



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

10. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	Dienstag, 27.02.2024, 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 13.02.2024	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	interner Ausschreibungstext der Planstelle der Leitung des Bereiches Büro der Bürgerschaft	VO/2024/13002
3.2.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zu Behinderungen von Rettungswagen durch parkende Autos	VO/2024/12867
	<i>Zurückgestellt am 23.01.24</i>	
3.2.1.	Antwort auf die Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zu Behinderungen von Rettungswagen durch parkende Autos	VO/2024/12867-01
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	

3.3.	AM Andreas Zander (CDU):Fragen zu derivaten Finanzinstrumenten	VO/2024/12881
	<i>Zurückgestellt am 23.01.24 - Eine Beantwortung erfolgt im nichtöffentlichen Teil (siehe TOP 12.1)</i>	
4.	Berichte	
4.1.	Vorstellung des TRAVE-Klimapfads	
	<i>Hierzu nehmen die Herren Geschäftsführer Dr. Rasch und Weist teil</i>	
4.2.	1. Zwischenbericht zum Haushalt 2024	VO/2024/12934
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
4.3.	Begegnungsstätte für drogensuchtkranke Bürger:innen: Umsetzung des Haushaltsbegleitbeschlusses "Erweiterung der Öffnungszeiten"	VO/2023/12823
4.4.	Strategische Neuausrichtung der städtischen Senior:InnenEinrichtungen SIE - Weiterentwicklung, Anpassungen und Bericht nach 12 Monaten Betriebstätigkeit	VO/2024/12936
4.5.	Bericht zum »Museumssonntag« gemäß Empfehlung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege an die Bürgerschaft zu dem Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft der Fraktion DIE LINKE: Antrag VO/2023/12042 Museumssonntag	2023/12042-01-01
4.6.	Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung	VO/2023/12855
4.7.	Zwischenbericht Raumplanung III	VO/2022/11513
	<i>Zurückgestellt am 12.02.24</i>	
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	1. Neufassung der Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck 2. Neufassung der Allgemeinen Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck	VO/2024/12872
5.2.	Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung in Höhe von 12.500 Euro für die GO.GRØØN 2024 - Messe für Nachhaltiges & Faires	VO/2024/12985

5.3.	Wirtschaftsplan 2024 der Senior:InnenEinrichtungen (Eigenbetriebsähnliche Einrichtung - EäE)	VO/2023/12446
5.4.	Feststellung des Rechnungsergebnisses der SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck für das Jahr 2022	VO/2024/12882
5.5.	Beauftragung der Planung einer Pflegeeinrichtung für Senior:innen im Bereich der Neuen Mitte Moisling	VO/2024/12943
5.6.	Unterbringung der Straßenreinigung für das Revier Innenstadt der Hansestadt Lübeck	VO/2023/12811
5.7.	Neuer Preistarif für die Museen der Hansestadt Lübeck	VO/2024/12868
5.8.	Austauschvorlage zur VO/2024/12941: Fortsetzung des Projektes "Buddenbrookhaus, Erweiterung, Umbau und Sanierung, Mengstraße 4+6, 23552 Lübeck"	VO/2024/12941-01
	<i>Die Anlage 4 wurde geschwärzt und ausgetauscht</i>	
5.9.	Projektfreigabe Radschnellweg Ratzeburger Allee	VO/2023/12786
	<i>Zurückgestellt am 13.02.24</i>	
5.10.	Freigabe zur Fortsetzung des Projektes "Umbau und Sanierung Behnhaus Drägerhaus" aufgrund Überschreitung der Projektkosten von >175.000 EUR des veranschlagten Gesamtbudgets	VO/2023/12847
5.11.	Freigabe zur Teilnahme an letzter Ausschreibung zum Programm "Interreg Baltic Sea Region 2021 - 2027"	VO/2024/12920
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
6.1.	Die Unabhängige Volt-PARTEI Antrag: Ehem. Priwall-Krankenhausgelände der Grundstücks-Gesellschaft Trave übertragen	VO/2023/12775
	<i>Überwiesen in den Wirtschaftsausschuss, Ausschuss für Soziales und den Hauptausschuss (federf.) mit der Maßgabe der erneuten Beratung in der Bürgerschaft.</i>	
6.1.1.	Protokollauszug hierzu vom Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
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 13.02.2024	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
12.1.	Antwort zur Anfrage von AM Andreas Zander (CDU):Fragen zu derivaten Finanzinstrumenten	VO/2024/12881-01
13.	Berichte	
13.1.	SIE - Präsentation/Beantwortung von Fragen betr. Quartalsbericht III/2023 der städtischen Gesellschaften und Betriebe (HA am 12.12.23)	
	<i>Hierzu nimmt Herr Wadehn teil</i>	
13.1.1.	Antwort auf die mündl. Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth bzgl. der SIE-Quartalsbericht III/2023 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	VO/2024/12927
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Verstetigung der Unterstützung für die Umsetzung medienbruchfreier Verwaltungsprozesse	VO/2024/12933
14.2.	Verkauf von Grundstücken auf der Nördlichen Wallhalbinsel	VO/2022/11426-02

14.3.	Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Wesloer Landstraße	VO/2023/12852
14.4.	Änderung der VO/2017/04826: Verkauf von Baugrundstücken in Lübeck, Fischstraße (Gründungsviertel)	VO/2024/12885
14.5.	Öffentlich-rechtlicher Vertrag zum Aufbau eines Telenotarztsystems im Rettungsdienst	VO/2023/12640
14.6.	Austauschvorlage zur VO/2023/12860: Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme "Erneuerung der Ufersicherung", Priwall - Kohlenhofkai	VO/2023/12860-01
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	



NACHTRAGSTAGESORDNUNG

10. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: Dienstag, 27.02.2024, 16:30 Uhr

Sitzungsort: Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

Öffentlicher Teil:

3.2.1.	Antwort auf die Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zu Behinderungen von Rettungswagen durch parkende Autos	VO/2024/12867-01
	<i>Die Antwort liegt nun vor und wird hiermit nachgereicht</i>	
3.4.	Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Personenfähre an der Nordermole	VO/2024/13033
3.5.	AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Nachhaltige Beschaffung der Hansestadt Lübeck	VO/2024/13037
4.2.	1. Zwischenbericht zum Haushalt 2024	VO/2024/12934
	<i>Der Bericht liegt nun vor</i>	
6.1.1.	Weitergabe der Empfehlung des WiA&KBT-A an den HA: Die Unabhängige Volt-PARTEI Antrag: Ehem. Priwall-Krankenhausgelände der Grundstücks-Gesellschaft Trave übertragen	VO/2023/12775-01
	<i>Das Beratungsergebnis liegt nun vor</i>	
7.1.	AM Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN), Christopher Lötsch (CDU), Thorsten Fürter (FDP): AT zu VO/2024/13036 Dringlichkeitsantrag Raumbedarf der Verwaltung in Travemünde - Prüfauftrag	VO/2024/13036-01

**► Nr. VO/2024/13002
öffentlich****Lübeck, 16.02.2024****Bearbeitung: Desireé Hoffmann (E-Mail: desiree.hoffmann@luebeck.de Telefon: 122-1159)****interner Ausschreibungstext der Planstelle der Leitung des Bereiches Büro der Bürgerschaft**

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.

Der Bereich Büro der Bürgerschaft nimmt eine wichtige Mittlerfunktion zwischen Verwaltung und Kommunalpolitik wahr, pflegt eine enge Kooperation mit den Fraktionen und deren Büros sowie mit den einzelnen Verwaltungsbereichen. Mit 5 Mitarbeitenden werden der Beirat für Senior:innen in allen Belangen, die Fraktionsgeschäftsstellen sowie die 49 Bürgerschaftsmitglieder bei allen Anliegen und Fragen rund um die kommunalpolitische Tätigkeit betreut und unterstützt. Eine der Hauptaufgaben ist die Durchführung, Vor- und Nachbereitung der Sitzungen der der Bürgerschaft, die als Gemeindevertretung für alle wichtigen Angelegenheiten der Hansestadt Lübeck gemäß Gemeindeordnung und der Hauptsatzung zuständig ist. Zudem bietet der Bereich den Geschäftsführungen der Fachausschüsse aus den jeweiligen Fachbereichen Hilfestellung und Unterstützung bei Klärung von sich aus der Aufgabe ergebenden rechtlichen oder organisatorischen Fragen. Das Büro der Bürgerschaft steht der Stadtpräsidentin / dem Stadtpräsidenten unterstützend und beratend zur Seite.

Wir suchen zum 01.07.2024 für unseren Fachbereich Bürgermeister eine

Leitung für den Bereich Büro der Bürgerschaft**Wesentliche Aufgaben sind:**

- Leitung des Bereiches Büro der Bürgerschaft mit Produkt- und Budgetverantwortung
- Unterstützung und Beratung der Stadtpräsidentin / des Stadtpräsidenten im Rahmen der Funktion als Vorsitzende:r der Bürgerschaft
 - beim Schriftverkehr und der Pflege von Kontakten
 - bei der Wahrnehmung von Repräsentationsaufgaben
 - bei der Öffentlichkeitsarbeit für die Bürgerschaft in Abstimmung mit dem Team Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Geschäftsführung für die Bürgerschaft und Ältestenrat
- verantwortliche Zuständigkeit für den Betrieb und die kooperative Weiterentwicklung des Ratsinformationssystems ALLRIS in Abstimmung mit den Bereichen Bürgermeisterkanzlei und Infotechnik
- Beratung und Betreuung der Bürgerschafts- und Ausschussmitglieder sowie der Fraktionen in Bezug auf Gremienarbeit

- Beratung der Geschäftsführungen der Fachausschüsse in Fragen der Ausschussgeschäftsführung
- verantwortliche Zuständigkeit für die technische Betreuung, Weiterentwicklung und Pflege der Medientechnik im Bürgerschaftssaal
- Betreuung des Beirats für Senior:innen mit 21 Mitgliedern
- Bewilligung von Zuwendungen und Entschädigungsleistungen an Fraktionen und Bürgerschafts-/Ausschussmitglieder inkl. Prüfung der Verwendung

Erwartet werden:

- Laufbahnbefähigung für die Laufbahngruppe 2, 1. Einstiegsamt der Fachrichtung Allgemeine Dienste (ehemals gehobener allgemeiner Verwaltungsdienst)
- **oder** ein Bachelorabschluss im Fachgebiet der Verwaltungs- bzw. Rechtswissenschaften
- **oder** Verwaltungsfachangestellte:r mit abgeschlossener 2. Angestelltenprüfung

Erwartet werden außerdem:

- vertiefte Kenntnisse der Organisationsstruktur und der internen Verwaltungsabläufe der Hansestadt Lübeck, insbesondere hinsichtlich des Gremienmanagements
- ausgezeichnete Kenntnisse des Kommunal- und Ortsrechtes
- mehrjährige Führungserfahrung
- idealerweise sehr gute Kenntnisse in der Anwendung des Rats- und Bürgerinformationssystems ALLRIS
- wünschenswert wäre mehrjährige Erfahrung im Umgang mit dem politischen Ehrenamt
- Ausgeprägte Teamfähigkeit und Einsatzbereitschaft, verbunden mit einer hohen sozialen und kommunikativen Kompetenz
- Ausgeprägtes Bewusstsein für die große Verantwortung, an der Nahtstelle zwischen dem politischen Ehrenamt und der Verwaltung tätig zu sein
- Ein hohes Maß an Konfliktlösungskompetenz
- Belastbarkeit und Flexibilität, verbunden mit der Bereitschaft, die Arbeitszeit an die Diensterfordernisse anzupassen, z.B. an Sitzungstagen der Bürgerschaft, des Ältestenrats oder repräsentativen Veranstaltungen des Ehrenamts
- tadellose Umgangsformen und souveränes Auftreten im Umgang mit den unterschiedlichsten Akteur:innen
- sehr gute mündliche und schriftliche Ausdrucksfähigkeit

Bei Besetzung der Stelle in Teilzeit wird darauf hingewiesen, dass nur ein Arbeitsplatz zur Verfügung steht und sowohl Vormittags- als auch Nachmittagsereicherbarkeiten erforderlich sind.

Wir bieten:

- eine vielseitige Leitungsaufgabe in einem sich wandelnden Umfeld mit motivierten und qualifizierten Kolleg:innen
- ein unbefristetes Arbeitsverhältnis
- vielfältige Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten
- eine individuell begleitete Einarbeitungsphase
- tariflichen Vergütungen und Leistungen (TVöD: z.B. Jahressonderzahlung, vermögenswirksame Leistungen, 30 Tage Urlaubsanspruch)
- die Teilnahme an der leistungsorientierten Bezahlung
- die Möglichkeit einer betrieblichen Altersvorsorge
- Vergünstigtes Verkehrsticket
- Betriebliches Eingliederungsmanagement

Die durchschnittliche regelmäßige Wochenarbeitszeit beträgt 39 Stunden; die Aufgaben sind bewertet nach Entgeltgruppe 12 TVöD. Bei Vorliegen der laufbahnrechtlichen Voraussetzungen ist die Verleihung eines Amtes der Besoldungsgruppe A13gD SHBesG möglich.

Wir wünschen uns auf dieser Stelle eine engagierte und zuverlässige Führungspersönlichkeit, die mit politischen Fingerspitzengefühl, viel Freude und hohem Qualitätsanspruch die kommunalpolitische Gremienarbeit in der Hansestadt Lübeck fördert und weiterentwickelt.

Die Vorstellungsgespräche finden voraussichtlich in der 16. Kalenderwoche statt.

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 **20. März 2024** über das Karriereportal der Hansestadt Lübeck (www.luebeck.de/jobs) unter der Kennziffer B 017 / 2024.

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 steht Ihnen die derzeitige Bereichsleiterin Frau Thedens, Telefon 0451 / 122 - 1012, in personalwirtschaftlichen Angelegenheiten Frau Hoffmann 0451 / 122 –1159, zur Verfügung.

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

► **Nr. VO/2024/12867**
öffentlich

Lübeck, 02.01.2024

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zu Behinderungen von Rettungswagen durch parkende Autos

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.01.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

In dem Bericht "Parken in Lübeck - Eckpunktepapier Parken" wird u. a. ausgeführt: "Der Verkehrsfluss wird durch Parken in zweiter Reihe und zugeparkte Geh-, Rad- und Rettungswege (z.B. durch verkehrsordnungswidrig aufgesetztes Parken auf dem Gehweg) behindert".

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

- 1) Wie viele Fälle der Behinderung von Rettungseinsätzen durch verkehrswidrig geparkte Fahrzeuge im Zeitraum von 2015 bis 2023 sind dem Bürgermeister bekannt (bitte um Einzelangabe für jedes Kalenderjahr)?
- 2) Sind in dem Zeitraum bestimmte Örtlichkeiten bereits mehrfach mit Behinderungen von Rettungseinsätzen durch verkehrswidrig geparkte Fahrzeuge aufgefallen? Wenn ja: Bitte um Angabe der Örtlichkeiten und Anzahl der für diesen Ort aufgetretenen Behinderungen.
- 3) Ist es in den Fällen der Ziffer 1) zu einer konkreten Gefährdung von Leib oder Leben aufgrund der Behinderung durch verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge gekommen? Wenn ja: Welchen Grund hatte die Behinderung? Wie hat sie sich auf den Einsatz ausgewirkt? Welche Gefährdung ist eingetreten? Wo und wann fanden die Behinderungen statt?

Begründung:

Anlagen:



► **Nr. VO/2024/12867-01**
öffentlich

Lübeck, 15.02.2024

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.030 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Kristin Gercke (E-Mail: kristin.gercke@luebeck.de Telefon: 122-3910)

Antwort auf die Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zu Behinderungen von Rettungswagen durch parkende Autos

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Beantwortung der Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zu Behinderungen von Rettungswagen durch parkende Autos.

Antwort:

1) Wie viele Fälle der Behinderung von Rettungseinsätzen durch verkehrswidrig geparkte Fahrzeuge im Zeitraum von 2015 bis 2023 sind dem Bürgermeister bekannt (bitte um Einzelangabe für jedes Kalenderjahr)?

Antwort:

Durch verkehrsordnungswidrig geparkte Fahrzeuge kann die Anfahrt von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr und des Rettungsdienstes deutlich erschwert und verzögert werden. Beispielsweise kommt es in Kreuzungs- und Kurvenbereichen zu Verzögerungen, wenn die Kurvenradien durch rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge eingeschränkt werden. Hiervon sind besonders die Fahrzeuge der Feuerwehr betroffen, da diese bauartbedingt größer sind als die Fahrzeuge des Rettungsdienstes. Solche Behinderungen können oftmals durch korrigierende Fahrmanöver der besonders geschulten und erfahrenen Einsatzfahrer ausgeglichen werden. Dennoch kommt es hierdurch auch zu kritischen Verzögerungen, wodurch eine Gefahr für Leib und Leben entstehen kann. In Bereichen in welchen eine Durchfahrt nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich war, wird anschließend versucht, durch verkehrsrechtliche Anordnungen (bspw. Halteverbote) und regelmäßige Kontrollen, eine Durchfahrt künftig sicherzustellen.

Gleiches gilt für Bereiche, in welchen die Straßenbreiten durch geparkte Autos eingeschränkt werden. Die Feuerwehr und der Rettungsdienst benötigen an der Einsatzstelle die volle Breite der Straße um wirkungsvolle Hilfe leisten zu können. Kommt es hier zu Behinderungen, erfolgen ebenfalls verkehrsrechtliche Anordnungen und regelmäßige Kontrollen.

Der kommunale Ordnungsdienst meldet Sachverhalte, welche zu einer Behinderung der Einsatzfahrzeuge führen können direkt an die Feuerwehr. Diese führt dann anlassbezogene Kontrollfahrten durch. Diese Kontrollfahrten werden nicht systematisch erfasst, da durch die Maß-

nahmen des kommunalen Ordnungsdienstes bereits eine schnelle Beseitigung der Behinderung gewährleistet ist.

2) Sind in dem Zeitraum bestimmte Örtlichkeiten bereits mehrfach mit Behinderungen von Rettungseinsätzen durch verkehrswidrig geparkte Fahrzeuge aufgefallen? Wenn ja: Bitte um Angabe der Örtlichkeiten und Anzahl der für diesen Ort aufgetretenen Behinderungen.

Antwort:

Entsprechend der Antwort zur Frage 1 erfolgt beim Bereich Feuerwehr keine systematische Erfassung. Es gibt jedoch generell Bereiche, welche bereits durch die Bebauung Engstellen aufweisen. Beispielsweise ist dies in einigen Straßen auf der Altstadtinsel der Fall. Neben den bereits erwähnten verkehrsrechtlichen Anordnungen, wird seitens der Feuerwehr bereits im Vorfeld durch Einsatzkonzepte auf diese Gefahr reagiert. So werden bei Brandeinsätzen auf der Altstadtinsel grundsätzlich zwei Löschzüge mit erhöhtem Kräfteansatz entsendet. Sollte ein Löschzug nicht oder nur zeitverzögert die Einsatzstelle erreichen können, versucht der andere Löschzug über eine alternative Anfahrt die Einsatzstelle dennoch zu erreichen. Da durch diese Maßnahme das schnelle Eingreifen trotz der Behinderungen durch geparkte Autos bislang sichergestellt werden konnte, sind auch hier keine einzelnen Fälle aus der Vergangenheit dokumentiert.

3) Ist es in den Fällen der Ziffer 1) zu einer konkreten Gefährdung von Leib oder Leben aufgrund der Behinderung durch verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge gekommen? Wenn ja: Welchen Grund hatte die Behinderung? Wie hat sie sich auf den Einsatz ausgewirkt? Welche Gefährdung ist eingetreten? Wo und wann fanden die Behinderungen statt?

Antwort:

Der Feuerwehr sind keine besonderen Einsätze bekannt, bei welchen verkehrsordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge zu einer unmittelbaren Gefährdung von Leib oder Leben geführt haben.

Anlagen:

Keine

Senator Ludger Hinsen

► Nr. VO/2024/12881
öffentlich

Lübeck, 08.01.2024

Anfrage

Bearbeitung: Susanne Schaefer (E-Mail: schaefer@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

AM Andreas Zander (CDU):Fragen zu derivaten Finanzinstrumenten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.01.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Die Hansestadt Lübeck hatte sich vor einigen Jahren für „derivate Finanzinstrumente“ entschieden, da aus damaliger Sicht solche Zinsswapverträge als lukrativ für die Hansestadt angesehen wurden.

Meine Fragen dazu:

1.
Sind diese Verträge zwischenzeitlich ausgelaufen?
2.
Wie ist das Fazit dieser Geschäfte, insbesondere wie hat sich das monetär für die Hansestadt Lübeck entwickelt?
3.
Sind neue Verträge dieser Art abgeschlossen oder sind neue Verträge dieser Art bei der Hansestadt Lübeck oder ihrer Gesellschaften geplant?

Bitte um schriftliche Beantwortung der Fragen.

Begründung:

Anlagen:

► Nr. VO/2024/13033
öffentlich

Lübeck, 26.02.2024

Anfrage

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

Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zur Personenfähre an der Nordermole

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Wie wird der künftige Betrieb der Fähre zuverlässig sichergestellt?

Begründung:

Erfolgt mündlich

Anlagen:

► Nr. VO/2024/13037
öffentlich

Lübeck, 26.02.2024

Anfrage

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

AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Nachhaltige Beschaffung der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Angesichts unseres Engagements für Nachhaltigkeit, haben wir folgende Fragen:

1. Wie möchte die Hansestadt Lübeck, ihre Beschaffungsprozesse nachhaltiger gestalten?
2. Welche konkreten Schritte hat die Hansestadt Lübeck bislang unternommen und welche weiteren Schritte bis zur Erreichung nachhaltiger Beschaffungsziele sind noch geplant?

Es wird bis Juni 2024 um Antwort gebeten.

Begründung:

Angesichts der vielfältigen Bemühungen in den Kommunen, nicht nur nachhaltig zu beschaffen, sondern auch die Prozesse und Strukturen nachhaltig zu gestalten, ist es von entscheidender Bedeutung, dass auch die Hansestadt Lübeck diesen Weg konsequent verfolgt. Es gibt bereits zahlreiche positive Beispiele dafür, wie ökologische und faire Beschaffung vor Ort langfristig etabliert werden kann, was nicht nur ökologische, sondern auch soziale und ökonomische Vorteile mit sich bringt.

Das Land hat in diesem Zusammenhang einen Leitfaden für nachhaltige Beschaffung herausgegeben, der als Orientierung dient und wertvolle Hinweise gibt, wie Beschaffungsprozesse entsprechend gestaltet werden können. Des Weiteren bietet das Land eine spezialisierte Stelle für das Thema Nachhaltige Beschaffung an, die mit mehreren Mitarbeiter*innen besetzt ist. Diese Stelle bietet Beratung sowie Unterstützung bei Öffentlichkeitsarbeit.

Angesichts dieser Unterstützung und der vorhandenen Ressourcen ist es nur logisch und sinnvoll, dass die Hansestadt Lübeck sich aktiv dafür einsetzt, die Beschaffungsprozesse für die HL nachhaltig zu gestalten und somit einen positiven Beitrag zum Umweltschutz, zur sozialen Gerechtigkeit und zur langfristigen Wirtschaftlichkeit unserer Stadt zu leisten.

Anlagen:

► **Nr. VO/2024/13040**
öffentlich

Lübeck, 27.02.2024

Anfrage

Bearbeitung: Karoline Szampanska (E-Mail: karoline.szampanska@luebeck.de Telefon: 122-1070)

AM Tim Stüttgen (Unabhängige Volt-PARTEI) Anfrage zur strategischen Entwicklung des Port of Lübeck.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Da nach meiner Kenntnis bisher kein Optimierungsvorschlag vorgelegt wurde, wäre es interessant zu wissen wie der aktuelle Stand bei diesem Projekt ist, d.h.:

- Ob die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft das in Auftrag gegebene Gutachten mittlerweile erstellt hat,
- Wenn ja, wann es fertiggestellt wurde und wann es der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme zur Verfügung gestellt wird,
- wenn nein, welche Gründe es dafür gibt und wann mit einer Fertigstellung bzw. einem Optimierungsvorschlag zu rechnen ist.

Begründung:

In der Bürgerschaftssitzung am 29.09.2022 wurde in der Vorlage VO/2022/11476 die strategische Entwicklung des Port of Lübeck angesprochen. Unter Punkt 4 „Weiteres Vorgehen“ wurde vorgeschlagen:

1. das aktuelle Finanzierungssystem des öffentlichen Hafens mit dem Ziel zu überprüfen, Vorschläge für eine langfristige Sicherstellung der Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Hafens bei weitestgehender Entlastung des Kernhaushaltes zu erarbeiten.
2. Organisatorische Implikationen aus den Finanzierungssystemen abzuleiten (was auch immer das heißen soll)
3. Einen Optimierungsvorschlag abzuleiten und der Bürgerschaft hierzu im 4.Quartal 2023 zu berichten. ...

Für die Bearbeitung der genannten Punkte sollte eine Wirtschaftsberatungsgesellschaft beauftragt werden..

Anlagen:



► Nr. VO/2024/12934
öffentlich

Lübeck, 26.01.2024

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

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

1. Zwischenbericht zum Haushalt 2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Haushaltsbegleitbeschluss vom 28.09.2023 | TOP Ö 9.6.2 | VO/2023/12437-02-01 AT

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

Bericht:

Mit dem o.g. Haushaltsbegleitbeschluss wurde die Verwaltung beauftragt künftig alle 3 Monate, beginnend ab Februar 2024, dem Hauptausschuss mit einer Übersicht über den Stand der Abarbeitung der Haushaltsbegleitbeschlüsse und der Investitionsmaßnahmen zu berichten.

In dieser Unterlage wird im Folgenden zum Stand der Abarbeitung der Haushaltsbegleitbeschlüsse zum Haushalt 2024, der Investitionsmaßnahmen des Haushaltes 2024, und allgemein zum Stand bzw. zur voraussichtlichen Entwicklung des Ergebnisplans 2024 mit Stichtag 31.01. berichtet.

Für diesen Bericht erfolgt die Darstellung der Investitionsmaßnahmen weiterhin in herkömmlicher Art.

Die Arbeiten zu den Ermächtigungsübertragungen waren zum Berichtsstichtag noch nicht abgeschlossen, sodass diese nicht berücksichtigt werden konnten.

1. Zwischenbericht zum Haushalt 2024

Haushalt 2024 – Ergebnisplan

Der genehmigte Haushaltsplan 2024 weist einen Fehlbetrag in Höhe von 520.700 € aus. Bereits jetzt zeichnet sich ein Mehraufwand gegenüber der Planung für Personalkosten in Folge der Tarifabschlüsse bzw. Besoldungsanpassungen in Höhe von rd. 1,5 Mio. € ab. Zudem ist gem. jüngstem Erlass des Innenministeriums vom 25.01.2024 mit Mindererträgen beim Kommunalen Finanzausgleich in Höhe von ca. 26 Mio. € zu rechnen. Hintergrund ist

die erst im Dezember 2023 bekannt gewordene, deutliche Reduzierung der Finanzausgleichsmasse um ca. 100 Mio.€ (Stand Entwurf Haushaltsbegleitgesetz 2024 des Landes), und ein zeitgleich sinkender Anteil der HL an der Verteilungsmasse. Hinzu kommt auch die Ausweitung der Vorwegabzüge zur stärkeren Finanzierung des ÖPNV sowie der Theater und Bibliotheken, welches zu einer Reduzierung der Verteilungsmasse für die Schlüsselzuweisungen beiträgt. Von den höheren Vorwegabzügen profitiert die HL allerdings auch zu einem Teil. Diese Mehrerträge sind bei der vorgenannten Summe bereits berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt geht die Verwaltung davon aus, dass diese Verschlechterungen im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung kompensiert werden können und damit eine Ausweitung des Plandefizits nicht zu erwarten ist.

