungsraumes dargestellt.

Gemäß den Darstellungen des LEP ist der Stadtteil Moisling dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert. Der Stadtteil liegt innerhalb der Landesentwicklungsachse und wird nördlich sowie östlich von zwei Biotopverbundachsen gesäumt. Das Plangebiet liegt südlich der hier dargestellten Bahnstrecke und innerhalb des Entwicklungsraums für Tourismus und Erholung.

Durch die Umsetzung der Planung werden die Grundsätze und Ziele des LEP eingehalten. Wichtige Räume für Natur und Landschaft liegen außerhalb des Plangebietes. Das Plangebiet befindet sich zudem in einem Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung. Durch den Bebauungsplan

[4] MELUR (2018): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: 01.01.2014

wird der öffentliche Nahverkehr gestärkt, was sich positiv auf den Tourismus und die Erholung auswirkt.

Regionalplan (2004):

Im Regionalplan 2004 für den Planungsraum II wird die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum dargestellt. Der Stadtteil Moisling ist dabei als Stadtrandkern 1. Ordnung klassifiziert und liegt innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes von Lübeck. Das Plangebiet liegt gemäß den Darstellungen des Regionalplans direkt im Bereich der Abgrenzung der Siedlungsachse.

Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur, wie der Regionale Grünzug und ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft, liegen außerhalb des Plangebietes. Die Autobahn A 20 bildet südlich die Grenze der Darstellungen der regionalen Freiraumstruktur und nördlich liegt die Grenze entlang der Siedlungsabgrenzung von Moisling.

Da das Plangebiet außerhalb der regionalen Freiraumstruktur liegt, widerspricht die Planung nicht den Grundsätzen und Zielen des Regionalplans.

Landschaftsrahmenplan (2020):

Gemäß den Darstellungen des Landschaftsrahmenplans beginnen erst südlich der A 20 die Verbundachse des landesweiten Biotopverbundes. Im Süden befindet sich jedoch angrenzend das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ gemäß § 26 Abs. 1 BNatschG i.V.m. § 15 LNatSchG.

Das Plangebiet liegt außerhalb von Darstellungen des Landschaftsrahmenplans für den Planungsraum III 2020 und wirkt sich nicht nachteilig auf angrenzende Schutzgebiete aus, sodass durch die Umsetzung der Planung keine Beeinträchtigung schutzwürdiger Belange des Landschaftsrahmenplans eintritt.

Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008):

Der 2008 durch die Bürgerschaft beschlossene Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt für die Plangebietsfläche keine spezifischen Entwicklungsziele dar.

- Die südöstlich angrenzenden Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“.
- Die thematische Karte „Typen des oberflächennahen Bodenwasserhaushaltes“ stellt für das Plangebiet die Typen Perkolationstyp (Dünensand, Sand, Kies), Stautyp (Tonmergel) und Zuschusstyp (Moor, z.T. auch sandig) dar.
- Das Plangebiet ist im Bestand als Ackerfläche dargestellt. Weiterhin handelt es bei den Flächen im Plangebiet um Flächen, auf denen landwirtschaftliche Nutzung/ landschaftspflegerische Dienstleistungen gegenwärtig oder in absehbarer Zeit möglich sind.
- Die Luftgüte für das Gebiet wird mit den Indizes „hohe Qualität 1,6-1,8“ beschrieben.
- Südlich angrenzend befinden sich „Flächen mit geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“ sowie gesetzlich geschützte Biotope (gem. §21 LNatSchG SH) wie einen Knick und ein natürliches und naturnahes Kleingewässer. Westlich befindet sich eine „Fläche mit festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“
- Das Landschaftsbild wird mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

Die Planung des Bebauungsplans 21.08.00 widerspricht nicht den Zielen und Maßnahmen des Landschaftsplans, da es für den Bereich des Plangebietes kein Entwicklungskonzept gibt.

Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt das Plangebiet weitgehend als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

UNESCO-Welterbe-Managementplan

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Managementplan für die UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ ausgewiesenen Pufferzone. Das Plangebiet berührt allerdings die im Managementplan definierte Sichtbeziehung Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der Infrastruktur für den geplanten Bahnhaltepunkt Moisling. Eine hochbauliche Entwicklung ist nicht geplant, so dass es damit zu keiner Beeinträchtigung der Sichtachsen kommen wird.

Klimaanpassungskonzept

Die maßgeblichen Maßnahmenkarten des Klimaanpassungskonzeptes enthalten keine konkreten Maßnahmenvorschläge zum Plangebiet.

Hinweiskarte Starkregen

Die Hinweiskarte Starkregen der Hansestadt Lübeck enthalt keine spezifischen Aussagen für das Plangebiet.

Stadtklimaanalyse

Gemäß Stadtklimakarte der Hansestadt Lübeck ist das Plangebiet von mittlerer bis geringer bioklimatischer Bedeutung. Diese Flächen weisen eine mittlere bzw. geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderungen auf.

6.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.3.1 Schutzgut Fläche

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Schutzgut „Fläche“ kann als Umwelt- oder Nachhaltigkeitsindikator für die Bodenversiegelung bzw. die Inanspruchnahme von unbebauten Freiflächen verstanden werden. Die nationale Nachhaltigkeitsstrategie sieht vor, den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2030 auf weniger als 30 ha/Tag (Aktuell 60 ha/Tag) zu begrenzen, um den negativen städtebaulichen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen entgegenzutreten.

Bei den Flächen im Plangebiet handelt es sich größtenteils um Fläche für die Landwirtschaft sowie um Straßenverkehrsfläche sowie Waldfläche. Die Waldfläche ist gleichzeitig auch naturschutzfachliche Ausgleichsfläche. In geringem Maße sind auch Flächen vorhanden, die der Entwicklung von Natur und Landschaft (für Ausgleichsmaßnahmen) dienen. Die Größe des Plangebietes beläuft sich auf 2,83 ha.

Tabelle 1 Flächenbilanz Bestand

Bebauungsplangebiet (gesamt)	**28.330 m²**
Straßenverkehrsfläche	4.740 m²
Feldwege	810 m²
Überlagernde Festsetzung (Brückenbereich)	552 m²
Öffentliche Grünfläche	2.770 m²
Weitere Vegetationsflächen	2.450 m²
Waldflächen	590 m²
Fläche für die Landwirtschaft	16.038 m²
Fläche für Ausgleichsmaßnahmen	380 m²

Durch den bisher größtenteils unversiegelten Charakter des Plangebietes kommt dem Schutzgut Fläche als natürlichem Medium eine hohe umweltrelevante Bedeutung zu.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch die notwendigen Baumaßnahmen bei Umsetzung der Planung kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Fläche für Zuwegungen und Einrichtungsflächen, die jedoch nur unter Vorsorgegesichtspunkten relevant ist.

Durch die Umnutzung des Plangebietes findet ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche, einer Waldfläche sowie die Inanspruchnahme von einer Fläche für die Entwicklung von Natur und Landschaft (für Ausgleichsmaßnahmen) statt. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche dar und ist auszugleichen. Die Fläche für den Straßenverkehr wird im Zuge der Umsetzung der Planung flächenmäßig zunehmen.

Betriebsbedingte negative Auswirkungen sind durch das Vorhaben in Bezug auf das Schutzgut Fläche nicht zu erwarten.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

6.3.2 Schutzgute Boden

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Gemäß der Bodenübersichtskarte Deutschland (BUEK 200)[5] dominieren im Plangebiet Pseudogley-Braunerden bestehend aus Lehmsand (Schluffsand) sowie ein kleinerer Bereich Pseudogley-Parabraunerde bestehend aus Sandlehm über Tonschluff.

Für die Böden im Plangebiet bestehen folgende Vorbelastungen:

- Versiegelung und Verdichtung durch Siedlungen und Verkehrsflächen
- Stoffeinträge im Bereich von Verkehrswegen und landwirtschaftlichen Flächen
- Veränderungen des Bodengefüges durch Verdichtung und Entwässerung

Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden (§1 BBodSchG). Das BBodSchG unterscheidet in § 2 Absatz 2 folgende wichtige Funktionen des Bodens (A-C):

Natürliche Bodenfunktionen (A)

Der Boden nimmt eine Funktion als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen ein, die sich über besondere Standorteigenschaften und die Ertragsfähigkeit definieren. Für Teile des Plangebietes ist gemäß MEKUN SH (2022)[6] eine geringe Ertragsfähigkeit dargestellt. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen und nimmt dadurch eine Regelungsfunktion im Wasser- und Stoffhaushalt ein. Die Funktion wird über das Wasserrückhaltevermögen (Feldkapazität im Effektiven Wurzelraum FKWe) des Bodens beschrieben. Je niedriger die Feldkapazität ist, desto weniger Wasser kann durch den Boden in niederschlagsreichen Zeiten zurückgehalten und in niederschlagsarmen Zeiten teilweise wieder bereitgestellt werden und desto schneller kommt es in niederschlagsreichen Zeiten zur Versickerung, d.h. zur Grundwasserneubildung. Für das Plangebiet ist gem. MEKUN SH (2022)[7] eine mittlere Feldkapazität ermittelt worden. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Der Boden ist Abbau- und Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer und Stoffumwandlungseigenschaften und trägt so insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers bei. Der Boden filtert beispielsweise Schwermetalle, organische Schadstoffe und versauernd wirkende Einträge. Maßgeblich zur Erfüllung dieser Funktion sind die Kationenaustauschkapazität und die Luftkapazität des Bodens. Die Filterwirkung ist in feinkörnigem Bodenmaterial mit geringer Luftkapazität am größten, wie z.B. in der Marsch und im Östlichen Hügelland, und in grobkörnigem Bodenmaterial mit hoher Luftkapazität am geringsten, wie z.B. in der Vorgeest. Entsprechende Daten sind unter dem Begriff „Gesamtfilterwirkung“ über das Umweltportal SH

---

5 Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2022): Geodaten Viewer – Böden Deutschland, Hannover, abgerufen am 27.04.2022, aktualisiert am 27.04.2022

6 MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

7 MINISTERIUM FÜR ENERGIEWENDE, KLIMASCHUTZ, NATUR und UMWELT; Umweltportal Schleswig-Holstein, Kiel, abgerufen am 05.07.2022, aktualisiert am 10.07.2022

abrufbar. So wird für einen Teil des Plangebietes eine mittlere Gesamtfilterwirkung angegeben. Für den Rest des Plangebietes wird nachfolgend von dem gleichen Wert ausgegangen.

Die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse des Vorhabengebietes wurden in einem Geotechnischen Bericht[8] vorgelegt. Zu diesem Zweck wurden Rammsondierungen und Schürfe durchgeführt. Gemäß den Informationen aus den Baugrundaufschlüssen folgen unter der Mutterbodenschicht bzw. dem Straßenoberbau, bestehend aus Asphalt und darunterliegenden ungebundenen Tragschichten aus aufgefüllten Sanden oder lokal auch Kiestragschichten, z.T. aufgefüllte Sande. Lokal sind in unterschiedlicher Tiefenlage und Schichtdicke bindige Auffüllungen bzw. Beckenschluff/- mergelschichten in überwiegend steifer Konsistenz in den Sanden zwischengelagert.

Die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser ist in den angetroffenen Böden baupraktisch generell möglich. Dabei ist darauf zu achten, dass lokal eingelagerte Stauhorizonte (bindige Auffüllungen, Beckenschluff/-mergelschichten) gegen grobkörnigen Boden gemäß DIN 18196 ausgetauscht werden

Funktionen als „Archive der Natur- und Kulturgeschichte“ (B)

Der Boden im Plangebiet weist eine Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte auf. Dieser Sachverhalt wird unter dem Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ beschrieben.

Nutzungsfunktionen (C)

In seiner Nutzungsfunktion dient der Boden dem Menschen als Rohstofflagerstätte, Fläche für Siedlung und Erholung, Standort für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Standort für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen und als Fläche für den Verkehr. Der Boden im Plangebiet weist eine Nutzungsfunktion als Fläche für die Landwirtschaft sowie als Fläche für den Verkehr auf. Ein geringer Anteil des Plangebietes wird als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche genutzt. Weiterhin befindet sich im südlichen Bereich des Plangebietes eine Waldfläche, die auch als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche entwickelt wurde.

Kampfmittel

Gemäß Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes Schleswig-Holstein vom 12.01.2022 sind Kampfmittel im Plangebiet nicht auszuschließen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Natürliche Bodenfunktionen

Die vorliegende Bauleitplanung ruft bei Umsetzung erheblich nachteilige Beeinträchtigungen für die natürlichen Bodenfunktionen bspw. in Form von Versiegelung, Verdichtung, Abgrabungen und Aufschüttungen hervor.

Die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändert die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Die Neuversiegelung beläuft sich bei Umsetzung der Planung auf eine Fläche von 12.379 m².

[8] Ingenieurbüro Dr. Lehners+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhaltepunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022

Tabelle 2 Ermittlung der Neuversiegelung innerhalb des Plangebietes bei Umsetzung der Planung

Flächenart	Bestand		Planung		Neuversiegelung infolge Umsetzung Planung
	Fläche (m²)	Versiegelung (m²)	Fläche (m²)	Versiegelung (m²)	
Straßenverkehrsfläche	4.740	4.740	6.829	6.829	2.089
Feldwege, teilversiegelt	810	243	0	0	-243
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, vollversiegelt	0	0	5.267	5.267	5.267
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, teilversiegelt	0	0	5.267	5.267	5.267
Überlagernde Festsetzung (Brückenbereich)	552	552	552	552	0
Öffentliche Grünfläche	2.770	0	4.561	0	0
Weitere Vegetationsflächen	2.450	0	0	0	0
Waldfläche	590	0	0	0	0
Fläche für die Landwirtschaft	16.038	0	0	0	0
Fläche für Ausgleichsmaßnahmen	380	0	5.035	0	0
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern	0	0	820	0	0
Gesamtfläche (m²)	28.330	5.535	28.330	17.914	**12.379**

Funktionen als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf die Funktion des Bodens als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“ führen. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ zu entnehmen.

Nutzungsfunktion

Durch die Umnutzung des Plangebietes findet ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche sowie die Inanspruchnahme einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche sowie von Waldfläche statt. Detaillierte Informationen sind dem Kapitel „Schutzgut Fläche“ zu entnehmen.

Kampfmittel

Im Zuge der Umsetzung der Planung kann ein Auffinden von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden, weshalb Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen notwendig werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Versickerungsfähige Oberflächenmaterialien

Innerhalb des Plangebietes sind Parkplätze und Parkplatzanlagen grundsätzlich mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze.

Kampfmittel

Vor Beginn der Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben, Kanalisation, Gas, Wasser, Strom und Straßenbau ist die Fläche gemäß Kampfmittelordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel zu untersuchen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 31, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Der Bauträger hat sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahme einbezogen werden können.

Schutz des Bodens und des Grundwassers

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe zu vermeiden.

Rekultivierung der Bodenschicht

Für den Bau erforderliche Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu rekultivieren. Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z.B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von Materialplätzen), ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Die Quantifizierung des erforderlichen Ausgleichsumfangs basiert auf dem Runderlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom 09.12.2013.

Nach der Ermittlung und Bewertung von erheblichen Beeinträchtigungen durch die geplanten Eingriffe sind gemäß Anlage zu o.g. Erlass im Plangebiet bezüglich des Schutzgutes Boden, Flächen mit allgemeiner Bedeutung und mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz betroffen. Die Flächen mit allgemeiner Bedeutung nehmen den Großteil des Plangebietes ein. Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz sind beispielsweise Acker und intensiv gepflegte öffentliche und private Grünflächen ohne wertvollen Baumbestand, sofern:

- Bodenart und -typ naturraumtypisch sind,
- der langfristig mittlere natürliche Flurabstand des Grundwassers mehr als einen Meter beträgt und
- die Flächen nicht dem Biotopverbund gemäß § 21 BNatSchG dienen.

Im Plangebiet beträgt der mittlere Flurabstand des Grundwassers >1 m. Das Plangebiet liegt außerhalb des landesweiten Biotopverbunds gemäß § 21 BNatSchG und verfügt über eine naturraumtypische Bodenart.

Der Ausgleich von Boden kann über eine Bodenentsiegelung und Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen vorgenommen werden. Ist dies nicht möglich, kann im Verhältnis 1:0,5 für

vollversiegelte Flächen und 1:0,3 für wasserdurchlässige Flächenarten ausgeglichen werden, in dem eine landwirtschaftliche Fläche aus der Nutzung genommen und bspw. zu einem naturnahen Biotop entwickelt wird. Bei der Entwicklung höherwertiger Flächen oder einer Extensivierung der Nutzung erhöhen sich die Verhältniszahlen. Eine Ermäßigung des ermittelten Flächenbedarfs kann unter besonderen Bedingungen vorgenommen werden.

Tabelle 3 Ermittlung des Ausgleichserfordernisses durch erheblich nachteilige Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Boden

Flächenfestsetzung	**Fläche Neuversiegelung (m²)**	**Ausgleichsfaktor**	**Erforderlicher Ausgleich (m²)**
Straßenverkehrsfläche	2.089	0,5	1.045
Feldwege, teilversiegelt	-243	1,0	-243
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, vollversiegelt	5.267	0,5	2.633
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, teilversiegelt	5.267	0,3	1.580
Überlagernde Festsetzung (Brückenbereich)	0	-	0
Fläche für die Ver- und Entsorgungsanlagen			
Öffentliche Grünfläche	0	-	0
Weitere Vegetationsflächen	0	-	0
Waldfläche	0	-	0
Fläche für die Landwirtschaft	0	-	0
Fläche für Ausgleichsmaßnahmen	0	-	0
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern	0	-	0
Gesamtfläche (m²)	**12.379**	-	**5.015**

Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden liegt somit insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften), Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche teilweise innerhalb des Plangebietes und teilweise über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen wird hierzu zum einen die im Bebauungsplan festgesetzte Ausgleichsfläche. Dort ist ein Ausgleich von 3.126 m² möglich. Der weitere Bedarf von 1.885 m² wird an der Grinau, südlich des Plangebietes erbracht. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Ausgleichsfläche im Plangebiet

Mit der Planung im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festsetzen. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z.B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager

gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z.B. für das Rebhuhn.

6.3.3 Schutzgut Wasser

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Der Bodentyp Pseudogley-Braunerde bestehend aus Lehmsand/ Schluffsand ist grundsätzlich nicht grundwasserbeeinflusst, so dass davon auszugehen ist, dass das Grundwasser im Plangebiet > 2 m unter Flur ansteht. Eine Bildung von Schichtwasser ist aufgrund der geringen Sickerwasserrate möglich.

Vorbelastungen sind durch die Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen). Auch die landwirtschaftliche Nutzung beeinträchtigt die Grundwasserqualität durch Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln sowie durch Entwässerung.

Oberflächengewässer

Fließende Oberflächengewässer, wie Flüsse und Bäche sowie stehende Oberflächengewässer, wie Kleingewässer sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden. Südlich des Plangebietes befindet sich jedoch ein Kleingewässer innerhalb von Waldflächen.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Gemäß Geotechnischer Stellungnahme wurde In den Sondierungen in den unteren Sanden Wasser angetroffen und nach Bohrende im offenen Sondierloch in Tiefen zwischen 2,6 m und 4,2 m unter OK Gelände eingemessen (entspricht NHN +8,35 m bis lokal NHN +10,28 m). Es handelt sich um großräumig anstehendes Grundwasser (1. Aquifer), das zum Zeitpunkt der Einmessung vermutlich noch nicht vollständig ausgepegelt war.

