



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

9. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	Dienstag, 13.02.2024, 16:30 Uhr
Ort	Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 12.12.2023	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
2.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.01.2024	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Mitteilung betr. Mitgliedschaft ZIA-Kommunalrat (Bgm)	
3.2.	Ausschreibungstext der Planstelle der Leitung des Bereiches Archiv	VO/2024/12913
3.3.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur "Gendersprache".	VO/2024/12938
4.	Berichte	
4.1.	Ergebnis der Vermarktung Mecklenburger Landstraße 41-47 (ehem. Priwallkrankenhaus)	VO/2024/12921
4.2.	Parken in Lübeck - Eckpunktepapier Parken	VO/2023/11836
	<i>Zurückgestellt am 23.01.24</i>	

4.3.	Zwischenbericht Raumplanung III	VO/2022/11513
	<i>Zurückgestellt am 23.01.24</i>	
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	Projektfreigabe Radschnellweg Ratzeburger Allee	VO/2023/12786
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

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

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 12.12.2023	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
11.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.01.2024	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
13.1.	SWL Digital und TraveKom projects - Präsentation/Beantwortung von Fragen betr. Quartalsbericht III/2023 der städtischen Gesellschaften und Betriebe (HA am 12.12.23)	
	<i>Hierzu nehmen die Geschäftsführer Dr. Jens Meier und Christoph Schweizer teil</i>	

13.2.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge im Wert ab 10.000,- Euro netto	VO/2023/12863
13.3.	Vergabemitteilungen über bereits erteilte Aufträge an Architekten, Ingenieure und Sachverständige im Wert ab 5.000,- Euro netto	VO/2023/12864
13.4.	Bereich 5.651 - Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck - Begleitende Prüfung - Herstellung der Funktionstüchtigkeit des Kleinen Bauhofs - in 23552 Lübeck	VO/2023/12732
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Ausschreibung Transport und Austausch von Brief und Paketsendungen der Bereiche, Schulen und sonstigen Einrichtungen der Hansestadt Lübeck	VO/2023/12866
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

9. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: Dienstag, 13.02.2024, 16:30 Uhr

Sitzungsort: Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.4.	Anfrage von AM Michelle Akyurt zum Thema Jobcenter/ Bürgergeld	VO/2024/12977



► **Nr. VO/2024/12913**
öffentlich

Lübeck, 17.01.2024

Bearbeitung: Maria Pristawik (E-Mail: maria.pristawik@luebeck.de Telefon: 122-1177)

Ausschreibungstext der Planstelle der Leitung des Bereiches Archiv

Es ist beabsichtigt, die Planstelle der Leitung des Bereiches Archiv zur Wiederbesetzung extern auszuschreiben.

Begründung:

Der derzeitige Bereichsleiter Herr Dr. Jan Lokers wird mit Ablauf des 31.10.2024 die Regelaltersgrenze erreichen und in den Ruhestand versetzt.

Zur Gewährleistung des Wissenstransfers wird je nach Verfahrensdauer eine für maximal zwei Monate überlappende Besetzung der Leitung Archiv angestrebt.

Folgender Ausschreibungstext ist für die Leitung des Bereiches Archiv vorgesehen:

Die Hansestadt Lübeck bietet als Oberzentrum in der Metropolregion Hamburg mit einer Bevölkerung von 222.000 Menschen eine überaus hohe Lebensqualität. Die für ihre Kirchen, Backsteingotik und Geschichte berühmte Altstadt gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe. Mit ihrer vielfältigen Kunst- und Kulturszene sowie ihrer attraktiven Lage an der Ostsee ist die Stadt ein ausgesprochener Tourismusmagnet. Der Port of Lübeck stellt ein Tor des Außenhandels in den Ostseeraum dar, die Stadt ist Standort dreier europaweit profilierter Hochschulen mit einem Universitätsklinikum und bietet mit ihrem ausgeprägten Fokus auf Nachhaltigkeit wie auch auf Smart City eine riesige Bandbreite an Aufgaben und Möglichkeiten.

Wir suchen für unseren Bereich Archiv zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Bereichsleitung (Archivar:in)

Das Archiv ist eine Einrichtung der Hansestadt Lübeck. Es verwahrt die historische Überlieferung der Hansestadt Lübeck sowie herausragende Unterlagen zur hansischen und nord europäischen Geschichte. Teile der archivalischen Überlieferung (Dokumente zur Geschichte der Hanse) sind in das UNESCO-Register „Memory of the World“ eingetragen worden. Vom Umfang und von der Relevanz seiner Bestände gehört das Lübecker Archiv zu den größten deutschen Kommunalarchiven. Informationen über die Bestände und Sammlungen erhalten Sie über unsere Internetseite www.archiv.luebeck.de. Ein digitales Langzeitarchiv ist in Vorbereitung. Das Zentrale Aktenmanagement für die E-Akte in der Hansestadt ist im Archiv angesiedelt.

Das Aufgabengebiet umfasst im Wesentlichen die Gesamtverantwortliche Leitung des Archivs der Hansestadt (AHL), insbesondere:

- Personalverantwortung für derzeit 17 Mitarbeitende
- Budgetverantwortung und -planung für den Bereich Archiv
- strategische und inhaltliche Weiterentwicklung des Archivs und seiner Aufgaben, insbesondere im digitalen Bereich

- Planung und Etablierung eines Langzeitarchivs für digitales Archivgut nach OAIS-Standard
- Etablierung und Weiterentwicklung des AHL als Kompetenzzentrum im Projekt E-Akte (E-Aktenmanagement)
- Steuerung der Aufgabenfelder Bestandserschließung, Erhaltung des Archivguts, Digitalisierung einschließlich der Prioritätenfestlegung
- Ausbau nutzungsorientierter Infrastrukturen für digitales und digitalisiertes Archivgut
- Ausbau der lokalen und regionalen Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit des Archivs
- Zusammenarbeit mit städtischen Kultureinrichtungen (z.B. Museen, Kulturbüro) und zivilgesellschaftlichen Akteuren
- Vertretung des Archivs in nationalen und internationalen archivfachlichen Gremien sowie in geschichtswissenschaftlichen Vereinigungen
- Herausgeberstätigkeit für die wissenschaftlichen Veröffentlichungsreihen des Archivs
- Entwicklung von Lösungsstrategien für die räumliche Unterbringung des Archivs

Voraussetzungen für die Wahrnehmung dieser Aufgabe sind:

- die Archivarische Staatsprüfung, Laufbahngruppe 2 Archivdienst, zweites Einstiegsamt (ehemals höherer Dienst: Laufbahnbefähigung für den höheren Archivdienst)
- und ein erfolgreich abgeschlossenes Studium (Master/ Diplom/ Magister/Examen) der Geschichte, der Rechtswissenschaft oder anderer inhaltlich vergleichbarer Fachgebiete mit Promotion und entsprechender Erfahrung
- Führungserfahrung in einem Archiv in Verbindung mit Führungskräftequalifizierungen
- nachgewiesenes umfangreiches archivarisches Rechts-, Fach- und Praxiswissen
- Kenntnisse und Erfahrungen in der digitalen Archivierung und Digitalisierung von Archivbeständen
- umfassende Kenntnisse bei der Anwendung archivrechtlicher und datenschutzrechtlicher Bestimmungen
- umfassende Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich der Langzeitarchivierung, ihrer Standards und Konzepte
- Erfahrungen im Projektmanagement sowie mit der Planung, Gestaltung und Vermittlung von Veränderungsprozessen samt aufbau-/ablauforganisatorischer Umsetzung
- breites historisches Grundwissen der Epochen deutscher, europäischer und lokaler Geschichte vom Mittelalter in die Jetztzeit
- ausgeprägte Serviceorientierung gegenüber einer historisch interessierten und engagierten Stadtgesellschaft
- Kompetenz historische Sachverhalte und Themen einem breitem Publikum zu präsentieren
- Offenheit und Bereitschaft, dynamische Anforderungen an das historische Gedächtnis der Stadt in die Praxis des Archivs zu übersetzen
- gewandte und überzeugende schriftliche wie mündliche Kommunikations- und Ausdrucksfähigkeit
- gute Englisch-Kenntnisse
- Latinum
- ausgesprochene Belastbarkeit, Einsatz- und Entscheidungsfreude
- sehr gute Kommunikations- und Konfliktfähigkeit

Erwünscht und von Vorteil sind:

- gute Kenntnis der Lübeckischen und hansischen Geschichte
- Erfahrungen in der Arbeit mit politischen Gremien sowie der Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Akteuren
- Offenheit für und Interesse an der Gestaltung der Stadtgesellschaft aus zeitgeschichtlicher Perspektive

Geboten werden:

- ein attraktives Lebensumfeld in der Hansestadt Lübeck
- eine vielseitige, verantwortungsvolle und bedeutungsvolle Tätigkeit in einem sich wandelndem Umfeld mit motivierten und qualifizierten Kolleg:innen
- vielfältige Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten
- ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis und die Leistungen des öffentlichen Dienstes (z. B. 30 Tage Jahresurlaub, Jahressonderzahlung, betriebliche Altersversorgung für Tarifbeschäftigte)
- zur Förderung der autofreien Mobilität gewährt die Hansestadt Lübeck einen monatlichen Mobilitätszuschuss für die Mitarbeitenden
- ein Arbeitsplatz mit flexibler Arbeitszeitgestaltung im Rahmen der dienstlichen Erfordernisse

Die Stelle kann ggf. auch mit reduziertem wöchentlichen Stundenumfang wahrgenommen werden; die Delegation von Teilaufgaben obliegt dem/der künftigen Stelleninhaber:in. Nicht delegierbar ist die Produkt- und Personalverantwortung, die vollumfänglich wahrzunehmen ist. Erwartet wird die Bereitschaft, gelegentlich in den Abendstunden oder am Wochenende dienstliche Termine wahrzunehmen

Bei Vorliegen der laufbahnrechtlichen Voraussetzungen ist die Verleihung eines Amtes der Besoldungsgruppe A15 SHBesG möglich.

Grundsätzlich können sich auch Tarifbeschäftigte bewerben. Eine Bewertung der Stelle ist dann erforderlich

Für Beamnt:innen: Gemäß § 5 des Landesbeamtengesetzes werden Ämter mit leitender Funktion, die mindestens der Besoldungsgruppe A 13 SHBesG angehören, zunächst auf Probe übertragen. Die regelmäßige Probezeit beträgt zwei Jahre. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Probezeit wird das Amt auf Dauer übertragen. Für den Fall, dass kein erfolgreicher Abschluss der Probezeit bestätigt werden kann, endet der Anspruch auf Besoldung aus diesem Amt, die mit dem Beginn der Probezeit gezahlt wird.

Für Beamnt:innen: Für die Übertragung dieses Beförderungsamtes wird auf die Fortbildungspflicht gemäß §9 Absatz 3 und Absatz 4 der Allgemeinen Laufbahnverordnung (ALVO) verwiesen.

Die Hansestadt Lübeck verfolgt das Ziel der beruflichen Gleichstellung von Frauen und Männern auf der Grundlage des Frauenförderplans.

Bei sonst gleicher Eignung werden schwerbehinderte Bewerber:innen bevorzugt berücksichtigt.

Die Hansestadt Lübeck ist bemüht, das ehrenamtliche Engagement ihrer Mitarbeiter:innen zu fördern. Erfahrungen und Fähigkeiten aus ehrenamtlicher Tätigkeit, die als Qualifikation anhand des Stellenanforderungsprofils von Bedeutung sind, werden bei der Stellenbesetzung berücksichtigt.

Ausdrücklich begrüßen wir es, wenn sich Menschen mit Migrationshintergrund bei uns bewerben.

Bitte bewerben Sie sich bis zum 21. Februar 2024 über das Karriereportal der Hansestadt Lübeck (www.luebeck.de/jobs) unter der Kennziffer K 013 / 2024.

Die Vorstellungsgespräche finden voraussichtlich in der 12./13. Kalenderwoche statt.

Von Bewerbungen auf dem Postweg oder per E-Mail bitten wir abzusehen. Bewerbungen, die auf dem Postweg bei uns eingehen, werden nach Abschluss des Verfahrens aus Gründen des Verwaltungsaufwandes und der damit verbundenen Kosten nicht zurückgesandt.

Da es sich bei dieser Stelle um eine Führungsposition handelt, in der in einem gewissen Umfang aufgrund dezentraler Ressourcenverantwortung für unterstellte Mitarbeiter: innen statusrechtliche Entscheidungen zu treffen sind, ist die Personalvertretung gem. § 51 Abs. 4 des Mitbestimmungsgesetzes Schleswig-Holstein nur auf Antrag der Bewerberin / des Bewerbers zu beteiligen. Daher bitten wir darum, gleichzeitig mit Ihrer Bewerbung die Beteiligung der Personalvertretung zu beantragen, sofern Sie diese wünschen.

Als Ansprechpartnerin für fachbezogene Fragen steht Ihnen die Senatorin Frau Frank , Telefon 0451 / 122 - 4000, in personalwirtschaftlichen Angelegenheiten Frau Pristawik, Telefon 0451 / 122 - 1177 zur Verfügung.

Die Entscheidung über die Besetzung der Planstelle trifft entsprechend der Hauptsatzung der Hauptausschuss der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck.

► **Nr. VO/2024/12938**
öffentlich

Lübeck, 30.01.2024

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur "Gendersprache".

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Per Pressemitteilung vom 30.12.2019 hat der Bürgermeister u. a. folgendes mitgeteilt:

„Deshalb wird zukünftig in der Verwaltung der Hansestadt Lübeck so formuliert, dass sich alle Geschlechter angesprochen fühlen. Dies erfolgt in erster Linie durch geschlechtsumfassende Formulierungen, wie zum Beispiel Beschäftigte, Studierende oder Teilnehmende. Falls dies nicht möglich ist, darf der Gender:Doppelpunkt verwendet werden, wie zum Beispiel Bewohner:innen oder Kolleg:innen.“

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

- a) Welche Ziele wurden mit der Anordnung der Gendersprache in der Verwaltung im Jahr 2019 verfolgt?
- b) Wurden die Ziele erreicht? (Bitte um gesonderte Angabe für jedes einzelne mit der Anordnung verfolgte Ziel)
- c) Wie hat sich die Anordnung auf die Verständlichkeit von Texten ausgewirkt?
- d) Wie verhält sich die Anordnung zum Beschluss der Bürgerschaft zur Verwendung "einfacher Sprache"?
- e) Wie bewertet die Stadt die Diskrepanz zwischen der Verwendung der Gendersprache im Außenauftritt einerseits und der Bewertung der Gendersprache als "Fehler" in den städtischen Schulen gemäß offizieller Anordnung der Landesregierung andererseits?
- f) Ist zu erwarten, dass die Anordnung im Sinne der Lebendigkeit der Sprache seitens der Verwaltung zu irgendeinem Zeitpunkt der Evaluation unterliegt und wenn ja: Wann?
- g) Ist die Verwendung der Gendersprache für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung verpflichtend oder steht ihnen die Verwendung frei?

Begründung:

Anlagen:

► Nr. VO/2024/12977
öffentlich

Lübeck, 12.02.2024

Anfrage

Bearbeitung: Antje Graul (E-Mail: antje.graul@luebeck.de Telefon: 122-1061)

Anfrage von AM Michelle Akyurt zum Thema Jobcenter/ Bürgergeld

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Auf Focus Online wurde am Samstag, 10. Februar 2024 berichtet, dass eine ukrainische Flüchtlingsfamilie während ihrer fast einjährigen Abwesenheit weiterhin unberechtigt Bürgergeld aus Schleswig-Holstein erhalten hat. Für die Auszahlung von Bürgergeld ist das Jobcenter zuständig, das in Lübeck von der Stadt gemeinsam mit dem Bund getragen wird.

https://www.focus.de/finanzen/behoerden-wussten-von-nichts-ukrainische-familie-lebte-in-ihrer-heimat-und-kassierte-40-000-euro-buergergeld_id_259650554.html

Hierzu folgende Fragen:

1. Sind ähnliche Fälle dem Jobcenter Lübeck bekannt?
2. Welche Sicherungsmaßnahmen gegen derartige unberechtigte Auszahlungen gibt es aktuell beim Jobcenter Lübeck?
3. Gibt es Fälle, in denen das Jobcenter Lübeck wegen unberechtigter Auszahlungen an Ukraine-Flüchtlinge Rückzahlungen verlangt hat? Wenn ja, mit welchem Erfolg? Wurde in bestimmten Fällen von einer Rückforderung abgesehen? Wenn ja: Aus welchen Gründen?

Begründung:

Anlagen:



► Nr. VO/2024/12921
öffentlich

Lübeck, 22.01.2024

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

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

Ergebnis der Vermarktung Mecklenburger Landstraße 41-47 (ehem. Priwallkrankenhaus)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.02.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Sachstandsbericht zur Vermarktung Mecklenburger Landstraße 41-47

Bericht:

Am 01.11.2023 endete die Ausschreibungsfrist für das Grundstück Mecklenburger Landstraße 41-47 (ehemaliges Schwesternwohnheim) am Priwall. Die Frist wurde einmal verlängert, da während der ExpoReal Immobilienmesse in München im Oktober 2023 weitere potenzielle Interessenten angesprochen werden konnten. Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgte über online-Medien, die Homepage der HL, Anzeigen in der Immobilien Zeitung und weiterer Fachmedien sowie im Rahmen der ausführlichen LN-Berichterstattung.

Gesucht wurde ein:e Investor:in, der/die für die Zielgruppe der Beschäftigten in der Lübecker Tourismusbranche (Hotellerie, Gastronomie, Handel) günstigen Mietwohnraum schafft. Im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens war ein Betreiberkonzept einzureichen, in dem u.a. darzulegen war, wie die Auswahl der Mieter organisiert werden sollte. Die Bestandsgebäude sollten durch Umbau/Sanierung erhalten bleiben. Ausdrücklich ausgeschlossen war der Bau von Eigentumswohnungen oder Ferienimmobilien.

Während der Ausschreibungsfrist fanden mit drei potenziellen Interessenten Gespräche statt. Nachfragen ergaben sich u.a. aus der Bebaubarkeit der Fläche, nach einer gemischten Nutzung mit Eigentumswohnungen oder einer Handelsansiedlung auf dem Grundstück. Alle drei potenziellen Investoren haben in Folge jedoch kein Angebot abgegeben. Als Begründung wurde genannt, dass der Bedarf an Wohnraum speziell für diese Zielgruppe in der Größenordnung nicht gesehen wurde und das vorgeschlagene Mietmodell zu hohe Abstimmungsbedarfe und dadurch Verwaltungskosten verursachen würde. Die schlechte und unsichere ÖPNV-Anbindung insbesondere der wochenlange Ausfall der Priwall-Fähre war für alle Interessenten ein wichtiges Argument, da die Beschäftigten die Arbeitsplätze nicht verlässlich würden erreichen können, und der Betrieb in den Randzeiten unsicher erschien.

Problematisch war außerdem, dass für das geplante Vorhaben keine Fördermittel nach dem SHWoFG abgerufen werden konnten, da der Kreis der Berechtigten bei einer Förderung nicht weiter eingeschränkt werden darf.

Insgesamt war das inhaltlich komplexe Angebot in der derzeitigen schwierigen baukonjunkturellen Situation nicht an den Markt zu bringen.

Um einen erneuten Versuch zu unternehmen, die gewünschte Wohnraumentwicklung doch noch zu realisieren, soll das Grundstück nun mit veränderten Vorgaben ausgeschrieben werden: Gesucht wird nun ein:e Investor:in/Investorengruppe für den Bau von Wohnraum zur Miete.

Grundsätzlich ist der Abbruch der Gebäude möglich, Neubauten sind künftig auch auf leicht veränderten Baufeldern möglich, so dass die erforderlichen Stellplätze auf dem Grundstück angeordnet werden können. Es soll keine Beschränkung der Zielgruppe geben. Geplant ist ein Anteil von mindestens 40% geförderten Wohnens. Gemäß Bürgerschaftsbeschluss vom 28.03.2019 soll der Anteil des geförderten Wohnungsbaus mindestens 30% betragen, angesichts der Tatsache, dass dieser in Travemünde derzeit bei lediglich 2,5% liegt, sollte bei diesem Bauvorhaben ein höherer Anteil gefordert werden. Die touristische Nutzung ist weiterhin ausgeschlossen. Für das Grundstück soll ein Erbbaurecht bestellt werden, der Erbbauzins beträgt 2% bei einem Anteil von 30-49% sozial gefördertem Wohnen, er beträgt 1,7% sofern 50% oder mehr geförderter Wohnraum entstehen soll. Die neuerliche Vermarktung ist zum 2. Quartal 2024 geplant.

Anlagen:

Senatorin Pia Steinrücke



► Nr. VO/2023/11836
öffentlich

Lübeck, 12.06.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Parken in Lübeck - Eckpunktepapier Parken

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.10.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.12.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.12.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.12.2023	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.01.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Stadtentwicklung, befasst sich auf strategisch-konzeptioneller Ebene mit dem ruhenden Verkehr in Lübeck. Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck hat gemäß dem Beschluss des Bauausschusses (VO/2021/10150) den Auftrag, sich konzeptionell mit dem ruhenden Verkehr auf Quartiersebene zu befassen. In der 54. Sitzung des Bauausschusses hat Frau Senatorin Hagen vorgeschlagen, dass die Verwaltung als Diskussionsgrundlage ein Eckpunktepapier zum Thema verfasst. Eingangs werden Randbedingungen und Problemstellungen, die im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr bestehen, prägnant beschrieben. Anschließend werden Thesen formuliert und Handlungsansätze aufgezeigt, die als ein Ausgangspunkt für die weitere Diskussion zum Thema ruhender Verkehr dienen sollen. Instrumente, die Kommunen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs hierzulande zur Verfügung stehen, werden im Anhang in Kürze beschrieben und eingeordnet.

Was das Eckpunktepapier Parken leisten soll:

Der Bericht soll in den politischen Gremien und der Stadtgesellschaft eine Diskussion anstoßen, wie die Hansestadt Lübeck den mit dem ruhenden Verkehr verbundenen Herausforderungen begegnen kann. Der Diskussion wird eine große Bedeutung beigemessen, da sich abzeichnet, dass Herausforderungen gemeinsame Anstrengungen von Verwaltung, Politik und den Bürger:innen erfordern. In Anbetracht der Tragweite für die Bürger:innen und dem Konfliktpotenzial des Themas ruhender Verkehr, erfolgt die politische Befassung bereits auf konzeptionellen Ebene, also noch bevor mögliche Handlungsansätze zu konkreten Maßnahmen im Detail ausgearbeitet wurden. Das heißt, bevor Konzepte im Detail erarbeitet werden, sollte aus Sicht der Verwaltung politisch diskutiert werden, welche Ansätze in Lübeck überhaupt für eine Realisierung in Betracht gezogen werden sollen.

Was das Eckpunktepapier Parken n i c h t leisten kann:

Der Bericht vermag es nicht, die Problemlagen und Herausforderungen, die im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr bestehen, mit den beschriebenen Handlungsansätzen und Instrumenten *kurzfristig* zu beheben. Bei den beschriebenen Handlungsansätzen handelt es sich nicht um Maßnahmenvorschläge, die mit Kosten und Zeitplan versehen sind, sondern um Vorgehensweisen im Allgemeinen.

Der Bericht ist keine Parkraumuntersuchung auf Quartiersebene. Dazu bedürfe es bspw. der räumlichen Abgrenzung des Untersuchungsgebietes, der Bestandsanalyse und aufbauend auf den Erkenntnissen der Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes und der Ordnung des ruhenden Verkehrs. Außerdem sei darauf hingewiesen, dass vorrangig der ruhende Kfz-Verkehr (insb. Pkw) Gegenstand des Berichts ist. Handlungsansätze wie die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder des Radverkehrs finden bei einer ganzheitlichen Betrachtung des Themas ruhender Verkehr Berücksichtigung, werden allerdings nicht im Detail dargestellt. Eine vertiefende Betrachtung dieser Verkehrsmittel erfolgt in dem in Neuaufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP).

Bericht:

A: Randbedingungen ruhender Verkehr

In weiten Teilen der Bevölkerung besteht ein Bewusstsein für die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, SPNV) ¹. Daten aus Längsschnittstudien zum Mobilitätsverhalten der in Deutschland lebenden Bevölkerung, die in Deutsches Mobilitätspanel (MOP) jährlich seit dem Jahr 1994 erhoben werden, weisen jedoch darauf hin, dass bei der Verkehrsmittelnutzung bislang nur eine unwesentliche Verhaltensänderung stattgefunden hat. Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung sind in Deutschland seit Jahren weitgehend unverändert ². Der Pkw ist nach wie vor das Verkehrsmittel der Wahl. Zudem nehmen die Anzahl, Größe und Leistung der in Deutschland zugelassenen Pkw weiterhin zu ³. Der Bestand an zugelassenen Pkw und die Anzahl an Pkw je 1.000 Einwohner:innen hat auch in Lübeck innerhalb eines Jahrzehnts signifikant zugenommen (siehe Abbildung 1).

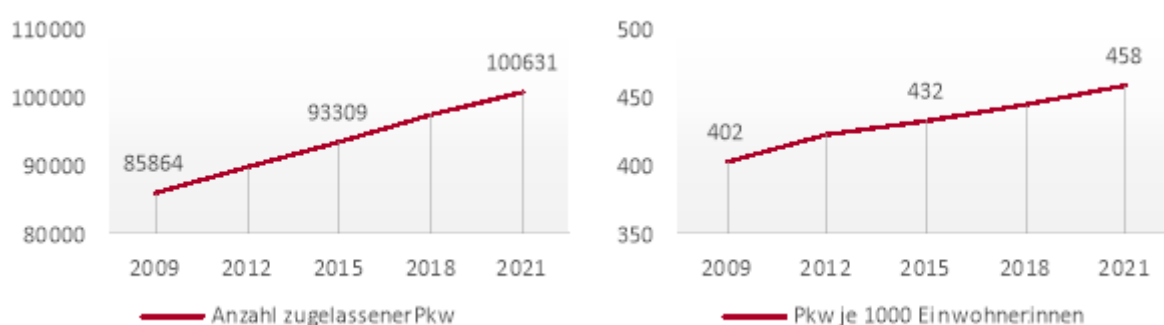


Abbildung 1. Bestand zugelassener Pkw (Abb. links) und Pkw je 1.000 Einwohner:innen (Abb. rechts) in Lübeck ⁴.

Der sozioökonomische Status eines Haushalts (z.B. Haushaltsgröße, Haushaltstyp, ökonomischer Status des Haushalts) ist eine Determinante, die u.a. maßgebend für den Pkw-Besitz

¹ Bauer et al., 2022: Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis.

² Ecke et al., 2021: Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2020/2021: Alltagsmobilität und Fahrleistung.

³ ebd.; Glotz-Richter, 2021: Standort: Stadt. Kommunale Anregungen für die Plattform Urbane Mobilität (PUM) Straßenraum ist kostbar, immer größere Autos sind der falsche Weg!

⁴ Hansestadt Lübeck (Hrsg.), 2019: Statistisches Jahrbuch. Lübeck in Zahlen 2016 / 2017 / 2018.

sitz eines Haushaltes ist. In Lübeck stehen je Haushalt durchschnittlich 0,7 Pkw zur Verfügung, allerdings besitzen 39 % der Haushalte keinen Pkw⁵. Bei den Einpersonenhaushalten ist der Anteil der Haushalte, die keinen Pkw besitzen, mit 57 % besonders hoch. Je niedriger der ökonomische Status eines Haushalts ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass kein Pkw zur Verfügung steht⁶. Der Pkw-Besitz ist bei der Betrachtung des ruhenden Kfz-Verkehrs als Indikator von Relevanz, gleichwohl lassen sich noch keine Rückschlüsse der Intensität der Pkw-Nutzung ableiten.

Die alltägliche Nutzung von Pkw in der Bundesrepublik Deutschland wird in der repräsentativen Studie MiD 2017 erfasst, wonach über 40 % der Pkw in Privathaushalten am Stichtag der Haushaltsbefragung *nicht* genutzt wurden. Die mittlere Betriebszeit je Pkw belief sich am Tag auf einen Zeitraum von etwa 46 Minuten. Dies bedeutet, dass Pkw nur ca. 3 % der Zeit genutzt werden. Daraus folgt im Umkehrschluss, dass Pkw mehr als 23 Stunden am Tag geparkt sind; überwiegend am Wohnort (siehe Tabelle 1). Im Wochenverlauf sinkt der Anteil der am Wohnort geparkten Pkw *nicht* unter 50 % ab, d.h. auch zu Hauptverkehrszeiten stehen mehr als die Hälfte der Fahrzeuge still. In den Regiopolen und Großstädten werden am Wohnort 31 % der Pkw im öffentlichen Straßenraum und 8 % im Parkhaus oder in der Tiefgarage geparkt, während in kleinstädtischen und dörflichen Räumen nur 8 % der Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum und 2 % im Parkhaus oder in der Tiefgarage abgestellt werden⁷.

Wege als Pkw-Fahrer		Stunden je Tag
Fahrt	h:min	00:46
Parken bei der Arbeit	h:min	01:42
Parken beim Einkaufen	h:min	00:27
Parken am Wohnort	h:min	20:15
Parken an sonstigen Standorten	h:min	00:50
Summe	h:min	24:00

Tabelle 1. Mittlere Fahrtzeiten und Standzeiten nach Standorten je Pkw und Tag (infas, DLR, IVT und infas 360, 2018: Mobilität in Deutschland, S. 76).

Die Verkehrsnachfrage von Menschen, d.h. letztlich auch, wie sich die Bürger:innen in Lübeck fortbewegen, ist durch ein komplexes Zusammenwirken mehrerer Einflussfaktoren geprägt. Es kann im Allgemeinen zwischen objektiven Einflussfaktoren, wie z.B. der Raumstruktur und den Mobilitätsangeboten vor Ort, und subjektiven Einflussfaktoren, wie z.B. individuellen Präferenzen und Ressourcen, unterschieden werden⁸. Es ist davon auszugehen, dass vonseiten der kommunalen Selbstverwaltung und der Verwaltung der Hansestadt Lübeck am ehesten Einfluss auf die Raumstruktur und Mobilitätsangebote, die die Bürger:innen in ihrer Mobilität befähigen sollen, genommen werden kann.

An den öffentlichen Raum, der räumlich begrenzt ist, bestehen unterschiedliche Nutzungsansprüche. Außerdem haben sich die Anforderungen, die an den Straßenraum gerichtet werden, verändert. Gemeinhin bedarf es im Straßenraum bspw. Klimaanpassungsmaßnahmen (z.B. Entsiegelung von Flächen, „BlueGreenStreets“) vor dem Hintergrund des Klimawandels, Liefer- und Ladezonen aufgrund zunehmender Zustellverkehre, Flächen für neue Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Bikesharing, E-Scooter-Sharing), Abstellflächen für Lastenfahrräder, öffentlich zugänglicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge im Zuge der Antriebswende und barrierefreier Gehwege.

Der Anteil der Verkehrsfläche (1.999 ha) an der Siedlungs- und Verkehrsfläche beträgt ca. 25 % in Lübeck⁹. Aktuell sind für Lübeck weder Daten über die absolute Verkehrsfläche des ruhenden Verkehrs noch die relative Verkehrsfläche differenziert nach unterschiedlichen

⁵ infas, DLR, IVT und infas 360, 2018: Mobilität in Deutschland. Stadt Lübeck.

⁶ ebd.

⁷ infas, DLR, IVT und infas 360, 2018: Mobilität in Deutschland.

⁸ Bauer et al., 2022: Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis.

⁹ Hansestadt Lübeck, 2019: Statistisches Jahrbuch. Lübeck in Zahlen 2016 / 2017 / 2018. Basis Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein.

Verkehrsmittelarten verfügbar. Einen Anhaltspunkt, wie der flächenmäßige Anteil unterschiedlicher Verkehrsmittelarten am ruhenden Verkehr in einer mitteleuropäischen Großstadt ist, bietet der Flächensplit der Stadt Graz, den die Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research (FGM-AMOR) im Jahr 2011 erhoben hat ¹⁰:

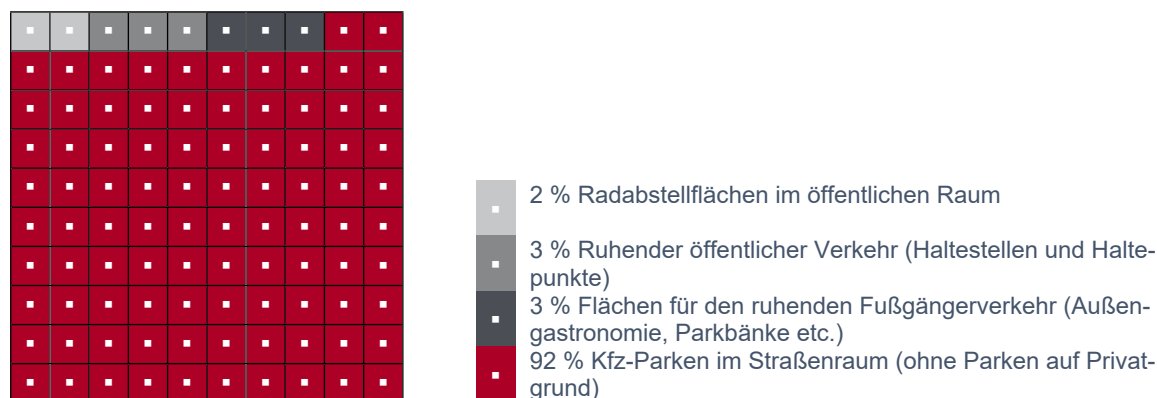


Tabelle 2. Ruhender Verkehr – Flächensplit der Stadt Graz im Jahr 2011 (FGM-AMOR in AGFS, 2015).

Der Flächensplit der Stadt Graz ist nicht eins zu eins auf die Stadt Lübeck übertragbar, allerdings ist aus Sicht der Verwaltung davon auszugehen, dass sich die Werte nicht grundlegend unterscheiden.

Der fortwährende Trend hin zu mehr, größeren und schwereren Pkw geht mit der Verknappung des zur Verfügung stehenden öffentlichen Raumes bzw. der zunehmenden Beanspruchung der öffentlichen Verkehrsfläche, die dem ruhenden Kfz-Verkehr gewidmet ist, einher. Zum Beispiel ist heutzutage beim Fahrbahnrandparken in Längsaufstellung auf derselben Fläche nur noch das Parken von sieben oder acht Pkw möglich, auf der vor drei Jahrzehnten noch zehn Pkw abgestellt werden konnten ¹¹. Zudem hat die Fahrzeugbreite der Pkw je nach Fahrzeugklasse um bis zu 22 cm seit den 1990er-Jahren zugenommen ¹². Darüber hinaus wird der öffentliche Straßenraum gemäß der Neuzulassungszahlen von Personenkraftwagen nach Fahrzeugklassen des Kraftfahrtbundesamtes zunehmend von Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen dominiert ¹³ (siehe Abbildung 2).

¹⁰ Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), 2015: Parken ohne Ende? Eine AGFS-Broschüre zum Thema Nahmobilität und Autoparken.

¹¹ Glotz-Richter, 2021: Standort: Stadt. Kommunale Anregungen für die Plattform Urbane Mobilität (PUM) Straßenraum ist kostbar, immer größere Autos sind der falsche Weg!

¹² Center Automotive Research, 2020: SUV auf dem Weg zum Normalo.

¹³ Agora Verkehrswende (Hrsg.), 2022: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement.

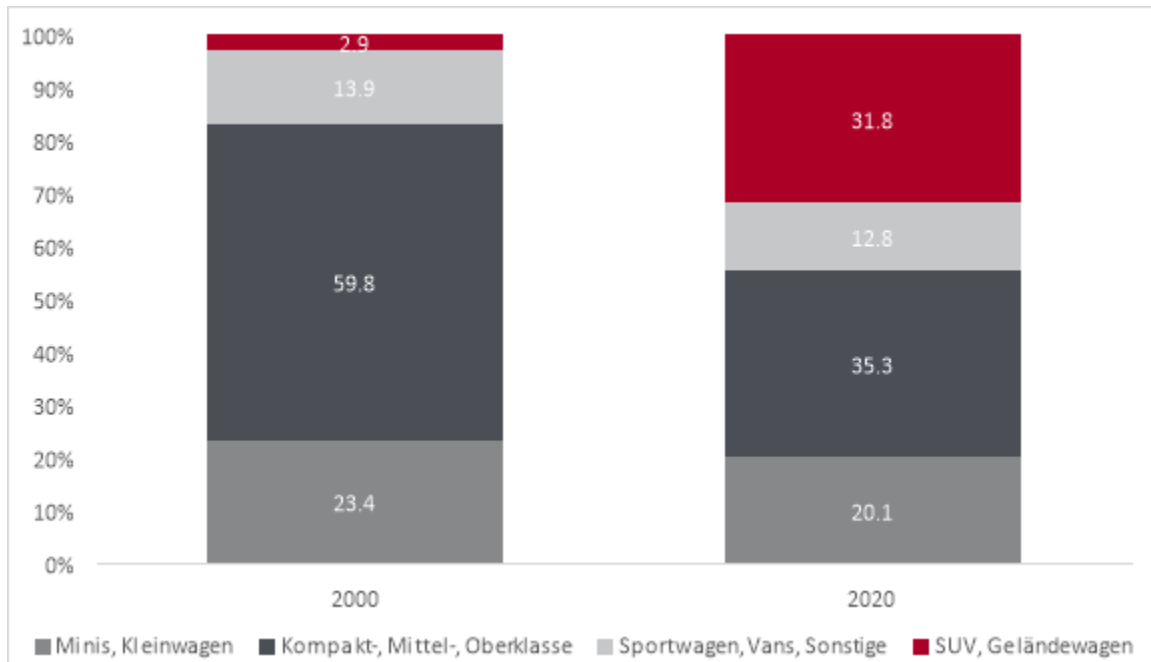


Abbildung 2. Anteil der Neuzulassungen nach Fahrzeugklassen (in %) gemäß des Kraftfahrtbundesamtes (Agora Verkehrswende (Hrsg), 2022).

B: Problemlage ruhender Verkehr

Zugeparkte Geh- und Radwege, zeitraubende Parkplatzsuche, Verkehrsbehinderung schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen, kein Durchkommen für Rettungsfahrzeuge aufgrund widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge: Es ist offensichtlich, dass die Anzahl der geparkten Pkw im Straßenraum mitunter das Angebot an Parkständen übersteigt. Der Pkw ist die Verkehrsmittelart, die das Straßenbild in Lübeck prägt und die Funktionsfähigkeit der Straße beeinträchtigt. Die übermäßige Beanspruchung des Straßenraums durch geparkte Kfz resultiert in etlichen (Folge-)Problemen:

- Parkplatzsuchverkehr
- Dauerparken im Straßenraum (z.B. aufgrund zweckentfremdeter Garagen, wie Hobbygaragen; nur saisonal genutzte Wohnmobile und Wohnwagen)
- Der Verkehrsfluss wird durch Parken in zweiter Reihe und zugeparkte Geh-, Rad- und Rettungswege (z.B. durch verkehrsordnungswidrig aufgesetztes Parken auf dem Gehweg) behindert
- Zu geringe Durchfahrtsbreiten durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge auf der Fahrbahn, die in der Folge z.B. für den Rettungsdienst partiell zu erheblichen Zeitverzögerungen und somit kritischen Einsatzsituationen führen
- Gefährliche unfallträchtige Situationen und Verkehrsbehinderungen durch widerrechtlich geparkte Fahrzeuge (z.B. Beeinträchtigung der Sichtbeziehung an Knotenpunkten bzw. Kreuzungen; kein Durchkommen für Rettungsfahrzeuge ohne erheblichen Sachschaden möglich)
- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen (z.B. widerrechtliches Parken auf Geh- und Radwegen) – sogenannte „Elterntaxis“ stellen eine zusätzliche Gefahr für Schulkinder dar
- Gefährdung des Kinderspiels
- Reduzierung der Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Bereichen durch Fahrzeuge, die außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen parken
- Konfrontative Auseinandersetzungen mit dem Ordnungsamt (z.B. Parkgebühren seien „Abzocke“; Falschparken sei „Kavaliersdelikt“)
- Beeinträchtigung der Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit von Quartieren saisonal- und veranstaltungsbedingt
- Verkehrsbehinderungen in vorübergehend eingerichteten Halteverböten (z.B. bei der Einrichtung von Baustellen oder bei Umzügen)

Die Hansestadt Lübeck sieht sich in zunehmenden Maße mit der Problematik konfrontiert, dass in Wohnquartieren mit einem hohen Maß an baulicher Dichte teilweise ein sehr hoher Parkdruck vorliegt, d.h. die Parkstände im öffentlichen Raum weitgehend ausgelastet sind und Pkw mitunter regelwidrig abgestellt werden. An die Verwaltung wird vonseiten vieler Bürger:innen der Wunsch gerichtet, dem sehr hohen Parkdruck bzw. der sogenannten „Parkplatznot“ in dem jeweiligen wohnortnahen Quartier entgegenzuwirken. Die grundsätzliche städtebauliche Herausforderung besteht dabei darin, dass Quartiere, wie z.B. die historische Altstadt, Gründerzeitquartiere und auch die 1950er-/1960er-Jahre-Quartiere, seinerzeit nicht darauf ausgelegt wurden, dass sich die Bewohner:innen vorwiegend mit dem privaten Pkw fortbewegen. Bei den Planungen der Quartiere wurden ergo keine entsprechend dimensionierten Stellplatzanlagen auf den privaten Grundstücken vorgesehen. Diesem Umstand ist in Bestandsquartieren im Nachhinein kaum entgegenzuwirken. Beispielhaft sei darauf hingewiesen, dass Vorgärten i. d. R. zu erhalten sind und *keine* Stellplätze oder Schottergärten anstelle dieser errichtet werden dürfen (§ 8 Absatz 1 Satz 1 der Landesbauordnung) ¹⁴.

Die Innenentwicklung ist eine wesentliche städtebauliche Zielsetzung zur Steigerung der Flächeneffizienz, die z.B. durch die Nachverdichtung von Brachflächen und Baulücken sowie durch den Dachgeschossausbau zu Wohnzwecken ¹⁵ realisiert wird, aber den Parkdruck in Bestandsquartieren mit einem hohen Maß an baulicher Dichte zusätzlich erhöht, sofern sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen *nicht* verändert.

In dicht besiedelten Gebieten wie Lübeck kann die Verkehrsfläche, die dem ruhenden Kfz-Verkehr gewidmet ist, nicht ohne Weiteres vergrößert werden, da in der Regel keine Flächen zur Verfügung stehen. Das aufgesetzte Parken auf Gehwegen zuzulassen, schafft in Quartieren, in denen ein hoher Parkdruck besteht, nur bedingt Abhilfe, da es gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) einer regelkonformen Restgehwegbreite und der Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Personen bedarf. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird durch das aufgesetzte Parken auf Gehwegen gleichwohl gemindert. Außerdem sind Gehwegschäden teilweise auf das aufgesetzte Gehwegparken zurückzuführen, da diese Flächen nicht für die Belastung durch Pkw ausgelegt sind. Für die Kosten der Instandhaltung bzw. -setzung der Gehwege kommt wiederum die öffentliche Hand bzw. die Hansestadt Lübeck als Straßenbaulastträgerin auf. Im Allgemeinen birgt das Thema Konfliktpotenzial, wie die aktuelle gerichtliche Auseinandersetzung um widerrechtlich aufgesetztes Gehwegparken vor dem Verwaltungsgericht Bremen (Aktenzeichen 5 K 1968/19) zeigt ¹⁶.

Darüber hinaus entfallen unter Umständen Parkstände, wenn die freie Durchfahrtsbreite von 3,05 m unterschritten wird, wie z.B. in der Bismarckstraße im Stadtteil St. Jürgen. Vor dem Hintergrund des fortwährenden Trends hin zu größeren Pkw ist dies von besonderer Bedeutung. Letztendlich kann dies zur Konsequenz haben, dass das beidseitige Fahrbahnrandparken in Straßen mit relativ geringer Fahrbahnbreite gegebenenfalls nicht mehr legal möglich ist, um eine freie Durchfahrtsbreite von 3,05 m für den Rettungsdienst, die Feuerwehr und die Entsorgungsbetriebe zu gewährleisten.

¹⁴ Zum Beispiel ist in Gebieten mit einer Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhaltung baulicher Anlagen (Erhaltungssatzung) das Parken in der geschützten Vorgartenzone grundsätzlich *nicht* zulässig, es sei denn für ein Grundstück wurde vor dem Satzungsbeschluss eine entsprechende Überfahrtsgenehmigung erteilt.

¹⁵ Beim Dachgeschossausbau zu Wohnzwecken sind überdies Rettungswege vorzuhalten, welche zumeist über Rettungsgeräte der Feuerwehr erfolgen (§34, Abs. 2 LBO). Ab einer Brüstungshöhe von mehr als 8 m kann dies nur mittels Hubrettungsgeräte der Feuerwehr gewährleistet werden (§34, Abs. 3 LBO). Für die Anfahrt und die Aufstellung der Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind mitunter Flächen, die nicht dem ruhenden Verkehr gewidmet sind, erforderlich. Allerdings stehen diese Flächen sehr häufig nicht im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung bzw. können nur durch den Wegfall von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum nachgewiesen werden (vgl. VollzBekLBO zu §5 LBO).

¹⁶ Die Kläger:innen begehren ein straßenverkehrsbehördliches Einschreiten gegen aufgesetzt auf dem Gehweg parkende Kraftfahrzeuge. Dem Urteil des Verwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen (Aktenzeichen 5 K 1968/19) zufolge seien die Kläger:innen berechtigt, ein Einschreiten von der Straßenverkehrsbehörde zu verlangen und Fahrer:innen von Pkw sich betreffend des aufgesetzten Gehwegparkens nicht auf ein „Gehwohnheitsrecht“ berufen können. Die Freie Hansestadt Bremen geht gegen das Urteil des Verwaltungsgerichtes aufgrund der Bedeutung für die gesamte Stadt in Berufung (Freie Hansestadt Bremen, Pressestelle des Senats, 2022: Aufgesetztes Parken: Senat geht in Berufung). Das heißt, das ist Urteil formell nicht rechtskräftig.

Die Anzahl der Neuzulassungen von Wohnmobilen ist auch in Lübeck seit Januar 2020 gestiegen. Wohnmobile und Wohnwagen, die nicht auf privaten Stellplätzen, sondern auf Parkständen im öffentlichen Straßenraum (z. B. Brandenbaumer Landstraße) geparkt werden, erhöhen den Parkdruck zusätzlich. Während Wohnwagen und andere Anhänger nur maximal 14 Tage ununterbrochen geparkt werden dürfen, gibt es eine solche Parkdauerbeschränkung für Wohnmobile nicht. Es besteht also keine rechtliche Handhabe, das Dauerparken von Wohnmobilen zu unterbinden. Das Ausweisen von Bewohnerparkgebieten stellt ebenfalls keine Lösung dar, weil ein Bewohnerparkausweis pro Bewohner:in und nicht etwa nur ein Ausweis pro Haushalt beantragt werden kann. Erst bei monatlichen Gebühren für das Parken im Straßenraum, die über einer üblichen Stellplatzmiete liegen, ist ein Rückgang von dauergeparkten Wohnmobilen zu erwarten.

Im Güterverkehr hat Lübeck mit dem größten Fähr- und RoRo-Hafen der Ostsee eine transeuropäische Bedeutung. Der Güterverkehr wird u. a. über die Straße abgewickelt, sodass das Verkehrsaufkommen an Ladungen, die mit dem Lkw transportiert werden, in Travemünde und Kücknitz relativ hoch ist. Probleme gibt es mit Lkw, die nicht an ausgewiesenen Rastanlagen an Bundesstraßen und Bundesautobahnen, sondern in Gewerbegebieten (z. B. Altes Metallhüttengelände), Mischgebieten (z. B. Solmitzstraße) oder Wohngebieten (z. B. Mühlenbachtal, Flenderstraße) teilweise widerrechtlich über längere Zeiträume geparkt werden. Infolgedessen sinkt die verfügbare Anzahl an Parkständen im öffentlichen Straßenraum, wird Lärm emittiert, gibt es Beschädigungen an Grünflächen und Verkehrsflächen (z. B. Bordsteine und Gehwege) und Berichte über negative Begleiterscheinungen (z. B. Hinterlassen von Abfällen und wildes Urinieren).

Die Problemlagen, die im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr bestehen, treten in Lübeck in mehreren Quartieren zutage und verdeutlichen, wie vielschichtig die Herausforderungen sind. Im Folgenden werden Handlungsansätze skizziert, wie aus Sicht der Verwaltung dem steigenden Parkdruck in vielen Quartieren vom Grundsatz her begegnet werden kann.

C: Handlungsfeld „Parken von Bewohner:innen in Bestandsquartieren“

In den älteren Bestandsquartieren stellen sich die Herausforderungen des ruhenden Verkehrs in besonderem Maße dar. Daher wird in einem eigenen Kapitel die Ausgangslage in bestehenden Wohn- und Mischgebieten in sechs Thesen beschrieben. Anschließend wird dargestellt, mit welchen Handlungsansätzen die vorhandenen Probleme adressiert werden können.

Parken im öffentlichen Raum ist notwendig

In verdichteten Quartieren, die vor der Massenmotorisierung geplant wurden, stehen Bewohner:innen oftmals nicht ausreichend Stellplätze auf privatem Grund zur Verfügung. Daher parken viele Bewohner:innen auf öffentlichen Flächen. Häufig findet dieses Parken straßenbegleitend statt.

Auch wenn jeder gerne vor der eigenen Haustür parken möchte, ist dies nur für wenige Menschen wirklich notwendig: nur etwa 7% der Bevölkerung hat eine gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkung¹⁷. Für alle anderen ist ein Fußweg zum Parkplatz des eigenen Pkw zumutbar¹⁸. Davon ausgenommen ist das Parken zum Be- und Entladen – dieses muss auch deutlich näher am Wohnort möglich sein.

¹⁷ infas, DLR, IVT und infas 360, 2018: Mobilität in Deutschland.

¹⁸ Fußläufig zumutbar (Abstand vom Parkplatz zur Wohnungstür) sind gemäß Gerichtsurteilen 1.000 m (VGH München, 1992: Urteil vom 10.08.1992, Aktenzeichen 11 B 92.1284; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, 2022, Beschluss vom 21.08.2020, Aktenzeichen 6 B 189/20).

Parken steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen im öffentlichen Raum

Parken im öffentlichen Raum beansprucht Flächen, die dann beispielsweise nicht mehr als Aufenthaltsfläche, Spielfläche, Grünfläche, Regen-Versickerungs-Fläche oder zum Abstellen von anderen Verkehrsmitteln, wie z.B. dem Fahrrad, zur Verfügung stehen. Die multifunktionale Nutzung des öffentlichen Raumes z.B. als Begegnungsraum, Kommunikationsraum, Erholungsraum und Konsumraum wird durch die Vielzahl an parkenden Pkw beeinträchtigt. Pkw prägen das Stadtbild, wodurch mitunter auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum reduziert wird. Ein Hemmnis, den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten und somit Begegnungsräume zu schaffen, ist mitunter, dass die Fläche, die dem ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum gewidmet ist, überproportional hoch ist.

Ungeordnetes Parken stellt ein Sicherheitsrisiko dar

Das Parken und das nicht verkehrsbedingte Halten stehen im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen bzw. können die Entstehung von Unfällen schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen begünstigen. Die Konfliktkonstellationen können unterschieden werden in:

- Direkte Konflikte, die im Zusammenhang mit dem Parkvorgang stehen, d. h. ein ein- oder ausparkendes Fahrzeug oder eine geöffnete Fahrzeugtür führt zum Konflikt mit einer Fußgängerin / einem Fußgänger oder einer Radfahlerin / einem Radfahrer (sog. Dooring)
- Indirekte Konflikte, die sich aufgrund von
 - Sichtverdeckungen durch parkende Fahrzeuge im Zusammenhang mit Querungen des nichtmotorisierten Verkehrs entlang der Strecke und an Knotenpunkten,
 - der Verminderung der Erkennbarkeit von Knotenpunkten (Zuparken von Kreuzungen oder Grundstückszufahrten) oder
 - der Einengung des Verkehrsraumes durch den ruhenden Verkehr (zugeparkte Geh- und Radwege), was in der Folge dazu führen kann, dass Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen auf die Fahrbahn ausweichen müssen,
 ergeben ¹⁹.

Fast jeder fünfte Fuß- oder Radunfall steht im Zusammenhang mit dem Parken von Kfz ²⁰. Unfallrisiken bestehen für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen besonders durch Dooring, Sichtbehinderungen und Parkvorgänge.

In Quartieren mit erheblichem Parkdruck kommt es immer wieder vor, dass widerrechtlich geparkte Pkw, den Verkehrsraum einengen und zu kritischen Verzögerungen bei Einsätzen von Feuerwehr und Rettungsdienst führen (zu geringen Durchfahrtsbreiten) oder den Busverkehr stören. Aber selbst wenn auf den Fahrbahnen eine Fahrgasse freigehalten wird, die der vorgeschriebenen Mindestbreite von 3,05 m entspricht, können gleichwohl Aufstellflächen für die Hubrettungsgeräte (Drehleitern) der Feuerwehr fehlen ²¹. Sofern sich diese Aufstellflächen nicht durch Knotenpunkte oder Feuerwehrezufahrten ergeben, müssen sie durch bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen explizit hergestellt werden.

Wird der Straßenraum überplant und insbesondere der ruhende Verkehr neu geordnet, können die Sichtfelder für Querende Fußgänger z.B. durch Gehwegvorstreckungen (ugs. „Gehwegnasen“) freigehalten werden, Aufstellflächen für die Hubrettungsgeräte (Drehleitern) der Feuerwehr vorgehalten und der Radverkehr im notwendigen Abstand zum ruhenden Verkehr geführt werden. Dadurch kann die Sicherheit sowohl für Verkehrsteilnehmer:innen als auch die Bewohner:innen des Quartiers signifikant erhöht werden. Dies hat allerdings zur Konsequenz, dass sich u. a. die Anzahl an Parkständen im öffentlichen Raum reduziert.

¹⁹ Unfallforschung der Versicherer, 2020: Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Forschungsbericht Nr. 66.

²⁰ ebd.

²¹ Gemäß den Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr ist eine 5,50 m breite Aufstellfläche notwendig, um Hubrettungsgeräte abzustützen und zu drehen.

Die Zahl der Parkmöglichkeiten im Straßenraum sinkt

Bei Umbauten im Straßenraum müssen die aktuellen Vorschriften eingehalten werden. Dabei ist es in der Regel nicht möglich, alle bestehenden Parkplätze zu erhalten oder für Ersatz im Straßenraum zu sorgen. Zusätzlich kann mit politischen Entscheidungen z.B. für Radwegmaßnahmen, zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs oder zum Schutz von Stadtbäumen eine weitere Reduzierung der Parkplätze im Straßenraum einhergehen. Gleichzeitig steigt die Zahl der in Lübeck zugelassenen privaten Pkw. Dies führt zu einer Erhöhung des Parkdrucks, mehr Parksuchverkehr und infolgedessen auch politischem Handlungsdruck ²².