Haushalt 2024 – laufende Investitionen

Siehe Anlage 1

Die in der Anlage verwendete Ampelfunktion dient als Indikator für die Mittelabflüsse im Haushaltsjahr.

Die Ampel signalisiert somit den zu erwartenden Umsetzungsstand.

Rot

Die Mittel werden voraussichtlich nicht wie geplant fließen. Die Planung kann nicht eingehalten werden.

Gelb

Es ist nicht sichergestellt ist, dass alle Mittel wie geplant abfließen werden. Es bestehen Hindernisse.

Grün

Alle Mittel werden voraussichtlich wie geplant abfließen.

Haushalt 2024 – Begleitbeschlüsse

Siehe Anlage 2 konsumtiv

Siehe Anlage 3 investiv

Ausblick Quartalsberichtswesen

Gegenüber der bisherigen Praxis mit der Bereitstellung von zwei Zwischenberichten und einem Jahresbericht ergibt sich aus dem zugrundeliegenden Haushaltsbegleitbeschluss ein neuer Berichtsrhythmus, der gleichzeitig Anpassungen in der Erstellung erfordert. Ergänzend sollen Chancen zur inhaltlichen Aufwertung genutzt werden

Hierzu hat die Verwaltung einen Vorschlag entwickelt, der sowohl die neuen Berichtstermine als auch die -inhalte betrifft und im weiteren näher erläutert wird.

Berichtstermine NEU

Die Verwaltung stellt die Berichterstattung auf Quartalsberichte um.

Ab dem 1.Quartal 2024 wird jeweils mit Stichtag = Quartalsende zum Stand des Ergebnisplans sowie dem Stand der Abarbeitung der Haushaltsbegleitbeschlüsse des Haushaltsjahres und der laufenden Investitionsmaßnahmen berichtet.

Folgende Berichtstermine ergeben sich daraus für das Jahr 2024:

Bericht	Stichtag	Hauptausschuss
1. Quartalsbericht	31.03.2024	28.05.2024
2. Quartalsbericht	30.06.2024	10.09.2024
3. Quartalsbericht	30.09.2024	26.11.2024
4. Quartalsbericht*	31.12.2024	April/Mai 2025

*Die Berichterstattung erfolgt im Rahmen des Jahresabschlusses und wird mit dem Lagebericht zu einem Report zusammengeführt.

Zukünftige Berichtsinhalte

Künftig sollen **Investitionen** stärker in den Fokus der Berichterstattung rücken. So ist es vorgesehen, ab dem 1. Quartalsbericht 2024 über den Stand der jeweiligen Investitionsmaßnahme insgesamt und somit überjährig zu berichten. Hierbei sollen neben den einzelnen Planansätzen und Planveränderungen auch die tatsächlichen Umsätze dargestellt werden. Der Status zu jeder Investitionsmaßnahme soll ebenfalls anschaulich wiedergegeben werden und somit eine schnelle Orientierung ermöglichen. Eine Fokussierung auf die für die Entscheidungsträger relevanten Maßnahmen ist ebenso vorgesehen wie die für den Adressaten optimierte Darstellungsweise. Die Arbeiten an der Erstellung des Layouts dauern noch an, sodass dieses hier noch nicht abgebildet werden kann. Eine Konkretisierung folgt.

Haushaltsbegleitbeschlüsse werden fester Bestandteil des Berichtsumfangs und werden somit unaufgefordert mit Informationen zum Status abgebildet werden.

Die Sachstände zur **Entwicklung des Ergebnisplans** werden auch künftig in bewährter, interaktiver Darstellung aufbereitet und liefern damit auch weiterhin eine transparente detaillierte Datenbasis für sämtliche Informationsbedarfe.

Anlagen:

Anlage 1 laufende Investitionen

Anlage 2 Haushaltsbegleitbeschlüsse konsumtiv

Anlage 3 Haushaltsbegleitbeschlüsse investiv

Bürgermeister Jan Lindenau

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Bezeichnung	2023 T€	2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
1	105	111007	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	1.930,0	2.450,0		
1	105	111007	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	700,0	770,0		
3	370	126001	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	4.160,4	1.500,0		Zuweisungen aus der Feuerschutzsteuer
3	370	126001	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	696,8	869,5		
3	370	127001	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	2.359,0	2.600,0		
3	370	128001	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	890,9	886,0		Zuweisung vom Land
4	401	211001	700	Projekt "Schulen ans Netz"	500,0	1.185,0		
4	401	211001	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	650,0	650,0		
4	401	217001	700	Projekt "Schulen ans Netz"	650,0	520,0		
4	401	218201	700	Projekt "Schulen ans Netz"	1.000,0	625,0		
4	401	233001	700	Projekt "Schulen ans Netz"	1.400,0	1.280,0		

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Bezeichnung	2023 T€	2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
4	401	424001	054	Sportpl. Schönböcken/ Kunstrasen	200,0	1.238,3		Die gesamte Planung hat sich verzögert, da u.a. zunächst noch ein Leitungskataster erstellt werden musste.
4	401	424001	075	Falkenwiese/Entw.Sportzentrum	273,5	1.273,5		Der frühe Wintereinbruch Anfang Nov. 2023 sorgte für einen vorzeitigen Abbruch der Arbeiten bei der Schaffung von Ersatztennisplätzen "Haus des Sports"
4	401	424003	105	Begrünung Promenade		500,0		
5	610	511003	030	Soziale Stadt Moisling	350,3	1.000,0		Die Fördermittel vom Bund und Land werden beim Sanierungsträger geführten städtebaulichen Sondervermögen eingezahlt.
5	610	547001	999	Investitionszuw. Verb. Untern.		5.000,0		Auszahlung erfolgt noch im 1. Quartal 2024
5	651	111029	286	A.-Schw.-Schule/ TH/ Ersatzm.	500,0	1275,00		
5	651	111029	289	Behn-/Drägerh. Sanierungsmaßn.	1.000,0	1530,00		
5	651	111029	318	VZM/Brandschutz u. Raumplanung	1.000,0	765,00		Verzögerung aufgrund des großen Projektumfangs. Projektfreigabe wird beantragt.
5	651	111029	349	Kalandschule, Sanierung und Dachgeschosserrweiterung	2.500,0	1530,00		Durch Schnee, Frost und Dauerregen seit Ende November 2023 befindet sich das Projekt in Verzug. Maßgeblich für die Umsetzung des Projektes ist der Dachgeschossausbau, der momentan nur sehr schleppend umgesetzt werden kann, da ein Öffnen des Daches nicht möglich ist.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Bezeichnung	2023 T€	2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
5	651	111029	360	Meesenring 8, Brandschutzsanierung	400,0	765,00		Notwendige Freigaben für die Bedarfsanmeldung haben lange Zeit gefehlt. Die Planung musste aus diesem Grund unterbrochen werden.
5	651	111029	372	Notstrom/Trafo FW 1	50,0	500,00		
5	651	111029	429	BuddenbHaus/Erw./Umb./Sanierg.	1.537,0	918,00		Das Projekt befindet sich auf Grund der politischen und unsicheren Fördersituation in der Schwebe. Die Ausführungsplanung läuft weiter, die vorbereitenden Maßnahmen sind abgeschlossen. Es wurden weniger Mittel abgerufen, da die Planung teilweise unterbrochen wurde.
5	651	111029	537	Feuerwehrgerätehaus FFW Kronsforde	300,0	816,00		
5	651	111029	541	S.Stadtpark/Herricht. Ganzttag	1.310,0	1173,00		Allgemeine Verzögerungen in der Planung - Mehrkostenvorlage zu erwarten da Zahlen aus 2021.
5	651	111029	543	Sch.a.Koggenweg/Ganztagsräume	2.000,0	1173,00		Zum Jahresende 2023 gab es einige witterungsbedingte Verzögerungen, dazu eine kurze Pause (Abstimmungen Zimmererausführung und Prüfstatiker), dadurch ist der vorgesehene Mittelabfluss in 2023 nicht umgesetzt worden. Fertigstellung des Neubaus soll im 3.Quartal 2024 erfolgen, das vorhandene Urbdugget wird vollumfänglich verbraucht.
5	651	111029	554	GeNuG/Erneuerung Bistro	100,0	663,00		Unterjähriger Verzug aufgrund von Kapazitätsengpässen bei den Planern.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Bezeichnung	2023 T€	2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
5	651	111029	557	Neubau Sporthalle Falkenwiese	1.500,0	500,00		Aufgrund von zwingend erforderlichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind alle Projektleitungen derzeit in Projekten gebunden, so dass aktuell keine Personalkapazitäten zur Verfügung stehen.
5	651	111029	558	Hansehalle/Ertüchtigung Bundesliga	1.000,0	765,00		Die Ausschreibungen befinden sich in der Veröffentlichung. Ein Baubeginn ist für die Sommerferien 2024 geplant.
5	651	111029	566	Feuerwache II, Neubau, koop. Leitstelle	1.000,0	510,00		Der aktualisierte Projektablauf ist im Zeitplan. Die vorhandenen Mittel werden dieses Jahr verbraucht.
5	651	111029	578	Karstadt Mixed Use	500,0	765,00		
5	660	541001	500	Um- und Ausbau von Straßen	100,0	600,0		Sammelkonto/Gem. HHBB 500000 EUR Erhöhung
5	660	541001	577	Sanierung Travemünder Allee		1.170,0		Maßnahme politisch noch nicht freigegeben, Umsetzung wegen Sandbergbrücke und Radwegführung unklar.
5	660	541001	578	Sanierung Buurdiekstraße/Wischhofweg		640,0		Maßnahme befindet sich in der Bauvorbereitung.
5	660	541001	579	Sanierung Grüner Weg		1.000,0		Maßnahme befindet sich in der Bauvorbereitung.
5	660	541001	580	Sanierung Schnitterweg		550,0		Planungsleistungen erforderlich wegen fehlender Entwässerung und fehlender Gehwege. Keine Kapazitäten in Abt. 2, daher --> Ausschreibung für ein Ing.-Büro läuft derzeit.

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Bezeichnung	2023 T€	2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
5	660	541001	581	Sanierung Weberkoppel		1.000,0		Maßnahme gemeinsam mit den EBL. EBL benötigen noch Planungszeit, daher Beginn voraussichtlich erst 4. Quartal, daher Straßenbau erst in 2025.
5	660	541001	625	Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen	2.875,0	2.800,0		<i>Sammelkonto/Gem. HHBB 500000 EUR Erhöhung</i>
5	660	541001	630	Bahnhaltepunkt Moising	3.000,0	2.000,0		Maßnahme läuft im Zeitplan, in Teilen sogar besser. Fertigstellung im Juni.
5	660	541001	632	Jürgen-Wullenwever-Straße	870,0	1.000,0		Maßnahme läuft im Zeitplan. Fertigstellung im Juni.
5	660	541001	634	Beckergrube	500,0	1.700,0		
5	660	541001	674	Stadtgrabenbrücke	3.000,0	2.750,0		
5	660	541001	764	Sanierung Breite Straße	880,0	1.500,0		durch massive Verzögerungen der Leitungsträger ca. 3 Monate Bauverzug für den Straßenbau, Fertigstellung Herbst 24 statt geplant Juni 24
5	660	541001	767	Ersatzneubau Brücke Brandenmühle	1.200,0	750,0		
5	660	541001	999	Allgemeine Investitionstätigkeit	500,0	500,0		
5	660	542001	077	Mühlentorbrücke	2.200,0	500,0		

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Bezeichnung	2023 T€	2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
5	660	542001	093	K15 Geniner Str.	146,0	1.840,0		geplanter Baubeginn am 1.3., derzeit allerdings noch ungewiss, da der Landeshaushalt noch nicht aufgestellt ist und dies Voraussetzung für die Fördermittelzusage sind. Ggf. 1-2 Monate verschieben.
5	660	542001	150	Ratzeburger Allee Radschnellweg	251,0	1.140,0		
5	660	542001	157	Erschließung Schlutuper Straße/ Lauerhofer Feld		1.400,0		Abstimmungen mit KWL und Ing.-Büro laufen, Baubeginn voraussichtlich Sommer 24
5	660	543001	044	Neubau Bahnhoftsbrücke	10.200,0	7.500,0		
5	660	543001	049	Sanierung L309 Schwartauer Landstraße		2.170,0		Maßnahme befindet sich in der Bauvorbereitung. Bauzeit Ende April bis Juli 24
5	660	544001	038	St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg Querung	400,0	500,0		Übergabe der Planung für Ende Mai 24 angekündigt.
5	660	551001	084	Neuanlagen Außenanlagen Schulen		600,0		Sammelkonto
5	691	552001	083	Fi.-hfn Trave./Umgest. Hafenzone	1.400,0	500,0		Planungen zum 2. BA sind beauftragt, Maßnahme ist im Zeitplan,
5	691	552001	106	Kaimauer Kohlenhofkai	2.500,0	2.150,0		Arbeiten sind beauftragt, Beginnen in Kürze, Abschluss der Maßnahme in 2024 zum jetzigen Zeitpunkt sichergestellt

FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Bezeichnung	2023 T€	2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
5	691	552001	537	Skandikai/Bahnhof Gewerbegebiet Nord	3.500,0	2.600,0		Vertragliche Vereinbarung zur Weichenbeschaffung mit der DB Netz verzögert sich aufgrund hoher Nachfrage / Auftragslage der DB Netz
5	691	552001	545	Skandikai/Verlänger. Anl. 3/4	500,0	650,0		Planungen laufen, Mittel werden verausgabt
5	691	552001	551	SK Flächen- und Verkehrsentw.	1.400,0	500,0		Planungsauftrag wird in Kürze unterzeichnet, Mittel werden in 2024 abfließen
5	691	552001	557	Skandikai, Landstrom	100,0	1.000,0		erste Planungen für zwei weitere Landstromanlagen sind angesprochen, Umsetzung hängt davon ab, ob eine Betreibervereinbarung
6	280	612003	000	Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	13.850,0	1.250,0		Die Investitionstätigkeit verläuft unterjährig nicht linear. Daher ist der Umsetzungsstand per 31.01.2024 planmäßig.
6	280	612003	000	Ausz. Für Tiefbaumaßnahmen	2.700,0	2.000,0		Die Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen, u.a. im Baugebiet Schlutuper Straße/Lauerhofer Feld verlaufen unterjährig nicht linear. Daher ist der

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
Der Bürgermeister wird beauftragt, den Betrieb des Linientaxis auf der Linie 15 zwischen den Haltestellen Hinter den Kirschkatzen und Estlandring auch ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 weiter zu bestellen, bis eine alternative Anbindung im regulären Busverkehr möglich wird . Hierfür werden Mittel in Höhe von gegenwärtig 130.000 € jährlich aus dem städtischen Haushalt bereitgestellt. Für die folgenden Jahre ist ggf. eine Steigerung der Kosten möglich. Die Mittel werden im Produkt 547001 ÖPNV für das Jahr 2024 zusätzlich geordnet.	Erledigt	-	-130.000	-130.000
1.1 Änderung der Hauptsatzung bezüglich der Aufwandsentschädigung Der Bürgermeister wird gebeten, der Bürgerschaft bis zur Sitzung im November 2023 eine Vorlage zur Änderung der Hauptsatzung zur Entscheidung zuzuleiten, die im Hinblick auf gestiegenes Aufgabenvolumen, Kosten für IT-Geräte und allgemeine Kostensteigerungen bei der Wahrnehmung der Aufgaben die pauschale Aufwandsentschädigung auf 100 % des jeweils in der EntschVO festgelegten Höchstsatzes festzulegen.	Erledigt	Vorlage dazu mit der entsprechenden Erhöhung der Aufwandsentschädigungen am 30.11.2023 in der Bürgerschaft beschlossen (VO/2023/12702).	-85.000	-85.000
1.1. Änderung Stellenplan: Die im Zuge des Masterplan Klimaschutz ausgewiesene Änderung des Stellenplans um 0,5 Personalstelle für die Aktivität „Sanierungsstandard für kommunale Gebäude erarbeiten“ (EB_Sanierung_3) wird nicht geschaffen. Stattdessen wird eine 0,5 Planstelle im Gebäudemanagement geschaffen, um konkrete Sanierungen von städtischen Gebäuden zu planen.	Erledigt	-	0	
2.1 Einrichtung von Quartiers-Fördertöpfen: Der Bürgermeister wird gebeten, bis zur Sitzung der Bürgerschaft im Februar 2024 ein Konzept vorzulegen, wie bürgerverwaltete Stadtteilbudgets in Lübeck eingeführt und umgesetzt werden können. Für die Umsetzung im Rahmen von zwei Modellvorhaben in den Stadtteilen Innenstadt und Schlutup werden 50.000 € in den Haushalt 2024 mit Sperrvermerk eingestellt (25.000 € pro Stadtteil). Nach Vorlage des Konzeptes (Beratungen mit Bürgerinnen und Bürgern können durch die gemeinnützigen Vereine bzw. Kirchen organisiert werden) werden die Mittel für eine erste Runde der Vergabe für Stadtteilprojekte auf Basis von Vorschlägen und nach Auswahl durch Bürgerinnen und Bürger durch den Hauptausschuss freigegeben. Über die Ausweitung des Konzeptes auf die gesamte Stadt ist im kommenden Haushaltsjahr zu entscheiden.	Maßnahme in Planung	Es erfolgt aktuell eine Abstimmung mit dem FB4 da hier auch das Thema Jugend mit einem großen Anteil berücksichtigt werden muss.	-50.000	
2.2 Ausweitung Modellprojekt präventive Hausbesuche: Für die Ausweitung des Modellprojektes „präventive Hausbesuche“ für Seniorinnen und Senioren werden Mittel für zwei sozialpädagogische Stellen (Sozialpädagogen) im Fachbereich Wirtschaft und Soziales zur Verfügung gestellt. Die Frage, ob die Aufgabe in kommunaler Trägerschaft oder durch freie Träger wahrgenommen werden soll, ist noch zu entscheiden. Die entsprechenden Kosten sind im Haushalt 2024 zu ordnen.	Maßnahme in Planung	Zur Umsetzung wird zeitnah eine Vorlage zur Entscheidung in die Gremien gegeben.	-79.000	-163.000
2.3 Haustierhilfe: Die Bürgerschaft möge beschließen, den Verein Haustierhilfe e. V. (über das Jahr 2023 hinaus) in den Jahren 2024 – 2026 jeweils mit einer Summe von T€ 25 p. a. zu unterstützen.	Erledigt	-	-25.000	-25.000

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
2.4 Migrationsberatung: Um Reduktionen in der Bundesförderung zu kompensieren, werden für die Träger der Migrationsberatung für Jugendliche und Erwachsene (Caritas und Gemeindediakonie) insgesamt 52.800 € zur Verfügung gestellt.	Sonstiges	Bisher liegen noch keine Informationen vor, ob die Bundesförderung wegfällt.	-52.800	
2.5 Begegnungsstätte Wallhalbinsel: Das Budget der Begegnungsstätte auf der Wallhalbinsel wird um 160.000 € für die Erweiterung der Öffnungszeiten (90.000 €) und Ausgabe von Gratisessen (70.000 €) erhöht.	Erledigt	-	-160.000	
2.6 Pilotprojekt Housing First: Für den in Skandinavien verbreiteten, aber auch in Deutschland schon erprobten Ansatz Housing First zur Adressierung von Wohnungslosigkeit wird in 2024 ein Pilotprojekt durchgeführt. Hierfür werden 50.000 € Sachkosten und eine Stelle im Haushalt geordnet. Diese Posten werden mit einem Sperrvermerk versehen, der aufgehoben wird, sobald ein Konzept beschlossen wurde, mit dessen Vorlage der Bürgermeister bis Q1 2024 beauftragt wird.	Maßnahme in Planung	Die Mittel sind geordnet. Zu der Umsetzung wurde bereits in 2023 eine interfraktionelle AG eingerichtet. Diese tagt zum dritten und vsl. letzten Mal am 07.02.2024. Die Finalisierung des Ergebnisses sowie die Umsetzung der Maßnahme sind ausstehend.	-90.000	-81.000
2.7 Integrationsfonds: Der Zuschuss für die Sprachmittler wird in 2024 von 30.000 € auf 60.000 € erhöht. Hiervon soll u.a. auch ermöglicht werden, Sprachmittler für therapeutische Behandlungen zur Verfügung zu stellen.	Erledigt	Die Mittel sind geordnet.	-30.000	
2.9 Senior*innentreff St. Lorenz Süd: Für einen Senior*innentreff in St. Lorenz Süd wird ein Budgetvertrag vergeben, der 130.000 € umfasst und eine Stelle sowie Sachkosten beinhaltet und an die gute Arbeit anknüpfen soll, die hier in den vergangenen Jahren geleistet wurde.	Maßnahme in Planung	Aktuell erfolgt eine Abstimmung mit dem Bereich 1.102 zur erforderlichen Ausschreibung.	-80.000	-80.000
2.10 Sozialpsychiatrischer Dienst: Um den sozialpsychiatrischen Dienst für psychisch beeinträchtigte Menschen auf eine 24/7-Erreichbarkeit aufzustocken, werden 2 zusätzliche Stellen geschaffen.	Maßnahme in Planung	Zu der Umsetzung wurde eine Interfraktionelle Arbeitsgruppe eingerichtet, welche im Januar 2024 getagt hat. Die Finalisierung des Ergebnisses sowie die Umsetzung der Maßnahme sind ausstehend.	-83.000	-170.000
3.1 Ordnungsamt: kommunaler Ordnungsdienst: Um verkehrsberuhigte Bereiche und vorbeugend an besonderen Standorten oder bei bestimmten Events (z. B. Travemünder Woche, Weihnachtsmarkt etc.) verstärkte Präsenz zeigen und ggf. regulierend tätig werden zu können, sind für den kommunalen Ordnungsdienst 8 zusätzliche Sollstellen vorzusehen und im Haushalt 2024 zu ordnen. Im Gegenzug sind im Haushalt der Kurbetriebe die Plankosten für den Einsatz externer Ordnungskräfte entsprechend zu kürzen, sobald die rechtliche Grundlage für den Einsatz der Ordnungskräfte im Bereich des Kurstrandes möglich ist. Zwei der zusätzlichen Stellen sind zunächst mit einem Sperrvermerk zu versehen, der durch Beschluss der Bürgerschaft aufgehoben werden kann.	Maßnahme begonnen	Die sechs Stellen befinden sich im Besetzungsverfahren.	-280.000	-560.000
3.2 Freiwillige Feuerwehren: Einführung von Aufwandsentschädigungen: Der Bürgermeister wird beauftragt, ein Konzept für die Einführung von Aufwandsentschädigungen im Bereich der freiwilligen Feuerwehren zu entwickeln (z. B. „Stiefelgeld“). Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren und ihr Engagement ein unverzichtbarer, wesentlicher Baustein in den Einsatzplänen der Berufsfeuerwehr sind und mit dem geleisteten gesellschaftlichen Engagement ein erheblicher Beitrag zur Sicherheit in Lübeck geleistet wird. Das Konzept ist der Bürgerschaft spätestens in der Sitzung im März 2024 zur Entscheidung vorzulegen. Für den erwarteten finanziellen Aufwand sind 200 TE im Haushalt 2024 zu ordnen.	FB 1: Erledigt (was die Veranschlagung der zusätzlichen Mittel von 170 TEUR anbelangt). FB3: Maßnahme in Planung	Im Rahmen der Umsetzung der HHBB'e für den endgültigen Druck sind auch die zusätzlichen Mittel von 170 TEUR im Produkt 111099 im letzten Jahr mit veranschlagt worden. Derzeit finden noch Abstimmungen statt. Die Bürgerschaft im März 2024 wird voraussichtlich nicht erreicht.	-170.000	

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
3.3 Umsetzung MAKs: Für die Umsetzung der Aktivitäten des MAKs werden insgesamt 7 Stellen zusätzlich geschaffen, die sich wie folgt aufteilen: 2 Stellen für Aktivitäten im Bereich Mobilität 1 Stelle für Aktivitäten im Bereich Beschaffung 1 Stelle für Aktivitäten im Bereich Kreislauf 1 Stelle für mehr Quartierskonzepte (MAKS EB_San_5). Quartierskonzepte sind ein essentielles und erprobtes Instrument der Wärmewende. Aufbauend auf den Erfahrungen in Marli wollen wir die Anzahl der parallel erarbeiteten und umgesetzten Quartierskonzepte erhöhen. 1 Stelle für ein beschleunigtes Bauantragsverfahren für energetische Sanierung (MAKS EB_San_11). Mit der Umsetzung dieser Aktivität ist unverzüglich zu beginnen. 1 Stelle für die Sicherstellung der Anforderungen des GEG (MAKS EB_San_12). Mit der Umsetzung dieser Aktivität ist unverzüglich zu beginnen.	FB 1: 1 Stelle im Bereich Beschaffung Erledigt FB3: Maßnahmen begonnen	Die Stelle ist freigegeben und befindet sich bereits im Besetzungsverfahren. 2x Mobilität: Eine Stelle ist besetzt, die andere im Besetzungsverfahren; 1x Beschaffung: im Besetzungsverfahren; 1x Kreislauf: Die Ausschreibung wird vorbereitet; 1x Quartierskonzept: Die Stelle ist besetzt; 1x beschleunigtes Bauantragsverfahren: im Besetzungsverfahren; 1x Sicherstellung der Anforderungen des GEG: im Bewertungsverfahren	-260.200	-520.100
4.2 Pilotprojekte „Ganztag - Offene Arbeit“: In 2023 wurden zwei Pilotprojekte initiiert, in denen der Ganztag an Grundschulen um Inhalte der Offenen Arbeit ergänzt worden ist. Hierbei wird die jeweils bestehende Infrastruktur genutzt, die Öffnungszeiten wurden ausgeweitet. Somit wurde insbesondere für Sozialräume, die bislang keine Angebote im Bereich der Offenen Arbeit mit Kindern hatten, eine neue Angebotsform entwickelt. Die zwei Projekte sollen nach den ersten positiven Erfahrungen verstärkt werden. Für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 sind dafür jeweils 100 TE einzustellen. Über den weiteren Verlauf der Maßnahme ist jährlich zu berichten.	Maßnahme begonnen	- Laufende Umsetzung erfolgt bei der Paul-Gerhardt-Schule mit dem Kinderschutzbund und Schule Eichholz mit Kinderwege - Mittel sind im Haushalt eingestellt.	-100.000	-100.000
4.3 Jugendtreff Marli: Für die neue Einrichtung eines Jugendtreffs auf Marli werden die Personalmittel (1 VZÄ), abweichend von der Verwaltungsvorlage VO/2022/11132, hier Punkt 2, nicht aus dem „Bestand Jugendarbeit“ bereitgestellt, sondern zusätzlich im Haushalt geordnet. Bis zur Eröffnung des Jugendtreffs wird ein mobiles Angebot beispielsweise am Standort Meesenplatz vorgehalten. Hiermit wird ein sichtbares Zeichen gesetzt und der Prozess der Beteiligung kann hierüber begleitet werden. Für die Umsetzung sind Gespräche mit dem Projektbeteiligten von „Lübeck: Go“ zu führen (Lübecker Jugendring, Turn- und Sportbund, Kulturakademie der Vorwerker Diakonie). Die in 2023 beschlossenen Mittel für dieses Projekt sind nach 2024 zu übertragen und in diesem Planungsjahr wie beschrieben einzusetzen.	Maßnahme begonnen	- Lübeck GO gibt es in der Form nicht mehr, so dass die Container von dort nicht mehr zum Einsatz kommen können. - Der Jugendtreff Dieselstraße bespielt den Meesenplatz an zwei Nachmittagen in der Woche, künftig soll einen Tag davon Streetwork übernehmen. - Lübecker Jugendring, Turn- und Sportbund, Marli und die Diakonie sind angefragt, ob auch von dort weitere Aktivitäten auf dem Platz durchgeführt werden können, bisher gibt es noch keine Reaktion. - Aktuell gibt es, jahreszeitbedingt, keinen über die aktuellen Angebote hinausgehenden Bedarf, aber mit ansteigenden Temperaturen wird sich die Zahl der Besuchenden wieder deutlich erhöhen.	-39.000	-78.000
4.4 Umsetzung Sportentwicklungsplanung: Für die Umsetzung kleinerer Projekte wird ein Betrag in Höhe von 100 T€ bereitgestellt.	Maßnahme in Planung	- erste Projekte laufen	-40.000	
4.5 Grenzmuseum Schlutup: Für die räumliche und inhaltliche Weiterentwicklung des Museums sind die erforderlichen konzeptionellen Maßnahmen einzuleiten. Ein Konzept ist der Bürgerschaft spätestens bis zur Haushaltssitzung im September 2024 zur Entscheidung vorzulegen. Für den Einstieg in die Planungen sind erste Mittel in Höhe von 10 TE bereitzustellen und im Haushalt zu ordnen.	Maßnahme begonnen	- Mittel sind im Haushalt eingestellt.	-10.000	
4.8 Förderung der Schwimmbildung für Kinder: Die (frühzeitige) Schwimmbildung von Kindern ist für die eingebundenen Vereine und Institutionen mit erheblichem Aufwand verbunden. Um dieses Engagement im gesamtgesellschaftlichen Interesse abzusichern, ist eine finanzielle Unterstützung durch die Stadt vorzusehen. Hierfür sind für 2024 im Haushalt 30 TE bereit zu stellen und zu ordnen.	Maßnahme in Planung	- Abstimmungsgespräche mit den Beteiligten sind in der Planung	-30.000	