Je nach Niederschlagsintensität muss wegen der wassersperrenden bindigen Bodenschichten insbesondere im Bereich der östlich des Oberbüssauer Weges mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserbildungen bis nahe der Geländeoberfläche gerechnet werden.

Schmutz und Regenwasser

Schmutzwasser fällt nach derzeitigem Kenntnisstand im Plangebiet nicht an. Das Regenwasser versickert über die unversiegelten Flächen bzw. wird über die versiegelten Flächen gesammelt und abgeführt. Die Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser ist in den angetroffenen Böden baupraktisch generell möglich. Dabei ist darauf zu achten, dass lokal eingelagerte Stauhorizonte (bindige Auffüllungen, Beckenschluff/-mergelschichten) gegen grobkörnigen Boden gemäß DIN 18196 ausgetauscht werden

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Vorbelastungen, die durch Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen) sind, werden durch ein hinzukommen von Verkehrsflächen zunehmen wohingegen die Vorbelastungen durch die landwirtschaftliche Nutzung abnehmen werden.

Durch die im Zuge der Bauarbeiten hervorgerufenen Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche, wird sich der Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes verändern, wodurch nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser festzustellen sind. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sind notwendig.

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Grundwasser

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetztes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Schmutz und Regenwasser

Durch die Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Diese nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Wasser ist in Hinblick auf notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung relevant.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Grundwasser

Grundwasserhaltungen für die Bauzeit stellen eine Benutzung des Grundwassers gem. Wasserhaushaltsgesetz dar und sind daher gem. WHG erlaubnispflichtig. Ein entsprechender Antrag ist mindestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten einzureichen.

Sollten sich im Plangebiet alte Brunnen und Messstellen befinden, so sind diese fachgerecht, gemäß der Technischen Regeln, Arbeitsblatt W 135, zurückzubauen.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Schmutz und Regenwasser

Im Rahmen des Entwässerungskonzeptes wurde der Erlass „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengenbewirtschaftung A-RW 1 angewendet.

Das Ziel sich so weit wie möglich an den natürlichen Wasserhaushalt anzunähern, kann nur mithilfe der Nutzung von Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen erfolgen, bei denen in der Regel der Parameter Versickerung den größten Anteil einnimmt. Dies entspricht auch dem Fall der Planung. Die Nutzung der Mulden-Rigolen-Elemente hat eine Erhöhung der Versickerung zur Folge. Dementsprechend kann die Grundwasserneubildung gefördert werden. Im Vergleich zum Bestand ist diese Art der Regenwasserbewirtschaftung positiv zu werten, da das Regenwasser an dem Ort, an dem es anfällt, versickert und nicht mehr über einen Kanal abgeleitet werden soll.

Gleichzeitig ist positiv zu bewerten, dass das Regenwasser in der Planung durch einen Sedimentationsschacht und durch die bewachsene Oberbodenpassage der Mulden- Rigolen-Elemente gereinigt wird. Im Bestand erfolgt keine Reinigung des Regenwassers.

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser ist das ATV-DVWK (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.) Arbeitsblatt 138 für die Erlaubnisplanung zugrunde zu legen.

Der Bebauungsplan setzt zudem fest, dass innerhalb des Plangebietes Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze, welche aufgrund der voraussichtlichen Nutzungsintensität eine Vollversiegelung erfordern.

Die Entsorgung des Schmutzwassers hat über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralklärwerk der Hansestadt Lübeck zu erfolgen.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht erforderlich.

6.3.4 Schutzgüter Klima und Luft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das maritime Klima der Hansestadt Lübeck zeichnet sich durch geringe Tag- und Nachtunterschiede aus, da Nord- und Ostsee aufgrund ihrer großen Wassermassen als Temperaturpuffer fungieren. Die langjährige Durchschnittstemperatur beträgt 8,8°C bei einem jährlichen Niederschlag von 712 mm.

Die Luftqualität innerhalb des Plangebietes ist gemäß Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck (2008) aufgrund der Lage abseits von Siedlungsflächen als „hohe Qualität 1,6-1,8“zu bewerten. Gemäß der Planungshinweiskarte basierend auf der Klimaanalyse für das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck (2014) besteht eine mäßige Kaltluftlieferung von West nach Ost. Ein relevanter Abfluss dieser Kaltluft in Richtung der Siedlungsflächen des Stadtteils Moisling findet entlang des Oberbüssauer Weges statt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Luftstrom in das Stadtgebiet durch die Bahntrasse und entsprechende Lärmschutzeinrichtungen zumindest geringfügig eingeschränkt wird.

Die Kaltluftentstehung vollzieht sich im Plangebiet vor allem durch die vorhandenen Ackerflächen, die den flächenmäßig größten Teil ausmachen. Über sie entsteht durch den Effekt der Kühlleistung durch Verdunstung kalte Luft, die über die vorher beschriebenen Luftströme in die angrenzenden Siedlungsbereiche verteilt wird.

Die Gehölzstrukturen entlang der Böschungsbereiche des Oberbüssauer Weges sind artenreich ausgeprägt und weisen eine Alters- und Höhenstaffelung auf, wodurch viel relevante Biomasse auf engem Raum vorhanden ist, um ebenfalls zur Frischluftversorgung beizutragen. Zusätzlich befinden sich diese Gehölzstrukturen in einer zum Stadtgebiet gerichteten Luftströmungs-Achse. Es ist für diese Gehölzbestände insofern von einer mittleren klimatischen Bedeutung für das Plangebiet und angrenzende Siedlungsbereiche auszugehen.

Die nächstgelegenen Waldflächen mit mindestens 200 m Flächenausdehnung in jede Richtung sind südlich angrenzend und geringfügig innerhalb des Plangebietes vorhanden. Bei diesen Flächen handelt es sich um Ausgleichsflächen, auf denen eine Aufforstung vorgenommen wird.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Im Plangebiet ist in der Bauphase vorübergehend mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Durch die Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Eine Beschattung stark versiegelter Bereiche kann durch eine klimaangepasste Pflanzartenwahl gewährleistet werden und verhindert somit die Erwärmung dieser Flächen.

Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes

Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

Durch den geringfügigen Eingriff in die südlich gelegenen Waldflächen werden keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut hervorgerufen, da diese nur einen sehr kleinen Teil der südlich gelegenen und für die Neubildung von Frischluft relevanten Waldflächen ausmachen.

Durch die Festlegung von öffentlichen Grünflächen und Flächen für die Anpflanzung von Gehölzen werden negative Auswirkungen der Planung auf das Plangebiet innerhalb desselben reduziert, damit wird auch der Bedeutung der artenriechen Steilhänge für die Frischluftversorgung Rechnung getragen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Klimaangepasste Baumartenwahl

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Überdeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Baumpflanzungen realisiert werden können. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (Acer monspessulanum L.), Schnee-Felsenbirne (Amelanchier arborea), Hainbuche (Carpinus betulus), Baum-Hasel (Corylus colurna), Rot-Esche/Grün-Esche (Fraxinus pennsylvanica), Zerr-Eiche (Quercus cerris), Rot-Eiche (Quercus rubra), Schein-Akazie (Robinia pseudoacacia), Eberesche (Sorbus aucuparia), Winter-Linde (Tilia cordata Mill.)

d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.5 Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Die vorliegende Bestandsaufnahme der Biotoptypen stellt eine aktuelle Bestandserfassung der Vegetation im Plangebiet und in seinen Randbereichen (Untersuchungsgebiet) dar. Dabei bildet die Bestandsaufnahme eine Grundlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Flächen und Strukturen.

Methodik / Vorgehensweise

Die Biotoptypenkartierung wurde Anfang Oktober 2021 auf der Grundlage der aktuellen Kartieranleitung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Kartieranleitung und Biotoptypenschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein - Kartieranleitung, Biotoptypenschlüssel und Standardliste Biotoptypen; Stand: April 2021) durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Plan „Biotop- und Nutzungstypenkartierung“ dargestellt.

Nachfolgend werden zunächst die im Plangebiet und seinem näheren Umfeld vorkommenden Biotoptypen beschrieben, anschließend wird der vorhandene Bestand hinsichtlich seiner Bedeutung mittels Biotopwertstufen bewertet. Die Knicks im Untersuchungsgebiet wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen bewertet (tabellarische Bewertung, siehe Anhang).

Biotoptypen

Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil Moisling südlich der Bahntrasse und der Wohnbebauung. Das Plangebiet liegt innerhalb einer weitläufigen Ackerfläche, die durch einen Knick entlang der Bahntrasse und einen Knick im Süden sowie ein Straßenbegleitgrün mit Gehölzen im Westen eingerahmt wird. Am westlichen und nördlichen Randbereich des Ackers verläuft ein unbefestigter Wanderweg.

Im westlichen Bereich des Plangebietes befindet sich der Oberbüssauer Weg und anschließend ein Hundeübungsplatz sowie eine brachgelegene Ruderalfläche als Kompensationsfläche. In östlicher Richtung setzt sich die landwirtschaftliche Nutzung fort.

Gehölzbestände

An Gehölzbeständen sind im Untersuchungsgebiet überwiegend Knicks und Gehölze entlang der Straße vorhanden. Dabei sind sowohl typische Knicks und Knickabschnitte präsent sowie ein durchgewachsener Knick. Der typische Knick (HWy) südlich der Bahntrasse besteht überwiegend aus Weißdorn, Liguster, Hasel, Schlehe und Berg-Ahorn. Zusätzlich werden Bereiche des Knicks durch Hopfen und Brombeeren überlagert, sodass sich ein flächiger und sehr dichter Gehölzbestand gebildet hat. Dahingegen ist der Gehölzbestand des durchgewachsenen Knicks (HWb) südlich des Plangebietes eher lückig und zweireihig auf einem degradierten Wall ausgebildet. Die Gehölze bestehen vor allem aus Stiel-Eichen, Feld-Ahorn und Hainbuchen. Richtung Osten geht der durchgewachsene Knick in einen typischen Knick über. Hier mischen sich zusätzlich Hasel, Schlehen und Berg-Ahorn mit in den Gehölzbestand.

Der typische Knick verläuft zunächst Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden ab. Östlich des Abschnittes, der Richtung Süden führt, ist ein sonstiges Gebüsch (HBy) aus Schlehen und Brombeeren vorgelagert. Weiterhin befinden sich sonstige Gebüsche im Zuwegungsbereich des Ackers, angrenzend an den randlich verlaufenden Weg, in dem zusätzlich zu den genannten Arten auch Hasel vorkommt.

Südlich des durchgewachsenen Knicks ist ein Feldgehölz aus Erlen (HGe) vorhanden. Es handelt sich um Schwarz-Erlen, die in Reihen angelegt wurden.

Innerhalb der Sukzessionsfläche südlich des Plangebietes befindet sich im östlichen Randbereich ein angelegter Sumpfwald mit Erlen (WEe), an dessen Rändern sich auch Weiden als Pioniergehölze ausbreiten (WPw).

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war der Acker umgebrochen und nicht mit einer Feldfrucht bestellt. Die Ackerfläche im südöstlichen Umfeld des Plangebietes war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stillgelegt und mit einer Graseinsaat (AAw) zwischengepflanzt.

Ruderale Gras- und Staudenfluren

Ruderale Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Je nach Artenzusammensetzung werden die ruderalen Gras- und Staudenfluren unterschieden nach:

- Feuchte Hochstaudenflur (RHf)
- Ruderale Grasflur (RHg)
- Nitrophytenfluren (RHn)
- Ruderale Staudenfluren frischer Standorte (RHm)
- Brombeerflur (RHr)

Brombeerfluren bestehen fast ausschließlich aus Brombeeren und befinden sich im nordöstlichen Randbereich des Plangebietes angrenzend an den Knick entlang der Bahntrasse und innerhalb der Sukzessionsfläche im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes. Bereiche, die überwiegend aus Nitrophyten, wie Brennnesseln (*Urtica dioica*), bestehen, wurden vor allem entlang der Zuwegung des Ackers und in der südlichen Sukzessionsfläche erfasst.

Teilweise gehen die Nitrophytenfluren fließend in die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte über. Hier sind neben den Brennnesseln auch Giersch (*Aegopodium podagraria*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Gewöhnlicher Beifuß (*Artemisia vulgaris*), Riesen-Goldrute (*Solidago gigantea*) und Breitwegerich (*Plantago major*) vertreten. Bereichsweise werden die ruderalen Staudenfluren frischer Standorte auch von Brombeerfluren überlagert oder verbuschen (/gb) durch Strauchaufwuchs aus bspw. Schlehe.

Ruderale Grasfluren nehmen im Plangebiet eine eher untergeordnete Rolle ein. Sie befinden sich lediglich im nordwestlichen Randbereich des Plangebietes und sind geprägt durch folgende Gräser sowie einem sehr geringen Anteil an Kräutern: Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*), Quecke (*Elymus repens*), Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*), Glatthafer (*Arrhenatherum elatius*) und Spitzwegerich (Plantago lanceolata).

Ebenfalls nehmen im Untersuchungsgebiet die feuchten Hochstaudenfluren nur einen geringen Flächenanteil ein. Sie mischen sich mit den ruderalen Staudenfluren frischer Standorte am südlichen Randbereich des Ackers. Als dominante Arten dieses Bereichs sind die folgenden zu nennen: Wiesen-Sauerampfer (*Rumex acetosa*), Wasser-Pfeffer (*Persicaria hydropiper*), Floh-Knöterich (*Persicaria maculosa*), Sumpf-Schachtelhalm (*Equisetum palustre*), Schlitzblättriger Storchschnabel (*Geranium dissectum*), Vierkantiges Weidenröschen (*Epilobium tetragonum*), Quecke (*Elymus repens*) und Wiesen-Fuchsschwanz (*Alopecurus pratensis*).

Simsenriede und sonstige Staudensümpfe

Südlich des Plangebietes befindet sich eine Sukzessionsfläche als Kompensationsfläche, welche feucht ausgeprägt ist. Innerhalb der Sukzessionsfläche befindet sich ein Gewässer, dessen nördliche Randbereiche sumpfig ausgebildet sind. So befinden sich im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes sowohl ein Flatterbinsen-Sumpf (NSf) als auch ein Binsen- und Simsenried (NSj) mit Flatterbinse (*Juncus effusus*) und Wald-Simse (*Scirpus sylvaticus*) sowie bereichsweise kleinen Beständen von Breitblättrigem Rohrkolben (*Typha latifolia*).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) vorhanden. Diese bestehen zumeist aus Gräsern, wie Wiesen-Knäuelgras (*Dactylis glomerata*) und Wiesen-Rispengras (*Poa pratensis*) sowie Stauden aus Stumpfblättrigen Ampfer (*Rumex obtusifolius*), Weißer Gänsefuß (*Chenopodium album*), Raue Gänsedistel (*Sonchus asper*) und Brennnesseln (*Urtica dioica*). In den Böschungsbereichen beidseitig des Oberbüssauer Weges haben sich Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) ausgebildet. Die Straßensäume aus Bäumen bestehen sowohl aus Nadelgehölzen, wie Kiefern als auch einer Vielzahl an Laubgehölzen, wie z.B. Stiel-Eiche, Berg-Ahorn, Spitz-Ahorn, Vogelkirsche, Hainbuche, Rotbuche, Schwarz-Erle, Eberesche, Gewöhnliche Traubenkirsche, Hasel, Schwarzer Holunder und Hunds-Rose. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt sofern ein artenreicher Biotoptyp, eine Neigung von mindestens 20°, eine Länge von mindestens 25 m und eine Höhe von mindestens 2 m vorliegen.

Westlich der Straße liegt ein Hundeübungsplatz (SEd), welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr) geprägt ist. Zum Hundeübungsplatz gehören noch ein kleines Klub-Häuschen des Vereins, einzelne Beete und Ziersträucher, Einzelbäume aus überwiegend Hänge-Birken sowie die auf der Rasenfläche aufgestellten Hindernisse für Hunde. Die Rasenfläche wird intensiv genutzt und gepflegt, somit ist die Artenvielfalt reduziert auf Arten, wie Einjähriges Rispengras (*Poa annua*), Deutsches Weidelgras (*Lolilum perenne*), Weiß-Klee (*Trifolium repens*), Breitwegerich (*Plantago major*) und Gänseblümchen (*Bellis perennis*).

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst. Die Zuwegung zum Hundeübungsplatz ist wiederum teilversiegelt (SVt).

Bewertung

Für die naturschutzfachliche Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen werden folgende, allgemein gebräuchliche naturschutzfachliche Kriterien herangezogen:

- Grad der Naturnähe,
- Vorkommen seltener Arten,
- Gefährdung bzw. Seltenheit,
- Vollkommenheit und
- zeitliche Ersetzbarkeit bzw. Wiederherstellbarkeit.

Anhand dieser Kriterien erfolgt eine Einstufung der im Untersuchungsgebiet festgestellten Biotoptypen. Für die Einstufung wird eine Skala zu Grunde gelegt, die sechs Wertstufen von 0 „ohne Biotopwert“ bis 5 „sehr hoher Biotopwert“ umfasst.

Tab. 1: Naturschutzfachlicher Biotopwert

Wertstufe	Definitionen / Kriterien	Biotoptypen	Schutzstatus
5	**sehr hoher Biotopwert:** sehr wertvolle, naturnahe Biotoptypen, Reste der ehemaligen Naturlandschaft mit vielen seltenen oder gefährdeten Arten	▪ im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden	
4	**hoher Biotopwert:** naturnahe Biotoptypen mit wertvoller Rückzugsfunktion, extensiv oder nicht mehr genutzt; Gebiet mit lokal herausragender Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	▪ Sumpfwald aus Erlen ▪ Binsen- und Simsenried	§30 (2) Nr. 4 BNatSchG §30 (2) Nr. 2 BNatSchG
3	**mittlerer Biotopwert:** relativ extensiv genutzte Biotoptypen innerhalb intensiv genutzter Räume mit reicher Strukturierung, hoher Artenzahl und einer, besonders in Gebieten mit hohem Anteil von Arten der Wertstufe 4, hohen Rückzugs- und/oder Vernetzungsfunktion; Gebiet mit lokaler Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	▪ typische Knicks und durchgewachsene Knicks ▪ Feldgehölz aus Erlen ▪ Sonstiges Gebüsch ▪ Weidenpionierwald ▪ Einzelbäume ▪ ruderale Staudenflur frischer Standorte ▪ Feuchte Hochstaudenflur ▪ Flatterbinsen-Sumpf ▪ Straßenbegleitgrün mit Gehölzen ▪ Artenreicher Steilhang	§ 21 (1) Nr. 4 LNatSchG i.V. m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG § 21 (1) Nr. 5 LNatSchG i.V.m. § 30 (2) Satz 2 BNatSchG
2	**niedriger Biotopwert:** Nutzflächen oder Biotoptypen mit geringer Artenvielfalt, die Bewirtschaftungsintensität überlagert die natürlichen Standorteigenschaften, Vorkommen nur noch weniger standortspezifischer Arten; Lebensraum für euryöke Arten	▪ Brombeerflur ▪ Nitrophytenflur ▪ Ruderale Grasflur	
1	**sehr niedriger Biotopwert:** Biotoptypen ohne Rückzugsfunktion, intensiv genutzt, mit überall schnell ersetzbaren Strukturen; fast vegetationsfreie Flächen, extrem artenarm bzw. lediglich für einige wenige euryöke Arten von Bedeutung	▪ Artenarmer Zierrasen ▪ Intensivacker ▪ Acker mit Graseinsaat ▪ Hundeübungsplatz ▪ Straßenbegleitgrün ohne Gehölze ▪ Unversiegelter Weg	
0	**ohne Biotopwert:** überbaute oder vollständig versiegelte Flächen	▪ Vollversiegelte Verkehrsfläche ▪ Teilversiegelte Verkehrsfläche	

Mit Ausnahme der Steilhänge befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope innerhalb des Plangebietes. In der Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich Knickstrukturen. Im südlichen Umfeld des Plangebietes, außerhalb des Plangebiets, befinden sich weiterhin gesetzlich geschützte Feuchtbiotope (Sumpfwald mit Erlen und Binsen- und Simsenried).