Parken in Wohnquartieren wird subventioniert – nicht immer zum Vorteil der Bewohner:innen

Bei gebührenfreiem Parken werden die Kosten der öffentlichen Hand nicht gedeckt: Die Kosten für Grundstück, Herstellung und Unterhalt liegen pro Parkplatz im Straßenraum bei ca. 440 Euro pro Jahr ²³. Selbst Bewohnerparkausweise decken keine dieser Kosten – die Gebühr in Höhe von 30,70 Euro wird nur für den Verwaltungsaufwand der Ausstellung eines Bewohnerparkausweises erhoben.

Die Mobilität der Bürger:innen ist eine Voraussetzung für ihre gesellschaftlichen Teilhabe. Daher können Subventionen im Verkehrsbereich z.B. im Straßenbau oder ÖPNV, berechtigt sein. Wie groß der Effekt von kostenlosem oder kostengünstigem Parken auf die Mobilität ist, ist schwer zu quantifizieren. Teilweise führt diese Subventionierung aber auch zu Ausprägungen, wo ein öffentliches Interesse zumindest diskussionswürdig ist:

- Am Wohnort wird der öffentliche Parkraum auch von Bewohner:innen genutzt, denen ein privater Stellplatz zur Verfügung steht.
- Auch Fahrzeuge, die nicht im Alltag benötigt werden, werden wohnortnah im öffentlichen Raum abgestellt, z.B. Wohnmobile.
- In Quartieren ohne Parkraumbewirtschaftung (Sonderparkberechtigung für Bewohner:innen bzw. Bewohnerparken) werden Parkplätze auch von Arbeitspendler:innen belegt.

In Quartieren mit überlastetem Parkraum kann die Einführung von maßvollen Parkgebühren, also eine Reduzierung der Park-Subventionen, sogar zu einem Mobilitätszuwachs führen: Personen, die auf ihren Pkw und einen Parkplatz im öffentlichen Raum angewiesen sind, müssen dadurch weniger Zeit für die Parkplatzsuche aufwenden. Für die Bewohner:innen eines Quartiers kann sich so insgesamt ein Vorteil ergeben.

Pkw-Verfügbarkeit führt zu Pkw-Nutzung

Steht ein eigener Pkw zur Verfügung, so ist die Hürde, diesen zu nutzen, sehr niedrig. Insbesondere erfordert eine Fahrt mit dem Pkw kaum Planung, es können fast alle Ziele ohne Weiteres erreicht werden und die Kosten, die vom Einzelnen für die Fahrt aufgewendet werden müssen, wie z.B. Treibstoffkosten, sind relativ gering. Andere Verkehrsmittel sind im Vergleich oft weniger attraktiv und werden dadurch tendenziell weniger häufig gewählt. Sollten Maßnahmen, die die Parkraumproblematik adressieren, dazu führen, dass die Nutzung des Pkw weniger attraktiv wird, könnte dies zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl führen. Parkraummaßnahmen könnten z.B. dazu führen, dass längere Wege zum Abstellort des Pkw zurückgelegt werden muss. In diesem Fall kann ein ebenfalls notwendiger Fußweg zu einer Bushaltestelle weniger abschreckend wirken. Maßnahmen, die eine Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund bewirken, können somit auch einen positiven Einfluss auf den fließenden Verkehr in der Stadt haben.

²² Es besteht keine rechtliche Verpflichtung der Kommunen Parkstände bzw. Parkplätze im öffentlichen Straßenraum herzustellen. Wenn Parkstände bzw. Parkplätze errichtet werden, so geschieht dies im Rahmen der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben der Gemeinde.

²³ Bauer und Bracher, 2020: Bewohnerparken in den Städten – wie teuer darf es sein?

Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Lübeck bezüglich der Probleme beim Parken in bestehenden Quartieren mit Wohnnutzung lassen sich nach verschiedenen Ansätzen zusammenfassen. Diese Ansätze sind nicht exklusiv – es können und sollten mehrere Ansätze gleichzeitig verfolgt werden. Die aufgeführten Handlungsansätze verwenden dabei jeweils ein oder mehrere der im Anhang aufgeführten Instrumente.

Handlungsansatz: Parken im Straßenraum ordnen

Um Sicherheitsdefizite des ruhenden Verkehrs zu beheben, müssen die Flächenzuweisungen für das Parken überprüft und, wenn nötig, angepasst werden. Die Bedürfnisse der Rettungsdienste und Sicherheitsbedürfnisse schwacher Verkehrsteilnehmer:innen sollen dabei vollumfänglich berücksichtigt werden. Dabei müssen auch die aktuellen Vorschriften z.B. zu den Mindestgehwegbreiten neben aufgeschultert parkenden Kfz eingehalten werden.

Bei einer solchen Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum ist die Zahl der nutzbaren Parkplätze hinterher in der Regel geringer als vorher. Um die Parkplatznot der Bewohner:innen durch die Neuordnung nicht weiter zu verschärfen, sollte die Neuordnung durch weitere Handlungsansätze ergänzt werden (siehe unten).

Zur Entlastung des Ordnungsamtes können Halteverbote durch bauliche Maßnahmen (Pöller, Fahrradbügel, Blumenkübel) durchgesetzt werden, sofern die baulichen Elemente nicht den Rettungsweg behindern.

Bewertung Handlungsansatz „Straßenraum ordnen“

- ⊕ Steigerung der Straßenverkehrssicherheit, insbesondere Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen
- ⊕ Weniger Störungen von Feuerwehr und Rettungsdiensten
- ⊕ Rechtlich und technisch problemlos umsetzbar
- ⦿ Kosten für ergänzende bauliche Maßnahmen, Unterhaltung und Pflege sind vergleichsweise gering
- ⊖ Wegfall von Parkmöglichkeiten
- ⊖ Personeller Aufwand für Straßenplanung (einmalig) und Parkraumüberwachung (dauerhaft)

Handlungsansatz: Parkraum nicht überlasten und effizient nutzen

Ist der Parkraum in einem Quartier ausgelastet, steigen Suchverkehr und Stress für die Bewohner:innen. Als erste Maßnahme sollten Bewohner:innen aus diesen Quartieren bei der Parkplatzsuche unterstützt werden, indem sie auf weitere Parkmöglichkeiten z.B. auf (freie) Parkplätze bspw. in Nachbarquartieren mit geringerem Parkdruck hingewiesen werden. Die Informationen könnten bspw. auf der [Smart City Plattform der Hansestadt Lübeck](#) oder [parken-luebeck.de](#) bereitgestellt werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob Bewohner:innen durch Sonderparkberechtigungen (Bewohnerparken) in einem Quartier bevorrechtigt werden können. Bewohnerparken darf nur angeordnet werden, wenn Bewohner:innen regelmäßig keine Parkmöglichkeit in fußläufig zumutbarer Nähe ²⁴ finden. Die Ursache dafür muss ein Mangel an privaten Stellplätzen und ein erheblicher allgemeiner Parkdruck sein, also ein Parkdruck, der nicht nur durch die Bewohner:innen selbst verursacht wird, um Bewohner:innen tatsächlich zu bevorrechtigen. Im Stadtteil St. Jürgen wird z.B. durch medizinische Einrichtungen (Universitätsklinikum Schleswig-Holstein) sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen (Universität zu Lübeck und Technische Hochschule Lübeck) Parkraumnachfrage hervorgerufen. Zur Überprüfung,

²⁴ Fußläufig zumutbar (Abstand vom Parkplatz zur Wohnungstür) sind gemäß Gerichtsurteilen 1.000 m (VGH München, 1992: Urteil vom 10.08.1992, Aktenzeichen 11 B 92.1284; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, 2022, Beschluss vom 21.08.2020, Aktenzeichen 6 B 189/20).

ob die Voraussetzungen für das Ausweisen von Bereichen fürs Bewohnerparken vorliegen, bedarf es der eingehenden Parkraumuntersuchung in einem räumlich abgegrenzten Untersuchungsgebiet. In Bewohnerparkzonen dürfen nur ein Teil der Parkmöglichkeiten exklusiv für Bewohner:innen reserviert werden: Tagsüber müssen mindestens 50 %, nachts mindestens 25 % der Parkstände auch für andere Nutzergruppen freigegeben werden, d.h. auch beim Bewohnerparken stehen zu keiner Zeit die Parkstände ausschließlich Bewohner:innen zur Verfügung.

Übersteigt die Nachfrage weiterhin das Angebot, müssen auch finanzielle Anreize gesetzt und Gebühren für das Parken erhoben werden. Grundsätzlich gibt es zwei Ansätze, solche Gebühren zu erheben: Bei bestehenden Bewohnerparkbevorrechtigungen könnten die Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen erhöht werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Landesregierung Schleswig-Holsteins entsprechend ihres Koalitionsvertrags (2022-2027) von der Öffnungsklausel im Straßenverkehrsgesetz Gebrauch macht und mittels einer Deckelung für eine angemessene Gebührenhöhe sorgt²⁵ bzw. die bisherige Obergrenze für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen i. H. v. 30,70 Euro anhebt. Der zweite Ansatz ist eine allgemeine Parkraumbewirtschaftung, bei der auch Monats- und Jahresparktickets erworben werden können²⁶. Allerdings muss auch hier jeweils erst eine Parkraumbewirtschaftung an sich angeordnet werden. Inwiefern dies z.B. in Wohngebieten möglich ist, erscheint zumindest fraglich und erfordert eine vertiefende rechtliche Prüfung. Parkgebühren können sozial gestaltet werden: In Freiburg wurden z.B. Staffelungen nach Fahrzeuglänge und starke Reduzierungen für Haushalte mit geringem Einkommen festgelegt²⁷.

Bewertung Handlungsansatz gegen Überlastung des Parkraums

- ⊕ Bewohner:innen finden leichter einen Parkplatz
- ⊕ Weniger Parksuchverkehr
- ⊖ Gebührenbelastung für Bewohner:innen oder weitere Wege zu gebührenfreien Parkmöglichkeiten
- ⊖ Aufwand für Verkehrsgutachten zur Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen von Bewohnerparkzonen sowie Anordnung und Umsetzung (einmalig)
- ⊖ Aufwand für die Erhebung von Informationen zur Parkraumauslastung (dauerhaft)
- ⊖ Umsetzbarkeit der Erhebung von Parkgebühren nicht abschließend geklärt

Handlungsansatz: Parkraumangebote erweitern

Des Weiteren besteht die Möglichkeit, das Parkraumangebot für Bewohner:innen außerhalb des Straßenraums zu erweitern. Allerdings sind diese neuen Angebote meist wenig attraktiv: Wenn in bestehenden Quartieren noch Flächen für neue Quartiersgaragen zur Verfügung stehen, so liegen diese doch meist wenig zentral. Ebenfalls ist es denkbar, dass z. B. Parkplätze von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen) oder Einkaufsmärkten abends und nachts für Bewohner:innen freigegeben werden, d. h. die Stellplätze von unterschiedlichen Nutzer:innen mehrfach genutzt werden. Für die Bewohner:innen wird die Nutzung von diesen Stellplatzanlagen letztendlich nur mit starken zeitlichen Einschränkungen möglich sein. Damit auch weniger attraktive, neue Parkraumangebote dennoch angenommen werden, und somit der Parkdruck reduziert wird und die neuen Angebote wirtschaftlich sind, muss gleichzeitig das Parken im Straßenraum weniger attraktiv, z.B. teurer als in der Quartiersgarage, gestaltet werden.

²⁵ Christlich Demokratische Union Schleswig-Holstein (CDU) und BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Schleswig-Holstein (GRÜNE), 2022: Ideen verbinden. Chancen nutzen. Schleswig-Holstein gestalten. Koalitionsvertrag 2022-2027, S. 196.

²⁶ Dieser Ansatz wurde bspw. von der Stadt Goch umgesetzt (abrufbar unter: <https://www.goch.de/de/dienstleistungen/parkscheine/>).

²⁷ Agora Verkehrswende, 2022: Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen.

Inwiefern wenig attraktive neue Parkangebote überhaupt sinnvoll in einem Parkraumkonzept eingesetzt werden können, wurde bisher nicht wissenschaftlich untersucht. Um Fehlinvestitionen in Parkbauten zu vermeiden, sollte also unbedingt erst untersucht werden, ob und wie Parkraumnachfrage durch Parkgebühren verlagert wird. In diesem Rahmen könnten z.B. geplante Bewirtschaftungskonzepte für angedachte Quartiersgaragen auf der zukünftigen Baufläche temporär getestet werden.

Bewertung Handlungsansatz „Parkraumangebote erweitern“

- Erweiterung des Parkraumangebots, aber in der Regel wenig attraktiv
- ⊖ Kann Parkgebühren für Bewohner:innen nicht verhindern
- ⊖ Wirtschaftliches Risiko bei Bau und Betrieb neuer Parkbauten
- ⊖ Umsetzbarkeit abhängig von räumlichen Gegebenheiten

Handlungsansatz: Alternativen zum eigenen Pkw fördern

Idealerweise sind Lübecker:innen für ihre Mobilität im Alltag nicht auf einen eigenen Pkw angewiesen. Mit den bestehenden Angeboten im Radverkehr, ÖPNV und des CarSharing-Anbieters Stattauto ist dies bereits heute für einige Lübecker:innen der Fall. Vor der Einführung von Parkgebühren in einem Quartier sollten Bewohner:innen zu den bestehenden Angeboten beraten werden. Außerdem könnten Probe-Pakete, z.B. Monatskarte plus CarSharing-Mitgliedschaft plus Leih-E-Bike gegen Autoschlüssel, geschnürt werden.

Neben dem stadtweiten Ausbau der o.g. Angebote sollten auch qualitativ hochwertige Angebote in den Quartieren sichergestellt werden. Insbesondere ist die Verfügbarkeit von Fahrrad-Abstellanlagen und CarSharing-Stationen in den Quartieren zu prüfen. Des Weiteren sollte mit einem stationsbasierten Fahrradverleihsystem inkl. Lastenrädern der multimodale Baukasten ergänzt werden. Fahrräder und CarSharing-Fahrzeuge haben einen deutlich geringeren Platzbedarf als private Pkw²⁸, sodass erfolgreiche Angebote ebenfalls den Parkdruck reduzieren können.

Sofern Pendler:innen in einem Quartier ebenfalls zum Parkdruck beitragen, sollen diese insbesondere durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ebenfalls zum Umstieg auf den Umweltverbund bewegt werden.

Bewertung Handlungsansatz „Alternativen fördern“

- ⊕ Gute Mobilitätsangebote für Bewohner:innen
- Kosten für Probe-Pakete vergleichsweise gering
- ⊖ Kosten für neu zu schaffende Stelle für Mobilitätsberatung (dauerhaft) oder Vergabe an externe Dienstleister (einmalig)
- ⊖ Evtl. finanzieller Aufwand Einführung eines Leihradsystems (dauerhaft)

D: Weitere Handlungsfelder

In Bestandsquartieren mit gemischter Nutzung gibt es viele Anforderungen an den öffentlichen (Park-)Raum. In Ergänzung zu der im vorherigen Abschnitt behandelten Nutzergruppe der Bewohner:innen werden in diesem Abschnitt weitere Aspekte, insbesondere zum Thema Besucherparken, beschrieben und daraus z.T. weitere Grundsätze bzw. Maßnahmen abgeleitet.

²⁸ Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt 8-20 private Pkw (Bundesverband CarSharing, 2016: Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet), auf der Fläche von einem Parkstand für Pkw lassen sich bequem acht Fahrräder abstellen.

Parkgebühren stellen sicher, dass Parkraum für Einkäufe und Erledigungen zur Verfügung steht

Das Oberzentrum Lübeck muss zum Einkaufen und für Erledigungen mit dem Pkw erreichbar sein. Insbesondere in der Innenstadt können Gewerbetreibende, Behörden, etc. aber meist nicht genug Stellplätze für ihre Kund:innen zur Verfügung stellen. Stattdessen findet das Parken dann auf öffentlich zugänglichen Parkflächen, z.B. in Parkhäusern, statt.

Parkgebühren haben das Ziel, sicherzustellen, dass Parkraum für Einkäufe und Erledigungen zur Verfügung stehen. Sie verhindern, dass der Parkraum durch Langzeit- und Dauerparker belegt wird. Mit der Stadtverordnung über Parkgebühren²⁹ kann dieses Ziel erreicht werden. Bei einer Steigerung der Parknachfrage sollten diese Gebühren erhöht werden.

Aus Gründen des Klimaschutzes wäre es wünschenswert, die Parkgebühren auch heute schon anzupassen, z.B. entsprechend der Preissteigerungen im ÖPNV. Aufgrund der komplexen Situation im Einzelhandel in der Altstadt, insbesondere auch wegen der Konkurrenz am Stadtrand (Citti Park, Luv Center) mit kostenlosen Parkplätzen, ist es nicht möglich im Rahmen dieses Papiers eine abschließende Empfehlung zur allgemeinen Höhe der Parkgebühren auszusprechen.

Handlungsansatz: Parksuchverkehr vermeiden

Parkmöglichkeiten am Straßenrand sind – aufgrund des technischen und organisatorischen Aufwands – nicht in Parkleitsysteme integriert. Um Parksuchverkehr in der Altstadt zu vermeiden, sollten das Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum möglichst reduziert und ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, direkt die vorhandenen Parkhäuser und Parkplätze anzusteuern. Die Gebühren für Parken am Straßenrand sollten also deutlich höher als die von Parkhäusern und Parkplätzen in der Nähe liegen³⁰. Diese Preisgestaltung sollte deutlich kommuniziert werden, z.B. an den Informationstafeln des Parkleitsystems oder auf www.parken-luebeck.de.

Außerdem sollte geprüft werden, ob Kontrollen des Kommunalen Ordnungsdienst so häufig durchgeführt werden können, dass sich illegales Parken ohne Parkschein auch rein finanziell *nicht* lohnt.

Bewertung Handlungsansatz gegen Parksuchverkehr

- ⊕ Weniger Parksuchverkehr steigert Aufenthaltsqualität
- ⊕ Flächengewinnung für Ladezonen, Fahrradabstellanlagen und mehr Grün
- ⊕ Keine generelle Gebührenerhöhung
- ⊕ Einfach umsetzbar mit geringem Aufwand
- Evtl. Abstimmungsbedarf mit privaten Parkhausbetreibern
- ⊖ Evtl. höherer Aufwand für Parkraumüberwachung

Handlungsansatz: Aufenthaltsqualität steigern für mehr Umsätze

Eine ansprechend gestaltete Innenstadt ist wichtiger für gute Umsätze als Parkplätze vor der Ladentür³¹. Dies wird inzwischen auch von vielen Gewerbetreibenden selbst so gesehen.

²⁹ Hansestadt Lübeck, 2008: Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt.; Hansestadt Lübeck, 2013: 1. Verordnung zur Änderung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 22.01.2013.

³⁰ Zum Beispiel ist das Parken am Straßenrand bei kurzer Parkdauer und abends oftmals günstiger als im Parkhaus; vgl. <https://www.parken-luebeck.de> und Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck.

³¹ Institut für Handelsforschung, 2014: Vitale Innenstädte (abrufbar unter: https://www.bcsd.de/suchergebnis-se/?datei=vitale_innenst_dte_ergebnispr_sensation_pressekonferenz_27.01.2015.pdf).

Bei Umbaumaßnahmen können also Parkflächen entfallen, wenn dies der Gestaltung des öffentlichen Raums dient ³².

Dabei ist allerdings zu beachten, dass genügend Behindertenparkplätze, Taxistände und Ladezonen verbleiben, welche räumlich *nicht* beliebig verlagert werden können.

Bewertung Handlungsansatz „Gestaltung vor Parken“

- Aufwertung steigert Attraktivität und Umsätze
- Kein zusätzlicher Aufwand – Umsetzung im Rahmen von anderen Maßnahmen
- ⚠ Auswirkungen auf Parkangebot unkritisch wegen vorhandener Parkhäuser und großer Parkplatzsammelanlagen am Altstadtrand

Handlungsansatz: Liefern und Laden ermöglichen

Als Teil ihrer Erschließungsfunktion sollen Straßen als Verkehrsträger dazu dienen, dass bspw. schwere Gegenstände mit Fahrzeugen zu angrenzenden Gebäuden geliefert werden können. Beim Be- und Entladen müssen diese Fahrzeuge geparkt werden. Fehlt der Platz dafür auf privatem Grund – was oft in verdichteten Quartieren der Fall ist – müssen stattdessen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Fehlen diese Parkmöglichkeiten, wird stattdessen illegal und oft gefährdend in zweiter Reihe oder auf Radwegen geparkt.

Wird das Parken in einem Quartier neu geordnet, sollen dabei ausreichend Parkmöglichkeiten für den Lieferverkehr geschaffen werden, z.B. durch zeitlich begrenzte Ladezonen. Die Planung soll dabei in Abstimmung mit den örtlichen Gewerbetreibenden erfolgen. Auch in reinen Wohngebieten mit hohem Parkdruck sind Ladezonen notwendig – z.B. für Lieferdienste oder Bewohner:innen, die einen Großeinkauf ausladen wollen. Hierbei soll allerdings vorab geprüft werden, inwieweit sich Lieferverkehre mit Kfz vermeiden lassen, z.B. durch Mikro-Depots, in denen Pakete auf Lastenfahräder umgeladen werden können.

Ladezonen sollten mit Belegungssensoren ausgestattet werden. Mit diesen kann die Benutzung gemessen werden – und daraus möglicherweise Änderungen des Bedarfs abgeleitet werden. Außerdem ermöglichen die Sensoren gezielte Kontrollen durch den Ordnungsdienst.

Bewertung Handlungsansatz „Liefern und Laden ermöglichen“

- Verkehrssicherheit
- Erschließungsfunktion von Straßen wird erfüllt
- ⚠ Flächenbedarf
- ⚠ Personeller und sachlicher Aufwand für Bedarfserfassung & Messtechnik (größtenteils einmalig)
- ⚠ Personeller Aufwand für Verkehrsüberwachung (dauerhaft)

Handlungsansatz: Digitale Parkraumüberwachung einführen

Im Straßenraum und auf Parkplätzen ohne Schrankenanlagen müssen Parkberechtigungen bisher händisch von Mitarbeiter:innen des Ordnungsamtes kontrolliert werden. Dieses aufwändige Verfahren führt dazu, dass viele Parkregelungen nicht durchgesetzt werden können. Mit Scan-Fahrzeugen, die Fahrzeuge ohne Parkberechtigungen und falsch abgestellte

³² In der Innenstadt besteht mit dem Beschluss der Bürgerschaft (VO/2019/07798) des Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept für einen Teilraum im Gemeindegebiet das Mandat Parkstände zurückzubauen und umzugestalten.

Fahrzeuge automatisch erkennen, kann mit dem gleichen Personalaufwand die Zahl der Kontrollen verdreifacht werden ³³.

Parkberechtigungen müssen mit Kfz-Kennzeichen verknüpft sein, damit sie automatisch überprüft werden können. Bei Bewohnerparkausweisen ist dies heute schon der Fall. Parkautomaten müssen allerdings umgerüstet werden, sodass dort Kfz-Kennzeichen eingegeben werden können. Die für die Kontrollen notwendige Datenverarbeitung ist grundsätzlich datenschutzkonform möglich. Es sind aber noch Änderungen der StVO und der Ausführungsbestimmungen auf Landesebene notwendig, bevor digitale Parkraumüberwachung eingeführt werden kann. Sowohl die Bundes- als auch Landesregierung hat diese Änderungen in ihren Koalitionsverträgen verabredet.

Die Hansestadt Lübeck könnte sich um den Status einer Pilotkommune in Schleswig-Holstein bemühen. Scan-Fahrzeuge liefern außerdem Informationen zur Parkraumauslastung, die in Informationssysteme und bei der Erstellung bzw. Aktualisierung von Parkraumkonzepten einfließen können.

Bewertung Handlungsansatz „digitale Parkraumüberwachung“

- Wirksame Überwachung von Parkregelungen
- Flächendeckende Erfassung von Parkraumauslastung
- Finanzieller Aufwand niedriger als zusätzliche Parkeinnahmen
- ➖ Innovatives Projekt mit kritischen externen Abhängigkeiten (Straßenverkehrsrecht)

Handlungsansatz: Dauerparken im Straßenraum reduzieren

Das Dauerparken gehört zum Gemeingebrauch und ist daher im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich zulässig ³⁴, sofern es straßenverkehrsrechtlich nicht unzulässig ist. Voraussetzung für das Parken auf einer öffentlichen Verkehrsfläche über einen längeren Zeitraum ist, dass das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen und betriebsbereit ist. Auch für Wohnmobile gelten die allgemeinen Regeln für das Dauerparken. Wenn ein Fahrzeug allerdings zu verkehrsfremden Zwecken abgestellt wird (z.B. überwiegend zu Werbezwecken), dann liegt eine erlaubnispflichtige Sondernutzung vor ³⁵.

Sofern das Dauerparken auf bestimmten öffentlichen Verkehrsflächen als nicht akzeptabel erachtet wird, kann hiergegen nur durch Parkbeschränkungen mittels Verkehrszeichen, wie z.B. Parkverbote oder Parkraumbewirtschaftung, vorgegangen werden. Parkplätze können z.B. mit dem Zeichen 314 (weißes „P“ auf blauem Grund) und dem Zusatzschild 1048-10 (Symbol Pkw) beschildert werden, um nur Pkw und nicht Wohnmobilen – unabhängig von ihrer Gewichtsklasse – das Parken zu gestatten.

Kraftfahrzeuganhänger z.B. Wohnwagen dürfen gemäß § 12 StVO grundsätzlich nicht länger als zwei Wochen auf öffentlichen Verkehrsflächen geparkt werden. Dies gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.

³³ Agora Verkehrswende, 2022: Fotobeweis am Straßenrand. Wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Sicherheit erhöhen kann und sich mit dem Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt, S. 13.

³⁴ Burmann, Heß, Hühnemann, Jahnke, Heß, 2022: StVO § 12 Rn. 41.

³⁵ Scheidler, 2015: Das Wohnmobil aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht.

Bewertung Handlungsansatz „Dauerparken im Straßenraum reduzieren“

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> + Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr wird auf bestimmten öffentlichen Verkehrsflächen reduziert - Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs, sofern keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird - Personeller und finanzieller Aufwand für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung / Beschilderung (einmalig) - Personeller Aufwand für Verkehrsüberwachung (dauerhaft) |
|---|

Handlungsansatz: Güterverkehr ordnen

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEPs) werden Ziele des Güterverkehrs identifiziert und ein Verkehrslenkungskonzept erarbeitet, dass den Güterverkehr auf bevorzugte Routen leitet und problematische Alternativrouten, z.B. durch Wohnquartiere, schützt. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf den ruhenden Verkehr gelegt: Dieser soll an geeigneten Stellen gebündelt werden, z.B. auf einer neuen Vorstaufläche im Vorfeld des Skandinavienkais. In ungeeigneten Gebieten wird das Parken von Lkw – so wie heute bereits in Teilen von Küchnitz und Genin – untersagt und durch Kontrollen unterbunden.

Im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans können entsprechende Flächen baulleitplanerisch vorbereitet werden.

Bewertung Handlungsansatz „Güterverkehr ordnen“

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> + Reduziert die Belastungen durch fahrenden und ruhenden Güterverkehr - Finanzieller Aufwand für die Errichtung zusätzlicher Parkflächen (einmalig) - Personeller Aufwand für Verkehrsüberwachung (dauerhaft) |
|--|

E: Fazit und weiteres Vorgehen

Es ist offensichtlich, dass zu viele Pkw zu lange auf zu wenig Fläche abgestellt werden. Der Zustand der übermäßigen Beanspruchung des Straßenraums durch geparkte Pkw resultiert in etlichen (Folge-)Problemen, die nicht mehr haltbar sind. Das Planungsparadigma der „autogerechten Stadt“ stößt in vielerlei Hinsicht an seine Grenzen. Handlungsbedarf besteht in Anbetracht der Randbedingungen, wie dem fortwährenden Trend hin zu mehr, größeren und schweren Pkw, den damit einhergehende Sicherheitsproblemen sowie der geänderten Anforderungen, die an den Straßenraum gerichtet werden.

Es ist Aufgabe der Hansestadt Lübeck, das Parken neu zu ordnen. Die aufgeführten Handlungsansätze können hier einen Weg aufzeigen. Als Handlungsansatz sollte dem Bewohnerparken Priorität eingeräumt werden. Die Hansestadt Lübeck hat vor, ihre Aktivitäten beim Bewohnerparken zu forcieren. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe aus den Bereichen Stadtplanung und Bauordnung sowie Stadtgrün und Verkehr gebildet, die im Stadtgebiet systematisch von hohem Parkdruck betroffene Quartiere auf die Umsetzbarkeit des Bewohnerparkens hin überprüft. Gleichwohl sind auch die Lübecker Bürger:innen gefordert: Sie müssen sich darauf einstellen, dass Parkmöglichkeiten begrenzt und verteuert werden. Angesichts der vielfältigen Anforderungen an den knappen öffentlichen Raum und begrenzter finanzieller Mittel ist dies in vielen Fällen unvermeidbar. Hierin liegt allerdings auch die Chance, dass das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt wird und sich eingefahrene Gewohnheiten ändern.

Im weiteren Vorgehen müssen die gewählten Handlungsansätze auf die konkrete räumliche Situation in den Quartieren angewandt werden. Erstmals ist dies im Rahmen des Teilgutachten Parkens zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans vorgesehen. Hierbei werden

nach einer qualitativen Vorbewertung zwei bis drei Quartiere ausgewählt und quantitativ untersucht. Aus diesen Ergebnissen leitet das Gutachterbüro Empfehlungen für ein integriertes Parkraumkonzept für diese Quartiere ab.

F: Anhang – Instrumente

Instrumente, die Kommunen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs zur Verfügung stehen und zur Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes auf Quartiersebene herangezogen werden können, werden nachfolgend angeführt. Die Liste ist als nicht abschließend zu betrachten, da es bei Themen, wie z.B. dem autonomen und vernetzten Fahren, derzeit noch nicht absehbar ist, wie sich die technologischen Entwicklungen auf den ruhenden Verkehr auswirken. Welche der aufgeführten Instrumente in Lübeck letztendlich zum Einsatz kommen, ist im weiteren Prozess zu klären. In den vorherigen Kapiteln wurden erste Ansätze empfohlen.

Es wird darauf hingewiesen, dass es nach der Problemerkennntnis im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr auf Quartiersebene unabdingbar ist, eine eingehende Analyse der Situation vor Ort durchzuführen. Die räumliche Situation, wie z.B. die Lage im Stadtgebiet, die Art und das Maß der Bebauung, die Nutzungsmischung, die Erreichbarkeit der Nahversorgung (täglicher Bedarf) und sozialer Infrastruktureinrichtungen (z.B. Schule, Kita) sowie die Qualität der äußeren und inneren Erschließung des Quartiers (z.B. Busanbindung, Radwegeverbindung), ist unterschiedlich. Außerdem bedarf es idealtypischer Weise der Betrachtung der Bevölkerungsstruktur, wie z.B. der Demografie, der Haushaltsstruktur, des Haushaltseinkommens sowie den individuellen Präferenzen und dem Mobilitätsverhalten im räumlich abgegrenzten Untersuchungsgebiet. Parkraumkonzepte, bei denen die Integration des ruhenden Verkehrs städtebaulich gelungen ist, besitzen keine Allgemeingültigkeit bzw. sind nicht eins zu eins übertragbar. Es ist aber gemeinhin zielführend, in einem Parkraumkonzept mehrere (push & pull) Maßnahmen aufeinander abzustimmen, da Einzelmaßnahmen noch kein Parkraumkonzept ausmachen.

Die kennzeichnenden Merkmale der Steuerungsinstrumente, die den ruhenden Verkehr betreffen, werden im Folgenden beschrieben und aus fachlicher Sicht eingeordnet.

Parkraummanagement

Kurzbeschreibung

Parkraummanagement ist ein übergeordneter Begriff für die zeitliche und räumliche Beeinflussung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage zur Steuerung der Parkraumnutzung. Die grundlegenden Bestandteile des Parkraummanagements werden in Abbildung 3 dargestellt.

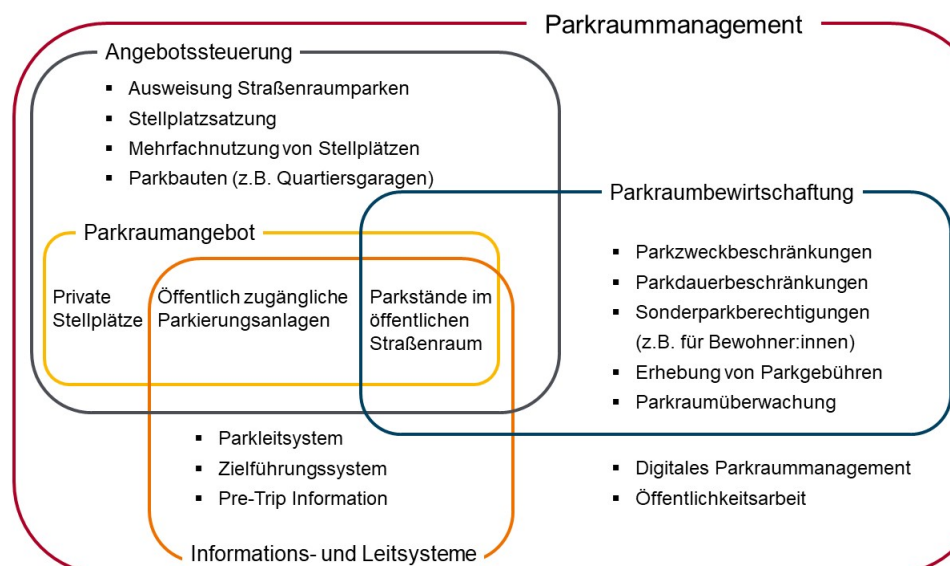


Abbildung 3. Bestandteile des Parkraummanagements (eigene Abbildung in Anlehnung)

an Baier et al., 2006: Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft V 145.)

Bestandteil des Parkraummanagements sind die Instrumente der kommunalen Parkraumbewirtschaftung zur Steuerung öffentlicher Parkstände im Straßenraum und die Instrumente des Bauordnungsrechts zur Steuerung privater Stellplätze. Parkraummanagement umfasst alle Anlagen des ruhenden Verkehrs:

- alle öffentlichen, als Straßenverkehrsflächen gewidmeten Parkstände auf Straßen und Plätzen,
- alle nicht gewidmeten, aber öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (z.B. Parkhäuser und Quartiersgaragen) und
- alle nicht öffentlich zugänglichen privaten Stellplätze.

Einordnung	Kommunen können mittels Parkraummanagement zeitlich und räumlich auf das Parkverhalten und den Parksuchverkehr einwirken (Verkehrslenkung) sowie die Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl vor Ort beeinflussen. Von strategischer Bedeutung für die kommunale Verkehrsplanung ist, dass Kommunen das Parkraummanagement nutzergruppenspezifisch anwenden können.
Zuständigkeiten	siehe Unterbegriffe des Parkraummanagements

Stellplatzsatzung

Kurzbeschreibung	Eine Stellplatzsatzung ist eine örtliche Bauvorschrift. Kommunen können nach Maßgabe des jeweiligen Landes-Bauordnungsrechts (Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein) bei baugenehmigungspflichtigen Vorhaben (Neu- und Umbauten, Nutzungsänderungen) die Anzahl, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen für Kfz und Fahrradabstellanlagen regeln ³⁶ .
Einordnung	Das Bauordnungsrecht bietet den Kommunen die Möglichkeit, mit einer Stellplatzsatzung auch auf das Parkraumangebot im privaten Raum (Stellplätze in Tiefgaragen, Parkhäusern und auf sonstigen <u>nicht</u> öffentlichen Flächen) langfristig einzuwirken. Kommunen können die Mindestanzahl der herzustellenden Stellplätze differenziert nach Art und Maß der baulichen Nutzung sowie der räumlichen Lage und der verkehrlichen Erschließung festlegen. Dies hat u.a. Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die Baukosten eines Vorhabens. Bauliche Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, dürfen gemäß der Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein nur errichtet werden, wenn Stellplätze oder Garagen in ausreichender Größe und in geeigneter Beschaffenheit sowie Abstellanlagen für Fahrräder hergestellt werden. Demzufolge ist der ruhende Verkehr grundsätzlich im privaten Raum abzuwickeln. Um Bauherr:innen zur Errichtung von Stellplätzen verpflichten zu können, bedarf es des Erlasses einer Stellplatzsatzung. Der öffentliche Straßenraum würde anderenfalls übermäßig durch den ruhenden Verkehr belastet werden. Eine Wechselwirkung besteht u.a. mit der kommunalen Parkraumbewirtschaftung zur Steuerung öffentlicher Parkstände im Straßenraum.
Zuständigkeiten	▪ 5.610.2 Stadtentwicklung ▪ 5.610.4 Bebauungsplanung

³⁶ SRL-FMV-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“ (Hrsg.), 2020: Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität. Ein Handlungsleitfaden für die Planungspraxis.

- 5.610.5 Bauaufsicht / Bauberatung

Parkraumbewirtschaftung

Kurzbeschreibung	Parkraumbewirtschaftung ist ein ordnungsrechtliches Instrument des Parkraummanagements. Die Kommunen sind im Rahmen des geltenden Verkehrsrechts befugt, Parkstände im öffentlichen Straßenraum zu reglementieren und bewirtschaften. Die kommunale Parkraumbewirtschaftung umfasst die nachfolgenden Instrumente: ▪ Parkzweckbeschränkung (z.B. Umfang und räumliche Verteilung des Parkraumangebotes) ▪ Parkdauerbeschränkungen (z.B. Parkhöchstdauer gebührenpflichtig oder gebührenfrei mit Parkscheibenregelung) ▪ Sonderparkberechtigung für Bewohner:innen und ggf. andere Personengruppen (z.B. Menschen mit Behinderung, Handwerker:innen, Lieferant:innen) ▪ Erhebung von Parkgebühren ▪ Parkraumüberwachung und Ahndung von Verstößen
Einordnung	Im Allgemeinen ist die kommunale Parkraumbewirtschaftung ein wirkungsmächtiges Instrument, um den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu ordnen. Teilräumliche Verkehrskonzepte, wie z.B. Parkraumkonzepte auf der Maßstabsebene von Quartieren, umfassen oftmals aufeinander abgestimmte Instrumente der kommunalen Parkraumbewirtschaftung. Kommunen können ergo die verschiedenen Nutzungsansprüche der Nutzergruppen und die Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung abwägen. Eine Parkraumbewirtschaftung bedarf der straßenverkehrsrechtlichen Begründung, z.B. aufgrund des hohen Parkdrucks und/oder der Konkurrenz zwischen Nutzergruppen.
Zuständigkeiten	▪ 3.320.5 Kommunalen Ordnungsdienst ▪ 5.610.2 Stadtentwicklung ▪ 5.660.1-2 Straßenverwaltung – Haushalt ▪ 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde

Sonderparkberechtigung für Bewohner:innen / Bewohnerparken

Kurzbeschreibung	Das Bewohnerparken ist Bestandteil der Parkraumbewirtschaftung. Rechtliche Grundlage des Bewohnerparkens ist die Straßenverkehrsordnung (StVO). Beim Bewohnerparken wird der ruhende Verkehr zugunsten der Bewohner:innen eines Quartiers eingeschränkt. Kommunen haben bei der Ausgestaltung des Bewohnerparkens zwar einen gewissen Ermessensspielraum, allerdings unterliegt die Einführung des Bewohnerparkens bestimmten Voraussetzungen, die sich aus dem aktuellen Rechtsrahmen ergeben. Bewohnerparken darf nur angeordnet werden, wenn Bewohner:innen regelmäßig keine Parkmöglichkeit in fußläufig zumutbarer Nähe ³⁷ finden. Die Ursache dafür muss ein Mangel an privaten Stellplätzen und ein erheblicher allgemeiner Parkdruck sein, also ein Parkdruck, der nicht nur durch die Bewohner:innen selbst verursacht wird. In Bewohnerparkzonen dürfen nur ein Teil der Parkmöglichkeiten exklusiv für Bewohner:innen reserviert werden: Tagsüber müssen mindestens 50 %, nachts mindestens 25 % der Parkstände auch für andere Nutzergruppen freigegeben werden. Zur Anpassung an lokale Ge-
------------------	--

³⁷ Fußläufig zumutbar (Abstand vom Parkplatz zur Wohnungstür) sind gemäß Gerichtsurteilen 1.000 m (VGH München, 1992: Urteil vom 10.08.1992, Aktenzeichen 11 B 92.1284; Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, 2022, Beschluss vom 21.08.2020, Aktenzeichen 6 B 189/20).

gebenheiten kann dieser Anforderung mittels unterschiedlicher Anordnungsprinzipien entsprochen werden: dem Mischprinzip (Bewirtschaftung, Bewohner frei), dem Trennprinzip (Reservierung Bewohnerparkstände und / oder Kurzparkstände und / oder Ladezone) und dem Wechselprinzip (Tag- / Nachtregelung).

Einordnung	Bewohnerparken gilt als ein bewährtes Instrument, das allerdings sehr unterschiedlich in den Kommunen gehandhabt wird (u.a. Planungsvorgang und straßenverkehrsrechtliche Anordnungsmöglichkeiten). Die Voraussetzungen, die sich zur Einführung des Bewohnerparkens aus dem aktuellen Rechtsrahmen ergeben, sind hoch. Zum Beispiel ist nachzuweisen, dass der hohe Parkdruck nicht durch Unter- bzw. Fehlnutzungen privater Stellplätze verursacht wird. Außerdem müssen bei der Erhebung der Auslastung der Parkstände im Straßenraum, parkende Fahrzeuge den unterschiedlichen Nutzergruppen zugeordnet werden. Deshalb ist es kein Zufall, dass Kommunen das Bewohnerparken vor allem in Bereichen von Innenstädten anordnen. Zudem werden durch die Parkbevorrechtigung von Bewohner:innen nur die Symptome des Parkdrucks gelindert, die Parkraumnachfrage als Ursache des Parkdrucks aber nicht verringert. Das bedeutet, dass der ruhende Verkehr bei der Einführung des Bewohnerparkens lediglich verlagert wird, weshalb etwaige Verlagerungseffekte in angrenzende Quartiere bei der Erstellung von Parkraumkonzepten unbedingt zu berücksichtigen sind. Eine Wechselwirkung besteht mit anderen Bestandteilen der Parkraumbewirtschaftung.
Zuständigkeiten	▪ 3.320.5 Kommunalen Ordnungsdienst (Verkehrsüberwachung) ▪ 5.610.2 Stadtentwicklung ▪ 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde ▪ 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte

Standortbezogenes Mobilitätskonzept

Kurzbeschreibung	Standortbezogene Mobilitätskonzepte werden oftmals im Zusammenhang mit Neubauvorhaben oder Bestandsentwicklungen (Nachverdichtung) auf der Maßstabsebene von Quartieren erstellt. Inhalt von standortbezogenen Mobilitätskonzepten ist üblicherweise eine Bandbreite von infrastrukturellen, organisatorischen und informatorischen Maßnahmen, die unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt werden. Quartiersgaragen, diverse Mobilitätsangebote und -dienstleistungen (z.B. Carsharing, Verleih von Fahrrädern, Lastenfahrrädern oder Anhängern, Reparatur-Service Stationen für das Fahrrad, Integration von Logistikdienstleistungen) werden standortbezogen geprüft und in Ergänzung zu den herkömmlichen, infrastrukturellen Maßnahmen direkt in die Planung integriert ³⁸ .
Einordnung	Standortbezogene Mobilitätskonzepte sind geeignet, um den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sowie das Carsharing durch die gezielte Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner:innen zu fördern und die Erreichbarkeit des Quartiers sicherzustellen. Die Bewohner:innen können ihren Alltag ggf. ohne eigenen Pkw (bzw. Zweit-Pkw) gestalten, da sie multimodal mobil sind. Der Pkw-Verkehr, der gleichwohl erzeugt wird, kann ggf. in Quartiersgaragen gebündelt werden, um den Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs zu verringern,

³⁸ SRL-FMV-Arbeitskreis „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“ (Hrsg.), 2020: Planungsinstrumente für eine nachhaltige Mobilität. Ein Handlungsleitfaden für die Planungspraxis.

sodass mehr Flächen für andere Nutzungen, wie z.B. Wohnen oder Erholung, zur Verfügung stehen. Der Betrieb von Quartiersgaragen wird allerdings durch die Diskrepanz zwischen den Marktpreisen für Stellplätze und den derzeitigen Gebührensätzen für Bewohnerparkausweise erschwert. Quartiersgaragen sollten in ein standortbezogenes Mobilitätskonzept integriert sein. Letztlich bedarf es allerdings der regelmäßigen Evaluation des Konzeptes bzw. der einzelnen Maßnahmen, um die tatsächliche Wirkung auf das Mobilitätsverhalten abschätzen zu können und die diversen Mobilitätsangebote und –dienstleistungen aufrechtzuerhalten. Nutzungs- und Teilhabemöglichkeiten von älteren und finanziell benachteiligten Nutzer:innen sind zu gewährleisten. Die Verbindlichkeit von standortbezogenen Mobilitätskonzepten variiert von Selbstverpflichtung der Vorhabenträgerin bzw. des Vorhabenträgers über die Verankerung in einem städtebaulichen Vertrag bis zur Festsetzung in einem Bebauungsplan.

- Zuständigkeiten
- Vorhabenträger:in (Kommune, Investor:in, Eigentümer:in)
 - 5.610.2 Stadtentwicklung
 - 5.610.4 Bebauungsplanung
 - 5.610.5 Bauaufsicht / Bauberatung
 - 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte

Alternative Mobilitätsangebote

- Kurzbeschreibung Mobilitätsangebote, wie z.B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme oder E-Scooter-Sharing, stellen neben dem Umweltverbund eine Alternative zum privat genutzten Pkw dar („teilen statt besitzen“).
- Einordnung Die Flächeninanspruchnahme für verkehrliche Nutzungen, wie z.B. dem ruhenden Verkehr, kann durch Mobilitätsangebote, die eine Alternative zum privat genutzten Pkw im Alltag darstellen, signifikant reduziert werden. Ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug kann bspw. bis zu 20 privat genutzte Pkw ersetzen. Kommunen können Mobilitätsangebote, wie z.B. das Carsharing, zielgerichtet fördern und gemäß des Carsharinggesetzes (CsgG) Carsharing bei der Teilnahme am Straßenverkehr bevorzugen (z.B. reservierte Carsharing-Parkplätze im öffentlichen Straßenraum). Darüber hinaus können Kommunen Konzepte bspw. über die Ausgestaltung eines gesamtstädtischen Fahrradverleihsystems erstellen und realisieren. Trägerschaft, Betrieb und ggf. Kostenübernahme sind beizeiten zu klären. Mobilitätsangebote können auch Bestandteil von standortbezogenen Mobilitätskonzepten sein.
- Zuständigkeiten
- Vorhabenträger:in (Kommune, Investor:in, Eigentümer:in)
 - 5.610.2 Stadtentwicklung
 - 5.660.1-3 Straßenverkehrsbehörde
 - 5.660.1-4 Sondernutzung
 - 5.660.2 Urbane Mobilitätsprojekte

Informations- und Leitsysteme

- Kurzbeschreibung Informations- und Leitsysteme sind Systeme, die eine verkehrslenkende Funktion (bspw. durch statische und dynamische Wegweisung und Beschilderung) haben. Dynamische Anzeigetafeln können z.B. die Anzahl an aktuell frei verfügbaren Parkplätzen angeben. Gegenstand von Informations- und Leitsystemen sind:
- Parkleitsystem

	▪ Zielführungssystem ▪ Pre-Trip Information
Einordnung	Informations- und Leitsysteme sollten in Verkehrskonzepte integriert sein und bspw. darauf abzielen, den Parksuchverkehr zu mindern. Von einem Parkleitsystem lassen sich insbesondere ortsunkundige Verkehrsteilnehmer:innen, wie z.B. Besucher:innen und Gäste (bedingt auch Kund:innen sowie Dienstleister:innen) ansprechen, die zu einem freien Parkplatz geleitet werden können. Eine Wechselwirkung besteht mit anderen Maßnahmen der (digitalen) Parkraumbewirtschaftung.
Zuständigkeiten	▪ 1.000.3 Stabsstelle Digitalisierung, Organisation und Strategie ▪ 5.000.1 Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services ▪ KWL GmbH

Digitales Parkraummanagement

Kurzbeschreibung	Digitales Parkraummanagement umfasst ordnungsrechtliche und informelle Instrumente, bei denen die Parkraumnutzung durch digitale Technologien beeinflusst wird. Kern des digitalen Parkraummanagements ist die automatische Erfassung der Parkraumnutzung mit Hilfe von Sensoren. Die so gewonnenen Informationen können über dynamische Parkleitsysteme oder Smartphones verbreitet werden. Außerdem können sie für Bedarfsplanungen oder dynamische Parkgebühren verwendet werden. Wird das Auffinden, Reservieren und Bezahlen in einer App kombiniert, so spricht man von „Smart Parking“. Bestandteil des digitalen Parkraummanagements kann auch die digitale Parkraumüberwachung sein ³⁹ .
Einordnung	Digitale Technologien erlauben es, die Datenlage bzgl. des ruhenden Verkehrs signifikant zu verbessern. Die damit möglichen Parkleitsysteme vermeiden Parksuchverkehr und somit unnötige Emissionen. Außerdem können mit Auslastungsdaten fundierte Entscheidungen bzgl. der Weiterentwicklung des Parkraumangebots getroffen werden. Die Kosten für Sensoren und IT-Systeme sind dabei in der Regel relativ gering. Hohe Kosten entstehen nur, falls auch die Belegung von Parkständen im Straßenraum dauerhaft erfasst werden soll.
Zuständigkeiten	▪ 3.320.5 Kommunalen Ordnungsdienst ▪ KWL GmbH

Digitale Parkraumüberwachung

Kurzbeschreibung	Bei digitaler Parkraumüberwachung wird die Kontrolle von Parkregelungen durch digitale Technologien unterstützt. Hierbei kommen verschiedene Sensoren, z.B. Kameras zur automatischen Erkennung von Kfz-Kennzeichen, zum Einsatz. Sind diese auf sog. Scan-Fahrzeuge montiert, kann damit auch das Parken im Straßenraum kontrolliert werden: Die Scan-Fahrzeuge erfassen Kennzeichen und die genaue Lage der geparkten Fahrzeuge und gleichen diese mit bestehenden Parkregeln und Parkberechtigungen ab. Dafür müssen alle Parkberechtigungen, insbesondere auch Parkscheine, kennzeichengebunden sein. Dies er-
------------------	--

³⁹ BBSR, 2022: Digitales Parkraummanagement (abrufbar unter <https://www.mobiliikon.de/massnahme/digitales-parkraummanagement>).

fordert die Umrüstung oder Neuanschaffung von Parkautomaten. Digitale Parkraumüberwachung ist datenschutzkonform möglich. So werden beispielsweise Kennzeichen nur dann gespeichert, wenn ein Scan-Fahrzeug einen Parkverstoß festgestellt hat. Allerdings muss die Möglichkeit digitaler Parkberechtigungen und der zugehörigen Datenverarbeitung noch in der StVO und in Landesrecht verankert werden.

Einordnung	Angesichts beschränkter personeller Ressourcen bei Ordnungsbehörden ist die digitale Parkraumüberwachung das entscheidende Instrument, auch sowohl in hoch belasteten Bereichen als auch großflächig eine effiziente Parkraumüberwachung sicherstellen zu können. Durch die derzeitige Rechtslage ist der Einsatz allerdings noch nicht möglich. Einige Berliner Bezirke bereiten aber dennoch bereits jetzt den Regebetrieb vor ⁴⁰ .
Zuständigkeiten	▪ 1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie ▪ 3.320.5 Kommunalen Ordnungsdienst

Öffentlichkeitsarbeit

Kurzbeschreibung	Öffentlichkeitsarbeit ist die Information der Öffentlichkeit und die Kommunikation mit Stakeholdern, die bei Verkehrsplanungen notwendig ist und als eigenständiger Bestandteil von Verkehrsplanungen betrachtet werden kann. Marketingmaßnahmen sind auch der Öffentlichkeitsarbeit zuzuordnen.
Einordnung	Kommunen haben i.d.R. ein hohes Eigeninteresse an einer wirksamen Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrsplanung. Zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Marketingmaßnahmen können die Wirksamkeit von Fachplanungen unterstützen, indem z.B. das öffentliche Bewusstsein für die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität geschärft wird. Voraussetzung, dass sich neue Verhaltensweisen auch im Alltag herausbilden und stabilisieren, ist, dass ein „Umdenken“ stattfindet. „Harte“ Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. der Bau von Radwegen, sind erforderlich, aber hierfür allein nicht ausreichend. Den Kommunen sind bei der Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrsplanung allerdings auch Grenzen (z.B. zeitliche und finanzielle Sachzwänge) gesetzt.
Zuständigkeiten	▪ 1.101.3 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ▪ 3.390.1 Klimaleitstelle ▪ Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung ▪ Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr ▪ Verkehrsunternehmen

Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	Mobilitätsmanagement bezeichnet die „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen, finanziellen, betrieblichen und beratenden Maßnahmen“ ⁴¹ , üblicherweise unter Einbeziehung weiterer Stakeholder. Demgemäß kann Mobilitätsmanagement als operatives Maßnahmenfeld der Verkehrsplanung verstanden werden. In Mobili-
------------------	---

⁴⁰ Bezirksamtsamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, 2022: Geschäftsstelle zur Vorbereitung von digitaler Parkraumbewirtschaftung. Pressemitteilung Nr. 164 vom 04.07.2022 (abrufbar unter <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2022/pressemitteilung.1222584.php>).

⁴¹ FGSV, 2018: Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, S. 5.

tätsmanagementkonzepten werden i.d.R. Ziele, Handlungsfelder, Aktivitäten und Maßnahmen, verantwortliche und beteiligte Akteur:innen sowie erforderliche Ressourcen benannt. Im Allgemeinen kann zwischen kommunalen Mobilitätsmanagement und dem Mobilitätsmanagement für einzelne Zielgruppen (z.B. betriebliches oder schulisches Mobilitätsmanagement) unterschieden werden. Mobilitätszentralen, die Informationen und Dienstleistungen zum Thema Verkehr und Mobilität verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifend bündeln und kundenorientiert anbieten, können ein Bestandteil des Mobilitätsmanagements sein.