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
4.9 Projekt "Kochen / vollwertige Ernährung" Für den Bereich der Kitas und Ganztage an Schulen wird ein Projekt gestartet, das Kindern die Bedeutung einer vielseitigen und vollwertigen Ernährung sowie elementare Fähigkeiten bei der Zubereitung von Lebensmitteln vermittelt. Hierfür werden 100.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	Maßnahme in Planung	- Projekt befindet sich in der Abstimmungsphase mit 4.511	-50.000	
4.10 Kulturbüro: Um mehr Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst, insb. auch in den Quartieren außerhalb der Altstadt durchführen zu können, wird das Budget des Kulturbüros um 130.000 € auf insgesamt 200.000 € aufgestockt. Zusätzlich werden 0,5 Stellen im Stellenplan für das Kulturbüro geordnet.	Maßnahme begonnen	- Stelle ist im Stellenplan geordnet - Mittel sind im Haushalt eingestellt.	-149.400	-38.800
4.11 Museumspädagogik: Zur Durchführung museumspädagogischer Projekte wird das Budget der Kulturstiftung um 70.000 € erhöht und zusätzlich eine Stelle im Stellenplan geordnet.	Maßnahme begonnen	- Stelle ist im Stellenplan geordnet - Mittel sind im Haushalt eingestellt.	-112.700	-85.400
4.12 Kulturvermittlung: Für die Begleitung von Schulen bei Projekten der kulturellen Bildung wird im Stellenplan zusätzlich eine Stelle geschaffen.	Maßnahme begonnen	- Stelle ist im Stellenplan geordnet	-42.700	-85.400
4.13 Bücherpiraten: Für die Durchführung von Projekten zur Vermittlung von Lesekompetenz und -freude an Kinder (z.B. Ferienprogramm "Sommer der Worte") bekommt der Verein Bücherpiraten e.V. einen einmaligen Zuschuss von 60.000 €. Ab 2025 ist eine Verstärkung der Unterstützung im Rahmen des Kulturentwicklungsplanes avisiert.	Maßnahme begonnen	- Mittel sind im Haushalt eingestellt.	-60.000	
4.14 Denkmalpflege: Für die Inventarisierung von Baudenkmälern wird für die Denkmalpflege eine Stelle im Stellenplan hinzugefügt.	Maßnahme begonnen	- Stelle ist im Stellenplan geordnet	-48.000	-96.000
4.16 Queere Aufklärungsarbeit: Für „Queere Aufklärungsarbeit“ an Lübecker Schulen ist ein Budgetvertrag an einen Träger zu vergeben, der 40.000 € für eine Bildungsreferent*in (0,5 Stellen) umfasst.	Maßnahme begonnen	- In der BÜ in der ergänzten Fassung beschlossen: "Die Verwaltung erstellt mit der queeren Community in Lübeck insgesamt ein Handlungskonzept." - Queere Aufklärungsarbeit macht der Träger Lambda::Nord, mit dem es bereits einen Budgetvertrag gibt. Die Budgetsumme wurde um 40.000 € erhöht. - Die Erstellung des Konzepts ist in Arbeit.	-40.000	-40.000
5.1 Beseitigung von Graffiti: Für die zeitnahe Beseitigung illegaler Graffiti ist der organisatorische Rahmen zu schaffen. Im laufenden Haushalt ist für erforderliche Maßnahmen ein Betrag von 50 TE zu ordnen. Der Betrag wird mit einem Sperrvermerk belegt, der durch die Bürgerschaft aufgehoben werden kann, nachdem durch die Verwaltung ein Handlungskonzept vorgelegt worden ist.	Maßnahme in Planung	Die Erstellung des Handlungskonzeptes ist ein Arbeitsauftrag der aufgrund seiner strategischen Bedeutung mit einem erheblichen Vorlauf verbunden ist. Im FB5 wird hierzu aktuell eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des GMHL aufgestellt.	-50.000	
5.8 Farbige Fahrradwege: Fahrradwegen werden in potenziellen Gefahrenbereichen (speziell in Kreuzungsbereichen bzw. bei kreuzenden Verkehren) um eine Signalwirkung zu erzeugen farbig markiert. Lübeck hat bereits viele Knotenpunkte im Bestand farblich markiert. Dieses Maßnahmenprogramm wird 2024 fortgesetzt. Hierfür werden 100.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	Maßnahme begonnen	Im Lübecker Stadtgebiet gibt es 74 Zweirichtungsradwege einschließlich gemeinsamer Geh- und Radwege für beide Richtungen des Radverkehrs. Die Zweirichtungsradwege führen über 132 Einmündungen, an denen die Furten standardmäßig rot eingefärbt werden sollen. 79 Zweirichtungsradfurten sind bereits rot eingefärbt, 53 Einmündungen sind nicht rot markiert. Insgesamt muss die Hansestadt Lübeck noch 42 Furten rot einfärben, da 11 Furten zeitnah aufgehoben oder die Straßen umgebaut werden bzw. ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein für die Markierung zuständig. Die Roteinfärbungen erfolgt wegen laufender Unterhaltungsarbeiten von Fahrbahnmarkierungen sukzessive, wie z.B. im letzten Jahr im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen in der Friedhofsallee.	-100.000	

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
5.9 Velorouten: Es wird die Errichtung eines umfassenden Netzes von Velorouten angestrebt. In einem ersten Schritt werden für Konzepterstellung und erste Umsetzungsschritte (z.B. Einrichtung neuer Fahrradstraßen) von mindestens drei Velorouten 100.000 € zur Verfügung gestellt.	Maßnahme in Planung	Ein Konzept für Velorouten ist Bestandteil des neuen Radverkehrskonzepts, das im Rahmen des VEP aktuell aufgestellt wird. Neue Fahrradstraßen können gemäß Prüfauftrag Fahrradstraßen (VO/2022/11632) geplant und umgesetzt werden, z.B. in der Eschenburgstraße und im Straßenzug Charlottenstraße/Uhlandstraße/Bernt-Notke-Straße. 660.2 hat aktuell neue Stellen ausgeschrieben. Die Maßnahmen werden entsprechend ins Arbeitsprogramm eingeordnet.	-100.000	
5.11 Neupositionierung von Laternen: Auf Rad- und Gehwegen befinden sich an zahlreichen Stellen Laternenmasten, die eine gute Ausnutzung der für Rad- und Fußverkehr vorhandenen Wege erschweren. Es wird ein Programm aufgelegt, diese Masten nach und nach besser im Straßenraum zu positionieren. Hierfür werden 250.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	Sonstiges	Es gibt hier aktuell keine personellen Kapazitäten für ein Programm zur Neupositionierung im Straßenraum. Diese Maßnahmen sind als eigenständiges Programm so nicht durchführbar, die Maststandorte werden im Rahmen der Beteiligung beim Breitbandausbaus geprüft und ggf. umgesetzt, ebenso im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen.	-250.000	
5.12 ÖPNV: Einführung eines ermäßigten Schüler-Tickets: In Absprache zwischen Land und den kommunalen Spitzenverbänden ist vereinbart worden, das Schüler-Monatsfahrkarten in ganz Schleswig-Holstein einheitlich auf Basis des 49-Euro-Tickets (Deutschlandticket) bereitgestellt und zusätzlich auf einen Betrag von 29 Euro/Monat subventioniert werden sollen. Der Bürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob und zu welchen Bedingungen eine vollständige Übernahme der Kosten für die Schülerbeförderung in Lübeck eingeführt werden kann. Eine Einführung sollte zum 1. April 2024 zeitgleich mit der o. g. Ermäßigungsregelung angestrebt werden. Hierfür ist im laufenden Haushalt ein Betrag von 1.500 TE vorzusehen und zu ordnen.	Maßnahme in Planung	Aktuell gibt es noch keine verbindlichen Vorgaben durch das Land, wie das landesweite Bildungsticket einzuführen ist. Das ist aber die Grundvoraussetzung für eine weitere Subventionierung in der HL. Mit einem landesweiten Bildungsticket wird nicht vor dem 01.08.2024, wahrscheinlicher dem 01.01.2025 gerechnet.	-1.500.000	
5.13 Sozialticket ÖPNV: Um die Mobilitätsbedürfnisse bedürftiger Menschen besser erfüllen zu können, wird ein Sozialticket in Form eines rabattierten 49 €-Tickets eingeführt. Der Bürgermeister wird aufgefordert, aufbauend auf dem Berichtsantrag (VO/2023/11903-01) bis Q1 2024 ein Konzept vorzulegen, wie durch verschiedene Varianten von Berechtigtenkreis und Rabatthöhe in einem ersten Schritt ein Sozialticket mit einem jährlichen Budget von 1 Mio. € ausgestaltet werden kann. Für eine geplante Einführung zum 01.07.2024 sind entsprechend 0,5 Mio. € im Haushalt zu ordnen.	Maßnahme in Planung	Der infragekommende Personenkreis wurde ermittelt. Aktuell wird geprüft wo und wie eine Berechtigtenprüfung erfolgen kann damit ein vergünstigtes Abo/ D-Ticket abgeschlossen werden kann.	-500.000	
5.14 Projekt Büroraum-Management: Minus 20%: Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Beratungsgesellschaft mit der Überprüfung der Büroraumkapazitäten der Stadt zu betrauen. Zielsetzung ist, durch neue Konzepte der Zusammenarbeit (Co-Working) und Ausnutzung der Bereitschaft zur Heimarbeit, den Flächenbedarf der städtischen Verwaltung bis zum Jahr 2028 im Vergleich zum heutigen Stand um 20% zu reduzieren. Hierfür werden 50.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	sonstiges	In der Februarbürgerschaft wird über den Zwischenbericht Raumplanung III beraten. Das Ergebniss muss abgewartet werden, um das Projekt Büroraum- Management beginnen zu können.	-50.000	
Haushalt 2024:Die finanziellen Mittel zur Förderung der freien Theater in Lübeck werden für das Haushaltsjahr 2024 um einen Ansatz von zusätzlich 250 T€ aufgestockt und sind im Haushalt entsprechend zu ordnen. Für die mittelfristige Finanzplanung sind entsprechende Ansätze zu berücksichtigen. Die Kulturverwaltung wird beauftragt, Vergabekriterien und -verfahren dazu zu entwickeln und dem Kulturausschuss bis zur Dezembersitzung vorzulegen, sodass Anträge für das Jahr 2024 bearbeitet werden können.	Maßnahme in Planung	- siehe mündlicher Bericht Kulturbüro: Sachstand zum Verfahren Förderung freie Theater in der 5. Sitzung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege vom 11.12.2023	-200.000	-200.000
Entgeltordnung für die Wohnmobilparkplätze des Kurbetriebes Travemünde	Erledigt	-	50.000	50.000

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	Inv.-Volumen 2024 beschlossen mit (in Eur)
1.2 Allgemeine Finanzwirtschaft, Produkt 7821000 (Ankauf): Der Bürgermeister wird beauftragt, den Budgetansatz in Höhe von 3,6 Mio. Euro für den Ankauf des Gebäudes der Bundesbank nach 2024 zu übertragen. Der Posten ist mit einem Sperrvermerk zu versehen, der aufgehoben werden kann, falls Land und Musikhochschule kein Interesse am Erwerb des Gebäudes haben sollten. Zwischenzeitlich sind sämtliche Arbeiten am Projekt „Bundesbank als Verwaltungsstandort“ ruhend zu stellen. Sofern der Erwerb des Bundesbank-Gebäudes nicht mehr zum Tragen kommt, ist der Betrag von 3,6 Mio. Euro alternativ der Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH zur Verfügung zu stellen. Der Betrag soll das Eigenkapital erhöhen, um zusätzlichen Wohnraum in Lübeck zu schaffen (mit überwiegendem Anteil von Wohnungen in den Förderwegen 1 – 3) dienen. Der Bürgermeister wird aufgefordert, in einem Konzept bis Q1 2024 gemeinsam mit der Trave aufzuzeigen, wie durch eine sukzessiv erhöhte Eigenkapitalausstattung in den kommenden Jahren der Wohnungsbau der Trave gesteigert werden kann. Dabei ist auch die Schaffung von Wohnraum für Student*innen und Auszubildende zu berücksichtigen.	Maßnahme nicht durchführbar	Gesellschafter der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH sind die Hansestadt Lübeck (92,5 %) und die Stiftung Lübecker Wohnstifte (7,5 %). Eine einseitige Kapitalerhöhung durch die Hansestadt Lübeck würde eine Einlage durch die Stiftung erforderlich machen, um die Anteilsverhältnisse zu wahren. Nach eingehender Prüfung lehnt die Stiftung Lübecker Wohnstifte die Einlage von zusätzlichem Stiftungskapital ab.	0
2.8 Duschbus: Der Verein Obdachlosenhilfe Lübeck e.V. erhält 100.000 € für einen Duschbus für wohnungslose Menschen.	Maßnahme nicht durchführbar	Die Mittel sind geordnet. Eine Thematisierung, auch zu möglichen alternativen Verwendungen, hat am 06.02.2024 im Sozialausschuss stattgefunden. Ein Ergebnis liegt jedoch noch nicht vor.	50.000
4.1 Produkt 424001 (Umrüstung Sportplätze – LED-Flutlicht): Der Bürgermeister wird beauftragt, für die Umrüstung von Flutlichtanlagen auf Sportplätzen auf energiesparende LED-Beleuchtung den Planansatz im investiven Haushalt 2024 von 160 T€ auf 250 T€ zu erhöhen. Über den Umsetzungsstand und den finanziellen Bedarf für die Folgejahre ist rechtzeitig vor den Haushaltsberatungen für das Jahr 2025 zu berichten, damit ggf. auch hier und für die Folgejahre eine Anpassung der (mittelfristigen) Investitionsplanung erfolgen kann.	Maßnahme begonnen	Umrüstung Sportplatz Lohmühle durch Errichtung einer neuen Anlage und Sanierung einer bestehenden, 90 % Landesförderung	90.000
4.4 Umsetzung Sportentwicklungsplanung: Für die Umsetzung kleinerer Projekte wird ein Betrag in Höhe von 100 T€ bereitgestellt.	Maßnahme in Planung	Ertüchtigung der Sportanlage Koggenweg und kleinere Maßnahmen gem. Sportentwicklungsplanung sind geplant	60.000
4.6. FC Phönix Lübeck e. V.: Für die Sanierung der Umkleide- und Sanitärräume des o. g. Vereins an der Sportstätte „Flugplatz“/Travemünder Allee ist eine Förderung in Form eines einmaligen Zuschusses in Höhe von 100 TE zu gewähren und im Haushalt 2024 zu ordnen. Dieser Betrag ist mit einem Sperrvermerk zu versehen, bis geklärt ist, ob es einen neuen Erbpachtvertrag gibt oder das Gelände an den Verein verkauft wird.	Sonstiges	Die Entscheidung des Vereins über den Erbpachtvertrag steht noch aus.	100.000
4.7 Liegeplatzmanagement: Der vorgesehene Etatposten von 180 TE ist mit einem Sperrvermerk zu versehen. Es ist zu prüfen, ob das Gesamtmanagement für alle Sportboot- und sonstige Liegeplätze sinnvoll in einer Hand, z. B. der LPA, gebündelt werden kann. Des Weiteren ist die Einführung eines einheitlichen digitalen Liegeplatzmanagements für alle genannten Liegeplätze zu prüfen. Nach Vorlage eines entsprechenden Berichts entscheidet die Bürgerschaft über die Aufhebung des o. g. Sperrvermerks.	Maßnahme in Planung	Umsetzungsmöglichkeiten werden derzeit geprüft	0

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	Inv.-Volumen 2024 beschlossen mit (in Eur)
4.15 Sanierung Naturbad Marli: Für die Sanierung des Naturbades Marli werden 370.000 € zur Verfügung gestellt. Dieser Posten ist mit einem Sperrvermerk versehen, der aufgehoben wird, sobald die Verwaltung und der Gemeinnützige Verein Naturbäder e.V. über Umfang und Durchführung der Sanierungsmaßnahmen Einvernehmen erzielt haben. Dem Ausschuss für Schule und Sport ist entsprechend zu berichten.	Maßnahme in Planung	Eine Grundlagenermittlung mit Maßnahmenkatalog erfolgte durch einen beauftragten Architekten. Weitere Abstimmungsgespräche sind in Planung.	370.000
5.2 Barrierefreie Gestaltung der Straße Meesenring: Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind die städtischen Einrichtungen in der Straße Meesenring (Stadtteilbüro, Kfz-Zulassungsstelle etc.) nur schwer zu erreichen da der Straßenbelag aus Kopfsteinpflaster sehr uneben ist. Für die Sanierung der Straße und der Fußwege ist im investiven Haushalt ein Betrag von 500 TE zu ordnen.	Sonstiges	Die Maßnahme wird in das bestehende Arbeitsprogramm bei 660.2 eingeordnet. Mit einer Realisierung ist nicht vor 2026 zu rechnen.	500.000
5.3 Überplanung Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz: Für die fahrrad- und fußgängerfreundliche Überplanung der Unfallschwerpunkte Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz werden 400.000 € bereitgestellt. Bei der Überplanung ist sicherzustellen, dass Aspekte des Verkehrsflusses aller Verkehrsmittel verträglich sind.	Maßnahme in Planung	Lindenteller, Puppenbrücke: Es existiert ein erstes Konzept, welches sich innerhalb der Verwaltung in Abstimmung befindet. Gustav-Radbruch-Platz: Voraussetzung für die Umgestaltung des Platzes ist ein städtebauliches Konzept. Erstellung durch 610. Bis dahin werden punktuell Unfallschwerpunkte beseitigt. Aktuell wird die Beleuchtung erneuert und ein Blindenleitsystem eingerichtet.	400.000
5.4 Sporthallen: Für die Planung und ggf. Ausschreibung der „Sporthalle Falkenwiese“ wird ein Betrag in Höhe von 500 T€ im Haushalt geordnet. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist entsprechend der Zeitschiene aus der Investitionsplanung 2023 und unter Einsatz der genannten zusätzlichen Mittel zu realisieren. Zeitplan und Verteilung des Investitionsvolumens sind entsprechend im Plan 2024 ff. neu zu ordnen.	Maßnahme nicht durchführbar	Aufgrund von zwingend erforderlichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind alle Projektleitungen derzeit in Projekten gebunden, so dass aktuell keine Personalkapazitäten zur Verfügung stehen.	500.000
5.5 Planung eines Verwaltungszentrums: Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie werden Mittel in Höhe von 100 TE eingestellt.	sonstiges	Im Februar 2024 erfolgt die Beratung des Raumplanungsberichts in den politischen Gremien. Erst anschließend wird klar, welche Maßnahmen als Konsequenz daraus resultieren. Die Planung eines Verwaltungszentrums wurde daher noch nicht begonnen.	100.000
5.6 Domschule: Neubau am Standort Marienkrankenhaus: Der Bürgermeister wird beauftragt, unter Einbindung der betreffenden Akteure (z. B. Erzbistum) zu prüfen, ob die Flurstücke 63 – 67 und 19/26 im Zusammenhang mit der Umsetzung von Konzepten zur künftigen Nutzung des Marienkrankenhauses entbehrlich sind. Weiterhin ist zu prüfen ob auf den Flurstücken 63 – 67 und 19/26 ein Neubau für die Domschule technisch realisiert werden kann. Die Errichtung einer Modulschule nach dem Vorbild der Kaland-Schule ist als eine mögliche Variante (unter den Gesichtspunkten Raumbedarf, Flächenbedarf Pausenhof, Umsetzungsdauer, Kosten) in die Prüfung einzubeziehen. Es ist zu klären, ob und unter welchen Bedingungen die Grundstückseigentümerin bereit ist, die genannten Flächen inkl. des auf einer Teilfläche vorhandenen Gebäudes (ehemaliger Bunker) an die Stadt zu verkaufen oder ein Erbbaurecht zu vergeben. Für den Einstieg in die Planungen sind erste Mittel in Höhe von 50 TE bereitzustellen und im Haushalt zu ordnen. Der Bürgerschaft ist zur Sitzung im Februar 2024 zu berichten.	Maßnahme nicht durchführbar	Die Flächen am Standort Marienkrankenhaus und den benannten Flurstücken wurden für den Bau einer Interimsschule während der Umbauzeit der Domschule untersucht. Die Prüfung ergab, dass zum Einen in östlicher Richtung (Flurstück 67) der Baukörper die Baugrenze zum Flurstück 19/16 überragen würde. Zum Anderen die Fluchtwegzufahrt, die notwendigerweise im Bereich des Flurstücks 19/26 einzuhalten wäre, überbaut werden würde. Diese Erkenntnisse lassen eine Bebauung in der erforderlichen Größenordnung nicht zu. Hinsichtlich eines möglichen Ankaufs des Gebäudes des Flurstücks 19/26 gab es Kontakt seitens des GMHL zum erzbischöflichen Generalvikariat Hamburg mit dem Ergebnis, dass das GMHL die Information erhielt, dass das Erzbistum Hamburg eigene Pläne für das Gebäude und Grundstück hat. Da die vorgenannten Flächen nicht geeignet sind und die Interimsmaßnahme für die Zeit der Bauausführung der Domschule rechtzeitig errichtet und daher bereits in die Planung gehen muss, wurde eine Fläche am Buniamshof für die Interimsschule untersucht und für nutzbar befunden. Die Planung hierfür ist Teil der Baumaßnahme der Domschule. Es handelt sich um ein konsumtives Projekt, daher können die zur Verfügung gestellten, investiven Mittel an ein anderes Projekt abgegeben werden.	50.000
5.7 Radweg Hochschulstadtteil – Flughafen parallel zur B 207: Der Bürgermeister wird beauftragt, mittels einer Machbarkeitsstudie aufzuzeigen, ob und ggf. wie ein parallel zur B 207 verlaufender Radweg vom Hochschulstadtteil zum Flughafen realisiert werden kann. Für die Erstellung der Studie sind erste Mittel in Höhe von 50 TE bereit zu stellen und im Haushalt 2024 zu ordnen.	Maßnahme nicht durchführbar	Die Zuständigkeit liegt hier in weiten Teilen beim Straßenbaulastträger LBV	50.000

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	Inv.-Volumen 2024 beschlossen mit (in Eur)
5.10 Fahrradstraße Altstadt: Im Rahmenplan Innenstadt (VO/2019/07798) wurde die Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt bereits 2019 als kurzfristige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs beschlossen. Für Planung und Beginn der Umsetzung der fahrradfreundlichen Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt werden 100.000 € bereitgestellt.	Maßnahme in Planung	In diesem Jahr wird die konzeptionelle Planung in Zusammenarbeit mit 610.3 aufgenommen. Aufgrund umfangreicher Abstimmungen mit anderen Bereichen (u.a. Denkmalschutz, Stadtplanung) sowie des laufenden Arbeitsprogramms ist mit einer Realisierung nicht vor 2026 zu rechnen.	100.000



► **Nr. VO/2023/12823**
öffentlich

Lübeck, 07.12.2023

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
2.020 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Jessica Anton (E-Mail: jessica.anton@luebeck.de Telefon: 122-1453)

Begegnungsstätte für drogensuchtkranke Bürger:innen: Umsetzung des Haushaltsbegleitbeschlusses "Erweiterung der Öffnungszeiten"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.12.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.02.2024	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
20.02.2024	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Umsetzung des von der Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 28.09.2023 beschlossenen Haushaltsbegleitbeschlusses:

„Begegnungsstätte Wallhalbinsel: Das Budget der Begegnungsstätte auf der Wallhalbinsel wird um 160.000 € für die Erweiterung der Öffnungszeiten (90.000 €) und Ausgabe von Gratisessen (70.000 €) erhöht.“

Bericht:

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 28.09.2023 den Haushaltsbegleitbeschluss für das Haushaltsjahr 2024 gefasst, das Budget der Begegnungsstätte für die Erweiterung der Öffnungszeiten zu erhöhen.

Im vorherigen Bericht zur Zwischenevaluation des Betriebs der Begegnungsstätte (VO/2023/12658) wurde informiert, dass die AWO zu dem Beschluss der Erweiterung der Öffnungszeiten die Planungen vornehmen und anschließend hierüber eine Information erfolgen wird.

Die Planungen der AWO und Abstimmungen sind hierzu erfolgt.

Mit der Erhöhung des Budgets um 90.000 € im Haushaltsjahr 2024 können die Öffnungszeiten der Begegnungsstätte durch die AWO wie folgt erweitert werden:

Bisherige Öffnungszeiten:

Montag – Freitag 9 – 14 Uhr

Neue Öffnungszeiten:

Montag – Freitag 9 – 16 Uhr

Samstag 9 – 14 Uhr

Die Umsetzung der erweiterten Öffnungszeiten kann frühestens ab 01.01.2024 erfolgen, sofern bis dahin die Genehmigung des Haushalts durch die Kommunalaufsicht des Landes Schleswig-Holstein vorliegt.

Anlagen:

./.

Senatorin Pia Steinrücke



► Nr. VO/2024/12936
öffentlich

Lübeck, 29.01.2024

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.502 - SeniorInnenEinrichtungen

Bearbeitung: Bianca Hartfuß (E-Mail: bianca.hartfuss@luebeck.de Telefon: 122 - 4488)

Strategische Neuausrichtung der städtischen Senior:InnenEinrichtungen SIE - Weiterentwicklung, Anpassungen und Bericht nach 12 Monaten Betriebstätigkeit

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.02.2024	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Zwischenevaluierung der strategischen Neuausrichtung der SIE (VO/2022/1154) – Anpassung und Bericht nach 12 Monaten Betriebstätigkeit

Bericht:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschloss im November 2022 (VO/2022/11544), das jahrzehntelange Engagement der Stadt bei der wichtigen Aufgabe der vollstationären Pflege für die Bürger:innen Lübecks im Rahmen ihrer kommunalen Daseinsfürsorge weiterzuführen und mit einem neuen Konzept zukunftsfähig auszurichten.