Es kommen keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Plangebiet vor. Aufgrund der speziellen Standortansprüche der Arten: Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) (Feuchtwiesen, Ufer), Froschzunge (*Luronium natans*) (Gewässerpflanze), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) (Süßwasserwatten), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*) (Moore, Nasswiesen, Gewässerufer) ist ein Vorkommen im Plangebiet ausgeschlossen.

Die Knicks in der Nachbarschaft des Plangebietes wurden zusätzlich gemäß dem Ökologischen Knickbewertungsrahmen/ Landesamt für Naturschutz und Landschaftspflege S-H (1978) bewertet. Die Knickbewertung erfolgte anhand der Parameter „Aufbau“, „Gehölzanordnung“, „Gehölzbestand“, „Besonderheiten“ und „Artenvielfalt“ und gliedert sich in drei Klassifizierungsstufen (Klasse I-III).

In der Nachbarschaft des Plangebietes sind vier Knicks mit der Wertstufe II vorhanden, die sich jeweils degradierte Wälle aufweisen, größtenteils zweireihig und dicht sind. Gleichzeitig sind nur wenige Gehölzarten vorherrschend.

Tab. 2: Ökologische Knickbewertung

			Knicknummer/Knicklänge (m)			
			1	2	3	4
A Grundwertung		Bezeichnung	HWy	HWb	HWy	HWy
Aufbau	ebenerdig	1	**1**			
	degradierter Wall	2	2	2	2	2
	stabiler Wall	3				
Gehölzanordnung	einreihig	1				
	zweireihig	2		2		
	mehrreihig/flächig	3	3		3	3
Gehölzbestand	spärlich	1				
	lückig	2		2		
	dicht	3	3		3	3
Besonderheiten	Besondere Grenzlinie	1-3				
	Beherrschende Höhenlage	1				
	Besondere ökologische Funktion	1				
	Besondere Windschutzfunktion	0-3				
	Überhälter	1	1	1	1	
	Sonderformen	1				
	Besondere Arten	1-2				
	Zwischensumme A:		8,5	7	9	8

B Wertung Knicktyp

Artenvielfalt	eine Gehölzart vorherrschend	1				
	wenige Gehölzarten vorherrschend	2	2	2	2	2
	bunte Knicks	3				
	Endsumme (Produkt A x B)		17	14	18	16

C Klassifizierung

≥20 Punkte = Klasse I 12 - 19 Punkte = Klasse II 3 - 11 Punkte = Klasse III	II	II	II	II

Schema in Anlehnung an d. ökologischen Knickbewertungsrahmen / Landesamt f. Naturschutz u. Landschaftspflege S-H (1978)

Fett = Abschnitt mit dominanter Ausprägung im Aufbau, Gehölzbestand oder der Artenvielfalt des jeweiligen Knicks. Berechnet als Mittelwert (z.B. 1 und **2** = 1,5).

Waldflächen

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Waldflächen. Als Wald im Sinne des Gesetzes gilt jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze im Sinne des Gesetzes sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten ohne Rücksicht auf Alter, Zustand, Verteilung und/oder Art Ihrer Entstehung (§2 Abs. 1 i.V.m. §2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 2 LWaldG). Gemäß §24 Abs. 2 LWaldG ist ein Waldabstand von 30 m in den Bebauungsplan oder die Satzung nachrichtlich, gemäß §24 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 des BauGB aufzunehmen. Der Waldabstand ist in der Planzeichnung zu berücksichtigen und als nachrichtliche Übernahme zu erfassen. Die Waldfläche hat gleichzeitig die Funktion als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur, welche zunehmend verbuscht.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Durch Umgestaltung des Plangebietes kommt es zu einem großflächigen Verlust der bestehenden Biotoptypen und tendenziell zu einer Zunahme von Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Gehölzbestände

Die Knicks (HWy, HWb) im Untersuchungsgebiet sind durch die Umsetzung der Planung nicht betroffen. Anders verhält mit den Gebüschen, die den Feldweg begleiten (HBy - Sonstiges Gebüsch), diese werden bei Umsetzung der Planung gerodet. Die Gebüsche im südlichen Bereich des Plangebietes sind der Waldfläche zuzurechen und werden bei Umsetzung der Planung teilweise entfernt.

Das Feldgehölz aus Erlen (HGe), der Sumpfwald mit Erlen (WEe) und die Weiden als Pioniergehölze (WPw) befinden sich südlich und außerhalb des Plangebietes und sind dadurch nicht von der Planung betroffen.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Den größten Flächenanteil im Plangebiet nimmt der intensiv genutzte Acker (AAy) ein. Dieser ist demzufolge auch im größten Umfang einer Veränderung der Biotopstrukturen unterworfen.

Ruderale Gras- und Staudenfluren

Ruderale Gras und Staudenfluren sind im Plangebiet vor allem in den ungenutzten Randbereichen sowohl entlang des Ackers als auch entlang von Wegen und innerhalb der Sukzessionsflächen im südlichen und nordwestlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass diese, so sie sich im Plangebiet befinden, vollständig verloren gehen werden. Es handelt sich um die Biotoptypen Feuchte Hochstaudenflur (RHf), Ruderale Grasflur (RHg), Nitrophytenfluren (RHn) und Brombeerflur (RHr).

Biotope der Siedlungs- und Verkehrsflächen

Innerhalb des Plangebietes liegt ein Teilbereich des Oberbüssauer Weges, welcher einschließlich der beidseitig verlaufenden Fuß- und Radwege als vollversiegelte Verkehrsfläche (SVs) erfasst wird. Durch die Erschließungsplanung wird es bei diesem Biotoptypen Zugewinne in der Flächengröße geben.

An den Straßenrändern sind teilweise gepflegte rasige Bereiche als Straßenbegleitgrün ohne Gehölze (SVo) und Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (SVh) vorhanden, welche im Zuge der Umsetzung der Planung zulasten anderer Biotoptypen im Bereich der Straßenböschungen entstehen werden. Aufgrund der Vielzahl heimischer Arten und des Neigungswinkels der Straßenböschung wird das Straßenbegleitgrün überwiegend von einem gesetzlich geschützten artenreichen Steilhang (XHs) überlagert. Steilhänge gelten als gesetzlich geschützt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Artenzusammensetzung und die Ausformung (Aufschüttungen) des Steilhanges dahingehend ändern wird, dass die Biotopdefinition nach Umsetzung der Planung nicht mehr anzuwenden ist. Demzufolge kann von einem vollständigen Verlust dieses Biotoptyps ausgegangen werden, wodurch Ausgleichsmaßnahmen notwendig werden.

In die Biotoptypen des Hundeübungsplatzes (SEd), welcher durch einen arten- und strukturarmen Zierrasen (SGr) geprägt ist über eine teilversiegelte (SVt) Zufahrt verfügt wird durch die Umsetzung der Planung nicht eingegriffen.

Die Zuwegung zur Ackerfläche sowie der Rundweg im nördlichen Bereich des Ackers sind als unversiegelte Wege (SVu) erfasst und werden im Zuge der Umsetzung der Planung vollständig in andere Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen übergehen.

Waldflächen

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Fläche für Ausgleichsmaßnahmen

Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes befindet sich eine naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche mit dem Zielbiotop einer ruderalen Staudenflur. Diese ist in dem Bereich vorhanden, verbuscht durch Sukzession jedoch fortschreitend. Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche im westlichen Bereich des Plangebietes wird auf einer Fläche von 380 m² durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze gemäß DIN 18920 vor Beeinträchtigungen zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

Zeitpunkt von Baumarbeiten

Aus artenschutzrechtlichen Gründen ist das Baufeld ist außerhalb der Brutzeit von Gehölzvögeln und den Vögeln der Stauden-fluren zu beräumen. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September. Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm sind im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar zu fällen. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativnachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Ökologische Baubegleitung

Die Baudurchführung (inkl. der Gehölzrodungen) ist von einer ökologischen Baubegleitung zu begleiten, die organisatorisch der Projektleitung zugeordnet und dieser berichtspflichtig ist. Die

schriftliche Dokumentation der Baubegleitung ist der Unteren Naturschutzbehörde fortlaufend zur Verfügung zu stellen. Bei eingetretenen Umweltschäden sowie bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens muss der umweltfachliche Bauüberwacher weisungsungebunden handeln. Die ökologische Baubegleitung ist vor Beginn der Baumaßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Klimaangepasste Baumartenwahl

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume
Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (Acer monspessulanum L.), Schnee-Felsenbirne (Amelanchier arborea), Hainbuche (Carpinus betulus), Baum-Hasel (Corylus colurna), Rot-Esche/Grün-Esche (Fraxinus pennsylvanica), Zerr-Eiche (Quercus cerris), Rot-Eiche (Quercus rubra), Schein-Akazie (Robinia pseudoacacia), Eberesche (Sorbus aucuparia), Winter-Linde (Tilia cordata Mill.)

Gehölzpflanzungen

Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen. Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbiss während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume
Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Spitzahorn (Acer platanoides), Hainbuche (Carpinus betulus), Esche (Fraxinus excelsior), Stieleiche (Quercus robus), Winter-Linde (Tilia cordata)

Sträucher
In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen: Verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100-150 cm Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100-125 cm

Feldahorn (Acer campestre), Schlehdorn (Prunus spinosa), Hainbuche (Carpinus betulus), Eberesche (Sorbus aucuparia), Rote Heckenkirsche (Lonicera xylosteum), Hundsrose (Rosa canina), Hasel (Corylus avellana), Salweide (Salix caprea), Weißdorn (Crataegus monogyna), Schw. Holunder (Sabucus nigra), Esche (Fraxinus excelsior), Schneeball (Viburnum opulus), Wildapfel (Malus silvestris) Pfaffenhütchen (Euonymus europ.), Vogelkirsche (Prunus avium), Traubenkirsche (Prunus padus)

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Beseitigung eines geschützten Steilhangs

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges im Zuge der Umsetzung der Planung entsteht ein Ausgleichserfordernis, welches sich nach dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung (Stand 2014)[9] bemisst.

Können Beeinträchtigungen nicht vermieden werden, sind zusätzlich zu den unter Nummer 3.1 des Erlasses genannten Maßnahmen folgende Maßnahmen zur Wiederherstellung der gestörten Funktionen und Werte vorzusehen:

- bei nur langfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten (z.B. Altwaldbestände) mindestens im Verhältnis 1 zu 3.

Bei einer Biotopfläche von 2.775 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 8.325 m². Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Eingriff in Waldstrukturen

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Können Beeinträchtigungen nicht vermieden werden, sind zusätzliche Maßnahmen folgende Maßnahmen zur Wiederherstellung der gestörten Funktionen und Werte vorzusehen:

- bei mittelfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten (z.B. Obststreuwiesen, Jungwaldbestände) mindestens im Verhältnis 1 zu 2.

Bei einer Biotopfläche von 590 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von 1.180 m².

Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Eingriff in vorhandene Ausgleichsfläche

Bei dem Eingriff in diese Ausgleichsfläche wird die Zeit berücksichtigt, in welcher sich diese bereits entwickeln konnte. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m²

[9] MELUR (2018): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: 01.01.2014

ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m². Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen. Die Flächengröße beträgt rund 3.700 m². Entsprechend würden von dieser Flächengröße 644 m² allein für den hier genannten Ausgleich in Anspruch genommen werden. Es verleibt somit ein Rest von 3.126 m² für weitere Ausgleichsbedarfe, die im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung ermittelt werden.

Ausgleichsfläche im Plangebiet

Mit der Planung wird im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festgesetzt. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z.B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z.B. für das Rebhuhn.

6.3.6 Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Zur Betrachtung der artenschutzrechtlichen Belange wurden einer Faunistischen Potenzialanalyse mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag[10] erarbeitet. Die Faunistische Potenzialanalyse ist ein Verfahren zur Einschätzung der möglichen aktuellen faunistischen Besiedlung von Lebensräumen unter Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten, der Umgebung und der vorhandenen Beeinträchtigungen. Hierzu erfolgte eine Begehung des Wirkraumes im April 2022. Ergänzend wurden die bereits vorhandenen Informationen aus der Planung der DB Station & Service AG zur Planung des Projektes „Neubau Haltepunkt Lübeck-Moisling“ als Datenquelle herangezogen.

Für die Artenschutzprüfung wurden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Brutvögel

Die Kartierung für den Bahnhaltepunkt aus dem Jahr 2020 ergab 29 Vogelarten, 19 mögliche oder wahrscheinliche Arten. Darüber hinaus werden hier weitere Arten als Potenzial definiert.

Die Brutvogelfauna des Untersuchungsgebietes besteht im Wesentlichen aus kommunen Arten der Siedlungsbiotope. Die von dem Bau des Bahnhaltepunktes betroffenen Baumhecken beiderseits der Bahnlinie weisen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht an Schienenwegen v.a. Gebüsch und einzelne Bäume mit schwachem Baumholz auf. Dementsprechend brüten hier vereinzelt Gebüschbrüter wie Mönchsgrasmücke, Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig (unmittelbar westlich der Brücke außerhalb des Untersuchungsgebietes) und Zilpzalp.

Kleinere Höhlenbrüter wie Blaumeise und Kohlmeise suchen die Hecken zur Nahrungssuche auf, ihre Brutstandorte sind jedoch die stärkeren Gehölze in der Siedlung. Weitere regelmäßige Nahrungsgäste sind Elster, Ringeltaube und Rabenkrähe, die ihren Brutstandort außerhalb des Untersuchungsgebietes haben.

[10] BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022

Die Baumhecken der südostexponierten Straßenböschung weisen aufgrund des höheren Strukturreichtums der stärkeren Gehölze neben den o.g. Gebüschbrütern auch Höhlenbrüter wie Blaumeise, Kohlmeise und Star (Brutverdacht) auf. Des Weiteren brütet dort der Buchfink. Ein ähnliches Arteninventar weisen die Baumreihen und die Starkbäume am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes auf.

An der Bahnbrücke wurde die Straßentaube mit Balzlauten beobachtet, eine Brut konnte jedoch nicht bestätigt werden.

Der Siedlungsraum wird von verschiedenen gebäudebrütenden Vogelarten frequentiert, die an den Gebäuden brüten und im Untersuchungsgebietes bei der Nahrungssuche beobachtet wurden. Hierzu zählen Haussperling, Hausrotschwanz und die Mehlschwalbe.

Der Teich (nordöstlich der Bahnstrecke) ist Brutlebensraum von Wasservögeln. Mehrere Graugans-Familien haben sich etabliert, die in der Verlandungsvegetation deutlich sichtbaren Fraßdruck ausüben und am Ufer offenbar von Anwohnern gefüttert werden. Des Weiteren brütet das Bläßhuhn. Die Stockente wurde als Nahrungsgast beobachtet. Im Teich im Süden sind diese Arten, weitere Entenarten, wie die Reiherente, und in den Röhrichten ist mit Röhrichtbrütern zu rechnen.

Die Wiese (Einsaatgrasland 2020, Getreideacker in 2022) wird von Nahrungsgästen wie Weißstorch, Graureiher und Turmfalke aufgesucht.

Es gibt faunistische Funktionsbeziehungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und insbesondere der Wiese und den Gehölzen südlich des Untersuchungsgebietes. Von dort wurde auch der Kuckuck vernommen. Elster, Rabenkrähe und Ringeltaube fliegen regelmäßig zwischen den Gehölzen und dem Untersuchungsgebiet.

Im Bereich der westlich liegenden Hundefläche sowie Sukzessionsfläche sind Arten der Siedlungsbiotope, der Staudenfluren und jungen Gehölze zu erwarten. Die Weißdornbüsche lassen z.B. die Dorngrasmücke erwarten.

Von Seiten der unteren Naturschutzbehörde wurde ergänzt, dass auf dem Grünland östlich des Geltungsbereichs 1995 ein Wachtelkönig gehört und in den Gehölzbereichen 2005 zwei Nachtigall-Reviere festgestellt wurden.

Rastvögel

Eine besondere Bedeutung des Untersuchungsraums für Rastvögel ist nicht gegeben

Nahrungsgäste wie Greifvögel oder Schwalben

Der Untersuchungsraum weist keinerlei Horste von Greifvögeln auf, ist jedoch aufgrund seiner Größe und Offenheit ein potenzielles Nahrungshabitat für Greifvögel wie den Mäusebussard und Turmfalken. Schwalben sind Nahrungsgäste.

Fledermäuse

Der Untersuchungsraum ist in seiner Habitateignung für Fledermäuse durch Gebäude, aber auch parkartige Landschaft mit Gehölzen und Gewässern (Teich) geprägt. Von besonderer Bedeutung ist die Nähe zur Trave und das FFH-Gebiet „Travetal“ in ca. 500m Entfernung. Dieser Flusslauf mit seinen begleitenden Gehölzbeständen steht über die Bahnlinie mit begleitenden Hecken-strukturen in direktem Biotopverbund.

Als Arten sind im anthropogen überprägten Untersuchungsraum v.a. typische Kulturfolger wie die Zwergfledermaus zu erwarten, die ihre Quartiere bevorzugt in Spalträumen von Gebäuden anlegt. Daneben können Waldarten vorkommen, die auch offene und parkartige Landschaften besiedeln.

Zu diesen zählen Rauhautfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und evtl. die Fransenfledermaus. Die Nähe zu Gewässern bzw. der Teich im Untersuchungsgebiet prädestiniert die Wasserfledermaus. Im Zuge der Erfassungen konnte jedoch ein Fledermausquartier (evtl. Zwischenquartier) im Gebiet eruiert werden. Es handelt sich um eine mehrstämmige Baumweide am Teich *(nördlich der Bahn)*, die über längere Zeit von Fledermäusen angeflogen wurde. Hier besteht Verdacht auf ein Fledermausquartier.

Die Knicks und Gehölzränder können für Fledermäuse wichtige Leitlinien darstellen. Hier mögliche Arten mit ausgeprägter Flugroutennutzung sind Breit-, Fransen-, Mücken- und Zwergfledermaus.

Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich an nur wenigen Bäumen am Oberbüssauer Weg als Tagesquartiere anzunehmen. Potenziell sind sie in einer alten Weide am Böschungsfuß oder an älteren Ahorn Spalten und Höhlen geeignet.