Einordnung	Das Mobilitätsmanagement ist neben der Infrastrukturplanung und dem Infrastrukturbetrieb sowie dem Verkehrsmanagement eine der tragenden instrumentellen Säulen der integrierten Verkehrsplanung. Im Fokus des Mobilitätsmanagements steht, das Verkehrsaufkommen ohne Mobilitätseinschränkungen zu reduzieren bzw. auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verlagern. Mobilitätsmanagement ist relativ kosteneffizient, wenngleich ein hoher Koordinierungsaufwand mit außerverkehrlichen Handlungsfeldern und Fachplanungen (z.B. Bildung, Soziales, Umwelt, etc.) besteht. Für die erfolgreiche Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements bedarf es u.a. geschultem Personal und einer zentralen Gesamtkoordination (Mobilitätsmanager:in). Eine Wechselwirkung besteht mit Öffentlichkeitsarbeit, Standortbezogenen Mobilitätskonzepten und alternativen Mobilitätsangeboten.
Zuständigkeiten	▪ Vorhabenträger:in (Kommune, Investor:in, Eigentümer:in) ▪ 3.390.01 Klimaleitstelle ▪ 5.610 Bereich Stadtplanung und Bauordnung

Bebauungsplan

Kurzbeschreibung	Ein Bebauungsplan regelt die Art (z.B. Wohn-, Misch-, Gewerbegebiet) und das Maß (z.B. Geschoss- und Grundflächenzahl, Höhe, Zahl der Vollgeschosse) der baulichen Nutzung von Grundstücken und die Nutzung der von einer Bebauung frei zu haltenden Flächen (z.B. Verkehrs-, Versorgungs-, Grünflächen). Der Bebauungsplan enthält rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung für einzelne Teile des Gemeindegebietes. Als verbindlicher Bauleitplan bildet der Bebauungsplan das Hauptinstrument zur Umsetzung der gemeindlichen Planungshoheit.
Einordnung	Kommunen können im Bebauungsplan über die Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs und die Verkehrserzeugung des Plangebietes direkt beeinflussen. Flächen für das Parken von Fahrzeugen und das Abstellen von Fahrrädern werden bspw. in einem Bebauungsplan über die Dimensionierung der Verkehrsflächen und der besonderen Zweckbestimmung von Verkehrsflächen festgesetzt. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind u.a. die Belange des Umweltverbundes zu berücksichtigen. Eine Wechselwirkung besteht mit der Stellplatzsatzung, dem standortbezogenes Mobilitätskonzept und dem Mobilitätsmanagement.
Zuständigkeiten	▪ 5.610.4 Städtebauliche Projekte /Bebauungsplanung

Mehrfachnutzung von Stellplätzen

Kurzbeschreibung	Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen ist die zeitliche Mehrfachnutzung
------------------	--

von Stellplätzen durch unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Stellplätze des Einzelhandels, die abends, sonn- und feiertags für Bewohner:innen öffentlich zugänglich sind).

Einordnung	Die monofunktionale Nutzung von Stellplätzen im privaten Raum ist oftmals ineffizient, d.h. relativ geringe Auslastung der Stellplätze im täglichen Verlauf bei vergleichsweise hohen Baukosten. Im Tagesverlauf kann die Auslastung von Stellplätzen bspw. durch die zeitliche Mehrfachnutzung von Stellplätzen durch unterschiedliche Nutzergruppen gesteigert werden. Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen durch unterschiedliche Nutzergruppen kann bei baugenehmigungspflichtigen Vorhaben (Neu- und Umbauten, Nutzungsänderungen) der Vorhabenträgerin oder dem Vorhabenträger gemäß einer kommunalen Stellplatzsatzung unter Umständen eingeräumt werden. Ein Übereinkommen mit Grundstückseigentümer:innen über die Mehrfachnutzung von Stellplätzen, die im Zusammenhang mit baugenehmigungspflichtigen Vorhaben bereits genehmigt wurden, im Nachhinein zu erzielen, erweist sich aufgrund inkongruenter Interessenlagen oft als schwierig. Das Prinzip der Mehrfachnutzung von Stellplätzen durch unterschiedliche Nutzergruppen ist bei einer Gesamtbetrachtung des ruhenden Verkehrs gleichwohl von Bedeutung.
Zuständigkeiten	▪ Vorhabenträger:in (Kommune, Investor:in, Eigentümer:in) ▪ 5.610.2 Stadtentwicklung ▪ 5.610.5 Bauaufsicht / Bauberatung

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen



► Nr. VO/2022/11513
öffentlich

Lübeck, 03.04.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Frank Graap (E-Mail: frank.graap@luebeck.de Telefon: 122-6560)

Zwischenbericht Raumplanung III

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.11.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.12.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.01.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.01.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Erläuterung des aktuellen Planungsstands zur städtischen Büroraumplanung ab 2030

Bei dem vorliegenden Zwischenbericht Raumplanung III handelt es sich um eine Fortschreibung der Zwischenberichte Raumplanung I vom 26.11.2019 (VO/2019/07951) und Raumplanung II vom 17.06.2021 (VO/2021/09736). Nach Beratung der Bürgerschaft des Zwischenberichts Raumplanung II der Bürgerschaft am 17.06.2021 wurden der Verwaltung folgende Vorgaben für die weitere Planung mitgeteilt:

1. Die Variante 1 aus dem am 19.04.2021 dem Bauausschuss vorgelegten Zwischenbericht (VO/2021/09736) wird planerisch nicht weiterverfolgt.
2. Der Standort Roddenkoppel wird priorisiert.
3. Für die Varianten 2 und 3 werden Wirtschaftlichkeitsanalysen erstellt.
4. Eine Zusammenlegung von Fachbereichen soll geprüft werden.

Dieser Zwischenbericht Raumplanung III dient dazu, die Aufträge der Bürgerschaft umzusetzen.

Bericht:

Siehe Anlagen

Anlagen:

- 1 - Zwischenbericht Raumplanung III
- 2 - Bericht der CIMA GmbH zur Risikobewertung hinsichtlich der Raumplanungsvarianten 2 und 3

Senatorin Joanna Hagen



Zwischenbericht Raumplanung III

für die Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck

Hansestadt LÜBECK
Fachbereich Planen und Bauen
5.651 Gebäudemanagement



Vorwort

Bei dem vorliegendem Zwischenbericht Raumplanung III handelt es sich um eine Fortschreibung der Zwischenberichte Raumplanung I vom 26.11.2019 (VO/2019/07951) und Raumplanung II vom 17.06.2021 (VO/2021/09736). Nach Beratung der Bürgerschaft des Zwischenberichts Raumplanung II der Bürgerschaft am 17.06.2021 wurden der Verwaltung folgende Vorgaben für die weitere Planung mitgeteilt:

1. Die Variante 1 aus dem am 19.04.2021 dem Bauausschuss vorgelegten Zwischenbericht.
(VO/2021/09736) wird planerisch nicht weiterverfolgt.
2. Der Standort Roddenkoppel wird priorisiert.
3. Für die Varianten 2 und 3 werden Wirtschaftlichkeitsanalysen erstellt.
4. Eine Zusammenlegung von Fachbereichen soll geprüft werden.

Da bei der Umsetzung der Varianten 2 und 3 auch Verkäufe von städtischen Liegenschaften erfolgen würden, ist es erforderlich, dass im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsanalysen auch potenzielle Verkaufserlöse berücksichtigt werden. Hierfür benötigt die Verwaltung entsprechende Gutachten des Gutachterausschusses. Der Gutachterausschuss kann diese Gutachten jedoch aus Kapazitätsgründen erst im Jahr 2024 zur Verfügung erstellen.

Da eine Immobilienbewertung für den Wirtschaftlichkeitsvergleich der Varianten 2 und 3 unabdingbar ist und die Verwaltung zur Projektentwicklung in 2022 berichten sollte, musste eine Wertermittlung durch einen privaten Dritten erfolgen. Daher hat die Verwaltung eine Wertermittlung und Risikobewertung der beiden Varianten bei einem unabhängigen Beratungsbüro für Immobilien- und Stadtentwicklung, der CIMA Beratung + Management GmbH, in Auftrag gegeben.

Aktuelle Situation

Die Verwaltung der Hansestadt Lübeck verteilt sich aktuell auf rund 40 Standorte unterschiedlicher Größenordnungen mit insgesamt ca. 71.950 m² (Stand: 2022, entspricht ebenso jeweils 2023). Der überwiegende Teil der Flächen befindet sich im Eigentum der HL. Die Flächenverdichtung der vergangenen Jahre hat dazu geführt, dass nahezu keine weiteren Ressourcen zur Unterbringung zusätzlicher Arbeitsplätze in den Verwaltungsstandorten vorhanden sind. Zum Ende des Jahres 2018 zeichnete sich bereits ab, dass die HL in den folgenden Jahren ein großes Flächen- und Raumproblem in den Verwaltungsstandorten zu lösen hat. Die Ursachen hierfür sind im Wesentlichen:

- z.T. erheblicher Personalzuwachs
- z.T. schlechter baulicher Zustand der städtischen Liegenschaften
- Unter Denkmalschutz stehende Gebäude (Einschränkungen bei Umbaumaßnahmen)
- Erforderliche Umbau- und Sanierungsmaßnahmen (u.a. wegen ungeeigneter Bürostrukturen / Anforderungen des Arbeitsschutzes)
- Verdichtete Arbeitsplatzsituation in den Gebäuden (keine Ausweich- oder Pufferflächen)

- Einrichtung von Bürgerservicebüros
- Ausgleich Personalmangel
- Personelle Auswirkungen des Bundesteilhabegesetzes
- Realisierung bürger- und aufgabenorientierter Bürokonzepte

Um dem Flächenproblem zu begegnen, hat die Verwaltung in den Jahren 2019 und 2020 mehrere temporäre Anmietungen vorgenommen. Bei der Auswahl der Mietobjekte, der Planung zur Herrichtung und Belegung dieser neuen Flächen wurden folgende Vorgaben berücksichtigt:

- Vorrangig sollten sich die Standorte der Verwaltung der Hansestadt Lübeck im Innenstadtbereich oder in der direkten Umgebung befinden. Dies ermöglicht kurze Verbindungswege, eine gute ÖPNV-Anbindung und eine Stärkung der Altstadt durch eine höhere Personenfrequenz.
- Es sollten moderne, an den Aufgaben der Hansestadt Lübeck orientierte Arbeitsplätze und Bürokonzepte geschaffen werden, um die Bürgerfreundlichkeit, die Effizienz der Prozessabläufe, die Motivation der Mitarbeiter:innen und die Attraktivität der Hansestadt Lübeck als Arbeitgeberin zu optimieren. Auf eine identitätsstiftende Wirkung der Gebäude und Bürokonzepte wurde geachtet. Darüber hinaus sollten Synergien berücksichtigt werden, um Kleinstflächen bei kurzfristigen Lösungen zu vermeiden.
- Die Bürokonzepte sollten, sofern zweckmäßig und umsetzbar, dem Prinzip des Front- und Backoffice folgen. Hierbei soll der Kunde grundsätzlich im Empfangsbereich des Gebäudes (Frontoffice) von den Mitarbeiter:innen bedient werden. Die hierfür erforderlichen Räume und Flächen wurden den Aufgaben entsprechend konzeptioniert. Zum „geschützten Bereich“ des Gebäudes (Backoffice) haben grundsätzlich nur die Mitarbeiter:innen der jeweiligen Gebäude Zutritt, so dass hier keine relevanten Kundenströme zu erwarten sind. Dies kann sich auf die Bürokonzepte hinsichtlich Datenschutz, Sicherheit und Flexibilität von Arbeitsplätzen positiv auswirken.
- Angestrebt wurde eine sinnvolle Zusammenführung von Organisationseinheiten unter Berücksichtigung der von den jeweiligen Bereichen/Fachbereichen wahrzunehmenden Aufgaben. Neben der Unterscheidung in publikumsintensive und publikumsarme Tätigkeiten wurden die unterschiedlichen Aufgabenschnittstellen zwischen den Bereichen/Fachbereichen berücksichtigt.
- Primäres Ziel war die Zusammenfassung größerer Flächen. Kurzfristig mussten die aktuellen Bedarfe (schlechte Objektzustände, Personalaufstockungen usw.) abgedeckt werden. So bestand dringender Handlungsbedarf für insgesamt rund 240 zusätzliche Arbeitsplätze zzgl. Lagerflächen. Auch die bauliche Ertüchtigung bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Betriebs des Mühlendamms 22, wo sich z.B. das publikumsintensive Bauaktenarchiv befinden, ist kurzfristig erforderlich (siehe VO/2023/xxxxx), um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten und die Nutzung für die kommenden Jahre zu ermöglichen. Langfristig, mit einem Planungshorizont bis 2030, arbeitet der Fachbereich 5 bereits an einer Lösung für einen neuen, möglichst innenstadtnahen Verwaltungsneubau.

Planungsstand

Die Verwaltung verfolgt die Planungen hinsichtlich der Varianten 2 und 3 gemäß der Zwischenberichts Raumplanung II vom 17.06.2021 aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses zum Antrag VO/2021/09736-01 vom 17.06.2021. Die Variante 1 wurde verworfen.

Variante 2

Erhalt von vorhandenen Verwaltungsstandorten in Kombination mit einem mittelgroßen Verwaltungsneubau

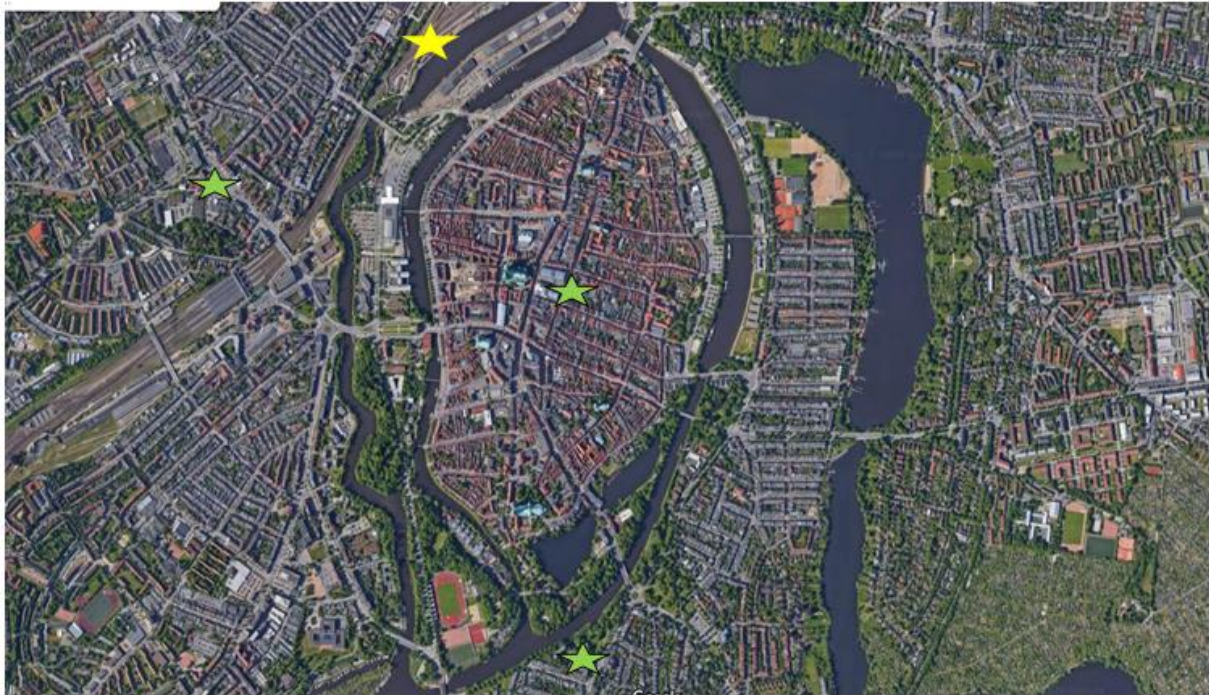
Im Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck befinden sich mehrere Gebäude, die saniert worden sind bzw. kurz vor der Sanierung stehen und somit erhaltenswert sind. Zudem gibt es Standorte, die aufgrund ihrer Lage und Nutzung strategisch langfristig im Bestand verbleiben könnten.

Diese Gebäude sind:

- Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM): Es erfolgen in den kommenden 10 Jahren bereits beschlossene Sanierungsmaßnahmen, weshalb eine Aufgabe des Standorts ab 2030 sehr kritisch zu hinterfragen ist. Das VZM könnte zukünftig als „Soziales Rathaus“ fungieren und als Standort der Bereiche 2.000 – Fachbereichsleitung, 2.020 – Fachbereichscontrolling, 2.021 – Fachbereichsdienste, 2.500 – Soziale Sicherung, 2.530 – Gesundheitsamt, 4.510 - Familienhilfe und Personalrat FB 2 erhalten bleiben.
- Fackenburger Allee 27-29: Das Gebäude ist bereits in den vergangenen Jahren umfangreich saniert worden. Die Sanierung soll fortgesetzt werden. Zudem befindet sich in dem Gebäude der städtische Bereich 1.105 – Informationstechnik (IT) und damit das Rechenzentrum der Hansestadt Lübeck dessen Verlagerung mit erheblichem Aufwand verbunden ist. Darüber hinaus befindet sich Vorort der Bereich Digitalisierung, Organisation und Strategie, der den engen Austausch zur IT benötigt. Als dritte städtische Einheit ist Vorort der Bereich 1.102 – Logistik, Statistik und Wahlen mit der gerade erst neu geschaffenen Poststelle der Hansestadt Lübeck tätig. Eine langfristige Nutzung dieses Standorts erscheint sinnvoll.
- Lichthof: Das Verwaltungszentrum Lichthof wurde nach den Vorgaben und Notwendigkeit der Hansestadt Lübeck errichtet und stellt aufgrund der Lage und Nutzung der Räumlichkeiten Vorort einen Standort dar, dessen langfristige Nutzung, insbesondere als Standort des Bürgerservicebüros der Innenstadt, sinnvoll ist.

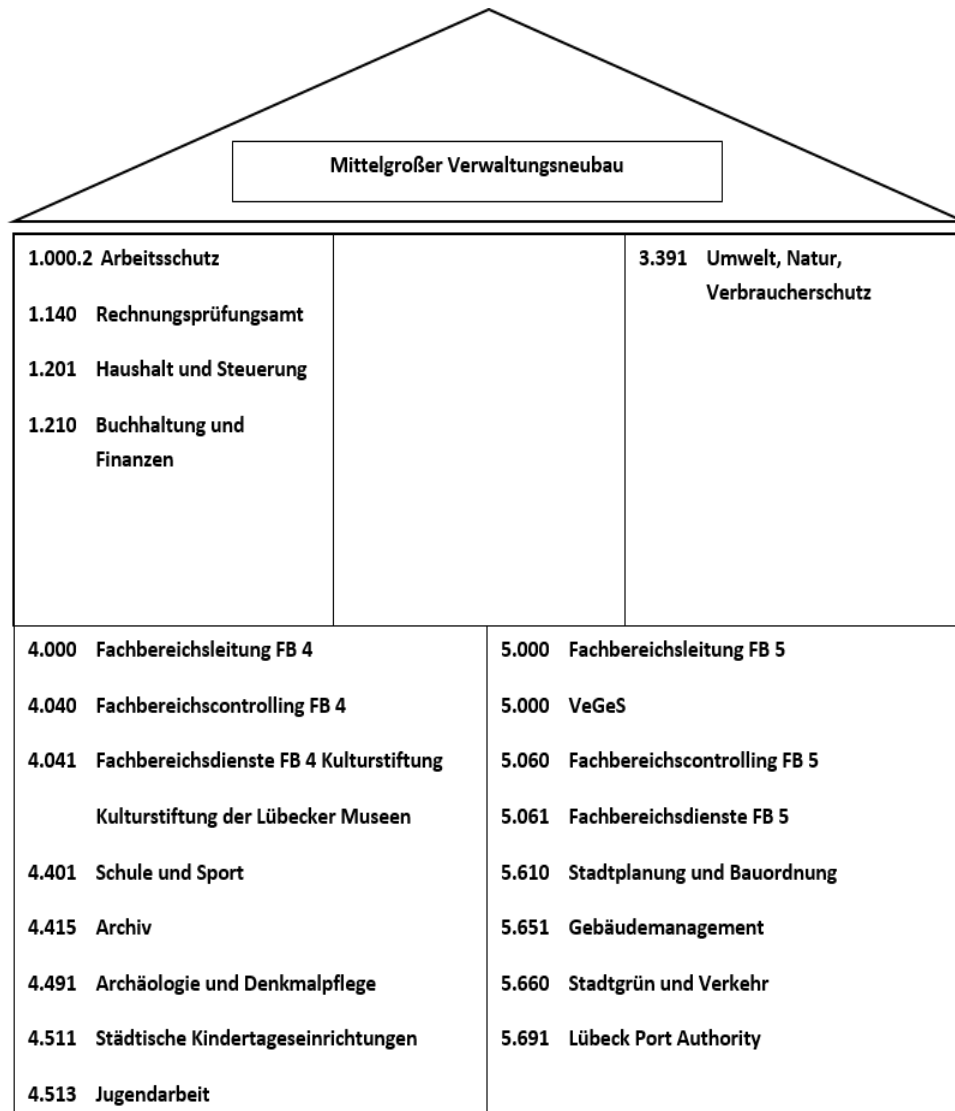
Bei einer Annahme, dass die genannten Gebäude erhalten bleiben, ergibt sich Flächenbedarf der Verwaltung in Höhe von 34.890,00 m² (Stand: 2022) für die verbliebenen städtischen Bereiche, die in einem Verwaltungsneubau tätig sein können. Ein solcher Neubau würde gemäß einer ersten groben Kostenschätzung Kosten in Höhe von ca. 62 Mio. EUR (Stand: 2022) verursachen (nur Hochbau). Eine solche Fläche wäre auf folgenden Grundstücken realisierbar:





-  = Standort mittelgroßer Verwaltungsneubau: Roddenkoppel
-  = Erhaltenswerte Standorte



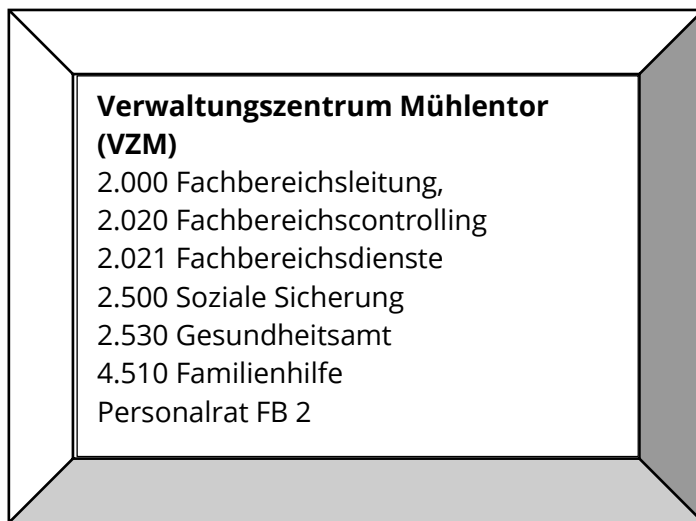


Lichthof

3.000 Fachbereichsleitung FB 3
 3.030 Fachbereichscontrolling FB 3
 3.031 Fachbereichsdienste FB 3
 3.320 Ordnungsamt
 Personalrat FB 3,4,5 & GPR

Fackenburger Allee 27-29

1.105 Informationstechnik (IT)
 1.103 Digitalisierung, Organisation, Strategie
 1.102 Logistik, Statistik, Wahlen
 Personalrat FB 1



Folgende durch die Hansestadt Lübeck genutzten Standorte könnten anschließend aufgegeben werden:

- Linden Arcaden
- Ziegelstraße 2
- Dr. Julius-Leber-Straße 46-52
- Meesenring 8
- Kaisertor
- Schildstraße 12-14
- Mengstraße 16
- Fünfhausen 21-25
- Fleischhauerstraße 20
- Sophienstraße 19-21
- Mühlendamm 1-3 (teilweise)
- Mühlendamm 10-20
- Mühlendamm 22
- Kleiner Bauhof 11
- Großer Bauhof 14
- Einsiedelstraße 6
- Kohlmarkt 7-15
- Palais Rantzau
- Gürtlerweg 10
- Ratekauer Weg 1-7, 15-19
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)

Folgende Standorte würden erhalten bleiben:

- Rathaus
- Fischstraße 1-3
- Fischstraße 2-6
- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7



- Moislinger Berg 1
- Adolf-Ehrtmann-Straße 3
- Schlutuper Straße 14
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)
- VZM
- Fackenburger Allee 27-29
- Lichthof

Der Standort Roddenkoppel bietet die Möglichkeit, notwendige Büroflächen für die verbliebene Verwaltung zu schaffen. Der Standort befindet sich in mittelbarer Nähe der Altstadtinsel, ist jedoch nur von Norden über die Einsiedelstraße erschlossen. Der Standort ist aus städtebaulicher Sicht sensibel einzustufen, da hier besondere Sichtachsen auf die Altstadt zu beachten sind. Es besteht bei Variante 2 an diesem Standort ein hohes Projektrisiko hinsichtlich grundsätzlicher, zeitlicher und kostentechnischer Realisierbarkeit eines Neubaus. So besteht zur Umsetzung dieser Variante das Erfordernis, dass die von der LPA betriebene Hafenbahn (sog. Gleisharfe) auf der Roddenkoppel inkl. Waggonwerkstatt verlagert werden müsste, um grundsätzlich ausreichend Fläche für den Neubau zu schaffen. Unter Umständen wäre ein weiterer Flächenerwerb erforderlich.

Einer von der LPA beauftragten Machbarkeitsstudie zur Verlagerung der Gleisharfe ist zu entnehmen, dass diese Verlagerung zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 35 Mio. EUR (Stand 2022) verursachen wird. Bei den notwendigen Verfahren zur Herstellung des Planrechtes als Grundlage eines Neubaus handelt es sich u.a. um eisenbahnrechtliche Entwidmungsverfahren. Je nach Umfang und Art der stillzulegenden und zu entwidmenden Anlagen ist dabei von einer ein- bis mehrjährigen Verfahrensdauer auszugehen, zudem ist der Ausgang eines solchen Verfahrens als ergebnisoffen einzustufen. Mit der Fertigstellung der Verlagerung ist nicht vor 2034 zu rechnen, sodass erst im Anschluss mit der Realisierung des Verwaltungsneubaus begonnen werden könnte. Bei der Umsetzung der Variante 2 kann somit das Ziel der Fertigstellung eines Verwaltungsneubaus im Jahr 2030 nicht eingehalten werden.



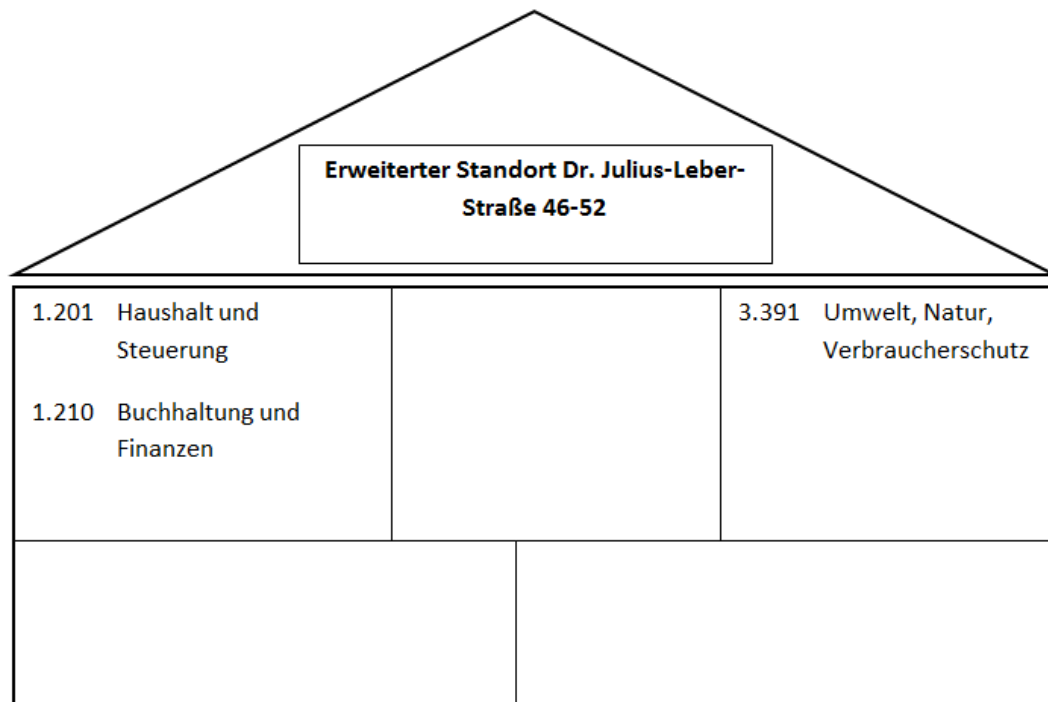
Alternativstandort für das GMHL auf dem Immobilienmarkt zwingend identifiziert werden muss, da eine längerfristige Aufteilung des GMHL auf 4 Standorte einer geeigneten Zusammenarbeit entgegensteht.

Zudem besteht die Möglichkeit, am Standort Mühlendamm 10-12/Kleiner Bauhof, dem historischen Standort der Bauverwaltung, mit einem Erweiterungsbau im Bereich des Kleinen Bauhof 11 mehrere Bereiche des Fachbereichs 5 zusammenzuführen. Bei Verbleib des GMHL im Bundesbankgebäude bzw. einer Alternativimmobilien, die noch zu identifizieren wäre und der LPA in der Einsiedelstraße könnten die Gebäude Mühlendamm 14, 20 und 22 aufgegeben und die Flächen einer anderen Verwendung zugeführt werden (bspw. Wohnungsbau). Ein solches Vorhaben würde gemäß einer ersten Grobkostenschätzung Kosten in Höhe von ca. 13 Mio. EUR (Stand: 2022) für den Hochbau bedeuten.

Eine alternative, publikumsintensivere Teilnutzung des Bundesbankgebäudes, wie z.B. durch eine Verlagerung des Bürgerservicebüros aus dem Lichthof an diesen Standort, ist aufgrund der hierfür erforderlichen Flächen, nicht realisierbar. So verfügt der Kassenbereich im Erdgeschoss des Bundesbankgebäudes über ca. 490 m² zzgl. Nebenflächen, wohingegen sich das Bürgerservicebüro im Lichthof auf einer Fläche von ca. 940 m² befindet. Der Tresorbereich des Bundesbankgebäudes ist als Depot für die Völkerkundesammlung vorgesehen. Darüber hinaus können vier bis fünf Arbeitsplätze im Gebäude für Mitarbeiter:innen des Völkerkundemuseums zur Verfügung gestellt werden.

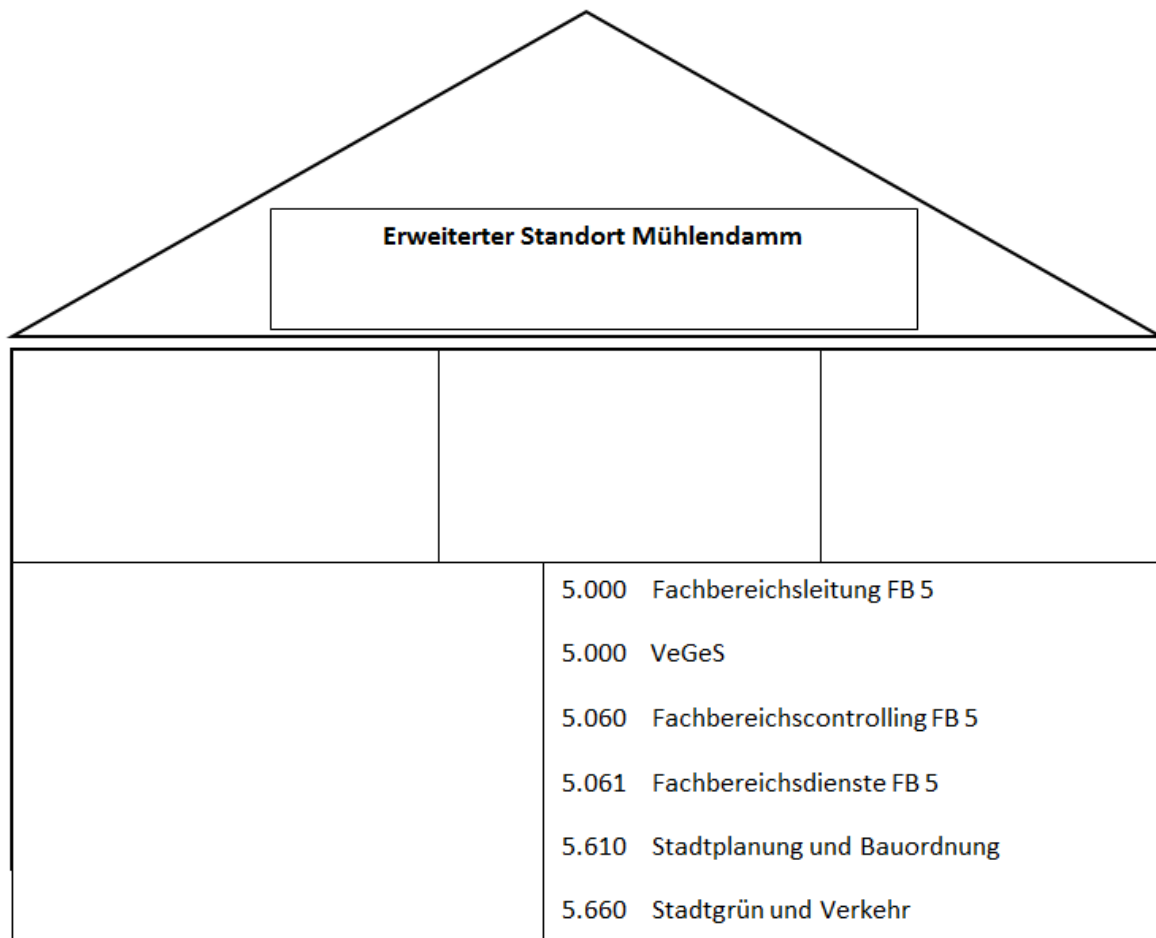
Darüber hinaus können weitere Verwaltungsstandorte aufgrund Ihrer Lage, Nutzung und baulichen Zustands als erhaltenswert eingestuft werden. Hierbei handelt es sich um folgende Liegenschaften:

- Schildstraße 12-14: Dieser sanierte Standort ist historisch gewachsen und stellt den Sitz der Fachbereichsleitung des FB 4, sowie dessen Fachbereichscontrolling- und diensten und der Kulturstiftung der Lübecker Museen dar.
- Meesenring 8: Der Standort wird zeitnah umfangreich saniert. Die Räumlichkeiten Vorort sind auf den Nutzer, der Archäologie, zugeschnitten und sollten daher erhalten bleiben
- Kaisertor oder Palais Rantzau: Ab 2024 ist vorgesehen, dass die Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck das im Eigentum der KWL befindliche, denkmalgeschützte Gebäude „Kaisertor“ belegen wird.
- Mühlendamm 1-3: An diesem Standort befindet sich seit Jahren der Sitz des Archivs. Aufgrund der sehr guten Eignung zu Archivzwecken und der erheblichen Umzugskosten des Archivs sollte dieser Standort erhalten bleiben
- Zeughaus: Das vorgenannte im Mühlendamm 1-3 befindliche Archiv wird sich langfristig weiter vergrößern müssen, sodass das Zeughaus im Großen Bauhof 14 als ideale Erweiterungsfläche dienen kann.



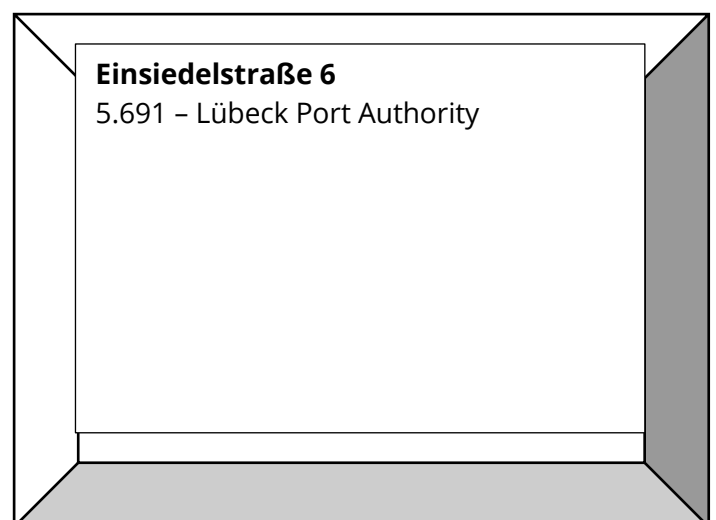
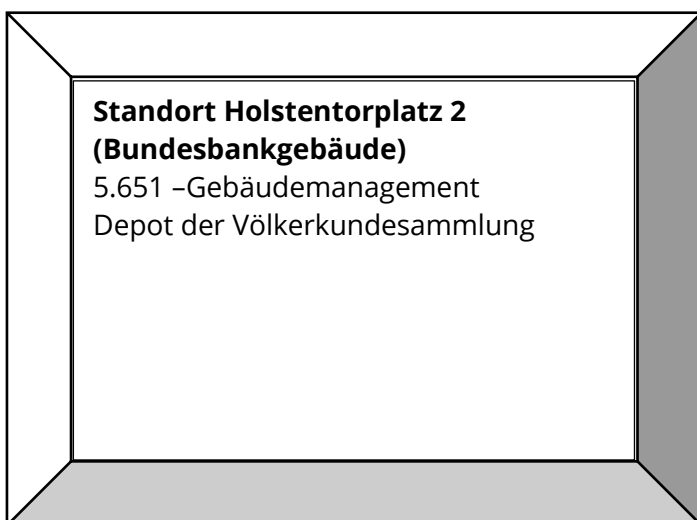
Durch diese Lösung würden weitere Konzentrationen der Fachbereiche 1 und 3 in der Innenstadt erfolgen. Die Bereiche des FB 1 verblieben in überschaubarer räumlicher Nähe zum Rathaus und der Fischstraße, wohingegen der Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz in unmittelbarer des Hauptsitzes des FB 3, dem Lichthof, verortet wäre. Ein Verwaltungszentrum an diesem Standort würde nachhaltig die Innenstadt stärken und durch die kurzen Wege die Arbeitsbeziehungen innerhalb der Fachbereiche optimieren.





Durch diese Lösung können 2 der 4 Bereiche des Fachbereichs 5 zzgl. der Stabstelle VeGeS und der zentralen Fachbereichseinheiten am Mühlendamm, dem traditionellen Standort der Bauverwaltung, erhalten bleiben. Die aktuelle Raumplanung sieht vor, dass der Bereich 5.651 -Gebäudemanagement im Jahr 2026/2027 am Standort Holstentorplatz 2 (Bundesbankgebäude) oder an einem Alternativstandort zusammengeführt wird. Der Bereich 5.691 – Lübeck Port Authority nutzt seit 2021 neue Flächen in unmittelbarer Hafennähe in der Einsiedelstraße 6. Denkbar wäre ein Erhalt dieser beiden Standorte, sodass der Fachbereich 5 langfristig drei Standorte belegen würde.

Die beiden Erweiterungsbauten in der Dr. Julius-Leber-Straße und dem Mühlendamm, in Kombination mit der fortgesetzten Nutzung weiterer erhaltenswerter städtischer Liegenschaften, wären jedoch nicht ausreichend, um alle weitere städtischen Bereiche mit Büroflächen zu versorgen. Für die verbliebenen Bereiche ergibt sich ein Flächenbedarf von 4.750,00 m². Eine Erhöhung des zukünftigen Flächenbedarfs z.B. durch Personalmehrung ist jedoch nicht auszuschließen und wäre in geringfügigem Maße auf der Roddenkoppel realisierbar. Eine umfangreichere Erweiterung, beispielsweise durch eine zusätzliche Verlagerung des GMHL in diesen Neubau, als Alternative zum Bundesbankgebäude, ließe sich jedoch nur realisieren, in dem die Hafenbahn (Gleisharfe) verlagert wird und würde dadurch erhebliche Mehrkosten auslösen. Einer ersten Grobkostenschätzung zu Folge würde ein Vorhaben im Umfang von ca. 4.750 m² Kosten in Höhe von ca. 14 Mio. EUR (Stand: 2022) für den Hochbau verursachen. Aufgrund der enormen Baupreissteigerung sind die Baukosten für das Bauzeitfenster ab 2027 ff. nicht seriös vorhersagbar.



Lichthof

3.000 Fachbereichsleitung FB 3
 3.030 Fachbereichscontrolling FB 3
 3.031 Fachbereichsdienste FB 3
 3.320 Ordnungsamt
 Personalrat FB 3,4,5 & GPR

Zeughaus/ Großer Bauhof

4.415 Archiv

Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM)

2.000 Fachbereichsleitung
 2.020 Fachbereichscontrolling
 2.021 Fachbereichsdienste
 2.500 Soziale Sicherung
 2.530 Gesundheitsamt
 4.510 - Familienhilfe
 Personalrat FB 2

Fackenburger Allee 27-29

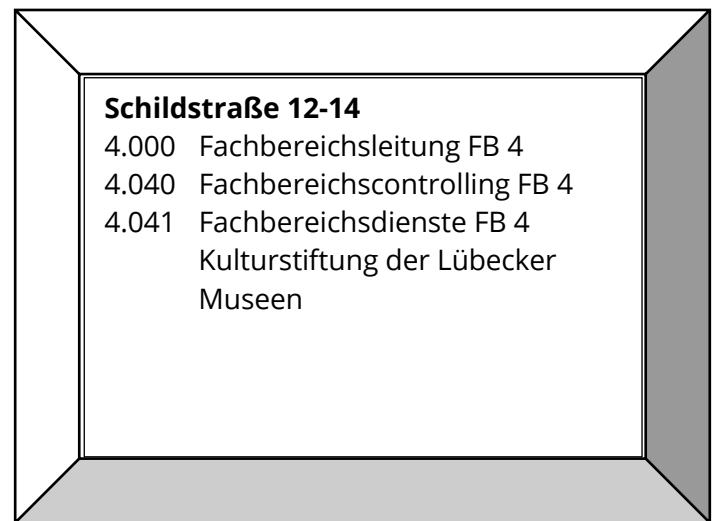
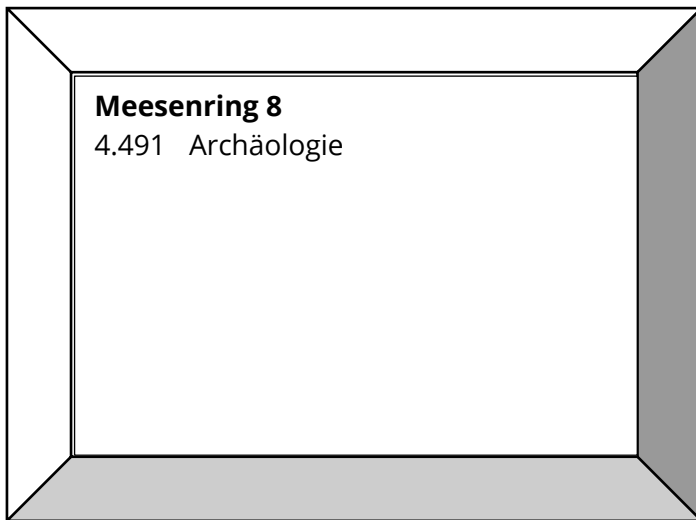
1.105 Informationstechnik (IT)
 1.103 Digitalisierung, Organisation,
 Strategie
 1.102 Logistik, Statistik, Wahlen
 Personalrat FB 1

Kaisertor/Palais Rantzau

4.491 Denkmalpflege

Mühlendamm 1-3

4.415 Archiv



Folgende durch die Hansestadt Lübeck genutzten Standorte könnten anschließend aufgegeben werden:

- Linden Arcaden
- Ziegelstraße 2
- Mengstraße 16
- Fünfhausen 21-25
- Fleischhauerstraße 20
- Sophienstraße 19-21
- Mühlendamm 14
- Mühlendamm 20
- Mühlendamm 22
- Kohlmarkt 7-15
- Palais Rantzau oder Kaisertor
- Gürtlerweg 10
- Ratekauer Weg 1-7, 15-19
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)

Folgende Standorte würden erhalten bleiben:

- Rathaus
- Fischstraße 1-3
- Fischstraße 2-6
- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7
- Moislinger Berg 1
- Adolf-Ehrtmann-Straße 3
- Schlutuper Straße 14
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)
- VZM
- Fackenburger Allee 27-29

- Lichthof
- Schildstraße 12-14
- Mühlendamm 1-3
- Großer Bauhof 14
- Meesenring 8
- Kaisertor oder Palais Rantzau
- Holstentorplatz 2
- Lichthof
- Einsiedelstraße 6
- Dr. Julius-Leber-Straße 46-52
- Mühlendamm 10-12

Der Standort Roddenkoppel ist eine mögliche Option, die mittels eines Neubaus die Möglichkeit bietet, notwendige Büroflächen für die dargestellten Verwaltungseinheiten zu schaffen. Der Standort befindet sich in mittelbarer Nähe der Altstadtinsel und ist aufgrund seiner Lage gut erreichbar. Allerdings ist die Hansestadt Lübeck auf der Roddenkoppel derzeit nicht im Besitz von Flächen, die einen solchen Neubau grundsätzlich ermöglichen. Für einen Neubau wäre also ein Flächenerwerb erforderlich oder eine (Teil-)Umnutzung von städtischen Flächen, die aktuell von Hafenbahn (sog. „Gleisharfe“) und Waggonwerkstatt genutzt werden. Es gelten besondere Rahmenbedingungen hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Entwidmung von (Teil-)Bereichen (s.o.), der räumlichen Auswirkungen des Gleisausbaus im Zuge der festen Fehmarnbeltquerung sowie der Emissionen von Bahn und Gewerbe, welche eine Entwicklung grundsätzlich komplex gestalten.

Sollte die Roddenkoppel aus städtebaulicher Sicht für einen Verwaltungsneubau grundsätzlich nicht infrage kommen, sind weitere Standortalternativen, wie z.B. das Ende der nördlichen Wallhalbinsel oder das Umfeld des Lübecker Hauptbahnhofs, zu prüfen. Die mittlere Wallhalbinsel wäre ebenso als Alternative für einen kleinen Verwaltungsneubau zu prüfen. Die identifizierte Fläche steht jedoch in Konkurrenz zu anderen potenziellen Vorhaben, wie z.B. der Realisierung einer Mehrzweckhalle.

Einer ersten Grobkostenschätzung zu Folge würden ein Neubau, sowie die beiden Erweiterungsbauten in der Dr. Julius-Leber-Straße und dem Mühlendamm Gesamtkosten in Höhe von ca. 43 Mio. EUR (Stand: 2022) für den Hochbau verursachen. Aufgrund der geringeren Größe des Neubaugebäudes auf der Roddenkoppel kann auf eine Verlagerung der von der LPA betriebenen Hafenbahn verzichtet werden, sodass auch eine Realisierung zum Jahr 2030 möglich ist.

Weiteres Vorgehen:

Konkret bleiben bei der Variante 2, ohne das Rathaus mit seinen verbundenen Gebäuden sowie der dezentralen Bürgerservicebüros, insgesamt 3 städtische Liegenschaften erhalten, bei denen es sich um 2 Bestandsgebäude der Hansestadt Lübeck und um 1 Mietobjekt handelt, die um einen mittelgroßen Verwaltungsneubau ergänzt werden.

Bei der Variante 3 bleiben, ohne das Rathaus mit seinen verbundenen Gebäuden sowie der dezentralen Bürgerservicebüros, insgesamt 13 städtische Liegenschaften erhalten, bei denen es sich um 10 Bestandsgebäude der Hansestadt Lübeck und um 3 Mietobjekte handelt, die um einen kleinen Verwaltungsneubau ergänzt werden.



Die Roddenkoppel befindet sich im Untersuchungsgebiet gem. § 141 BauGB zur planerischen Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Nordwest. Aktuell wird die inhaltliche Ausrichtung der Gesamtmaßnahme durch den Bereich 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet. Im bisherigen Arbeitsprozess wurde deutlich, dass eine mögliche Umnutzung/Konversion der vorhandenen Gleis-/Betriebsanlagen der Hafenbahn („Gleisharfe“) von komplexen Rahmenbedingungen und Entwicklungen abhängt (u.a. Fachplanungsrecht/Eisenbahnrecht, Investitionsvolumen, Hafenentwicklung, feste Fehmarnbeltquerung).

Um einen möglichen Verwaltungsneubau in die derzeit laufende planerische (und förderrechtliche) Konzeption der Gesamtmaßnahme Nordwest integrieren zu können, ist eine politische Beschlussfassung zur Priorisierung einer vorliegenden Handlungsvariante erforderlich.

Über die Förderkulisse der Städtebauförderung können grundsätzlich Grunderwerb, Ordnungsmaßnahmen oder der Bau von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen finanziert werden. Die Förderfähigkeit eines Verwaltungsneubaus im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme Nordwest hängt jedoch maßgeblich von seiner konkreten Nutzung/Ausrichtung ab und ist im Einzelfall zu prüfen.

In der Anlage 2 befindet sich die ausführliche Risikobewertung der CIMA GmbH.

Fazit/Empfehlung

Bewertung der CIMA

Die Risikobewertung der CIMA der beiden Varianten zur Neuaufstellung der Stadtverwaltung Lübeck ab dem Jahr 2030 hat gezeigt, dass sich die beiden verbliebenen Varianten hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile deutlich unterscheiden. Zwar ist keine der Varianten geeignet, die Verwaltung vollständig zu zentralisieren, die größte Reduzierung von Standorten erfolgt jedoch in der Variante 2 (Roddenkoppel). In der Variante 3 (Bestand + Erweiterungsbauten) werden viele Standorte auf der Altstadtinsel oder im direkten Umfeld erhalten, sodass die meisten Verwaltungsstandorte innerhalb von rd. 10 Minuten Fußweg erreicht werden können.

Unter Betrachtung der Verkaufserlöse und den erwarteten Gesamtkosten zeigt sich, dass die Variante 2 deutlich höhere Kosten verursacht, die durch die höheren Verkaufserlöse nicht kompensiert werden. Einspareffekte durch höhere Entmietungen erwirtschaften diesen Unterschied erst nach über 70 Jahren und somit länger als die Gesamtnutzungsdauer von 60 Jahren eines neuen Gebäudes. Unter Berücksichtigung der Kapitalkosten (inkl. Abschreibungen) verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit der Variante 2 so stark, dass keine Einspareffekte übrigbleiben und die Variante 3 stets die wirtschaftlichere ist.

Die Effekte auf den Vermietungsmarkt für Büroraumflächen ab 2030 sind in der Variante 2 ebenfalls am größten. Hier ist mit einer mehrjährigen Phase des Überangebotes zu rechnen. Hinsichtlich der Auswirkungen der Verwaltungsmitarbeiter: innen auf das nähere Umfeld wurde festgestellt, dass in der Variante 2 rd. 980.000 EUR Umsatz p.a. dem Personal zugeordnet werden können, welches zukünftig nicht mehr in der Innenstadt angesiedelt ist und somit Kaufkraft verloren geht. Die Variante 2 führt dazu, dass ca. 650 Mitarbeiter:innen der städtischen Verwaltung die Innenstadt von Lübeck verlassen werden und zukünftig am Standort Roddenkoppel ansässig sind. Nicht zu unterschätzen ist die damit einhergehende Signalwirkung, dass die Innenstadt auch für die Stadtverwaltung der Hansestadt Lübeck nicht

mehr attraktiv genug ist. Auf der anderen Seite kann dieses Umsatzpotenzial aber auch ein Impuls für den Stadtumbau Lübeck Nordwest am Standort Roddenkoppel sein. Durch die Konzentration der Verwaltung in der Innenstadt ist in der Variante 3 mit kleineren Umsatzzuwächsen in der Innenstadt zu rechnen, da Standorte außerhalb der Innenstadt aufgelöst werden und zukünftig in den Erweiterungsbauten angesiedelt werden.

Bezüglich der Effekte von Homeoffice und digitalen Verwaltungsdienstleistungen erwarten Branchenexpert:innen, dass Homeoffice ein fester Bestandteil der Arbeitswelt bleibt, aber das Büro weiterhin den Mittelpunkt des Arbeitslebens bilden wird. Dennoch wird derzeit von einer Verringerung des Flächenbedarfs in Höhe von 5-10 % in den nächsten 10-15 Jahren ausgegangen.

Auf Basis der analysierten Punkte empfiehlt die CIMA der Hansestadt Lübeck ein Weiterverfolgen der Variante 3 (Bestandsgebäude + Erweiterungsbauten). Dabei ist auch ein zusätzlicher kleiner Verwaltungsneubau außerhalb der Altstadtinsel notwendig, welcher bspw. am Standort Roddenkoppel, der nördlichen bzw. mittleren Wallhalbinsel oder in Bahnhofsnähe errichtet werden kann.

Abb. 12: Wirtschaftlichkeit der Varianten (inkl. Kapitalkosten und Abschreibungen)

Wirtschaftlichkeit	Variante 2	Variante 3	Differenz
Gesamtkosten - Investition	97.000.000	42.900.000	54.100.000
Verkaufserlöse - eigene Objekte	33.627.000	10.150.000	23.477.000
Zwischensumme einmalige Kosten	63.373.000	32.750.000	30.623.000
Summe Mietersparnis p.a.	-1.465.670	-1.050.210	-415.460
Summe laufende Kosten p.a.	6.800.000	6.800.000	0
Summe Zinsen + Tilgung	2.820.099	1.457.375	1.362.724
Summe Abschreibungen	1.616.667	715.000	901.667
Zwischensumme jährliche Kosten	9.771.095	7.922.165	1.848.930

Hinsichtlich der Abschreibungen wird davon ausgegangen, dass alle bestehenden Gebäude vollständig abgeschrieben sind und lediglich die neuen Gebäude in den beiden Varianten abzuschreiben sind (rd. 1,7 % p.a. bei 60 Jahren Gesamtnutzungsdauer).

Die räumliche Verwaltungsstruktur

Aufgrund der Digitalisierung der Arbeitswelt nimmt die Relevanz der Ortsabhängigkeit zukünftig ab. Aufgrund dessen schrumpfen bei Großstandorten die Effekte auf die Zusammenarbeit erheblich zusammen. Ebenso führt die Zusammenlegung eines Fuhrparks zu keinem nennenswerten Vorteil, da die Anzahl der Fahrzeuge erhalten bleibt. In der Konsequenz bedeutet dies, dass Variante 2 über keinen nennenswerten Vorteilen gegenüber Variante 3 verfügt, da auch in Variante 3 die fünf Fachbereiche räumlich effektiver zusammengeführt werden.

Zeitliche Umsetzung und Risiken

Die Verwaltung wurde beauftragt eine Lösung für das Jahr 2030 zu realisieren. Im Rahmen des Prüfungsprozesses der Variante 2 wurde festgestellt, dass vor der Errichtung des mittelgroßen Verwaltungsneubaus auf der Roddenkoppel die vor Ort befindliche Hafenbahn (Gleisharfe) verlagert werden müsste. Eine hierzu vorgenommene Machbarkeitsstudie ergab, dass diese Verlagerung einerseits erhebliche Kosten in Höhe von mindestens 35 Mio. EUR (Stand 2022)

verursachen würde und eine Fertigstellung in 10 bis 15 Jahre zu erwarten sei. Erst im Anschluss könnte die Errichtung des mittelgroßen Verwaltungsneubaus auf der Roddenkoppel beginnen. Dadurch steht im Ergebnis, dass eine Realisierung der Variante 2 nicht zum Jahre 2030 umsetzbar sein wird.