Die strategische Neuausrichtung der Lübecker SeniorInnenEinrichtungen in fachlicher, baulicher und wirtschaftlicher Hinsicht wird seitdem Schritt für Schritt umgesetzt.

Die SIE stehen für qualitativ hochwertige, solide, quartiersbezogene Pflege im gesamten Stadtgebiet.

Aus pflegfachlicher Sicht bedeutet dies unter anderem die Schaffung zusätzlicher Angebote neben der vollstationären Pflege, wie beispielsweise Tages- und Spezialpflege, ambulante Pflege, Nachtpflege.

Hochwertige Pflege kann jedoch nur in dafür geeigneten Räumlichkeiten geleistet werden, die einerseits den Mitarbeitenden die pflegerischen Abläufe erleichtern und andererseits den zu pflegenden Personen eine Umgebung bieten, in der diese sich wohl fühlen.

Gleichzeitig muss gewährleistet sein, dass die Größenordnung eines Betriebes so ausgerichtet ist, dass er wirtschaftlich betrieben werden kann, ohne für Bewohner:innen und Besucher:innen überdimensioniert zu wirken. Dies erreichen die SIE bei den vorgesehenen Neubauten, indem sie die Einrichtungen mit rund 140 Plätzen konzipiert und zudem anstrebt, alle Neubauten so weit wie möglich identisch zu errichten, so dass nicht nur Planungskosten gespart, sondern auch betriebsinterne Abläufe standardisiert werden können.

Die Quartiersbezogenheit ermöglicht es den Bewohner:innen in ihrem Stadtteil zu bleiben. Die geplanten zusätzlichen Einrichtungen wie beispielsweise Friseur, Fußpflege, Arztpraxen oder auch Begegnungsstätten öffnen die Einrichtungen nach außen und ermöglichen mehr soziales Miteinander.

Kernthemen sind und bleiben erstens die Umsetzung der vorgestellten Baumaßnahmen, die eine moderne und den heutigen Bedürfnissen angepasste Pflege und Betreuung der Bewohner:innen aber auch gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten gewährleisten und zudem zu einer Beseitigung des strukturellen Defizits der SIE beitragen soll sowie zweitens die interne Neuaufstellung der SIE mit dem Ziel, als attraktiver und moderner Arbeitgeber wahrgenommen zu werden.

Mit dem auch künftig angestrebten Marktanteil von mindestens 20% gestalten die SIE aktiv die Rahmenbedingungen für gute, auskömmliche und solide Pflege innerhalb der Hansestadt Lübeck.

Ein erster Zwischenbericht zur baulichen Umsetzung erfolgte im Herbst 2023 (Vorlage 2023/12407-01). Seitdem haben sich die folgenden Entwicklungen ergeben:

Am Behnckenhof:

Für die städtische SeniorInnenEinrichtung Am Behnckenhof würde der bestehende Mietvertrag planmäßig Ende 2027 auslaufen. Durch Bürgerschaftsbeschlüsse vom 24.11.2022 (VO/2022/11544-04) und 30.03.2023 (VO/2023/11840-01-01) wurde die Verwaltung beauftragt, Gespräche über die Fortsetzung des Mietverhältnisses zu führen. Wie bereits berichtet, bestehen dort derzeit 123 Pflegeplätze, die jedoch vorwiegend in nicht mehr zeitgemäßen Mehrbettzimmern angeboten werden. Der Eigentümer ist grundsätzlich bereit, das Gebäude zu sanieren und umzubauen, so dass es modernen Pflegestandards entspricht. Nach erfolgtem Umbau könnten 139 Einzelzimmer bereitstehen.

Im Laufe der mit dem Eigentümer geführten Gespräche stellte sich heraus, dass dies im laufenden Betrieb nicht sinnvoll darstellbar ist, so dass seitens der Werkleitung für die Umbauphase mit einem Leerzug des Objekts geplant wird.

Hierbei stellen sich die SIE der Verantwortung, für die Dauer der Sanierung ausreichend Plätze in anderen Betriebsstätten sicherzustellen. Dies wird in dem den Sanierungszeitraum betreffenden Wirtschaftsplan entsprechend dargestellt werden.

Derzeit ist ein Mietvertrag in Abstimmung, der den zuständigen Gremien zum Beschluss vorgelegt wird.

Heiligen- Geist- Hospital (HGH):

Zum Heiligen-Geist-Hospital wurde und wird kontinuierlich durch die Verwaltung berichtet, zuletzt im Hauptausschuss vom 23.01.2024.

Die SIE konnten die gefährdeten Bereich leerziehen und haben somit die gutachterlichen Anforderungen umgesetzt. Derzeit wird von einem zumindest vorübergehend deutlich reduzierten Weiterbetrieb mit 39 Plätzen ausgegangen.

Die Kostenmiete für das HGH beträgt regulär 612.000 €/Jahr, woraus seit Juni 2023 ein kalendarischer Investkostensatz in Höhe von 22,13 €/Tag/Bewohner:in resultiert. Diesem Satz liegt gemäß Versorgungsvertrag eine Kapazität von 77 Betten zugrunde, weshalb sich bis zu einer möglichen Wiederaufnahme des Komplettbetriebs die Notwendigkeit eines neuen Versorgungsvertrages ergibt.

Die Personalkosten der SIE wurden und werden der neuen Belegungssituation im Rahmen der rechtlichen Erfordernisse angepasst.

Zwischen der Stiftung und der SIE ist ein angepasster Mietvertrag in Abstimmung, der derzeit ab dem 01. Januar 2024 eine aufgrund der Belegungssituation reduzierte Miete in Höhe von 320.000 € vorsieht. Die angepasste der Miete findet sich im Wirtschaftsplan 2024 der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital wieder.

Nicht sichergestellt ist derzeit, wie die Wirtschaftlichkeit des Betriebs der SeniorInnenEinrichtung im HGH nach erfolgter Sanierung aussehen kann.

Bereits mit der derzeit bestehenden Miete ist der Investkostensatz, der durch den Leistungsträger im regionalen Vergleich anerkannt wird, nahezu ausgereizt. Es ist ausgeschlossen, dass die SIE die zu erwartenden Mietsteigerungen, die sich aufgrund von prognostizierten Sanierungskosten im zweistelligen Millionenbereich (erste Kostenschätzung beträgt 30 Mio. EUR) ergeben werden, an die Bewohner:innen weitergeben. Für diese würden enorme Belastungen entstehen, die nicht vertretbar sind und sozialpolitisch nicht beabsichtigt sein können.

Es ist daher perspektivisch im worst case von einem Verbleib dieser Kosten bei den SIE und damit einem Zuschussbedarf im sechsstelligen Bereich auszugehen, was die angestrebte grundsätzliche Kostendeckung innerhalb der SIE „konterkariert“.

Aufgrund der betriebswirtschaftlich nicht steuerbaren Ausgangssituation werden die SIE ab 2025 in den Wirtschaftsplänen das HGH gesondert darstellen.

Ehemalige Objekte der Stiftung Vereinigte Testamente:

Für die Standorte Dreifelderweg, Elswigstraße und Dornbreite liegen die beauftragten Machbarkeitsstudien des Unternehmens Drees & Sommer vor und werden im Ausschuss mündlich vorgestellt.

Für das Objekt Prassekstraße ergeben sich vorerst keine Veränderungen.

Neubau im Bereich der Neuen Mitte Moisling:

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung der Hansestadt Lübeck und hier insbesondere der „Neuen Mitte Moisling“, die Bestandteil des städtebaulichen Sanierungsgebiets „Soziale Stadt Moisling“ ist, bildet der Neubau einer Pflegeeinrichtung inmitten des Stadtteils einen wesentlichen Baustein bei der Neuausrichtung der SIE.

Das am 25.01.2024 (VO/2023/12645) durch die Bürgerschaft beschlossene Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) weist darauf hin, dass Weiterentwicklung von Wohnen im Quartier auch das Angebot von Heim- und Pflegeplätzen beinhaltet, um der Notwendigkeit eines Wegzugs entgegenzutreten und familiären und nachbarschaftlichen Kontakt zu ermöglichen.

Der geplante Neubau einer SeniorInnenEinrichtung mit Begegnungsstätte bedient diesen Bedarf, ermöglicht das Miteinander von Alt und Jung im Quartier und stellt qualitativ hochwertige Pflege in einem weiteren Stadtteil der Stadt sicher.

Derzeit befindet sich ein Bebauungsplan in Aufstellung. Nach Auskunft des Bereichs Stadtplanung kann bei entsprechendem Fortgang des Verfahrens zu Beginn des Jahres 2025 mit Baurecht gerechnet werden. Das Grundstück muss in der Folge freigemacht und eine KiTa umgesiedelt werden, so dass es ungefähr ab Beginn des Jahres 2027 zur Verfügung stehen könnte. Erste Abstimmungsgespräche zwischen dem FBC2, der Werksleitung, dem Sanierungsträger und dem Bereich Stadtplanung haben stattgefunden. Erste Kostenschätzungen, hier mit Schwerpunkt auf die Baukosten, wurden in die mittelfristige Finanzplanung des Wirtschaftsplanes 2024 aufgenommen.

Weitere Standorte:

Die Verwaltung befindet sich momentan in Gesprächen mit dem Eigentümer des Geländes der ehemaligen Firma Jühns in der Schwartauer Landstraße. Die Initiative hierzu ging von dem Eigentümer aus. Ein in der Aufstellung befindlicher Bebauungsplan ermöglicht dort die Realisierung einer Einrichtung für die Altenpflege. Es handelt sich um einen gut geeigneten Standort, an dem sich die definierten pflegfachlichen Qualitätsstandards der SIE im Kontext kommunaler Daseinsfürsorge in einem gegebenen Quartiersbezug realisieren ließen. Das Projekt würde die vollständige Umsetzung der in der Konzeption 2030 beschriebenen Ziele ermöglichen. Im Hinblick auf die Entwicklung beim Behnckenhof (s.o.) bestünde zudem die Möglichkeit, als Ersatzstandort während der Sanierungsphase zur Verfügung zu stehen, so dass während einer zwischenzeitlichen umbaubedingten Schließung kaum eine Kapazitätsabsenkung gegeben wäre.

Nach der Umbauphase der SIE Am Behnckenhof wären zudem die mittelfristig benötigten zusätzlichen Kapazitäten für die SIE anteilig vorhanden.

Die Verwaltung wird über den Fortgang der Gespräche berichten.

Angesichts der demographischen Entwicklung steht die Hansestadt Lübeck weiterhin dazu, mindestens 20 % Marktanteil bei den vollstationären Pflegeeinrichtungen vorhalten zu können.

Es ist bundesweit zunehmend festzustellen, dass Pflegeeinrichtungen Insolvenz anmelden müssen, vor allem kleinere Einheiten (z. B. das Pflegeheim der DRK- Schwesternschaft 2023) aus wirtschaftlichen Gründen schließen. Um Bedarfsveränderungen in einem sich wandelnden Markt zu erkennen und ihnen begegnen zu können, beobachten die SIE und der Fachbereich 2 das Marktgeschehen laufend und führen weiterhin Gespräche bezüglich geeigneter Standorte und Projekte (N.N.).

Zusammenfassung der vorgenannten Inhalte:

Aus dem vorstehend Geschriebenen lässt sich die folgende Zeitschiene bilden:

Standort	Ziel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Dreifelderweg	Neubau	70	70	70	70	70	70		140	140	140
Prassekstraße	Neubau	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Elswigstraße	Neubau	72	72	72	72	72	72	72		140	140
Dornbreite	Neubau	75	75	75	75	75	75	75	75		140
Solmitzstraße	Keine Änderung	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
Am Behnckenhof	Umbau	123	123	123	123	0	139	139	139	139	139
Heiligen-Geist-Hospital	Sanierung	39	39	39	39	39	39	39	77	77	77
Neue Mitte Moisling	Neubau						140	140	140	140	140
Schwartauer Landstraße	Neubau					101	101	101	101	101	101
N.N.	Neubau						140	140	140	140	140
Kapazität SIE		553	553	553	553	531	950	880	986	1051	1191

Seit 04/2023 beteiligen sich die SIE als einer von zwei Anbietern am „Modellprojekt Kurzzeitpflege“ des Landes Schleswig- Holstein. Von den vorstehend ausgeführten Betten sind derzeit 10 in der Einrichtung Solmitzstraße und 6 Betten am Behnckenhof beteiligt.

Die zukünftigen Gesamtkapazitäten sind von verschiedenen Faktoren abhängig:

- Bauliche Realisierung der Neubauten auf den ehemaligen VT-Flächen (jeweils eigenständige Beschlüsse zum Investitionsvorhaben erforderlich)
- Sanierung des HGH (Beschluss liegt vor)
- Umbau und weitere Anmietung der Einrichtung Am Behnckenhof (Beschluss zur Fortsetzung des Mietverhältnisses erforderlich)
- Bauliche Realisierung des Neubaus Neue Mitte Moisling (Beschluss zum Investitionsvorhaben erforderlich)
- Akquisition des zusätzlichen Objektes Schwartauer Landstraße (eigenständiger Beschluss)

Ein wesentlicher Teil der Investitionen ist über die Investkostenanteile der Pflegesätze refinanzierbar, ein nachrangiger Teil über die Vermietung an Dritte.

Durch die vorgesehenen Neubauten soll das strukturelle Defizit der SIE nachhaltig beseitigt werden. Die geplante zentrale Küchenlogistik, eine Wäscherei und auch eine Hausmeisterei ermöglichen die Optimierung von Handlungsabläufen und somit eine Reduzierung des Personalaufwands. Energetisch optimierte Neubauten senken den Energieverbrauch und können in den Verhandlungen mit den Kostenträgern zu kompletten Refinanzierung der Energiekosten führen.

Insgesamt kann bei Umsetzung der Gesamtmaßnahmen der durch die SIE bereit gestellte Versorgungsanteil bei der stationären Pflege in der Hansestadt Lübeck deutlich stabilisiert und erhöht werden. Durch die kommunale Trägerschaft wird die Versorgungslandschaft solide ausgestaltet und der steigenden Pflegenachfrage, wie sie sich aus der Pflegebedarfsplanung (Vorlage 2020/08859) ergibt, aktiv begegnet.

Das betreute Wohnen an den Standorten:

Das betreute Wohnangebot der SIE in den Quartieren ist unverzichtbar. Es ist schon heute essentieller Bestandteil des Versorgungsangebots für die Lübecker Bevölkerung. Dies soll zukünftig nicht nur erhalten, sondern ausgebaut werden. Für das jeweilige Invest sind Kooperationen mit Investoren angedacht. Das betreute Wohnen ist einerseits dringend benötigtes Angebot, andererseits auch wesentlicher Bestandteil der Konzeption 2030 und eine Option der Klientelgewinnung und -bindung („Versorgungskette“).

Die Verwaltung der Wohnangebote wird aktuell und zukünftig unter dem Dach der Hansestadt Lübeck durch die Grundstücksgesellschaft TRAVE sehr professionell gewährleistet. Alle derzeitigen Standorte sind deutlich „in die Jahre“ gekommen. Hauptsanierungsgrund sind veraltete, bei Neuvermietung unzulässige, Elektroinstallationen.

Die Wohnungen am Standort Prassekstraße werden bereits jetzt durchgängig instandgehalten; die Wohnungen an den anderen Standorten werden grundhaft instandgesetzt. Hier erfolgt noch eine genauere Prüfung und Begutachtung.

Sollte es im Rahmen der vollstationären Neubauten an Standorten zu einem zeitweiligen Wegfall der Wohnkapazität kommen, so werden die SIE für Ausweichquartiere sorgen.

Bericht zum betrieblichen Handeln bezüglich der Umsetzung der strategischen Neuausrichtung:

Der Betrieb der SIE hat ein grundsätzliches Neubauprojektmanagement geplant, das für jedes Projekt individuell angepasst werden wird. Den jeweiligen Beschlussvorlagen werden detaillierte Projekt- und Finanzierungspläne angefügt sein.

Der Betrieb hat weiterhin eine umfassende Kommunikationsstrategie entwickelt, die bei Bedarf angepasst und fortentwickelt wird:

- Bei anstehenden Projekten werden die unmittelbar und mittelbar Betroffenen (Bewohner:innen, Angehörige, Anwohner:innen, Mitarbeiter:innen) in Versammlungen und Informationsrunden umfassend und unmittelbar informiert. Begleitend dazu wird in den Stadtteilkonferenzen berichtet.
- Die Mitarbeitenden werden in gesonderten Informationsschreiben regelmäßig über den Stand der Entwicklungen und die angedachten nächsten Schritte informiert.
- Ein direkter Ansprechpartner innerhalb der SIE ist geplant.
- Der Betrieb schlägt mindestens ¼ jährliche Werkausschusssitzungen, unabhängig von Beschlussvorlagen, zur regelmäßigen Information vor.
- Es wird eine transparente Öffentlichkeitsarbeit in enger Zusammenarbeit mit dem Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Hansestadt Lübeck erfolgen.

Ebenso hat der Betrieb eine Finanzierungsstrategie beschrieben:

- Die Baukosten werden durch die Investkostenanteile der Pflegeentgelte refinanziert.
- In den Wirtschaftsplänen sind die mittelfristige Finanzplanung sowie Kreditermächtigungen hinterlegt.
- Die jeweiligen Kreditfinanzierungen werden der Teil der projektbezogenen Beschlussvorlagen sein.
- Die SIE planen interne Strukturweiterungen im Controlling und in der Liquiditätsplanung und die Hinzuziehung einer externen Finanzierungsberatung.
- Durch die Umsetzung der Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass der kommunale Zuschuss für die SIE deutlich reduziert werden bzw. im Idealfall auf Null gesetzt werden kann, da der Betrieb sich wirtschaftlicher darstellen wird.

Mit Übernahme der ehemaligen VT – Häuser wurde die Anlagenbuchhaltung personell verstärkt.

Auch auf Seiten des Fachbereichs wurde durch Schaffung und Besetzung der Stabsstelle Sonderaufgaben eine Schnittstelle eingerichtet, die sowohl intensive Begleitung als auch ein Controlling der SIE bei deren Neuausrichtung sicherstellt.

Bericht zum aktuellen Umsetzungsstand der betrieblichen Organisation:

Die betriebliche Umorganisation befindet sich in der Umsetzung.

Die aufgrund der Beschlussfassung der Bürgerschaft geschaffenen Stellen wurden erfolgreich besetzt:

Die Stabsstelle „Beratung Prüfung Case-Management“ mit 0,75 VZÄ arbeitet effizient und zielgerichtet. Für diesen Aufgabenbereich ist nun die erforderliche Expertise im Haus vorhanden.

Für das neu gegründete Sachgebiet 5 (Gebäudemanagement der SIE) wurden 3 neue Stellen geschaffen (1 x 1,0, 1 x 0,75, 1 x 0,5). Es besteht nach interner Umstrukturierung nun-

mehr aus insgesamt 5 Personen, ist seit dem 01.06.2023 vollständig besetzt und arbeitet sich zunehmend ein.

Nicht im direkten Zusammenhang mit der Änderung der Betriebsform stehend ist die erfolgte Umsetzung von zwei Bestandteilen der Konzeption 2030:

Dies betrifft den Ausbau der Kurzzeitpflegeangebote an Bestandsstandorten im Rahmen eines Modellprojektes des Landes Schleswig- Holstein und die Implementierung eines „Regenbogenpflegebereiches“.

Im Konzeptstadium befindet sich zudem die Implementierung eines Bereiches für kultursensible Pflege- und Betreuungsangebote.

Im Hinblick auf den in Zukunft stetig steigenden (Fach-) Kräftebedarf wurden erste Anhebungen der Ausbildungskapazitäten vollzogen. Weitere sind in Vorbereitung. Es finden derzeit Gespräche mit verschiedenen Lehrstätten für die Intensivierung der Ausbildungskapazitäten statt. In den SIE wird derzeit intensiv die Gründung einer eigenen Pflegfachschule geprüft.

Anlagen:

./.

Senatorin Pia Steinrücke



► Nr. 2023/12042-01-01
öffentlich

Lübeck, 03.01.2024

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Silke Schulenburg (E-Mail: silke.schulenburg@luebeck.de Telefon: 122-7564)

Bericht zum »Museumssonntag« gemäß Empfehlung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege an die Bürgerschaft zu dem Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft der Fraktion DIE LINKE: Antrag VO/2023/12042 Museumssonntag

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.02.2024	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit Beschluss vom 31.8.2023 hat die Bürgerschaft die Verwaltung beauftragt, einen Bericht zu erstellen, der die Einrichtung eines Museumssonntags prüft. Mit dem Auftrag folgte die Bürgerschaft der Empfehlung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege (VO/2023/12042-01), der sich in seiner Sitzung am 8.5.2023 mit einem entsprechenden Antrag der Fraktion DIE LINKE (VO/2023/12042) befasst hat.

In der Ausschusssitzung wurde die Empfehlung für einen »Prüfantrag« dahingehend begründet, dass man vor einer Entscheidung über den kostenfreien Eintritt an jedem letzten Sonntag im Monat über die damit verbundenen Einnahmeverluste und Kosten informiert sein müsse. Zudem sei eine übersichtliche Darstellung der bereits bestehenden Teilhabeangebote sowie eine Einschätzung der Verwaltung zu dem Vorschlag für die Entscheidungsfindung sinnvoll.

Mit den folgenden Ausführungen werden die erbetenen Informationen bereitgestellt.

Bericht:

1. Voraussichtliche Einnahmeverluste durch kostenfreie Sonntage in den Museen

Für die Berechnung der Eintrittseinnahmen an Sonntagen werden die letzten drei Jahre herangezogen, in denen ein regulärer Betrieb in den Museen stattfinden konnte. Da die Häuser in 2020 und 2022 pandemiebedingt über mehrere Wochen geschlossen waren, sind dies die Jahre 2018, 2019 und 2022.

In diesen Jahren konnten die Museen des Verbundes »LÜBECKER MUSEEN« durchschnittlich 214.410 Besucher:innen jährlich verzeichnen (2018: 243.075; 2019: 226.826; 2022: 173.328). Davon fielen durchschnittlich 19,5 % auf die Sonntage der jeweiligen Jahre (2018: 43.991, 18%; 2019: 44.951, 20%; 2022: 36.545, 21%). Der Sonntag zählt folglich zu den besucherstärkeren und damit den umsatzstärkeren Tagen der Museen.

In den genannten Jahren wurden an den Sonntagen in allen Häusern Eintrittseinnahmen in Höhe von durchschnittlich 140.520 € generiert (2018: 157.065 €; 2019: 155.281 €; 2022: 109.215 €). Das entsprach rund 16 % der jährlichen Eintrittserlöse.

Die Differenz zu dem prozentualen Anteil der Besucher:innen an den Sonntagen resultiert daraus, dass in der Statistik auch die Sonntage berücksichtigt sind, in denen es bereits kostenfreien Eintritt in allen bzw. einzelnen Häusern gibt (z.B. Internationaler Museumstag in allen Häusern, Kinderfest im Günter Grass-Haus, Hansekulturfestival im Museum für Natur und Umwelt etc..., s.a. auch Punkt 2.)

Über die angeführten drei Jahre ergibt sich ein durchschnittlicher Eintrittseinnahmenerlös von 2.730 € für einen Sonntag. Mit dem aktuell gültigen Preissystem der LÜBECKER MUSEEN beliefen sich die voraussichtlichen Verluste durch die Einrichtung eines kostenfreien Museumssonntags im Monat, also 12 kostenfreien Sonntagen p.a., somit auf etwa 32.760 € p.a.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Verluste tatsächlich höher ausfallen würden, da das Angebot auch oder sogar vor allem von Besucher:innen aus Lübeck und Umgebung wahrgenommen würde, die bereits Museumsgänger:innen sind und nun ihren Museumsbesuch gezielt von anderen Wochentagen bzw. kostenpflichtigen Sonntagen auf die kostenfreien Sonntage verlegen. Auch viele der Tourist:innen, deren Lübeck-Besuch zufällig auf bzw. über das Wochenende des kostenfreien Sonntags fällt, werden ihren Besuch voraussichtlich für diesen Tag einplanen. Zusätzlich zu den Einnahmeverlusten sind folglich auch Mindereinnahmen an den anderen Wochentagen zu erwarten, die nicht beziffert werden können.

Übersicht über Besuchszahlen und Eintrittserlöse 2018, 2019 und 2022

	2022	2019	2018	Ø der drei Jahre
Anzahl der offenen Sonntage	50*	52	52	
Besucher:innen insgesamt in den LÜBECKER MUSEEN	173.328	226.826	243.075	214.410
Besucher:innen an allen offenen Sonntagen in den Museen (Anteil an Zahl der Gesamtbesucher:innen)	36.454 (21,03 %)	44.951 (19,82 %)	43.991 (18,01 %)	41.799 (19,49 %)
Eintrittserlöse an allen Sonntagen in den Museen (Anteil an gesamten Eintrittserlösen)	109.215 € (15,01 %)	155.281 € (17,11 %)	157.065 € (15,81 %)	140.520 € (16,04 %)
Durchschnittlicher Eintrittserlös an einem Sonntag	2.184 €	2.986 €	3.020 €	2.730 €

* In 2022 fielen der 1. Weihnachtstag sowie Neujahr auf einen Sonntag. An diesen Feiertagen haben die Museen geschlossen.

2. Aufstellung: Aktuelle kostenfreie und ermäßigte Angebote

Die LÜBECKER MUSEEN halten in ihrem aktuellen Preistarif einige Angebote vor, die einen kostenfreien bzw. kostengünstigeren Besuch der Museen ermöglichen. Dabei handelt es sich vornehmlich um zielgruppenspezifische Angebote, die z.B. Menschen mit eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten oder Kindern und Jugendlichen den Zugang zu den Museen erleichtern sollen. Darüber hinaus werden anlassbezogen sowohl in einzelnen Häusern als auch häuserübergreifend kostenfreie Besuche angeboten.

Gemäß aktuellem Preistarif wird den folgenden Personengruppen **freier Eintritt in alle Museen** gewährt:

- Kinder im Alter bis zu 5 Jahren
- Vertreterinnen und Vertreter der Medien gegen Vorlage ihres Presseausweises
- Personen, an deren Besuch die Hansestadt Lübeck oder das Museum ein besonderes Interesse haben
- Im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragene Begleitpersonen
- Mitglieder des International Councils of Museums (ICOM), DMB (Deutscher Museumsbund) und des Museumsverbandes Schleswig-Holstein gegen Vorlage der Mitgliedskarte
- Mitglieder der Fördervereine für das jeweilige Museum in Ausübung ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit
- LübeckCard-Inhaber am letzten Freitag eines Monats
- Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre mit der MuseumsCard (kostenfrei erhältlich) von Juni/Juli bis Oktober/November

Einen **ermäßigten Eintritt** in alle Museen (50 % Ermäßigung auf den Eintrittspreis, Ausnahme: Katharinenkirche) erhalten aktuell folgende Einzelbesucher:innen:

- Inhaber/innen der LübeckCard
- Inhaber/innen der Ehrenamtskarte
- Student/innen
- Schwerbehinderte mit mind. 50 % GdB (Ausnahme: Katharinenkirche).