Offenflächen und halboffene Flächen wie die Ackerfläche, Sukzessionsfläche und Grünland sind als Jagdgebiete einzustufen. Eine essenzielle Bedeutung der Offenflächen als Jagdgebiet ist jedoch nicht anzunehmen. Besondere insektenreiche Flächen kommen ansatzweise mit der Sukzessionsfläche vor.

Haselmaus

Der Untersuchungsraum befindet sich im Verbreitungsgebiet der Haselmaus. Die Knicks und sonstige Gehölze stellen den möglichen Lebensraum der Art dar. Im Rahmen der Erfassungen von Mai bis November 2021 wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus festgestellt. Im Zuge der Kontrollen wurden in einigen Tubes der Kartierflächen Nistmaterial oder Kot von Mäusen (vermutlich Gattung Apodemus) sowie Vorräte von Eicheln und Bucheckern oder entsprechende Fraßreste festgestellt.

Weitere Säugetiere nach Anhang IV FFH-RL sind aufgrund der Habitatausstattung nicht zu erwarten.

Zauneidechse

Das Vorkommen der Zauneidechse z.B. an Böschungen ist aufgrund des dichten Bewuchses bzw. der Schotterung an der Bahn auszuschließen. Es ist aus den genannten Gründen (Nutzung, Struktur, Umgebung, Begehungen) ein Vorkommen im Geltungsbereich nicht anzunehmen. Nachweise der Art aus dem Artkataster des Landes liegen aus diesem Bereich ebenfalls nicht vor.

Weitere streng geschützte Reptilienarten sind nicht zu erwarten. Relativ häufige und besonders geschützte Arten wie Ringelnatter, Blindschleiche und Waldeidechse sind jedoch, besonders in Gehölzen und im Süden, nicht auszuschließen.

Amphibien

Durch die Kartierung im Rahmen der Planung zum Bahnhaltepunkt wurden Kammmolch, Teichfrosch, Grasfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Zudem könnten folgende Arten im Untersuchungsgebiet vorkommen, die nicht erfasst wurden: Moorfrosch (Rana arvalis, Anh. IV der FFH-Richtlinie) potenziell v.a. in dem südlichen Gewässer und Erdkröte (Bufo bufo) in beiden Gewässern. Des Weiteren könnte der im nördlichen Teich nachgewiesene Grasfrosch auch in dem südlichen Gewässer vorkommen, welches z.T. sehr unzugänglich und daher schwer erfassbar ist.

Als Landlebensräume für Amphibien eignen sich alle Gehölzbestände im näheren Umfeld der Gewässer, also der Gehölzgürtel unmittelbar am Teich (nordöstlich der Bahn), aber auch die von dem Vorhaben direkt betroffene Baumhecke nördlich und südlich der Bahnlinie. Das südliche Gewässer ist von einem Erlen-Sumpfwald umgeben.

Daher sind Amphibienwanderungen aus nördlicher und südlicher Richtung in den Eingriffsraum nicht auszuschließen.

Weitere in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Reptilien oder Amphibien

Diese Tierarten sind im Untersuchungsraum aufgrund der für diese Arten nicht geeigneten Strukturen oder Lage außerhalb des Verbreitungsgebiets nicht zu erwarten

Sonstige Arten

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten. Feuchtlebensräume oder Gewässer für z.B. Libellen und Mollusken sind südlich angrenzend vorhanden. Da hier keine Flächeninanspruchnahme erfolgt und Störungen für Libellen oder Mollusken nicht relevant sind, werden diese nicht weiter betrachtet. Auch altes Totholz mit Eignung für Eremit oder Heldbock ist nicht vorhanden. Ebenfalls befinden sich keine geeigneten Flächen mit Nahrungsflächen des Nachtkerzenschwärmers im Vorhabensraum.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Nachfolgend werden die Auswirkungen durch das geplante Vorhaben auf die einzelnen Tiergruppen / Arten dargestellt. Diese Auswirkungen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen.

Sofern Betroffenheiten artenschutzrechtlich relevanter Arten zu erwarten sind, ist die Artenschutzregelung abzuarbeiten. Es wird dann geprüft, ob sich hier ein Handlungsbedarf durch das geplante Vorhaben ergibt (CEF-Maßnahmen, Artenschutzrechtlicher Ausgleich, Anträge auf Ausnahmegenehmigungen).

Bau- und anlagebedingte Wirkfaktoren

Durch die Baumaßnahmen kommt es zu verschiedenen Wirkfaktoren, die sich, je nach Baudurchführung, über einen längeren zeitlichen Rahmen erstrecken können.

Zu nennen sind dabei der Lärm durch Maschinentätigkeiten sowie der Baustellenverkehr, welche zu Störwirkungen führen können.

Die vorhandenen Gehölzbestände gehen im Bereich der Straßenböschung vollkommen verloren. Größere Flächen werden als Parkplätze versiegelt. Zusätzlich ist durch die Bebauung mit einer erhöhten Wärmeabstrahlung und von Stoffeinträgen (Abgase, Müll) auf die umliegenden Flächen zu rechnen. Durch den zu erhaltenden Knick im Süden (im Wald) wird eine gewisse Abschirmung zu dem angrenzenden Gewässerkomplex erhalten. An den Böschungen werden neue Sträucher gepflanzt und die südlich an das Biotop angrenzende Fläche wird als Staudenflur mit Gehölzrand ausgebildet.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Es wird mit Bahnanlagen, Straßenausbau mit Kreisel und Parkplatzflächen eine grundlegende Veränderung der Lebensraumsituation erfolgen. Es kommt zu Verlust an Gehölzen und Vernetzung von Lebensraum mit Gehölzen von der Bahn im Norden zu einem Gewässerkomplex im Süden. Entlang der Straße werden Sträucher an Böschungen angepflanzt.

Während der Betriebsphase stellen Verkehr (Lärm, Licht) und eine Zunahme von Aktivität und Bewegungen auf der Fläche und die Zunahme der Erholungsnutzung auf Wegen weitere Wirkfaktoren dar.

Oberflächenwasser wird dauerhaft verändert abgeleitet und seitlich versickert.

Abgrenzung des Wirkraumes

Genauere Kenntnisse zu Emissionen liegen nicht vor. Es erfolgen jedoch keine Abriss- oder Rammarbeiten und keine dauerhaften Lärmemissionen. Lärm i.S. von Fahrzeugen auf Straßen, wie bei GARNIEL u.a. 2007 und GARNIEL 2010 bezüglich der Abnahme der Habitateignung um 20 % in den ersten 100 m für Fahrzeugzahlen von 10.000 Stück werden hier nicht erreicht. Weder die Bau- noch die Betriebsphase führt zu vergleichbaren Belastungen und es ist auch keine Zunahme von Staub (gegenüber Ackernutzung) anzunehmen. Die Bauphase wird über einen längeren Zeitraum Emissionen mit Fahrzeugbewegungen und Personen in der Fläche verursachen.

Wirkfaktoren während der Bauphase sind neben den Wirkungen im Bereich der Flächeninanspruchnahme selbst (Überbauung, Lärm, Bewegung) auch die Wirkungen im Umfeld (Lärm und Bewegung) auf die Fauna. Besonders lärmintensive Arbeiten sind nicht zu erwarten, so dass der Wirkraum bis max. 100 m (s.o. Vergleichswerte GARNIEL) definiert wird. Für den Wirkraum „visuelle und akustische Störungen“ wird angenommen, dass er in der Bauphase nicht größer ist als während der Betriebsphase, die Ermittlung erfolgt nachfolgend.

Die Wirkfaktoren der Anlagephase sind auf den Bereich der Flächeninanspruchnahme (Geltungsbereich abzüglich der zu erhaltenden Grünstrukturen) begrenzt.

In der Betriebsphase sind Veränderungen im Hinblick auf Lärm, Licht, Bewegung und Aktivität von Menschen zu erwarten. Dies betrifft auch das Umfeld des Vorhabens.

Für die Ermittlung des Wirkraums für Bewegung und Licht (visuelle Wirkungen) werden folgende Erfahrungswerte herangezogen: Je offener ein Gelände ist, desto weiter reichen die in der Umgebung des Vorhabens anzunehmenden visuellen Einflüsse. Daher werden Wirkräume von max. 20 m in dichter besiedelten Ortslagen, max. 50 m im locker besiedelten Raum, max. 50 m in gehölzgeprägten Flächen und max. 100 m in offenen Flächen angenommen. Für die Ermittlung des Wirkraums für Lärm werden lärmmindernde Strukturen wie Gehölze (besonders im Sommerhalbjahr) berücksichtigt. Da es sich hier, insbesondere in der Betriebsphase, um „normalen“ Verkehrslärm ohne weitere verstärkende Faktoren handelt, wird davon ausgegangen, dass auch die Auswirkungen von Lärm und Bewegungen in allen Phasen nicht weiter als 100 m reichen.

Ungefährdete Brutvögel der Gehölze mit Arten der Vorwarnliste

Durch das Vorhaben wird in Gehölze entlang der Bahn und Böschungen am Oberbüssauer Weg eingegriffen. Die Eingriffe in die Gehölzbestände können zu Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern sowie zu Lebensraumverlust führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die jedoch als artenschutzrechtlich für Gehölzvögel nicht relevant einzustufen sind, da es sich um verbreitete Arten handelt.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Gehölze während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Daher wird eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da die Gehölze zwar vollständig entfernt, aber später neu gepflanzt werden, ist der Umfang der Störung im Umfeld gering. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich einerseits um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie den Feldsperling mit Gefährdung nach der Roten Liste ist eine besondere Störempfindlichkeit nicht gegeben. Gehölzbrüter werden daher in verbleibenden Gehölzen nicht relevant beeinträchtigt. Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten

ergeben sich für die Böschungsflächen am Oberbüssauer Weg und Gehölze am Bahndamm (Regelung durch die Bahn). Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganzen Reviere betroffen sind und keine Gehölze verbleiben. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich, welche die Habitatsituation verbessern, sind als artenschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich.

Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche (Umgebung)

Die an den Geltungsbereich angrenzenden Siedlungsbereiche bleiben unberührt von der Planung. So sind weder Tötungen noch Lebensraumverluste zu erwarten. Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) sind verstärkt während der Bauarbeiten anzunehmen. Die hier zu erwartenden Arten gehören zu den Arten, die im besiedelten Bereich vorkommen und wenig empfindlich auf Lärm und Bewegungen reagieren. Relevante Störungen erfolgen nicht.

Das Eintreten eines Verbotstatbestands wäre möglich, wenn die Eingriffe in Staudenflur während der Brutzeit der Vögel stattfinden würden. Es wird daher eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Durch die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit kann ein Töten oder Verletzen von Tieren oder Zerstören besetzter Nester vermieden werden.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen auftreten. Da ein Streifen westlich der Straße entfällt, ist der Umfang der Störung im Umfeld prüfrelevant. Bei den zu erwartenden Arten handelt es sich um wenig empfindliche, verbreitete Arten, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu befürchten sind. Für Arten wie die Nachtigall ist eine Störempfindlichkeit gegeben. Über den Habitatverlust hinaus ist daher ein weiterer Bereich betroffen, der jedoch mit Lebensstättenverlust behandelt wird.

Direkte Betroffenheiten von Lebensraum der Arten ergeben sich für die Sukzessionsfläche am Oberbüssauer Weg. Ein artenschutzrechtlicher Ausgleich wird erforderlich, da ganze Reviere betroffen sind und über den Verlaust auch Störung erfolgt. Gehölzpflanzungen im Geltungsbereich verbessern die Habitatsituation nicht für die Arten der Staudenfluren.

Feldlerche und Schafstelze (östlich angrenzend)

Durch das Vorhaben wird Offenland überbaut. Die Arten wurden aber im Geltungsbereich nicht festgestellt. Eingriffe in Acker können nicht Zerstörungen von Nestern und damit verbundener Gefährdung von Tieren oder Eiern führen. Akustische und visuelle Störungen führen möglicherweise zu Störungen von Vögeln, die östlich angrenzend vorkommen.

Da die Lebensstätten nicht betroffen sind, erfolgt keine Tötung.

Störungen der angrenzend im Osten vorkommenden Arten können durch Bauarbeiten oder späteren Betrieb auftreten. Die Offenlandarten sind aber v.a. gegen Vertikalstrukturen empfindlich, kaum gegen Lärm oder Bewegungen. Meidestrukturen werden aber nicht bis in die östlichen Flächen wirken, so dass Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen angrenzenden Population nicht zu befürchten sind.

Direkte Betroffenheiten oder erhebliche Störungen von Lebensraum der Arten ergeben sich nicht.

Weißstorch, Rauch- und Mehlschwalbe, Greifvögel (Geltungsbereich Nahrungsgäste)

Durch das Vorhaben wird u.a. in Ackerfläche eingegriffen. Ein Nahrungsraum der beiden Arten wird sich von Acker zu Parkplatz wandeln. Es ist dadurch keine Tötung möglich, jedoch ist ein Einfluss auf die Lebensstätten gegeben. Diese wird jedoch nicht als essenziell bewertet, so dass kein Verbot ausgelöst wird.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Rebhuhn, Wachtelkönig (östlich angrenzend)

Beide Arten können angrenzend östlich des Vorhabens vorkommen. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden. Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht.

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Erholungsnutzung in den landwirtschaftlich genutzten Flächen sind nicht zu erwarten. Die Störung betrifft nur einen kleinen Teilbereich des Grünlands, d.h. keine ganzen Reviere. Durch die Grünfläche südlich im Geltungsbereich wird eine Abschirmwirkung erreicht. Es bestehen Ausweichmöglichkeiten nach Osten und Gehölz schirmt den Vorhabenraum teilweise ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Ungefährdete Arten der Staudenfluren (westlich angrenzend und tlw. betroffen)

Die Arten können in der Sukzessionsfläche vorkommen. Das Habitat wird am Rand zerstört und kann durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

Wasservögel und Röhrichtbrüter (südlich angrenzend)

Die Arten kommen angrenzend südlich des Vorhabens vor. Das Habitat wird nicht zerstört, kann aber durch Störungen beeinträchtigt bis entwertet werden.

In der Fläche südlich angrenzend im Gewässerkomplex wurden o.g. Gilden festgestellt. Die Arten brüten in Randbereichen des Gewässers. Die Fläche liegt zum Teil im Wirkraum indirekter Störungen Lärm/Bewegungen.

Die Fläche ist nicht direkt betroffen, die Gefahr der Tötung besteht nicht, zumal nicht in der Brutzeit mit dem Bau begonnen wird (s. Vermeidungsmaßnahme 1).

Störungen können durch Bauarbeiten in Form akustischer oder optischer Störungen und Betrieb auftreten. Die Störung betrifft den nördlichen Teilbereich des Gewässers. Die Ausgleichsfläche und Gehölz schirmt den Vorhabenraum jedoch für die weniger empfindlichen Arten ausreichend ab. Der Lebensraum wird im Umfang nicht erheblich gestört, so dass eine Aufgabe der Reviere ausgeschlossen ist.

Der Lebensraum der Art bleibt erhalten. Störung erfolgt nicht in einem erheblichen Umfang.

Rastvögel

Da keine besondere Bedeutung für Rastvögel besteht sind artenschutzrechtlich relevante Konflikte auszuschließen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Nahrungsgäste

Da es im umliegenden Bereich noch viele weitere Offenflächen und den Gewässerkomplex gibt, welche als Nahrungshabitat dienen ist davon auszugehen, dass vorhandene Greifvögel und Schwalben auf diese Flächen ausweichen werden. Sie sind also als artenschutzrechtlich nicht relevant einzuschätzen.

Es sind keine Konflikte mit möglicher artenschutzrechtlicher Relevanz zu erwarten.

Fledermäuse

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Da hier vereinzelt ältere Bäume mit Quartierpotenzial vorhanden sind, sind Quartiere potenziell betroffen. Durch die Unterbrechung der Gehölzstruktur könnten Flugstraßen von Fledermäusen unterbrochen werden. Beleuchtung könnte zu Störungen und einer Meidung durch lichtempfindliche Arten führen.

Mögliche betroffene Arten sind Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus.

Ein Verletzen oder Töten von Tieren ist möglich, da größere Bäume am Oberbüssauer Weg mit Quartierpotenzial entfernt werden. Insofern wird eine Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung, Licht) treten verstärkt während der Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Der Betriebslärm ist als weniger stark einzustufen. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber diesen Faktoren ist für die Fledermäuse nicht zu erwarten.

Von den möglichen Arten weisen Fransen-, Mücken-, Wasser- und Zwergfledermaus eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidungen von Flugrouten auf. Braunes Langohr und Fransenfledermaus weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beleuchtung auf. Die umliegenden Gehölze werden zum Großteil erhalten. Durch Artenschutzausgleich für Gehölzvögel werden auch neue Gehölzflächen entstehen. Aufgrund der weiterhin vorhandenen oder geplanten Gehölze ist davon auszugehen, dass hier weiterhin die Eignung als Flugstraße/Struktur erhalten bleibt.

Für die lichtempfindlichen Arten ist eine Zunahme von Beleuchtung zu erwarten. Es wird die Vermeidungsmaßnahme notwendig.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen der Arten ist nicht zu befürchten, daher sind mögliche Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben sind keine Bäume mit Quartierpotenzial betroffen. Ein Verlust essenzieller Jagdgebiete ist nicht gegeben. Zur Förderung der Nahrungsgrundlage der Fledermäuse wird eine Ausgleichsmaßnahme notwendig.

Kammmolch

Das Gehölz entlang des Oberbüssauer Weges wird entfernt. Das Töten von Tieren im Landlebensraum ist nicht auszuschließen. Erhebliche Störungen darüber hinaus sind nicht anzunehmen, die Lebensstättenfunktion dieser Teillebensräume ist zu überprüfen.

Der Kammmolch ist als Potenzial in allen linearen oder flächigen Gehölzen im Landlebensraum anzunehmen. Da die Art ganzjährig vorkommt (abgesehen von Laichzeiten), ist bei den Eingriffen ein vorgezogener Schleusenzaun erforderlich. Die Bahn sieht hier eine Vermeidungsmaßnahme vor (Vermeidungsmaßnahme 5 Kammmolch), die nachrichtlich übernommen wird.

Störungen (Lärm, Bewegung, Staubentwicklung) treten verstärkt während der Fällungs- und Bauarbeiten auf und sind damit auf die Bauzeit begrenzt. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Bau- oder Betriebslärm oder optische Wirkungen ist für die die Art nicht gegeben. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ist nicht zu erwarten, daher sind die Störungen als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben wird Gehölz an Böschungen entfernt. Die Vernetzung von Gehölzlinien entlang der Bahn im Norden zu Gehölzen im Süden wird unterbrochen und geht als Lebensraumpotenzial verloren. Um dieses zu vermeiden, wird eine Vernetzungsstruktur vorgesehen.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger bzw. erheblich nachteiliger Auswirkungen

Bei artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen zur Vermeidung oder Reduzierung von Beeinträchtigungen.