Darüber hinaus ergeben sich im Rahmen der Realisierung von Variante 2 erhebliche Projektrisiken, die zum heutigen Tage nicht belastbar prognostiziert werden können, hinsichtlich der Beschaffenheit des Baugrunds, den Gründungsverhältnissen und der Bebauungsfähigkeit des Grundstücks auf der Roddenkoppel.

Umzugslogistik

Bei Variante 2 kommt es im Rahmen der größeren Zusammenführung der Verwaltung auf der Roddenkoppel zu großen Umzugsvolumen, u.a. das Stadtarchiv, die erhebliche zusätzliche Umzugskosten verursachen werden.

Einschätzung zur Mietpreisentwicklung

Bei einer Umsetzung der Variante 3 bleiben mit den Standorten im Lichthof, der Einsiedelstraße 6, sowie dem Kaisertor oder dem Palais Rantzau drei Mietobjekte erhalten. Aufgrund deren mietvertraglichen Gestaltung verfügt die Hansestadt Lübeck über eine Mietpreisstabilität von unter 10 EUR/m² (netto) z.T. bis über das Jahr 2040 hinaus bei allen Mietverhältnissen.

Bewertung und Handlungsempfehlung der Verwaltung

Das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck hat den Bericht und die Empfehlung der CIMA geprüft und teilt die Auffassung der CIMA fachlich-inhaltlich. Mit den Zwischenberichten Raumplanung I und II hat die Verwaltung bereits eine Handlungsempfehlung für die Variante 3 ausgesprochen, die durch die Bewertung der CIMA bestätigt wird. Im nächsten Schritt sollte die Aufnahme der konkreten Planungen zur baulichen Umsetzung der Variante 3 folgen, damit der Zeithorizont bis zum Jahr 2030 aufrecht erhalten bleiben kann. Hinsichtlich der 2. Vorgabe des Bürgerschaftsauftrags zur VO/2021/09736 vom 17.06.2021, die Priorisierung der Roddenkoppel, empfiehlt die Verwaltung auch die Standortalternativen auf der nördlichen und mittleren Wallhalbinsel sowie in Bahnhofsnähe für die Umsetzung Variante 3 weiterzuverfolgen, ohne die Roddenkoppel als potenziellen Standort zu verwerfen.





**Fokussiert auf die Zukunft
von Stadt und Region.
Seit 1988.**

Risikobewertung Raum- programm Stadtverwaltung Lübeck



Handel
Stadt + Regionalplanung
Marketing
Management
Digitale Stadt
Wirtschaftsförderung
Immobilien
Tourismus
Mobilität

CIMA Beratung + Management GmbH
Moislinger Allee 2 23558 Lübeck
T 0451-389 680
cima.luebeck@cima.de

Bearbeitung:

Uwe Mantik (Partner und Büroleiter)

Nils Meyer (Partner und Projektleiter)

Lübeck, 12. Juli 2022

München
Stuttgart
Forchheim
Frankfurt a.M.
Köln
Leipzig
Berlin
Hannover
Lübeck
Ried (AT)

www.cima.de

Nutzungs- und Urheberrechte

Die vorliegende Ausarbeitung ist durch das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) und andere Gesetze geschützt. Die Urheberrechte verbleiben bei der CIMA Beratung + Management GmbH (cima).

Der Auftraggeber kann die Ausarbeitung innerhalb und außerhalb seiner Organisation verwenden und verbreiten, wobei stets auf die angemessene Nennung der CIMA Beratung + Management GmbH als Urheber zu achten ist. Jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet, sofern nicht eine gesonderte Vereinbarung getroffen wird.

Veranstalter:innen von Vorträgen und Seminaren erwerben keinerlei Rechte am geistigen Eigentum der cima und ihrer Mitarbeiter:innen. Inhalte von Berichten und Präsentationen dürfen deshalb ohne schriftliche Genehmigung nicht in Dokumentationen jeglicher Form wiedergegeben werden.

Haftungsausschluss gutachterlicher Aussagen

Für die Angaben in diesem Gutachten haftet die cima gegenüber der auftraggebenden Stelle im Rahmen der vereinbarten Bedingungen. Dritten gegenüber wird die Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der im Gutachten enthaltenen Informationen (u.a. Datenerhebung und Auswertung) ausgeschlossen.

Inhalt

1 Auftrag.....	4
2 Ausgangslage.....	5
2.1 Variante 2	6
2.2 Variante 3	8
2.3 Bürostandort Lübeck	9
2.4 Standort Roddenkoppel.....	13
3 Nachnutzungsoptionen/ Verkaufserlöse	14
3.1 Verkaufserlöse Objekte im Eigentum	15
3.2 Nachnutzungsoptionen Mietobjekte	35
4 Risikobewertung.....	36
5 Management Summary.....	42
6 Anhang	43

Abbildungen

Abb. 1: Überblick der Varianten und Gebäudenutzung bis 2030	5
Abb. 2: Fachbereiche und Standorte Variante 2	7
Abb. 3: Fachbereiche und Standorte Variante 3	8
Abb. 4: Büroteilmärkte Lübeck.....	10
Abb. 5: Übersichtskarte der Büroteilmärkte.....	11
Abb. 6: Bedeutung verschiedener Einrichtungen in der fußläufig erreichbaren Umgebung des Arbeitsplatzes.....	12
Abb. 7: Karte Aufteilung der Flurstücke Mühlendamm/ Kleiner Bauhof.....	24
Abb. 8: Übersicht der Verkaufserlöse insgesamt	34
Abb. 9: Nachnutzungsoptionen der Mietobjekte.....	35
Abb. 10: Vergleich der Standorte der Fachbereiche 1,4 und 5.....	36
Abb. 11: Wirtschaftlichkeit der Varianten.....	39
Abb. 12: Wirtschaftlichkeit der Varianten (inkl. Kapitalkosten und Abschreibungen).....	39

1 Auftrag

Auftrag:

Erstellung einer Risikobewertung für zwei Szenarien zur zukünftigen Neuaufstellung der Stadtverwaltung der Hansestadt Lübeck

Auftraggeber:

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Fachbereich 5 – Planen und Bauen
5.651 Gebäudemanagement
Kohlmarkt 7-15
23552 Lübeck

Analysezeitraum:

März – Mai 2022
Anpassung im Juli 2022

Untersuchungsablauf:

- Standortbesichtigung
- Entwicklung Nachnutzungsoptionen
- Berechnung Verkaufserlöse
- Risikobewertung
- Handlungsempfehlung

2 Ausgangslage

In der Hansestadt Lübeck wird derzeit die Neuordnung der Verwaltungsstandorte der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetriebe diskutiert. Ziel ist die Ausrichtung, die den Ansprüchen an eine moderne Verwaltung und einen attraktiven Arbeitgeber gerecht wird. Dabei soll auch überprüft werden, ob Standorte aufgabengerecht gebündelt werden können, auslaufende Mietverträge nicht verlängert werden müssen und generell die Anzahl der Standorte reduziert werden kann. Dies hat bis zum Jahr 2030 zu erfolgen, da die Mehrheit der Mietverträge zu diesem Zeitpunkt ausläuft.

Vor diesem Hintergrund hat das GMHL bereits drei Varianten entwickelt, die für eine Neuordnung in Frage kommen:

- 1: Neubau für die städtische Gesamtverwaltung
- 2: Erhalt von vorhandenen Verwaltungsstandorten in Kombination mit einem kleineren Verwaltungsneubau
- 3: Erhalt von vorhandenen Verwaltungsstandorten in Kombination mit der Erweiterung zweier bestehender Verwaltungsstandorte und einem kleinen Verwaltungsneubau

Als Standorte für die Varianten 1 und 2 wurde u.a. der Standort Roddenkoppel vorgeschlagen, welcher sich in eine Gesamtkonzeption des Stadtumbaus Lübeck Nordwest eingliedern könnte und grundsätzlich als geeignet bewertet wurde. Andere Standorte wurden bereits verworfen oder beziehen sich auf Erweiterungen an bestehenden Verwaltungsstandorten. Die Variante 3 fokussiert sich auf Erweiterungen bestehender Standorte.

In den verbliebenden Varianten 2+3 wurden unterschiedliche Gebäude identifiziert, die entweder im Bestand gehalten werden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Diese sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Abb. 1: Überblick der Varianten und Gebäudenutzung bis 2030

Standort	Variante 2	Variante 3	Nutzung bis 2030
Rathaus, Breite Straße 62-64	bleibt im Bestand		FB 1
Fischstraße 1-3	bleibt im Bestand		FB 1, FB 2
Fischstraße 2-6	bleibt im Bestand		FB 1
Kreuzweg 7-9	bleibt im Bestand		FB 3, FB 4
Meesenring 7	bleibt im Bestand		FB 3, FB 4
Kirchplatz 7	bleibt im Bestand		FB 3, FB 4
Adolf-Ehrtmann-Straße 3	bleibt im Bestand		FB 4
Schlutuper Straße 14	bleibt im Bestand		FB 3
Carl-Gauß-Straße 9 (1. Teil)	bleibt im Bestand		FB 3
Verwaltungszentrum Mühlentor	bleibt im Bestand		FB 2, FB 4
Fackenburger Allee 27-29	bleibt im Bestand		FB 1, FB 4
Lichthof	bleibt im Bestand		FB 1, 3, 4, 5

Standort	Variante 2	Variante 3	Nutzung bis 2030
Schildstraße 12-14	Verkauf	bleibt im Bestand	FB 4
Mühlendamm 1-3	bleibt im Bestand	bleibt im Bestand	FB 4
Großer Bauhof 14	Verkauf	bleibt im Bestand	FB 4, FB 5
Meesenring 8	Verkauf	bleibt im Bestand	FB 1, FB 4
Dr. Julius-Leber-Straße 46-52	Verkauf	bleibt im Bestand	FB 3
Mühlendamm 10-12	Verkauf	bleibt im Bestand	FB 5
Kleiner Bauhof 11	Verkauf	bleibt im Bestand	FB 5
Kaisertor	entmieten	bleibt im Bestand	FB 4
Einsiedelstraße 6	entmieten	bleibt im Bestand	FB 5
Fleischhauerstraße 20	Verkauf	Verkauf	FB 1
Mühlendamm 14	Verkauf	Verkauf	FB 5
Mühlendamm 20	Verkauf	Verkauf	FB 5
Mühlendamm 22	Verkauf	Verkauf	FB 5
Linden Arcaden	entmieten	entmieten	FB 1
Ziegelstraße 2	entmieten	entmieten	FB 1
Mengstraße 16	entmieten	entmieten	FB 1
Fünfhausen 21-25	entmieten	entmieten	FB 1
Sophienstraße 19-21	entmieten	entmieten	FB 2
Kohlmarkt 7-15	entmieten	entmieten	FB 5
Palais Rantzau	entmieten	entmieten	FB 5
Gürtlerweg 10	entmieten	entmieten	FB 5
Ratekauer Weg 1-7, 15-19	entmieten	entmieten	FB 5
Carl-Gauß-Straße 9 (2. Teil)	entmieten	entmieten	FB 2, FB 4

2.1 Variante 2

Variante 2 beinhaltet die Bündelung der Fachbereiche 1, 4 und 5 in einem kleineren Verwaltungsneubau am Standort Roddenkoppel (Hafen + Bahnanlage). Eine Ausnahme bilden die folgenden Abteilungen des Fachbereichs 1, welche am Standort Fackenburger Allee 27-29 verbleiben):

- Informationstechnik
- Digitalisierung, Organisation, Strategie

- Logistik, Statistik, Wahlen
- Personalrat FB 1

Zusätzlich ist die Abteilung Umwelt, Natur, Verbraucherschutz des Fachbereichs 3 hier angesiedelt. Der übrige Fachbereich 3 befindet sich im Lichthof, zusätzlich sind die Personalräte der Fachbereiche 3, 4, 5 sowie GPR hier ansässig. Für den Fachbereich 2 ist zukünftig das Verwaltungszentrum Mühlenort (VZM) vorgesehen. Der zuständige Personalrat für den Fachbereich zieht ebenfalls mit ein. Zur Ordnung der Fachbereiche ergibt sich damit folgende Übersicht:

Abb. 2: Fachbereiche und Standorte Variante 2

Fachbereich	Standorte
Fachbereich 1	Rathaus, Breite Straße 62-64 Fischstraße 1-3 Fischstraße 2-6 Roddenkoppel Fackenburger Allee 27-29
Fachbereich 2	Verwaltungszentrum Mühlenort (VZM) Fischstraße 1-3
Fachbereich 3	Lichthof Roddenkoppel
Fachbereich 4	Roddenkoppel Lichthof (nur Personalrat)
Fachbereich 5	Roddenkoppel Lichthof (nur Personalrat)

Die Standorte für Bürgerservicebüros sowie die Beratungsstellen des Jugendamts der Fachbereiche 3 und 4 bleiben jeweils erhalten. Hierbei handelt es sich um die Standorte:

- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7
- Adolf-Ehrmann-Straße 3 (nur Beratungsstelle Jugendamt)
- Schlutuper Straße 14 (nur Bürgerservicebüro)
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)
- Moisinger Berg 1, bzw. zukünftig Neue Mitte Moising

Ebenso erhalten bleiben die folgenden Standorte:

- Bornhövedstraße 10 Feuerwehr, FB 3
- Malmöstraße 22 Entsorgungsbetriebe, FB 3
- Ratzeburger Allee 16 Standesamt, FB 3
- Breite Straße 8 Nordische Filmtage, FB 4
- Falkenplatz 10 Volkshochschule, FB 4
- Huxstraße 118-120 Volkshochschule, FB 4

2.2 Variante 3

In der Variante 3 verbleiben mehr Gebäude im Bestand der Hansestadt Lübeck. Hintergrund sind neben anstehenden oder bereits durchgeführten Sanierungen auch die gute Eignung für die Nutzungen, sei es durch zugeschnittene Räumlichkeiten, der Identitätsstiftung oder Synergien mit dem Umfeld. Darüberhinausgehende Bedarfe können in der Variante 3 mittels eines kleinen Verwaltungsneubaus auf dem heutigen Grundstück des Hochbunkers in der Dr.-Julius-Leber-Straße sowie durch Erweiterung des Standortes Kleiner Bauhof 11 und mit einem kleinen Verwaltungsneubau am Standort Roddenkoppel/ bzw. Mittlere Wallhalbinsel begegnet werden. Damit sind in dieser Variante drei kleinere Neubauvorhaben vorgesehen. Zur Ordnung der Fachbereiche ergibt sich damit folgende Übersicht:

Abb. 3: Fachbereiche und Standorte Variante 3

Fachbereich	Standorte
Fachbereich 1	Rathaus, Breite Straße 62-64 Fischstraße 1-3 Fischstraße 2-6 Fackenburger Allee 27-29 Erweiterter Standort Dr.-Julius-Leber-Straße Roddenkoppel/ bzw. Mittlere Wallhalbinsel
Fachbereich 2	Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM) Fischstraße 1-3
Fachbereich 3	Lichthof Erweiterter Standort Dr.-Julius-Leber-Straße
Fachbereich 4	Schildstraße 12-14 Meesenring 8 Roddenkoppel/ bzw. Mittlere Wallhalbinsel Kaisertor/ bzw. Palais Rantzau Mühlendamm 1-3 Großer Bauhof 14 (Zeughaus) Lichthof (nur Personalrat)
Fachbereich 5	Erweiterter Standort Mühlendamm Holstentorplatz 2 (ehem. Bundesbankgebäude) Einsiedelstraße 6 Lichthof (nur Personalrat)

Analog zur Variante 2 bleiben auch hier die Standorte für Bürgerservicebüros sowie die Beratungsstellen des Jugendamts der Fachbereiche 3 und 4 bleiben erhalten. Hierbei handelt es sich um die Standorte:

- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7
- Adolf-Ehrtmann-Straße 3 (nur Beratungsstelle Jugendamt)
- Schlutuper Straße 14 (nur Bürgerservicebüro)
- Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)

- Moislinger Berg 1, bzw. zukünftig Neue Mitte Moisling

Ebenso erhalten bleiben die folgenden Standorte:

- Bornhövedstraße 10 Feuerwehr, FB 3
- Malmöstraße 22 Entsorgungsbetriebe, FB 3
- Ratzeburger Allee 16 Standesamt, FB 3
- Breite Straße 8 Nordische Filmtage, FB 4
- Falkenplatz 10 Volkshochschule, FB 4
- Huxstraße 118-120 Volkshochschule, FB 4

2.3 Bürostandort Lübeck

Im Rahmen eines cima-Gutachtens für mögliche Nutzungskonzepte in der Neuen Mitte Moisling hat die cima im Jahr 2021 eine Einschätzung des Bürostandortes Lübeck vorgenommen, welche nachfolgend dargestellt ist und mit Zahlen aus 2022 erweitert wurde (siehe Kapitel 3).

Gemäß den Immobilienspezialisten der Catella Group ist Lübeck ein C-Standort mit weniger als zwei Mio. Quadratmeter Bestandsfläche im Büromarkt. Die Spitzenrendite 2021 soll rd. 12,50 € / qm betragen und hat sich somit im Vergleich zum Jahr 2020 nicht verändert. Im Vergleich zu anderen C-Städten des Reports (14,16 € / qm) ist dies ein spürbar unterdurchschnittlicher Wert. Die Spitzenanfangsrendite liegt im Jahr 2021 bei rd. 5,2 % und ist damit im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Prozentpunkte gesunken.¹

Zur besseren Einschätzung des Büroflächenmarktes in Lübeck wurde eine Stichprobe der angebotenen Büro- und Gewerbeflächen in Lübeck im Angebot beim größten deutschen Immobilienportal immoscout24 erhoben².

Insgesamt waren in 96 Angeboten bis zu 54.600 qm Fläche für Gewerbeimmobilien im Angebot. Durchschnittlich waren die Angebote zwischen 229 und 569 qm groß. Diese Spanne ergibt sich daraus, dass einige Objekte nach den Wünschen der Mietparteien teilbar sind. Die durchschnittliche Miethöhe pro Quadratmeter liegt über das ganze Stadtgebiet verteilt bei rd. 11,05 € / qm³.

Etwas weniger als 10 % der Angebote sind Neubauflächen, diese sind im Schnitt 279 - 1.525 qm groß und werden für durchschnittlich 12,64 € / qm angeboten.

In der räumlichen Verteilung zeigt sich ein Schwerpunkt der Angebote im Westen (48 Angebote) und Süden (26 Angebote) der Hansestadt Lübeck sowie der Altstadtinsel (17 Angebote). In den nördlichen und östlichen Gebieten waren mit 3, bzw. 2 Angeboten nur sehr wenige Flächen zum Erhebungsstichtag verfügbar.

¹ Catella Group: Investmentstandorte Deutschland 2021 - Büro – Mieten und Renditen

² Alle eingestellten Angebote am 27.07.2021

³ Für 25 der 96 Angebote lagen keine Preise vor, diese sind hier nicht berücksichtigt.

Abb. 4: Büroteilmärkte Lübeck

Bereich	Anzahl Angebote	Durchschnittsgröße	Durchschnittlicher Mietpreis
Altstadtinsel PLZ 23552	17	144 – 169 qm	11,00 € / qm
Nord* PLZ 23568 23569 23570	3	193 – 231 qm	15,06 € / qm
West PLZ 23554 23556 23558	48	269 – 748 qm	10,12 € / qm
Ost* PLZ 23564 23566	2	90 – 240 qm	7,98 € / qm
Süd PLZ 23560 23562	26	228 – 564 qm	13,05 € / qm ⁴
Gesamtstadt	96	229 – 569 qm	11,05 € / qm

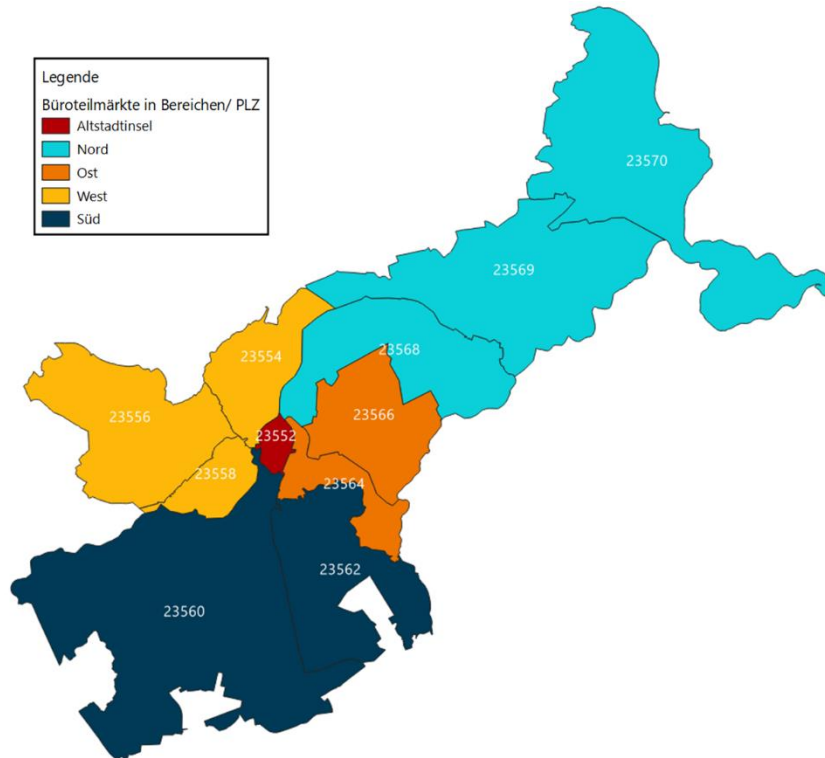
*In den PLZ-Bereichen 23564, 23569 und 23570 waren keine Angebote verfügbar

Quelle: Immobilienscout 24, Auswertung cima

Weiterhin zeigt sich, dass der Bereich Nord mit 15,06 € / qm die höchste durchschnittliche Miethöhe in Lübeck hat und der Bereich Ost mit 7,98 € / qm die niedrigste durchschnittliche Miethöhe. Der Bereich Süd, zu dem auch der Planvorhabenstandort zu zählen ist, weist mit einer durchschnittlichen Miethöhe von 13,05 € / qm eine signifikant höhere Miete als die Gesamtstadt (11,05 € / qm) auf.

Hinsichtlich der Flächen entspricht der Bereich Süd (228 – 564 qm) ziemlich genau dem Lübecker Durchschnitt (229 – 569 qm). Die im Durchschnitt größten Flächen sind im Bereich West mit bis zu 748 qm vorzufinden. Die Bereiche Nord (bis zu 231 qm) und Ost (bis zu 240 qm) hingegen bieten eher unterdurchschnittliche Flächengrößen. Aufgrund der städtebaulichen Struktur sind auf der Altstadtinsel nur kleinere Flächen vorzufinden, die im Schnitt zwischen 144 und 169 qm groß sind.

⁴ Inklusive Angebote in Co-Working-Einrichtungen mit weiteren Services (ohne diese Angebote sinkt die durchschnittliche Miethöhe leicht auf 12,20 € / qm)

Abb. 5: Übersichtskarte der Büroteilmärkte

Quelle: Postleitzahlengebiete: OpenStreetMap-Mitwirkende 2020; Bearbeitung: cima 2021

Die stabile Miethöhe aus dem Report der Catella Group zeigt, dass sich Nachfrage und Angebot auf einem stabilen Niveau bewegen. Es lässt sich somit darauf schließen, dass sich Lübeck in einer Phase der Marktberuhigung befindet, in der sich das Mietpreiswachstum verlangsamt oder stoppt. Unsicherheiten betreffen aktuell insbesondere die Pandemie-Situation sowie daraus folgend zukünftige Home-Office-Quoten. Die Immobilienberater von Colliers gehen davon aus, dass die Leerstandsquote in den nächsten Jahren leicht steigen wird. Allerdings wird darunter die Gesamtmietfläche nicht leiden. Vielmehr ergibt sich eine neue Aufteilung. Die Arbeitsbereiche werden kleiner und dafür erhöhen sich zukünftig die Bedarfe für Interaktions-, Verkehrs- und Allgemeinflächen.⁵ Zeitgemäßen Neubauten, die auf diese Anforderungen eingehen, können somit weiterhin gute Vermarktungschancen bescheinigt werden.

⁵ Colliers (2021): Leerstandsprognose - Auswirkungen von Covid-19 auf die TOP 7-Büromärkte

Exkurs: Anforderungen an das Umfeld von Büroräumen

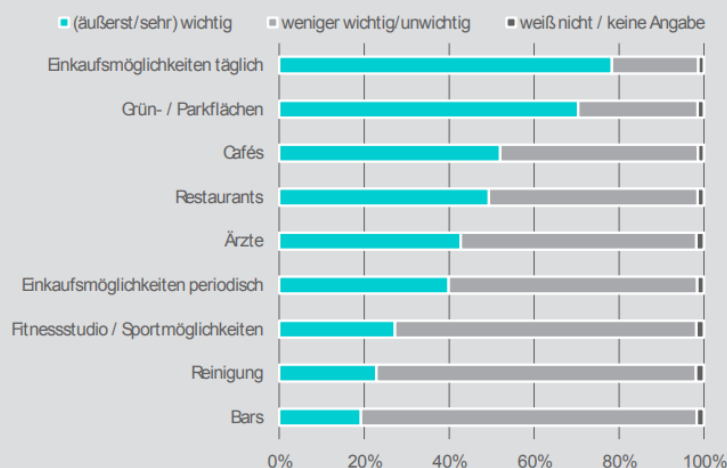
In den vergangenen Jahren sind durch die Verbreitung von Home-Office und mobiles Arbeiten die Grenzen zwischen Berufs- und Privatleben verschwommen. Im gleichen Zuge sind die Anforderungen an das Umfeld von Büroräumen gestiegen. Im fußläufigen Bereich um den Arbeitsort sollen somit auch private Erledigungen möglich sein, sodass Bürostandorte mit hoher Urbanität an Bedeutung gewonnen haben.

Standorte ohne derartige Ausprägung müssen durch enges Zusammenspiel von Investoren und Projektentwicklern in diese Richtung aufgebaut werden. Dabei hat eine gemeinschaftliche Studie von Savills und Consulting cum laude gezeigt, dass Urbanität dabei nicht vollumfänglich vorhanden sein muss. Vielmehr geht es um die direkten täglichen Bedarfe der Arbeitnehmenden. Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs sind für 78 % der Befragten von sehr hoher Bedeutung. Dicht gefolgt von Grün-/ Parkflächen mit rd. 70 % aller Nennungen in der Ausprägung (äußerst/ sehr) wichtig. Von nachrangiger Bedeutung sind hingegen Bars (rd. 20 %), Reinigungen (ca. 22 %) und Fitnessstudio/ Sportmöglichkeiten (ca. 28 %).

Abb. 6: Bedeutung verschiedener Einrichtungen in der fußläufig erreichbaren Umgebung des Arbeitsplatzes

Abb. 7: Bedeutung verschiedener Einrichtungen in der fußläufig erreichbaren Umgebung des Arbeitsplatzes

Frage: Welche Einrichtungen in der Umgebung Ihres Arbeitsplatzes (fußläufig erreichbar) sind Ihnen wichtig? (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: CCL/Savills

Quelle: Savills & CCL (2016): Office of the future? Vergleichsstudie zum Büro der Zukunft aus Sicht der Generation X & Y

2.4 Standort Roddenkoppel

Für den Standort Roddenkoppel wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Bahnhofs Lübeck Hafen mehrere Varianten zur Schaffung von Freiflächen geprüft.⁶ Die Studie kommt zu dem Schluss, dass ein Rückbau von Gleisanlagen ohne Ersatzbau nicht möglich ist. Dieser Ersatzbau ist zwar standortnah möglich, aber mit erheblichem finanziellem und genehmigungstechnischem Aufwand verbunden. Dabei wurde eine tatsächliche Verfügbarkeit der Ersatzflächen nicht untersucht. Als Fazit gehen die Verfasser:innen davon aus, dass die komplette Verlagerung der Eisenbahninfrastrukturanlagen den größten städtebaulichen Nutzen im Verhältnis zu den Gesamtkosten bringt. Aus Sicht des finanziellen Aufwands und den eisenbahnbetrieblichen Abläufen ist der Erhalt des jetzigen Zustandes zu favorisieren.

Bezüglich der Nutzung der freiwerdenden Flächen als Verwaltungs-/Bürostandort lassen sich folgende Aussagen treffen. Der Standort Roddenkoppel besitzt keine Vorprägung als Bürostandort. Im Zuge der Gesamtmaßnahme „Lübeck Nordwest“ ist für die nächsten Jahre jedoch eine grundlegende Neuordnung des Standortbereichs Roddenkoppel sowie des näheren Umfeldes mit ehemaligem Schlachthofgelände und Struckbachtal im Zuge des stattfindenden Strukturwandels in der Prüfung. Erste Ansätze hierfür finden sich auf der nordöstlich gelegenen Gollan-Werft. Auf dem Werftquartier haben sich zwischenzeitlich eine Veranstaltungsstätte, eine Brauerei mit Tap-Room, eine Rösterei sowie ein Makerspace mit CoWorking angesiedelt. Auch die Stiftung Schleswig-Holstein Musik Festival hat ihren Standort im Werftquartier und unterstreicht so den Anspruch des Geländes ein Hub für die kreative Szene zu sein.

Im weiteren Umfeld des Standortes Roddenkoppel befindet sich einem kleinen REWE-Markt in der Schwartauer Allee (inklusive Filiale einer Bäckerei) ein Angebot zur Nahversorgung in rd. 250 Meter Entfernung. In jeweils rd. 500 Metern Entfernung befindet sich ein Pizza-Lieferdienst sowie ein Imbiss für arabische Spezialitäten. Weitere relevante Einzelhandelsbetriebe, bzw. einzelhandelsnahe Dienstleistungen befinden sich außerhalb von 500 Metern fußläufiger Entfernung.

Die Erreichbarkeit des Standortes mit dem ÖPNV ist derzeit über die Haltestelle Einsiedelstraße (Linie 8) in ca. 600 Metern Entfernung sowie über die Haltestelle Drögestraße (Linien 1+10) in ca. 400 Metern Entfernung gegeben und damit verbesserungswürdig. Der Hauptbahnhof Lübeck befindet sich in rd. 1,3 km Entfernung (Fußweg).

Die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr kann über die Einsiedelstraße, eine Brücke über die Eisenbahnschienen von der Katharinenstraße in die Bahnstraße sowie über den Stadtgraben (Werftstraße) erfolgen. Die Autobahnanschlussstelle Lübeck Zentrum befindet sich in rd. 2,4 km Entfernung.

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche ist für den Neubau eine ausreichende Dimensionierung und Zuschnitt auf die Bedürfnisse der Fachbereiche anzunehmen. Im Zuge eines eventuellen Bauvorhabens ist auf eine entsprechende Implementierung von Grün-/Parkflächen zu achten. Hinsichtlich der Erreichbarkeit wurde für den ÖPNV ein Verbesserungsbedarf festgestellt. Der motorisierte Individualverkehr kann den Standort jedoch gut erreichen. Während die Innenstadt alle abgefragten Anforderungen an das Umfeld von Büroräumen (vgl. Kapitel 2.3) erfüllt, ist dies für den Standort Roddenkoppel (noch) nicht der Fall. Insbesondere in den Bereichen Gastronomie und ärztliche Versorgung wurde eine mangelnde Ausstattung im näheren Umfeld identifiziert.

⁶ Quelle: Präsentation der Hansestadt Lübeck zum jour fixe am 12.01.2022

3 Nachnutzungsoptionen/ Verkaufserlöse

Zur Bewertung der Szenarien erfolgte die Bewertung möglicher Verkaufserlöse in Form von (vereinfachten) Ertragswertverfahren⁷. Hierfür erfolgte in einem ersten Schritt eine Besichtigung der relevanten Objekte. Dabei wurde festgelegt, dass alle Gebäude mit Ausnahme des Bunkers in der Dr.-Julius-Leber-Straße nutzbar und erhaltenswert sind, wenn in die Instandhaltung investiert wird. Somit wurden keine Abschlüsse für das Gebäudealter festgelegt, sondern stattdessen die Sanierungskosten für den weiteren Betrieb abgeschätzt und in den besonderen objektspezifischen Gebäudemerkmalen berücksichtigt. Einen Sonderfall bildet das Areal Kleiner Bauhof/ Mühlenkamm für den in einer Studie der cima von 2015 bereits Nachnutzungsoptionen geprüft worden, die auch einen Abriss bestehender Gebäude inkludierten. Zwischenzeitlich wurde das Objekt Kleiner Bauhof 11 jedoch saniert. Eine Büronutzung ohne weitere Sanierung ist lt. Einschätzung der cima für die nächsten 15-20 Jahre möglich.

Bezüglich der Vergleichspreise konnte der Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Hansestadt Lübeck nur sechs Verkaufsfälle in den letzten fünf Jahren zur Verfügung stellen. Auf Basis der dort genannten Rohertragsfaktoren sowie Publikationen vom Immobilienverband Deutschland (IVD) wurde ein Liegenschaftszinssatz in Höhe von 4 % angesetzt. Damit bewegt sich der gewählte Liegenschaftszinssatz innerhalb der Spanne für Büro- und Geschäftshäuser des IVD, welche mit 3,0 – 7,0 % angegeben ist und ist etwas niedriger als die Rückrechnung vom Rohertragsfaktor des Gutachterausschusses der Hansestadt Lübeck, welche rd. 4,5 % ergibt. Dabei ist zu beachten, dass niedrigere Liegenschaftszinssätze zu höheren Ertragswerten führen. In Hinblick auf die guten Lagequalitäten der zu verkaufenden Grundstücke ist dies im vorliegenden Fall aus gutachterlicher Sicht gerechtfertigt.

Zur Einschätzung der erzielbaren Miethöhen wurde die Büromarktanalyse der cima aus dem Jahr 2021 für die Hansestadt Lübeck zugrunde gelegt. Zusätzlich erfolgte Anfang Mai 2022⁸ eine Aktualisierung in Form einer Auswertung von weiteren 33 Angebotspreisen für Büro-/Praxisnutzungen. Für mögliche Wohnnutzungen wurde sich auf den Mietspiegel der Hansestadt Lübeck berufen. Folgende Mietpreise wurden zu Grunde gelegt:

Büro-/Praxisnutzung: 8,00 – 12,50 €

Wohnnutzung: 9,50 – 10,00 € (modernisiert oder Neubau)

Für Hotelnutzungen wurde von 50 % Auslastung und durchschnittlichen Einnahmen pro Zimmer (inkl. Frühstück) von 115 € ausgegangen.

Als Stichtag fungierte für alle Objekte der 30.04.2022. Sofern notwendig, erfolgte die Berechnung der Geschossfläche anhand von Luftbildmessungen (5-fach mit Durchschnittsbildung und Multiplikation mit Vollgeschoss), damit für die Bodenwertermittlung entsprechende Umrechnungen gemäß der Veröffentlichung des Gutachterausschusses der Hansestadt Lübeck durchgeführt werden konnten.

⁷ Vereinfacht heißt in diesem Fall, dass die besonderen objektspezifischen Grundstücksmerkmale auf Sanierungsbedarfe und Denkmalschutz reduziert wurden. Eine Vorprüfung der Dienstbarkeiten wurde von der Hansestadt Lübeck durchgeführt. Die Auswirkungen von Gestaltungs- und Erhaltungssatzung treten nicht ins Gewicht, da dies für alle Objekte auf der Altstadtinsel zutrifft. Diese Annahmen sind dem kurzen Bearbeitungszeitfenster geschuldet. Weiterhin wird für die Objekte in Sanierungsgebieten der sanierungs- oder entwicklungsunbeeinflusste Wert angenommen.

⁸ Stichtag 05.05.2022

3.1 Verkaufserlöse Objekte im Eigentum

Bestand Dr.-Julius-Leber-Straße HNr 46-48

Bodenwert

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	250 m ²	
abgabefreier Bodenwert	650,00 EUR	
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022	
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02	
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	663,58 EUR	
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor	
Fläche	0,8891	-72,08 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	591,50 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	694 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	410.501,19 EUR
Bodenwert	411.000,00 EUR

Ertragswert Verwaltungsgebäude

Fläche	3.190,00 m ²	
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	8,00 €/m ²	
jährlicher Rohertrag	306.240,00 EUR	
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung	
Verwaltungskosten	3%	9.187,20 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20	38.918,00 EUR
Mietausfallwagnis	4,0%	12.249,60 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>		245.885,20 EUR
Reinertrag des Bodens		16.440,00 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen		229.445,20 EUR
Barwertfaktor	21,482	
Liegenschaftszinssatz	4%	
Restnutzungsdauer	50 Jahre	
Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	4.928.984,15 EUR	
zzgl. Bodenwert	411.000,00 EUR	
<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>5.339.984,15 EUR</u>	
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-1.496.699,35 EUR	
Ertragswert	3.840.000,00 EUR	
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)		
Sanierung notwendig	-1.320.479,87 EUR	
Denkmalschutz - Fassade	-163.427,78 EUR	
Summe	-1.483.907,65 EUR	

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

Bunker Dr.-Julius-Leber-Straße HNr 50-52**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	250 m ²
abgabefreier Bodenwert	650,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtw	663,58 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wert	663,58 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlung	844 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	560.062,33 EUR

Bodenwert	560.000,00 EUR
------------------	-----------------------

Das Objekt Dr.-Julius-Leber-Straße 46-52, inklusive Hochbunker ist laut Bebauungsplan mit Flächen für den Gemeinbedarf (Öffentliche Verwaltung, Schutzbauwerk) gekennzeichnet und befindet sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Die Immobilie liegt im ausgewiesenen Sanierungsgebiet und kann als mittlere Wohnlage klassifiziert werden. Für die Hausnummer 46-48 besteht ein Denkmalschutz auf das Äußere des Gebäudes (insbesondere die Nordfassade). Weiterhin ist eine Sanierung für die weitere Nutzung als Büro- und Praxisflächen auf dem freien Markt notwendig. Für beide Merkmale wurden Abschläge berücksichtigt. Der Bunker selbst ist ohne Fenster und wird lt. Aussagen der auftraggebenden Stelle mit Drittmitteln abgetragen, so dass keine Abrisskosten anfallen.

In der näheren Umgebung befindet sich Wohnbebauung, Gastronomie sowie Dienstleistungen. Die Grundstücke liegen fußläufig zur Haupteinkaufsstraße. Sollte das Bunkergrundstück nicht für einen Erweiterungsbau der städtischen Verwaltung genutzt werden, bietet es sich an, das Grundstück mit Mehrfamilienhäusern zu bebauen. In einer ersten groben Schätzung sind ca. 18 Wohneinheiten denkbar. Dieses Grundstück stellt, sofern es für einen Verkauf in Betracht kommt, eine einmalige Gelegenheit dar, die zu einem deutlich erhöhten Verkaufspreis führen kann.

Meesenring 8**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	1,5 GFZ	
abgabefreier Bodenwert	330,00 EUR	
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022	
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02	
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	336,89 EUR	
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor	
Fläche	1,3	99,00 EUR
Lage	0,9	-33,69 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	402,21 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	1.190 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	478.624,49 EUR
Bodenwert	479.000,00 EUR

Ertragswert

Fläche	2.929,13 m ²	
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	8,50 €/m ²	
jährlicher Rohertrag	298.771,26 EUR	
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung	
Verwaltungskosten	3%	8.963,14 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20	35.735,39 EUR
Mietausfallwagnis	4,0%	11.950,85 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>	242.121,89 EUR	
Reinertrag des Bodens	19.144,98 EUR	
Ertrag der baulichen Anlagen	222.976,91 EUR	
Barwertfaktor	21,482	
Liegenschaftszinssatz	4%	
Restnutzungsdauer	50 Jahre	
Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	4.790.031,06 EUR	
zzgl. Bodenwert	478.624,49 EUR	
<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>5.268.655,55 EUR</u>	
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-2.020.824,04 EUR	
Ertragswert	3.250.000,00 EUR	
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)		
Sanierung, bzw. Umbau	-2.020.824,04 EUR	
Summe	-2.020.824,04 EUR	

Für die Immobilie Meesenring 8 gibt es einen rechtsgültigen Bebauungsplan, der das Gebäude als Fläche für Bauten des öffentlichen Bedarfs ausweist. Auch hier handelt es sich um eine mittlere Wohnlage. Die Umgebung kennzeichnet sich durch ein Stadtteilzentrum (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung), Grünflächen, Verkehrsübungsplatz, TÜV sowie andere Verwaltungseinheiten[Ordnungsamt (Bürgerservice) (FB 3), Familienhilfe (FB 4)] im benachbarten Meesenring 7.

Das Gebäude wurde als Teil einer Kaserne errichtet und weist aktuell einen deutlichen Sanierungsbedarf auf. Als mögliche Nutzungen kommen Büros, Hostel, Studentenwohnen, einfache Beherbergungsformate in Frage. Für „normale“ Wohnungen eignet sich das Gebäude eher nicht (breite Flure, dicke Wände, schwer zu belichten).

Aufgrund der benachbarten Lage zu Lebensmittelmärkten und TÜV wurde ein kleiner Abschlag (10 %) auf den Bodenrichtwert angesetzt. Die sehr hohe Ausnutzung des Grundstücks erlaubt gemäß Umrechnungstabelle auf der anderen Seite einen Zuschlag von 30 % auf den Bodenrichtwert, da das Bodenrichtwertgrundstück eine geringe Geschossflächenzahl aufweist.

Schildstraße 12-14**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	250 m ²
abgabenfreier Bodenwert	720,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	735,04 EUR

<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor	
Fläche	0,79	-151,20 EUR

Bodenwertanteil Garten

abgabenfreier Bodenwert Gartenland	1,70 EUR
Fläche Garten	873 m ²
Bodenwert Gartenland	1.484,10 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	583,84 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	600 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	350.306,12 EUR
zzgl. Gartenanteil	1.484,10 EUR

Bodenwert	352.000,00 EUR
------------------	-----------------------

Ertragswert

Fläche	1.603,63 m ²
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	12,50 €/m ²
jährlicher Rohertrag	240.544,50 EUR

<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung	
Verwaltungskosten	3%	7.216,34 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20	19.564,29 EUR
Mietausfallwagnis	4,0%	9.621,78 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>		204.142,10 EUR

Reinertrag des Bodens	14.080,00 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen	190.062,10 EUR

Barwertfaktor	19,793
Liegenschaftszinssatz	4%
Restnutzungsdauer	40 Jahre

Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	3.761.856,15 EUR
zzgl. Bodenwert	350.306,12 EUR

<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>4.112.162,27 EUR</u>
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-496.824,34 EUR

Ertragswert	3.620.000,00 EUR
--------------------	-------------------------

besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	
Garten + Außenanlagen	120.000,00 EUR
Denkmalschutz*	-616.824,34 EUR
Summe	-496.824,34 EUR

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

<u>Repräsentationsfaktor</u>	1,35
Möglicher erhöhter Verkaufspreis	4.887.000,00 EUR

Die Immobilie Schildstraße 12-14 zeichnet sich durch eine Vielfalt von Besonderheiten an diesem Standort aus. Ausgestattet mit einer aufwendigen Auffahrt und einem großen Garten (übergroßes Grundstück) kann es zusätzlich mit einem guten Erhaltungszustand punkten. Das gesamte Gebäude steht unter Denkmalschutz und liegt im Sanierungsgebiet. Ein Bebauungsplan besteht nicht (unbeplanter Innenbereich). In der Umgebung befindet sich die St.-Aegidien-Kirche, das Logenhaus, eine Bildungseinrichtung sowie Wohnbebauung. Die Innenstadt kann fußläufig erreicht werden. Als mögliche Nutzungen umfassen (repräsentative) Büro- und Praxisnutzungen. Wohnnutzungen sind eher unrealistisch, da es keine Möglichkeit gibt das Gebäude mit neuen Wänden zu ordnen.

Die cima bewertet es als unrealistisch, dass für das gesamte Grundstück der Bodenrichtwert anzusetzen ist. Somit wurde ein großer Teil des Gartens als Gartenland eingestuft. Der dafür anzusetzende Wert ist jedoch so gering, dass hierfür ein Zuschlag in Höhe von 120.000 € vorgenommen wurde. Der eigentliche Bodenwert läge bei rd. 510.000 €, also noch rd. 390.000 € darüber. Ebenso ist davon auszugehen, dass es sich im Falle des Verkaufs des Objektes um eine einmalige Gelegenheit für Käufer:innen handelt. Daher ist davon auszugehen, dass der Verkaufserlös deutlich höher als der Ertragswert liegen wird. Die cima hat dies versucht mit einem Repräsentativitätsfaktor (1,35) zu greifen, weist aber darauf hin, dass auch deutlich höhere Verkaufspreise möglich sind.

Fleischhauerstraße 20**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	3,5 GFZ
abgabefreier Bodenwert	1.500,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	1.531,34 EUR
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor
Fläche	0,9 -150,00 EUR
Lage	1,05 75,00 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	1.456,34 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	1.032 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	1.502.943,59 EUR
Bodenwert	1.503.000,00 EUR

Ertragswert

Fläche	1.752,60 m ²
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	8,50 €/m ²
jährlicher Rohertrag	178.765,20 EUR
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung
Verwaltungskosten	3% 5.362,96 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20 21.381,72 EUR
Mietausfallwagnis	4,0% 7.150,61 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>	144.869,92 EUR
Reinertrag des Bodens	60.120,00 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen	84.749,92 EUR
Barwertfaktor	21,482
Liegenschaftszinssatz	4%
Restnutzungsdauer	50 Jahre
Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	1.820.613,34 EUR
zzgl. Bodenwert	1.502.943,59 EUR
<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>3.323.556,93 EUR</u>
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-1.209.129,06 EUR
Ertragswert	2.110.000,00 EUR
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	
hoher Sanierungsbedarf (Brandschutz, Arbeitsschutz, TGA) in Teilen	-1.209.129,06 EUR
Summe	-1.209.129,06 EUR

Das Objekt Fleischhauerstraße 20 liegt in einem Kerngebiet MK1. Im Erdgeschoss befinden sich Handelsnutzungen, die bereits vor einiger Zeit an veräußert wurden. Auch dieses Objekt liegt im Sanierungsgebiet und ist eine mittlere Wohnlage. Der sogenannte Rokoko-Saal steht unter Denkmalschutz.

In der direkten Umgebung befindet sich die Innenstadt von Lübeck (Handel, Dienstleistung, Gastronomie). Der Zustand lässt sich mit einem hohen Sanierungsbedarf beschreiben, dabei sind einige Etagen jedoch noch besser instandgehalten als andere. Als mögliche Nutzungen kommen nur Büronutzungen in Frage. Für eine Wohnnutzung ist keine vernünftige Belichtung und Eingangssituation vorhanden. Gegebenenfalls ließe sich die Wohnform „studentisches Wohnen“ am Standort platzieren.

Die Lagegunst im Kreuzungsbereich Fleischhauerstraße/ Königstraße wurde im Vergleich zur restlichen Bodenrichtwertzone mit 5 % Zuschlag bewertet. Aufgrund einer geringeren Geschossflächenzahl als das Richtwertgrundstück musste dies mit einem Abschlag von 10 % bewertet werden. Deutliche Abschläge mussten für den hohen Sanierungsbedarf vorgenommen werden.

Kleiner Bauhof 11**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	600 m ²
abgabenfreier Bodenwert	805,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	821,82 EUR

<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor	
Fläche	0,88	-96,60 EUR
Lage	1,25	201,25 EUR

Bodenwertanteil freigeräumtes Grundstück (= Bauland)

abgabenfreier Bodenwert Gartenland	1.204,41 EUR
Fläche freigeräumtes Grundstück	1.218 m ²
Bodenwert freigeräumtes Grundstück	1.466.971,81 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	926,47 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	1.500 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	1.389.704,25 EUR
zzgl. freigeräumtes Grundstück (=Bauland)	1.466.971,81 EUR

Bodenwert 2.857.000,00 EURabzgl. Abriss

Gebäudefläche	251,936 m ²
Gesamt in EUR pro m ²	250 EUR
Summe	62.984 EUR

Bodenwert (nutzbare Grundstücke) 2.794.000,00 EUR**Ertragswert**

Fläche	1.200,00 m ²
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	8,00 €/m ²
jährlicher Rohertrag	115.200,00 EUR

<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung
Verwaltungskosten	3% 3.456,00 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20 14.640,00 EUR
Mietausfallwagnis	4,0% 4.608,00 EUR

jährlicher Reinertrag 92.496,00 EUR

Reinertrag des Bodens	55.588,17 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen	36.907,83 EUR

Barwertfaktor	13,590
Liegenschaftszinssatz	4%
Restnutzungsdauer	20 Jahre

Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	501.589,45 EUR
zzgl. Bodenwert	2.794.000,00 EUR

vorläufiger Ertragswert 3.295.589,45 EUR

besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	0,00 EUR
---	----------

Ertragswert 3.300.000,00 EUR

Die Immobilie Kleiner Bauhof 11 gehört zum Gesamtensemble Kleiner Bauhof/ Mühlendamm. Das gesamte Areal verfügt über keinen Bebauungsplan und befindet sich im unbeplanten Innenbereich. Es zeichnet sich durch die Wasserlage als gute Wohnlage aus. In der Umgebung liegen der Lübecker Dom, das Traveufer, der Mühlenteich sowie Wohnbebauung.

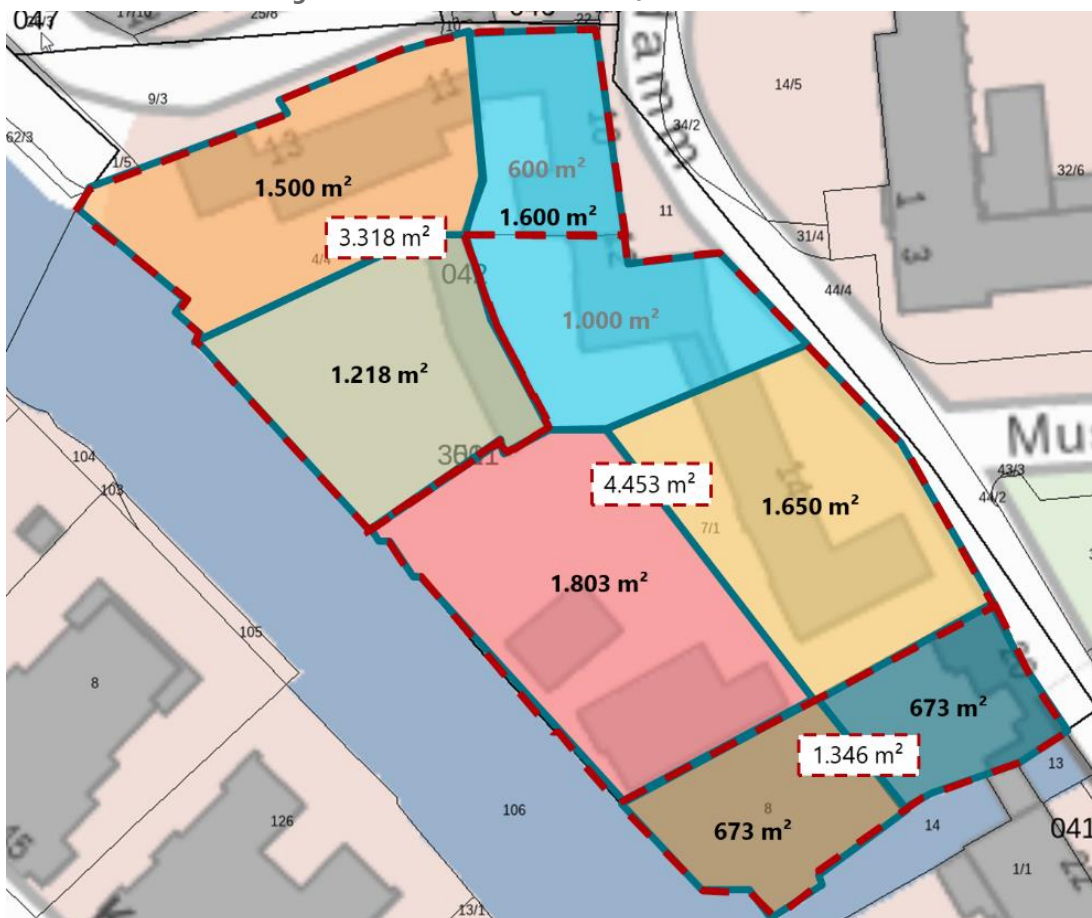
Das Objekt selbst wurde saniert und ist laut Einschätzung der cima für die nächsten 15-20 Jahre wieder ohne Einschränkungen für Büronutzungen nutzbar.

Für das Gebiet wurden keine Bodenrichtwerte ausgewiesen. Die cima hat daher aus den umliegenden Bodenrichtwertzonen einen Wert abgeleitet. Da die Lagegunst des Grundstückes im Vergleich zu den übrigen umliegenden Flächen ohne Bodenrichtwert als gut bewertet wird, wurden hierfür weitere Zuschläge eingerechnet.

Aufgrund der sehr großen Flurstücke hat die cima eine Neuordnung der Grundstücke vorgenommen und eventuelle Freiflächen als Bauland den einzelnen Objekten zugeordnet. Dies betrifft die Grundstücke Kleiner Bauhof 11, Mühlendamm 10-14 sowie Mühlendamm 20. Eine grafische Zuordnung ist der nachfolgenden Karte zu entnehmen.

Für die Berechnung des Ertragswertes floss die orange und die grüne Fläche in das Objekt Kleiner Bauhof 11 ein. Da auf dem grünen Grundstück noch eine alte, leerstehende Lagerfläche vorhanden ist, wurden hierfür Abrisskosten kalkuliert.

Abb. 7: Karte Aufteilung der Flurstücke Mühlendamm/ Kleiner Bauhof



Rote Markierung = bisherige Flurstücke und deren Grenzen

Quelle: DigitalerAtlasNord; Bearbeitung: cima 2022

Großer Bauhof 14**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	250 m ²
abgabefreier Bodenwert	810,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	826,92 EUR
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor
Fläche	0,79 -170,10 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	656,82 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	953 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	625.953,24 EUR
Bodenwert	626.000,00 EUR

Ertragswert

Fläche	2.855,70 m ²
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	8,00 €/m ²
jährlicher Rohertrag	274.147,20 EUR
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung
Verwaltungskosten	3% 8.224,42 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20 34.839,54 EUR
Mietausfallwagnis	4,0% 10.965,89 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>	220.117,36 EUR
Reinertrag des Bodens	25.040,00 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen	195.077,36 EUR
Barwertfaktor	19,793
Liegenschaftszinssatz	4%
Restnutzungsdauer	40 Jahre
Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	3.861.122,00 EUR
zzgl. Bodenwert	625.953,24 EUR
<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>4.487.075,24 EUR</u>
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-538.449,03 EUR
Ertragswert	3.950.000,00 EUR
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	
Denkmalschutz*	-538.449,03 EUR
Summe	-538.449,03 EUR

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

<u>Repräsentationsfaktor</u>	1,20
Möglicher erhöhter Verkaufspreis	4.740.000,00 EUR

Die Immobilie Großer Bauhof 14 befindet sich ebenfalls im unbeplanten Innenbereich. Das gesamte Gebäude steht unter Denkmalschutz und der Zustand kann als gut beschrieben werden. Dennoch wurden für den Denkmalschutz Abschläge auf den Verkehrswert berücksichtigt. In der Umgebung befindet sich ein Spielplatz, der Dom sowie Ärzte und ein Krankenhaus. Aufgrund der langen Flure ist das Gebäude absehbar nur für Büro- und Praxisnutzungen denkbar.