Darüber hinaus wird **allen Besucher:innen ein kostenfreier Besuch aller oder einzelner Häuser zu besonderen Anlässen** ermöglicht. **Regelmäßig** wird dies an den folgenden Tagen eines Jahres angeboten:

- Internationaler Museumstag: kostenfreier Besuch aller Häuser für alle
- Tag des offenen Denkmals: kostenfreier Besuch der Katharinenkirche und ggf. weiterer teilnehmender Museen
- Kinderfest am Wochenende im August: Kostenfreier Besuch des Günter Grass-Hauses am Samstag und Sonntag
- Hansekulturfestival (zweijährig): Kostenfreier Eintritt in die Museen, die sich in dem bespielten Altstadtviertel befinden, über alle drei Tage (2018, Aegidienviertel: MQ St. Annen; 2022, Domviertel: Museum für Natur und Umwelt)

Unregelmäßig sind **einzelne Museen** zudem ebenfalls **an besonderen Tagen kostenfrei** zu besuchen. So kann die Geschäftsführung für werbliche und sonstige Aktionen Sonderregelungen für den Eintritt in die Museen treffen. Dies wird z.B. anlässlich der Eröffnung neuer Dauerausstellungen umgesetzt, so geschehen etwa am Sonntag, den 13. März 2022 zum »Tag der offenen Tür« des Museums Behnhaus und des Günter Grass-

Hauses, einem gemeinsamen Aktionstag, an dem die beiden Häuser ihre neuen Ausstellungen präsentierten.

Zusätzlich zu diesen tariflich geregelten Angeboten arbeiten die Museen seit einiger Zeit auch mit der **Lübecker Kulturtafel** zusammen und stellen z.B. für Ausstellungseröffnungen oder Veranstaltungen kostenfrei Karten zur Verfügung, die von der Tafel an Menschen mit geringem Einkommen vermittelt werden.

3. Ausweitung der kostenfreien Angebote mit dem neuen Preistarif

Mit der VO/2024/12868 legt die Verwaltung der Bürgerschaft einen neuen Preistarif der LÜBECKER MUSEEN vor, der einige grundlegende Tarifänderungen enthält und sowohl die kostenfreien als auch die ermäßigten Angebote der Museen weiter ausweitet. Als besonders bedeutende Änderungen seien hier in Kürze die folgenden Angebote genannt:

- **Kostenfreier Eintritt für Kinder und Jugendliche:** Zukünftig sollen alle Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre kostenfreien Zugang zu den Museen erhalten.
- **Kostenfreier Eintritt für Schüler:innen allgemeiner und berufsbildender Schulen, Auszubildende und Student:innen:** Der bisherige Ermäßigten-Tarif wird durch den kostenfreien Eintritt ersetzt.
- **Kostenfreier Eintritt für Inhaber:innen der LübeckCard:** Das bisherige Angebot der 50%-Ermäßigung für Inhaber:innen der LübeckCard soll im Sinne der sozialen Gerechtigkeit ebenfalls zu einem generellen freien Eintritt ausgeweitet werden.
- **Kostenfreier Eintritt für Inhaber:innen der Ehrenamtskarte:** Das bisherige Angebot der 50%-Ermäßigung soll ebenfalls zu einem generellen freien Eintritt ausgeweitet werden.
- **Kostenfreier Eintritt für Schwerbehinderte mit mind. 50 % GdB:** Die bisherige Ermäßigung wird durch den kostenfreien Eintritt ersetzt.
- **Einführung einer Tages- und einer Zweitageskarte:** Eine rabattierte Zeitkarte soll das komplizierte aktuelle Rabattsystem (»2. Haus für die Hälfte«) ablösen und insbesondere Tourist:innen zum Besuch mehrerer Museen animieren.
- **Preisreduzierung der Jahreskarten:** Insbesondere Lübecker:innen soll künftig über eine deutlich günstigere Jahreskarte der Zugang in die Museen noch stärker erleichtert werden: Für 40 Euro erhalten Jahreskarten-Besitzer:innen zukünftig freien Eintritt in alle Häuser.

Für eine ausführlichere Erläuterung der Angebote und der damit verbundenen Zielsetzungen sei hier auf die genannte Vorlage verwiesen.

4. Fazit: Bewertung des Vorschlags eines kostenfreien Sonntags pro Monat durch die Verwaltung

Mit dem neuen Preistarif wird vielen Zielgruppen der Zugang in die LÜBECKER MUSEEN noch einmal deutlich erleichtert. So werden sämtliche bisherigen Ermäßigungen für Einzelbesucher:innen durch den kostenfreien Eintritt ersetzt.

Im Vergleich zu den letzten zwei Anpassungen des Preistarifs in den vergangenen 10 Jahren handelt es sich hier um grundsätzliche strukturelle Tarifänderungen, die für die Museen ein großer Schritt sind, da die tatsächlichen Effekte auf das Besucherprofil nur schwer vorherzusehen und auch die wirtschaftlichen Auswirkungen nur prognostiziert werden können.

Mit der Tarifierpassung ist die Zielsetzung verbunden, die Reichweite der Museen bei den sogenannten bisherigen Nicht-Besucher:innen zu erhöhen und die Häuser noch stärker für Kinder und Jugendliche zu öffnen. Aus diesem Grund werden diese Besucher:innengruppen gezielt mit entsprechenden Preisangeboten angesprochen. Zudem beabsichtigen die Museen weiterhin, den freien Eintritt durch entsprechende Vermittlungsangebote zu begleiten. Denn nach wie vor gilt, dass der Eintrittspreis zwar ein wesentlicher Faktor, bei vielen Nicht-Besucher:innen aber nicht die einzige und auch nicht die größte Barriere für den Museumsbesuch ist.

Solange die Effekte dieser neuen Angebote nicht evaluiert sind, raten die Museen daher von der Einführung eines weiteren »pauschalen« kostenfreien Angebotes ab.

Mit der Einführung eines kostenfreien Sonntags im Monat für alle liefe man Gefahr, die gezielte Ansprache der zukünftig begünstigten Zielgruppen ebenso wie das neue Angebot des Tages- oder Zweitageskarte zu konterkarieren. Da das Zeitkartenangebot an dem Wochenende des kostenfreien Sonntags nicht mehr attraktiv wäre, würde man folglich auch auf die Einnahmen durch die touristischen Wochenend-Besucher:innen verzichten.

Anlagen:

Senatorin Monika Frank



► **Nr. VO/2023/12855**
öffentlich

Lübeck, 19.12.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.02.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Durch die Vielzahl zukünftiger Bau- und Sanierungstätigkeiten der Deutschen Bahn AG im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) entstehen in den kommenden Jahren neben Chancen auf eine bessere Anbindung auch diverse Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck. Denn vielfach gehen die von der DB InfraGO AG (früher: DB Netz AG) avisierten Ausbauprojekte noch nicht weit genug, weisen Unzulänglichkeiten in der Koordination auf oder berücksichtigen nicht im erforderlichen Umfang die Interessen der Region und der Hansestadt Lübeck. Dieser Bericht soll einen Überblick über die aktuellen Themen und die Aktivitäten der Hansestadt Lübeck hierzu geben.

Bericht:

Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit deren Schienenhinterlandanbindung und – im Zuge dessen – dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Raum Lübeck der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommen kann und kommen sollte sowie dem Klimaschutz und der Verkehrswende dient.

Die Hansestadt setzt sich bereits seit einigen Jahren für die nachhaltige Stärkung der Schiene und so beispielsweise auch für die Realisierung einer sog. Regio-S-Bahn ein. Diese wichtige Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) soll über ein dichteres Netz von Stationen und einen Ausbau des Angebots auf einen Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen und weitere Menschen dazu bewegen, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des PKW zu geben. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in

den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Kopenhagen – Hamburg /– Berlin rückt, was unseren Wirtschaftsstandort weiter festigt und stärkt.

Darüber hinaus ergeben sich durch die FFBQ auch Potentiale, die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze so zu verbessern, dass diese eine Qualität aufweist, die der Bedeutung und Entwicklung des Port of Lübeck gerecht wird: Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung der Schiene in und um Lübeck hat die LPA bereits 2022 ein entsprechendes Verkehrswendepapier verfasst (vgl. <https://portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende>) und mit VO/2023/11950 der Politik berichtet. Schon jetzt gibt es Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs und die Kapazität der Infrastruktur reicht im heutigen Bestand schon nicht aus.¹ Aufgrund der zukünftigen noch zusätzlichen FFBQ-Verkehre gibt es absehbar gar keine Möglichkeit mehr, noch mehr Schienengüterfernverkehr unterzubringen – dies ist jedoch zwingend nötig für einen gut funktionierenden Hafenbetrieb.

Viergleisiger Ausbau des Nordzulaufs des Lübeck Hbf:

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der zuvor genannten Projekte begrüßt die Hansestadt Lübeck die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen.

Leider musste die Hansestadt Lübeck jedoch im Planungsprozess der DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) feststellen, dass der drei- bzw. viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht realisiert bzw. planerisch berücksichtigt werden soll. Vertreter:innen der Hansestadt werden so beispielsweise im Rahmen der Gespräche zur Aufgabe des Bahnübergangs Teerhofinsel und der Schaffung eines streckenparallelen Ersatzwegs durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Alle Bemühungen und Hinweise verfangen bei der DB bislang nicht erfolgreich und so droht nach Abschluss der Bautätigkeiten zur FFBQ-Anbindung ein erneuter Planungs- und Realisierungsprozess, der dann erst mit einigen Jahren Verzögerungen, vermutlich weiteren Sperrungen und letztlich unter weiterem Einsatz öffentlicher Mittel den endgültigen Ausbauzustand herstellt.

Bereits seit einigen Monaten führt die DB InfraGO AG im Rahmen der Planungen für die FFBQ umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck durch – z. B. zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände oder zur Anbindung der Teerhofinsel. Vor diesem Hintergrund ist es sehr problematisch, wenn im Zuge des FFBQ-Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzwände sowie ein Ersatzweg zur Teerhofinsel errichtet werden, um diese dann wenige Jahre später im Zuge eines erneuten Planfeststellungsverfahrens für den viergleisigen Ausbau der Strecke nochmals zu verlegen.

Auch ist mit dem durch die DB InfraGO AG vorgesehenen Umbau des Abzweigs Waldhalle definitiv keine Regio-S-Bahn Lübeck in der gewünschten Form machbar. Hierzu ist an der Stelle dann zu wenig Kapazität vorhanden, was ebenso massiv die weitere Entwicklung unserer Häfen beeinträchtigt.

Die Hansestadt Lübeck hat bereits das Land Schleswig-Holstein sowie den Bund über diese Umstände informiert. Von Seiten des Bundes wurde dabei durch das Verkehrsministerium mit Verweis auf die termingerechte Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung und Einhal-

¹ Abhängig vom Wochentag verkehren aktuell auf der Infrastruktur der Lübecker Hafenbahn zwischen 22 und 60 Zügen je Tag. Teilweise gab es/gibt es auch eine noch höhere Auslastung.

tung des zugehörigen deutsch-dänischen Staatsvertrags darauf hingewiesen, dass die Viergleisigkeit noch nicht in den aktuellen Planungen berücksichtigt werden kann – auch nicht im Sinne einer Aufwärtskompatibilität, die eine spätere Realisierung vereinfachen könnte.

Von Seiten des Landes erfolgte jedoch aus dem Wirtschaftsministerium die Klarstellung im Hinblick auf eine möglichen Aufwärtskompatibilität der aktuellen Planungen der DB InfraGO AG für einen späteren viergleisigen Ausbau „durch Flächenfreihaltungen und Bauvorleistungen“.

Die Hansestadt Lübeck wird sich weiterhin für den schnellstmöglichen viergleisigen Ausbau einsetzen.

Fehlende Redundanz für den Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung(en):

Bisherige Planungen der DB InfraGO AG sehen eine Generalsanierung der Strecke 1120 (Lübeck – Hamburg) mit fünfmonatiger Vollsperrung Ende 2027 sowie eine Sanierung und einen Ausbau der Strecke 1122 (Lübeck – Bad Kleinen) mit Vollsperrung von Anfang 2026 bis Ende 2027 vor. Hierbei droht die große Gefahr einer faktischen schienenseitigen Abkoppelung des Port of Lübeck mit einschneidenden Problemen, wenn entweder sowohl die Strecken 1120 als auch 1122 gleichzeitig gesperrt werden oder aber die Strecke nach Hamburg gesperrt wird ohne vorherige grundlegende Ertüchtigung der Strecke nach Bad Kleinen bzw. der Strecke von Lübeck nach Büchen und Lüneburg (Strecke 1121).

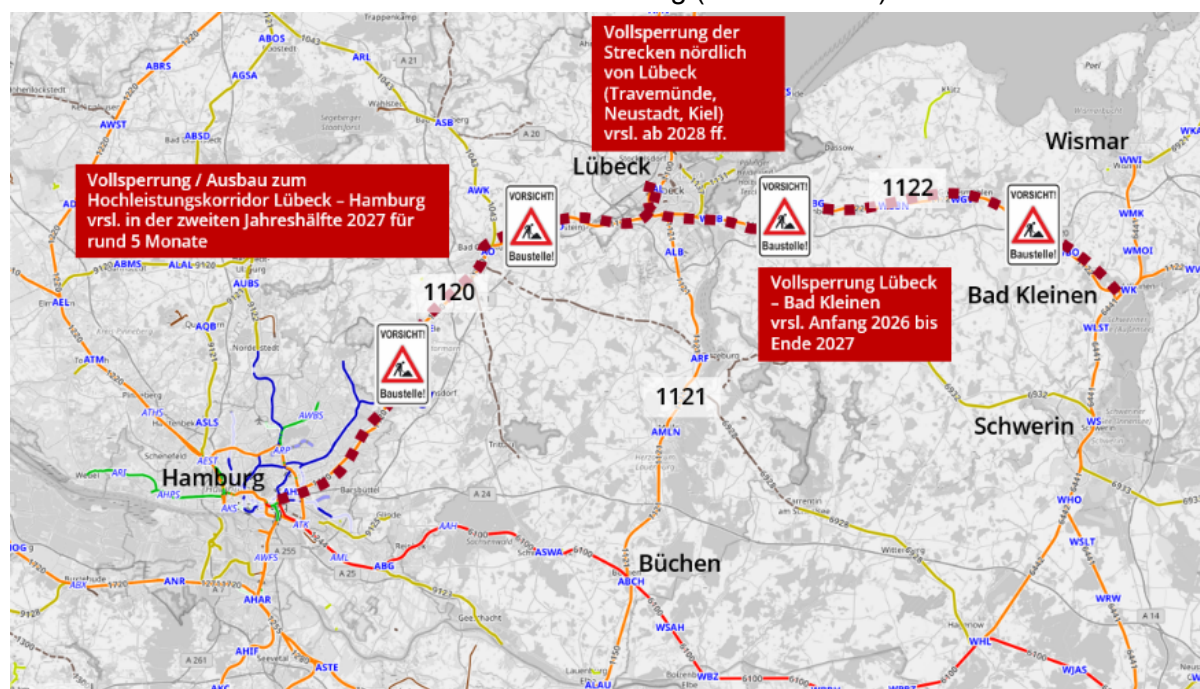


Abb. 1: Übersichtskarte über die Strecken 1120, 1121 und 1122 – alle Daten sind vorläufige Angaben. Kartengrundlage: Openrailwaymap

Die Hansestadt Lübeck fordert schon seit Jahren neben dem Ausbau der Strecke 1121 (Lübeck – Büchen - Lüneburg), als leistungsfähigen Bypass von Hamburg, auch den Ausbau der Strecke 1122 als leistungsfähiger Ostkorridor für die Lübecker Häfen. Das heißt: Inklusive Elektrifizierung, Einrichtung von Doppelspurinseln, partieller Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und Bau der Verbindungskurve zur direkten Südanbindung bei Bad Kleinen.

Die eingleisige und unelektrifizierte Strecke Lübeck – Büchen (Strecke 1121), über die im Falle einer gleichzeitigen Sperrung der Strecken 1120 und 1122 sämtliche Güterverkehre sowie umgeleitete Personenverkehre abgewickelt werden müssten, ist nach Kenntnislage der Hansestadt gar kein adäquater Ersatz: Denn die Büchener Strecke (1121) ist im Hinblick

auf Zuglängen- und -gewicht gegebenenfalls nicht für den Schienengüterfernverkehr geeignet. Zudem steht in Frage, ob der Ausbaustandard der Strecke den Belastungen schwerer Güterzüge standhält. Darüber hinaus bestehen große Zweifel an ausreichenden Kapazitäten aufgrund der Eingleisigkeit sowie der geringen Anzahl und Dimensionierung von Kreuzungsmöglichkeiten. Die Nutzung der Strecke 1121 macht darüber hinaus für den Güterverkehr aufgrund fehlender Kapazitäten im Bahnhof Büchen einen Traktionswechsel bzw. ein Kopfmachen in Boizenburg oder sogar in Ludwigslust erforderlich. Der Kombinierte Verkehr würde dadurch als wichtiges Standbein der Lübecker Hafenwirtschaft als Produkt mit Blick auf die Schnelligkeit und Kosten unattraktiv.

Die Hansestadt Lübeck hat hier gegenüber Bund und Land bereits mehrfach ihren Standpunkt klargemacht, die Generalsanierung der Strecke 1120 (Lübeck – Hamburg) zu verschieben, bis die Strecken 1121 (Lübeck – Büchen – Lüneburg) und 1122 (Lübeck – Bad Kleinen) eine Leistungsfähigkeit aufweisen, mit der Güterzüge vertretbar umgeleitet werden können. Ansonsten sind die wirtschaftlichen Folgen für den Port of Lübeck und für die Unternehmen am Standort Lübeck nicht vertretbar.

Gleichzeitig soll gemeinsam mit der NAH.SH dem Umstand Sorge getragen werden, dass es zur Zeit der Streckensperrungen nicht zu einem massiven Abwandern von Fahrgästen weg vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hin zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) kommt. Entsprechend müssen via Büchen auch hinreichende Kapazitäten für den SPNV geschaffen werden und gleichzeitig der Schienenersatzverkehr (SEV) so ausgestaltet werden, dass dieser sich durch eine volle Zuverlässigkeit und Verbindlichkeit für den Fahrgast auszeichnet. Die chaotischen Zustände beim SEV auf den Strecken nach Travemünde, Hamburg und Neustadt im September 2023 müssen mahnendes Beispiel sein und dürfen sich nach Ansicht der Hansestadt Lübeck nicht wiederholen. Ebenso muss dringend der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten im Sinne der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden, um die Beförderung stehender Fahrgäste im Bus auf der Autobahn mit mehr als 60 km/h künftig zu vermeiden.

Strategisches Aus für die Bäderbahn im Zuge der FFBQ-Planungen:

Anfang September 2023 wurde durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) und das Land Schleswig-Holstein ein (erneutes) Aus für die Bäderbahn im Fehmarnbelt-Dialogforum verkündet. Die Begründung hierfür fußte primär auf der Annahme der jetzigen DB InfraGO AG, mit einer stillgelegten Bäderbahntrasse einfacher und schneller durch das Planfeststellungsverfahren für die FFBQ-Hinterlandanbindung zu kommen, um den ohnehin ambitionierten Zeitplan zur termingerechten Fertigstellung der Neubaustrecke bis 2029 noch halten zu können. So hat sich die Bundesrepublik Deutschland dem Königreich Dänemark gegenüber mit Staatsvertrag dazu verpflichtet, fristgerecht zur Fertigstellung des neuen Fehmarnbelttunnels auch mit einer leistungsfähigen Schienen- und Straßenanbindung fertig zu sein.

Im Hinblick auf die Bäderbahn kommt die Hansestadt Lübeck jedoch zu einer gänzlich anderen Einschätzung und sieht gar nicht die Notwendigkeit, diese für die Region so wichtige Infrastruktur für die Neubaustrecke zu „opfern“. Denn eine Planung der Neubaustrecke ohne Anbindung der Bäderbahn führt nach den der Hansestadt vorliegenden Erkenntnissen nicht etwa zur beabsichtigten Beschleunigung der Maßnahme, sondern vielmehr zu erheblichen Verzögerungsrisiken einer termingerechten Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung. So würde die Planfeststellung erheblich verzögert, wenn erst eine Stilllegungsentscheidung abgewartet werden müsste. Weil mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit seriösem Übernahmeinteresse vorhanden ist und überdies gegen eine Stilllegung mit erheblichem Widerstand aus der Region zu rechnen ist, ist eine zustimmende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über einen Antrag auf Stilllegung der Bäderbahn durch die DB nicht zu erwarten.

Ein Aus der Bäderbahn birgt die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen, was ein schwerer Schlag für die Verkehrswende in der Region wäre. Aus einer Studie des Büros HTC im Auftrag der IHK zu Lübeck und des Kreises Ostholstein aus 2018 geht hervor:

„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubaustrecke zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. [...] Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend weniger als bisher angenommen werden. Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“

Und weiter: *„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – sowohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird. Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“*

In einer ganz aktuellen Vergleichsrechnung im neuen Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck, bei der das Zukunftsszenario einer Regio-S-Bahn nach Neustadt mit Führung über die Neubaustrecke mit einer Regio-S-Bahn mit Führung über die Bestandstrasse der Bäderbahn verglichen wurde, kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Bei einem direkten linienhaften Vergleich gibt es für den jeweils am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt eine Halbierung der Fahrgastzahlen bei der Führung der Regio-S-Bahn über die Neubaustrecke mit ihren ortsfernen Stationen – dieser Fahrgastverlust lässt sich auch nicht durch den bei diesem Szenario unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt mit guten Zuganschlüssen ausgleichen, sodass in der Summe dann letztlich immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen.

Die tatsächlichen Fahrgastverluste dürften in der Realität sogar noch deutlich größer ausfallen, denn die Modellrechnung bezieht sich auf Alltagsverkehre. Überregionale touristische Zielverkehre mit längerem Aufenthalt, Wochenend- oder Festivalverkehre, sind hierbei noch gar nicht inbegriffen. Auch ist vollkommen unklar, wie bei dem unterstellten Shuttlebus für Spitzentage im Sommer mit entsprechend sehr hohen Fahrgastmengen ein geeignetes Dispositionskonzept inklusive Vorhalten von Zusatzbussen und Zusatzfahrpersonal überhaupt organisatorisch und wirtschaftlich funktionieren soll.

In der Summe würde eine Regio-S-Bahn auf der Neubaustrecke zu insgesamt höheren Kosten (u. a. für den Shuttlebus), zu deutlich weniger Fahrgästen und zu mehr Autofahrten führen, von denen auch die Hansestadt Lübeck in negativer Weise betroffen wäre.

VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2)/Personenfahrten ÖV gesamt

Dark Red	<= -125
Red	<= -100
Orange	<= -75
Yellow	<= -50
Light Yellow	<= -25
White	+0
Light Green	<= 50
Green	<= 75
Dark Green	<= 100
Light Green	<= 125
Dark Green	> 125

Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2)/Belastung ÖV (Pers) (AP)

Red	<= 0.00
Green	> 0

0 1250 2500 5000

55 von 443 in Zusammenstellung

Die Hansestadt Lübeck sieht die Problematik nicht wie gerne zuweilen dargestellt, ausschließlich als Timmendorfer Problematik, sondern als Problem für die ganze Region, wenn mit der Bäderbahn ausgerechnet der potentialreichste Ast der Regio-S-Bahn Lübeck von Seiten des Landes abbestellt werden soll. Ein Busverkehr zur Anbindung der Bäderorte an die Stationen an der Neubaustrecke oder sogar an Lübeck dürfte sehr kostspielig sein und mit bis zu siebenstelligen Beträgen pro Jahr zu Buche schlagen. Dennoch gelingt es damit nicht, die zu erwartenden Fahrgastverluste aufzufangen. Daher kann ein Busverkehr definitiv kein adäquater Ersatz für die Bäderbahn sein. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger ÖPNV zwischen dem Oberzentrum Lübeck und der Lübecker Bucht. Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt – Timmendorfer Strand – Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen, wenn auch noch mehr Pendler:innen auf die Schiene umsteigen. Eine alleinige Fokussierung auf die zeitliche Umsetzung der FFBQ-Hinterlandanbindung führt hier zu nachhaltigen Kollateralschäden in der Region und kann so nicht hingenommen werden, was bereits mehrfach gegenüber Land und Bund bekräftigt wurde. So wurde ein Brandbrief an Ministerpräsident Günther versandt, ebenso fanden im Oktober, November und Dezember Briefwechsel mit dem für Verkehr zuständigen schleswig-holsteinischen Staatssekretär Tobias von der Heide sowie der im Bundesverkehrsministerium für Eisenbahnfragen zuständigen Staatssekretärin Susanne Henckel statt. Auch kooperiert die Hansestadt Lübeck in der Angelegenheit eng mit der Gemeinde Timmendorfer Strand und der NEG: Am 19. Oktober fand ein gemeinsames Gespräch mit Staatssekretär von der Heide statt und am 5. Dezember wurde eine gemeinsame Pressekonferenz zum Thema Erhalt der Bäderbahn in Timmendorfer Strand abgehalten. Hierbei wurde eine Videobotschaft von Bürgermeister Lindenau eingespielt. Zudem konnte die Position der Hansestadt Lübeck mit einer Präsentation verdeutlicht werden (vgl. Anhang).

Die Hansestadt Lübeck ist grundsätzlich bereit, sich bei einer Machbarkeitsstudie der NAH.SH für neue Mobilitätsangebote in der Lübecker Bucht einzubringen (auch finanziell), sofern auch schienenengebundene Lösungen mit untersucht werden, die eine spätere Einbindung der Bäderbahn in das Konzept einer Lübecker Regio-S-Bahn ermöglichen.

Ebenso begrüßt und unterstützt die Hansestadt Lübeck selbstverständlich ausdrücklich die Initiative der NEG zum Infrastrukturerhalt der Bäderbahn – auch gerne in Form von Interimslösungen im Sinne touristischer Verkehre, bis wieder eine volle Nutzbarkeit als Infrastruktur für eine zukünftige Regio-S-Bahn gegeben sein wird.

Jüngst wurde am 18.01.2024 durch Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB für Norddeutschland im Fehmarnbelt-Dialogforum die Rechtsauffassung der Hansestadt Lübeck und der Gemeinde Timmendorfer Strand bestätigt: Die DB InfraGO AG möchte nun doch eine Südanbindung der FFBQ-Neubaustrecke an die Bäderbahn im zugehörigen Planfeststellungsverfahren vorsehen. Dieser Schritt entkoppelt den Start des Planfeststellungsverfahrens von einem etwaigen Stilllegungsbeschluss zur Bäderbahn, der wie weiter oben erläutert, wiederum ohnehin nicht zu erwarten gewesen wäre.

Forderungen der Hansestadt Lübeck an Bund und Land:

Insgesamt wünscht sich die Hansestadt Lübeck, dass Bund und Land eine aktivere Rolle gegenüber der DB InfraGO AG einnehmen. Im Sinne der Realisierung einer zukunfts kompatiblen Schieneninfrastruktur beim Bau der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung fordert die Hansestadt Lübeck, dass das Land Schleswig-Holstein in konkrete Planungen (Leistungsphasen 1 und 2) der folgenden Projekte investiert, um der aktuell erfolgenden sektoralen Planung ein ganzheitliches Konzept entgegen zu stellen:

- Einrichtung einer Drei- bis Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle

- Kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde
- Herstellung einer Nordanbindung des Port of Lübeck und Möglichkeiten zur Zugbildung und zum Zughandling in Lübeck unter Nutzung und Ausbau bestehender Schienengüterinfrastruktur
- Einbindung der bestehenden Strecke der sog. Bäderbahn in die Neubastrecke an den zukünftigen Stationen Ratekau und Haffkrug, um auch in Zukunft zwischen Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt einen attraktiven, effizienten und ortsnahen SPNV im Halbstundentakt im Rahmen des Regio-S-Bahn-Konzeptes anbieten zu können
- Herstellung eines leistungsfähigen Ostkorridors zur Anbindung des Port of Lübeck (die Ertüchtigung der Strecke über Bad Kleinen ist aus Lübecker Sicht bereits vor den aktuell geplanten jeweils fünfmonatigen Sperrungen der Magistralen Hamburg – Hannover bzw. Hamburg – Lübeck umzusetzen, damit der Schienengüterverkehr zum TEN-T-Kernnetzhafen Lübeck nicht zum Erliegen kommt)

Eine derartige, integrierte und ganzheitliche Planung bietet die Grundlage, dem sehr aufwändigen Anfasen der Schieneninfrastruktur innerhalb der nächsten Jahre an mehreren Stellen in der Region gleich mindestens zwei Mal hintereinander entgegenzuwirken. Die so auch vermeidbare öffentliche Diskussion über den Sinn derartiger Vorgehensweisen erklärt sich von selbst.