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld wird außerhalb der Brutzeit geräumt. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm werden im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar gefällt. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativ-nachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (maximal 2.700 Kelvin) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Die Artenschutzprüfung zur Bahn sieht vor: Bei nächtlichen Bauarbeiten werden Richtstrahler verwendet werden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Im Bereich der wegfallenden Heckenstrukturen nördlich und südlich der Bahnlinie wird ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufgestellt. Dieser wird, sofern möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bauüberwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, sodass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten und wird erst nach dem Abschluss der Arbeiten abgebaut. Im Laufe der Bauzeit erfolgen regelmäßige Kontrollen, im Zuge derer mögliche Schäden festgestellt und repariert werden. Je nach Erfordernis können durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festgelegt werden, die zu schützen sind.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zum Erhalt der ökologischen Funktion der Lebensstätte der örtlichen Population) werden nicht erforderlich. Ausgleich wird für Fledermäuse, Vögel der Gehölze und Staudenfluren und den Kammmolch erforderlich. Mit der Planung wird im südlichen Plangebiet eine Ausgleichsfläche (öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Sukzession“) hergestellt. Sie hat eine Breite von ca. 30 m zu den Parkplätzen. Die Fläche wird als Sukzessionsfläche mit lockerem Baumbestand und einem dreijährigen Pflegeintervall festsetzen. Es werden sich Gras- und Staudenflur mit z.B. Weißdornbüschen vergleichbar der heutigen Fläche im Osten entwickeln, die möglichst mager gehalten werden soll. Es können hier blütenreiche Flächen entstehen, die für Insekten als Lebensraum und Nahrungsfläche dienen. Sie werden so auch Jagdrevier der Fledermäuse und insektenfressenden Vögel aber mit Saat auch Nahrungsraum z.B. für das Rebhuhn.

Artenschutzausgleich 1 Gehölzvögel

Gehölzfreibrüter: Aufgrund der Größe der Gehölze v.a. an der Straße ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 erforderlich. Die südliche Ausgleichsfläche mit Gehölz wird hier positiv wirken. Der Ausgleich erfolgt auf der Ausgleichsfläche Grinau der Hansestadt Lübeck.

Gehölzhöhlenbrüter: Da der Umfang an Höhlen eher klein ist, werden erforderlich:

5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen

Artenschutzausgleich 2 Vogelarten der Staudenfluren

Aufgrund des Flächenverlustes und der Störung ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:1,5 erforderlich. Denkbar ist es, in der Verkehrsgrünfläche im Westen Staudenflur zu integrieren. Vorrangig wird die südliche Ausgleichsfläche als Ausgleich hergestellt.

Externer Ausgleich für Arten der Gehölze und Staudenfluren wird an der Grinau umgesetzt.

Artenschutzausgleich 3 Fledermäuse

Gehölzvernetzung Flugwege - Wiederherstellung von Gehölzen an den Böschungen Oberbüssauer Weg. Da im Westen ein Knick erhalten bleibt, wird die Wiederherstellung der Vernetzung nicht als CEF-Maßnahme definiert.

Quartierersatz: Anbringung von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen. Die Maßnahme ist nicht vorgezogen (CEF-Maßnahme) erforderlich, da nur Tagesquartiere als Potenzial möglich sind. In unmittelbarer Nachbarschaft der 5 vorgesehenen Großraumhöhlen ist jeweils 1 Vogelnistkasten für Höhlenbrüter (Meisenkasten) anzubringen.

Artenschutzausgleich 4 Kammmolch

Herstellung einer Vernetzung gemäß den Gehölzpflanzmaßnahmen für die Fledermäuse (Ausgleichsmaßnahme 3). Wiederherstellung damit des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches. Lagerung von Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit auf beiden Böschungsseiten und jeweils an 5 Stellen.

6.3.7 Schutzgut Biologische Vielfalt

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Plangebiet befindet sich außerhalb von Schutzgebieten. Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind:

- das Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“, welches südlich an das Plangebiet angrenzt und
- das FFH-Gebiet (2127-291) „Travetal“, rd. 1 km südlich des Plangebietes.

Das etwa 650 ha große Landschaftsschutzgebiet „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ folgt dem östlichen und südlichen Rand des Oberbüssauer Weges und dient zur Sicherung des Talraums der Grienau und der Quadebek mit seinem Bestand and verschiedenen Biotoptypen und einer Vielzahl von gefährdeten Pflanzen- und Tierarten. Das gilt insbesondere für die Gewässerläufe, die Feucht- und Nasswiesen und die Erlen-Eschen-Auenwälder. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Gewässerläufe und begleitenden Biotope durch die Umsetzung der Planung ist nicht zu erwarten.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhaltepunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o.g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.8 Schutzgut Landschaft

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Unter dem Schutzgut Landschaft wird das Landschaftsbild als äußere Erscheinungsform von Natur und Landschaft ebenso erfasst, wie der Bestandteil des Naturhaushaltes, der den Lebensraum für Pflanzen und Tiere bildet, da Lebensformen und Lebensräume wesentlich zu den Eindrücken der Betrachter beitragen.

Das Plangebiet sowie die umliegenden Flächen südlich der Bahnstrecke sind als offener Landschaftsraum mit landwirtschaftlicher Nutzung und gliedernden Knickstrukturen erlebbar. Östlich und westlich wird die Ackerfläche des Plangebietes durch Sukzessionsflächen begrenzt, die zum Großteil als Ausgleichsflächen dienen. Weiterhin befindet sich östlich des Plangebietes ein Hundeübungsplatz, der regelmäßig in Anspruch genommen wird.

Landschaftsbildqualität

Die Landschaftsbildqualität eines Landschaftsraumes wird anhand der Kriterien Vielfalt, Eigenart und Naturnähe bewertet.

Die Vielfalt einer Landschaft setzt sich zusammen aus der Reliefvielfalt, Flächenvielfalt und Strukturvielfalt. Das Plangebiet ist durch die Geländeerhebung des Oberbüssauer Weges und die ebenen Ackerflächen sowie die Waldflächen und Kleingewässer im Süden abwechslungsreich strukturiert, weshalb die Reliefvielfalt als „mittel“ zu bewerten ist. Die Flächenvielfalt ist in Anbetracht der im Plangebiet vorhandenen Flächenarten ebenfalls als „mittel“ einzustufen.

In Bezug auf die Naturnähe ist das Plangebiet durch die intensive Nutzung der Ackerfläche und die vorhandenen Erschließungsanlagen sowie auch die bepflanzten Flanken der Straßenböschung Oberbüssauer Weg als „mittel“ einzustufen. Der nördliche Knick wird teilweise bis nah an den Knickwall beackert und dient als Abgrenzung zu den Bahngleisen, so dass diese Gehölzstrukturen allenfalls als mittel naturnah anzusehen sind. Die Sukzessionsflächen im Umfeld des Plangebiets bieten durch die ruderalen Strukturen mit Gehölzaufwuchs verschiedener Stadien und extensiver bis gar keiner Pflege eine hohe Naturnähe.

Als die Eigenart bestimmende Kriterien werden die Ursprünglichkeit, die Struktur sowie die Einzigartigkeit der Landschaft herangezogen. Als raumbildende Strukturen sind im Plangebiet und seinem Umfeld sämtliche linienhaften und flächigen Gehölze zu nennen, welche überwiegend eine gute Ausprägung haben. Aufgrund der weiten Verbreitung von landwirtschaftlichen Nutzflächen südlich der Bahn ist die Einzigartigkeit der Fläche im Plangebiet jedoch als „gering“ einzustufen. Die Ursprünglichkeit einer Fläche kann durch die Betrachtung der Historie vor dem Einsetzen der

Industrialisierung der Landwirtschaft ermittelt werden. Auf den Karten der Preußischen Landesaufnahme (um das Jahr 1900) ist im Bereich des Bebauungsplans 21.08.00 eine Viehweide mit Knicks vorhanden. Die Knicks sind heutzutage nicht mehr vorhanden. Die Straße Oberbüssauer Weg und die Bahnstrecke waren bereits vorhanden. Insgesamt wird die Eigenart des Plangebietes als „mittel“ bewertet.

Neben der Landschaftsbildqualität ist auch die visuelle Empfindlichkeit einer Landschaft für die Beurteilung von Auswirkungen der Planung von Bedeutung. Je einsehbarer (durchsichtiger) eine Landschaft ist, desto höher ist die visuelle Empfindlichkeit.

Durch die umliegenden Strukturen sowie die Bahnstrecke mit nördlich angrenzender Lärm- und Sichtschutzwand sowie die südlich gelegenen Waldstrukturen ist die Sicht in das Plangebiet von außen begrenzt. Das Plangebiet öffnet sich lediglich ostwärts in die freie Landschaft.

Landschaftsplan

Gemäß dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck liegt das Plangebiet außerhalb großräumiger, besonders wertvoller Landschaftsbereiche. Schwach strukturierte Ackerflächen besitzen laut dem Landschaftsplan nur einen geringen landschaftlichen Wert, so dass das Plangebiet gemäß der Darstellung im Plan 9 mit der Wertstufeklasse „gering IV“ bewertet wird. Landschaftlich wird das Plangebiet der „Beckenlandschaft“ zugeordnet.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die geplanten und vorhandenen Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine umfassenden hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen

Eingrünung

Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung“ sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (M1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

d) Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Landschaft sind nicht erforderlich.

6.3.9 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen sind unmittelbar mit der Ausgestaltung der Lebensgrundlagen in Form der in diesem Umweltbericht genannten Schutzgüter verbunden. So wirken sich nachteilige Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auch auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit aus. Nachfolgend stehen aufgrund der Übersichtlichkeit die Aspekte Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Erholung und Immissionen im Vordergrund.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Das Plangebiet weist keine Wohnfunktion auf. Für die Wohnumfeldfunktion hat das Plangebiet aufgrund des Vorhandenseins von Grün- und Freiflächen jedoch eine hohe Bedeutung. Die dem Plangebiet am nächsten gelegene Wohnbebauung befindet sich nördlich der Bahngleise und der Lärm- und Sichtschutzwand in rd. 40 m - 50 m Entfernung.

Erholung

Die Erlebbarkeit bzw. das Erholungspotenzial einer Landschaft ist abhängig von der Zugänglichkeit und der Einsehbarkeit, insbesondere durch Ausblicke von vorhandenen Wegen und Siedlungsbereichen.

Über den Oberbüssauer Weg wird die Erlebbarkeit der südlich der Bahnstrecke gelegenen, landschaftlich hochwertigen Flächen „Talraum und Umfeld von Grienau und Quadebek“ sowie der „Trave“ gewährleistet. Die Trave wird vor allem auch durch den Feldweg erlebbar, der im südlichen Bereich des Plangebietes anbindet und entlang des Oberbüssauer Weges Richtung Norden und dann parallel zu den Bahngleisen Richtung Osten verläuft.

Westlich des Plangebietes befindet sich zudem ein Hundeübungsplatz, der regelmäßig von Mitgliedern des dort ansässigen Vereins genutzt wird.

Immissionen

Die Empfindlichkeit der vorhandenen Nutzung gegenüber Emissionen (z.B. Lärm, Gerüche) ist abhängig von der Anzahl der Personen sowie ihrer Tätigkeiten, die durch Emissionen gestört werden können. Da im Geltungsbereich bisher keine relevante Bebauung vorhanden ist, ist die Empfindlichkeit gegenüber Emissionen als gering einzustufen.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Der Stadtteil Moisling sowie die umliegenden Ortsteile der Hansestadt Lübeck sollen durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes besser an das Nahverkehrsnetz zwischen Lübeck und Hamburg angeschlossen werden. Dadurch ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohn- Wohnumfeldfunktion und Erholungsmöglichkeiten des Stadtteils. Die Erschließungsflächen als notwendige Ergänzung des Bahnhaltepunktes tragen zu diesen positiven Effekten bei.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpendler der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Erholung

Die vorhandene Erschließung wird durch die geplanten Verkehrsstrukturen ausgebaut und dadurch positiv beeinflusst. Durch die aktualisierte Wegeführung werden zudem kürzere und barrierefreie Verbindungen zu den erholungsrelevanten Anbindungspunkten in der Nachbarschaft hergestellt. Es sind also für die Erholung durchweg positive Effekte festzustellen. Lediglich in der Bauphase ist mit einer Einschränkung der Nutzbarkeit entsprechender Strukturen und mit visuellen sowie akustischen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Immissionen

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Der geplante Park+Ride-Platz grenzt nicht an eine schützenswerte Nutzung. Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung befindet sich nördlich der Bahntrasse und wird durch die bestehenden Lärmschutzwände geschützt. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind demnach nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen der Verkehrssteigerungen durch die geplante Anlage verteilen sich im vorhandenen Straßennetz. Die durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingten Lärmbelästigungen sind hierbei nicht zu betrachten. Gemäß Rechtsprechung ist kein Straßenanlieger dagegen geschützt, dass bedingt durch die Änderung von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

6.3.10 Schutzgüter kulturelles Erbe und andere Sachgüter

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des Umweltzustandes

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Bei den Flächen im Plangebiet handelt sich um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Im Rahmen des UNESCO-Managementplanes der Hansestadt Lübeck wurde eine kulturhistorisch bedeutende Pufferzone um das Kerngebiet der Lübecker Altstadt festgelegt. Innerhalb der Pufferzone sind Baumaßnahmen hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit der Welterbestätte zu überprüfen.

Das Plangebiet befindet sich außerhalb dieser Pufferzone, liegt jedoch am westlichen Rand der im Managementplan definierten Sichtachse Nr. 16 „B 208 westlich Siebenbäumen“ auf die Lübecker Altstadt.

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter führen. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente währen der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, weshalb Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung notwendig werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“

Da es sich bei der geplanten Erschließung nicht um hochbauliche Objekte handelt, können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

c) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich nachteiliger und erheblich nachteiliger Auswirkungen

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Im Vorfeld einer Baumaßnahme sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o.g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr. 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zuallererst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

6.3.11 Wechselwirkungen

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungen und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern sind jeweils bei der Darstellung der Auswirkungen berücksichtigt worden. Voraussichtlich resultieren keine erheblichen Beeinträchtigungen aus den Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzierung von Auswirkungen.

6.3.12 Kumulierende Wirkungen

Gemäß Anlage 1 Ziffer 2. Abs. b) Ziffern ff) zu § 2 Abs. 4 BauGB und den §§ 2a und 4c BauGB sind die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Baumaßnahmen im Plangebiet auf die o.g. Schutzgüter zu beschreiben, unter anderem infolge der Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete.

Bebauungsplan 21.09.00 - Moisling Süd / Solarpark

Westlich des Oberbüssauer Wegs befindet sich der Bebauungsplan 21.09.00 in der Aufstellung. Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Solarthermie-Anlage zur Versorgung des Stadtteils Moisling mit Fernwärme. Die hervortretende kumulierende Wirkung besteht in der Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche, die zusammen in größerem Maße stattfindet und sich so erheblich nachteilig auf das Schutzgut Fläche auswirkt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass entsprechende Ausgleichserfordernisse jeweils formuliert und ausgeglichen werden.

Bebauungsplan 21.01.00 - Oberbüssauer Weg / Neue Mitte

Nördlich des Plangebietes soll ein attraktives Stadtteil-Zentrum für den Stadtteil Moisling entstehen, das in seiner Gestaltung und Nutzung als identitätsstiftender Mittelpunkt dienen soll. Grundlegende Ziele sind die Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs und der sozialen Infrastruktur, die Bereitstellung von privaten und öffentlichen Dienstleistungsangeboten, neuen Wohnungsbauten bzw. die Sanierung bzw. Erneuerung des Wohnbestandes sowie die Realisierung von Aufenthaltsflächen und (neuen) Anbindungen.

Erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter, die in Folge einer Kumulierung mit diesem Vorhaben auftreten, sind nicht festzustellen.

6.4 Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Schutzgut Fläche

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

Die Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen der Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Fläche werden multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert (s. Kapitel Schutzgut Boden).

Schutzgut Boden

Natürliche Bodenfunktionen

Innerhalb des Plangebietes sind Parkplätze und Parkplatzanlagen grundsätzlich mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze. Dies begründet sich aus der voraussichtlich unterschiedlichen Nutzungsintensität der einzelnen Parkplätze.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Kampfmittel

Vor Beginn der Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben, Kanalisation, Gas, Wasser, Strom und Straßenbau ist die Fläche gemäß Kampfmittelordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel zu untersuchen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 31, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Der Bauträger hat sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahme einbezogen werden können.

Versickerungsfähige Oberflächenmaterialien

Die Parkplätze und Wegeflächen - mit Ausnahme derer Fahrspuren und max. 35 Parkplätzen in direkter Bahnsteignähe - sind mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit drainfähigen Pflasterfugen herzustellen.

Schutz des Bodens und des Grundwassers

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe zu vermeiden.

Rekultivierung der Bodenschicht

Für den Bau erforderlicher Stell- und Bodenlagerflächen, die nicht für Versiegelungsflächen vorgesehen sind, sind nach Abschluss der Bauphase wieder zu rekultivieren. Die baubedingte Inanspruchnahme von Seitenflächen, die nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen benötigt werden (z.B. durch Befahren mit Baufahrzeugen oder Einrichtung von Materialplätzen), ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Die Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu lockern und zu rekultivieren.

Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden liegt somit insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) teilweise innerhalb des Plangebietes und teilweise über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen wird hierzu die im Bebauungsplan festgesetzte Ausgleichsfläche. Dort ist ein Ausgleich von 3.126 m² möglich. Der weitere Bedarf von 1.885 m² wird an der Grinau, südlich des Plangebietes erbracht. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

<u>Schutzgut Wasser</u>

Grundwasser

Grundwasserhaltungen für die Bauzeit stellen eine Benutzung des Grundwassers gem. Wasserhaushaltsgesetz dar und sind daher gem. WHG erlaubnispflichtig. Ein entsprechender Antrag ist mindestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten einzureichen.

Sollten sich im Plangebiet alte Brunnen und Messstellen befinden, so sind diese fachgerecht, gemäß der Technischen Regeln, Arbeitsblatt W 135, zurückzubauen.

Grundsätzlich sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine nachteilige Auswirkung auf Boden und Grundwasser durch austretende Betriebsstoffe während der Bau-, und Betriebsphase zu vermeiden.

Schmutz und Regenwasser

Das Ziel sich so weit wie möglich an den natürlichen Wasserhaushalt anzunähern, kann nur mithilfe der Nutzung von Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen erfolgen, bei denen in der Regel der Parameter Versickerung den größten Anteil einnimmt. Dies entspricht auch dem Fall der Planung. Die Nutzung der Mulden-Rigolen-Elemente hat eine Erhöhung der Versickerung zur Folge. Dementsprechend kann die Grundwasserneubildung gefördert werden. Im Vergleich zum Bestand ist diese Art der Regenwasserbewirtschaftung positiv zu werten, da das Regenwasser an dem Ort, an dem es anfällt, versickert und nicht mehr über einen Kanal abgeleitet werden soll.

Der Bebauungsplan setzt zudem fest, dass innerhalb des Plangebietes Parkplätze und Parkplatzanlagen mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen oder mit Pflastersteinen mit dränfähigen Pflasterfugen herzustellen sind. Hiervon ausgenommen sind maximal 35 Parkplätze, welche aufgrund der voraussichtlichen Nutzungsintensität eine Vollversiegelung erfordern.

Die Entsorgung des Schmutzwassers hat über die vorhandenen zentralen SW-Leitungen der Hansestadt Lübeck mit Reinigung im Zentralklärwerk der Hansestadt Lübeck zu erfolgen.

Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht erforderlich.

Schutzgüter Klima und Luft

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (Acer monspessulanum L.), Schnee-Felsenbirne (Amelanchier arborea), Hainbuche (Carpinus betulus), Baum-Hasel (Corylus colurna), Rot-Esche/Grün-Esche (Fraxinus pennsylvanica), Zerr-Eiche (Quercus cerris), Rot-Eiche (Quercus rubra), Schein-Akazie (Robinia pseudoacacia), Eberesche (Sorbus aucuparia), Winter-Linde (Tilia cordata Mill.)

Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Schutz verbleibender Gehölzstrukturen vor Beeinträchtigungen während der Bauphase

Bei Baumaßnahmen in der Nähe von Gehölzbeständen sind die Gehölze gemäß DIN 18920 vor Beeinträchtigungen zu schützen (Schutzabgrenzungen, Baumschutz, je nach Bedarf). Kronentraufbereiche dürfen nicht befahren werden, Bodenmassen und anderes Baumaterial darf in den Kronentraufbereichen nicht gelagert werden. Gehölzschnitte und andere erforderliche Maßnahmen der Baumpflege erfolgen nach den Empfehlungen der ZTV-Baumpflege.

Klimaangepasste Baumartenwahl

Oberirdische Parkplatzanlagen mit mehr als 4 Parkplätzen sind durch Baumpflanzungen zu gliedern und zu beschatten. Hierzu ist je angefangene 4 Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter Laubbaum gemäß Pflanzliste 2 mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, in einer mindestens 12 m² großen, offenen Baumscheibe, gemessen zwischen den Rückenstützen und mit mindestens 18 m³ Wurzelraum in einem gleichmäßigen Baumraster auf der jeweiligen Stellplatzanlage zu pflanzen.

Die Bäume sind hierbei vornehmlich innerhalb der Parkplatzreihen zu pflanzen. Abweichend ist der rechnerisch erforderliche Anteil an Bäumen in den angrenzenden Bereichen zu pflanzen, sofern auf dem befestigten Teilbereich der Parkplatzanlage eine Bedeckung mit PV-Anlagen umgesetzt werden soll und dort wegen der Besonnung keine Überstellung mit Bäumen realisiert werden kann. Diese Regelung greift gleichfalls bei erforderlichen Standortabweichungen durch technische Leitungen.

Pflanzliste 2 - Baumpflanzungen Parkplatzanlage

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Französischer Ahorn (Acer monspessulanum L.), Schnee-Felsenbirne (Amelanchier arborea), Hainbuche (Carpinus betulus), Baum-Hasel (Corylus colurna), Rot-Esche/Grün-Esche (Fraxinus pennsylvanica), Zerr-Eiche (Quercus cerris), Rot-Eiche (Quercus rubra), Schein-Akazie (Robinia pseudoacacia), Eberesche (Sorbus aucuparia), Winter-Linde (Tilia cordata Mill.)

Gehölzpflanzungen

Die zeichnerisch festgesetzten Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ (VG) sind mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 zu bepflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Der zur Anpflanzung festgesetzte Gehölzstreifen (A) ist als freiwachsende Hecken in einer Breite von 3,5 m mit standortgerechten, heimischen Baum- und Straucharten gemäß Pflanzliste 1 anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen. Die Anpflanzung ist zum Schutz vor Verbiss während einer 3-jährigen Entwicklungspflege einzuzäunen.

Pflanzliste 1 - Gehölzpflanzungen

Bäume

Qualität: Hochstamm 3 x v., Stammumfang mind. 18 cm

Spitzahorn (Acer platanoides), Hainbuche (Carpinus betulus), Esche (Fraxinus excelsior), Stieleiche (Quercus robus), Winter-Linde (Tilia cordata)

Sträucher
In den Mengen 2:1 innerhalb einer Gehölzart sind zu pflanzen: Verpflanzter Strauch, ohne Ballen, 100-150 cm Strauch, 3 x v., mit Ballen, 100-125 cm

Feldahorn (Acer campestre), Schlehdorn (Prunus spinosa), Hainbuche (Carpinus betulus), Eberesche (Sorbus aucuparia), Rote Heckenkirsche (Lonicera xylosteum), Hundsrose (Rosa canina), Hasel (Corylus avellana), Salweide (Salix caprea), Weißdorn (Crataegus monogyna), Schw. Holunder (Sabucus nigra), Esche (Fraxinus excelsior), Schneeball (Viburnum opulus), Wildapfel (Malus silvestris) Pfaffenhütchen (Euonymus europ.), Vogelkirsche (Prunus avium), Traubenkirsche (Prunus padus)

Beseitigung eines geschützten Steilhangs

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges im Zuge der Umsetzung der Planung entsteht ein Ausgleichserfordernis, welches sich nach dem Erlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung (Stand 2014)[11] bemisst.

Bei einer Biotopfläche von 2.775 m² ergibt sich demnach ein Ausgleichserfordernis von **8.325 m².** Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Eingriff in Waldstrukturen

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln. Bei einer Biotopfläche von 590 m² ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von **1.180 m².**

Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Eingriff in vorhandene Ausgleichsfläche

Bei dem Eingriff in diese Ausgleichsfläche wird die Zeit berücksichtigt, in welcher sich diese bereits entwickeln konnte. Bei einer Entwicklungszeit von 22 Jahren und einer Eingriffsfläche von 380 m² ergibt sich somit ein Ausgleichserfordernis von 644 m². Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen. Die Flächengröße beträgt rund 3.700 m². Entsprechend würden von dieser Flächengröße 644 m² allein für den hier genannten Ausgleich in Anspruch genommen werden. Es verleibt somit ein Rest von 3.126 m² für weitere Ausgleichsbedarfe.

[11] MELUR (2018): Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - Anlage: Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: 01.01.2014

Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Vermeidungsmaßnahme 1 Brutvögel

Das Baufeld wird außerhalb der Brutzeit geräumt. Die Brutzeit reicht von Anfang März bis Ende September.

Vermeidungsmaßnahme 2 Fledermäuse

Größere Bäume mit Stammdurchmesser > 20 cm werden im Zeitraum 1. Dezember bis Ende Februar gefällt. Außerhalb dieser Zeit ist das Fällen nur dann möglich, wenn durch Negativ-nachweis (Kontrolle durch Fachpersonal) nachgewiesen wird, dass keine Tiere in Spalten oder Höhlen vorkommen.

Vermeidungsmaßnahme 3 Fledermäuse

Zur Minderung von Verlusten an Insekten bei Beleuchtung von Straßen/Parkplätzen/Wegen im Geltungsbereich selbst ist eine insektenfreundliche Beleuchtung mit LED (kein weißes Licht) und keine Beleuchtung von Grünstrukturen sicher zu stellen. Bei nächtlichen Bauarbeiten sind Richtstrahler zu verwenden.

Vermeidungsmaßnahme 4 Kammmolch

Im Bereich der wegfallenden Heckenstrukturen nördlich und südlich der Bahnlinie wird ab Mitte Februar vor Baubeginn ein Amphibienschutzzaun aufgestellt. Dieser wird, sofern möglich, mind. 10 cm in den Boden eingegraben, um ein Untergraben / Unterwandern zu vermeiden. Zu verwenden sind glattwandige Zäune mit mind. 40 cm Höhe, die durch die umweltfachliche Bau-überwachung aufgestellt werden. Zugleich sind Ausstiegshilfen an der Innenseite (auf der Seite des Baufeldes) einzubauen, sodass die Amphibien das Baufeld selbstständig verlassen können. Die Funktion der Schutzeinrichtung ist dauerhaft zu gewährleisten, bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten und wird erst nach dem Abschluss der Arbeiten abgebaut. Im Laufe der Bau-zeit erfolgen regelmäßige Kontrollen, im Zuge derer mögliche Schäden festgestellt und repariert werden. Je nach Erfordernis können durch die umweltfachliche Bauüberwachung zusätzliche Bereiche festgelegt werden, die zu schützen sind.

Artenschutzausgleich 1 Gehölzvögel

Gehölzfreibrüter: Aufgrund der Größe der Gehölze v.a. an der Straße ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 erforderlich. Die südliche Ausgleichsfläche mit Gehölz wird hier positiv wirken.

Gehölzhöhlenbrüter: Da der Umfang an Höhlen eher klein ist, werden erforderlich:

5 Meisenkästen (Höhlenkästen) und 5 Nischenbrüterkästen

Artenschutzausgleich 2 Vogelarten der Staudenfluren

Aufgrund des Flächenverlustes und der Störung ist ein Ausgleich im Verhältnis 1:1,5 erforderlich. Denkbar ist es, in der Verkehrsgrünfläche im Westen Staudenflur zu integrieren. Vorrangig wird die südliche Ausgleichsfläche mit 3.000 m² als Ausgleich hergestellt.

Externer Ausgleich für Arten der Gehölze und Staudenfluren wird an der Grinau umgesetzt.

Artenschutzausgleich 3 Fledermäuse

Gehölzvernetzung Flugwege - Wiederherstellung von Gehölzen an den Böschungen Oberbüssauer Weg. Da im Westen ein Knick erhalten bleibt, wird die Wiederherstellung der Vernetzung nicht als CEF-Maßnahme definiert.

Quartierersatz: Anbringung von 5 Spaltenquartieren und 5 Großraumhöhlen. Die Maßnahme ist nicht vorgezogen (CEF-Maßnahme) erforderlich, da nur Tagesquartiere als Potenzial möglich sind.

Artenschutzausgleich 4 Kammmolch

Herstellung einer Vernetzung gemäß den Gehölzpflanzmaßnahmen für die Fledermäuse (Ausgleichsmaßnahme 3). Wiederherstellung damit des Lebensraumes gemäß den Anforderungen des Kammmolches. Lagerung von Totholzhaufen als Versteckmöglichkeit auf beiden Böschungsseiten und jeweils an 5 Stellen.

Schutzgut Biologische Vielfalt

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Landschaft

Eingrünung

Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Landschaftseingrünung“ sind gegenüber den zum Anpflanzen festgesetzten Gehölzstreifen (A) vorgelagerte Schutzbereiche (M1) in einer Breite von 5,0 m von gärtnerischer oder sonstiger Nutzung sowie von baulichen Anlagen, Aufschüttungen und Abgrabungen freizuhalten.

Diese Schutzbereiche sind als naturnahe, feldrainartige Wildkrautstreifen zu entwickeln, 1 x jährlich, frühestens ab dem 01. Juli des Jahres, zu mähen (inkl. Abfuhr des Mähgutes) auf Dauer zu erhalten.

Geplante Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Landschaft sind nicht erforderlich.

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG SH (2015)

Im Vorfeld einer Baumaßnahme sind noch vor Beginn jedweder Baumaßnahmen o.g. Prospektionsarbeiten zur Auffindung archäologischer Kulturdenkmale durchzuführen. Diese sind auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale, Denkmalschutzgesetz - DSchG in der Fassung des Gesetzes vom 30. Dezember 2014; GVOBl. Schl.-H. Nr. 1, 2015, S. 2-9, nach § 4 Nr. 1 und 3 (Öffentliche Planungen und Maßnahmen, Welterbe) zu fordern sowie nach § 14 (Kostenpflicht bei Eingriffen) vom Verursacher zu tragen. Sie sind in ihrer Art sowie Durchführung mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie abzustimmen und nach § 12, Absatz 2, Nr. 4, 5 und 6 bei diesem zu beantragen. Zuallererst sind nichtinvasive Prospektionen zum Schutz des potenziellen archäologischen Kulturgutes anzuwenden.

Sollte es seitens des Bereichs Archäologie und Denkmalpflege, Abt. Archäologie, als notwendig erachtet werden, muss anschließend eine invasive Prospektion an ausgewählten Fundorten durchgeführt werden, um die archäologischen Kulturdenkmale zu überprüfen. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Die im Vorfeld einer Baumaßnahme durchgeführten Prospektionen ersetzen nicht eine nach § 12 DSchG SH (Genehmigungspflichtige Maßnahmen) mögliche anfallende Ausgrabung. Die Kosten hierfür sind nach § 14 DSchG SH ebenfalls vom Verursacher zu übernehmen.

Als Maßnahmen sind auch alle geforderten Ausgleichsmaßnahmen und notwendige Erschließungsmaßnahmen zu betrachten und zu berücksichtigen.

Alle Funde und die zugehörige Dokumentation der Prospektionen sind gemäß § 15 DSchG SH der Oberen Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Lübeck zur wissenschaftlichen Bearbeitung auszuhändigen.

6.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Prognose)

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die deutlich prägende landwirtschaftliche Nutzung im Plangebiet bestehen bleiben. Es käme nicht zu einer Umsetzung der geplanten Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt und der damit verbundenen Flächenversiegelung und Umnutzung der Fläche. Vermutlich würde innerhalb der Ackerflächen die intensive ackerbauliche Nutzung beibehalten und demzufolge würden keine Veränderungen des derzeitigen Umweltzustandes eintreten. Die artenreichen Steilhänge des Oberbüssauer Weges würden bis auf Weiteres in der Form weiterbestehen. Auf den Ruderalflächen der westlich gelegenen Ausgleichsflächen würde die Sukzession weiter voranschreiten.

6.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes sowie der Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der notwendigen Infrastruktur für den Bahnhaltepunkt - wie beispielsweise eines „Park+Ride“ Parkplatzes - und der fußläufigen und straßentechnischen Erschließung entlang der Bahnlinie Hamburg - Lübeck auf der Südseite des künftigen Bahnhaltepunktes. Aufgrund dessen ist die Lage, der dem Bahnhaltepunkt zugehörigen Infrastruktur vorab definiert.

Im Zuge der Planung der Anlagen wurden unterschiedliche Ansätze der Erschließung – hier insbesondere die Lage des Kreisverkehrs - geprüft. Aufgrund der technisch erforderlichen maximalen Neigungen in Zusammenhang mit der Nutzung durch den Busverkehr ist eine weitergehende Verlagerung der Verkehrsanlage jedoch nicht umsetzbar.

6.7 Zusätzliche Angaben

6.7.1 Sachgerechter Umgang mit Abfällen

Es ist davon auszugehen, dass alle geltenden gesetzlichen / abfallrechtlichen Vorschriften bei der Durchführung der baulichen Maßnahmen eingehalten werden.

6.7.2 Beschreibung erheblich nachteiliger Auswirkungen durch Unfälle oder Katastrophen

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den nördlich des Plangebietes gelegenen Bahnstrecke Hamburg - Lübeck besteht ein generelles Risiko für Unfälle durch eine Entgleisung von Nahverkehrs-, Fernverkehrs- und Güterzügen. Durch die Einschnittslage der Bahntrasse, dem Knick zwischen den Gleisen und der Erschließungsanlagen sowie den zum Knickwall festgelegten Entfernungen von 10 m zu den Erschließungsanlagen wird eine erhebliche Beeinträchtigung durch eine Entgleisung ausgeschlossen.

Unbeschadet des § 50 Satz 1 BImSchG sind durch die Umsetzung der Planung keine schweren Unfälle oder Katastrophen zu erwarten:

- Im Umfeld des Plangebiets befinden sich weder Industrie- oder Gewerbeanlagen noch landwirtschaftliche Großbetriebe, die bei Unfällen nachteilige Auswirkungen auf die Planung bewirken könnten.
- Es befinden sich keine derartig erhöhten Geländeformen, sodass infolge von Erdrutschen nachteilige Auswirkungen für die Planung entstehen könnten.
- Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Umfeld des Plangebietes, welche bei Starkregen- und Hochwasserereignissen nachteilige Auswirkungen bewirken könnten.

Im Plangebiet sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Abs. 5a BImSchG geplant, so dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen und schweren Unfälle auf schutzbedürftige Gebiete in der Nachbarschaft entstehen.

Klimawandel

Zur Berücksichtigung von Klimawirkungen ist von einem maximalen Zeitraum auszugehen, welcher der Lebensdauer des Vorhabens entspricht.

Die durch den Bebauungsplan planungsrechtlich ermöglichte Infrastruktur und die dauerhafte Versiegelung von Fläche verursachen keine erheblichen Mengen an Treibhausgasemissionen.

Durch die Planung wird nicht in Ökosysteme mit besonderer Senkenfunktion für Treibhausgase, wie Wälder in größerem Umfang oder Moore, eingegriffen.

Die Planung beeinträchtigt keine Schutzgüter, die infolge des Klimawandels besonders empfindlich sind. Der Boden im Plangebiet besteht nach jetzigem Kenntnisstand nicht aus klimasensitiven Böden.

Das Vorhaben ist weder erheblich anfällig gegenüber Hitze noch gegenüber Kälte. Starkregenereignisse können über das Dachwasser über das Versickerungssystem in den Boden eingeleitet werden. Im Plangebiet sind nach jetzigem Kenntnisstand keine Hochwasserereignisse zu erwarten.

6.7.3 Gutachten und umweltbezogene Informationen

Die vollständige Auflistung der Gutachten ist der Begründung zu entnehmen. Bei der Zusammenstellung der Unterlagen sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

Die ansonsten in den herangezogenen Fachgutachten verwendeten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Gutachten aufgeführt.

6.7.4 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sollen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Mit Umsetzung der in diesem Umweltbericht aufgeführten Maßnahmen werden die durch die Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Umweltauswirkungen vermieden, vermindert und im Falle der Erheblichkeit ausgeglichen.

6.8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichtes

Schutzgut Fläche

Durch die notwendigen Baumaßnahmen bei Umsetzung der Planung kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Fläche für Zuwegungen und Einrichtungsflächen, die jedoch nur unter Vorsorgegesichtspunkten relevant ist.

Durch die Umnutzung des Plangebietes findet ein Flächenverbrauch einer zuvor für die Landwirtschaft nutzbaren Fläche, einer Waldfläche sowie die Inanspruchnahme von einer Fläche für die Entwicklung von Natur und Landschaft (für Ausgleichsmaßnahmen) statt. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche dar und ist auszugleichen. Die Fläche für den Straßenverkehr wird im Zuge der Umsetzung der Planung flächenmäßig zunehmen. Entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Ausgleich der erheblich nachteiligen Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut werden in dem vorliegenden Umweltbericht multifunktional über das Schutzgut Boden formuliert und bilanziert.

Schutzgut Boden

Die vorliegende Bauleitplanung ruft bei Umsetzung erheblich nachteilige Beeinträchtigungen für die natürlichen Bodenfunktionen bspw. in Form von Versiegelung, Verdichtung, Abgrabungen und Aufschüttungen hervor. Die Neuversiegelung von Böden durch Erschließungsflächen im Plangebiet führt zu weiteren Störungen eines bereits gestörten Bodengefüges und verändern die Standorteigenschaften in Bezug auf den Wasserabfluss. Die Neuversiegelung beläuft sich bei Umsetzung der Planung auf eine Fläche von 12.379 m². Das Ausgleichserfordernis für das Schutzgut Boden liegt insgesamt bei 5.015 m². Der Ausgleich wird multifunktional mit dem Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften) und das Schutzgut Fläche teilweise innerhalb des Plangebietes und teilweise über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht.

Weiterhin werden in dem vorliegenden Umweltbericht Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Bode formuliert.