Auch für den Großen Bauhof 14 ist davon auszugehen, dass das Objekt über ein gewisses Maß an Prestige verfügt. Es ist somit davon auszugehen, dass der Verkaufserlös deutlich höher als der Ertragswert liegen wird. Die cima hat dies versucht mit einem Repräsentativitätsfaktor (1,20) zu greifen, weist aber darauf hin, dass auch deutlich höhere Verkaufspreise möglich sind.

Mühlendamm 10-12**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	600 m ²
abgabefreier Bodenwert	805,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	821,82 EUR
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor
Fläche	0,88
Lage	1,25

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	926,47 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	1.600 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	1.482.351,20 EUR
Bodenwert	1.482.000,00 EUR

Ertragswert

Zimmer	70,00
Einnahmen pro Zimmer p.a.	21.000,00 EUR
jährlicher Rohertrag	1.470.000,00 EUR
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung
Verwaltungskosten	43% 632.100,00 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	35% 514.500,00 EUR
Mietausfallwagnis	3% 44.100,00 EUR
Kapitalkosten	9% 132.300,00 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>	147.000,00 EUR
Reinertrag des Bodens	59.280,00 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen	87.720,00 EUR
Barwertfaktor	19,793
Liegenschaftszinssatz	4%
Restnutzungsdauer	40 Jahre
Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	1.736.222,13 EUR
zzgl. Bodenwert	1.482.351,20 EUR
<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>3.218.573,33 EUR</u>
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-321.857,33 EUR
Ertragswert	2.900.000,00 EUR

besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)

Umbau Hotel	in Kapitalkosten berücksichtigt
Denkmalschutz*	-321.857,33 EUR
Summe	-321.857,33 EUR

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

Die Immobilie Mühlendamm 10-12 gehört zum Gesamtensemble Kleiner Bauhof/ Mühlendamm. Das gesamte Areal verfügt über keinen Bebauungsplan und befindet sich im unbeplanten Innenbereich. Es zeichnet sich durch die Wasserlage als gute Wohnlage aus. In der Umgebung liegen der Lübecker Dom, das Traveufer, der Mühlenteich sowie Wohnbebauung.

Die Immobilie selbst steht komplett (ganzes Gebäude) unter Denkmalschutz. Sofern die Verwaltung nicht am Standort verbleibt, ist ein Umbau als Hotel denkbar, wie es auch im Gutachten der CIMA von 2016 (wirtschaftliche Perspektiven für das Areal der Bauverwaltung) bereits vorgedacht wurde.

Berücksichtigung fand das bläuliche Grundstück (siehe Abb. 7). Auch hier gab es keinen Bodenrichtwert. Es wird auf die Ausführungen zum Kleinen Bauhof verwiesen.

Mühlendamm 14**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	600 m ²
abgabenfreier Bodenwert	805,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	821,82 EUR
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor
Fläche	0,88 -96,60 EUR
Lage	1,25 201,25 EUR
<u>Bodenwertanteil freigeräumtes Grundstück (= Bauland)</u>	
abgabenfreier Bodenwert Gartenland	1.204,41 EUR
Fläche freigeräumtes Grundstück	1.803 m ²
Bodenwert freigeräumtes Grundstück	2.171.551,86 EUR
<u>Ermittlung des Bodenwertes</u>	
abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	926,47 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	1.650 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	1.528.674,68 EUR
zzgl. freigeräumtes Grundstück (=Bauland)	2.171.551,86 EUR
Bodenwert	3.700.000,00 EUR

Ertragswert

Fläche	1.014,00 m ²
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	9,50 €/m ²
jährlicher Rohertrag	115.596,00 EUR
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung
Verwaltungskosten	3% 3.467,88 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20 12.370,80 EUR
Mietausfallwagnis	4,0% 4.623,84 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>	95.133,48 EUR
Reinertrag des Bodens	61.146,99 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen	33.986,49 EUR
Barwertfaktor	19,793
Liegenschaftszinssatz	4%
Restnutzungsdauer	40 Jahre
Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	672.686,97 EUR
zzgl. Bodenwert	3.700.226,54 EUR
<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>4.372.913,51 EUR</u>
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	0,00 EUR
Ertragswert	4.370.000,00 EUR

Die Immobilie Mühlendamm 14 gehört zum Gesamtensemble Kleiner Bauhof/ Mühlendamm. Das gesamte Areal verfügt über keinen Bebauungsplan und befindet sich im unbeplanten Innenbereich. Es zeichnet sich durch die Wasserlage als gute Wohnlage aus. In der Umgebung liegen der Lübecker Dom, das Traveufer, der Mühlenteich sowie Wohnbebauung.

Das Objekt selbst kann weiter als Bürostandort fungieren. Alternativ zur Nutzung im Bestand ist auch ein Abriss/ Neubau in einer großen Lösung mit einer kompletten Neuordnung des Areals denkbar.

Wie bereits beim Kleinen Bauhof 11 wurde auch hier eine Neuordnung des Flurstücks vorgenommen und ein großer Teil der verfügbaren Fläche als zusätzliches Bauland für bspw. eine Wohnbebauung in die Berechnung einbezogen (gelbe + rote Fläche der Abb. 7).

Mühlendamm 20**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	600 m ²
abgabefreier Bodenwert	805,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	821,82 EUR

<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor	
Lage	1,25	201,25 EUR

Bodenwertanteil freigeräumtes Grundstück (= Bauland)

abgabefreier Bodenwert Gartenland	1.329,99 EUR
Fläche freigeräumtes Grundstück	673 m ²
Bodenwert freigeräumtes Grundstück	895.083,51 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	1.023,07 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	673 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	688.525,77 EUR
zzgl. freigeräumtes Grundstück (=Bauland)	895.083,51 EUR

Bodenwert 1.584.000,00 EUR

Ertragswert

Fläche	250,00 m ²
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	11,00 €/m ²
jährlicher Rohertrag	33.000,00 EUR
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	gewerbliche Nutzung
Verwaltungskosten	3% 990,00 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20 3.050,00 EUR
Mietausfallwagnis	4,0% 1.320,00 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>	27.640,00 EUR

Reinertrag des Bodens	27.541,03 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen	98,97 EUR

Barwertfaktor	19,793
Liegenschaftszinssatz	4%
Restnutzungsdauer	40 Jahre

Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	1.958,87 EUR
zzgl. Bodenwert	1.583.609,28 EUR

<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>1.585.568,15 EUR</u>
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-79.278,41 EUR

Ertragswert 1.510.000,00 EUR

besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	
Denkmalschutz - äußeres des Gebäudes*	-79.278,41 EUR
Summe	-79.278,41 EUR

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

Die Immobilie Mühlendamm 20 gehört zum Gesamtensemble Kleiner Bauhof/ Mühlendamm. Das gesamte Areal verfügt über keinen Bebauungsplan und befindet sich im unbeplanten Innenbereich. Es zeichnet sich durch die Wasserlage als gute Wohnlage aus. In der Umgebung liegen der Lübecker Dom, das Traveufer, der Mühlenteich sowie Wohnbebauung.

Das Äußere des Gebäudes steht unter Denkmalschutz, wofür ein kleiner Abschlag angesetzt wurde. Bezüglich des Bodenwertes wird auf die Ausführungen beim Objekt Kleiner Bauhof 11 hingewiesen. Ebenso wie bei den vorherigen Immobilien des Areals, wurde auch hier ein Teil des Grundstücks für zusätzliches Bauland vorgesehen, was den Bodenwert deutlich erhöht (petrolblaue und braune Fläche der Abb. 7)

Mühlendamm 22**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	600 m ²	
abgabefreier Bodenwert	805,00 EUR	
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022	
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02	
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	821,82 EUR	
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	<u>Faktor</u>	
Fläche	0,88	-96,60 EUR
Lage	1,35	281,75 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	1.006,97 EUR
Grundstücksfläche des Wertermittlungsobjekts	1.566 m ²
Bodenwert (rein rechnerisch)	1.576.914,24 EUR
Bodenwert	1.577.000,00 EUR

Ertragswert

Fläche	774,00 m ²	
Nettokaltmiete in EUR/m ² je Monat	11,00 €/m ²	
jährlicher Rohertrag	102.168,00 EUR	
<u>jährliche Bewirtschaftungskosten</u>	<u>gewerbliche Nutzung</u>	
Verwaltungskosten	3%	3.065,04 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20	9.442,80 EUR
Mietausfallwagnis	4,0%	4.086,72 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>		85.573,44 EUR
Reinertrag des Bodens		63.080,00 EUR
Ertrag der baulichen Anlagen		22.493,44 EUR
Barwertfaktor	21,482	
Liegenschaftszinssatz	4%	
Restnutzungsdauer	50 Jahre	
Ertragswert der baulichen und sonstigen Anlagen	483.208,23 EUR	
zzgl. Bodenwert	1.576.914,24 EUR	
<u>vorläufiger Ertragswert</u>	<u>2.060.122,47 EUR</u>	
besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	-460.777,52 EUR	
Ertragswert	1.600.000,00 EUR	

besondere objektspezifische Grundstücksmerkmale (boG)	
Denkmalschutz (Äußeres, Trubinenhaus, Wehranlage)*	-101.106,09 EUR
hoher Instandhaltungsstau	-357.771,40 EUR
Summe	-458.877,49 EUR

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

Repräsentationsfaktor	1,35
Möglicher erhöhter Verkaufspreis	2.106.000,00 EUR

Wie die vorherigen Immobilien auch, liegt das Objekt Mühlendamm 22 im unbeplanten Innenbereich. Es steht auf einer Insel mit nur einem weiteren Gebäude (Alte Mühle). Das Äußere des ehem. Mühlengebäudes und des nördlich angebauten ehem. Turbinenhauses inkl. der Wehranlage (Wehr, Wehrkanal, Eisengeländer) steht unter Denkmalschutz (wofür ein Abschlag einkalkuliert wurde). Für das Grundstück wurde kein Bodenrichtwert ausgewiesen, so dass die CIMA hier Annahmen auf Basis der umliegenden Bebauung und Zonen getroffen hat (siehe Kleiner Bauhof 11). Der Zuschlag zur Lagegunst fällt für das Objekt allerdings mit 35 % etwas größer als bei den nördlichen Flächen aus (beidseitiger Wasserblick).

In der Umgebung liegt die Trave, der Mühlenteich, ein gastronomischer Betrieb, weitere Verwaltungseinrichtungen sowie ein Parkplatz. Zum Zustand können keine Aussagen getroffen werden, da das Objekt im Zuge der Besichtigungen nicht aufgesucht wurde.

Als mögliche Nutzungen sind Büro- und Wohnnutzungen denkbar. Ein möglicher Verkauf des Objektes Mühlendamm 22 stellt eine einmalige Gelegenheit dar. Erneut ist davon auszugehen, dass der Verkaufserlös deutlich höher als der Ertragswert liegen wird. Die CIMA hat dies versucht mit einem Repräsentativitätsfaktor (1,35) zu greifen, weist aber darauf hin, dass auch deutlich höhere Verkaufspreise möglich sind.

Die nachfolgende Übersicht fasst die einzelnen Ertragswerte der Immobilien zusammen. Für drei Objekte wird der ermittelte Ertragswert um einen sogenannten Aufschlag für Repräsentativität erhöht. In der Summe ergibt sich ein angenommener Verkaufserlös in der Spanne von rd. 31,0 Mio. € bis 33,6 Mio. €

Abb. 8: Übersicht der Verkaufserlöse insgesamt

Objekt	Ertragswert	Aufschlag Repräsentativität
Dr. Julius-Leber-Straße 46-52	4.400.000	
Meesenring 8	3.250.000	
Schildstraße 12-14	3.620.000	1.267.000
Fleischauerstraße 20	2.110.000	
Kleiner Bauhof 11	3.300.000	
Großer Bauhof 14	3.950.000	790.000
Mühlendamm 10-12	2.900.000	
Mühlendamm 14	4.370.000	
Mühlendamm 20	1.510.000	
Mühlendamm 22	1.600.000	560.000
Summe	31.010.000	2.617.000
angenommene Verkaufserlöse	33.627.000	

3.2 Nachnutzungsoptionen Mietobjekte

Die Ermittlung von Nachnutzungsoptionen erfolgte auch für die Mietobjekte, die wieder dem normalen Vermietungsmarkt zugeführt werden. Die Einschätzung erfolgte vor dem Hintergrund, die Gefahr von langfristigen Leerständen mit ihren strukturellen Folgen für die Stadt abzuschätzen. Die tatsächliche Vermietung und das Risiko eines Leerstandes verbleibt in den Händen der Eigentümer:innen und spielt für die Entscheidung für oder gegen eine Variante keine Rolle.

Abb. 9: Nachnutzungsoptionen der Mietobjekte

Objekt	Mögliche Nutzungsideen
Linden Arcaden	Büro-/ Praxisräume
Ziegelstraße 2	Büro-/ Praxisräume
Kaisertor	Nicht besichtigt
Mengstraße 16	Büro-/ Praxisräume (Besichtigung war nicht möglich)
Fünfhausen 21-25	Büro-/ Praxisräume (Besichtigung war nicht möglich)
Sophienstraße 19-21	Gewerbehofcharakter; Büro-/ Praxisräume; ggf. moderne Wohnformen
Einsiedelstraße 6	Nicht besichtigt
Kohlmarkt 7-15	Büro-/ Praxisräume
Palais Rantzau	Eingeschränkte Büronutzung aufgrund von Denkmalschutz und Statik
Gürtlerweg 10	Logistik, Handwerk, Gewerbenutzungen
Ratekauer Weg 1-7, 15-19	Büroräume
Carl-Gauß-Straße 9 (teilweise)	Büro-/ Praxisräume
Breite Straße 8	Büro-/ Praxisräume

4 Risikobewertung

In den beiden Varianten sind zum Teil unterschiedliche Gebäude zur weiteren Nutzung durch die Verwaltung vorgesehen. Dennoch gleichen sich die beiden Varianten auch in einigen Punkten. So ist für den Fachbereich 2 in beiden Fällen das Verwaltungszentrum Mühlentor (VZM) als sogenanntes „Soziales Rathaus“ sowie der Standort Fischstraße 1-3 (für den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften) vorgesehen. Auch der Fachbereich 3 ist mit Ausnahme der Bürgerservicebüros hauptsächlich im Lichthof konzentriert. Als Unterschied wurde die Verortung des Bereichs Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz identifiziert, welche in Variante 2 ebenfalls am Standort Roddenkoppel stattfindet und in Variante 3 im erweiterten Standort Dr.-Julius-Leber-Straße. Für die Bewertung der beiden Varianten ist dies unerheblich, da in beiden Fällen der Bereich losgelöst von den übrigen Bereichen des Fachbereichs 3 ist. Ein kleiner Pluspunkt ist die räumliche Nähe zwischen Lichthof und Dr.-Julius-Leber-Straße in der Variante 3. Größere Unterschiede bestehen in den Fachbereichen 1, 4 und 5 welche sich wie folgt darstellen:

Abb. 10: Vergleich der Standorte der Fachbereiche 1,4 und 5

Fachbereich	Variante 2	Variante 3
Fachbereich 1	<u>Rathaus, Breite Straße 62-64, Fischstraße 1-3, Fischstraße 2-6:</u> Datenschutz Fachbereichscontrolling Büro der Bürgerschaft Bürgermeisterkanzlei Personal Frauenbüro Recht <u>Standort Roddenkoppel:</u> Arbeitsschutz Rechnungsprüfungsamt Haushalt und Steuerung Beteiligungscontrolling Buchhaltung und Finanzen <u>Standort Fackenburger Allee 27-29:</u> Informationstechnik (IT), Digitalisierung, Organisation, Strategie Logistik, Statistik, Wahlen Personalrat	<u>Rathaus, Breite Straße 62-64, Fischstraße 1-3, Fischstraße 2-6:</u> Datenschutz Fachbereichscontrolling Büro der Bürgerschaft Bürgermeisterkanzlei Personal Frauenbüro Recht <u>Standort Roddenkoppel, bzw. Mittlere Wallhalbinsel:</u> Arbeitsschutz Rechnungsprüfungsamt <u>Erweiterter Standort Dr.-Julius-Leber-Straße:</u> Haushalt und Steuerung Beteiligungscontrolling Buchhaltung und Finanzen <u>Standort Fackenburger Allee 27-29:</u> Informationstechnik (IT), Digitalisierung, Organisation, Strategie Logistik, Statistik, Wahlen Personalrat

Fachbereich 4	<u>Standort Roddenkoppel:</u> Alle Bereiche, bis auf Organisationseinheiten mit eigenen (festen) Standorten: Nordische Filmtage, Volkshochschule, Archiv, Bibliothek und Schwimmbäder; Ausnahme: <u>Lichthof:</u> Personalrat	<u>Standort Roddenkoppel, bzw. Mittlere Wallhalbinsel:</u> Schule und Sport Familienhilfe Städtische Kindertageseinrichtungen Jugendarbeit <u>Schildstraße 12-14:</u> Fachbereichsleitung Fachbereichscontrolling Fachbereichsdienste Kulturstiftung der Lübecker Museen <u>Meesenring 8:</u> Archäologie <u>Kaisertor/Palais Rantzaus:</u> Denkmalpflege <u>Mühlendamm 1-3:</u> Archiv <u>Zeughaus/ Großer Bauhof:</u> Archiv <u>Lichthof:</u> Personalrat
Fachbereich 5	<u>Standort Roddenkoppel:</u> Alle Bereiche des Fachbereichs zentralisiert; Ausnahme: <u>Lichthof:</u> Personalrat	<u>Erweiterter Standort Mühlendamm:</u> Alle Bereiche, bis auf: <u>Holstentorplatz 2 (ehem. Bundesbankgebäude)</u> Gebäudemanagement <u>Einsiedelstraße 6:</u> Lübeck Port Authority <u>Lichthof:</u> Personalrat

Auswirkungen durch den Wegzug/ Umzug von Verwaltungseinheiten aus dem Innenstadtkern ergeben sich vor allem in der Variante 2 (Verlagerung eines Großteils der Verwaltung auf den Standort Roddenkoppel). Dabei konzentriert sich die Verwaltung auf überwiegend sieben Standorte (zuzüglich Bürgerservicebüros und Beratungsstellen des Jugendamts sowie Organisationseinheiten mit eigenen (festen) Standorten (bspw. Nordische Filmtage, Volkshochschule, Archiv, Bibliothek und Schwimmbäder).

Die derzeit angemieteten oder im Eigentum befindlichen Objekte, die dann ersatzlos gestrichen werden können, befinden sich mehrheitlich auf der Altstadtinsel unweit des Rathauses. Die leer fallenden Räumlichkeiten in der Innenstadt beschränken sich nicht nur auf kleinflächige Büroeinheiten in den Obergeschossen. Insbesondere die Standorte Dr. Julius-Leber-Straße 46-52, Fleischerstraße 20 sowie Mühlendamm 10-22/ Kleiner Bauhof 11 weisen eine signifikante Größe auf und bilden städtebaulich relevante Standorte ab. Mit den Standorten Rathaus, Breite Straße 62-64, Fischstraße 1-3 + 2-6 sowie Lichthof verbleiben lediglich Teile des Fachbereichs 1 sowie fast der komplette Fachbereich 3 in der Innenstadt. In der Summe sind dies 15 Unterbereiche (inklusive der Personalräte der Fachbereiche 3,4,5 & GPR).

Auch in der Variante 3 (Erhalt vieler Standorte + Erweiterungsbauten) ist ein kleiner Erweiterungsbau außerhalb der Altstadtinsel notwendig. In dieser Variante verteilt sich die städtische Verwaltung auf insgesamt 16 Standorte (zuzüglich Bürgerservicebüros und Beratungsstellen des Jugendamts sowie Organisationseinheiten mit eigenen (festen) Standorten (bspw. Nordische Filmtage, Volkshochschule, Archiv, Bibliothek und Schwimmbäder). Neun Standorte befinden sich nach wie vor auf der Altstadtinsel, welche insgesamt 24 Unterbereiche (inklusive der Personalräte der Fachbereiche 3,4,5 & GPR) auf sich vereinen. Hierbei kann, gemessen vom Rathaus, jeder Standort auf der Altstadtinsel sowie das ehemalige Bundesbankgebäude (Holstentorplatz 2) innerhalb von 10 Minuten Fußweg erreicht werden.

Die Variante 2 führt dazu, dass ca. 649 Arbeitsplätze der städtischen Verwaltung die Innenstadt von Lübeck verlassen werden und zukünftig am Standort Roddenkoppel ansässig sind⁹. Weitere ca. 306 Arbeitsplätze kommen aus anderen Teilen des Stadtgebiets hinzu. Nicht zu unterschätzen ist die damit einhergehende Signalwirkung, dass die Innenstadt auch für die Stadtverwaltung der Hansestadt Lübeck nicht mehr attraktiv genug ist.

Auch quantitativ ist diese Auswirkung für die Betriebe der Innenstadt spürbar. Eine empirische Befragung der CIMA am Standort München hat gezeigt, dass der durchschnittlich erreichbare Wert des Ausgabenanteils von Angestellten am Arbeitsort bei rd. 28 % liegt. Bezogen auf das Ausgabenverhalten im Einzelhandel ergibt sich somit ein Wert in Höhe von rd. 1.505,45 EUR/ Person p.a.¹⁰, bzw. rd. 977.039 EUR p.a. (bei 649 Personen). Eine weitere quantitative Bewertung erfolgt über die Gegenüberstellung von Gesamtkosten der Varianten und den zu erwartenden Ersparnissen sowie Verkaufserlösen.

⁹ Basis sind aktuelle Beschäftigtenzahlen ohne Zuwächse

¹⁰ Durchschnittlicher Ausgabenbesatz im Einzelhandel: 5.732 EUR/ Person (2021; CIMA)
93,8 einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für die Hansestadt Lübeck (MB Research 2022)
= angepasster Ausgabenbesatz im Einzelhandel für die Hansestadt Lübeck 5.376,62 EUR /Person

Abb. 11: Wirtschaftlichkeit der Varianten

Wirtschaftlichkeit	Variante 2	Variante 3	Differenz
Gesamtkosten - Investition	97.000.000	42.900.000	54.100.000
Verkaufserlöse - eigene Objekte	33.627.000	10.150.000	23.477.000
Zwischensumme einmalige Kosten	63.373.000	32.750.000	30.623.000
Summe Mietersparnis p.a.	-1.465.670	-1.050.210	-415.460
Summe laufende Kosten p.a.	6.800.000	6.800.000	0
Zwischensumme jährliche Kosten	5.334.330	5.749.790	-415.460

In der Variante 2 stehen Gesamtkosten für den größeren Neubau auf der Roddenkoppel inkl. (Teil-)Verlegung der Bahnanlagen in Höhe von rd. 97,0 Mio. €, Verkaufserlösen in Höhe von rd. 33,6 Mio. € gegenüber, so dass eine Investitionssumme von rd. 63,4 Mio. € verbleibt. In der Variante 3 summieren sich die drei kleineren Neu-, bzw. Erweiterungsbauten auf Gesamtkosten in Höhe von rd. 42,9 Mio. € und es werden rd. 10,2 Mio. € Verkaufserlöse erwartet. Das zu tätigende Investment beläuft sich auf rd. 32,8 Mio. €.

Bezüglich der laufenden jährlichen Kosten ergibt sich für die Variante 2 eine Ersparnis von rd. 415.500 € p. a. Somit dauert es mehr als 70 Jahre, bis die Einsparungen (durch höhere Mietersparnis und geringere laufende Kosten) den Differenzbetrag des höheren Investments i.H.v. rd. 30,6 Mio. € überkompensieren. Damit amortisieren sich die Einspareffekte erst nach Ablauf der Gesamtnutzungsdauer des neuen Gebäudes (60 Jahre lt. ImmoWertV 2022).

Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Kreditzinsen sowie Abschreibungen verändert sich diese Einschätzung noch einmal deutlich. Dabei geht die CIMA von folgenden Konditionen aus:

Kreditlaufzeit: 30 Jahre
 Zinssatz: 2,00 %
 Tilgung p.a.: 2,45 %
 Zahlweise: vierteljährlich

Abb. 12: Wirtschaftlichkeit der Varianten (inkl. Kapitalkosten und Abschreibungen)

Wirtschaftlichkeit	Variante 2	Variante 3	Differenz
Gesamtkosten - Investition	97.000.000	42.900.000	54.100.000
Verkaufserlöse - eigene Objekte	33.627.000	10.150.000	23.477.000
Zwischensumme einmalige Kosten	63.373.000	32.750.000	30.623.000
Summe Mietersparnis p.a.	-1.465.670	-1.050.210	-415.460
Summe laufende Kosten p.a.	6.800.000	6.800.000	0
Summe Zinsen + Tilgung	2.820.099	1.457.375	1.362.724
Summe Abschreibungen	1.616.667	715.000	901.667
Zwischensumme jährliche Kosten	9.771.095	7.922.165	1.848.930

Hinsichtlich der Abschreibungen wird davon ausgegangen, dass alle bestehenden Gebäude vollständig abgeschrieben sind und lediglich die neuen Gebäude in den beiden Varianten abzuschreiben sind (rd. 1,7 % p.a. bei 60 Jahren Gesamtnutzungsdauer).

Unter Berücksichtigung der Kapitalkosten und Abschreibungen zeigt sich, dass die Variante 2 zu keinem Zeitpunkt zu geringeren Kosten führt, sondern zu jährlichen Mehrkosten in Höhe von rd. 1,85 Mio. € (bzw. rd. 950.000 € ohne Abschreibungen) führt. Damit können nur qualitative Aspekte für die Variante 2 sprechen. In einem steigenden Zinsumfeld (und damit auch steigenden Liegenschaftszinsen) sinken zudem die Ertragswerte, wenn die Mieterwartungen nicht ebenfalls gesteigert werden können.

Die Betrachtung der Auswirkungen hat gezeigt, dass neben der Wirtschaftlichkeit weitere Aspekte bei der Entscheidungsfindung über künftige Verwaltungsstandorte Berücksichtigung finden sollten. Insbesondere städtebauliche Gründe spielen aus Sicht der CIMA eine entscheidende Rolle für die Handlungsempfehlung.

Keine der beiden Varianten vereint alle Verwaltungsstandorte. Allerdings ist die Variante 2 geeignet eine Bündelung der Verwaltung auf nur noch sieben Standorte zu gewährleisten, was den fachlichen Austausch der unterschiedlichen Verwaltungseinheiten vereinfachen und erhöhen kann. Jedoch erfolgt diese Bündelung an einem Standort außerhalb der Innenstadt an einem isolierten Standort. D.h. alle anderen Verwaltungsstandorte sind mehr als 1 km entfernt.

Auf der anderen Seite ist eine komplette Bündelung der Verwaltung in der Innenstadt aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Für die IT (insbesondere das Rechenzentrum) bleibt der Standort Fackenburger Allee 27-29 vorgesehen. Weiterhin fehlt es an ausreichenden Flächenpotenzialen die Ergänzungsbedarfe bis zum Jahr 2030 auf der Altstadtinsel realisieren zu können. Prinzipiell denkbar ist in Kombination mit Abriss von Bestandsgebäuden zwar das Areal Mühlenkamm. Diese hochwertigen, wassernahen Flächen sind aus Sicht der CIMA jedoch städtebaulich und funktional prädestiniert für Wohnnutzungen.

Die Auswirkungen auf den Büromarkt in Lübeck durch Entmietung oder Verkauf der Immobilien sind in beiden Varianten gravierend. In der Variante 2 kommen in einem engen Zeitraum ab 2030 insgesamt rd. 29.500 m² Büroflächen auf den Markt. In der Variante 3 sind es immerhin noch rd. 11.000 m² Nutzfläche, die den Büromarkt ab 2030 beeinflussen. In dieser Ballung ist davon auszugehen, dass insbesondere die Variante 2 dazu führt, dass entweder die Büromieten sinken oder tlw. langjährige Leerstände in Kauf genommen werden müssen, da die meisten Objekte sich nicht für eine Umnutzung in Wohnraum eignen.

Im Hinblick auf die funktionsräumliche Verteilung von Arbeitsplätzen im Stadtgefüge, wie etwa im Zuge der neuerdings wieder viel diskutierten Zunahme von Homeoffice-Arbeitsplätzen und damit möglicherweise einhergehenden abnehmenden Flächenbedarfen, muss zunächst festgehalten werden, dass entsprechende Prognosen schon vor mehr als 10 Jahren erstellt wurden (Auswirkungen von „Telearbeit“), sich allerdings nie in dem erwarteten Maße erfüllt haben. Aller Voraussicht nach wird es künftig zwar immer häufiger ein Nebeneinander verschiedener Arbeitsformen und auch -räume geben (z. B. auch durch zunehmende Nutzung von Cloud-Dienstleistungen befördert). Jedoch erfordert v.a. die arbeitsteilige Innovation auch ein besonderes Maß an Wissensteilung, also die Übertragung von kodifiziertem und implizitem Wissen. Der Transfer impliziten Wissens bedarf dabei wiederum des Face-to-Face-Kontaktes. Zu „wissen, was“ ist gegenüber einem „wissen, wie“ schwer fassbar. Dementsprechend ist auch im Informationszeitalter keine „Auflösung des Raumes“ anzunehmen. Alle aktuellen Untersuchungen und Befragungen von Unternehmen im „Pandemie-Jahr 2020“ zeigen, dass nicht die Erwartung besteht (sowohl bei den verantwortlichen Geschäftsleitungen als auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern), dass

die temporär zunehmende Inanspruchnahme von Homeoffice-Angeboten zu einem signifikant geringeren Flächenbedarf bei den Betrieben führt.

In einer jüngst veröffentlichten Umfrage der Catella-Group zur Zukunft des Bürogebäudes¹¹ wird deutlich, dass sich Homeoffice fest in den Arbeitsalltag integriert hat, aber das Büro als zentraler Arbeitsort erhalten bleibt. Nur hier wird eine hohe Relevanz für kollegialen Austausch, Teamarbeit sowie Kundenbesuche und Anziehung von Young Talents gesehen. Dabei wird deutlich, dass es eine vollständige Präsenz am Arbeitsort (Mo-Fr) in den allermeisten Fällen nicht mehr geben wird. Die Mehrzahl der Beschäftigten wünscht sich eine Anwesenheit von Montag bis Mittwoch. Damit würden Tage mit hoher Auslastung der Büroräume bis zur Mitte der Woche Tagen mit geringer Auslastung am Ende der Woche gegenüberstehen. Wirklich Flächen eingespart hätte man damit noch nicht. Dennoch wird ein moderater Rückgang der Büroflächen von -5 % bis -10 % von den meisten Expert:innen erwartet (60 %).

Auf der anderen Seite steht die Frage nach einem geringeren Flächenbedarf durch digitale Dienstleistungen der Verwaltung, die bspw. mit der Online-Ausweisfunktion und dem digitalen Code auf der Zulassungsbescheinigung möglich sind/ werden. Die Bürger:innen müssen somit nicht mehr die Standorte direkt aufsuchen, was zum einen zu einem geringeren Flächenverbrauch für Wartezimmer und zum anderen für eine effizientere Bearbeitung (=weniger Personalbedarf) durch Auslagerung der Eingabe von Formulardaten auf die Antragsteller:innen führt. In der vorliegenden Prüfung der Szenarien spielt dieser Aspekt jedoch keine Rolle, da die Bürgerservicebüros und die Beratungsstellen des Jugendamtes nicht zur Disposition stehen und (vorerst) in den Stadtteilen nah an der Bevölkerung vorgehalten werden.

Der Beschluss von Bund und Ländern öffentliche Schutzräume nicht weiter zu erhalten (2007) steht aktuell im Rahmen einer Bestandsaufnahme aufgrund der Kriegssituation in der Ukraine auf dem Prüfstand. Ein effektiver baulicher Bevölkerungsschutz ist wieder in den Fokus der Akteure gerückt.¹² Für das Bauwerk in der Dr.-Julius-Leber-Straße ist der Verkaufsprozess an die Hansestadt Lübeck allerdings komplett vollzogen, sodass zu diesem Zeitpunkt von keinen Auswirkungen auf die Umsetzbarkeit der beiden Varianten ausgegangen werden kann.

¹¹ Catella-Group (2022: Zukunft des Bürogebäudes. Wenn Unternehmen die Flächenoptimierung suchen (750 Immobilienexpert:innen; Rücklaufquote 15 %)

¹² vgl. hierzu ARD 2022: <https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/bunker-zivilschutz-101.html>

5 Management Summary

Die Risikobewertung der beiden Varianten zur Neuaufstellung der Stadtverwaltung Lübeck ab dem Jahr 2030 hat gezeigt, dass sich die beiden verbliebenen Varianten hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile deutlich unterscheiden. Zwar ist keine der Varianten geeignet, die Verwaltung maximal zu zentralisieren¹³, die größte Reduzierung von Standorten erfolgt jedoch in der Variante 2 (Roddenkoppel). Allerdings ist dieser Standort jeweils mehr als 1 km von den weiteren Verwaltungsstandorten entfernt. In der Variante 3 (Bestand + Erweiterungsbauten) werden viele Standorte auf der Altstadtinsel oder im direkten Umfeld erhalten, so dass die meisten Verwaltungsstandorte innerhalb von rd. 10 Minuten Fußweg erreicht werden können.

Unter Betrachtung der Verkaufserlöse und den erwarteten Gesamtkosten zeigt sich, dass die Variante 2 deutlich höhere Kosten verursacht, die durch die höheren Verkaufserlöse nicht ausreichend kompensiert werden. So sinkt der Unterschied der beiden Varianten in den Gesamtkosten von rd. 54,0 Mio. € auf rd. 30,6 Mio. €. Einspareffekte durch höhere Entmietungen und geringere laufende Kosten erwirtschaften diesen Unterschied erst nach über 70 Jahren und somit länger als die Gesamtnutzungsdauer von 60 Jahren eines neuen Gebäudes. Unter Berücksichtigung der Kapitalkosten (inkl. Abschreibungen) verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit der Variante 2 so stark, dass keine Einspareffekte übrigbleiben und die Variante 3 stets die wirtschaftlichere ist.

Die Effekte auf den Büromarkt ab 2030 sind in der Variante 2 ebenfalls am größten. Hier ist mit einer mehrjährigen Phase des Überangebotes zu rechnen.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Verwaltungsmitarbeiter:innen auf das nähere Umfeld wurde festgestellt, dass in der Variante 2 rd. 980.000 € Umsatz p.a. dem Personal zugeordnet werden können, welches zukünftig nicht mehr in der Innenstadt angesiedelt ist. Auf der anderen Seite kann dieses Umsatzpotenzial aber auch ein Impuls für den Stadtumbau Lübeck Nordwest am Standort Roddenkoppel sein. Durch die Konzentration der Verwaltung in der Innenstadt ist in der Variante 3 mit kleineren Umsatzzuwächsen in der Innenstadt zu rechnen, da Standorte außerhalb der Innenstadt aufgelöst werden und zukünftig in den Erweiterungsbauten angesiedelt werden.

Bezüglich der Effekte von Homeoffice und digitalen Verwaltungsdienstleistungen erwarten Branchenexpert:innen, dass Homeoffice ein fester Bestandteil der Arbeitswelt bleiben wird, aber das Büro weiterhin den Mittelpunkt des Arbeitslebens bilden wird. Dennoch wird derzeit von einer Verringerung des Flächenbedarfs in Höhe von 5-10 % ausgegangen.

Auf Basis der analysierten Punkte empfiehlt die cima der Hansestadt Lübeck ein Weiterverfolgen der Variante 3 (Bestandsgebäude + Erweiterungsbauten). Dabei ist auch ein zusätzlicher kleiner Verwaltungsneubau außerhalb der Altstadtinsel notwendig, welcher bspw. am Standort Roddenkoppel, bzw. Mittlere Wallhalbinsel errichtet werden kann. Hierzu wird ergänzend empfohlen, dieses Gebäude in Bauabschnitten zu denken, um gegebenenfalls die Auswirkungen von Homeoffice und Verwaltungsmodernisierungen in den nächsten Jahren steuern zu können.

¹³ Variante 1 als komplette Zentralisierung aller Fachbereiche mit einem großen Neubau am Standort Roddenkoppel wurde bereits vor Beauftragung der cima verworfen.

6 Anhang

Berechnungsgrundlagen

Preisindex für Bauland	2015=100
2018	134,5
2019	146,1
2020	156,1
Differenz 2018-2020	21,6
Differenz pro Monat	0,9
Monate bis Richtwertstichtag	18
Indexerhöhung um	16,2
Preisindex zum Bodenrichtwertstichtag extrapoliert	172,3
Monate bis Wertermittlungsstichtag	4
Preisindex extrapoliert auf Wertermittlungsstichtag	175,9
prozentuale Entwicklung als Faktor	1,02

Sanierungskosten	in EUR/qm NF
Stand: 2. Quartal 2019 inkl. MwSt. gemäß BKI	550
Baupreisindex: II. 2019	114,6
Baupreisindex: I. 2022	139,7
Anpassungsfaktor Zeit	1,219
Anpassungsfaktor regional für Lübeck lt. BKI	1,029
angepasste Sanierungskosten	689,91

www.cima.de

www.cimadigital.de

www.regionalwirtschaft.cima.de





► Nr. VO/2023/12786
öffentlich

Lübeck, 22.11.2023

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Sandra Krüger (E-Mail: sandra.krueger@luebeck.de Telefon: 122 - 6032)

Projektfreigabe Radschnellweg Ratzeburger Allee

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
13.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die beschriebene Vorzugsvariante „Radschnellweg Ratzeburger Allee“ (zwischen Stresemannstraße bis Osterweide) umzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

☒

Ja

Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

☒

neu

☐

freiwillig

☐

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒

Ja (Anlage 1)

☐

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☐	Nein
☒	Ja – Begründung:
Durch die Baumaßnahme entsteht zunächst ein zusätzlicher CO ₂ Ausstoß. Es ist davon auszugehen, dass sich Verkehr vom KFZ teilweise auf das Fahrrad verlagert. Dies hat positive Auswirkungen auf den Ausstoß vom klimaschädlichen CO ₂ . Auch die Belastungen der Luft durch Stickoxide werden voraussichtlich zurückgehen. Lärmbelastungen werden auch durch den größeren Abstand der Häuser zur Kfz-Fahrbahn reduziert. Weiterhin wird das Oberflächenwasser bei weniger Reifenabrieb geringer verschmutzt.	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:
Begründung:**Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren:**

Die Metropolregion Hamburg hat zwischen 2018 und 2021 „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ erarbeitet. Dabei wurden neun Trassen untersucht. Eine davon war eine Trasse quer durch Lübeck von Bad Schwartau nach Groß Grönau. Für diese Strecke hat die Metropolregion Hamburg zusammen mit der Hansestadt Lübeck eine konkretisierende Machbarkeitsstudie aufstellen lassen. Die Ergebnisse wurden im Mai 2021 vorgelegt.

In der Studie wurden Trassen festgelegt und für die einzelnen Abschnitte mögliche Querschnitte betrachtet. Für den Abschnitt zwischen dem Mühlentorplatz und dem Knoten Stadtweide/Osterweide wurde dabei auf jeder Seite ein Einrichtungsradschweg vorgesehen. Dafür wurde die bestehende 4-streifige Fahrbahn auf eine 2-streifige reduziert, in einigen Abschnitten entfallen Stellflächen zugunsten des Radschnellweges. Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass das Potential für einen Radschnellweg (RSW) in Lübeck hoch ist und auf der hier dargestellten Trasse sehr hoch ist.

Die Machbarkeitsstudie dient als Grundlage für die weitere Planung.

Im Jahr 2017 wurde der Bürgermeister von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beauftragt die Planung und Umsetzung des Radschnellweges von Bad Schwartau über die Lübecker Altstadt bis zum Hochschulstadtteil voranzutreiben. Bei der hier vorgelegten Vorplanung handelt es sich um ein erstes Teilstück dieser Maßnahme.

Die Hansestadt Lübeck hat für die Planung des ersten Abschnittes eines Radschnellweges als erste Kommune in Schleswig-Holstein Fördermittel aus dem Programm „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege des 2017-2030“ des Bundes sowie der Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ des Landes Schleswig-Holstein erhalten.

Beschreibung der Maßnahme:

Derzeit sind in der Ratzeburger Allee in den meisten Abschnitten je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren vorhanden. Diese werden an manchen Knotenpunkten um Abbiegespuren ergänzt. Südlich der Kahlhorststraße sind beidseitig Parkstreifen angelegt worden. Abgetrennt durch

ein Hochbord schließt sich nach außen ein Radweg und dann eine Baumreihe bzw. umgekehrt an. Grundstücksseitig existiert auf beiden Seiten ein Gehweg.

Der vorhandene Radweg weist in weiten Abschnitten Breiten von lediglich 1,60 m auf. Zum Teil ist kein Sicherheitstrennstreifen zu den längsparkenden KFZ oder zur Fahrbahn vorhanden, sodass Aussteigevorgänge direkt auf den Radwegen stattfinden. Die bestehende Radverkehrsanlage genügt den Anforderungen der ERA 2010 für Einrichtungsradswege nur bei geringer Radverkehrsstärke. In Abschnitten nutzen bis zu 6.000 Radfahrende am Tag die Ratzeburger Allee, so dass eine überdurchschnittlich hohe Radverkehrsstärke gegeben ist. Die Route nutzen insbesondere Schüler:innen. In der im Folgenden vorgestellten Planung wurde daher auf den Sicherheitsaspekt für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen besonders geachtet.

Der geplante Radschnellweg in der Ratzeburger Allee beginnt im Norden bei Streckenkilometer 0+000 an der Einmündung Stresemannstraße. Das Bauende in Höhe der Einmündungen Stadtweide und Osterweide liegt bei Streckenkilometer 2+350.

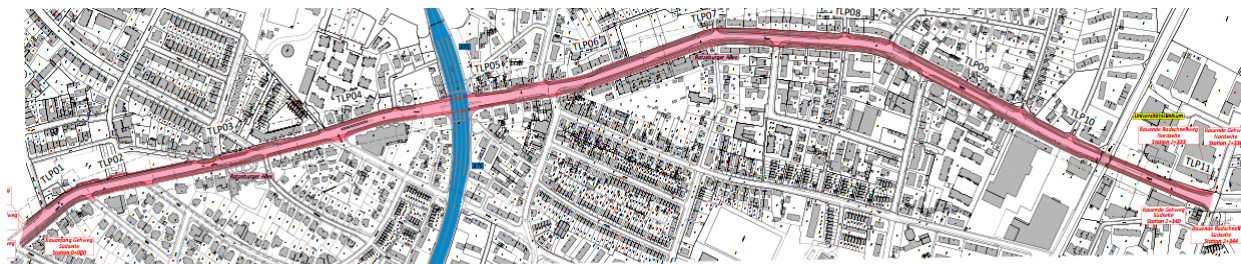


Abbildung 1: Übersichtslageplan

Im Rahmen der Vorplanung wurden geometrische Varianten näher betrachtet und eine Vorzugsvariante abgeleitet.

Allgemeines

Die Querschnittsmaße ergeben sich aus:

- der gültigen Richtlinie RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), der H RSV 21 (Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) und der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 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, dem HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Teil Stadtstraße), RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen)
- der Örtlichkeit,
- den Eigentumsverhältnissen,
- der Funktionen an die Bereiche der Fahrbahn und den Nebenanlagen

Die Straße unterteilt sich in Fahrstreifen und Nebenanlagen bestehend aus Radweg (Radschnellweg gemäß H RSV), Grünanlagen und Gehwegen sowie teilweise Parkplätzen.

In der Planung wurden daher weitestgehend folgende Maße für die einzelnen Verkehrsflächen berücksichtigt:

-	Richtungsfahrstreifen	3,25 m
-	Radschnellweg	3,00 m
-	Sicherheitstrennstreifen	0,75 m
-	Gehweg	2,50 m
-	Parkplatz	2,30 m

In den Plandarstellungen werden folgende Farben verwendet:

	Gehweg
	Radweg
	Straßennebenfläche, unbefestigt
	Zufahrt
	Bushaltestelle
	Straßennebenfläche, befestigt

Abbildung 2: Legende Plandarstellung

Die Beleuchtung wird überwiegend im Rahmen des im Jahr 2024 vorgesehenen Breitbandausbaus erneuert. In diesem Zusammenhang nicht berücksichtigte Leuchten werden im Rahmen des Radschnellwegausbaus Ratzeburger Allee neu gesetzt.

Es ist vorgesehen die Bushaltestellen zeitgleich barrierefrei auszubauen, was die Attraktivität des ÖPNV und die Teilhabe steigert.

Abschnitt: Stresemannstraße bis Herderstraße (Teillageplan (TLP) 1 und 2)

Als weiterzuverfolgende Vorzugsvariante (Variante 1) wird zwischen der Einmündung „Am Brink“ und dem Mühlentorplatz stadteinwärts die Einrichtung einer Busspur angesehen. Der nordöstlich angelegte Radschnellweg verläuft hinter den vorhandenen Alleeebäumen, zum Teil reicht der geplante Gehweg in Flächen des Wochenmarktes ein. Die Marktplatzfläche ist nicht öffentlich gewidmet und liegt im BgA Märkte. Somit wären Ausgleichszahlungen zu leisten und steuerliche Belange zu beachten. Die Anzahl der Betreiberstellplätze soll dabei grundsätzlich erhalten bleiben. Wird dies nicht durch eine Abstandsverringerung erreicht, so kann die Marktplatzfläche an der nordöstlichen Seite, unter Nutzung der vorhandenen Grünfläche, um die durch den Gehweg verringerte Fläche vergrößert werden. Die parallele Sanierung der Marktplatzfläche wird angestrebt. Der Bereich 2.280 ist bereits involviert. Entsprechende Haushaltsmittel werden gesondert eingeplant.

Eine Führung des Gehweges gänzlich außerhalb des Wochenmarktes wurde geprüft und kann auf Grund der Platzverhältnisse nur durch einen Verzicht auf die Busspur realisiert werden. Daher sollte diese Variante nicht weiterverfolgt werden. Alternativ müsste die Grünfläche zwischen Wochenmarkt und Radschnellweg für den neuen Gehweg genutzt werden. Dies hätte jedoch die Fällung von sieben bis neun Bäumen zur Folge.

Auf Wunsch von Stadtwerke Lübeck Mobil werden die Bushaltestellen, soweit wie unter Berücksichtigung der geometrischen Randbedingungen möglich, als Doppelhaltestellen angelegt. Die Radfahrenden werden hinter der Bushaltestelle entlanggeführt. Die Haltestellen „Stresemannstraße“ werden als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet.

Bei der signalisierten Querung für zu Fuß Gehende bei Stat 0+200 (Querung zum Markt „Am Brink“) kann auf beiden Seiten zwischen der Fahrbahn und dem Radschnellweg eine ausreichend große Aufstellfläche für Radfahrende und zu Fuß Gehende geschaffen werden.

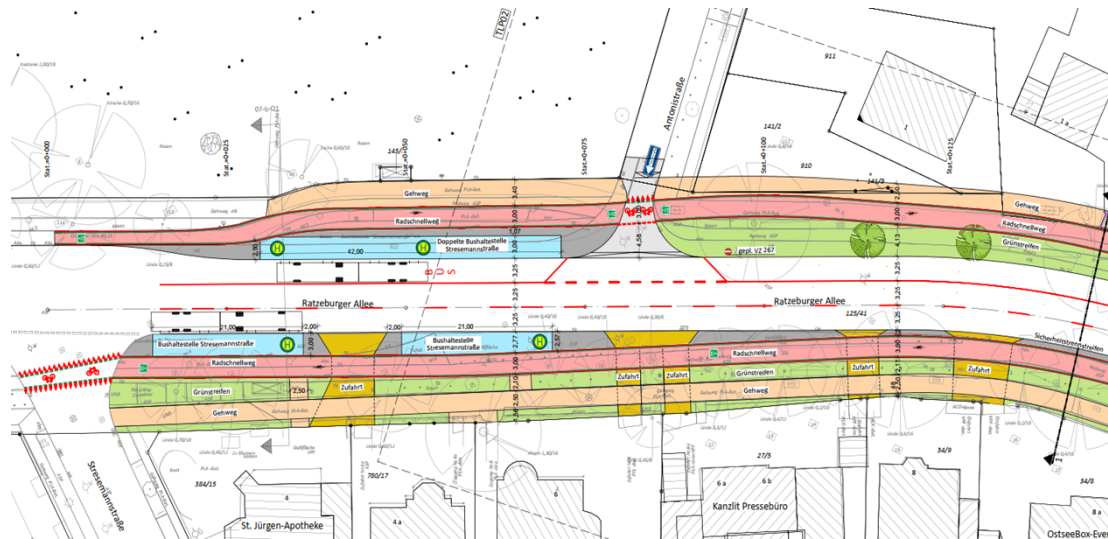


Abbildung 3: Planungsbeginn in Höhe Stresemannstraße (TLP 1)



Abbildung 4: Lessingstraße bis Herderstraße (TLP 2)

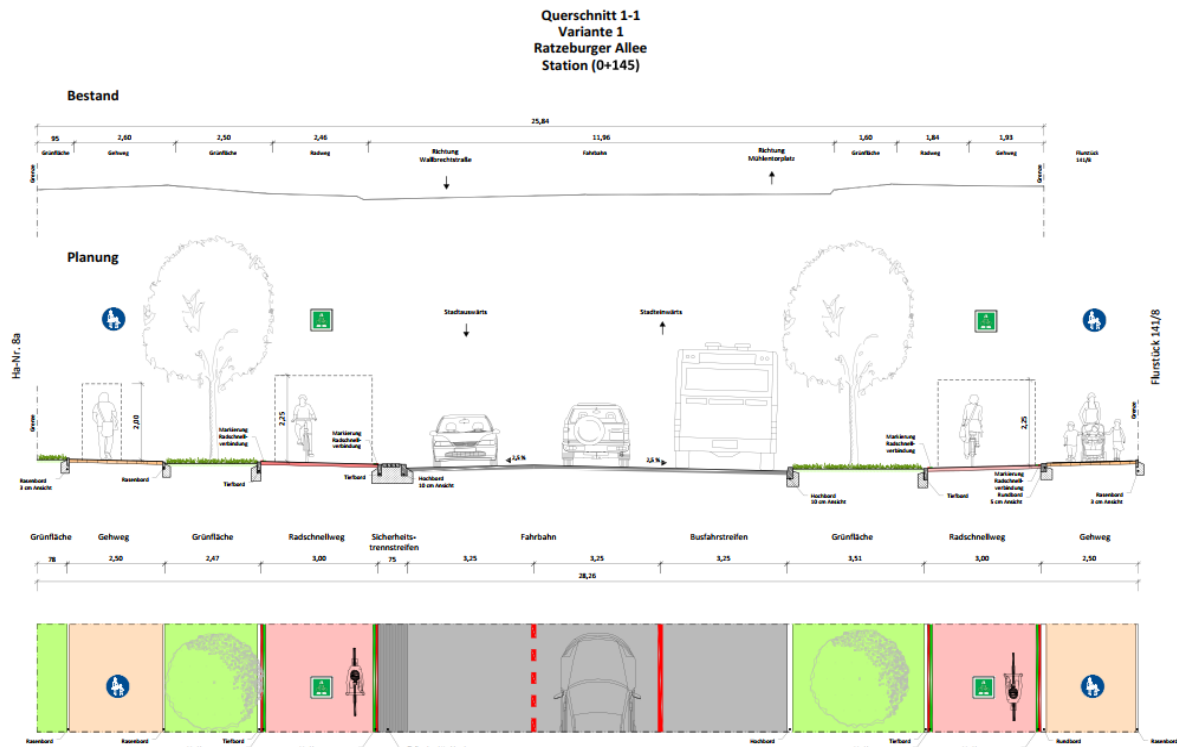


Abbildung 5: Querschnitt 1-1 in Höhe Ratzeburger Allee 8a

Abschnitt: „Am Brink“ bis Edvard-Munch-Straße (TLP 3)

Auf Höhe der Hohelandstraße ist in Variante 1 (Abb. 6) südlich der Einmündung eine lichtsignalgeregelte Furt für zu Fuß Gehende/Radfahrende vorgesehen. Diese können hier aufgrund der versetzten Einmündungen in beiden Straßen sinnvoll abbiegen. Aufstellflächen zwischen Radschnellweg und Fahrbahn können für die querenden zu Fuß Gehenden realisiert werden. Ein Halt für den Radverkehr ist nicht notwendig. Die Bushaltestelle „Wasser-kunst“ wird stadteinwärts als Doppelhaltestelle und stadtauswärts als einfache Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet.

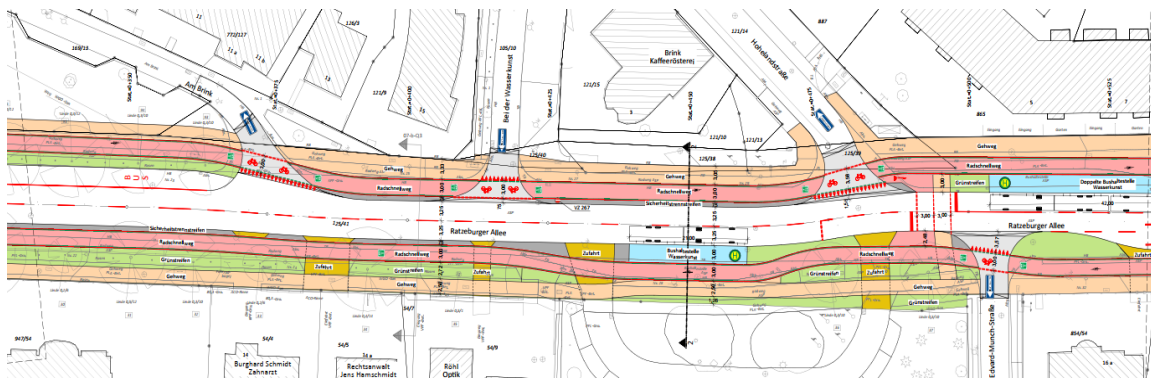


Abbildung 6: Variante 1 „Am Brink“ bis Edvard Munch Straße (TLP 3)

In Variante 2 (Abb. 7) wurde die Anlage von zwei signalgeregelten Furten vorgesehen. Im Gegensatz zu Variante 1 (Abb. 6) ist ein Halt für die Radfahrenden an der nördlichen Furt, östliche Fahrbahnseite (im Plan links oben) notwendig. Eine Aufstellfläche kann hier nicht umgesetzt werden. Die Akzeptanz wird nur gering eingeschätzt, so dass Variante 1 weiterverfolgt werden sollte.