Ebenso ist es in der öffentlichen Kommunikation gerade in der heutigen Zeit kaum vermittelbar, dass mit der Bäderbahn eine bestehende sehr gute Infrastruktur endgültig abgewickelt werden soll. In Anbetracht der Klimakrise und der gewünschten Verkehrswende ist dies ein unerfreulicher Anachronismus.

Entsprechend appelliert die Hansestadt Lübeck an Land und Bund, sich für ein ganzheitliches Zukunftskonzept im Zuge der FFBQ-Planungen einzusetzen. Ein Durchpeitschen der FFBQ-Hinterlandanbindung durch die DB InfraGO AG auf Kosten der Region kann nicht mitgetragen werden. Mindestens müssen jegliche Planungen aufwärtskompatibel erfolgen, damit die für die Hansestadt Lübeck und die Region erforderlichen Projekte im Nachgang umgesetzt werden können.

Auch der Hansestadt Lübeck ist eine zeitgerechte Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung wichtig. Es bestehen jedoch erhebliche Zweifel daran, ob der von der DB InfraGO AG gewählte Weg hierzu die richtige Strategie ist. Aus einer offensichtlich werdenden Überforderungshaltung der DB dürfen keine Kollateralschäden für die Region entstehen. Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass der DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin nur dann ein zügiges Planfeststellungsverfahren gelingt, wenn die Maßnahme im regionalen Konsens und nicht gegen die Interessen der Region durchgeplant und durchgeführt wird.

Die aufgeführten Problemstellungen und Forderungen wurden in den letzten Monaten und in diesem Wortlaut gegenüber der Deutschen Bahn, dem Land Schleswig-Holstein, dem Bundesverkehrsministerium, dem Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg bis hin zum Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland deutlich und wiederholt kommuniziert.

Anlagen:

Anlage 1: Schriftverkehr mit dem Land Schleswig Holstein

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Ministerpräsident Daniel Günther vom 10.10.23
- Antwortschreiben von Staatssekretär Tobias von der Heide (MWVATT) vom 08.11.23
- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretär Tobias von der Heide (MWVATT) vom 27.11.23
- Antwortschreiben von Staatssekretär Tobias von der Heide (MWVATT) vom 18.12.23

Anlage 2: Schriftverkehr mit dem Bundesministerium

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretärin Susanne Henckel (BMDV) vom 16.08.23
- Antwortschreiben von Staatssekretärin Susanne Henckel vom 06.11.23
- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretärin Susanne Henckel (BMVD) vom 22.11.23
- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretärin Susanne Henckel (BMDV) vom 27.11.23
- Antwortschreiben von Staatssekretärin Susanne Henckel vom 10.01.24

Anlage 3: Schriftverkehr mit dem Bundeskanzleramt

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Bundeskanzler Olaf Scholz vom 17.10.23

Anlage 4: Schriftverkehr mit der Deutschen Bahn AG

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB für Norddeutschland, vom 27.11.23
- Antwortschreiben Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB für Norddeutschland, vom 18.12.23

Anlage 5: Schriftverkehr mit der Freien und Hansestadt Hamburg

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an den Ersten Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher vom 20.10.23

Anlage 6: Präsentation „Bedeutung der Bäderbahn für die Hansestadt Lübeck“ vom 05.12.2023 (Pressekonferenz in Timmendorfer Strand)

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK 

Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Herrn Ministerpräsident
Daniel Günther
Staatskanzlei
Düsternbrooker Weg 104
24105 Kiel

Gebäude: Rathaus

Zimmer: 1

Tel. (0451) 1 22 -1000

Fax (0451) 1 22 -1009

e-mail: buergermeister@luebeck.de

Datum: 10.10.2023

VERSENDET AM 11. OKT. 2023

Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Günther,

mit Bestürzung musste ich zur Kenntnis nehmen, dass seitens der Landesregierung ein Aufgeben der Bäderbahn angestrebt wird. Vor diesem Hintergrund möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich größtes Unverständnis dafür habe, wie von Seiten Ihrer Landesregierung und von Seiten der DB mit dem dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Lübeck umgegangen wird. Insbesondere die jüngste verkehrsplanerisch nicht nachvollziehbare Entscheidung Ihres Wirtschaftsministeriums sowie das völlige Fehlen eines ganzheitlichen Planungsverständnisses bei der Deutschen Bahn sorgen in Lübeck für massive Verwunderung und Irritation und sind Anlass dieses Schreibens.

Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der FFBQ mit deren Schienenhinterlandanbindung und – im Zuge dessen – dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Raum Lübeck der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommen kann und kommen sollte, gleichzeitig dem Klimaschutz und der Verkehrswende dient.

Die Hansestadt setzt sich bereits seit einigen Jahren für die nachhaltige Stärkung der Schiene und so beispielsweise auch für die Realisierung einer sog. Regio-S-Bahn ein. Diese wichtige Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs soll über ein dichteres Netz von Stationen und einen Ausbau des Angebots auf einen Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen und weitere Menschen dazu bewegen, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des PKW zu geben. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Kopenhagen – Hamburg /– Berlin rückt, was unseren Wirtschaftsstandort weiter festigt und stärkt.

Darüber hinaus ergeben sich durch die FFBQ auch Potentiale, die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze so zu verbessern, dass diese eine Qualität aufweist, die der Bedeutung und Entwicklung des Port of Lübeck gerecht wird:

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank	IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank	IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg	IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck	IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank	IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auch auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. <https://portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende>) oder einem Bericht zu den Potentialen und Herausforderungen der FFBQ hinweisen: vgl. <https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/fehmarbeltquerung>).

Schon jetzt gibt es Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs, und die Kapazität der Infrastruktur reicht im heutigen Bestand schon nicht aus. Aufgrund der künftig von der FFBQ induzierten zusätzlichen Verkehre gibt es absehbar gar keine Möglichkeit mehr, noch weiteren Schienengüterfernverkehr unterzubringen – dies ist jedoch zwingend nötig für einen wettbewerbsfähigen Hafen, der von der Leistungsfähigkeit seiner Hinterlandanbindung abhängig ist.

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der FFBQ begrüßen wir die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Leider mussten wir im Planungsprozess mit der DB Netz jedoch feststellen, dass der drei- bzw. viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht realisiert bzw. planerisch berücksichtigt werden soll. Wir werden so beispielsweise im Rahmen der Gespräche zur Aufgabe des Bahnübergangs Teerhofinsel und der Schaffung eines streckenparallelen Ersatzwegs durch die DB Netz AG nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Leider sind diese Bemühungen jedoch bislang nicht erfolgreich und so droht nach Abschluss der FFBQ-Anbindung ein erneuter zeitintensiver Planungs- und Realisierungsprozess, der dann zu erheblichen Mehrkosten führt, als wenn die Viergleisigkeit mitgeplant wird.

Ebenso irritieren aktuell die Entwicklungen rund um die für die Hansestadt Lübeck im Zuge der Regio-S-Bahn sehr wichtigen Bäderbahnstrecke Lübeck – Timmendorfer Strand – Neustadt. Wir waren hier bis zuletzt Ihrem Wirtschaftsministerium sehr dankbar für das Engagement der letzten Monate und sahen die Bemühungen des Landes, des Bundes und der DB zum Erhalt der Bäderbahn auf der Zielgeraden. Umso größer ist nun hier in Lübeck die Enttäuschung, dass nun seitens des Wirtschaftsministeriums das endgültige Aus für die Bäderbahn verkündet wurde. Das Aus der Bäderbahn wäre aus Schleswig-Holsteiner Sicht sehr bedauerlich, denn alle vorliegenden Fakten und Argumente sprechen für den Erhalt und Weiterbetrieb der Bäderbahn. Hierüber besteht auf fachlicher Ebene Einigkeit in der Region, zumal nach meinen Informationen potentielle Betreiber Interesse an einer Übernahme des Betriebs bekundet haben.

Auch wenn der Erhalt und Weiterbetrieb der Bäderbahn zweifelsohne planerische Herausforderungen birgt – eine alleinige Fokussierung auf die zeitliche Umsetzung der FFBQ-Hinterlandanbindung führt hier zu nachhaltigen Kollateralschäden in der Region. Dies können wir so nicht hinnehmen. Die Bäderbahn stellt den potentialreichsten Ast der Regio-S-Bahn Lübeck dar. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger ÖPNV in die Bäderorte. Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt – Timmendorfer Strand – Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen; zudem damit ein attraktives Angebot von Pendler:innen in der Region vorzuhalten. Der Erhalt der Bäderbahn wäre ein signifikanter Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes.

Für den Schienengüterverkehr sind die aktuellen Planungen aus Lübecker Sicht nicht geeignet, die Anforderungen der europäischen Transportwirtschaft an den TEN-T-Korridor Scandinavian Mediterranean (ScanMed) zu erfüllen. Die derzeitigen Planungen sehen eine Ausrichtung der Schienengüterverkehre auf den Knoten Hamburg und die von dort ausgehenden Strecken nach Hannover und Bremen vor. Damit wird einerseits Schleswig-Holstein ausschließlich Transitgebiet

und andererseits eine bereits jetzt hochfrequentierte Magistrale ohne Ausweichmöglichkeiten weiter belastet.

Verschärfend kommt hinzu, dass die DB nach derzeitigem Planungsstand in den Jahren 2027 (Hamburg Lübeck) und 2029 (Hamburg – Hannover) jeweils für fünf Monate die Strecken vollständig für notwendige Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen sperrt. Diese Sperrungen führen auch im Güterverkehr zu einem faktischen schienenseitigen Abkoppeln des Port of Lübeck und Kiel vom Hinterland, da die mögliche Ausweichroute über Bad Kleinen und einen Ostkorridor nicht besteht. Der Aufbau eines leistungsfähigen Ostkorridors ist aus Lübecker Sicht dringend geboten und führt insgesamt zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des TEN-T-ScanMed-Korridors, von dem ganz Schleswig-Holstein profitieren würde, wenn es gelingt, einen Bypass zur Entlastung des Knotens Hamburg und der Strecke Hamburg – Hannover zu schaffen.

Im Sinne der Realisierung einer zukunfts kompatiblen Schieneninfrastruktur beim Bau der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung fordert die Hansestadt Lübeck daher, dass das Land Schleswig-Holstein in konkrete Planungen (Leistungsphasen 1 und 2) der folgenden Projekte investiert, um der aktuell erfolgenden sektoralen Planung ein ganzheitliches Konzept entgegen zu stellen. Hierbei soll den folgenden Projekten in politischer und strategischer Sicht Nachdruck verliehen werden:

- Die Einrichtung einer Drei- bis Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle.
- Eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde.
- Herstellung einer Nordanbindung des Port of Lübeck und Möglichkeiten zur Zugbildung und zum Zughandling in Lübeck unter Nutzung und Ausbau bestehender Schienengüterinfrastruktur.
- Einbindung der bestehenden Strecke der sog. Bäderbahn in die Neubaustrecke an den zukünftigen Stationen Ratekau und Haffkrug, um auch in Zukunft zwischen Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt einen attraktiven, effizienten und ortsnahen Schienenpersonennahverkehr im Halbstundentakt im Rahmen des Regio-S-Bahn-Konzeptes anbieten zu können.
- Herstellung eines leistungsfähigen Ostkorridors zur Anbindung des Port of Lübeck (die Ertüchtigung der Strecke über Bad Kleinen ist aus Lübecker Sicht bereits vor den aktuell geplanten jeweils fünfmonatigen Sperrungen der Magistralen Hamburg – Hannover bzw. Hamburg – Lübeck umzusetzen, damit der Schienengüterverkehr zum TEN-T-Kernnetz-hafen Lübeck nicht zum Erliegen kommt)

Eine derartige integrierte und ganzheitliche Planung bietet die Grundlage, dem sehr aufwändigen Anfasen der Schieneninfrastruktur innerhalb der nächsten Jahre an mehreren Stellen in der Region gleich mindestens zwei Mal hintereinander entgegenzuwirken. Die so auch vermeidbare öffentliche Diskussion über den Sinn derartiger Vorgehensweisen erklärt sich von selbst.

Derzeit führt die DB Netz im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die FFBQ umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck durch – z.B. zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände oder zur Anbindung der Teerhofinsel. Aus unserer Sicht ist es schwer vermittelbar, wenn im Zuge des FFBQ-Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzwände sowie ein Ersatzweg zur Teerhofinsel errichtet werden, um diese dann wenige Jahre später im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens für den 3-bis-4-gleisigen Ausbau der Strecke nochmals zu verlegen. Meiner Auffassung nach ist die Außenwirkung in diesem Szenario für alle Beteiligten nicht förderlich angesichts der öffentlichen Diskussionen über Einschränkungen durch Infrastrukturmaßnahmen der staatlichen Ebenen.

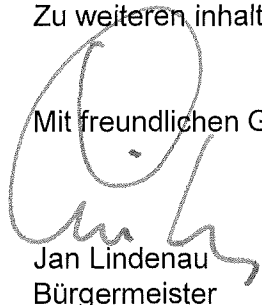
- 4 -

Ebenso ist es in der öffentlichen Kommunikation gerade in der heutigen Zeit kaum vermittelbar, dass mit der Bäderbahn eine bestehende sehr gute Infrastruktur abgewickelt werden soll. In Anbetracht der Klimakrise und der gewünschten Verkehrswende ist dies ein unerfreulicher Anachronismus.

Ich appelliere an Sie, ein ganzheitliches Zukunftskonzept und entsprechende konkrete Planungsaufträge in die Wege zu leiten. Eine Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung ohne regionale Rücksichtnahme kann nicht Ziel der Landesregierung sein. Mindestens müssen jegliche Planungen aufwärtskompatibel erfolgen, damit die oben genannten Forderungen im Nachgang umgesetzt werden können.

Zu weiteren inhaltlichen Erläuterungen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

2)

Durchschriftlich per eMail an:

Landrat Timo Gaarz, Kreis Ostholstein

Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke, Gemeinde Timmendorfer Strand

Lars Schöning, Hauptgeschäftsführer IHK zu Lübeck

3) z. d. A

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Herrn

Jan Lindenau

Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

23539 Lübeck

Hansestadt Lübeck	
Bürgermeisterkanzlei	
Eing.: 13. Nov. 2023	
Az.: []	Anl. []

Staatssekretär

08. November 2023

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Sehr geehrte Herr Bürgermeister Lindenau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 10. Oktober 2023 zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Lübeck an Herrn Ministerpräsidenten Daniel Günther. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Wie Sie wissen, ist auch die Landesregierung an einem stetigen und zügigen Ausbau aller Eisenbahnstrecken in Schleswig-Holstein interessiert und engagiert sich in vielen Projekten auch finanziell mit erheblichen Beträgen, obwohl es sich bei fast allen diesen Projekten um Schienenwege des Bundes handelt und nach unserer Ansicht daher auch die Verantwortung in erster Linie beim Bund liegt.

Bei einigen der im Schreiben genannten Forderungen geht es um Maßnahmen, die primär dem Schienengüterverkehr dienen. Bei diesen Projekten liegt die Finanzverantwortung unstrittig ausschließlich beim Bund. Ich habe daher Ihr Schreiben zum Anlass genommen, den Bund zu bitten, uns über diese Projekte zu informieren. Das entsprechende Schreiben füge ich diesem Schreiben bei.

Zu den von Ihnen genannten Projekten, die auch den Schienenpersonennahverkehr betreffen, kann ich Ihnen gerne den aktuellen Sachstand mitteilen.

Die Notwendigkeit einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle wurde aufgrund der Planungen zum Deutschland-Takt notwendig und wird in diesem Zusammenhang auch in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Es handelt sich nach Ansicht des Bundes jedoch um ein Projekt, dass nur mittelbar dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Güterverkehr dient. Daher ist der Bund der Auffassung, dass die Länder die Planungen zunächst zu 100% finanzieren müssen. Der Bund stellt lediglich Fördergelder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

(GVFG) in Aussicht. Diese können allerdings erst beantragt werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Sobald das Land von der Notwendigkeit des Ausbaus zwischen Lübeck und Bad Schwartau Kenntnis erhalten hatte, wurde versucht, das Projekt noch in die Planungen zur Schienenanbindung der FBQ zu integrieren. Das Land war bereit, zunächst die Planungskosten im Rahmen eines GVFG-Projekts zu übernehmen. In einem Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG wies er allerdings darauf hin, dass dieser zusätzliche Ausbau zu einer Verzögerung der Hinterlandanbindung führen könnte. Daher hat die DB Netz entschieden, den Ausbau der Strecke zwischen Lübeck und Bad Schwartau erst nach der Fertigstellung der FBQ zu realisieren. Das Land hat diese Entscheidung bedauert aber letztendlich akzeptiert. Es wurde uns von der DB Netz AG versichert, dass im Rahmen der FBQ-Hinterlandanbindungsplanungen eine möglichst weitgehende Umsetzung der Möglichkeit einer Viergleisigkeit durch Flächenfreihaltungen und Bauvorleistungen berücksichtigt wird.

Der einzuhaltende Fertigstellungstermin der Hinterlandanbindung hat auch bei der Entscheidung über den Weiterbetrieb der Bäderbahn eine wesentliche Rolle gespielt. Ein Weiterbetrieb der Bäderbahn hätte eine Anpassung der Planungen der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung erfordert, weil eine Anbindung der Bäderbahn in die Planungen aufgenommen und die mit einem Weiterbetrieb der Bäderbahn verbundenen Auswirkungen auf die planfeststellungsrechtlich relevanten Belange (u.a. Umwelt, Lärm, Flächeninanspruchnahme durch Anbindung der Bäderbahn) fachgutachterlich untersucht und bewertet werden müssten. Darauf aufsetzend müssten die Planfeststellungsunterlagen aktualisiert, überprüft und angepasst werden. Die damit einhergehenden Verzögerungen könnten eine gemeinsame Inbetriebnahme mit der Festen Fehmarnbeltquerung gefährden. Daher haben das Bundesverkehrsministerium, die Deutsche Bahn und das Land Schleswig-Holstein gemeinsam entschieden, auf die Bäderbahn ab der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung und den zeitgleichen Ausbau der Schienenhinterlandanbindung zu verzichten.

Diese Entscheidung ist im Grunde keine neue Entscheidung. Seit vielen Jahren ist die sogenannte 2+0-Lösung bekannt. In den vergangenen Monaten ist allerdings geprüft worden, ob diese Entscheidung rückgängig gemacht werden kann. Ich verstehe daher sehr gut, dass das Prüfergebnis Sie enttäuscht. Auch mich enttäuscht das Ergebnis dieser Prüfung.

Das Stilllegungsverfahren für die Bäderbahn wird nun durch die DB Netz AG weitergeführt, welches auch Gespräche mit dem Interessenten zur Übernahme der Bäderbahn beinhaltet. Die Gemeinden Ratekau/ Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug werden weiterhin durch neue Bahnhaltedpunkte an die Neubaustrecke angebunden bleiben. Auch die Bahnhaltestationen in Sierksdorf und Neustadt (Holst.) bleiben erhalten.

Der einzige Ort, der in Zukunft nicht mehr unmittelbar an die Strecke angebunden sein wird, ist Timmendorfer Strand. In einem Ideenwettbewerb wurden bereits 2021 nach innovativen Lösungen für die Anbindung von Timmendorfer Strand gesucht. Diese Ideen sollen

nun konkretisiert werden, um auch zukünftig eine attraktive Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen. Ich bin der Hansestadt Lübeck sehr dankbar, dass in unserem Gespräch mit der Gemeinde Timmendorfer Strand am 19.10.2023 von Vertretern der Hansestadt Lübeck angekündigt wurde, sich auch finanziell an einer möglichen Lösung zu Anbindung von Timmendorfer Strand beteiligen zu wollen.

Das Ziel des Landes Schleswig-Holstein ist es allerdings weiterhin, den Nahverkehr in Schleswig-Holstein mit Blick auf eine Mobilitätswende zukunftssicher und attraktiv zu gestalten. Daher plant das Land weiterhin, nach Fertigstellung der Neubaustrecke einen ganztägigen Halbstundentakt von RE-Zügen zwischen Lübeck und Neustadt (Holst) als einen Baustein eines S-Bahn-Konzeptes in der Region Lübeck zu realisieren.

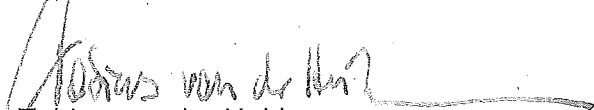
Die Umsetzung eines S-Bahn-Angebotskonzeptes im Raum Lübeck ist im Rahmen der landesseitigen ganzheitlichen SPNV-Zukunftsplanungen im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) 2022 – 2027 hinterlegt. Der Umsetzungshorizont ist auf nach 2030 festgesetzt und die Finanzierung wird als „noch nicht gesichert“ eingestuft. Trotzdem setzen Land und NAH.SH sich grundsätzlich für eine Umsetzung ein und haben die Verkehre für die Berücksichtigung im Rahmen des Deutschlandtaktes angemeldet.

So ist z. B. der Streckenausbau für die Umsetzung eines Halbstundentaktes Lübeck-Travemünde Strand in 2024/2025 vorgesehen. Außerdem haben die Planungen für den Bau einer zweiten Bahnsteigkante in Lübeck-Travemünde Strand begonnen.

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH wollen darüber hinaus die Chance der vorgesehenen Sperrung der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck im Jahr 2027 nutzen und wirken derzeit auf die DB Netz AG ein, um möglichst viele der für die S-Bahn Lübeck notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in diesem Bereich während der Sperrzeit umzusetzen.

Die bisherige außerordentlich positive Begleitung aller genannten Maßnahmen durch die Hansestadt Lübeck begrüße ich dabei sehr und hoffe, dass das gemeinsame Engagement dazu führen wird, dass möglichst viele Schieneninfrastrukturvorhaben in der Region Lübeck schnellstmöglich umgesetzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide

Anlage: Schreiben an das Bundesverkehrsministerium

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

Herrn Michael Theurer, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär und
Beauftragter der Bundesregierung für
den Schienenverkehr
Bundesministerium für Digitales und
Verkehr
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

08. November 2023

nachrichtlich:
Frau Ute Plambeck
Konzernbevollmächtigte der DB für die
Länder Hamburg und Schleswig-
Holstein
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Sehr geehrte Herr Theurer,

der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck hat mit dem beigefügten Brief an die Landesregierung Schleswig-Holstein die aus seiner Sicht dringlichsten Schieneninfrastrukturprojekte in der Region Lübeck angesprochen. Wie Sie wissen, ist auch die Landesregierung an einem stetigen und zügigen Ausbau der Eisenbahnstrecken interessiert und engagiert sich in vielen Projekte auch finanziell mit nicht unerheblichen Beträgen, obwohl es sich bei fast allen diesen Projekten um die Schienenwege des Bundes handelt und nach unserer Ansicht daher auch die Verantwortung in erster Linie beim Bund liegt.

Bei einigen der im Schreiben genannten Forderungen geht es um Maßnahmen, die primär dem Schienengüterverkehr dienen. Bei diesen Projekten liegt die Finanzverantwortung unstrittig ausschließlich beim Bund.

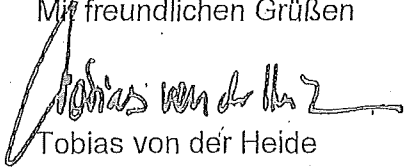
Daher würde ich es begrüßen, wenn Sie dem Bürgermeister der Hansestadt und mir die geplanten Ausbaumaßnahmen des Bundes für den Güterverkehr in der Region in einem Termin erläutern könnten. Dabei geht es insbesondere um die Herstellung einer

Nordanbindung des Port of Lübeck an die Feste Fehmarnbeltquerung sowie die Herstellung eines leistungsfähigen Ostkorridors zur Anbindung des Port of Lübeck vor den aktuell geplanten jeweils fünfmonatigen Sperrungen der Bahnstrecken Hamburg - Hannover bzw. Hamburg – Lübeck.

Meine Antwort an den Bürgermeister der Hansestadt füge ich zu Ihrer Kenntnis auch diesem Schreiben bei.

Meine Assistenz wird wegen der Terminierung dieser Besprechung auf Ihr Büro zukommen.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide

Anlagen: Schreiben des Bürgermeisters der Hansestadt Lübeck vom 10.10.2023
Antwort des MWVATT auf das Schreiben

Hansestadt LÜBECK 

Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Herrn Staatssekretär
Tobias von der Heide
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 27.11.2023

VERSENDET AM 29. NOV. 2023

27.11.2023

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck – Ihr Schreiben vom 08.11.2023

Sehr geehrter Staatssekretär von der Heide,

zunächst einmal möchte ich mich herzlich für Ihre Antwort auf unser Schreiben vom 29.09.2023 bedanken. Gleichzeitig musste ich leider feststellen, dass die hiesigen Sorgen und Bedürfnisse von Seiten des Landes teilweise noch nicht richtig wahrgenommen wurden, weshalb ich folgende Aspekte themenbezogen gerne klarstellen würde:

- **Abkoppeln des Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung(en):**

Leider sind Sie in Ihrer Antwort noch nicht auf die massive Gefahr einer faktischen schienenseitigen Abkopplung des Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung Hamburg – Lübeck eingegangen, weshalb ich Ihnen die Problematik gerne nochmal im Detail erläutere:

Es würden einschneidende Probleme für den Port of Lübeck entstehen, wenn entweder wie derzeit von der DB Netz geplant, sowohl die Strecken nach Hamburg (Strecke 1120) als auch Bad Kleinen (Strecke 1122) gleichzeitig gesperrt sind oder aber die Strecke nach Hamburg gesperrt wird ohne vorherige grundlegende Ertüchtigung der Strecke nach Bad Kleinen als leistungsfähiger Ostkorridor für den Port of Lübeck. Das heißt für uns: Inklusive Elektrifizierung, Einrichtung von Doppelspurinseln, partieller Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und Bau der Verbindungskurve zur direkten Südanbindung bei Bad Kleinen.

Die eingleisige und unelektrifizierte Strecke Lübeck – Büchen (Strecke 1121), über die im Falle einer gleichzeitigen Sperrung der Strecken 1120 und 1122 sämtliche Güterverkehre sowie umgeleitete Personenverkehre abgewickelt werden müssten, ist unserer Kenntnis nach auch gar kein adäquater Ersatz, denn die Büchener Strecke (1121) ist im Hinblick auf Zuglängen- und -gewicht gegebenenfalls nicht für Güterzüge geeignet. Darüber hinaus steht in Frage, ob der Ausbaustandard der Strecke den Belastungen schwerer Güterzüge standhält. Zudem bestehen unsererseits große Zweifel an ausreichenden Kapazitäten aufgrund der Eingleisigkeit sowie der geringen Anzahl und Dimensionierung von Kreuzungsmöglichkeiten. Die Nutzung der Strecke 1121

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank	IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank	IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg	IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck	IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank	IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLL

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

macht für den Güterverkehr aufgrund fehlender Kapazitäten im Bahnhof Büchen einen Traktionswechsel bzw. ein Kopfmachen in Boizenburg oder sogar in Ludwigslust erforderlich. Der Kombinierte Verkehr auf dem europäischen TransMed-Korridor über den Port of Lübeck kommt bei der in Rede stehenden Lösung faktisch zum Erliegen, da die auf die Fahrzeiten getakteten Verbindungen nicht gesichert abwickelbar sind. Neben einer Verlagerung dieses Verkehr von der Schiene auf die Straße ist damit auch die Gefahr eines dauerhaften Ladungsverlustes verbunden.