Schutzgut Wasser

Die Vorbelastungen, die durch Versiegelung von Verkehrsflächen gegeben (Grundwasserabsenkung, Schadstoffimmissionen) sind, werden durch ein hinzukommen von Verkehrsflächen zunehmen, wohingegen die Vorbelastungen durch die landwirtschaftliche Nutzung abnehmen werden.

Durch die im Zuge der Bauarbeiten hervorgerufenen Veränderungen des Bodengefüges und die Versiegelung von Fläche, wird sich der Wasserhaushalt innerhalb des Plangebietes verändern, wodurch nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser festzustellen sind. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen werden entsprechend formuliert.

Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu Wasserhaltemaßnahmen kommen. Diese stellen eine Benutzung des Grundwassers gemäß des Wasserhaushaltsgesetztes dar und sind daher erlaubnispflichtig.

Durch die Zunahme an versiegelter Fläche innerhalb des Plangebietes kommt es als Folge der reduzierten Versickerung und Verdunstung zu einem erhöhten Oberflächenabfluss des Regenwassers. Diese nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Wasser ist in Hinblick auf notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung relevant.

Schutzgüter Klima und Luft

Im Plangebiet ist in der Bauphase vorübergehend mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Durch die Herstellung voll- und teilversiegelter Flächen verändert sich das Kleinklima (Verringerung der Luftfeuchte, stärkere Erwärmung über versiegelten Flächen, Verringerung der Kaltluftentstehung). Die klimatische Regeneration und das Siedlungs-Umland-Luftaustauschsystem werden durch die Neuversiegelungen innerhalb des Plangebietes selbst nachteilig verändert. Die Lage des Plangebietes relativiert diesen Effekt allerdings, da sich westlich, südlich und östlich des Plangebietes Flächen anschließen, die aufgrund ihrer Größe und Lage bedeutender für die Kalt- und Frischluftentstehung sind.

Durch den geringfügigen Eingriff in die südlich gelegenen Waldflächen werden keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut hervorgerufen, da diese nur einen sehr kleinen Teil der südlich gelegenen und für die Neubildung von Frischluft relevanten Waldflächen ausmachen.

Durch die Festlegung von öffentlichen Grünflächen und Flächen für die Anpflanzung von Gehölzen werden negative Auswirkungen der Planung auf das Plangebiet innerhalb desselben reduziert.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Pflanzen (Arten- und Lebensgemeinschaften)

Durch Umgestaltung des Plangebietes kommt es zu einem großflächigen Verlust der bestehenden Biotopstypen und tendenziell zu einer Zunahme von Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Durch die Umsetzung der Planung werden die im Plangebiet bisher vorhandenen Biotoptypen durch Biotoptypen der Siedlungs- und Verkehrsfläche weitestgehend ersetzt. Durch die Anlage einer Ausgleichsfläche werden jedoch die Eingriffe in ruderale Staudenfluren und geringfügig die Eingriffe in Gehölze vor Ort ausgeglichen bzw. kompensiert. Landwirtschaftliche Nutzflächen verschwinden hingegen insgesamt innerhalb des Plangebietes.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche im westlichen Bereich des Plangebietes wird auf einer Fläche von 380 m² durch den Ausbau des Oberbüssauer Weges überplant.

Durch die Beseitigung des gesetzlich geschützten artenreichen Steilhanges ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von 8.325 m². Der Ausgleich wird über eine Ausgleichsfläche der Hansestadt Lübeck erbracht. In Anspruch genommen werden hierzu Flächen an der Grinau, südlich des Plangebietes. Das Ausgleichsflächenkonzept sieht u.a. die Schaffung von Trockenrasen, extensivem Grünland, Magerwiesen sowie Gehölzbeständen vor.

Durch die Umsetzung des Kreisverkehrs werden Waldflächen im Sinne des §2 LWaldG auf einer Fläche von 590 m² überplant. Es handelt sich um junge Gebüsche, die sich in Folge von Sukzession zu Wald entwickeln. Bei einer Biotopfläche von 590 m² ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von 1.180 m². Der Ausgleich wird auf dem Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Niendorf-Moorgarten „Neue Koppel“ realisiert. Dort wurde eine Wiederaufforstung vorgenommen.

Der Eingriff in eine vorhandene Ausgleichsfläche ruft ein Ausgleichserfordernis von 644 m² hervor. Der Ausgleich wird innerhalb des Plangebietes erbracht. Hierzu ist die Schaffung einer Ausgleichsfläche im Süden vorgesehen.

Schutzgut Tiere (Arten- und Lebensgemeinschaften

Der Bebauungsplan überplant den Oberbüssauer Weg südlich der Bahn mit gehölzbestandenen Böschungen und im Osten Ackerfläche sowie im Westen Sukzessionsfläche. Im Süden wird ein Kreisel als Straßenplanung angeordnet und Ausgleichsfläche als Gehölz und Staudenflur hergestellt.

Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung ist eine Potenzialanalyse zur Fauna sowie die Auswertung von Kartierungen zum Bahnhaltepunkt selbst.

Für Fledermäuse, Kammmolch und Brutvögel sind Maßnahmen zur Vermeidung des Tötens von Tieren erforderlich. Hier sind Bauzeitenregelungen aber auch ein Amphibienzaun um die Baustelle nötig. Da umfangreich Gehölze v.a. an den Straßenböschungen verloren gehen und durch Pflanzung von Sträuchern nur bedingt ersetzt werden, ist für Gehölzvögel ein Gehölzausgleich erforderlich. Vögel der Staudenfluren verlieren im Westen Lebensraum, der ebenso ersetzt werden muss. Als Ausgleich dient zum einen eine Ausgleichsfläche zwischen Parkplatz und Gewässerbiotop im Süden, zum anderen wird an der Grinau externer Ausgleich umgesetzt. Die südliche Ausgleichsfläche ist als Abschirmung aber auch als Nahrungsraum für Vögel wie das Rebhuhn oder die Fledermäuse von Bedeutung. Zudem werden Nist- und Quartierkästen für Vögel und Fledermäuse erforderlich.

Mit Umsetzung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können Verbote i.S. § 44 BNatSchG vermieden werden. Eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Schutzgut Biologische Vielfalt

Die Errichtung der Erschließungsanlagen für den neuen Bahnhaltepunkt im Plangebiet ist nicht für den Erhaltungszustand des o.g. FFH-Gebietes, dessen Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und von Bedeutung sowie dessen Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes sowie der Arten durch die geplanten Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet ist nicht ableitbar. Denkbare Fernwirkungen durch die Anlage der Erschließungsanlagen treten nicht in Erscheinung.

Schutzgut Landschaft

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann aufgrund von Baueinrichtungs- und Bauflächen zu einer negativen Auswirkung auf das Landschaftsbild führen, die jedoch nur von temporärem Charakter ist und aufgrund der geringen visuellen Verletzlichkeit der Landschaft nicht als vorsorgerelevant einzustufen sind.

Die geplanten und vorhandenen Erschließungsanlagen führen lediglich zu geringen negativen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Landschaftsbild, da keine umfassenden hochbaulichen Strukturen errichtet werden und das Landschaftsbild mittlerer Wertigkeit und geringer visueller Empfindlichkeit nicht erheblich umgestaltet wird. Um die hinzukommende Erschließung jedoch bestmöglich in das Landschaftsbild einzubinden, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erforderlich.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen müssen zu einem Landschaftsbild führen, das unter Berücksichtigung von Art und Umfang der Bebauung dem jeweiligen Landschaftsbildtyp Rechnung trägt. Da das Plangebiet an das Landschaftsschutzgebiet „Talraum Grienau und Quadebek“ angrenzt, welches eine hohe Erholungsrelevanz aufweist und über den Oberbüssauer Weg gut erschlossen ist, ist an der Süd- und Ostgrenze des Plangebietes eine Eingrünung vorzunehmen. Diese Eingrünung reduziert die Einsehbarkeit des Plangebietes auf ein notwendiges Maß.

Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die Umsetzung der Planung auf das Schutzgut Landschaft sind nicht erforderlich.

Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Durch die Errichtung des Bahnhaltepunktes und der Erschließungsflächen verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Moisling, wodurch bspw. für viele Berufs- und Schulpendler der Weg zur Arbeit und zur Schule verkürzt und vereinfacht wird.

Die vorhandene Erschließung wird durch die geplanten Verkehrsstrukturen ausgebaut und dadurch positiv beeinflusst. Durch die aktualisierten Wegeführungen werden zudem kürzere und barrierefreie Verbindungen zu den erholungsrelevanten Anbindungspunkten in der Nachbarschaft hergestellt. Es sind also für die Erholung durchweg positive Effekte festzustellen. Lediglich in der Bauphase ist mit einer Einschränkung der Nutzbarkeit entsprechender Strukturen und mit visuellen sowie akustischen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Im Plangebiet ist in der Bauphase voraussichtlich mit einer erhöhten Lärm-, Staub- und Abgasentwicklung zu rechnen. Die sich auf die angrenzenden Wohngebiete negativ auswirken kann. Es handelt sich dabei jedoch nur um eine temporäre Belastung. Negative Auswirkungen durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen sowie Maßnahmen zum Ausgleich erheblich nachteiliger Auswirkungen sind nicht erforderlich.

Schutzgüter kulturelles Erbe und anderer Sachgüter

Die Umsetzung des Bebauungsplanes kann zu einer nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter führen. So kann das Auffinden schutzgutrelevanter Elemente währen der Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, weshalb Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung notwendig werden. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten.

Da es sich bei der geplanten Erschließung nicht um hochbauliche Objekte handelt, können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die sich negativ auf die Schutzziele der UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“ auswirken könnten, ausgeschlossen werden.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

7.1 Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Bei Umsetzung der Planung verbessert sich die verkehrliche Anbindung des Stadtteiles Moisling und der umgebenden Stadtteile.

Diese Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr dient allen Bevölkerungsgruppen. Kinder bzw. Jugendliche profitieren in besonderem Maße, da sie nicht selbstständige Nutzer des Individualverkehrs sind.

Darüber hinaus sind spezifische Auswirkungen auf die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht abzuleiten.

7.2 Verkehrliche Auswirkungen

Im Rahmen der Realisierung der Planung ist mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung im Bereich des Oberbüssauer Weges und den umliegenden Zubringerstraßen zu rechnen.

7.3 Folgebedarfe im Bereich der technischen Infrastruktur

Der Bebauungsplan dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die erforderliche Infrastruktur des geplanten Bahnhaltepunktes Moisling. Eine darüberhinausgehende technische Infrastruktur ist nicht erforderlich.

7.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Bezüglich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich der Auswirkungen auf den Menschen wird auf die diesbezüglichen Darlegungen des Umweltberichtes im vorangehenden Kapitel der Begründung verwiesen.

8. Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

Bodenordnung

Sämtliche Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bauleitplanes befinden sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

9. Finanzielle Auswirkungen

9.1 Ausgaben (Kosten und Finanzierung)

a) unmittelbare Kosten

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes Kosten für die Erarbeitung der Rechtspläne sowie der zugehörigen Fachgutachten.

b) mittelbare Kosten

Die Realisierung des Bebauungsplans führt zu Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die Erschließungsbauwerke. Sowohl die Herstellungs- als auch die Unterhaltungskosten verbleiben bei der Hansestadt Lübeck. Die Kosten werden teilweise gefördert. Für die Unterhaltung der zukünftig öffentlichen Flächen werden 0,3 VZA benötigt.

9.2 Einnahmen (Bodenwertsteigerungen und Grundstücksverkäufe)

a) Bodenwertsteigerungen städtischer Flächen

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen am geplanten Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling geschaffen werden. Die künftigen Parkplatzflächen, die Erschließung und die ergänzenden Nutzungen (Bushaltestellen, etc.) verbleiben auch langfristig in städtischem Eigentum. Eine Wertsteigerung bzw. -verlust gegenüber der heute landwirtschaftlichen Nutzung ist daher nicht abzuleiten.

b) Verkäufe städtischer Flächen im Zuge der Umsetzung der Planung

Es ist kein Verkauf städtischer Flächen geplant.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck hat am 20.09.2021 die Aufstellung Bebauungsplanes 21.08.00 - Moisling Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt beschlossen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch Aushang im Foyer des Fachbereiches Planen und Bauen in der Zeit vom 17.01.2022 bis einschließlich28.01.2022.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden weder Bedenken gegenüber der Planung noch sonstige Anregungen und Hinweise vorgebracht.

Planungsanzeige gemäß § 16 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein wurde die Planung mit Schreiben vom 10.01.2022 gemäß § 16 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes angezeigt.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, sind mit Schreiben vom 10.01.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 28.01.2022aufgefordert worden. In den eingegangenen Stellungnahmen wurden insbesondere die nachfolgend aufgeführten Anregungen vorgebracht:

Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck weist darauf hin, dass es sich bei dem Plangebiet um teilweise noch ungestörte Landschaftsteile handelt, in denen archäologische Kulturdenkmale, vor allem aus der Vor- und Frühgeschichte bekannt sind. Systematische archäologische Prospektionen haben hier bislang nicht stattgefunden, vereinzelt sind Fundstellen in der archäologischen Landesaufnahme dokumentiert. Besonders hinzuweisen ist auf ein bronzezeitliches Urnengräberfeld und steinzeitliche Einzelfunde im Bereich des überplanten Gebiets. Die Hinweise wurden in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.

Das Eisenbahnbundesamt weit auf die erforderlichen Abstimmungen der Planungen zur Errichtung des Bahnhaltepunktes und der Infrastruktur innerhalb des Plangebietes hin. Diese erfolgt bereits über die bei der Hansestadt Lübeck angesiedelte Koordinationsstelle.

Die Entsorgungsbetriebe der Hansestadt Lübeck weisen auf die vermeintlich schwierige Entwässerung des Plangebietes und deren Untersuchung hin. Im Rahmen der Verfahrensbearbeitung erfolgt die Erstellung eines Bodengutachtens sowie eines wasserwirtschaftlichen Fachbeitrages, deren Ergebnisse in den Bebauungsplan eingeflossen sind.

Von Seiten der Feuerwehr werden Brandschutztechnische Anforderungen an die Planung formuliert. Diese werden in der Planung berücksichtigt und in Teilen als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen.

Die untere Forstbehörde weist auf den Waldbestand und dessen gesetzlichen Waldabstand von 30 m hin, den die geplante Entwicklung zum südlich gelegenen Waldbestand einzuhalten hat. Der Waldabstand wurde bei der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs berücksichtigt und in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt.

Der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften weist auf die erforderliche Kündigung der bestehenden Pachtverhältnisse hin. Diese werden bei der weiteren Planung durch die zuständigen Bereiche berücksichtigt.

Von Seiten des Bereiches Stadtgrün und Verkehr werden unterschiedliche Anregungen zur Planung der Erschließung, der Parkplatzflächen, der Begrünung und deren Pflanzqualitäten und Baumarten sowie zu den jeweils getroffenen Festsetzungen formuliert. Diese Anregungen werden teilweise berücksichtigt und in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH gibt Hinweise zur Gestaltung der Haltestellen, welche in der späteren Ausbauplanung zu berücksichtigen sind.

Die TraveNetz GmbH gibt Hinweise zur geplanten Ver- und Entsorgung des Plangebietes.

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck trägt insbesondere Hinweise und Anregungen zur Eingrünung des Plangebietes, der Bepflanzung der Parkplätze und des Artenschutzes.

Der Kampfmittelräumdienst weist auf potenzielle Kampfmittel im Plangebiet hin, die vor Baubeginn eine Untersuchung der Ackerfläche erfordern. Dieses Erfordernis wird im Bebauungsplanentwurf als Hinweis aufgenommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bauleitplanes mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 06.01. bis einschließlich 06.02.2023 öffentlich ausgelegen. Es ging während der Beteiligungsfrist eine Stellungnahme ein.

Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken sind Bestandteil der späteren Ausbauplanung.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 06.12.2022 über die Öffentliche Auslegung informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planentwurf bis einschließlich 23.01.2023 aufgefordert. Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 52 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fand weitestgehend parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Die Gasunie Deutschland Services GmbH weist auf die bestehende Erdgasdruckleitung und Kabel sowie deren Schutzbereiche hin. Die entsprechenden Hinweise waren bereits Bestandteil des Entwurfes, wurden jedoch nochmal konkretisiert.

Von Seiten der Forstbehörde wird die erforderliche Waldumwandlung im südlichen Plangebiet in Aussicht gestellt.

Landeskriminalamt Schleswig-Holstein Abt. 3 Kampmittelräumdienst weist nochmals auf potenzielle Kampfmittel und der erforderlichen Abstimmung vor Baubeginn hin.

Der stadtinterne Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften, Grundstücksmanagement West gibt Hinweise zu möglichen alternativen Ausgleichsmaßnahmen und sieht die Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen kritisch. Die Verortung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits in Abwägung der unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange gewählt. Die Maßnahmen erfolgen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangeltungsbereiches. Durch die geplante Park+Ride-Anlage wird bereits ein wesentlicher Teil der landwirt-

schaftlichen Fläche in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan setzt sich zum Ziel, die verbleibenden Flächen möglichst einer sinnvollen und zielgerichteten Nutzung zuzuführen. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen mit einer Breite von rund 30,0 m und einer Länge von rund 125,0 m nur schwerlich eine landwirtschaftliche Nutzung wirtschaftlich zu betreiben ist. Demnach wurde in Abwägung der Belange ein Teil des erforderlichen Ausgleiches an dieser Stelle eingeplant. Der weitere erforderliche Ausgleich erfolgt hingegen auf externen Ausgleichsflächen der Hansestadt Lübeck.

Die Untere Naturschutzbehörde gibt Hinweise und Anregungen zur Festsetzung der Stellplatzbegrünung. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten sind. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbauliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet.

Zudem erfolgen Hinweise zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen. Diese wurden bereits im Entwurf des Bebauungsplanes abgestimmt und sind Bestandteil der Planung. Wie die Untere Naturschutzbehörde korrekt darstellt, ist der vorhandenen Baumbestand des geschützten Biotopes Bestandteil des Biotoptypes. Ein getrennter Ausgleich des Steilhanges und des einzelnen Baumbestandes ist demnach nicht im Sinne des Biotopausgleiches. Diese fachliche Einschätzung wurde zudem mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume abgestimmt.

Gleichwohl hat sich die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin mit der Hansestadt Lübeck als untere Naturschutzbehörde zu einem über den rechtlichen Rahmen hinausgehenden Ausgleich verständigt. Diese Vertragsgestaltung erfolgte unabhängig von den Regelungen des Bebauungsplanes.

Des Weiteren werden von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde Konkretisierungen der Artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen definiert, welche in den Bebauungsplan übernommen wurden.

Von Seiten der Unteren Bodenschutzbehörde wird auf die DIN 19639 hingewiesen. Der Hinweis wird entsprechend in den Bebauungsplan übernommen.

Die Untere Wasserbehörde gibt einige ergänzende Hinweise für den wasserwirtschaftlichen Fachbeitrag des Bebauungsplanes, welche entsprechend eingearbeitet wurde. Inhalte Änderungen haben sich hieraus nicht ergeben.