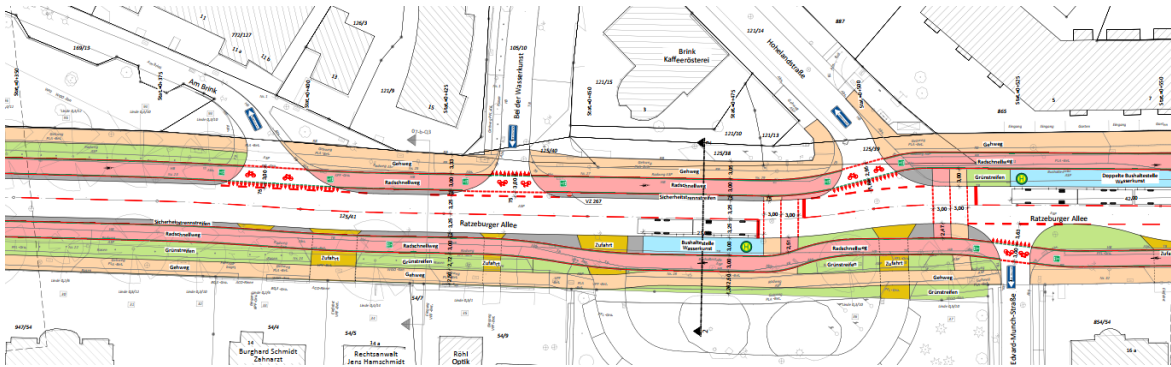
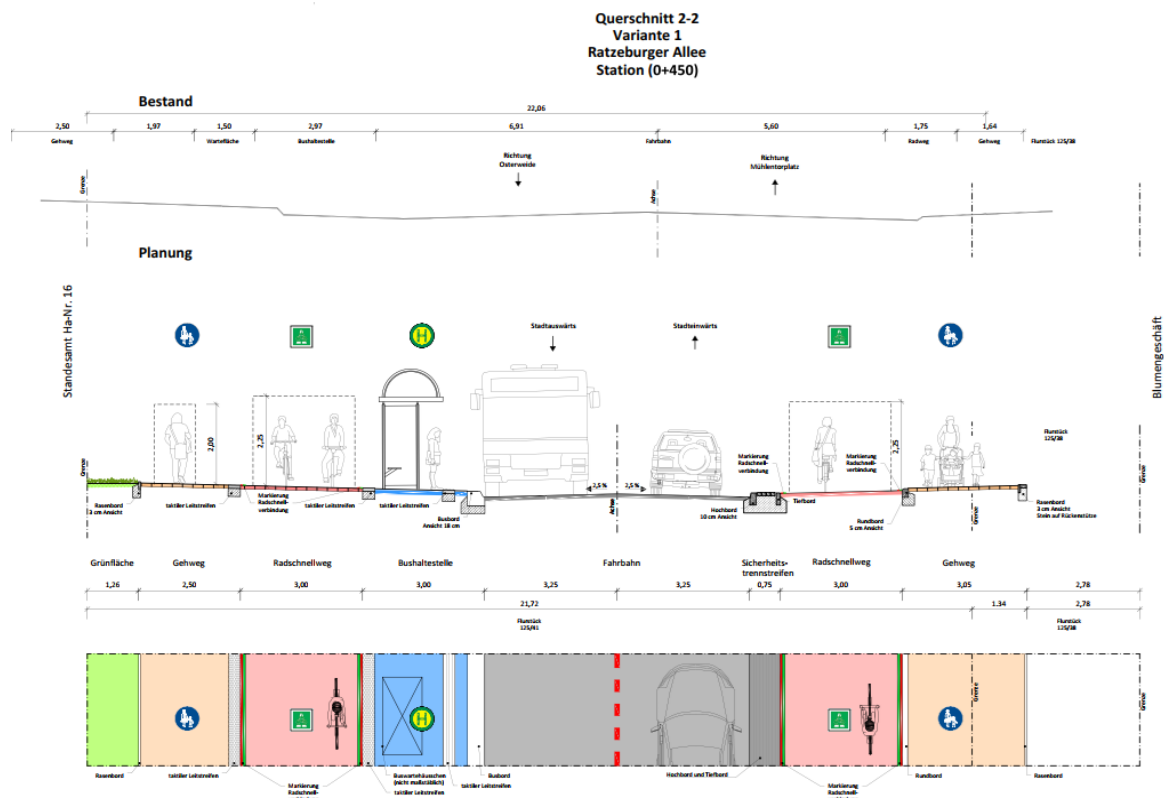


Abbildung 7: Variante 2 „Am Brink“ bis Edward Munch Straße (TLP 3)



Abschnitt: Knotenpunkt Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg (TLP 4)

Im Rahmen der Planung wurde der Knotenpunkt (KP) kompakter gestaltet, um auch die Räumzeiten zu optimieren. Die Verkehrsinsel wird gegenüber dem Bestand leicht versetzt. Die stadteinwärts fahrenden linksabbiegenden der Ratzeburger Allee wie auch die in Richtung Mönkhofer Weg rechtsabbiegenden Verkehrsteilnehmenden werden getrennt von der Furt über den Mönkhofer Weg signalisiert. Dies führt zu einer größtmöglichen Sicherheit für die, den Mönkhofer Weg querenden, Radfahrenden / zu Fuß Gehenden. Für die Linksabbiegenden „Zum Wasserspeicher“ wird ein Aufstellbereich geschaffen.

Ein gemeinsamer Fahrstreifen des stadtauswärts fahrenden Kfz-Verkehrs mit dem der Rechtsabbiegenden zugunsten eines separaten Linksabbiegefahrstreifens in die Zufahrt „Zum Wasserspeicher“ wurde geprüft, aber auf Grund des sehr geringen Verkehrsaufkommens nicht als notwendig angesehen. Zudem könnte dann der Rechtsabbiegender in den Mönkhofer Weg nicht getrennt vom Rad-/ Fußverkehr signalisiert werden.

Gegenüber dem Bestand wurde eine Furt nördlich des Mönkhofer Weges angelegt. Ob diese zukünftig genutzt wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Ggf. könnte diese auch entfallen. Auf Grund der versetzten Nebenrichtungszufahrten müssten die Radfahrenden einen relativ weiten Bogen fahren und bspw. von stadtauswärts kommend in den Mönkhofer Weg abzubiegen. Daher entstand die Idee, eine separate (mittig angelegte) Furt zu schaffen, die nur von abbiegenden Radfahrenden genutzt werden soll.



Abbildung 9: KP Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg (TLP 4)

Abschnitt: Knotenpunkt Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße (St. Jürgen Ring) (TLP 5)

Auf Höhe der Wallbrechtstraße wird der Radschnellweg in einem Abstand von ca. 1,25 m zur Fahrbahnkante vor den Pfeilern der Wakenitzbrücke über die einmündenden Straßen geführt. Damit kann der Knotenpunkt zügig von den Radfahrenden passiert werden, ohne dass sie mit einem engen Kurvenradius verschwenken müssen. Durch die fahrbahnnahe Führung lassen sich gute Sichtbeziehungen zwischen dem KFZ- und Radverkehr herstellen. In der Ratzeburger Allee werden in den auf den Knoten zuführenden Armen jeweils drei Fahrspuren geschaffen, in den abfließenden Armen ist dagegen nur eine Fahrspur geplant. Die aus der Ratzeburger Allee rechts bzw. links abbiegenden Kraftfahrenden werden getrennt von den querenden Radfahrenden signalisiert, so dass eine größtmögliche Verkehrssicherheit gegeben ist. Gleiches gilt für die rechtseinbiegenden von der Wallbrechtstraße bzw. vom St. Jürgen Ring.

Die Aufstellbereiche für die Radfahrenden sollen in den Nebenanlagen positioniert werden. Abhängig von den jeweiligen vorherrschenden Fahrbeziehungen sollen diese auf einer klar erkennbaren, geschützten Wartefläche halten, während der weiterfahrende Verkehr passieren kann.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse lassen sich der Radschnellweg zwischen den beiden Knotenpunkten Wallbrechtstraße und Kahlhorststraße auf einer Länge von jeweils 80 m nur mit 2,40 m Breite (ERA-Standard von 2,00 m Breite wird dennoch eingehalten) und der Gehweg in 2,00 m Breite anlegen. Es wurde alternativ geprüft, ob durch den Wegfall eines Fahrstreifens sich die Regelbreiten für Geh- und Radschnellweg realisieren lassen. Dadurch wird aber die Leistungsfähigkeit der Knoten erheblich verschlechtert, was an diesem sensiblen Punkt nicht hingenommen werden sollte.

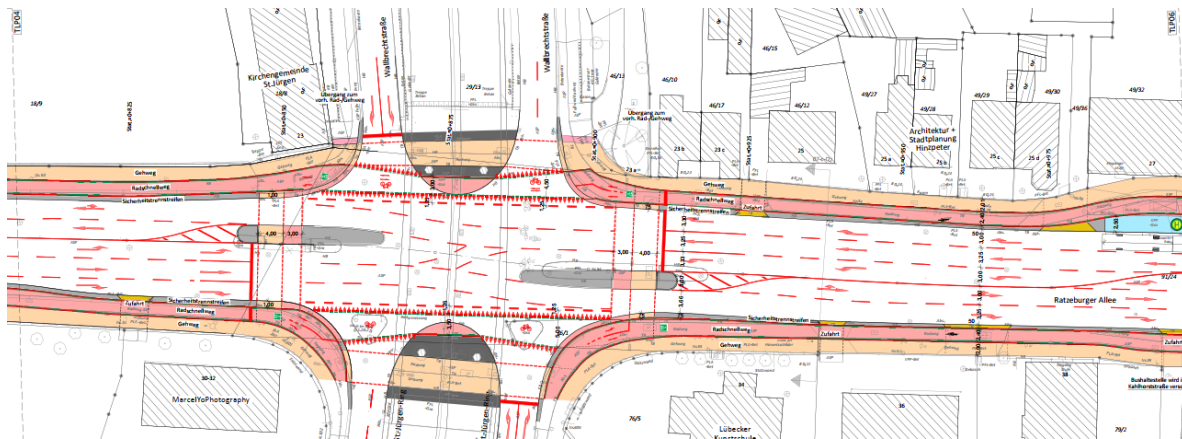


Abbildung 10: KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße (TLP 5)

Abschnitt: Knotenpunkt Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße (TLP 6)

Der nächste Knotenpunkt stadtauswärts betrifft die Einmündungen des Fahlenkampsweges und der Kahlhorststraße. Dieser Knotenpunkt liegt nur etwa 170 m von der Wallbrechtstraße entfernt, so dass sich diese beiden Knoten in ihrer Leistungsfähigkeit gegenseitig beeinflussen. Nördlich des Kahlhorststraße wird eine Bushaltestelle stadteinwärts angelegt. Direkt danach teilen sich die drei Fahrspuren in Richtung der Wallbrechtstraßenkreuzung auf, dadurch wird der erforderliche Aufstellbereich in der Links- und der Rechtsabbiegespur berücksichtigt. In Richtung stadtauswärts sind vor der Einmündung Kahlhorststraße ebenfalls drei Fahrspuren, eine Geradeaus-, eine Links- und eine Rechtsabbiegespur geplant. So lassen sich die Fahrbeziehungen getrennt voneinander signalisieren und die Verkehrssicherheit wird deutlich verbessert. Stadteinwärts sind vor dem Knoten eine Gerade-/Rechtsabbiegespur und eine Linksabbiegespur vorgesehen.

Die zu Fuß Gehenden werden nördlich und südlich der Einmündungen auf signalgesteuerten Überwegen über die Ratzeburger Allee geführt. Parallel dazu erhalten die Radfahrenden eine Querungsmöglichkeit durch indirektes Linksabbiegen.

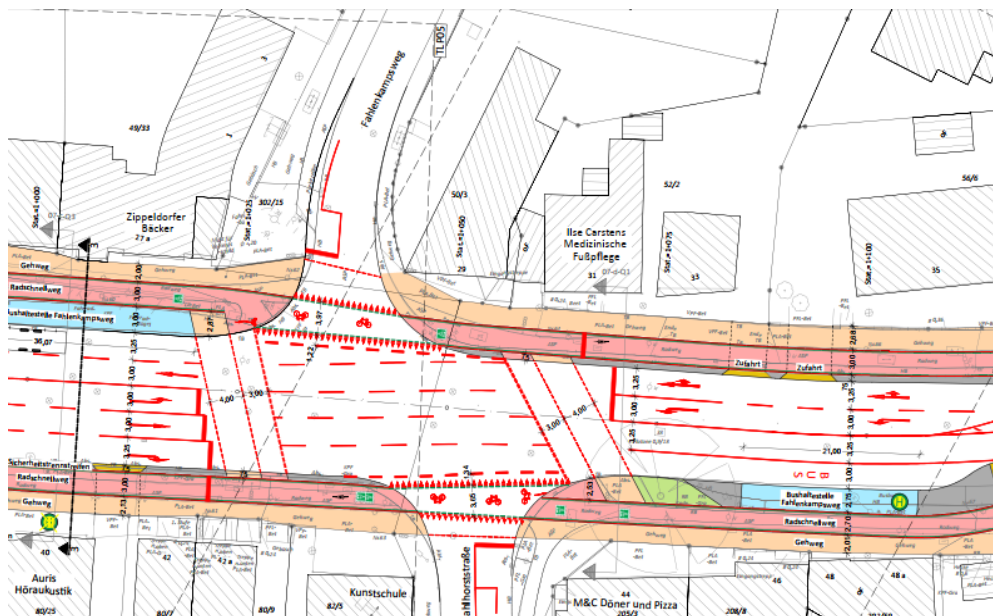


Abbildung 11: KP Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße (TLP 6)

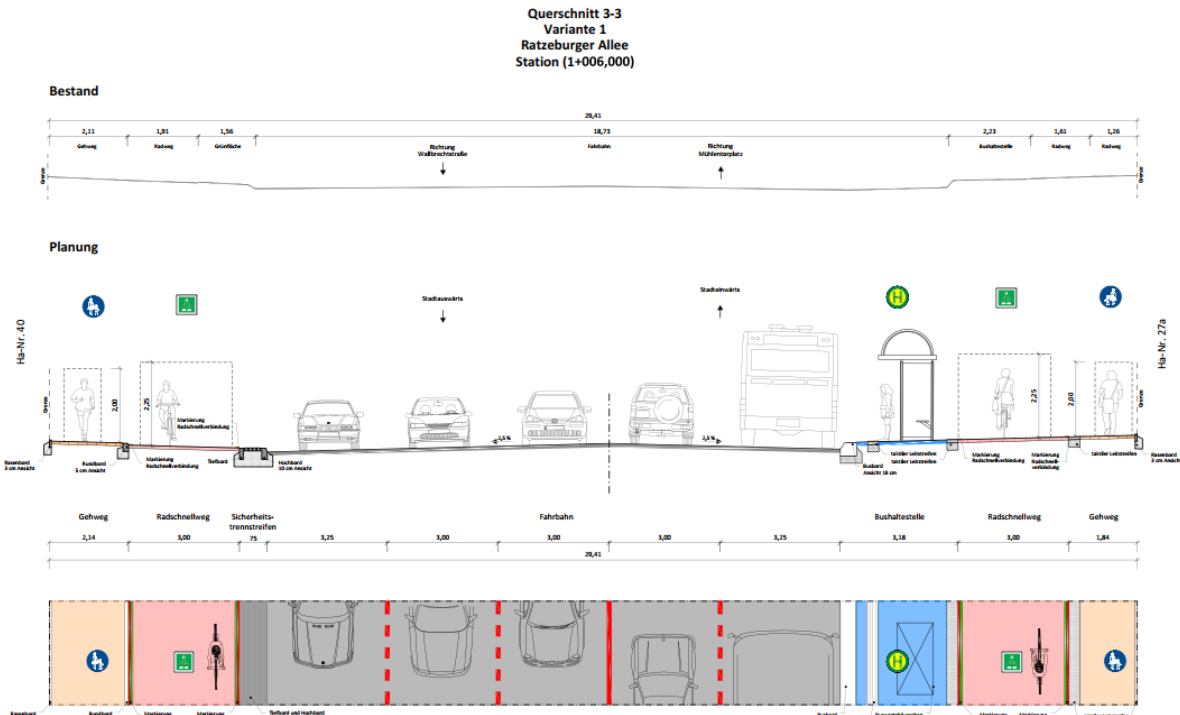


Abbildung 12: Querschnitt 3-3 in Höhe Ratzeburger Straße 40“

Aufgrund der Anlage von drei Fahrspuren und da ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle wegen der Grundstücksausfahrten nicht umgesetzt werden kann, soll die stadtauswärtige Bushaltestelle in den Bereich vor der Einmündung in die Kahlhorststraße (Linie 1 und Linie 9) verlegt werden. Dort bietet sich nach ca. 50 m vor Haus Nr. 2 eine Stelle an. Südlich der Einmündung befindet sich die Bushaltestelle „Fahlenkampsweg“ für die weiter nach Süden fahrenden Linien. Hier wird eine Busbucht realisiert, damit der KFZ-Verkehr ungehindert von dem Knotenpunkt abfließen kann. Der Bus (Linie 4 und Linie 8710) kann u.a. die Umschaltzeiten zwischen den Phasen der Lichtsignalsteuerung zum Ausfahren nutzen. Die stadteinwärtige Bushaltestelle „Fahlenkampsweg“ wird als Fahrbahnrandhaltestelle angelegt. Die Position und die grundsätzliche Ausgestaltung aller Bushaltestellen wurden mit den Stadtwerken Lübeck Mobil vorabgestimmt.

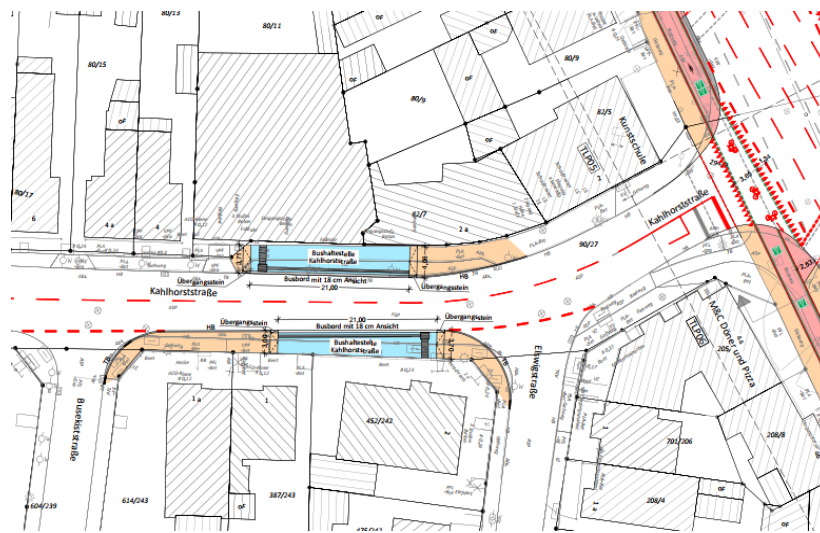


Abbildung 13: Verlegte Haltestelle Kahlhorststraße (TLP 6)

Abschnitt: südlich Kahlhorststraße bis Heinrich Gaedertz Weg (TLP 6)

Im weiteren Verlauf bis zur Höhe Weinbergstraße wurden ebenfalls verschiedene Varianten geprüft. Dabei wurde sowohl die bauliche Anlage (Bord versetzen) auf beiden Fahrbahnseiten als auch die Beibehaltung der beidseitigen Bordverläufe und Nutzung der vorhandenen Fahrbahn zur Anlage des Radschnellweges diskutiert. Wird beidseitig der Bordverlauf beibehalten, könnten die Parkplätze nur mit 2,00 m Breite und der Sicherheitstrennstreifen nur mit 0,75 m (bei ruhendem Verkehr sollte dieser 1,00 m betragen) angelegt werden. Um eine Nutzung der Fahrbahn bzw. des Sicherheitstrennstreifens durch teilweise breitere parkende Fahrzeuge zu vermeiden, wurde dieser Ansatz verworfen. Alternativ wäre, bei Beibehaltung der beidseitigen Borde und einer angestrebten Parkplatzbreite von 2,30 m Breite, nur der Entfall der Parkplätze auf einer Seite möglich gewesen, auch dies wurde nicht weiterverfolgt.

Um dennoch die Kosten und die Bauzeit zu minimieren, soll zumindest der westliche (stadtauswärtige) Radschnellweg auf die vorhandene Fahrbahn bzw. auf den vorhandenen Parkstreifen markiert werden. Die vorhandene Hochbordanlage bleibt auf dieser Seite erhalten. Zwischen dem neuen Parkstreifen und dem Radschnellweg wird eine bauliche Trennung z. B. durch Fahrbahntrenner oder Klebeborde geschaffen. Der Sicherheitstrennstreifen hat zu den längsparkenden KFZ eine Breite von 1,00 m. Auch die Stellflächen werden auf die Fahrbahn markiert. Die östliche (stadteinwärts) Bordanlage wird versetzt. Durch diese Art der Gestaltung werden die Baukosten minimiert und die erforderliche Bauzeit reduziert.

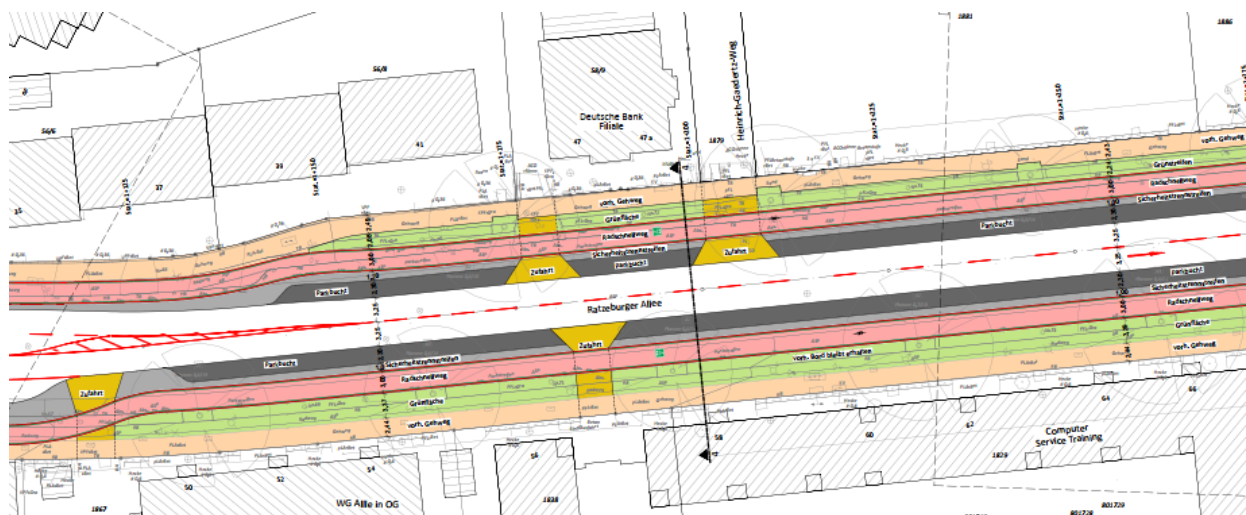
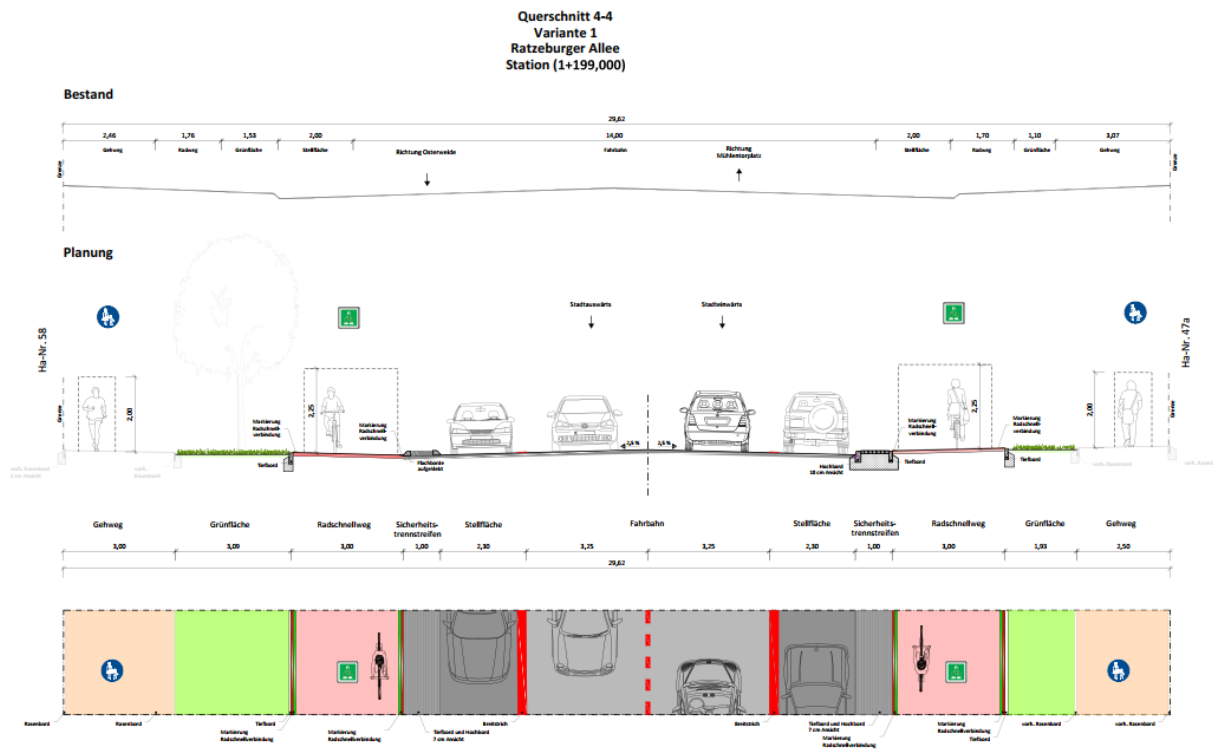


Abbildung 14: Kahlhorststraße bis Heinrich Gaedertz Weg (TLP 6)



Für diesen Bereich wurde in der Machbarkeitsstudie ein Multifunktionsstreifen vorgeschlagen. Der hierfür notwendige Verkehrsraum wurde durch den Entfall des Parkstreifens auf einer Fahrbahnseite geschaffen. Bei der Planung wurde dieser Ansatz bedacht, aber zugunsten des Erhalts von möglichst vielen Parkplätzen nicht forciert. Unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohnenden und Gewerbetreibenden wird empfohlen, auf einen Multifunktionsstreifen in diesem Abschnitt zu verzichten.

Abschnitt: ca. 100 m nördlich bis 50 m südlich der Einmündungen „Am Klosterhof“ und Amselweg (TLP 7)

Die Aussagen zur Bauweise (einseitiges Beibehalten der Bordanlage) entsprechend des vorherigen Lageplans gelten auch für diesen Abschnitt.

Die Lichtsignalanlage für zu Fuß Gehende und Radfahrende wurde nördlich der Einmündung Amselweg platziert. Dadurch ergeben sich günstigere Wegebeziehungen für die zu Fuß Gehenden zu den Bushaltestellen „Amselweg“, die als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet sind. Die Radfahrenden vom Stadtzentrum kommend können über die Verbreiterung des östlichen Radschnellweges sicher in den Amselweg abbiegen. Eine Verschiebung der Furt auf die südliche Seite des Amselweges wurde auf Grund der ungünstigeren Wegebeziehungen verworfen.

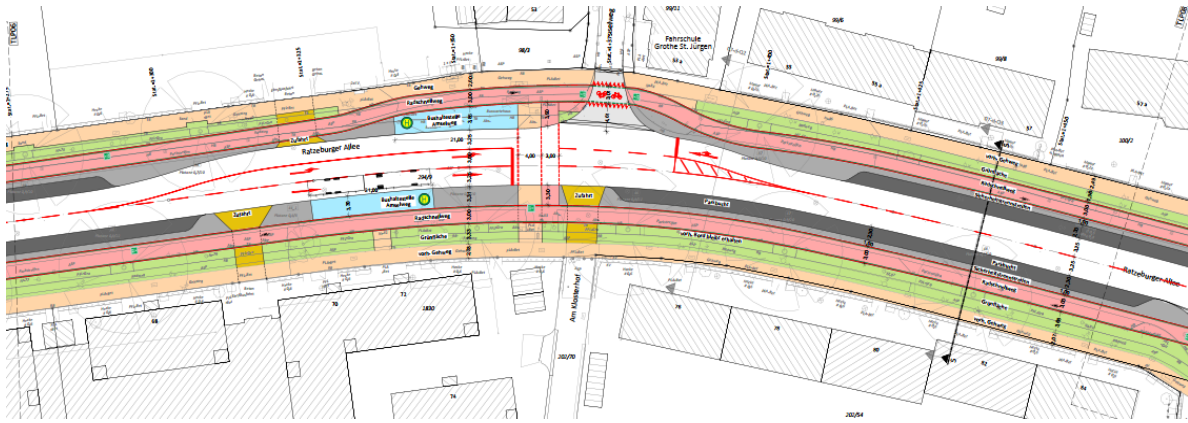


Abbildung 16: ca. 100 m nördlich bis 50 m südlich der Einmündungen Am Klosterhof und Amselweg (TLP 7)

Abschnitt ca. 100 m nördlich der Einmündung Nachtigallensteg bis ca. 50 m nördlich Gustav-Falke-Straße (TLP 8 und TLP 9)

Südlich der Einmündung Weinbergstraße ist ein signalisierter Überweg für zu Fuß Gehende und Radfahrende vorgesehen. Dieser ermöglicht ein gesichertes Linksabbiegen in die Weinbergstraße und gibt eine sichere Quermöglichkeit zu den Fahrbahnrandhaltestellen „Weinbergstraße“ (stadtauswärtige Haltestelle siehe nächster Plan). Im Zuge der Planungen wurde überlegt, die Querung um 50 m weiter nach Süden zur Einmündung Kastanienallee zu verschieben, da hier mit mehr ein- und ausfahrendem KFZ-Verkehr gerechnet wird. Stadtauswärts wird sich in einer Rotphase bei der Lichtsignalanlage (LSA) Höhe Weinbergstraße auch eine Lücke im Verkehr ergeben, so dass dann auch die KFZ aus der Kastanienallee ausfahren können. Nachteilig ist der größere Abstand zu den Haltepunkten des ÖPNV zu bewerten. Die Querungsstelle wird daher in der weiteren Planung auf Höhe der Weinbergstraße belassen.

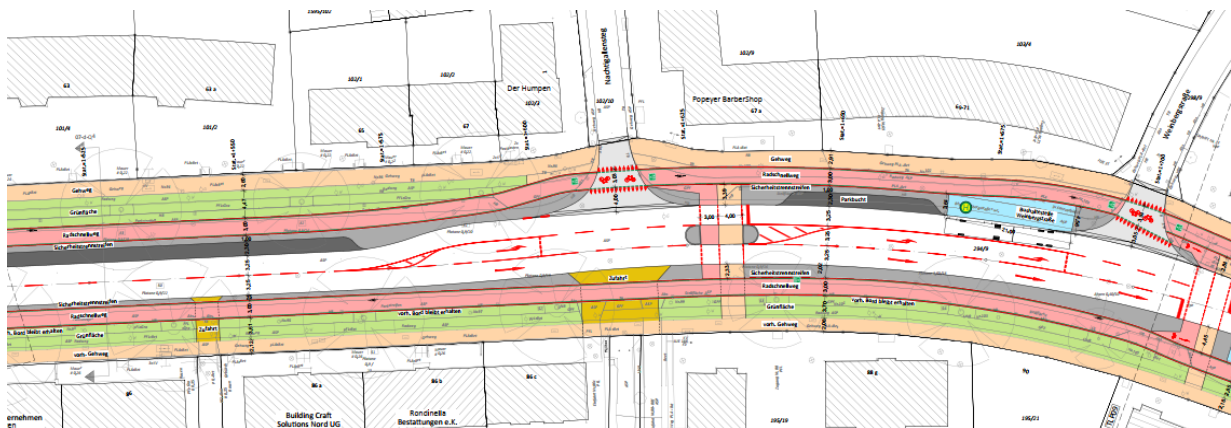


Abbildung 17: ca. 100 m nördlich der Einmündung Nachtigallensteg bis Weinbergstraße (TLP 8)

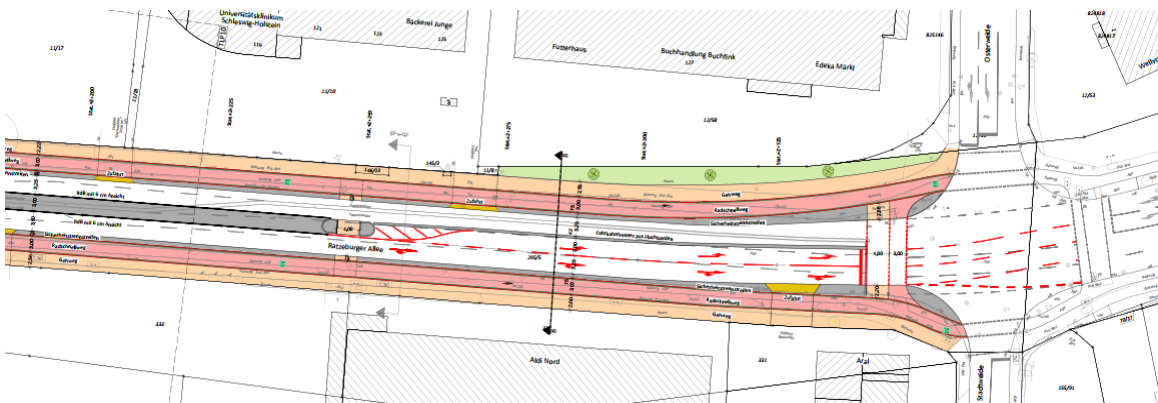
In der Machbarkeitsstudie wurde auch in diesem Bereich (Kastanienallee bis Weberkoppel) die Anlage von Parkstreifen auf der stadtauswärtigen Fahrbahnseite angedacht. Im Bereich Kastanienallee bis ca. 50 m vor der Gustav-Falke-Straße sind aber auch auf dieser Seite Bäume vorhanden, so dass der Radschnellweg vor den Bäumen (neben der Fahrbahn) angeordnet werden muss.

Abschnitt Gustav-Falke-Straße bis KP Ratzeburger Allee / Osterweide (TLP 10 und TLP 11)

Auch ohne diese angedachte Lösung wird der maßgebende stadteinwärtige Fahrzeugpulk, kommend von der LSA Ratzeburger Allee / Osterweide, an der LSA Ratzeburger Allee / We-
berkoppel nicht angehalten. Beide LSA's werden analog dem Bestand entsprechend mitein-
ander koordiniert.

Die Länge des stadteinwärtigen Linksabbiegefahrstreifens am KP Ratzeburger Allee / We-
berkoppel wurde doppelt so lang vorgesehen (ca. 40 m) wie gemäß HBS-Berechnung für die
Spitzenstunde (20 m) erforderlich. Ein Rückstau bis auf den Bahnübergang ist demnach
nicht zu erwarten.

Am KP Ratzeburger Allee / Osterweide wird an den Bestand angeschlossen. Die Länge des Linksabbiegefahrstreifens ist auf Grund der Lage der Querungshilfe damit doppelt so lang (ca. 80 m) wie gemäß HBS-Berechnung für die Spitzenstunde (40 m) erforderlich.



117 von 164 in Zusammenstellung

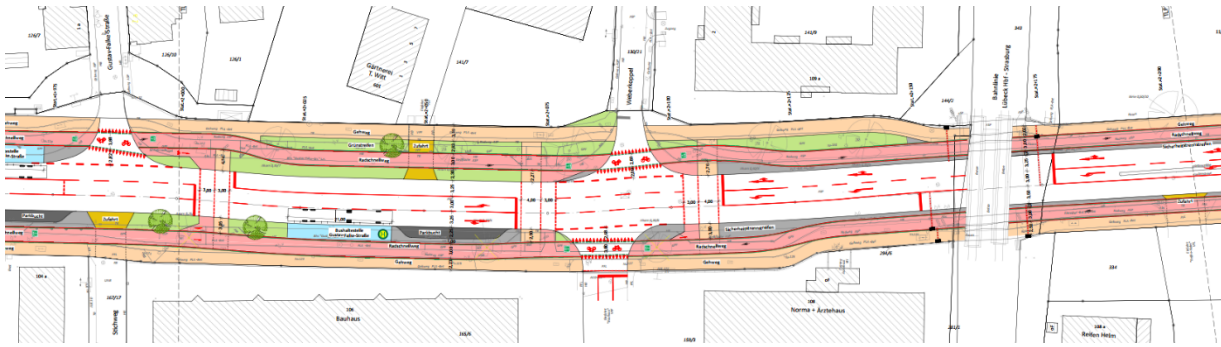


Abbildung 21: KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel und Bahnübergang Variante 2 (TLP 10)

Eine Querungshilfe wurde zugunsten der Linksabbiegefahrstreifen nicht vorgesehen.



Abbildung 22: Bauende KP Ratzeburger Allee / Osterweide Variante 2 (TLP 11)

Da die notwendigen Aufstelllängen der Abbiegenden von der Ratzeburger Allee wie in Variante 1 beschrieben ausreichen, wird zur Umsetzung Variante 1 empfohlen. Der Multifunktionsstreifen bietet zum einen eine bauliche Trennung, die irreguläres Abbiegen verhindert, zum anderen kann dieser von Rettungsfahrzeugen oder im Notfall von Fahrzeugen, die auf dem Bahnübergang (regelwidrig) zum Halten gekommen sind, genutzt werden.

Parkplätze:

Die Neugestaltung der Verkehrsanlage führt zu einer Reduzierung der Parkplätze. Bei Umsetzung der Vorzugsvariante entfallen von ca. 210 derzeit vorhandenen Parkplätzen ca. 100 Parkplätze. Ein Teil der entfallenen Parkplätze kann durch die konsequentere Nutzung der eigenen Stellflächen (Tiefgaragenplätze, Carport, Garagen) ausgeglichen werden. Im weiteren Planungsverlauf werden die Betreiber der Märkte / Gewerbegebiet mit einbezogen um ggf. auf deren Parkflächen zu bestimmten Zeiten Parken durch Anwohner zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird auf das Eckpunktepapier Parken (VO/2023/11836) und den Beschluss zur „Zukunft der Geh- und Radwege in Lübeck“ (VO/2023/11887-01-01ÄÄ) verwiesen. Im Vergleich zur Machbarkeitsstudie fällt die Reduzierung geringer aus, da vor allem zwischen Kahlhorststraße und Nachtigallensteg beidseitig Parkplätze in der Planung vorgesehen sind. Würde in diesem Abschnitt wie in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen ein Multifunktionsstreifen angelegt, entfielen ca. weitere 50 Parkplätze.

Lichtsignalanlagen

Die Kfz-Verkehrsbelastungen stellen sich über den gesamten Planungsbereich deutlich unterschiedlich dar. So tritt im Abschnitt von der Stresemannstraße bis zum KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße die geringste Verkehrsbelastung auf. Zwischen den KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße und KP Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße steigt diese deutlich an und nimmt im weiteren Verlauf bis zum KP Ratzeburger Allee / Osterweide wieder, wenn auch nicht im gleichen Umfang wie am Bauanfang, ab. Der Radverkehr tritt vor allem morgens deutlich verdichtet auf.

Zwischen den KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße und KP Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße wurden daher auch zu Ungunsten der Radschnellwegbreite die Anzahl der Zufahrtsfahrstreifen analog zum Bestand beibehalten. Sollte sich in dem Knotenzwischenraum trotzdem ein Staugeschehen aufbauen, so wird über eine Stauerfassung der Knotenzwischenraum bevorzugt geräumt.

Die jeweiligen Stauraumlängen (Fahrstreifenlängen) der Abbiegenden wurden bei allen Knotenpunkten für die ungünstigste (höchste) Kfz-Verkehrsbelastung und der Festzeitsteuerung ausgelegt. Gleiches gilt auch für die Bewertung nach HBS. In der Berechnung werden für die Kfz-Hauptverkehrsströme im Zuge der Ratzeburger Allee die Qualitätsstufen „A“ und „B“, außer am KP Weberkoppel „C“ ermittelt. Am letztgenannten KP wurde die Räumung des BÜ vorrangiger betrachtet.

Die Lichtsignalanlagen (LSA's) im Zuge der Ratzeburger Allee werden wie im Bestand zum Teil miteinander koordiniert, so dass ein möglichst optimierter Kfz-Verkehrsfluss erfolgen kann. Dabei wurde besonders darauf geachtet, dass der Fahrzeugpulk von der LSA Ratzeburger Allee / Osterweide am KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel nicht halten muss, um den Bahnübergang zu räumen. Eine durchgehende Koordinierung in beide Fahrtrichtungen ist aufgrund der Knotenpunktabstände vor allem in den Spitzenstunden (wie im Bestand) nicht möglich. Im Rahmen der Erstellung der verkehrsabhängigen Steuerung werden Optimierungen berücksichtigt. Da nicht in jedem Umlauf alle Signale (bspw. liegen nicht immer Anforderungen für zu Fuß Gehende an den entsprechenden LSA's vor) geschaltet werden müssen, stellt sich in der Regel in der Verkehrsabhängigkeit ein günstigerer Ablauf als in der Festzeitsteuerung ein.

Auf Grund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden untereinander und gegenüber dem Kfz-Verkehr ist eine Koordinierung über die gesamte Strecke nur bedingt möglich. Der Radverkehr muss aber an den LSA's für zu Fuß Gehende im Gegensatz zu den Kfz nicht halten, da bei der geometrischen Gestaltung besonders darauf geachtet wurde, dass Aufstellflächen für zu Fuß Gehende zwischen Kfz-Fahrbahn und Radschnellweg vorhanden sind. Somit wird über weite Strecken kein Halt an LSA's für Radfahrende notwendig. Eine Verkehrssimulation wurde mit der in der Vorplanung erstellten Festzeitsteuerung durchgeführt. Im Zuge der Erstellung der verkehrsabhängigen Steuerung werden Behinderungen, die in der Festzeitsteuerung (die keine Busanmeldung berücksichtigen kann) bspw. durch den Fahrgastwechsel entstehen, verringert. Die Fahrgastwechselzeit, die zur Behinderung des Hauptverkehrsstromes führen kann, wird dann bspw. sinnvoll für die Freigabe der Nebenrichtung genutzt und die restliche Grünzeit steht dann wieder dem Hauptverkehrsstrom zur Verfügung.

Umweltauswirkungen:

Im Rahmen der Vorplanung wurde der Erhalt des Baumbestandes und damit auch des Alleencharakters prioritär betrachtet. Dies ist auch im Zusammenhang mit dem Masterplan Klimaschutz notwendig. Weiterhin besteht auch von der nachfolgenden Generation (siehe Beteiligung von Kinder und Jugendlichen) der Wunsch nach mehr Grün im Straßenraum.

Die Entwässerung der Nebenanlage soll im Zuge der Neuplanung verstärkt über eine örtliche Versickerung in Mulden im Grünstreifen erfolgen.

Für die straßenbegleitenden Bäume wird, wo immer es möglich ist, mehr Platz geschaffen, indem der Radschnellweg und der Gehweg von den Baumstandorten abgerückt werden.

Das Klima wird dadurch verbessert, dass sich die Bäume durch die Vergrößerung der Baumscheiben besser entwickeln können und so mehr Schatten und Kühle insbesondere im Sommer bieten können.

Negativ zu bewerten ist, dass zwischen der Gustav-Falke-Straße und der Weberkoppel drei Bäume (Ahorne mit 30 cm bis 50 cm Stammdurchmesser) gerodet werden müssen. In dem projektierten Grünstreifen werden Ersatzpflanzungen von ca. 15 Bäumen vorgenommen.

Damit liegt die Gesamtbilanz im Hinblick auf das Straßengrün im deutlich positivem Bereich und über den Ausführungen der Machbarkeitsstudie.

Neben der positiven Entwicklung des Straßengrüns wirkt die Maßnahme auch in weiteren Bereichen umweltfreundlich. Der Radschnellweg ist ein wichtiger Schritt in Richtung Radverkehrsförderung und –sicherheit. Die prognostizierte Steigerung des Radverkehrsanteils bedeutet eine Steigerung klimafreundlicher Mobilität. Der Radschnellweg ist eine klassische Pull-Maßnahme, die sowohl den bereits Rad fahrenden Lübecker:innen eine komfortable, den Regelwerken entsprechende und sichere Infrastruktur anbietet, als auch zukünftige Radfahrer:innen überzeugen kann. Der Umstieg aufs Rad bedeutet auch Einsparung von Emissionen. Gleichzeitig wird im Rahmen der Maßnahme etwas für den Fußverkehr und den ÖPNV getan. Der Radschnellweg wirkt positiv auf den gesamten Umweltverbund.

Die Maßnahme ist Bestandteil des 2023 beschlossenen Masterplanes Klimaschutz und dem Klimaziel Treibhausgasneutralität 2040 mit einem prognostizierten hohen Klimaschutzbeitrag.

Grunderwerb:

Im Rahmen der Planung wurde ggf. notwendiger Grunderwerb geprüft. Alle Varianten sind ohne Grunderwerb umsetzbar. Die Marktfläche „Am Brink“ ist Eigentum der Hansestadt Lübeck. Mit den Betreibern wird im weiteren Verlauf der Planung Kontakt aufgenommen.

Kosten / Finanzierung:

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine erste grobe Kostenschätzung (brutto) erarbeitet, welche die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Bau- und Planungskosten beinhaltet. Die Kosten werden im Rahmen der folgenden Entwurfsplanung präzisiert.

2024	900.000 €
2025	3.400.000 €
2026	4.780.000 €
2027	2.620.000 €
<u>2028</u>	<u>120.000 €</u>
Summe brutto ca.	11.820.000 €

Für die Maßnahme soll ein Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit auf Basis der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 des Bundes (VV_RSW) sowie der Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ (AaR) gestellt werden. Die Planungskosten werden bereits mit 90 % (75 % vom Land, 15 % vom Bund) gefördert. Es wird angestrebt, für die Bauleistungen eine ähnliche Förderquote zu erzielen, was eine erhebliche Kostenersparnis für die Hansestadt Lübeck bedeutet. Als entscheidendes Kriterium gilt es, dass der Radschnellwegstandard (3 m Breite des Radweges) nur auf maximal 10 % der Gesamtlänge unterschritten werden darf. Diese Maßgabe wird bei einer Unterschreitung auf rd. 160 m Länge (zw. KP Wallbrechtbrücke und KP Fahlenkampsweg) bei einer Gesamtlänge von 2.350 m klar erfüllt.

Zeitplan:

Grundsätzlich ist es vorgesehen, die Maßnahme in fünf Abschnitte zu untergliedern, die getrennt ausgeschrieben und nacheinander umgesetzt werden. Der zeitliche Ablauf ist abhängig von der Baumaßnahme der DB Netz AG an der Bahnlinie Lübeck Hbf – Bad Kleinen, die für 2026/2027 eingeplant ist.

Weiterhin wirkt sich der Umbau des Knotens am Mühlentorplatz auf die Maßnahme in der Ratzeburger Allee aus. Es sind folgende Abschnitte geplant:

1. Abschnitt: Kahlhorststraße – Weinbergstraße	600 m
2. Abschnitt: Mönkhofer Weg – Kahlhorststraße	420 m
3. Abschnitt: Weinbergstraße – Weberkoppel	380 m
4. Abschnitt: Weberkoppel – Stadtweide	280 m
5. Abschnitt: Mühlentorplatz – Mönkhofer Weg	670 m

Die Bauarbeiten sollen überwiegend nur auf einer Seite durchgeführt werden. So kann der Verkehr während den Bauphasen in beide Richtungen auf jeweils einer Spur vorbeigeleitet werden. Kurzzeitige Vollsperrungen, zum Beispiel beim Einbau der Deckschichten in der Fahrbahn oder an Engstellen, lassen sich nicht vermeiden.

Der überregionale Verkehr soll großräumig umgeleitet werden. Bei kurzzeitigen Sperrungen sind entsprechende Umleitungen einzurichten.

Es wurde zunächst ein grober Ablaufplan erstellt, der für erste Abstimmungen genutzt werden kann. Präzisiert wird dieser Plan im Rahmen der nächsten Planungsphase:



Abbildung 23: Grobablaufplan der Bauphasen / Abschnitte

Kommunikation:

Es werden für die Kommunikation im Rahmen der Bauphase 100.000€ vorgesehen und ein Kommunikationsbüro dafür gebunden. Im Zuge der Planung wird über eine bereits gegründete Projektgruppe u.a. das UKSH, der ADFC, die St. Jürgen Runde, die GGS, die Uni Lübeck, die TH Lübeck und Vertreter des Gewerbegebietes mit eingebunden.

Weitere Planung:

Nach Freigabe durch den Hauptausschuss wird die nächste Planungsphase (Entwurfsplanung Leistungsphase 3) umgehend für den ersten Bauabschnitt gestartet. Die Bearbeitung der weiteren Abschnitte erfolgt zeitnah.

Empfehlung

Bei der Umsetzung des Radschnellwegs Ratzeburger Allee erfolgt eine Förderung des ÖPNV, eine Erhöhung der Attraktivität der Rad- und Fußwege und eine Verbesserung der Sicherheit vor allem für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer:innen, zu denen viele Schüler:innen gehören. Die Belange des motorisierten Verkehrs wurden umfänglich berücksichtigt und auch Abstriche beim Radschnellweg zugunsten des Verkehrsflusses in Kauf genommen. Mit der Maßnahme kann die Hansestadt Lübeck die erste Kommune und Schleswig-Holstein sein, die einen Radschnellweg innerörtlich umsetzt.

Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die jeweils beschriebene Vorzugsvariante (Variante 1) zur weiteren Planungsbearbeitung / Umsetzung zu beschließen.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen (Kostenschätzung)

Anlage 2: Übersichtplan

Anlage 3: Lagepläne

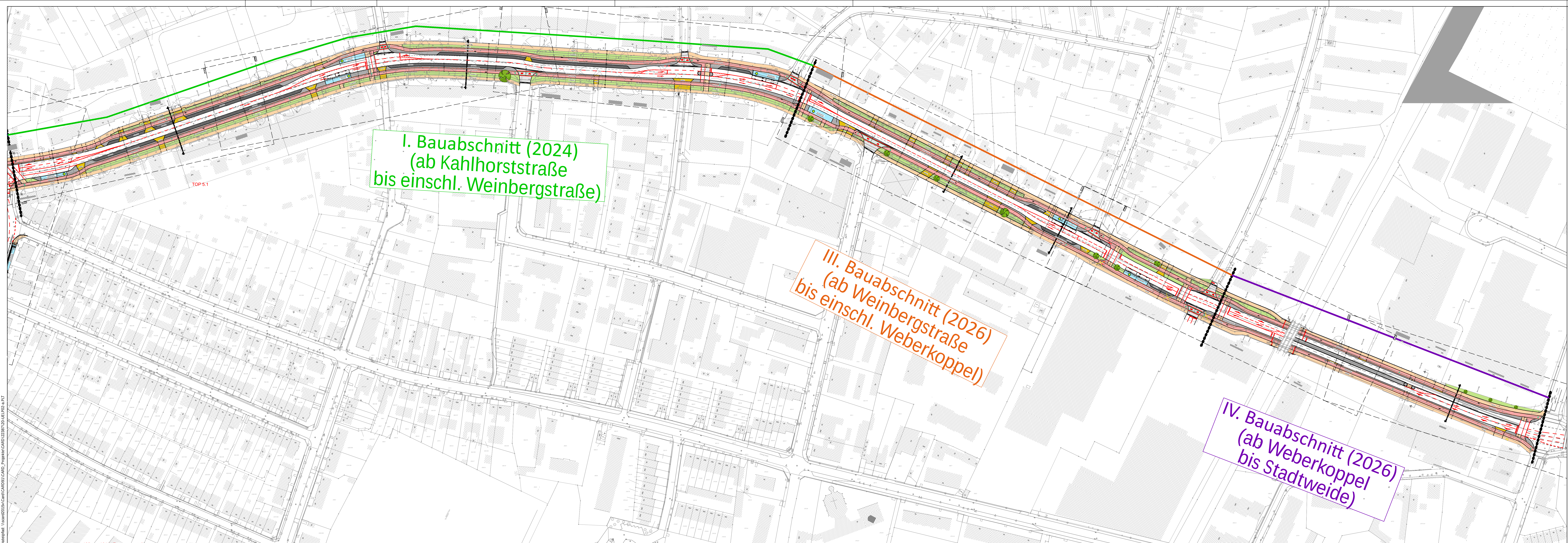
Anlage 4: Querschnitte

Anlage 5: Bericht zur Kinderbeteiligung anlässlich des Planungsbeginns Radschnellweg Ratzeburger Allee

Senatorin Joanna Hagen

D:\\projekte\\2023\\2023-01-01-UEI02-a.rvt

125 von 164 in Zusammenstellung



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschieber
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- KPF
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- RAG
- Objekt orts. n. m. vorhanden
- Top-line
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Flurstr. unvernarkt

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindegrenze
- Flurgrenze
- Flurstr. vernarkt
- Flurstr. unvernarkt

Quelle:
ALK Stadt Lübeck
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Giese, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenblauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen

Bestand - Borde

- Hochbord
- Tiefbord (auch Flachbord abge.)
- Überfahr-/Rundbord (auch Flachbord)
- Rasenbord
- Einfassung (Metall, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WVG
- UNB

Bestand - Materialien

- Beton
- Granit
- Nat
- Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch
- Sand / Kies / Grand
- Kunststoff (zu Einfassung)
- Holz (zu Einfassung)
- Metall (zu Einfassung)

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßenoberfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßenoberfläche, befestigt

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Übersichtslageplan 02

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH

Bad Bevensen, 08. November 2023

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Tel 0 58 21 98 15-0
Fax 0 58 21 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Maßstab: 1:1000

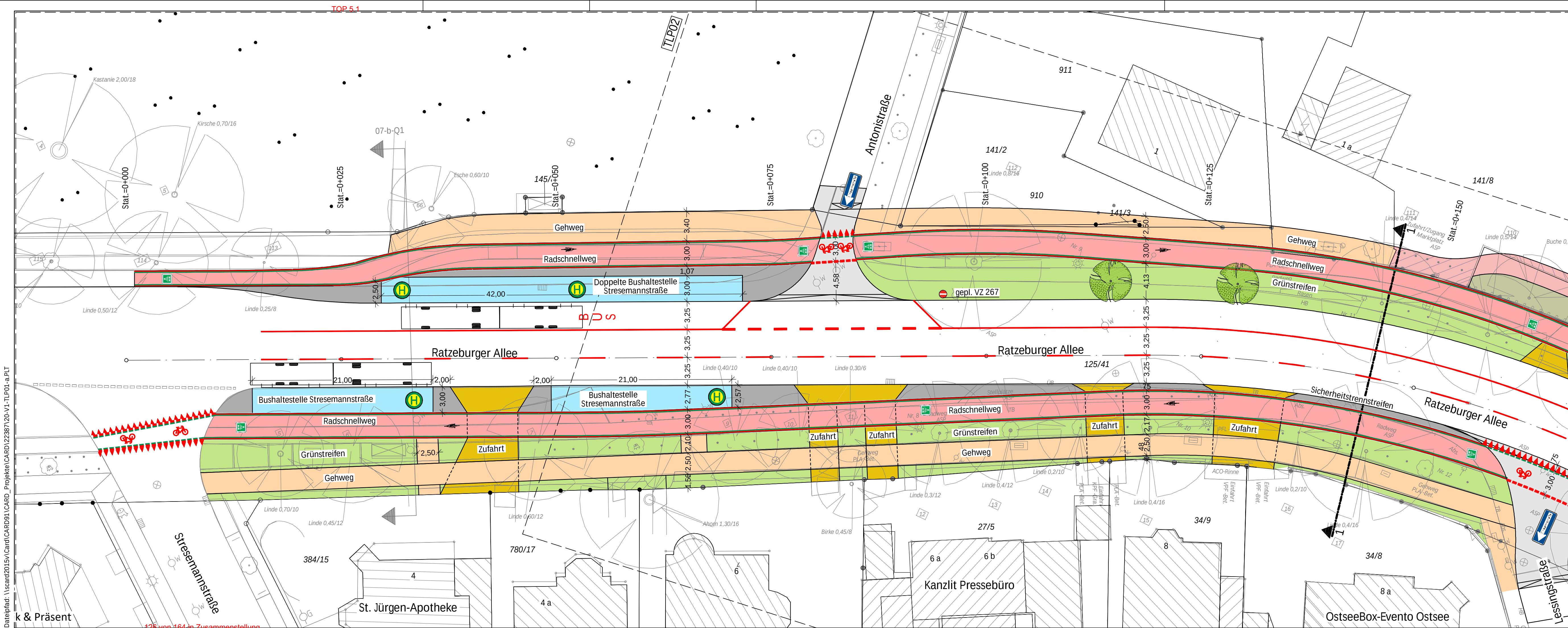
bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.:
22387-20-UELP02-a

UTM	GK3	GK4	Jokal
Grundplan:	Fremdbüro	Höhenystem:	-



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top.-punkt
- Wasserschieber
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülse
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Top.-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSGK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindegrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen
- Poller
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- HB
- TB
- RdB
- RaB
- FB
- Hochbord
- Tiefbord
- Rundbord
- Rasenbord
- Flachbord

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

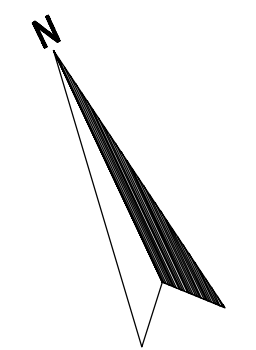
- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

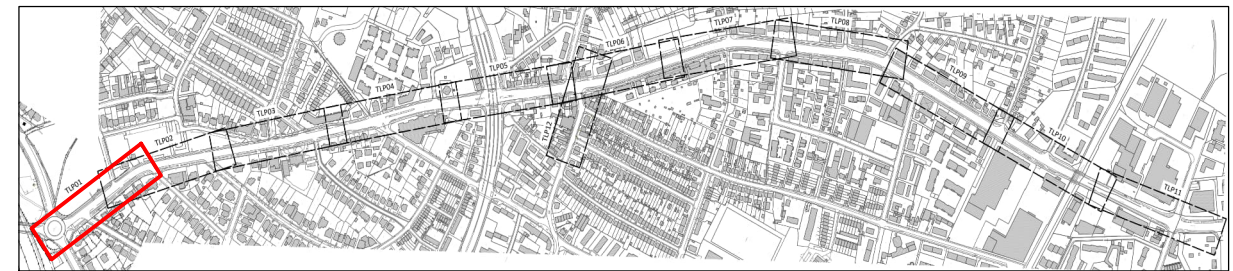
- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt



Übersicht



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

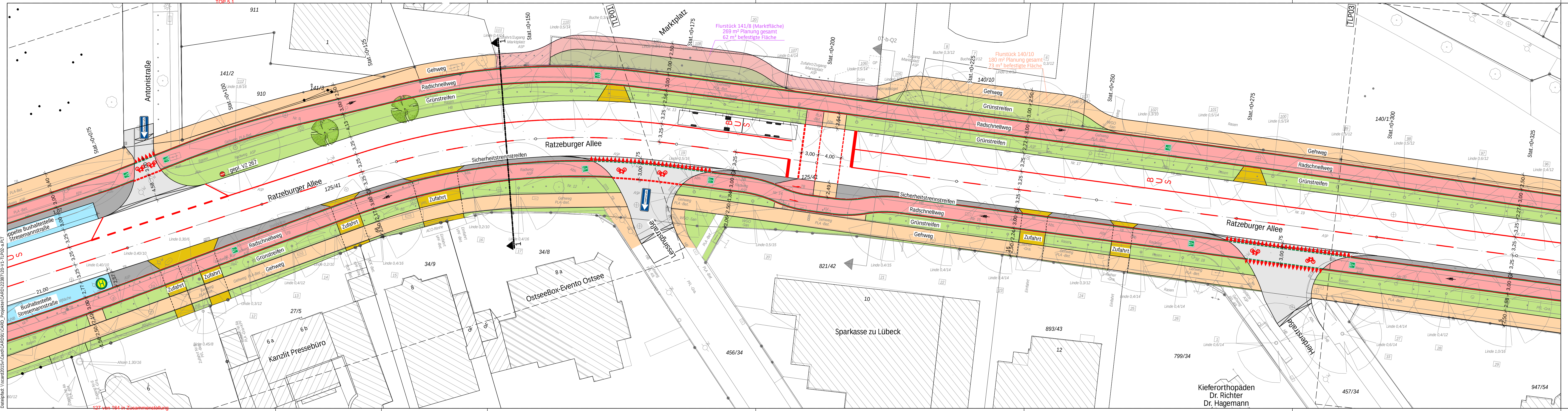
Hansestadt Lübeck



Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 1

aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1:250
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
Bad Bevensen, 08. November 2023	gezeichnet: M.L./F.R.
	Anlage
	Registrier-Nr.: 22387-20-V1-TLP01-a
Sasendorfer Straße 14 29549 Bad Bevensen Fon (0 58 21) 98 15-0 Fax (0 58 21) 98 15-21 bad-bevensen@heidt-peters.de	UTM
	Grundplan: Fremdbüro
	Hohensystem: -



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. n. vorhanden
- Top-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSGK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Bestand - Vermessung

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Borde

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- WGO
- UNB

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023
Index	Beschreibung	UO/Lg/Ra Datum bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 2

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.:
22387-20-V1-TLP02-a

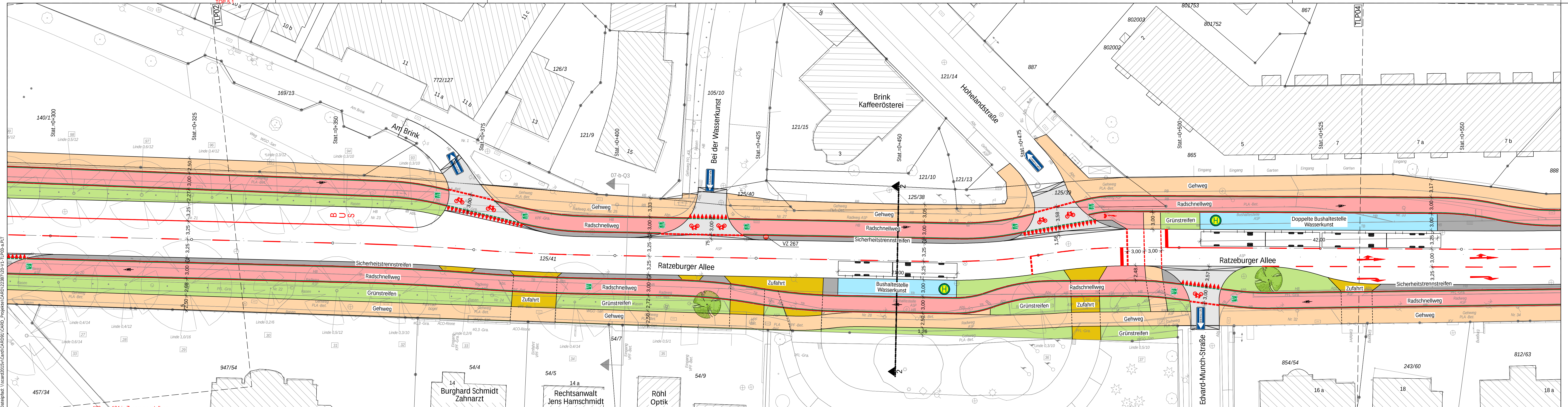
UTM	GK3	GK4	aktual
Grundplan: Fremdbüro	Höhenystem: -		

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Bad Bevensen, 08. November 2023

Heidt + Peters
Die Ingenieure

Dateipfad: \\sard2015\\Card\\CARD91\\CARD_22387\\20-V1-TLP03-a.BIT



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtli. n. m. vorhanden
- Top-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSG

Bestand - Vermessung

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

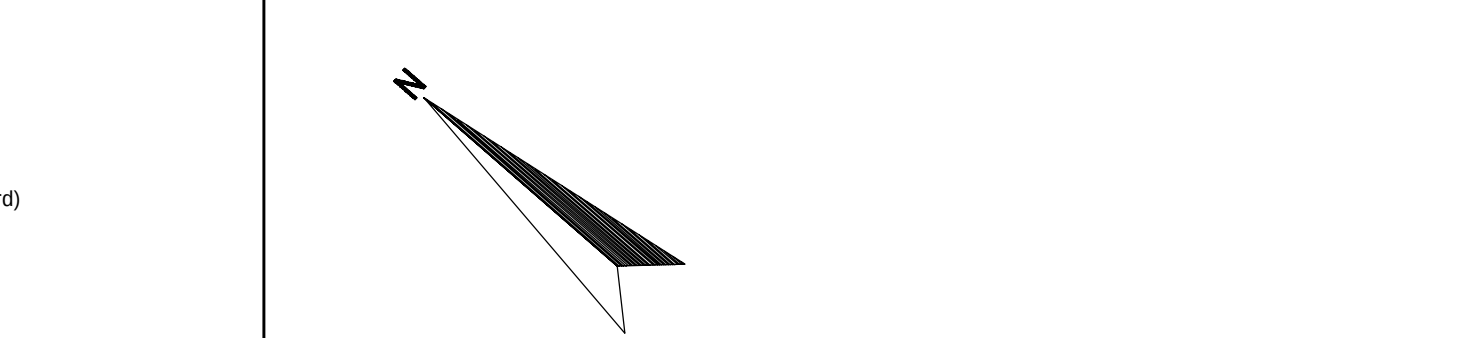
Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen
- Poller
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- HB Hochbord
- TB Tiefbord
- RdB Rundbord
- RaB Rasenbord
- FB Flachbord

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Übersicht



Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 3

a Erstaussgabe 08.11.2023 UO/Lg/Ra
Index Beschreibung Datum bearb./gez.

aufgestellt: Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH

Bad Bevensen, 08. November 2023

Maßstab: 1:250 bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.: 22387-20-V1-TLP03-a

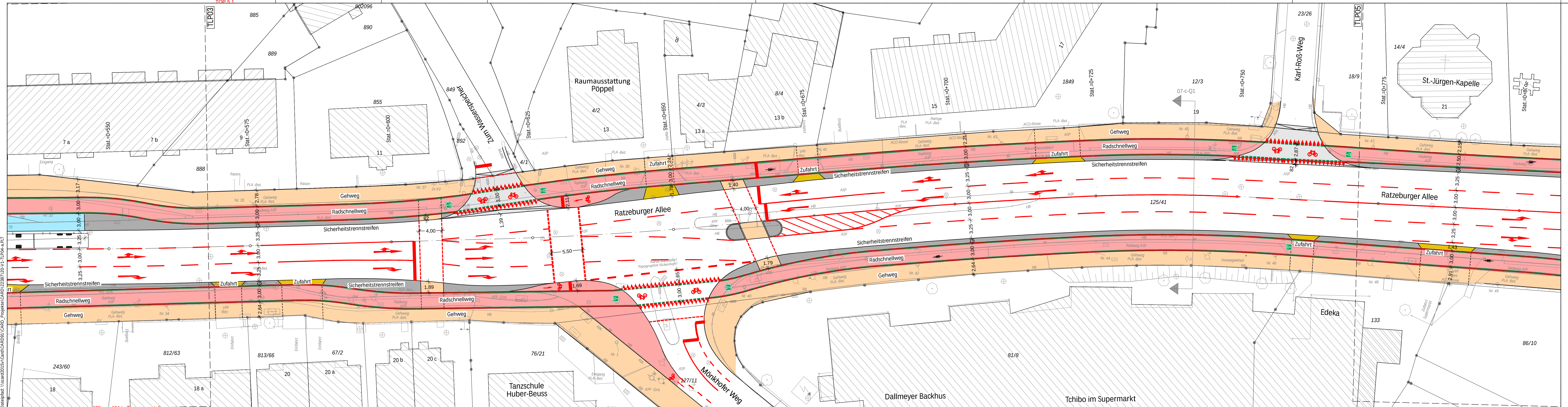
UTM GK3 GK4 Jaktal

Grundplan: Fremdbüro Höhengsystem: -

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Heidt + Peters
Die Ingenieure

Dateipfad: \\sard2015\Card\CardRD91\CARD_Projekte\CARD22387\20-V1-TLP04-a.rvt



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Top-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen
- Poller
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- HB
- TB
- RdB
- RaB
- FB
- Hochbord
- Tiefbord
- Rundbord
- Rasenbord
- Flachbord

Bestand - Vermessung

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 4

aufgestellt: **Hansestadt Lübeck**

Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH

Bad Bevensen, 08. November 2023

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.: 22387-20-V1-TLP04-a

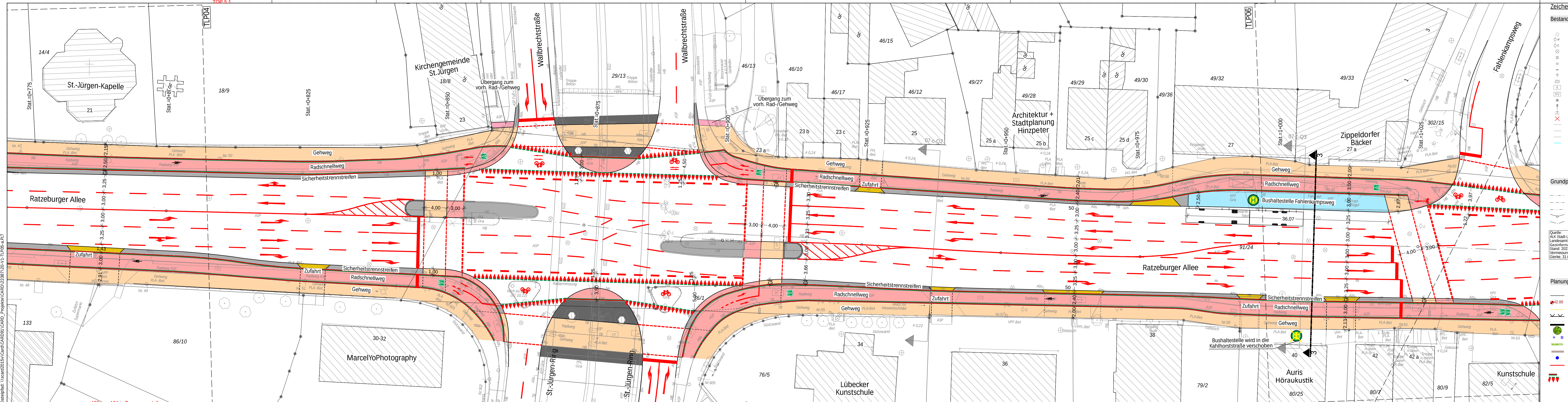
UTM GK3 GK4 GK5

Grundplan: Fremdbüro Höhenystem: -

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Heidt + Peters Die Ingenieure

\\sacard2015\Card\Card91\CARD_Projekte\CARD22387\20-V1-TLP05-a-RT



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrfurt über Einmündungen

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Geh- und Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Straßennebenfläche, befestigt

Bestand - Bord

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Plaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

**Vorentwurf
Variante 1
Teillageplan 5**

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck
Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.:
22387-20-V1-TLP05-a

UTM GK3 GK4 GK5 GK6

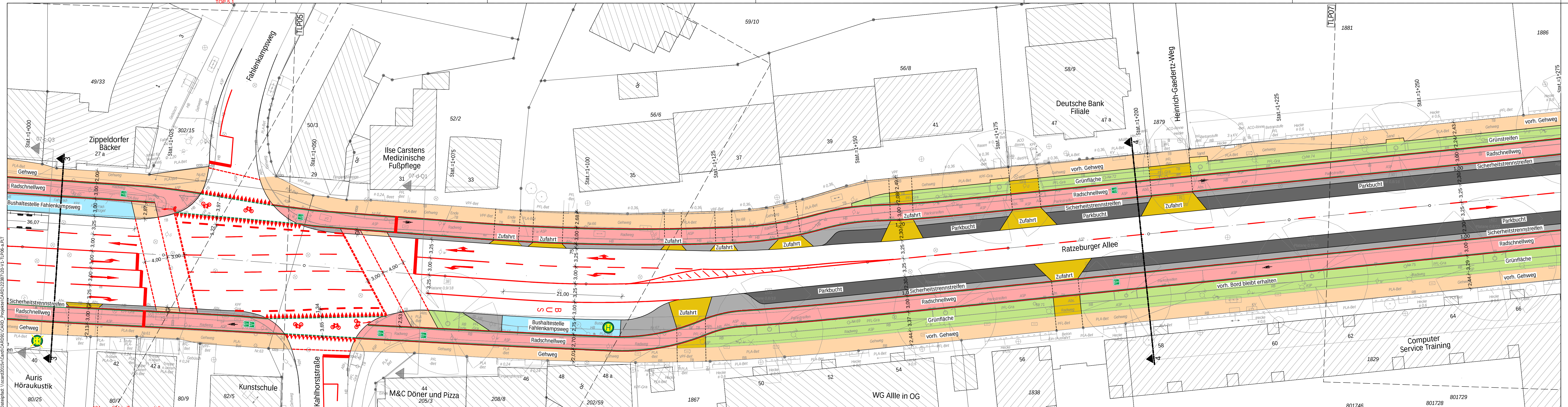
Grundplan: Fremdbüro Höhenystem: -

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Bad Bevensen, 08. November 2023

Heidt + Peters
Die Ingenieure

Dateipfad: Usard2015\Card\Card91\CARD_Projekte\CARD122387\20-V1-TLP06-a-BT



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Top-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen

- Poller
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- HB
- TB
- RdB
- RaB
- FB

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Grünfläche
- Straßennebenfläche, befestigt

Bestand - Vermessung

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB
- TB
- ÜB
- RB
- EF

Bestand - Oberflächen

- ASP
- BET
- GPF
- KPF
- VPF
- DPF
- PFL
- PLA
- RAG
- BLS
- WGO
- UNB

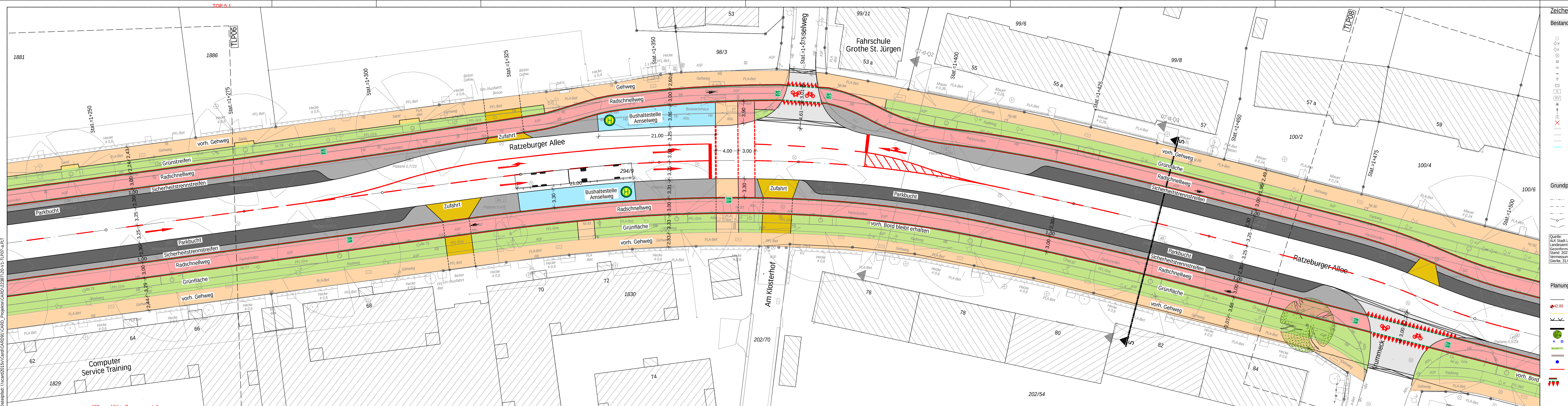
Bestand - Materialien

- Bet
- GRA
- Nat
- Kli
- Sch
- San
- Kun
- Hol
- Met

Bestand - Bordere

- HB

Dateipfad: Usard2015\\Card\\CARD91\\CARD_Projekte\\CARD\\22387\\20-V1-TLP07-a.BT



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Top-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSG

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

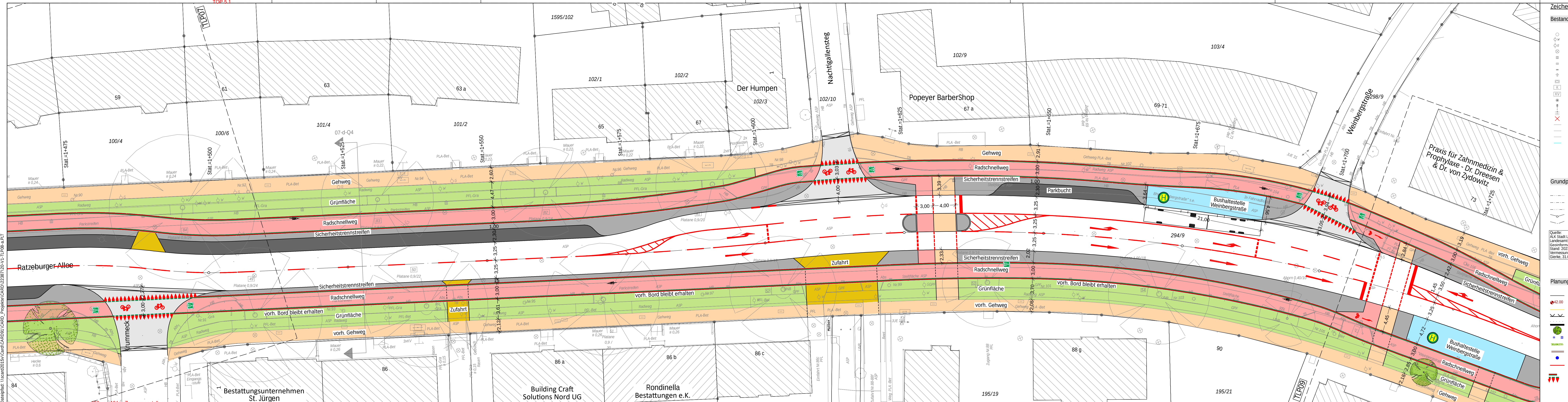
Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 7

aufgestellt:	Maßstab: 1:250
Hansestadt Lübeck	bearbeitet: U. von der Ohe
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	gezeichnet: M.L./F.R.
Bad Bevensen, 08. November 2023	Anlage
Registrier-Nr.:	22387-20-V1-TLP07-a
UTM	GK3
Grundplan: Fremdbüro	Höhenystem: -

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Heidt + Peters
Die Ingenieure

Dateipfad: \\sard2015\Card\Card91\CARD_Projekte\CARD22387\20-V1-TLP08-a.rtf



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Fahnenhülse
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Top-Linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle: ALK Stadt Lübeck, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Stand: 2023, Vermessung von Fremdbüro Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bus Haltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Bestand - Borte

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VFP Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 8

aufgestellt: Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH

Bad Bevensen, 08. November 2023

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.: 22387-20-V1-TLP08-a

UTM GK3 GK4 GK5 GK6

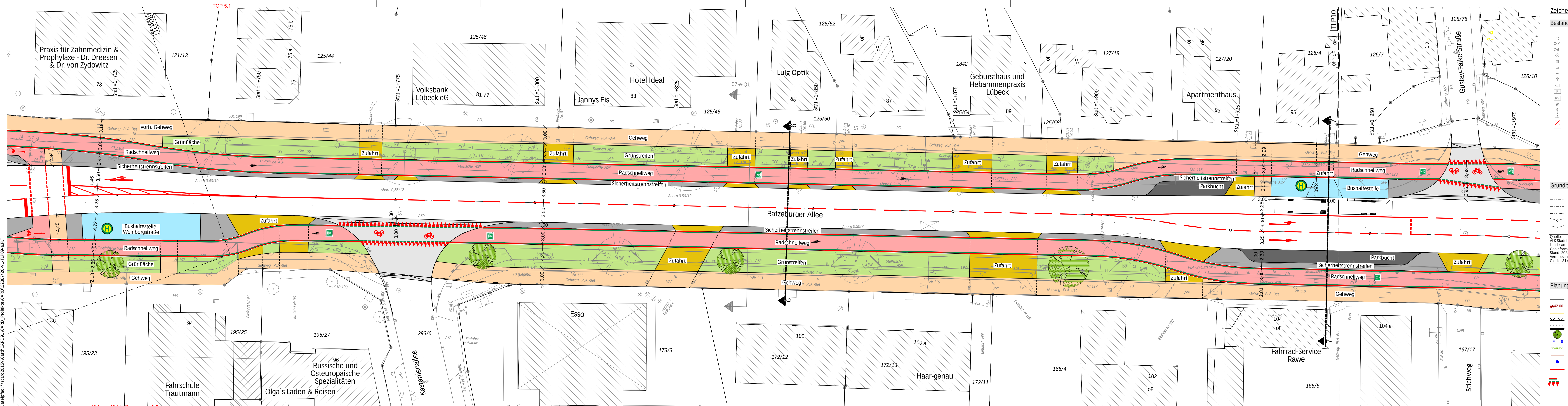
Grundplan: Fremdbüro

Höhenystem: -

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Heidt + Peters
Die Ingenieure

\\sard2015\Card\Card91\CARD_Projekte\CARD22387\20-V1-TLP09-a-BIT



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülse
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSGK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrfurt über Einmündungen
- Poller
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- HB
- TB
- RdB
- RaB
- FB
- Hochbord
- Tiefbord
- Rundbord
- Rasenbord
- Flachbord

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Bestand - Vermessung

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

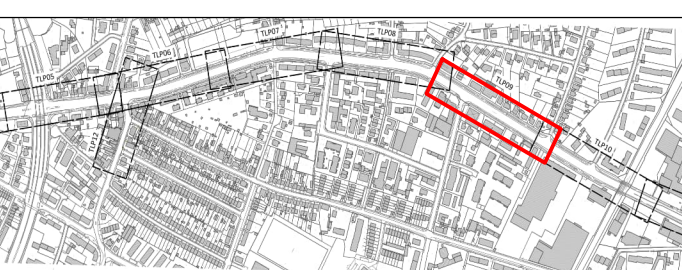
- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)



Übersicht



a	Erstausgabe	08.11.2023
Index	Beschreibung	UO/Lg/Ra Datum bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 9

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Bad Bevensen, 08. November 2023

Heidt + Peters
Die Ingenieure

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

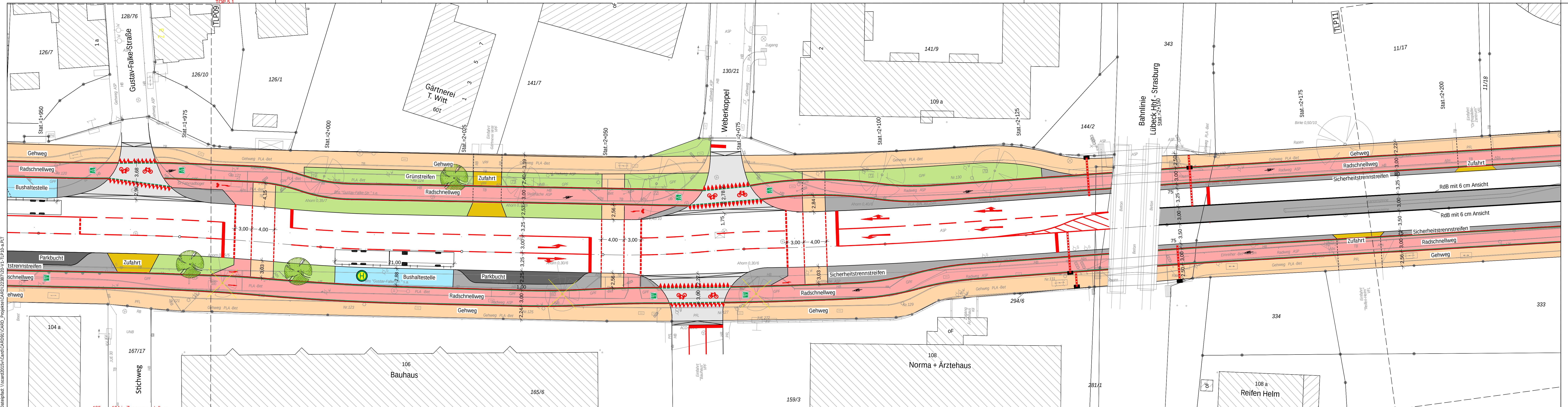
gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.:
22387-20-V1-TLP09-a

UTM	GK3	GK4	lokal
Grundplan: Fremdbüro			
Höhenystem: -			

\\sard2015\Card\Card91\CARD_Projekte\CARD2387\20-V1-TLP10-a.RIT



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtli. n. m. vorhanden
- Top-Linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen
- Poller
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- Hochbord
- Tiefbord
- RdB
- Rasenbord
- Flachbord

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metal, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 10

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck
Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH

Bad Bevensen, 08. November 2023

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.: 22387-20-V1-TLP10-a

UTM	GK3	GK4	Jahr
Grundplan: Fremdbüro	Höhenystem: -		

Dateipfad: \\sard2015\\Card\\CARD91\\CARD_Projekte\\CARD22387\\20-V1-TLP11-a.BT



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschleier
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülle
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. n. vorhanden
- Top-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindengrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle: ALK Stadt Lübeck, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein, Stand: 2023, Vermessung von Fremdbüro Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Hecke
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerfurt über Einmündungen

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- Hochbord
- Tiefbord
- Rundbord
- Rasenbord
- Flachbord

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 11

aufgestellt: Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH

Bad Bevensen, 08. November 2023

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.: 22387-20-V1-TLP11-a

UTM GK3 GK4 GK5 GK6

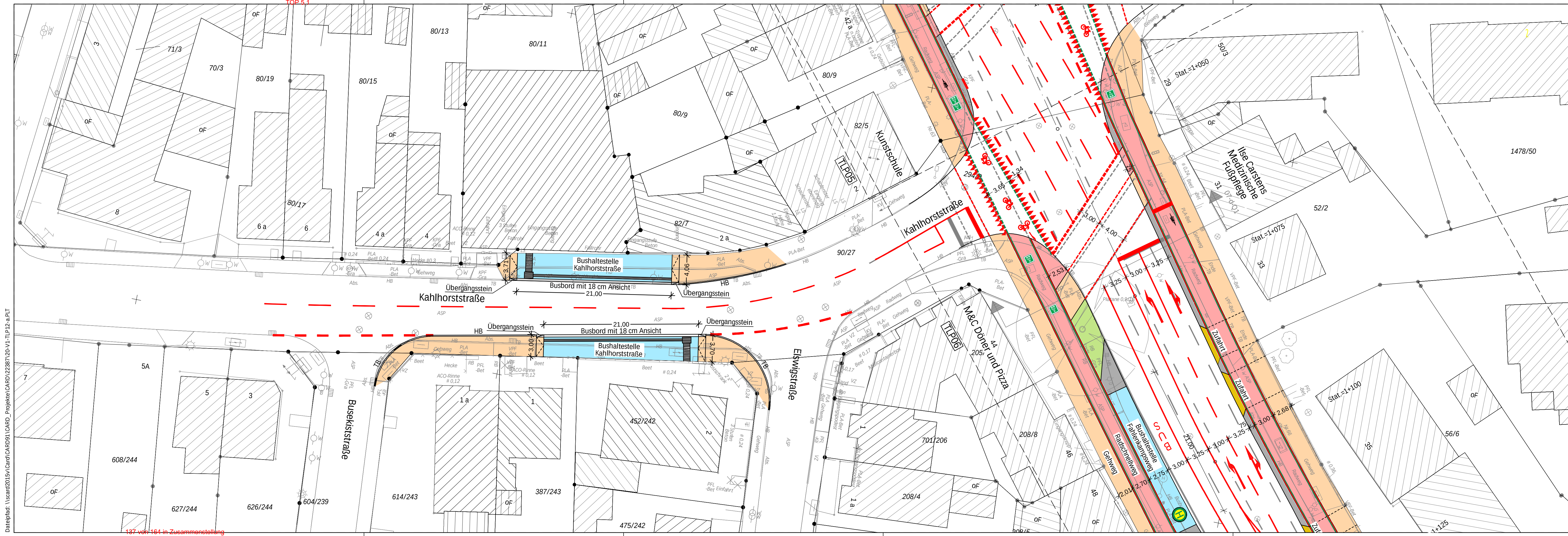
Grundplan: Fremdbüro

Höhenystem: -

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Heidt + Peters
Die Ingenieure

Dateipfad: \\sard2015v1\Card\CARD091\CARD_Projekte\CARD122387\20-V1-TLP12-a.PLT



137 von 164 in Zusammenstellung

Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschieber
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülse
- Kabelschacht
- Kabelverteiler
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt örtl. n. m. vorhanden
- Top-linie
- Hochbord etc.
- Tiefbord, Radwegabgr.
- Bestand aus DSGK

Grundplan (ALK)

- Gemarkungsgrenze
- Gemeindegrenze
- Flurgrenze
- Flurstgr. vermark
- Flurstgr. unvermark

Quelle:
ALK Stadt Lübeck,
Landesamt für Vermessung und
Geoinformation Schleswig-Holstein,
Stand: 2023
Vermessung von Fremdbüro
Gierke, 31.03.2023

Planung

- Neubau
- Höhen
- Rückbau
- Zaun
- Winkelstütze
- Baum
- Straßenablauf
- Mauer
- Fallrohr
- Fahrbahnmarkierung
- Radwegmarkierung
- Radfahrerturt über Einmündungen
- Poller
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- HB
- TB
- RdB
- RaB
- FB
- Hochbord
- Tiefbord
- Rundbord
- Rasenbord
- Flachbord

Bestand - Borde

- HB Hochbord
- TB Tiefbord (auch Flachbord abges.)
- ÜB Überfahrt-/Rundbord (auch Flachbord)
- RB Rasenbord
- EF Einfassung (Metall, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- Poller
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- Straßennebenfläche, befestigt

Übersicht

a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 12

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH

Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Bad Bevensen, 08. November 2023

Heidt + Peters
Die Ingenieure

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.:
22387-20-V1-TLP12-a

UTM

CK3

CK4

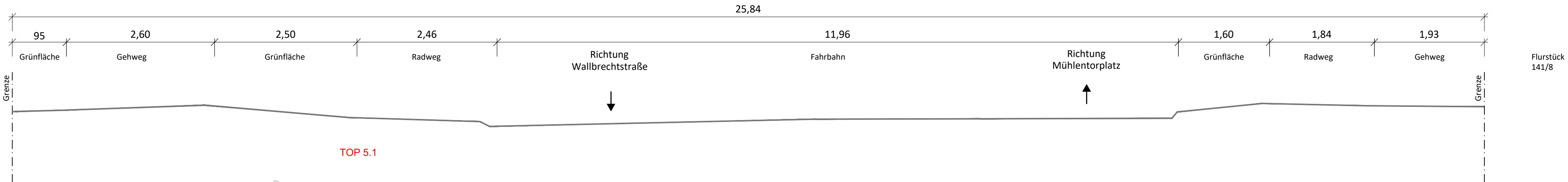
lekal

Grundplan: Fremdbüro

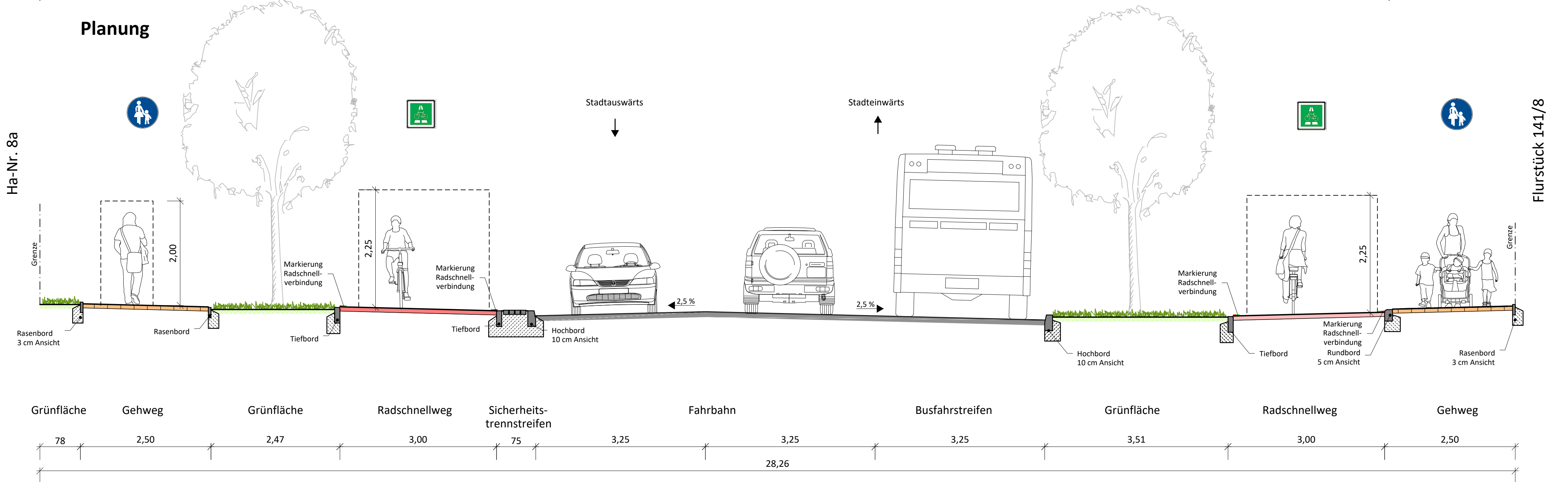
Höhenystem: -

Querschnitt 1-1
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (0+145)

Bestand



Planung



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/AB
Index	Beschreibung	Datum	bearb. / gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

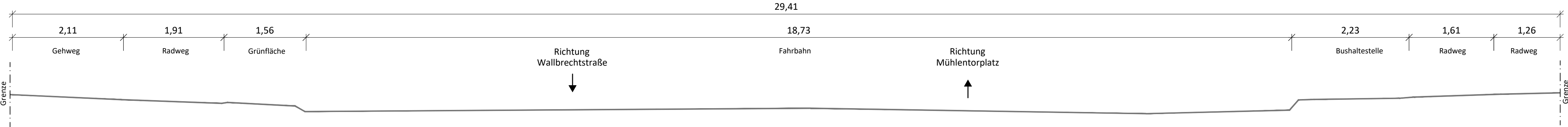
Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 1-1

aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: A. Bendig	Anlage
Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP1-a	Grundplan:

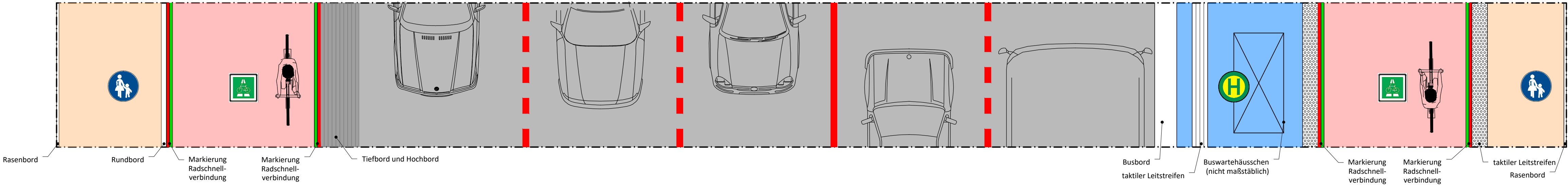
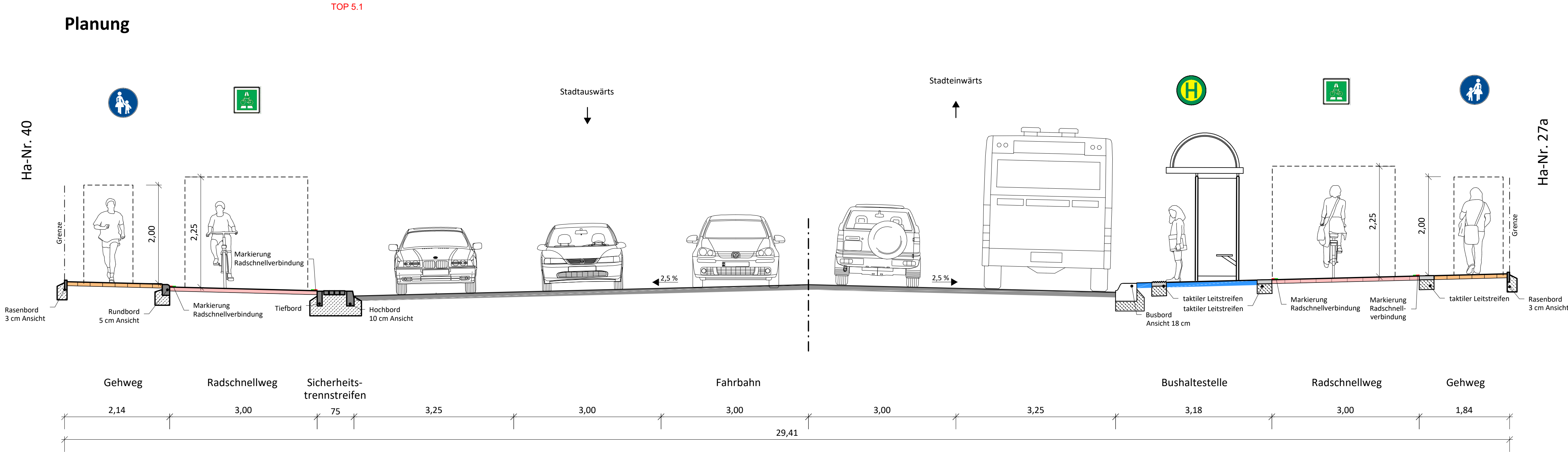


Querschnitt 3-3
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (1+006,000)

Bestand



Planung



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/AB
Index	Beschreibung	Datum	bearb. / gez.

Hansestadt Lübeck



Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

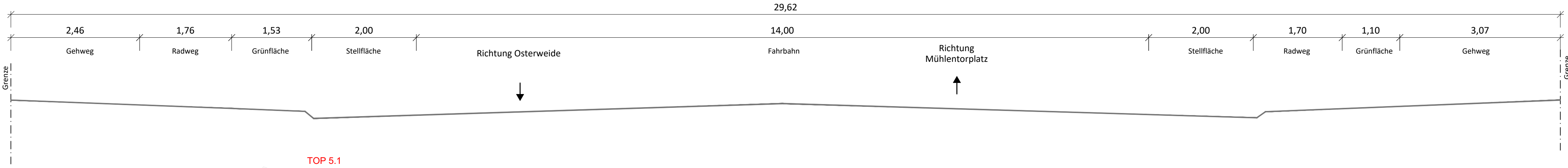
Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 3-3

aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: A. Bendig	Anlage
Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP3-a	Grundplan:
Sassendorfer Straße 14 29549 Bad Bevensen Fon (0 58 21) 98 15-0 Fax (0 58 21) 98 15-21 bad-bevensen@heidt-peters.de	UFM GK3 GK4 lokal

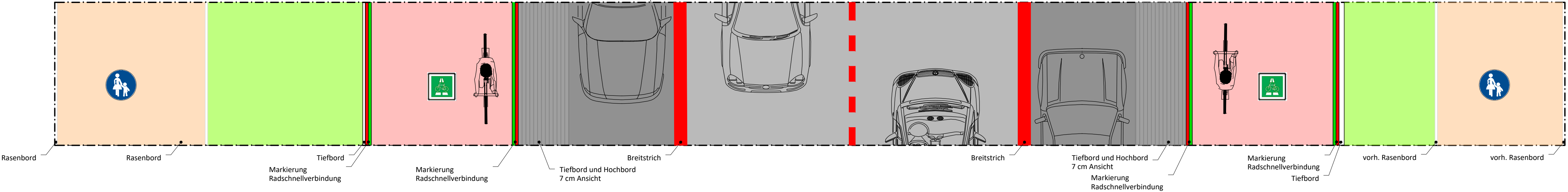
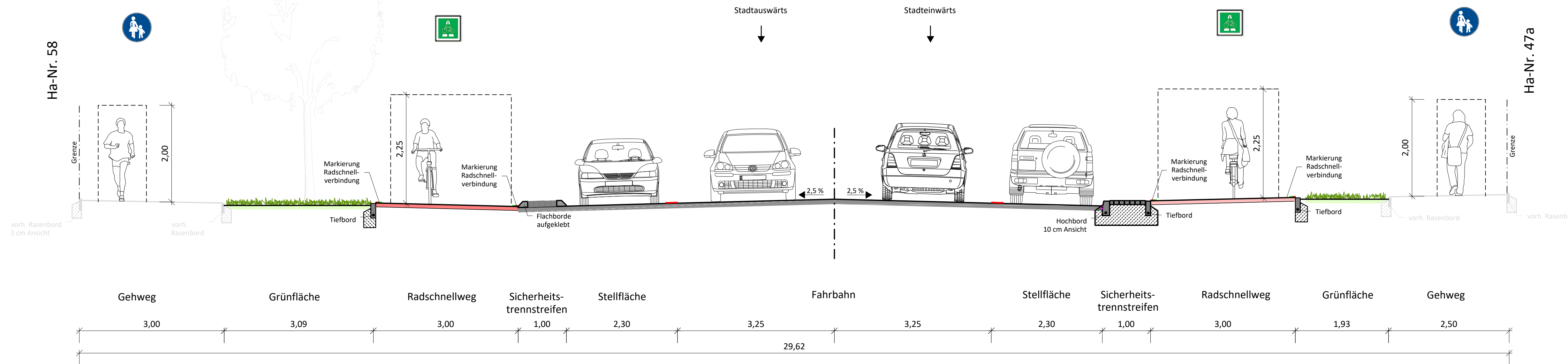


Querschnitt 4-4
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (1+199,000)

Bestand



Planung



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/AB
Index	Beschreibung	Datum	bearb. / gez.

Hansestadt Lübeck

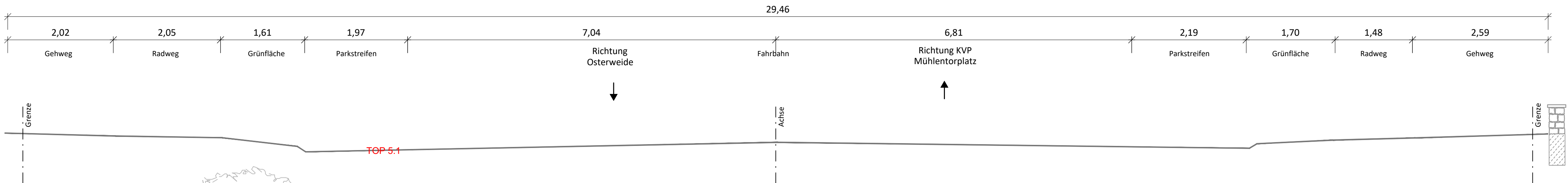
Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 4-4

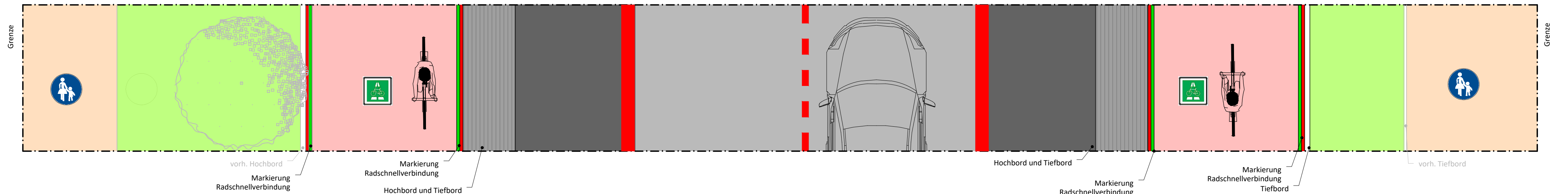
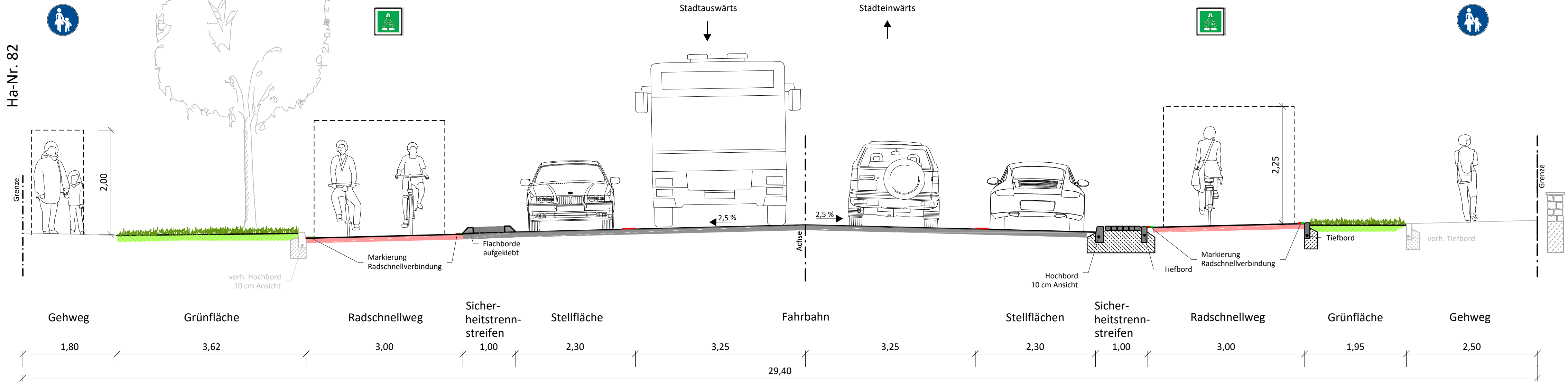
aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
Bad Bevensen, 8. November 2023	gezeichnet: A. Bendig
anlage	Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP4-a
Grundplan:	UFM GK3 GK4 lokal

Querschnitt 5-5
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (1+440)

Bestand



Planung



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/Lg
Index	Beschreibung	Datum	bearb. / gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

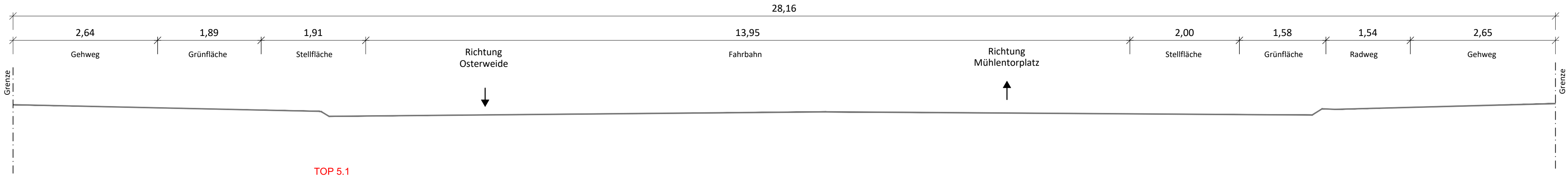
Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 5-5

aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: M. Lange	Anlage
Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP5-a	Grundplan:

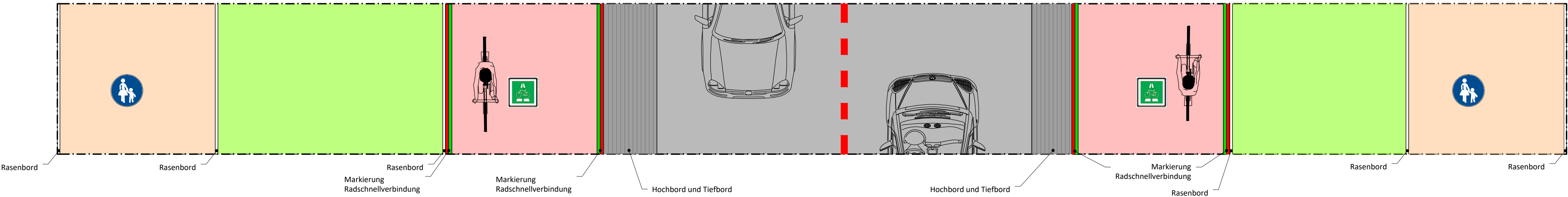
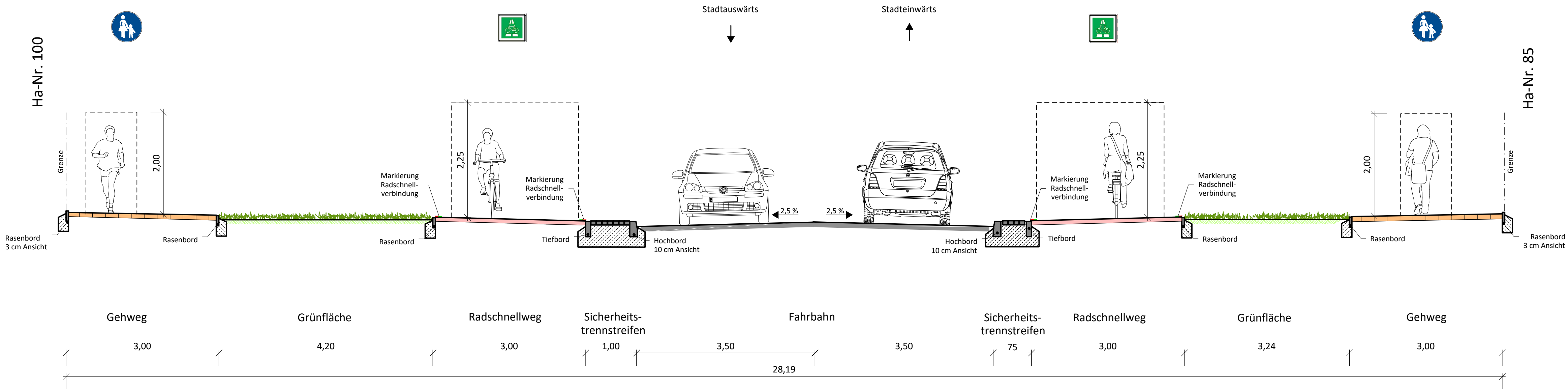
Heidt + Peters
Die Ingenieure

Querschnitt 6-6
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (1+845,000)

Bestand



Planung



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/AB
Index	Beschreibung	Datum	bearb. / gez.