Wir erwarten hier von Ihrem Ministerium, dass Sie sich mit uns gemeinsam für eine Lösung einsetzen, die der Bedeutung unseres Wirtschaftsstandorts im TEN-T-Netzwerk gerecht wird und die jetzt angedachte schienenseitige Abkopplung des Port of Lübecks unterbleibt. Daher darf es keine Gleichzeitigkeit der Vollsperrungen der Strecken 1120 und 1122 geben – und vor einer Sperrung der Strecke 1120 ist die Strecke 1122 als vollwertig nutzbarer, leistungsfähiger Ostkorridor herzustellen sowie die Strecke 1121 entsprechend leistungsfähig auszubauen.

- **Strategisches Opfern der Bäderbahn im Zuge der Planungen zur FBQ-Hinterlandanbindung:**

Im Hinblick auf die Bäderbahn kommen wir zu einer gänzlich anderen Einschätzung und sehen gar nicht die Notwendigkeit, diese für die Region so wichtige Infrastruktur für die Neubaustrecke zu „opfern“. In aller Deutlichkeit: Eine Planung der Neubaustrecke ohne Anbindung der Bäderbahn führt nach den uns vorliegenden Erkenntnissen nicht etwa zur beabsichtigten Beschleunigung der Maßnahme, sondern vielmehr zu erheblichen Verzögerungsrisiken einer termingerechten Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung.

Denn die Annahme der DB Netz, das Voraussetzen einer Stilllegung der Bäderbahn könne die Planung der FBQ-Hinterlandanbindung im Abschnitt 1.2 beschleunigen, ist unzutreffend. Das exakte Gegenteil ist der Fall: Die Planfeststellung würde erheblich verzögert, wenn erst eine Stilllegungsentscheidung abgewartet werden müsste. Da mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) ein EIU mit seriösem Übernahmeinteresse vorhanden ist und überdies gegen eine Stilllegung mit erheblichem Widerstand aus der Region zu rechnen ist, ist eine positive Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über einen Antrag auf Stilllegung der Bäderbahn nicht zu erwarten.

Ein Aus der Bäderbahn birgt die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen, was ein schwerer Schlag für die Verkehrswende in der Region wäre. Dies können wir so nicht hinnehmen. Aus einer Studie des Büros HTC im Auftrag der IHK zu Lübeck aus 2018 geht hervor:

„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubautrasse zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. [...] Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend weniger als bisher angenommen werden. Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“

Und weiter: *„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – sowohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu*

verzeichnen sein wird. Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“

Wir sehen die Problematik daher – anders als Sie – nicht ausschließlich als Timmendorfer Problematik, sondern als Problem für die ganze Region, wenn mit der Bäderbahn ausgerechnet der potentialreichste Ast der Regio-S-Bahn Lübeck von Seiten des Landes abbestellt werden soll. Ein Busverkehr zur Anbindung der Bäderorte an die Stationen an der Neubaustrecke oder an Lübeck kann aus unserer Sicht kein adäquater Ersatz sein.

Dennoch beteiligt die Hansestadt Lübeck sich gerne an der Machbarkeitsstudie der NAH.SH für neue Mobilitätsangebote in der Lübecker Bucht, sofern auch schienengebundene Lösungen mit untersucht werden, die eine spätere Einbindung in das Konzept einer Lübecker Regio-S-Bahn ermöglichen. Denn wenn es nicht anders geht, muss zumindest eine Anbindung der Bäderbahn im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens der Neubaustrecke erfolgen. Hierzu erwarten wir dann allerdings ein klares Bekenntnis aus Ihrem Hause. Eine angebliche Verzögerung bei der Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung kann und darf aus unserer Sicht ja höchstens zu einer nachträglichen Anbindung der Bäderbahn an die neue Strecke führen – eine Stilllegung ist dadurch nicht gerechtfertigt.

Ebenso begrüßen und unterstützen wir selbstverständlich ausdrücklich die Initiative der NEG zum Infrastrukturerhalt der Bäderbahn – auch gerne in Form von Interimslösungen im Sinne touristischer Verkehre, bis wieder eine volle Nutzbarkeit als Infrastruktur für eine zukünftige Regio-S-Bahn gegeben sein wird.

- **Viergleisiger Ausbau Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle:**

Wir sehen es als höchst problematisch an, dass die im BVWP vorgesehene Viergleisigkeit im Nordzulauf des Lübecker Hbf nicht schon sinnvollerweise im Zuge des Ausbaus der FBQ-Hinterlandanbindung, sondern erst später kommen soll. Auch ist mit dem durch die DB Netz vorgesehenen Umbau des Abzweigs Waldhalle definitiv keine Regio-S-Bahn Lübeck in der gewünschten Form machbar. Hierzu ist an der Stelle dann zu wenig Kapazität vorhanden, was ebenso massiv die weitere Entwicklung unserer Häfen beeinträchtigt. Gerne möchte ich in dem Kontext auch nochmal auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende) hinweisen und auf die Bedeutung dieser Maßnahme für unseren Wirtschaftsraum.

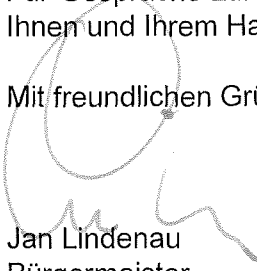
Ich freue mich jedoch über Ihre Klarstellungen zu einer möglichen Aufwärtskompatibilität der aktuellen Planungen der DB Netz im Hinblick auf einen späteren viergleisigen Ausbau „durch Flächenfreihaltungen und Bauvorleistungen“, was immerhin schon mehr ist, als uns von Seiten des BMDV kommuniziert wurde. Bedeutet dies in der Konsequenz auch, dass die DB Netz die Planungen zum Bau eines Ersatzwegs für die Teerhofinsel im Planum einer zukünftigen Viergleisigkeit entsprechend anpassen wird? Wir haben bislang noch keine Kenntnis hiervon.

Abschließend ist es mir wichtig zu betonen, wie bedeutend auch für die Hansestadt Lübeck eine zeitgerechte Realisierung der FBQ-Hinterlandanbindung ist. Dass die Erfüllung des Staatsvertrags derzeit in Ihrem Hause oberste Priorität genießt, können wir nachvollziehen. Wir haben jedoch erhebliche Zweifel daran, ob der von der DB Netz gewählte Weg hierzu die richtige Strategie ist. Aus einer offensichtlich werdenden Überforderungshaltung der DB Netz dürfen keine Kollateralschäden für die Region entstehen. Wir sind überzeugt davon, dass der DB Netz als Vorhabenträgerin nur dann ein zügiges Planfeststellungsverfahren gelingt, wenn die Maßnahme im regionalen Konsens und nicht gegen die Interessen der Region durchgeplant und durchgeführt wird.

- 4 -

Für Gespräche zur weiteren inhaltlichen Erläuterungen stehen meine Mitarbeiter:innen und Ich Ihnen und Ihrem Hause gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

2) z. d. A.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

Herrn
Jan Lindenau
Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

23539 Lübeck

18. Dezember 2023

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Lindenau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 27. November 2023 zum Ausbau der Schienen-infrastruktur in der Region Lübeck und der darin geschilderten Ergänzungen zu den geplanten Infrastrukturmaßnahmen und deren Bedeutung für die Region.

Abkoppeln des Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung

Wie ich Ihnen bereits in meinem Schreiben vom 08. November 2023 mitgeteilt habe, begrüßt die Landesregierung die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Lübeck, da dies künftig zu weniger Störungen und einer besseren Qualität für den schienengebundenen Personen- und Güterverkehr führen soll.

Die Baumaßnahmen sollen von der Deutschen Bahn in der zweiten Jahreshälfte 2027 durchgeführt werden. Nach Kenntnisstand der Landesregierung werden die konkreten Maßnahmenpläne, die während der Bauphase durchgeführt werden sollen, aktuell seitens der Deutschen Bahn abgestimmt, sodass uns noch keine abschließenden Pläne vorliegen. Die Landesregierung ist hierzu jedoch im Austausch mit der DB und wird dabei auch Ihre Hinweise berücksichtigen.

Die Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Bad Kleinen (Strecke 1122) inkl. Bau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen ist sinnvoll und durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 abgesichert. Eine Fertigstellung dieser Maßnahme noch vor Generalsanierung des Hochleistungskorridors (HLK) Hamburg – Lübeck wäre begrüßenswert, erscheint aber nach aktuellem Kenntnisstand zu den Planungen aktuell nicht als realisierbar. Um eine möglichst hohe Umleitungskapazität für den Personen- und Güterverkehr sicherzustellen, wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass die beiden Strecken Hamburg – Lübeck (Strecke 1120) und Lübeck – Bad Kleinen (Strecke 1122) nicht gleichzeitig gesperrt werden.

Hierzu werden wir uns mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Deutschen Bahn abstimmen.

Zu Ihren Hinweisen zur Strecke Lübeck – Büchen (Strecke 1121) können wir Ihnen mitteilen, dass aktuell beabsichtigt ist, die Nutzlängen der Kreuzungsgleise zwischen Lübeck und Büchen bis zum Start der Generalsanierung des HLK weiter an die Bedarfe des Güterverkehrs anzupassen.

Strategisches Opfern der Bäderbahn im Zuge der Planungen zur FBQ-Hinterlandanbindung

Die Entscheidung, nach Fertigstellung der Neubaustrecke keine Verkehre auf der Bäderbahntrasse zu bestellen, ist schon lange bekannt und wurde bereits 2014 im Raumordnungsverfahren untersucht und auf Wunsch der Kommunen in einem Letter of Intent festgehalten.

Das Stilllegungsverfahren und die Verhandlungen mit dem Bieter liegen alleinig in der Verantwortung der Deutschen Bahn und nicht der Landesregierung. Die DB versichert jedoch, dass sich aus dem laufenden Stilllegungsverfahren keine Verzögerungen bei der Fertigstellung der Neubaustrecke ergeben. Das Stilllegungsverfahren kann nach Angaben der DB während der Planfeststellung durchgeführt werden, muss aber vor dem Planfeststellungsbeschluss entschieden sein.

Mit einem Weiterbetrieb der Bäderbahn wären hingegen zahlreiche Maßnahmen verbunden. Zum einen ist die Strecke sanierungsbedürftig und zum anderen sollen auf der Neubaustrecke die KISS-Züge verkehren, die Bäderbahn müsste also für diese ertüchtigt und elektrifiziert werden. Dies hätten Auswirkungen auf die planfeststellungsrechtlich relevanten Belange (u.a. Umwelt, Lärm, Flächeninanspruchnahme durch Anbindung der Bäderbahn, Wirtschaftlichkeit), welche fachgutachterlich untersucht und bewertet werden müssten, um anschließend die Planfeststellungsunterlagen zu aktualisieren. Diese Maßnahmen würden nach Angaben der DB zeitlich die geplante Inbetriebnahme der Strecke gefährden.

Wir möchten Sie ebenfalls darauf hinweisen, dass es zwar weiterhin möglich ist, dass die Strecke nicht stillgelegt, sondern durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erworben wird, dies jedoch nicht automatisch bedeutet, dass die Strecke auch von diesem EVU betrieben wird.

Der auch in dem von Ihnen genannten Gutachten bescheinigte negative Effekt auf die Fahrgastzahlen lässt sich durch einen attraktiven Zubringerverkehr reduzieren. Die geplante Machbarkeitsstudie soll daher Lösungsvorschläge für diese Problematik untersuchen. Wir freuen uns, dass Sie sich ebenfalls an der Machbarkeitsstudie beteiligen möchten und bestätigen Ihnen gerne, dass in der Studie auch schienengebundene Lösungen betrachtet werden sollen. Die Leistungsbeschreibung wird von der NAH.SH in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und dem Kreis entworfen.

Die Landesregierung nimmt Ihre Bedenken zur Kenntnis, möchte jedoch ebenfalls auf die Vorteile der neuen Hinterlandanbindung für die Region hinweisen, die sich insbesondere durch die verkürzten Fahrzeiten und die direkte Verbindung nach Hamburg ergeben.

Viergleisiger Ausbau Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle

Der viergleisige Ausbau der Strecke Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle hat für die Landesregierung eine große Bedeutung, da diese für mehrere im landesweiten Nahverkehrsplan vorgesehenen Projekte notwendig ist. Hierzu zählen die Fahrtzeitverkürzung Kiel – Lübeck auf unter eine Stunde, der RE Lübeck – Fehmarn sowie die S-Bahn Lübeck.

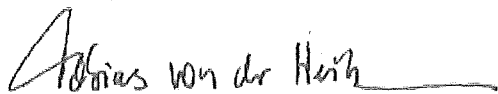
Wie ich Ihnen in meinem letzten Schreiben mitgeteilt habe, hat sich das Land dafür eingesetzt, diese Planungen in das Projekt zur Schienenanbindung der FBQ Hinterlandanbindung zu integrieren. Da dies jedoch nach Angaben der Deutschen Bahn zu einer Verzögerung der FBQ führen könnte, wurde seitens DB entschieden, den Ausbau der Strecke Lübeck – Abzw. Waldhalle erst nach Fertigstellung der FBQ umzusetzen. Aus Sicht der Landesregierung ist demnach zumindest eine Aufwärtskompatibilität der aktuellen Planungen der DB im Hinblick auf einen späteren viergleisigen Ausbau sicherzustellen.

Da eine rechtzeitige Fertigstellung der FBQ Hinterlandanbindung für die Landesregierung von sehr großer Bedeutung ist, werden wir Ihre Bedenken ernst nehmen und uns gemeinsam mit der NAH.SH für eine Abstimmung bzw. einen Konsens zwischen den Beteiligten einsetzen. Da uns die konkreten Planungen der DB für die Teerhofinsel im Rahmen des viergleisigen Ausbaus nicht vorliegen, bitten wir Sie, sich mit dieser Frage an die DB zu wenden.

Ich begrüße Ihre Begleitung der geplanten Schieneninfrastrukturprojekte und freue mich darauf, unsere Abstimmungen in einem persönlichen Gespräch am 04.01.2024 fortzuführen.

Bis dahin wünsche ich Ihnen eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start in das neue Jahr 2024.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide



Hansestadt Lübeck · 5.610 · 23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Frau Staatssekretärin
Susanne Henckel
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bereich: Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Gebäude: Mühlendamm 12
Auskunft: Herr Michael Stödter
Zimmer: 1.2.04
Tel. (0451) 122-6128
Fax (0451) 122-6190
e-mail: Michael.Stoedter@luebeck.de
Ihr Zeichen: -
Ihre Nachricht vom: -
Mein Zeichen: MSt
Datum: 16.08.2023

VERSENDET AM 08. SEP. 2023

Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der FFBQ mit deren Schienenhinterland-Anbindung und – im Zuge dessen – dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Raum Lübeck der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommt sowie dem Klimaschutz und der Verkehrswende dient.

Die Hansestadt setzt sich bereits seit einigen Jahren für die nachhaltige Stärkung der Schiene und so beispielsweise auch für die Realisierung einer sog. Regio-S-Bahn ein, die über ein dichteres Netz von Stationen und einen Ausbau des Angebots auf einen Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen soll und weitere Menschen dazu bewegen soll, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des PKW zu geben. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Kopenhagen – Hamburg /– Berlin rückt, was unseren Wirtschaftsstandort weiter festigt und stärkt.

Darüber hinaus ergeben sich durch die FFBQ auch Potentiale, die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze so zu verbessern, dass diese eine Qualität aufweist, die der Bedeutung und Entwicklung des Port of Lübeck gerecht wird: Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auch auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. <https://portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende>) hinweisen. Schon jetzt gibt es Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs und die Kapazität der Infrastruktur

Telefonzentrale: (0451)115

Unsere Sprechzeiten:

Montag 8.00 bis 14.00 Uhr
Dienstag 8.00 bis 14.00 Uhr
Donnerstag 8.00 bis 18.00 Uhr
Freitag 8.00 bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung

Internet: www.luebeck.de**Konten der Hansestadt Lübeck:**

Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 8507 00 BIC: COBADEFF230
Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 0050 00 BIC: DEUTDEHH222
Postbank Hbg IBAN: DE36 2001 0020 0010 4002 01 BIC: PBNKDEFF
Sparkasse z. L. IBAN: DE17 2305 0101 0001 0113 29 BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 0083 36 BIC: GENODEF1HLU

Scheck: nur an Hansestadt Lübeck, Buchhaltung & Finanzen, 23539 Lübeck

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:

DE 135082828

Busanbindung:

Buslinie(n): 1,2,4,6,7,9,15,16,17
Haltestelle(n): Fegefeuer

Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel

reicht im heutigen Bestand schon nicht aus. Aufgrund der zukünftigen noch zusätzlichen FFBQ-Verkehre gibt es absehbar gar keine Möglichkeit mehr, noch mehr Schienengüterfernverkehr unterzubringen – dies ist jedoch zwingend nötig für einen gut funktionierenden Hafenbetrieb.

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung dieser genannten Projekte begrüßen wir die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums sehr, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen zu haben.

Leider mussten wir im Planungsprozess mit der DB Netz jedoch feststellen, dass der drei- bzw. viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht realisiert werden soll, da der DB Netz hierzu der konkrete Planungsauftrag fehle. Wir werden so beispielsweise im Rahmen der Gespräche zur Aufgabe des Bahnübergangs Teerhofinsel und der Schaffung eines streckenparallelen Ersatzwegs durch die DB Netz AG nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Leider sind diese Bemühungen jedoch bislang nicht erfolgreich.

Im Sinne der Realisierung einer zukunftscompatiblen Schieneninfrastruktur beim Bau der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung möchte die Hansestadt Lübeck gerne folgende Teilaspekte berücksichtigt wissen:

- Die Einrichtung einer Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle im Zuge des FFBQ-Streckenausbaus (oder zumindest eine Aufwärtskompatibilität der Planungen, die eine künftige Viergleisigkeit ohne größere Probleme ermöglicht).
- Darüber hinaus sollte eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde bei der weiteren Planung mitgedacht werden.
- Ferner ist es erforderlich zu prüfen, welche weiteren Möglichkeiten bestehen, den Lübecker Hafen – beispielsweise durch eine Nordkurve in Richtung Fehmarn – sinnvoll mit der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung zu verbinden.
- Ein weiterer wichtiger Faktor ist insbesondere vor dem Hintergrund der zuvor genannten Überlegungen zur Regio-S-Bahn die Einbindung der bestehenden Strecke der sog. Bäderbahn an die Neubaustrecke an den zukünftigen Stationen Ratekau und Haffkrug, um auch in Zukunft nach wie vor attraktiven, effizienten und ortsnahe Schienenpersonennahverkehr im Halbstundentakt anbieten zu können.

Um das Schienennetz in und um Lübeck für die nächsten Jahrzehnte zielgerichtet zukunfts fest auszugestalten, bietet es sich geradezu an, die naheliegenden Synergien mit der anstehenden FFBQ-Schienenhinterlandanbindung zu nutzen. Auch, um hier deutlich mehr Geschwindigkeit in den dringend notwendigen Ausbau weiterer Kapazitäten der Schieneninfrastruktur zu bekommen. Darüber hinaus wäre es aus Sicht der Hansestadt Lübeck in der öffentlichen Wahrnehmung beispielsweise schwer vermittelbar, das sehr aufwändige Anfassen der Schieneninfrastruktur innerhalb der nächsten Jahre an mehreren Stellen in der Region gleich zwei Mal hintereinander zu vollziehen, wenn doch ohnehin zeitnah ein größerer Umbau ansteht.

Derzeit führt die DB Netz im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die FFBQ umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck durch – z.B. zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände oder zur Anbindung der Teerhofinsel. Aus unserer Sicht ist es nach außen sehr schwer vermittelbar, wenn im Zuge des FFBQ-Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzwände sowie ein Ersatzweg zur Teerhofinsel errichtet werden, um diese dann wenige Jahre später im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens für den 3-bis-4-gleisigen Ausbau der Strecke nochmals zu verlegen. Meiner Auffassung nach ist die Außenwirkung in diesem Szenario für alle Beteiligten nicht gut.

- 3 -

Ich würde mich über eine Unterstützung aus Ihrem Hause für ein ganzheitliches Zukunftskonzept und entsprechende konkrete Planungsaufträge an die DB Netz sehr freuen. Hier besteht die historisch einmalige Chance auf ein ganzheitliches Konzept, welches Synergien nutzt und sich dadurch durch eine hohe Effizienz und Zukunftsfähigkeit auszeichnet. Insbesondere sollte der 3-bis-4-gleisige Ausbau der Strecke in das Planfeststellungsverfahren für die FFBQ überführt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

1. Herrn Stolte z. K.
2. Herrn Schröder z. K.
3. Frau Senatorin Hagen z.K.
4. Herrn Bürgermeister Lindenau z. Unterschrift und Versand
5. Herrn Stödter (610.2) z. Vg.

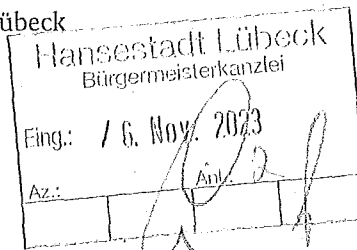
10.26.66.64



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
Herrn Jan Lindenau
Hansestadt Lübeck
23539 Lübeck



Susanne Henckel
Staatssekretärin

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel.
Fax

www.bmdv.bund.de

**Betreff: Schieneninfrastruktur in Lübeck im Kontext der ABS/NBS
Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)**

Bezug: Ihr Schreiben vom 16.08.2023
Aktenzeichen: E23/519.4/301
Datum: Berlin,
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 16.08.2023, in welchem Sie Ihre Überlegungen bzgl. eines weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur in Lübeck formulieren.

Die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) und ihrer Hinterlandanbindung für die Schiene und die Straße ist ein Infrastrukturvorhaben von europäischer Bedeutung und von großem internationalem Nutzen. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich im Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark zu einer zeitgerechten Anbindung des von unseren dänischen Nachbarn realisierten Tunnelbauwerks bekannt. Dieser Zusage fühlt sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) weiterhin verpflichtet.

Aus Sicht des Bundes ist daher zentrale Prämisse für jede Diskussion um mögliche zusätzliche Erweiterungen der Schieneninfrastruktur im Bereich des Vorhabens ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), dass dessen zügige Fertigstellung in keiner Weise beeinträchtigt wird. Das Land Schleswig-Holstein teilt diese Sichtweise. Zugleich ist es erklärtes Ziel der Bundesregierung, den Verkehrsträger Schiene zu stärken und dass möglichst viele Menschen, auch in und um Lübeck, gerne mit dem Verkehrsmittel Bahn reisen. Unser Anspruch, das Eine sicherzustellen, ohne das Andere zu lassen, führt zu komplexen Abwägungsprozessen, die wir gemeinsam als Bund, Land, Aufgabenträger und Kommunen effektiv und konstruktiv gestalten möchten. Ich danke Ihnen, dass Sie hieran mit Ihren konkreten Vorschlägen mitwirken. Auch sind wir uns in der Analyse einig, dass die umfassenden Investitionen des Bundes in die Hinterlandanbindung FBQ einen großen Beitrag

1) 2.1. m:
S.000 Sen. Hagen
S.610 H. Stolle
S.610 H. Stolle
S.691 H. Kersch

2) 2.1. m:



Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie



Seite 2 von 3

zur Festigung der Positionierung Lübecks als attraktivem Standort zwischen Skandinavien und den Metropolen Hamburg und Berlin leisten.

Die wesentlichen von Ihnen vorgeschlagenen infrastrukturellen Ergänzungen sind bereits seit längerer Zeit Gegenstand von Abstimmungen zwischen Bund, Land und DB Netz AG sowie entsprechender Prüfungen. Insgesamt stehen wir unverändert vor der Herausforderung, dass die Planungen der DB Netz AG für die schienenseitige Umsetzung der Hinterlandanbindung FBQ weit vorangeschritten sind und zugleich der Terminplan für eine zeitgerechte Inbetriebnahme der Strecke hoch ambitioniert ist. Kleinste planerische Anpassungen können hier bereits zu nicht mehr kompensierbaren terminlichen Verzögerungen in der Planung und den Genehmigungsverfahren führen. Diese nicht beherrschbaren terminlichen Risiken in Verbindung mit teilweise hinzukommenden rechtlichen Unwägbarkeiten haben Bund, Land und DB Netz AG dazu veranlasst, sämtliche gegenüber der vom Deutschen Bundestag beschlossen Aus- und Neubauplanung der Hinterlandanbindung ergänzenden Ideen und Konzepte hintenanzustellen.

Im Hinblick auf die angestrebte *Viergleisigkeit des Abschnitts Lübeck Hbf – Abzweig Waldhalle* wurde Anfang dieses Jahres zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Vorhabenträgerin DB Netz AG vereinbart, die Viergleisigkeit nicht nachträglich in den Planungen für die Hinterlandanbindung FBQ zu berücksichtigen. Diese Festlegung unterstützt das BMDV mit Blick auf die terminlichen Risiken ausdrücklich. Nach fachlicher Einschätzung der Vorhabenträgerin ist eine aufwärtskompatible Planung und Realisierung im Abschnitt Lübeck Hbf – Abzweig Waldhalle nicht möglich, da diese u.a. umfassende nachträgliche Redimensionierung bzw. Neuordnung der Bauwerke erfordern und damit ebenfalls zu nicht kompensierbaren zeitlichen Verzögerungen führen würde. Nach Aussage der DB Netz AG werden jedoch bereits konzeptionelle Vorüberlegungen angestellt, um die Umsetzung der Viergleisigkeit im Anschluss an die Fertigstellung der Hinterlandanbindung schnellstmöglich zu gewährleisten.

Eine Umsetzung des *Konzeptes der Regio-S-Bahn* ist nach den mir vorliegenden Informationen unabhängig vom Weiterbetrieb der Bäderbahn auch auf der Neubaustrecke möglich – unter Nutzung der mit der Region abgestimmten, entlang der Neubaustrecke geplanten Haltepunkte. Die jüngst gemeinsam von Bund, Land und DB Netz AG getroffene Entscheidung, die Überlegungen zu einem Weiterbetrieb der Bäderbahn nicht fortzuführen, stehen der Regio-S-Bahn somit nicht entgegen.

Mit Blick auf die von Ihnen gewünschte *kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde* ist zwar zunächst festzuhalten, dass auch hier die Integration eines dafür erforderlichen





Seite 3 von 3

Überwerfungsbauwerks zeitlich nicht mehr möglich ist und im Übrigen auch nicht finanzierbar wäre. Allerdings wird dieser Bereich im Zuge der Hinterlandanbindung umfassend infrastrukturell optimiert und erweitert, sodass sich hier nach Einschätzung der DB Netz AG eine nachhaltige Verbesserung für Kapazität und Resilienz in diesem Streckenabschnitt einstellen wird. Auch die gesamte Anbindung des Hafens wird sich nach Realisierung der Hinterlandanbindung durch höhere Kapazitäten auszeichnen.