Dier stadtinterne Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Stadtentwicklung regt an, auf eine Darstellung der Eingrünung auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung zu verzichten und so eine mögliche weitere Erweiterung der Park+Ride-Anlage langfristig offen zu halten. Die Planung berücksichtigt bereits eine mögliche Erweiterung der Stellplatzanlage. Der Bedarf für einen weiteren (dritten) Bauabschnitt ist derzeit nicht absehbar und würde durch eine weitere Ausdehnung das Landschaftsbild weiter beeinträchtigen. Die Planung sieht daher bewusst eine räumliche Trennung der geplanten Park+Ride-Anlage und dem südlich angrenzenden sensiblen Naturräumen vor.

Der stadtinterne Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr gibt eine Vielzahl von Anregungen und Hinweisen zur späteren Ausbauplanung. Der stellungnehmende Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr vertritt die Hansestadt Lübeck als Vorhabenträgerin, so dass eine bereichsinterne

Abstimmung zur Ausbauplanung sinnvoll und möglich erscheint. Auf Ebene der Bauleitplanung werden die Hinweise zumeist zur Kenntnis genommen.

Weitere Anregungen betreffen die Auswahl der Baum- und Straucharten in den einzelnen Festsetzungen. Bei der Auswahl der Baumarten sind u.a. auch die an diesem neuen Standort künftigen klimatischen Bedingungen (Aufheizen der Parkplatzflächen, intensive verkehrliche Nutzung, Schneeräumung, etc.) zu beachten. Hierzu wurden durch den Arbeitskreis Stadtbäume der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund deutscher Baumschulen (BdB) e.V. entsprechende Straßenbauarten definiert, welche bei extremen Standort- und klimatischen Bedingungen auch langfristig Bestand haben können. Diese Liste wurde zwischenzeitlich weiter qualifiziert. Im Ergebnis wurde eine optimierte Straßenbauliste als „Zukunftsbäume für die Stadt“ durch eine Auswahl aus der vorgenannten GALK Liste erarbeitet, welche die Grundlage für die Pflanzliste 2 des Bebauungsplanes bildet. Es sollen weiterhin bewusst Laubbäume gepflanzt werden. Eine Verschattung der Parkplatzflächen ist in den Wintermonaten - also den Monaten in denen Laubbäume kein Laub haben – normalerweise nicht erforderlich.

Der stadtinterne Bereich 7130 Verkehrsplanung benennt einige kleinere Ergänzungen in der Begründung zum bestehenden ÖPNV.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)
- Planzeichenverordnung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 06.12.2021, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Harmonisierung bauordnungsrechtlicher Vorschriften vom 06.12.2021 (GVOBl. S. 1422)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG S-H) vom 24.02.2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 06.12.2022 (GVOBl. S. 1002)

10.3 Fachgutachten

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes wurden folgende Fachgutachten erarbeitet:

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 - Moisling-Süd/ Infrastruktur Bahnhaltepunkt, Bestand Biotop- und Nutzungstypen, Stand: 07.12.2021
- Ingenieurbüro Dr. Lehners+Wittorf: Geotechnischer Bericht, Bahnhaltepunkt Lübeck - Moisling; Strecke Lübeck - Hamburg, Baugrunderkundung, Chemische Analytik und Ausbau- und Gründungsempfehlung, Stand: 08.07.2022

- BBS Umwelt GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Hansestadt Lübeck, Bebauungsplan 21.08.00 „Bahnhaltepunkt“, Stand: 09.11.2022
- INROS LACKNER SE: Wasserwirtschaftlicher Begleitplan, B-Plangebiet: 21.08.00 Moisling Süd Bahnhaltepunkt, Entwässerungskonzept, Stand: 16.02.2023

Lübeck, den 17.04.2023

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

5.610.2 / Schr

in Zusammenarbeit mit der PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH

► Nr. VO/2023/12070
öffentlich

Lübeck, 17.03.2023

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN
Geschäftsstelle der Fraktion 21
Geschäftsstelle der Fraktion Die Unabhängigen

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Fraktion 21 & Die Unabhängigen: Verbesserungen bei der Akteneinsicht

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.03.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird aufgefordert, Mitgliedern der Lübecker Bürgerschaft bei der Einsichtnahme in Akten der Verwaltung das Anfertigen von Handyfotos und die Aushändigung von Fotokopien zu gestatten.

Zudem wird der Bürgermeister aufgefordert, eine durchgehende Paginierung in der Aktenführung der Lübecker Verwaltung sicherzustellen.

Begründung:
Aktuell untersagt der Bürgermeister den Mitgliedern der Lübecker Bürgerschaft bei Akteneinsicht das Anfertigen von Handyfotos und die Aushändigung von Fotokopien. Lediglich das Erstellen von handschriftlichen Abschriften ist gestattet.

Dies stellt für die Mitglieder der Bürgerschaft eine substantielle Erschwernis ihrer Arbeit als Organ der kommunalen Selbstverwaltung dar. Gerade bei der Einarbeitung in und Überprüfung von komplexen und langlaufenden Sachverhalten (z.B. HGH 19 Aktenbände á 300 Seiten) ist es immer wieder erforderlich, Informationen und Akten mehrfach zu lesen, gezielt Fakten nachzuschlagen oder genaue Formulierungen vorliegen zu haben. All dies ist durch das Erstellen von eigenen handschriftlichen Abschriften während der Akteneinsicht in den Räumen der Verwaltung weder hinreichend effizient noch in ausreichendem Maße darstellbar.

Für eine transparente, moderne Verwaltung ist es im Gegensatz geradezu geboten, den sie kontrollierenden Mitgliedern der kommunalen Selbstverwaltung optimale Arbeitsbedingungen zu zu ermöglichen, insbesondere, wenn sie diese Arbeit ehrenamtlich erfüllen und ein besonders effizienter Umgang mit ihrer (Freizeit-)Zeit daher eine Selbstverständlichkeit sein sollte.

Für die Untersagung von Kopien und Fotografien gibt es zudem keine Rechtsgrundlage.

§ 30 der Gemeindeordnung Schleswig-Holstein (GO SH) regelt das Recht auf Akteneinsicht zu Kontrollzwecken. Zum Wesen eines Kontrollrechts gehört seine Effizienz. Es liegt auf der Hand, dass die vom Bürgermeister verfügte Einschränkung - insbesondere bei umfangrei-

chen Akten - eine unvertretbare Behinderung der ehrenamtlich ausgeübten Kontrollfunktion darstellt. Für diesen substantiellen Eingriff in das Kontrollrecht auf Akteneinsicht bedarf es daher einer gesetzlichen Vorschrift, die diesen Eingriff ausdrücklich erlaubt. § 30 GO SH enthält eine solche Erlaubnis nicht. Es gilt somit der Grundsatz: Was nicht ausdrücklich gesetzlich untersagt ist, ist erlaubt.

Relevant ist außerdem, dass im 2012 erlassenen Informationszugangsgesetz (IZG-SH) auch der Versand von Kopien an die Antragsteller*innen möglich ist (§ 5 Abs. 1). Warum Bürgerschaftsmitglieder bei Informationsersuchen an die Lübecker Verwaltung zwar einen weiter gefassten Zugang zu Akten der Verwaltung im Vergleich zum IZG-SH bekommen, aber dennoch im Umgang mit diesen Akten derart schlechter gestellt werden sollten als andere Bürger*innen, ist nicht nachvollziehbar.

Eine Paginierung stellt eine selbstverständliche Anforderung an eine gute Aktenführung dar. Sie gewährleistet die leicht überprüfbare Vollständigkeit der Akten und ermöglicht die einfache Navigation und Kommunikation über deren Inhalte.

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2023/12070-02
öffentlich

Lübeck, 30.03.2023

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

BM Antje Jansen (GAL), Änderungsantrag zu VO/2023/12070: Verbesserungen bei der Akteneinsicht

Verbesserung der Akteneinsicht

Die Verwaltung wird aufgefordert, ein Regularium zu entwerfen, wie der Anspruch auf Akteneinsicht durch Mitglieder der Bürgerschaft (und Mitglieder der Ausschüsse) umgesetzt wird. Hierbei soll auch dargestellt werden, ob und wo dies bisher gesetzlich geregelt ist und welche Entscheidungsbefugnis hierauf die Bürgerschaft hat.
Der Vorschlag ist der kommenden Bürgerschaft zur Beratung und ggf. Entscheidung vorzulegen.

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2023/12313
öffentlich

Lübeck, 16.06.2023

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Einführung einer Verpackungssteuer in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.06.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der Bürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis zur Haushaltssitzung am 28.09.2023 ein Konzept zur Einführung einer Verpackungssteuer in Lübeck zur Entscheidung vorzulegen.

Das Konzept soll sich bzgl. der Steuersätze und -erhebung an Umsetzung und Erfahrungen in der Universitätsstadt Tübingen orientieren.

Die Einführung der Verpackungssteuer soll im ersten Halbjahr 2024 erfolgen und das erwartete Steueraufkommen entsprechend im Haushaltsentwurf für 2024 berücksichtigt sein.

Begründung:
Der Bürgermeister hat der Bürgerschaft am 26.08.2021 empfohlen, für eine Einführung der Verpackungssteuer in Lübeck die anhängigen Klagen gegen eine Verpackungssteuer in Tübingen abzuwarten (VO/2020/09006-02). Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat hierzu inzwischen mit seinem Urteil vom 24.05.2023 letztinstanzlich entschieden, dass Städte und Gemeinden eine örtliche Verbrauchssteuer auf Einweg-Take-Away-Verpackungen erheben dürfen.

Seit Jahren steigt die Menge des Verpackungsmülls kontinuierlich an. Allein in Deutschland werden jährlich 5,8 Milliarden Einweg-Getränkebecher und 4,3 Milliarden Einweg-Essensboxen verbraucht. Das primäre Ziel einer Verpackungssteuer ist die Reduzierung dieses Müllaufkommens durch ökonomische Anreize für Verbraucher*innen, stattdessen Mehrwegverpackungen zu nutzen (Lenkungswirkung). Die Anreizwirkung der Verpackungssteuer wird durch die Verpflichtung für Gastronomiebetriebe begünstigt, seit Anfang 2023 Mehrwegverpackungen anbieten zu müssen. Diese Müllvermeidung trägt nicht nur direkt zum Klima-, Natur-, Meeres- und Ressourcenschutz bei, sondern wirkt auch der Vermüllung des Stadtbildes entgegen.

Ein weiteres Ziel einer Verpackungssteuer ist eine verursachergerechtere Verteilung der Entsorgungskosten des Mülls aus Einwegverpackungen. Diese Kosten sind erheblich. So hat der Verband Kommunaler Unternehmen die Kosten für die Müllentsorgung von Einwegprodukten aus Plastik in Lübeck auf ca. 12 € je Einwohner*in und Jahr geschätzt. Diese Kosten werden heute zum Teil durch die Müll- und Straßenreinigungsgebühren der Lübecker*innen, zum Teil aber auch durch den Haushalt der Hansestadt getragen.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2023/12314
öffentlich

Lübeck, 16.06.2023

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen und Sachleistungen an die Fraktionen der Bürgerschaft

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.06.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschließt die Änderung des Absatzes 2.2 der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen und Sachleistungen an die Fraktionen der Bürgerschaft“.
Der Absatz wird wie folgt geändert: „Die Zuwendung an die einzelne Fraktion, soweit der Aufwand der Fraktion nicht direkt aus einzelnen Haushaltstiteln getragen wird, ist entsprechend der Mitgliederstärke der Fraktion zu bemessen.
Es wird zwischen großen, mittleren und kleinen Fraktionen unterschieden:

- Als große Fraktionen gelten solche mit mindestens 11,
- als mittlere Fraktionen diejenigen mit mindestens 5 und bis zu 10,
- als kleine Fraktionen diejenigen bis zu 3 mindestens maximal 4

Bürgerschaftsmitgliedern.“

Begründung:

Mit der Anhebung der Mindestgröße für die Bildung einer Fraktion auf 3 Mitglieder von Gemeindevertretungen, ausgewiesen seit dem 01.06.2023 durch die Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein §32a Satz 2, muss §3 (4) der Geschäftsordnung der Bürgerschaft angepasst werden. Für die „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen und Sachleistungen an die Fraktionen der Bürgerschaft“ bedeutet dies ferner, dass „kleine Fraktionen“ nicht mehr wie zuvor aus 2 oder 3 Bürgerschaftsmitgliedern, sondern nur noch aus 3 Mitgliedern bestehen. Eine Anhebung der „mittleren Fraktionsgröße“ von mindestens 4 auf 5 Bürgerschaftsmitgliedern entspricht damit einer relativen Anpassung der Verhältnisse.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Herr Lothar Möller
Fraktionsloses Mitglied
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2023/12366
öffentlich

Lübeck, 05.07.2023

Antrag

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

BM Möller: Einführung einer Ehrenamtspauschale für die Freiwillige Feuerwehr

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.08.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der Bürgermeister wird beauftragt, die zeitnahe Einführung einer Ehrenamtspauschale für alle aktiven Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr zu prüfen.

Die Ergebnisse der Prüfung sind dem Ausschuss für Sicherheit und Ordnung zur Beratung vorzulegen.

Begründung:
Die „Bürger für Lübeck“ (BfL) empfehlen der Kommune, in die Entschädigungssatzungen für die Freiwilligen Feuerwehren (FFW) eine Aufwandspauschale von 112 Euro monatlich für alle Aktiven aufzunehmen.

Die FFW in Lübeck sollen damit gestärkt werden. Ziel ist es, zum einen den rund 1119 ehrenamtlich Aktiven in den 22 Ortswehren in der Hansestadt einen besonderen Dank für ihre einzigartige Einsatzbereitschaft auszusprechen. Zum anderen soll die Attraktivität dieses besonderen Ehrenamtes gestärkt und die Nachwuchsgewinnung unterstützt werden.

Das ist Ausdruck der großen Wertschätzung und Anerkennung für das Ehrenamt. Die FFW leisten einen unersetzlichen Einsatz für unsere Gesellschaft. Ohne sie würde die Feuerwehr nicht funktionieren. Die Pflichtaufgaben und Anforderungen an die Freiwillige Feuerwehr sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Zudem darf man nicht vergessen, dass die Ehrenamtlichen in ständiger Bereitschaft stehen und jederzeit in den Einsatz gerufen werden können. Infolge der zunehmenden Einbindung in die alltägliche Gefahrenabwehr leisten zudem viele Funktionsträger der FFW über das übliche Maß hinaus ihren Dienst. Aus diesem Grund erhalten zukünftig nicht mehr nur die Funktionsträger eine Aufwandsentschädigung.

Allen Feuerwehrangehörigen der Einsatz- und Reserveabteilung soll eine Aufwandspauschale von 112 Euro monatlich gezahlt werden.
Damit sind die Mittel, die bisher als jährliche Prämienzahlung vorgesehen waren, nicht zweckgebunden und könnten von den Kameraden frei genutzt werden.

Die jährliche Aufwandsentschädigung soll unabhängig von möglichen Funktionsentschädigungen gezahlt werden, wie sie zum Beispiel Wehrführer oder Gerätewarte aufgrund ihrer besonderen Verantwortung erhalten. Jetzt ist es an der Lübecker Bürgerschaft, ein deutliches Zeichen zu setzen und die Entschädigungssatzung zugunsten der Attraktivität des Ehrenamts bei unseren FFW zu ändern.

Die Alternative, die Berufsfeuerwehr mit den entsprechenden Aufgaben zu betrauen, wäre um ein Vielfaches teurer. Es handelt sich deshalb um eine gute Investition für die Gemeinschaft allgemein und für die Gefahrenabwehr im Besonderen. Außerdem könnte dies ein Denkanstoß der Würdigung anderer wichtiger Ehrenamtsorganisationen sein.

Anlagen:

Lothar Möller

**CDU-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

► Nr. VO/2023/12441
öffentlich

Lübeck, 16.08.2023

Antrag

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

CDU: Stand der Digitalisierung in der Verwaltung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.08.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Die CDU-Fraktion erbittet einen Bericht der Verwaltung zum Stand der Digitalisierung in der Stadtverwaltung der Hansestadt Lübeck bis zur Bürgerschaftssitzung im September 2023. Hierbei geht es insbesondere um Beantwortung der nachfolgenden Fragen, bzw. Erläuterung des Sachstandes.

- Wird eingehende Post digitalisiert und an die zuständigen Sachbearbeiter elektronisch weitergereicht oder erfolgt dies über analoge Post?

  Falls ja: Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Post, welche noch analog weitergereicht wird?

  Falls nein: Welche Pläne hat die Stadtverwaltung, die Post zu digitalisieren und digital zu verarbeiten?

- Wird die digitale Bauakte zeitnah eingeführt werden können oder wird es in Lübeck Verzögerungen geben?

- Wie sieht die digitale Strategie bezüglich der Nutzung von Social Media (Facebook) durch die Stadtverwaltung aus? Möchte die Stadt weiterhin auf den Ausgang von bestimmten Gerichtsverfahren warten oder ist die Nutzung von Social Media zeitnah geplant, wie es viele andere Kommunen und Betriebe des öffentlichen Dienstes tun?

- Wo findet bzw. fand im Konzern der Hansestadt Lübeck Softwareentwicklung in den letzten fünf Jahren statt? Welche Programmiersprachen werden eingesetzt und wofür werden die selbst entwickelten Lösungen verwendet?

- Wird die Entwicklung von Softwareprodukten als Dienstleistung eingekauft? Wenn ja, welche Produkte wurden in den letzten fünf Jahren realisiert und mit welchen Programmiersprachen?

- Welche Produkte aus der digitalen Strategie der Hansestadt Lübeck der letzten fünf Jahre wurden umgesetzt? Wie sind die (belegbaren) Nutzungszahlen durch Mitarbeiter oder Bürger der Hansestadt Lübeck?

Begründung:
Der Presse konnte entnommen werden, dass offenbar immer noch erhebliche Mengen an analoger Post nun durch einen neuen Dienstleister zwischen den Standorten der Verwaltung ausgetauscht wird, anstatt diese zentral zu digitalisieren und elektronisch weiter zu verteilen, wie es Standard in Industrie und vielen Verwaltungsbetrieben ist. Dies weckt Zweifel an einer nachhaltigen Umsetzung der proklamierten digitalen Strategie.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der CDU-Fraktion

FDP-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck

► Nr. VO/2023/12471
öffentlich

Lübeck, 21.08.2023

Antrag

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

FDP: Gendersprache der Verwaltung evaluieren

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.08.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:
Der Bürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft bis zur Sitzung im November 2023 zu berichten,

a) welche Ziele er mit der Anordnung der Gendersprache in der Verwaltung im Jahr 2019 verfolgt hat,
b) ob die Ziele erreicht wurden,
c) wie sich die Anordnung auf die Verständlichkeit von Texten ausgewirkt hat, wie sich insbesondere die Anordnung zum Beschluss der Bürgerschaft zur Verwendung “einfacher Sprache” verhält,
d) wie die Stadt damit umgeht, dass sie selbst im Auftreten nach außen die Gendersprache verwendet, während die Gendersprache in ihren Schulen gemäß offizieller Anordnung der Landesregierung als Fehler gewertet wird.

Die Bürgerschaft wird auf Grundlage des Berichts eine Entscheidung über Beibehaltung, Beendigung oder Veränderung des Genderns durch die Verwaltung und für ihre Rechtssetzungsakte (Satzungen) treffen.

Begründung:
Erfolgt mündlich

Anlagen:

Vorsitzende/r
der FDP-Fraktion