Hansestadt Lübeck



Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 6-6

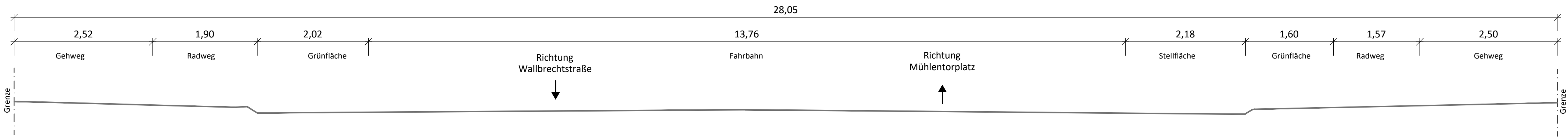
aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: A. Bendig	Anlage
Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP6-a	Grundplan:
Bad Bevensen, 8. November 2023	UTM GK3 GK4 lokal



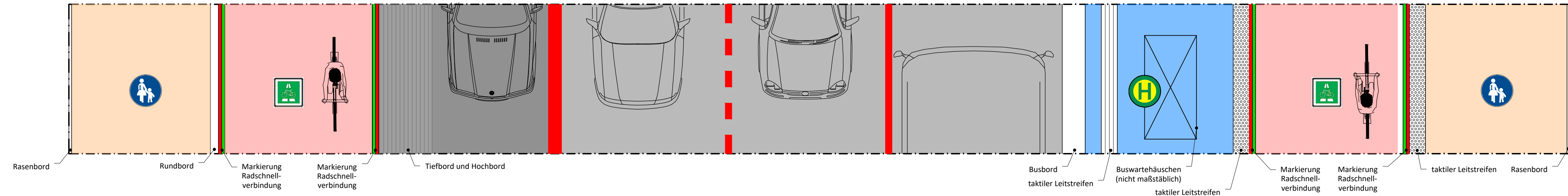
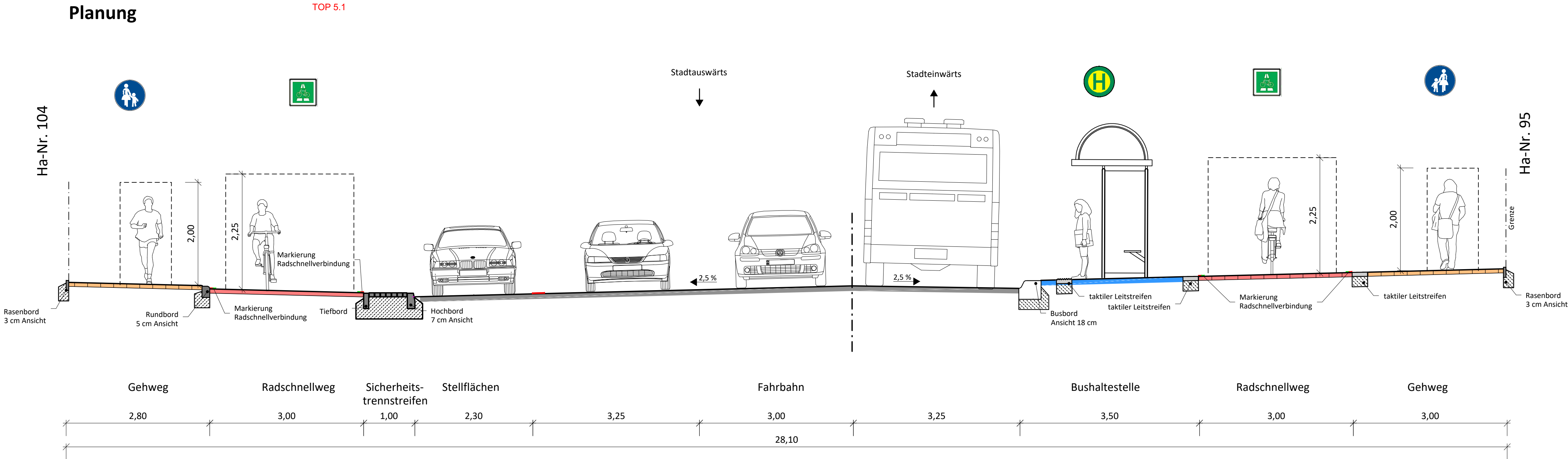
Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Querschnitt 7-7
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (1+942,000)

Bestand



Planung



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/AB
Index	Beschreibung	Datum	bearb. / gez.

Hansestadt Lübeck



Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 7-7

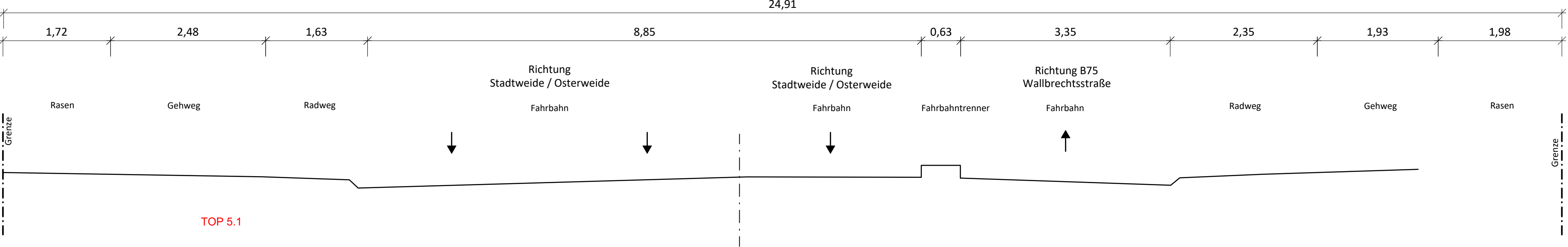
aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: A. Bendig	Anlage
Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP7-a	Grundplan:
Bad Bevensen, 8. November 2023	



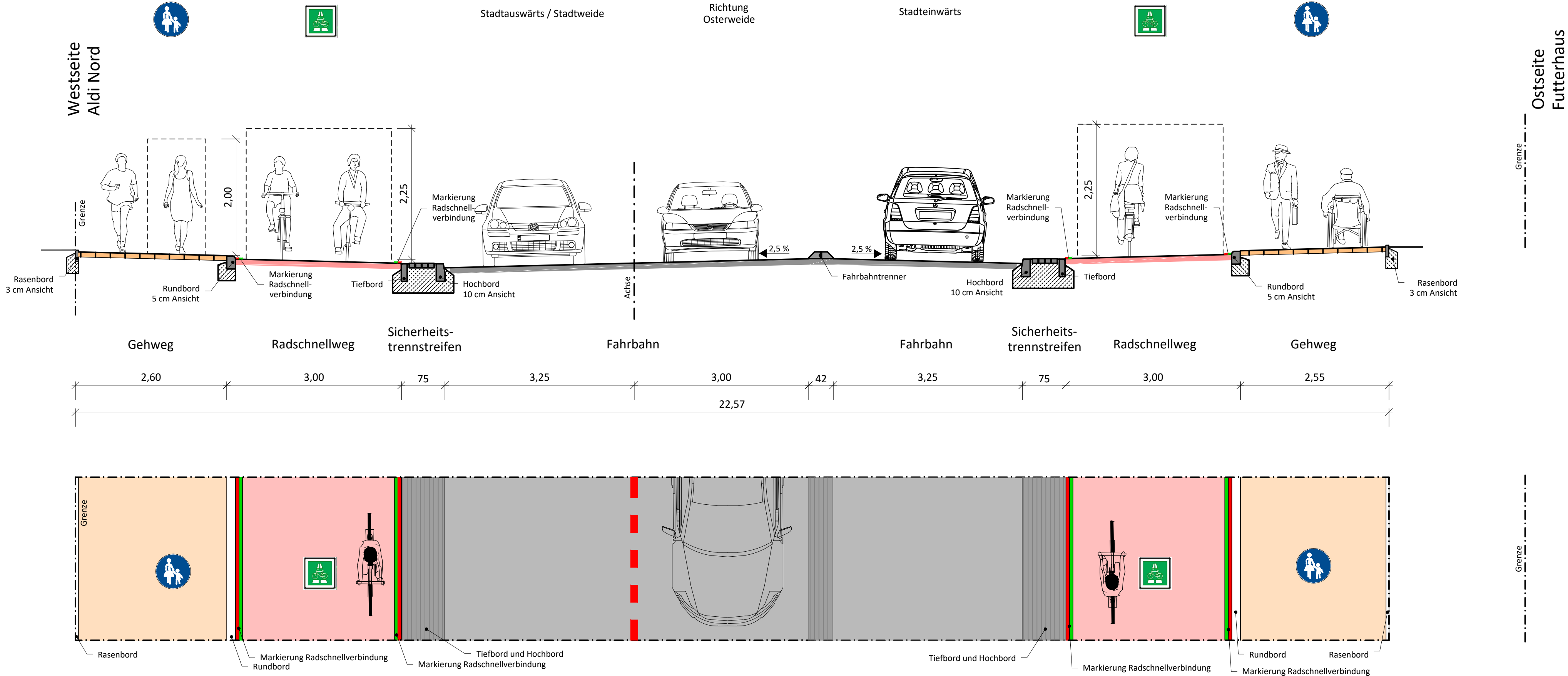
Sassendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Querschnitt 8
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (2+285)

Bestand



Planung



a	Erstausgabe	08.11.2023	UO/TM
Index	Beschreibung	Datum	bearb. / gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 8-8

aufgestellt:	Maßstab: 1 : 50/50
Hansestadt Lübeck	bearbeitet: U. von der Ohe
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	gezeichnet: T. Müller
Bad Bevensen, 8. November 2023	Anlage
Register-Nr.:	22387-20-V1-QP8-a
Sasendorfer Straße 14 29549 Bad Bevensen Fon (0 58 21) 98 15-0 Fax (0 58 21) 98 15-21 bad-bevensen@heidt-peters.de	Grundplan:



Lübeck, 21. August 2023

Bericht zur Kinder- und Jugendbeteiligung anlässlich des Planungsbeginnes Radschnellweg Ratzeburger Allee

Beteiligungsaktion / Befragung zum Radschnellweg beim Stadtschüler*Innenparlament und an der Grund- und Gemeinschaftsschule St. Jürgen

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt die Anlage eines Radschnellweges im Zuge der Ratzeburger Allee in Lübeck. Die Ratzeburger Allee ist auf Grund der hohen Siedlungsdichte, den Hochschulstandorten und der Innenstadtanbindung einer der stärksten Radverkehrsachsen in Lübeck. Daher wurde die Ratzeburger Allee für die Einordnung eines Radschnellweges (RSW) im Einrichtungsverkehr u.a. im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ausgewählt.

Da der zu planende Radschnellweg Ratzeburger Allee auch von Schüler:innen u.a. als Schulweg genutzt wird, stellt das Vorhaben gem. § 47f GO ein beteiligungspflichtiges Vorhaben dar, weil es die Interessen von Kindern und Jugendlichen (mit-) berührt. Als Nutzer:innen von Fuß- und Radwegen verfügen u. a. die Schüler:innen der Grund- und Gemeinschaftsschule St. Jürgen, deren Schulweg überwiegend die Ratzeburger Allee ist, über eine eigene Perspektive auf das Verkehrsgeschehen.

Die nachfolgende Auswertung stellt die Ergebnisse der Beteiligungsaktion dar.

1. Rahmenbedingungen und Verlauf

Die Beteiligung / Befragung zum Radschnellweg wurde in zwei Formaten in den Monaten Juni / Juli 2023 durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte durch Mitarbeiter des Bereiches Stadtgrün und Verkehr, des Bereiches Jugendarbeit und einer Mitarbeiterin des Jugendringes. Zwei unterschiedliche Beteiligungsformate wurden gewählt um die verschiedenen Alters-/Zielgruppen (Klassenstufen 3 bis 12) anzusprechen.

In einem ersten Termin am 07.06.2023 erfolgte seitens des Bereiches 5.660 die Teilnahme als Gast bei einer Sitzung des Stadtschüler*Innenparlaments (SSP). Im Rahmen einer Präsentation wurde das Projekt kurz vorgestellt und ein Befragungsbogen ausgeteilt, der von den anwesenden Schüler:innen ausgefüllt wurde.

Bei einem weiteren Termin am 12.07.2023 erfolgte eine Begehung mit Schüler:innen der Grund- und Gemeinschaftsschule St. Jürgen (GGS) in einem Teilabschnitt der Ratzeburger Allee. Die Teilnehmenden wurden in zwei Kleingruppen aufgeteilt und es fand zunächst die einstündige Begehung und der Stopp an ausgewählten Stationen (siehe Ergebnisse) statt. Bei jeder Station



erfolgte ein reger Austausch zu den Punkten: Was gefällt euch hier? Was gefällt euch nicht? Welche Vorschläge habt ihr? Im Anschluss wurde der zusätzlich zu den Fragen der Begehung vorbereitete Fragebogen (analog Fragebogen SSP) ausgefüllt. Zu den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten konnten Begründungen hinzugefügt werden.

A Ergebnisse der Beteiligung am 07.06.2023 - Gruppe Stadtschüler*Innenparlaments (SSP)

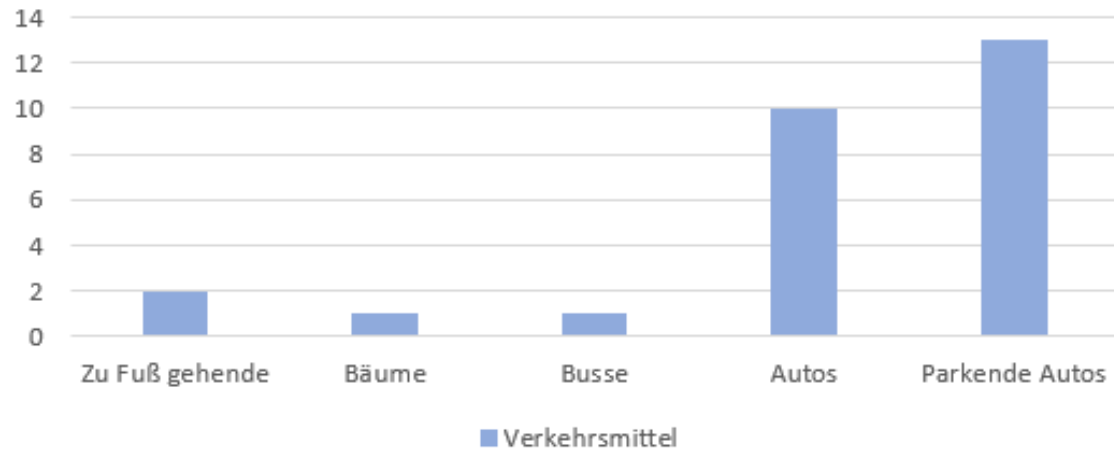
1. Wer bist Du?

Teilgenommen haben: 10 Schüler:innen der Gemeinschaftsschulen
 10 Schüler:innen der Gymnasien
 10 männliche und 10 weibliche Teilnehmer:innen

Es waren die Klassenstufen 7 bis 12 (Gemeinschaftsschule / Gymnasium) beteiligt.



2. Es ist nur begrenzter Platz vorhanden. Wer soll in Deinen Augen seinen Platz hergeben (Mehrfachnennung möglich)?



Begründungen:

Zu Fuß gehende

- nicht so viele Fußgänger dort

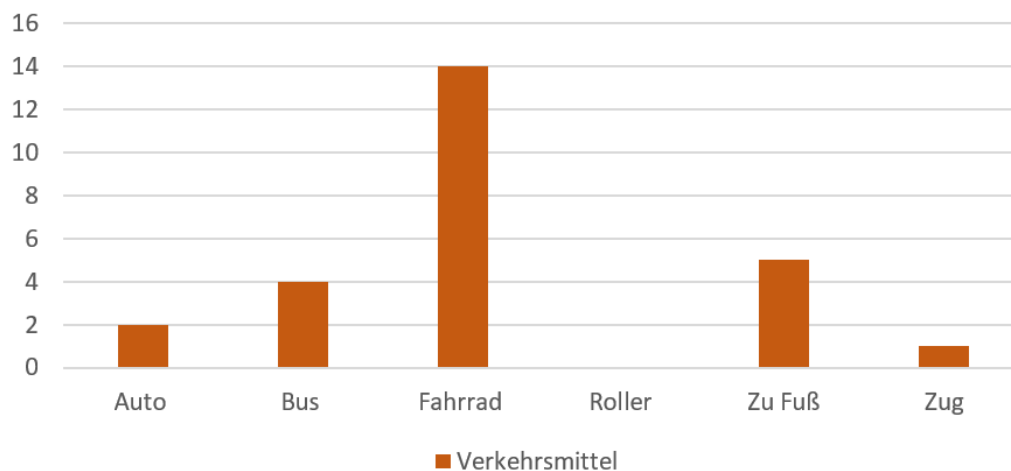
Parkende Autos

- Weil das unnötig viel Platz verschwendet. Autos fahren ja nicht, dann können die irgendwo anders parken.
- Es gibt Parkplätze!

Allgemein

- Stadt sollte allgemein attraktiver für Fahrrad und ÖPNV werden, dafür weniger Platz für Autos
- Bäume sollen bleiben wegen Stadtklima
- mehr ÖPNV
- parkende Autos sind jedoch schon jetzt eine große Gefahr
- Busse könnten auf den Auto Wegen fahren
- parkende Autos beanspruchen viel Platz
- Das Problem ist hierbei natürlich wo sollen die parkenden Autos hin. Ich denke, dass dies zu einem wunden Punkt wird. Daher müsste im Gleichen Zusammenhang der Nahverkehr ausgebaut werden, damit sich mehr Menschen gegen ein eigenes Auto entscheiden.
- Autos müssen generell reduziert werden. Sie sind in diesem Bereich von Lübeck sehr gefährlich für die anderen Verkehrsteilnehmer:innen.
- Auf dieser Strecke gibt es zahlreiche Parkmöglichkeiten.
- Autos haben viel Platz. Vielleicht fahren weniger Leute mit dem Auto und mehr Rad.
- Man könnte kleinere Bäume bauen.

3. Wie kommst Du zur Schule (Mehrfachnennung möglich)? Warum so und nicht anders?



Begründungen:

Zu Fuß

- meine Schule ist sehr nah
- sportlich, Klima freundlich, Geld sparen
- weil es Umweltfreundlich ist

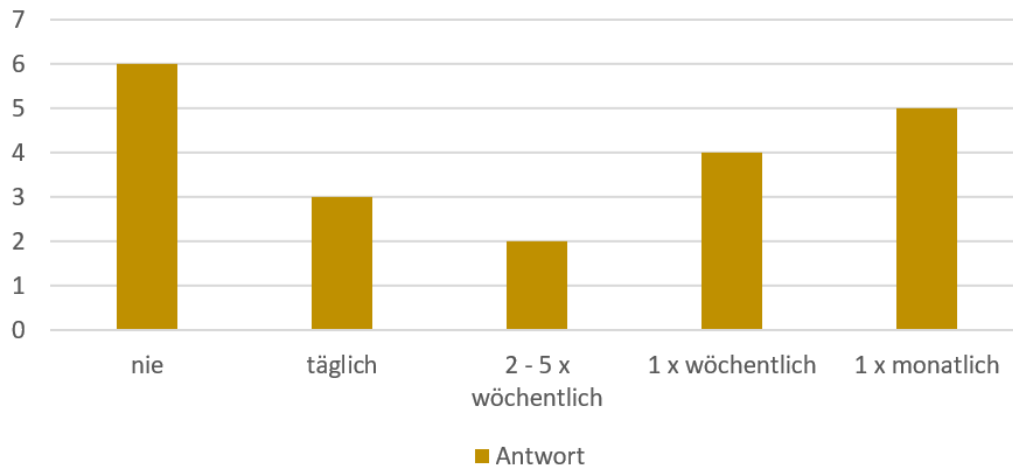
Bus

- weil es am schnellsten ist und ich weiter weg wohne
- es gibt eine gute Vernetzung zu Bus und Bahn

Fahrrad:

- am praktischsten
- noch keinen Führerschein und wenn möglich dann trotzdem mit dem Fahrrad günstiger / nachhaltiger
- am schnellsten, praktischen und günstigsten
- Die Lage des Weges ist gut mit dem Fahrrad machbar.
- Die Fahrradstrecke ist angenehm.
- Sportlich und schneller
- Ich wohne sehr nah an meiner Schule.
- kein Auto, Bus sehr teuer

4. Fährst Du jetzt zurzeit mit dem Rad auf der Ratzeburger Allee und wenn ja, wie oft? (z.B. zu Freund:innen, Hobby ...)



Begründungen:

Täglich:

- Mein Schulweg ist fast die ganze Strecke des Weges.
- Schulweg und häufiger Weg zu Freizeitmöglichkeiten
- Schul- und Heimweg

Selten (1x wöchentlich):

- ein guter Freund wohnt da

Selten (1x monatlich):

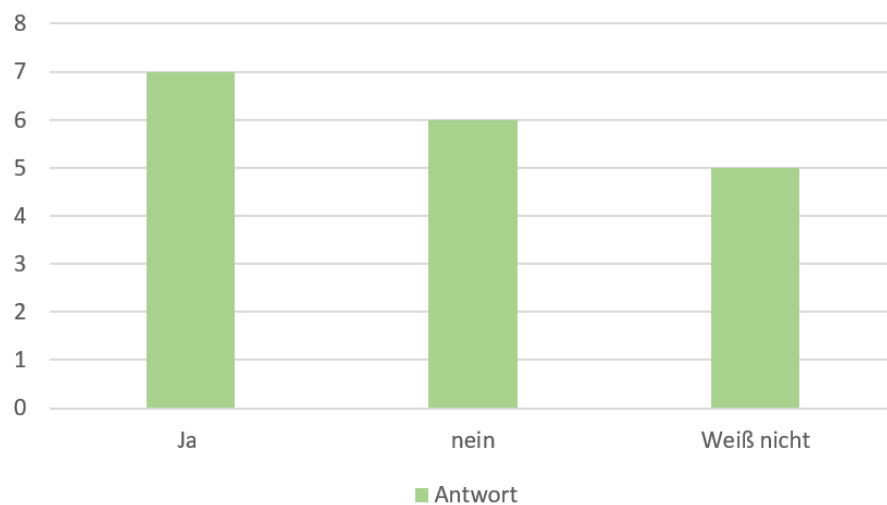
- Es wohnen da nur Freunde
- Die Ratzeburger Allee ist kein Weg den ich benutzen muss um notwendige Orte zu erreichen, da ich sehr zentral wohne.

Nie:

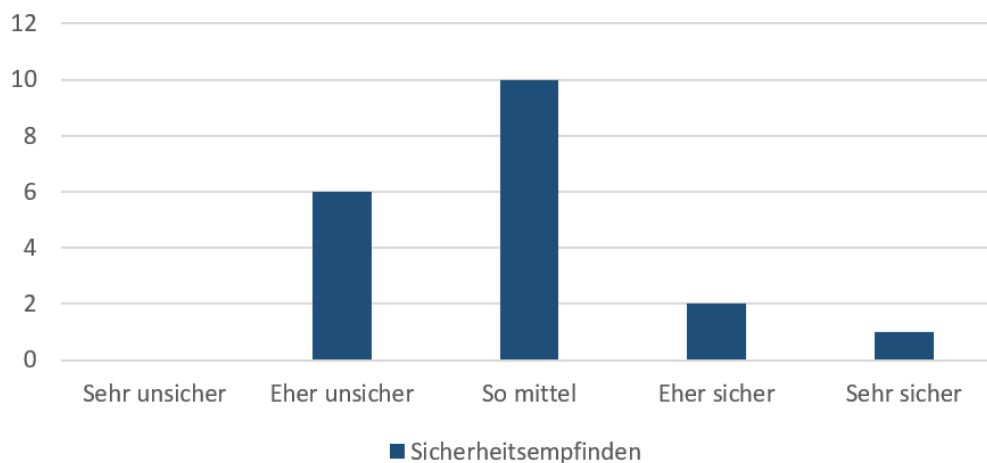
- Es ist nicht da was mich Interessiert.
- Ich bin nie in der Gegend.
- Nur zum Zahnarzttermin, keine Ziele in der Gegend.

→ Die Mitglieder des SSP nutzen die Ratzeburger Allee nur teilweise als Schulweg, daher der hohe Anteil der Teilnehmer:innen die nie bzw. nur selten die Ratzeburger Allee befahren.

5. Würdest Du öfter mit dem Rad fahren, wenn der Radschnellweg fertig ist?



6. Wie sicher fühlst Du Dich in der Ratzeburger Allee?



Begründungen:

- es ist durchaus besonders morgens sehr eng und voll, aber man ist es auch gewöhnt
- Fahrradweg zu schmal, Autos zu schnell
- Platzmangel macht überholen sehr unangenehm, vor allem mit Baumwurzeln
- Es wird zu schnell gefahren, Regeln werden naja eingehalten, Baustellen unübersichtlich.
- Der Weg ist ziemlich schmal und uneben, so dass es vor allem morgens mit jüngeren oder schnelleren Radfahrer:innen eng wird
- häufig unvorsichtige Autos, Kollisionen mit anderen Rädern kommen häufig vor
- ich habe manchmal Angst angefahren zu werden und der Weg ist nicht so gut
- zu eng, überholen Weg nicht genug



8. Welche Wünsche / Ideen / Anregungen für die Ratzeburger Allee hast Du noch?

- schlaue Ampeln für Radfahrer → gut getaktet
- Parkplätze wegnehmen, Fußgängerweg vergrößern und verbessern und statt den Parkplätzen Tiefgaragen
- Radschnellwege ausbreiten in Lübeck falls Projekt gut läuft Bsp. Fackenburger Allee, Grünflächen



B Ergebnisse der Beteiligung am 12.07.2023 - Gruppe Grund- und Gemeinschaftsschule St. Jürgen

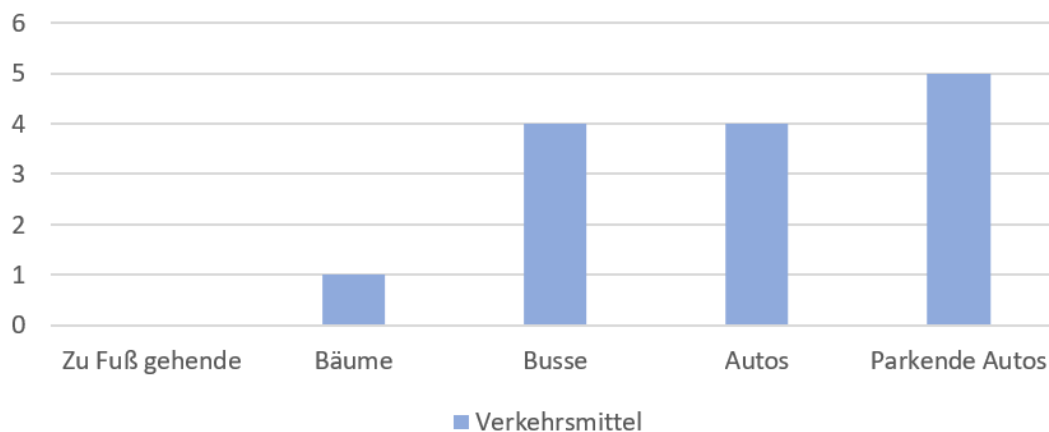
1. Wer bist Du?

Teilgenommen haben: 11 Schüler:innen der Grundschule

5 männliche und 6 weibliche Teilnehmer:innen

Es waren die Klassenstufen 3-4 (Grundschule) beteiligt.

2. Es ist nur begrenzter Platz vorhanden. Wer soll in Deinen Augen seinen Platz hergeben (Mehrfachnennung möglich)?



Begründungen:

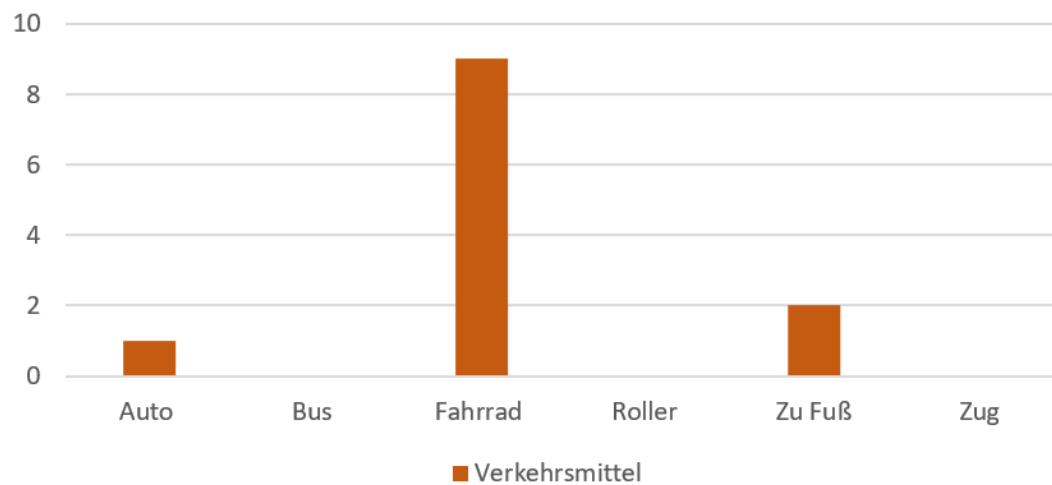
Autos sollen Platz machen:

- dann gäbe es weniger Abgase, das ist besser für die Umwelt, stattdessen kann man mit dem Bus fahren, da passen mehr Menschen rein, das braucht dann weniger Platz

Busse sollen Platz machen:

- Bäume dürfen nicht weg, die machen Sauerstoff, statt Bus kann man Auto fahren, wir fahren alle nicht Bus
- Es gibt so viele Autospuren, da können die Autos was abgeben
- Es kann extra Parkplätze geben (anstatt an der Straße) oder ein Parkplatz zwischen den Spuren

3. Wie kommst Du zur Schule (Mehrfachnennung möglich)? Warum so und nicht anders?



Begründungen:

Zu Fuß:

- ich wohne ganz nah an der Schule
- Ich komme momentan zu Fuß, weil die Ampel kaputt ist

Auto und Rad:

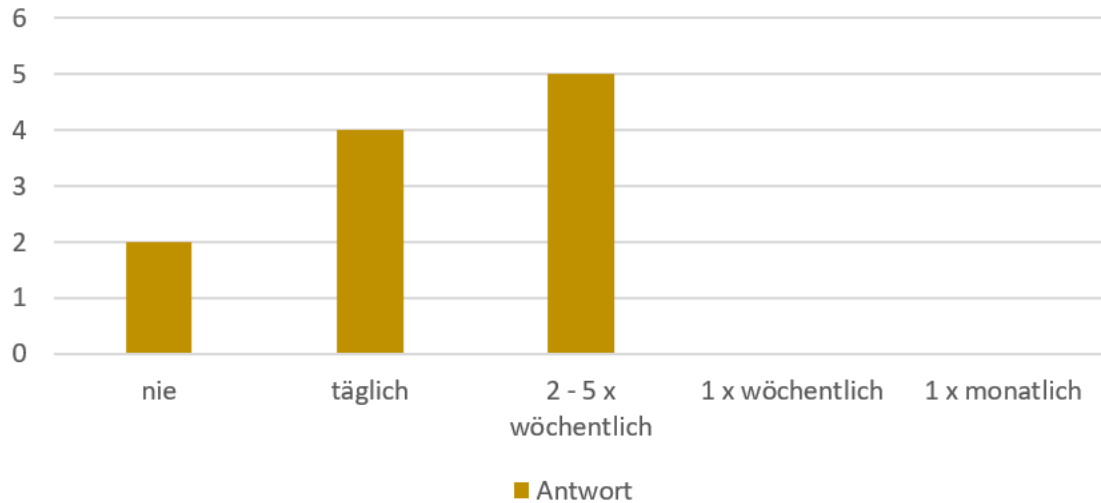
Wenn Papa Frühschicht hat bringt mich Mama mit dem Auto, wenn er Spätschicht hat bringt er mich mit dem Rad.

Fahrrad:

- ich habe Lust mit dem Rad zu fahren, zu Fuß zu gehen ist doof, meine Eltern bringen mich nicht, ich komme alleine
- Ich fahre mit dem Fahrrad, weil ich weiter weg wohne



4. Fährst Du jetzt zurzeit mit dem Rad auf der Ratzeburger Allee und wenn ja, wie oft? (z.B. zu Freund:innen, Hobby ...)



Begründungen:

Täglich:

- gehört zu meinem Schulweg, wenn ich zum Fußball fahre muss ich da auch lang

Nie:

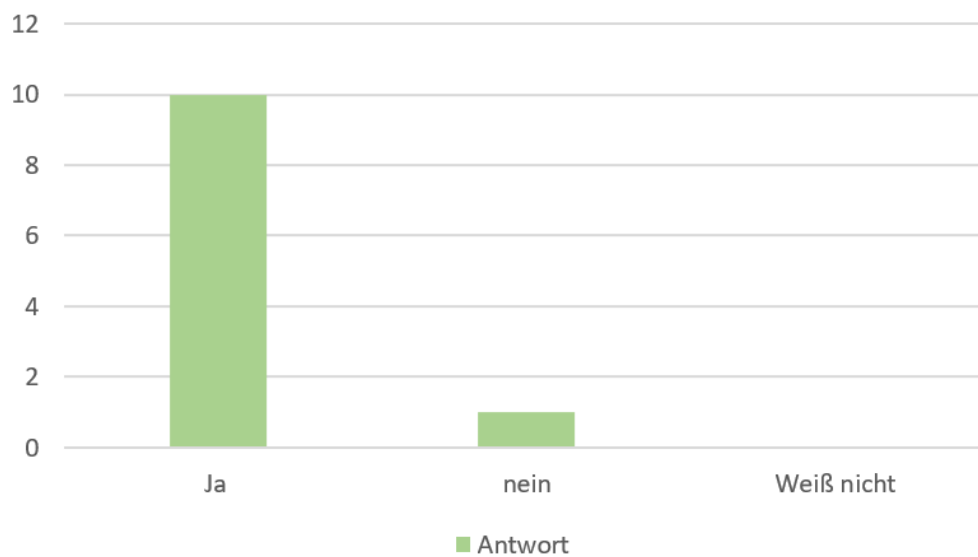
- wir müssen auf dem Schulweg da nicht lang

2-5 x wöchentlich:

- viele Wege (Sport/Freunde Treffen) gehen über den Ratzeburger Allee

→ Die Schüler:innen der GGS nutzen die Ratzeburger Allee überwiegend als Schulweg, daher der hohe Anteil von Teilnehmer:innen die täglich bzw. 2 - 5 x wöchentlich angegeben haben.

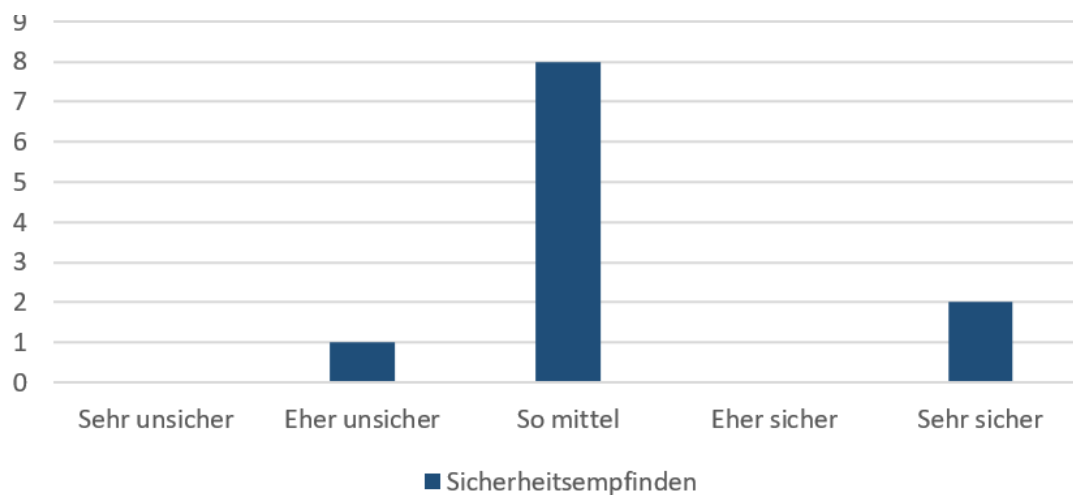
5. Würdest Du öfter mit dem Rad fahren, wenn der Radschnellweg fertig ist?



Begründungen:

- Ich würde öfter fahren, weil man dann nicht mehr auf den Fußweg ausweichen muss, um jemanden auszuweichen. Das ist sicherer.

6. Wie sicher fühlst Du Dich in der Ratzeburger Allee?



Begründungen:

- Die Ampelphasen für Radfahrer und Fußgänger sind zu kurz



7. Begehung mit Halt an (a.) besonders problematischen, z. B. gefährlichen oder lauten Orten und (b.) besonders schönen Orten zum Gehen, Fahren, Stehen oder Sitzen:



Bild: Ort des Haltes

An vier im Vorfeld ausgewählten Orten wurde während der Begehung gehalten. Die Orte weisen unterschiedliche Besonderheiten wie Bushaltestellen, Kreuzungslage, Baumstandorte und Parken auf.

Ort-Nr. u. ggf. Bezeichnung	Was gefällt euch hier?	Was gefällt euch nicht?	Welche Vorschläge habt ihr?
1. Ecke Ratzeburger Allee / Amselweg, vor / an Bushaltestelle	- es ist viel grüner als an den anderen Orten - die Blindenschrift an den Drückern (Anm: Tastern) ist, sollte bei jeder Ampel sein - Ampel macht tüt tüt (Anm: Freigabesignal)	- Busse fahren zu dicht an die Wartefläche der Ampel - Busse stellen sich auf den Radweg - der Radweg ist eng, man kann nicht überholen - Platz der Wartefläche ist zu klein - Straße ist zu schief (Anm: Quergefälle) - Ampelphasen/ Wartezeiten zu lange - Zu viele Autos, die Gasse ins Wohngebiet ist gefährlich, die hat einen Zickzack Kurs, da bin ich schon gestürzt beim Radfahren - Der Baum behindert das Auto beim Parken	- Bushaltestelle nach vorne zur Straße, nicht direkt am Fußweg - Bushaltestelle weiter weg von Ampel - Radweg breiter, Fußweg schmaler und schöner - an jeder Ampel sollte der Drücker (Anm: Taster) gleich sein - Ampelphase für Fußgänger und Rad kürzer, nicht so lange Wartezeiten - Autos umleiten, damit hier nicht so viele fahren - Mehr Platz für Räder, die an der Ampel warten, da muss man mit dem Rad immer auf dem Radweg/Fußweg stehen (Radaufstellfläche)
2. Ratzeburger Allee 47 (Heinrich Gaedertz Weg)	- Autos neben dem Radweg nicht auf dem Radweg - Sommer schattig durch Bäume - Die Aufteilung ist gut, die Autos stehen nicht auf dem Radweg - Die Einmündung ist ruhiger, da kommen nicht so viele Autos aus dem Weg, da kommt man mit dem Rad besser raus bzw. rüber, an dieser Stelle ist es nicht so gefährlich auf dem Radweg	- Lampen (Anm: Beleuchtung) fallen aus, zu dunkel - Mülltonnen stehen mitten auf dem Gehweg - Gelbe Säcke Inhalt fliegt herum - Bord zu hoch zwischen Rad-/ Gehweg, da fällt man hin - Steine (Anm: Großpflaster) zwischen Rad-/Gehweg, dafür lieber Grün oder Radweg bereiter - Die Gullis sind zu groß, da sind Küken reingefallen - manchmal kommt man sich in die Quere (Radfahrer:innen und Fußgänger:innen) - Hubbeliger Radweg	- Wurzel der Bäume sollen Gitter bekommen, darüber geht die Straße nicht kaputt - Büsche zwischen Rad-/ Fußweg - Radweg soll glatt sein - Die Steine braucht man nicht (Anm.: Abstandsteine zwischen Rad- und Fußweg) - Hier soll auch eine Ampel hin, damit man schnell aus dem Lauten raus ist

Ort-Nr. u. ggf. Bezeichnung	Was gefällt euch hier?	Was gefällt euch nicht?	Welche Vorschläge habt ihr?
3. Ecke Ratzeburger Allee / Fahlenkampsweg (Kreuzung)	- dass es genug Ampeln über jede Straße gibt (Anm: alle Furten signalisiert) - Autos nur eine Spur haben und nicht wechseln - Im Sushi Laden gibt es leckeres Essen, hier sind die Ampelphasen besser	- Autos die um die Kurve fahren sehen einen nicht, gefährlich, als Radfahrer:innen sehe ich nicht, ob ein Autos kommt - ständig Baustellen - weil kein Drücker (Anm: Taster) da ist weiß ich nicht ob grün wird - Straße ist sehr groß - Straße ist zu laut - E-Roller stehen überall rum oder fahren einen um, stehen auf dem Radweg - Aber hier ist es zu laut, um draußen zu essen, und es stinkt, lieber geh ich in den Laden - Abbiegen in die Kahlhorststraße ist sehr gefährlich, da gibt es keinen Radweg und die Autofahrer:innen überholen unvorsichtig - abbiegende Autos bedrängen oft Radfahrer, die geradeaus fahren - Wenig Platz, Autos auf dem Fußweg - An den Bushaltestellen ist es sehr unübersichtlich für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, wenn Leute aus den Bussen aussteigen	- nicht ständig Baustellen - es wird selten an den Baustellen gearbeitet, das wird dann nie fertig - mehr Pflanzen - Parkplatz für E-Roller - kleinere (Anm.: sie meinte schmalere) Straßen für Autos



Ort-Nr. u. ggf. Bezeichnung	Was gefällt euch hier?	Was gefällt euch nicht?	Welche Vorschläge habt ihr?
4. Ecke Ratzeburger Allee / St. Jürgen Ring (Kreuzung)	- Inseln sind gut, man fühlt sich sicherer - Manchen gefällt die Bemalung, anderen nicht	- die Wand (Anm: Spundwand westl Gehwegseite) ist hässlich, sollten Künstler gestalten - Autos die rechts rumfahren fahren einen um - Ampel für Fußgänger ist zu kurz grün, vor allem ältere Menschen und Rollstühle schaffen es nicht so schnell über die Straße - Inseln sind aber zu klein → Angst auf der Insel - Die Autos fahren dreist - Die Bemalung der Wand ist beschmiert - Sehr kurze Ampelphase , über die Ratzeburger Allee	- mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger - dass es hier nicht so kahl aussieht - bisschen mehr grün - größere Inseln - lieber einmal die ganze Straße bauen, nicht immer nur Teile, damit die Straße nicht so uneben ist - Graffiti-Künstler:innen könnten die Wände verschönern -Übersichtlicher gestalten -Breiterer Radweg ohne Gully, Platz für Räder beim Warten an der Ampel, Radabstellplätze unter der Brücke - Neue Bemalung der Wand

8. Welche Wünsche / Ideen / Anregungen für die Ratzeburger Allee hast Du noch?

- Sitzmöglichkeiten, um Eis zu essen und so
- insgesamt weniger Autos
- bessere Ampelphasen
- kürzer Rot für Radfahrende und Fußgänger
- Radfahrende und Fußgänger sollen die gleichen Ampelphasen haben, damit alle nicht so lange warten müssen
- Ampeln schneller grün und länger grün
- Mehr Büsche und Blumen
- Radweg größer



3. Zusammenfassung

Für die Beteiligung von Kinder und Jugendlichen wurden verschiedene Altersgruppen (Klassenstufen 3 bis 12) im Rahmen einer Befragung beim SSP sowie einer Befragung mit Begehung bei Schüler:innen der GGS einbezogen.

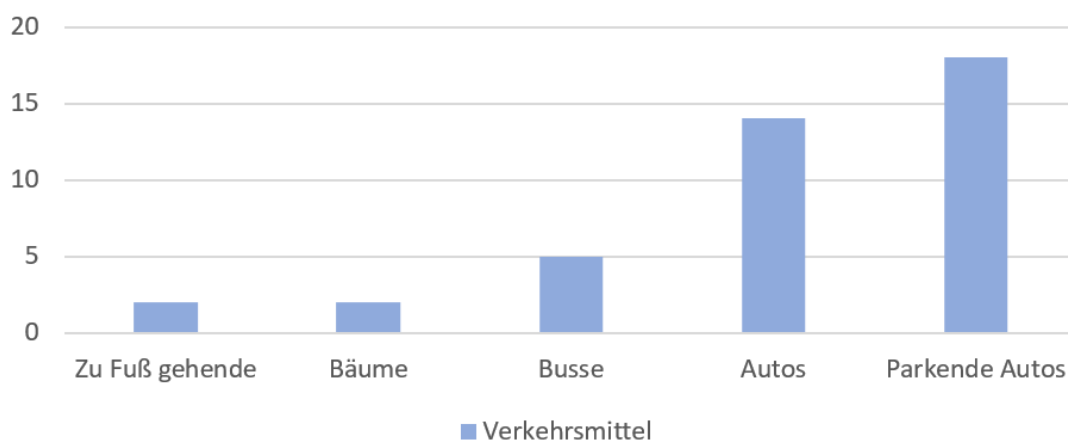
Das Interesse der Kinder und Jugendlichen an der Maßnahme „Radschnellweg Ratzeburger Allee“ und an der Beteiligung war überwiegend hoch.

Im Ergebnis der Begehung ist festzustellen, dass die derzeitige Situation von den Kindern nicht zufriedenstellend eingeschätzt wird. Es wurden u.a. ein zu enger Radweg, zu hohe Borde zwischen Rad- und Gehweg oder die Gefährdung durch abbiegende Kfz bemängelt.

Im Folgenden ist die Auswertung beider Befragungen in Summe dargestellt.

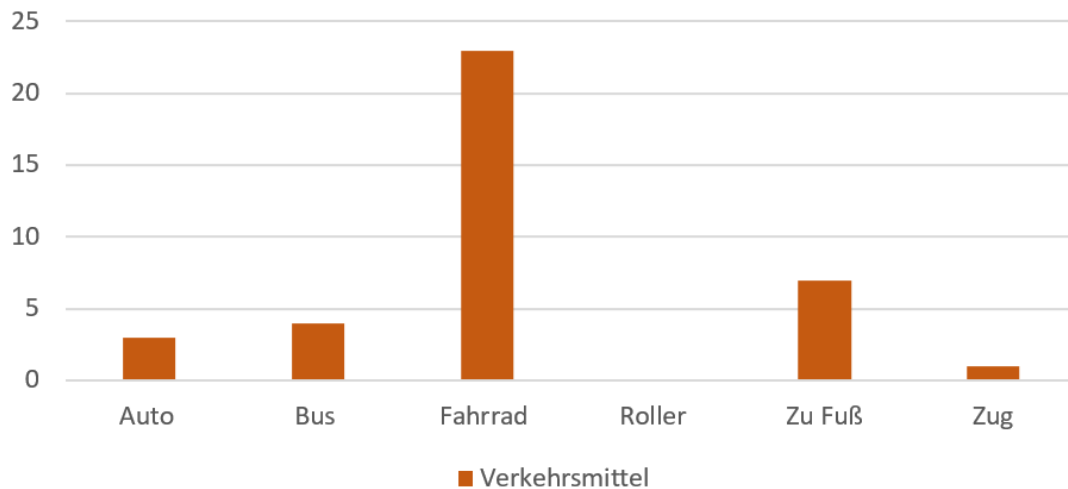
2. Es ist nur begrenzter Platz vorhanden. Wer soll in Deinen Augen seinen Platz hergeben (Mehrfachnennung möglich)?

Unter Berücksichtigung beider Befragungen ist festzustellen, dass zur Platzgewinnung für den Radschnellweg überwiegend (fahrende) Autos und parkende Autos in den Augen der Kinder und Jugendlichen ihren bisherigen Raumanspruch reduzieren sollen.



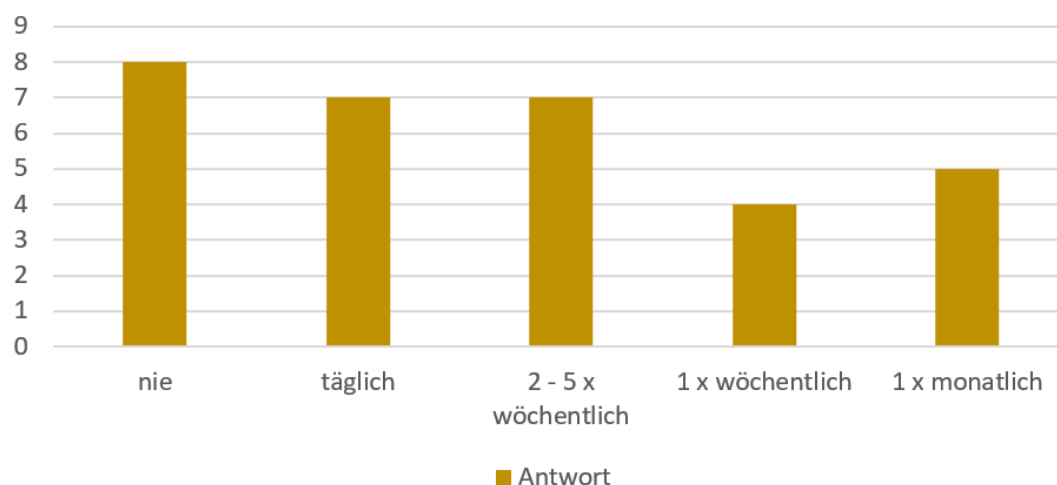
3. Wie kommst Du zur Schule (Mehrfachnennung möglich)? Warum so und nicht anders?

Eine deutliche Mehrheit fährt regelmäßig mit Fahrrad.



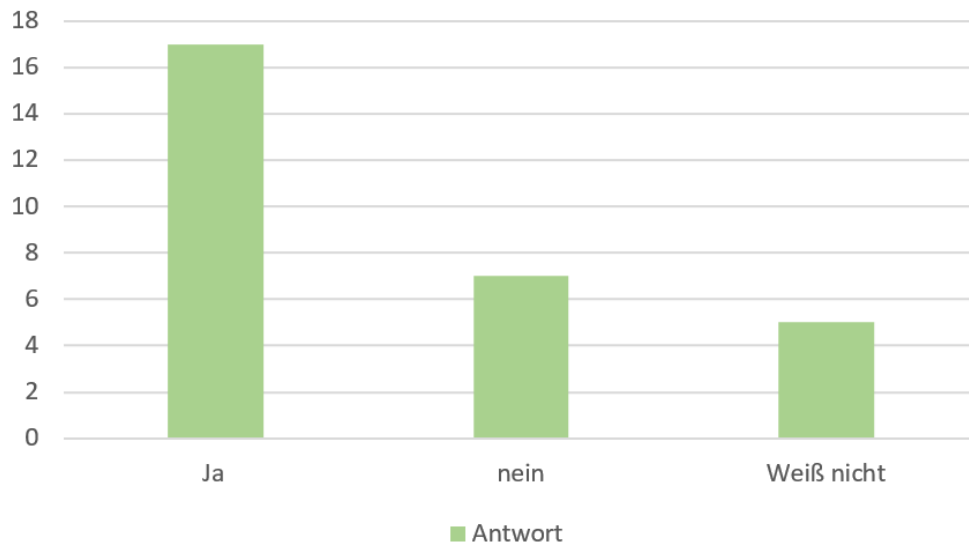
4. Fährst Du jetzt zurzeit mit dem Rad auf der Ratzeburger Allee und wenn ja, wie oft? (z.B. zu Freund:innen, Hobby ...)

Die Grundschüler:innen der GGS nutzen überwiegend die Ratzeburger Allee als Schulweg, die Mitglieder des SSP nur teilweise, da diese verteilt im ganzen Stadtgebiet wohnen. Daher ergibt sich eine relativ gleichmäßige Verteilung der Antworten.



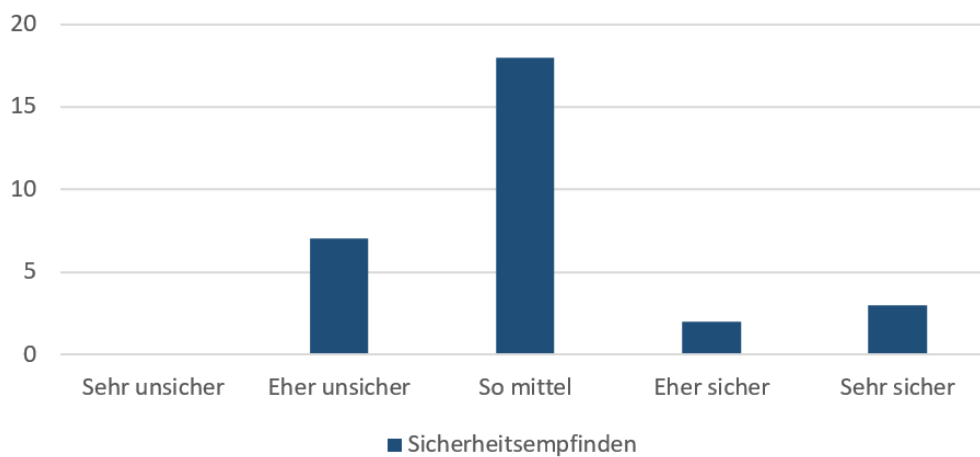
5. Würdest Du öfter mit dem Rad fahren, wenn der Radschnellweg fertig ist?

Eine deutliche Mehrheit gab an ihr Fahrverhalten zu ändern und den geplanten Radschnellweg öfter zu nutzen als die bisherige Verkehrsanlage.



6. Wie sicher fühlst Du Dich in der Ratzeburger Allee?

Das Sicherheitsempfinden ist unterschiedlich ausgeprägt und wird überwiegend „so mittel“ angegeben.



Für Ihre rege Teilnahme danken wir den beteiligten Kindern und Jugendlichen und ebenso den unterstützenden Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lübeck. Wir werden auch die Ergebnisse der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in unsere Planungen einfließen lassen. Es ist vorgesehen bei Interesse dem SSP ein Feedback zu der Berücksichtigung Ihrer Wünsche und Anmerkungen im Zusammenhang mit der erfolgten Planung zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

Sandra Krüger
Sachbearbeiterin