Insgesamt wird aktuell auf Basis der getroffenen Vereinbarungen das umgesetzt bzw. vorgedacht, was heute möglich und mit Blick auf unsere internationalen Verpflichtungen verantwortbar ist. Im weiteren Verlauf wird es darum gehen, die ggf. zusätzlich erforderlichen Maßnahmen nach Fertigstellung der Hinterlandanbindung zügig, wirtschaftlich und möglichst schonend für die Anwohnerinnen und Anwohner anzugehen. Ich würde mich freuen, wenn Bund, Land, DB Netz AG und die Hansestadt Lübeck dazu in bewährter Form im engen Austausch bleiben.

Mit freundlichen Grüßen



Susanne Henckel



Hansestadt LÜBECK 



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

1) Frau Staatssekretärin
Susanne Henckel
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 22.11.2023

VERSENDET AM 29. NOV. 2023

22.11.23

Schieneninfrastruktur in Lübeck im Kontext der ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (FBQ-Hinterlandanbindung) – Ihr Schreiben vom 06.11.2023

Sehr geehrte Staatssekretärin Henckel,

zunächst einmal möchte ich mich herzlich für Ihre Antwort auf unser Schreiben vom 16.08.2023 bedanken. Gleichzeitig musste ich leider feststellen, dass die hiesigen Sorgen und Bedürfnisse von Seiten des Bundes teilweise noch nicht richtig wahrgenommen wurden, weshalb ich folgende Punkte gerne klarstellen würde:

Nach unserem Kenntnisstand gab es nie eine Zustimmung von Land bzw. NAH.SH, dass die Vergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle erst später kommen soll. Auch ist mit dem durch die DB Netz vorgesehenen Umbau vom Abzw. Waldhalle definitiv keine Regio-S-Bahn Lübeck machbar. Hierzu ist an der Stelle dann zu wenig Kapazität vorhanden, was ebenso massiv die weitere Entwicklung unseres Port of Lübeck beeinträchtigt.

Gerne möchte ich auch nochmal auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende) hinweisen und auf die Bedeutung dieser Maßnahme für unseren Wirtschaftsraum.

Im Hinblick auf die Bäderbahn kommen wir zu einer gänzlich anderen Einschätzung und sehen gar nicht die Notwendigkeit, diese für die Region so wichtige Infrastruktur für die Neubaustrecke zu „opfern“. Eine Planung der Neubaustrecke ohne Anbindung der Bäderbahn am neuen Bahnhof Ratekau führt nach den uns vorliegenden Erkenntnissen nicht etwa zur Beschleunigung der Maßnahme, sondern vielmehr zu erheblichen Verzögerungsrisiken einer termingerechten Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung. Denn die Annahme der DB Netz, das Voraussetzen einer Stilllegung der Bäderbahn könne die Planung der FBQ-Hinterlandanbindung im Abschnitt 1.2 beschleunigen, ist unserer Ansicht nach unzutreffend. Die Planfeststellung würde erheblich verzögert, wenn eine Stilllegungsentscheidung abgewartet werden müsste. Da mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) ein EIU mit seriösem Übernahmeinteresse vorhanden ist, ist eine

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank	IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank	IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg	IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck	IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank	IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

- 2 -

positive Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über einen Antrag auf Stilllegung der Bäderbahn nicht zu erwarten.

Die Bäderbahn stellt den potentialreichsten Ast der Regio-S-Bahn Lübeck dar. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger ÖPNV in die Bäderorte. Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt – Timmendorfer Strand – Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen, wenn auch noch mehr Pendler:innen auf die Schiene umsteigen.

Abschließend ist es mir wichtig zu betonen, wie bedeutend auch für die Hansestadt Lübeck eine zeitgerechte Realisierung der FBQ-Hinterlandanbindung ist. Dass die Erfüllung des Staatsvertrags derzeit oberste Priorität genießt, können wir nachvollziehen. Wir haben jedoch erhebliche Zweifel daran, ob der von der DB Netz gewählte Weg hierzu die richtige Strategie ist. Aus einer – auch aus Ihrem Schreiben zu entnehmenden – offensichtlich werdenden Überbeanspruchung der DB Netz dürfen keine Kollateralschäden für die Region entstehen. Wir sind überzeugt davon, dass der DB Netz als Vorhabenträgerin nur dann ein zügiges Planfeststellungsverfahren gelingt, wenn die Maßnahme im regionalen Konsens und nicht gegen die Interessen der Region durchgeplant und durchgeführt wird.

Ein Aus der Bäderbahn birgt die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen, was ein schwerer Schlag für die Verkehrswende in der Region wäre. Dies können wir so nicht hinnehmen. Wenn es nicht anders geht, muss die Anbindung der Bäderbahn im Nachgang des laufenden Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Hierzu erwarten wir allerdings ein klares Bekenntnis.

Für Fragen und Gespräche stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung, verbunden mit der herzlichen Einladung, Ihnen vor Ort in einem persönlichen Gespräch die Entwicklung der Region und des Port of Lübeck vor dem Hintergrund der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung vorzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau
Bürgermeister

2. Durchschriftlich z.K. an
- 5.000 Sen. Joanna Hagen
 - 5.610 Herr Karsten Schröder
 - 5.610 Herr Christian Stolte
 - 5.610 Herr Michael Stödter

3. z.d.A.

Hansestadt LÜBECK 

Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Frau Staatssekretärin
 Susanne Henckel
 Bundesministerium für Digitales und Verkehr
 Invalidenstraße 44
 10115 Berlin

Gebäude: Rathaus
 Zimmer: 1
 Tel. (0451) 1 22 -1000
 Fax (0451) 1 22 -1009
 e-mail: buergermeister@luebeck.de
 Datum: 27.11.2023

VERSENDET AM

29. NOV. 2023

21.28.11.2023

Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)
Hier: geplante Generalsanierung der Schienenstrecken in Norddeutschland

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

die Hansestadt Lübeck hat mit ihrem Seehafen Port of Lübeck transeuropäische Verkehrsbedeutung, was sich darin widerspiegelt, dass die Hansestadt Lübeck und der Hafen Bestandteil des TEN-T Kernnetzes der EU im Transportkorridor ScanMed ist.

Der Hafen Lübecks fungiert als wesentliche und essenzielle Logistikkreuzung für den Warenaustausch zwischen Kontinentaleuropa und dem skandinavischen-baltischen Raum. Die Hansestadt Lübeck hat kürzlich zu den jetzigen und zukünftigen unzureichenden Verkehrskapazitäten im Norddeutschen Verkehrsnetz - insbesondere zu den Schienenkapazitäten - Stellung bezogen. In den Ihnen bekannten Schreiben habe ich als Bürgermeister der Hansestadt Lübeck auf die geplanten Generalsanierungen der Hauptmagistrale des Schienennetzes hingewiesen, die grundsätzlich die Kapazitätssituation noch verschärfen.

Mittlerweile zeigen neue Informationen aus verschiedenen Gesprächen, dass sich die geplanten Generalsanierungen und die derzeit hierzu bekannten Planungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Hafen Standort Lübeck noch viel negativer abzeichnen als vorher gedacht.

Die DB Netz plant bekanntermaßen eine fünfmonatige Vollsperrung der Strecke 1120 (Hamburg-Lübeck) in 2027. Parallel dazu wird nach aktuellen Erkenntnissen meiner Expert:innen auch die Strecke 1122 (Lübeck - Bad Kleinen) voll gesperrt. Als einzige mögliche Umleitungstrecke der zahlreichen Personen- und Schienengüterverkehre verbleibt die Strecke 1121 zwischen Büchen und Lübeck.

Für den Personenverkehr sind aktuell umfangreiche und zahlreiche Schienenersatzverkehre geplant. Nach neuesten Erkenntnissen soll auch ein Zugverkehr von Hamburg über Büchen nach Lübeck geführt und der Personenverkehr auf der Strecke Lüneburg und Lübeck ebenfalls weiter betrieben werden. Die von der DB Netz favorisierte Ausweichstrecke 1121 ist weder elektrifiziert, noch zweispurig und hat dadurch aus Lübecker Sicht weder ausreichende Schienenkapazität,

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank

Commerzbank

Postbank Hamburg

Sparkasse Lübeck

Volksbank

IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222

IBAN: DE63 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230

IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF

IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL

IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082928

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

- 2 -

um Personenverkehr und Güterverkehr aufzunehmen. Noch lässt der Ausbaustandard erwarten, dass der den Belastungen schwerer Güterzüge standhält.

Die Schienengüterverkehre zum Port of Lübeck sind größtenteils Intermodal-Züge mit E-Traktion, die Transporteinheiten per Schiene zum Hafen Lübeck bringen ohne die Straßen damit zu belasten. Diese sind eng auf die Fährabfahrten getaktet und fahren ebenfalls nach einem wiederkehrenden Fahrplan. Es steht somit ein vollständiger Einbruch der Schienentransportketten und insbesondere der intermodalen Ketten über den Standort Lübeck zu befürchten.

Es scheint, dass das von den Verantwortlichen für die Generalsanierung bewusst in Kauf genommen wird, da gleichwertige Umleitungsstrecken weder geschaffen noch diskutiert werden.

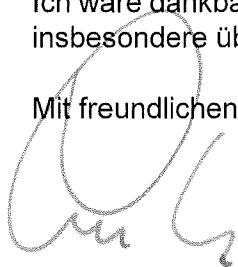
Die derzeit bestehende Aussage seitens der DB, die erforderliche Umspannung von Diesel- auf E-Traktion mittels eines noch einzurichtenden Diesellokfuhrpark zur Verfügung zu stellen, ist zwar ein erstes Angebot, welches jedoch in der Umsetzung weitere zahlreiche zusätzliche Probleme auslöst und aus heutiger Sicht nicht marktgerecht durchführbar ist. Der Port of Lübeck wird bis auf weiteres somit abgehängt mit den zugehörigen wirtschaftlichen Folgen.

Wir bestehen darauf und fordern Sie auf, dass die Folgen aus der geplanten Generalsanierung zumindest vertretbar bzw. nachweislich deutlich stärker abzumildern sind, um die Verkehrsfunktion der Standort Lübeck schienentechnisch nicht zu gefährden. Es ist weiterhin die verlässliche schienentechnische Erreichbarkeit des Standorts zu gewährleisten. Dafür bedarf es leistungsfähiger Umleitungsstrecken, die es derzeit nicht gibt und die auch mit einer Bestandsnutzung der Strecke Büchen-Lübeck nicht erfüllt werden kann. Wir fordern deshalb die Generalsanierung des Strecke 1120 Hamburg-Lübeck zu verschieben, bis die Strecke Büchen-Lübeck (1121) **und** die Strecke über Bad Kleinen (1122) so leistungsfähig sind, dass die schienengebundenen Güterverkehre vertretbar umgeleitet werden können.

Ansonsten sind die wirtschaftlichen Folgen für den Port of Lübeck und für die Unternehmen am Standort Lübeck nicht vertretbar. Die Schaffung geeigneter Umleitungs- und Entlastungsstrecken kann dann auch bei der Instandsetzung der Hochleistungskorridore Bremen Hamburg (2028) und Hannover – Hamburg (2029) zu einer Entspannung beitragen.

Ich wäre dankbar für eine Darstellung, wie die DB AG die schienenseitige Erreichbarkeit Lübecks insbesondere über die Dauer der Generalsanierung sicherstellen will.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

cc. gleichlautendes Schreiben an DB Netz Frau Plambeck.

Nachrichtlich an:

Herrn Tim Klüssendorf, MdB.

Herrn Bruno Hönel, MdB.

2)

3) 2. d. A.



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Hansestadt Lübeck
Herrn Bürgermeister
Jan Lindenau
23539 Lübeck

Hansestadt Lübeck	
Bürgermeisterkanzlei	
Eing.: 15. Jan. 2024	
Az.:	Anl.:

Susanne Henckel
Staatssekretärin

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. [REDACTED]

Fax [REDACTED]

Pers eMail [REDACTED]

www.bmdv.bund.de

Betreff: Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck

hier: geplante Generalsanierung der Schienenstrecken in Norddeutschland

Bezug: Ihr Schreiben vom 27.11.2023
Aktenzeichen: Strg-Inf 137.1/0/3852536
Datum: Berlin, 10.01.2024
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Bürgermeister,

vielen Dank für Ihr o. g. Schreiben zu den geplanten Baumaßnahmen der Schienenstrecken in Norddeutschland und der damit einhergehenden schienenseitigen Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikstandortes Lübeck.

Insbesondere die Strategie der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren (HLK) dient dem Ziel, kurzfristig die Leistungsfähigkeit im Schienengüterverkehr zu erhöhen sowie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs schnell und nachhaltig zu verbessern.

Ich teile Ihre Auffassung, dass die aus der Generalsanierung des HLK Hamburg – Lübeck im 2. Halbjahr 2027 resultierenden Beeinträchtigungen des Güter- und Personenverkehrs möglichst gering zu halten sind. Während der Bauphase werden sich verkehrliche Einschränkungen leider nicht vermeiden lassen. Insofern habe ich die DB AG bereits aufgefordert, mit Informationen frühzeitig und aktiv auf die von Baumaßnahmen betroffenen Länder, Regionen und übrigen Beteiligten zuzugehen, um so Transparenz und Zeit für notwendige Abstimmungen zu schaffen und konstruktive Lösungen zu finden.

Die DB AG hat dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mitgeteilt, dass mit der Erarbeitung von Ersatzverkehrskonzepten und der Identifizierung potentieller Umleitungsstrecken bereits begonnen wurde.

VLB
1) 2.1.2024
2.000
5.000
5.640
5.691
2) 2.1.2024





Seite 2 von 2

Aufgrund der noch sehr langen Vorlaufzeit bis zur Generalsanierung HLK Hamburg – Lübeck liegen jedoch noch keine belastbaren Konzepte vor. Das Land Schleswig-Holstein und die Verkehrsunternehmen haben daher noch die Möglichkeit Anforderungen an die Verkehrskonzepte bei den vorgesehenen Dialogen mit der DB InfraGO AG einbringen zu können.

Der beim Schienengipfel am 15.09.23 kommunizierte Reihungsvorschlag der HLK wurde nach einer Abstimmung mit der Bahnbranche durch das BMDV intensiv geprüft. Eine zeitliche Verschiebung der Generalsanierung des HLK Hamburg – Lübeck würde u.a. zu Kollisionen mit anderen Investitionsvorhaben führen. Insofern sollte der noch große zeitliche Vorlauf von rund 3,5 Jahren bis zur Generalsanierung des HLK Hamburg – Lübeck entsprechend meiner vorstehenden Ausführungen zur Reduzierung der verkehrlichen Beeinträchtigungen genutzt werden.

Laut DB AG ist diese mit den Land Schleswig-Holstein und der nah.sh als Aufgabenträger bereits im Kontakt, um beginnend in diesem Jahr mit allen Beteiligten konstruktive und angemessene Lösungen auch hinsichtlich der Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikstandortes Lübeck zu finden.

Ein gleichlautendes Schreiben geht an Herrn Klüssendorf, MdB.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Henckel



Hansestadt LÜBECK



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Herrn Bundeskanzler
Olaf Scholz
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Straße
10557 Berlin

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 17.10.2023

VERSENDET AM 20. OKT. 2023

Nachhaltige Sicherung der dt. Transportkapazitäten im europäischen Verkehrsnetz Hier: Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur im norddeutschen Raum im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

mit diesem Schreiben nehme ich Bezug auf eines der größten Infrastrukturvorhaben Europas, die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ), dessen Durchführung durch einen Staatsvertrag am 03. September 2008 zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland vereinbart worden ist.

Die Hansestadt Lübeck als Mitglied der Metropolregion Hamburg ist überzeugt davon, dass mit der Realisierung der FFBQ - und insbesondere der Schienenanbindung – ein großer Beitrag zum Ausbau des europäischen Transportnetzwerkes und zur Stärkung der Metropolregion wie Deutschlands im innereuropäischen Warenverkehr geleistet wird.

Wir gehen davon aus, dass von einem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in der Metropolregion und insbesondere im Raum Lübeck Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region ausgehen und gleichzeitig Grundlagen für ein Gelingen der Verkehrswende weiter geschaffen werden könnten.

Die Hansestadt Lübeck als zweitgrößter Hafen- und Logistikstandort der Metropolregion setzt sich bereits seit einigen Jahren – wie Hamburg auch - für die nachhaltige Stärkung der Schiene insbesondere auch für den Schienengüterverkehr ein. Die Wettbewerbsstärke beider Häfen zeichnet sich heute u.a. durch die Trimodalität und insbesondere die exzellente Schienenhinterlandlogistik aus. Die FFBQ ermöglicht es Lübeck die bereits vorhandene seeseitige HUB-Funktion für innereuropäische Verkehre mit einer schienenseitigen HUB-Funktion für alle KV-Verkehre in der westlichen Ostsee zu kombinieren. Dank der großzügigen Unterstützung u.a. durch GRW-

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank	IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank	IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg	IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck	IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank	IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Mittel ist es in den vergangenen 20 Jahren gelungen, den Port of Lübeck zukunftsfähig auszubauen, und mit Digitalisierungsmitteln des Bundes wird das Projekt *Baltic Future Port* zur digitalen Transformation des Hafenbetriebs unterstützt.

Aber auch die Entwicklung des Personenverkehrs innerhalb der Metropolregion Hamburg ist hierbei wichtig, beispielsweise die geplante Realisierung einer sogenannten Regio-S-Bahn in der Region Lübeck zur Stärkung des Umweltverbundes. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Stockholm - Kopenhagen – Hamburg /– Berlin rückt, was den Wirtschaftsstandort Lübeck weiter festigt und stärkt.

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der FFBQ bedanken wir uns für die Entscheidung der Bundesregierung, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Hierdurch wird die wichtige Integration der Hinterlandanbindung des Port of Lübeck in die FFBQ-Achse sichergestellt und die Förderung einer Regio-S-Bahn, um hier die steigenden Bedarfe im nordöstlichen Bereich der Metropolregion Hamburg abzudecken.

Mit Sorge sieht die Hansestadt Lübeck aber die hier uns bekannten Planungen der DB Netz AG (DB Netz) zur Realisierung der schienenseitigen Hinterlandanbindung für die FFBQ. Es wird anerkannt, welch immenser Druck auf der Bundesregierung liegt, im Zuge der Verkehrswende die schienenseitige Infrastruktur in Deutschland mit immensen Aufwand und unter erheblichen Zeitdruck zu sanieren, zu ertüchtigen und auszubauen. Leider mussten wir im Planungsprozess mit der DB Netz jedoch feststellen, dass der viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht realisiert bzw. planerisch berücksichtigt werden soll.

Wir werden im Rahmen der Gespräche mit der DB Netz AG nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Leider sind diese Bemühungen jedoch bislang nicht erfolgreich und so droht nach Abschluss der FFBQ-Anbindung ein erneuter zeitintensiver Planungs- und Realisierungsprozess, der dann zu erheblichen Mehrkosten führt.

Gleichzeitig ist in diesem Zeitraum damit zu rechnen, dass der Knoten Lübeck mit den induzierten Schienenverkehren der FFBQ, dem Schienenpersonennahverkehr und dem Schienenhinterlandverkehr zu Lasten des Port of Lübeck komplett überlastet sein wird. Das führt zwangsläufig zu einer empfindlichen Schwächung der Wettbewerbsposition des Port of Lübeck zu Lasten der dortigen Arbeitsplätze. Das hat bereits jetzt dazu geführt, dass die vielgenutzte „Bäderbahn“ zur verkehrlichen Erschließung entlang der Lübecker Bucht nicht erhalten werden soll. Das ist aus unserer Sicht kontraproduktiv in dem Bestreben, den Umstieg vom Pkw auf die Bahn vor allem für die vielen Pendler:innen und Touristen zu befördern.

Aus hiesiger Sicht impliziert darüber hinaus die alleinige Fokussierung der DB Netz auf die Fertigstellung der Hinterlandanbindung der FFBQ zwischen Puttgarden und Lübeck ohne Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des norddeutschen Bestandsnetzes langfristig deutliche Wettbewerbsnachteile für die norddeutsche Region und ihrer Bedeutung für den Außenhandel. Hinzu kommt, dass nur unzureichend die Verkehrswendepotentiale für den Güter- wie Personenverkehr durch eine ganzheitliche Planung im Zuge der FFBQ - Hinterlandanbindung ausgeschöpft werden. Hierdurch werden erhebliche Chancen und Potentiale aus der FFBQ geschmälert.

Im aktuellen Netz gibt es unbestreitbar bei den heutigen verkehrlichen Anforderungen Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs sowie Kapazitätsdefizite in der Infrastruktur. Die uns bekannten aktuellen Planungen zur schienenseitigen Anbindung der FFBQ laufen nach

unserer Einschätzung darauf hinaus, dass die prognostizierten Verkehrszuwächse aus Personen- und Güterverkehr nicht sicher abgewickelt werden können.

Ergänzend ist zu beachten, dass durch den Bau der FFBQ eine Teilverlagerung von bisherigen Schienenverkehren auf der Jütland Route auf diese Schienenverbindung zu erwarten ist. Hierfür sind die Kapazitäten im überregionalen Netz absehbar nicht geschaffen worden. Daher steht zu befürchten, dass es zu keiner signifikanten Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kommt. Diese ist aber notwendig, um unsere gemeinsamen ehrgeizigen Ziele zur Klimaneutralität zu erreichen.

Verschärfend kommt hinzu, dass die DB Netz nach derzeitigem Planungsstand in den Jahren 2027 (Hamburg - Lübeck) und 2029 (Hamburg - Hannover) jeweils für fünf Monate die Strecken vollständig für notwendige Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen sperrt. Diese Sperrungen führen auch im Güterverkehr zu einem faktischen schienenseitigen Abkoppeln des Port of Lübeck und Kiel vom Hinterland, da die mögliche Ausweichroute über Bad Kleinen und einen Ostkorridor nicht besteht.

Die Sanierung zielt dabei grundsätzlich nicht auf Kapazitätsausbau auf diesen Strecken ab. Alternative leistungsfähige Bypässe mit erweiterten Rangier- und Zugbildungskapazitäten als Alternative zum Knoten Hamburg für eine sinnvolle Verkehrslenkung und eine Redundanz fehlen vollständig. Dadurch kumulieren sich insbesondere die skandinavischen Bahnverkehre der FFBQ, die hafenbezogenen Schienengüterverkehre der Häfen Kiel und Lübeck mit den Güterverkehren des Hamburger Hafens sowie den Personenverkehren am Knoten Hamburg mit seiner Elbquerung und den davon abgehenden Strecken nach Hannover und Bremen.

Diese fehlende und nicht berücksichtigte Güterverkehrskapazität sowie die fehlenden Bypässe zur Entlastung des Knotens Hamburg wird einen Standortnachteil insbesondere für die Metropolregion Hamburg mit seinen Häfen aber auch für Schleswig-Holstein darstellen.

Für den Schienengüterverkehr sind die aktuellen Planungen deshalb aus Lübecker Sicht nicht geeignet, die Anforderungen der europäischen Transportwirtschaft an den TEN-T-Korridor Scandinavian Mediterranean (ScanMed) zu erfüllen.

Daher bedarf es schnellstmöglich einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung und einer gesamtheitlichen, mit den norddeutschen Bundesländern abgestimmten Strategie für die Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Hierbei gehört u.a. der Aufbau und die Entwicklung eines schienenseitigen Ostkorridors mit den zugehörigen Infrastrukturprojekten zur Entlastung des Bahnknotenpunktes Hamburg, der gleichzeitig zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Region im TEN-T-ScanMed-Korridor führt.

Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung u.a. der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck hinweisen, dass ich diesem Schreiben zur gefälligen Lektüre beifüge.

Hier werden schlagwortartig Maßnahmen benannt, die dazu beitragen können, durch entsprechende Maßnahmen Lübeck einerseits in seiner Hubfunktion für innereuropäische Verkehre in den Ostseeraum zu stärken und andererseits als vorgelagerten Verkehrsknoten an der FFBQ zur Entlastung des Bahnknotens Hamburg beizutragen. Das sind gleichzeitig Maßnahmen, die nach unserer Auffassung der gesamten norddeutschen Region zugutekommen.

In dem Verkehrswendepapier erlauben wir uns, neben der Forderung u.a. nach einem zügigen Weiterbau der A20 nach Westen und einer weiteren Elbquerung östlich von Hamburg an die A39

- 4 -

einen innovativen Ansatz zur besseren Ausnutzung der Binnenwasserstraßen als klimafreundlichen Transportweg vor dem Hintergrund sinkender Pegelstände und des zeit- wie kostenintensiven Ausbaus der Infrastruktur vorzustellen.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

zusammenfassend möchten wir Sie um Ihre Unterstützung bitten, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten auf die DB Netz AG einzuwirken, die Herstellung der Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Bad Schwartau-Waldhalle in die aktuelle Planung aufzunehmen und die von uns geschilderten Vorschläge zur Engpassbeseitigung im Verkehrswendepapier in die Diskussion auf Bundes- und Länderebene aufzunehmen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung und erlaube mir, Sie hiermit herzlich in die Hansestadt Lübeck einzuladen, um sich vor Ort einen Überblick über unsere Planungen und den Port of Lübeck zu verschaffen.

Mit freundlichen Grüßen


Jan Lindenau
Bürgermeister

18/10

Nachrichtlich

Herr Tim Klüssendorf, MdB

Herr Bruno Hönel, MdB


VERSENDET AM 20. OKT. 2023

Anlage: Verkehrswendepapier

2) durchschriftlich z.k. w:

S. 000 Sen. Wagen

S. 610 H. Schönd

S. 610 H. Sörke

S. 610 H. Stedter

S. 691 H. Kerschel

S. 691 H. Siemer

3) z.d.A.



Lübeck, 19. September 2022

FFBQ – Die mögliche neue Rolle der Hansestadt Lübeck mit dem PORT OF LÜBECK im EU-TEN-T Verkehrskorridor ScanMed

Kommentar des PORT OF LÜBECK zur Verkehrswende

Ausgangslage

Auf der Basis der Aussagen des Hafenentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck (HEP2030) ist im Zusammenhang mit einer vollfunktionstüchtigen festen Fehmarnbeltquerung die Rolle Lübecks und somit auch ihres Hafens im EU-TEN-T Verkehrskorridor ScanMed neu zu definieren. Hierzu hat die Lübeck Port Authority (LPA), als Eigentumsvertreter und Verwalter der städtischen Hafenanlagen und zuständige Organisation für die strategische Entwicklung des gesamten Port of Lübeck, eine standortübergreifende Betrachtung und Einschätzung vorgenommen. Diese Rollenbeschreibung ist zu kombinieren mit einer Kapazitätsdiskussion der drei verschiedenen Verkehrsträger im Hinterland des Lübecker Hafens. Die infrastrukturelle Diskussion zum Thema Verkehrswende ist derzeit unvollständig und nicht strategisch durchdacht. Die Aktionen wie Bündnis-Schiene-Nord, der zu erwartende Verkehrszuwachs auf der Straße und der Schiene und die geplante Umsetzung und Einführung des Deutschlandtakts für den Schienenpersonennahverkehr sowie –fernverkehr und für den Güterfernverkehr können unter den jetzigen Voraussetzungen und Perspektiven nicht umgesetzt werden. Die Kapazitätsauslastung im deutschen Schienennetz sowie im deutschen Autobahnstraßennetz ist am Limit. Hierbei sind insbesondere auch die europäische Verkehrsstrategie des Korridors und die nationale Verkehrsstrategie des Bundes zu harmonisieren.

Auch die im Rahmen der öffentlichen HEP-Beteiligung von der LPA konsultierte Arbeitsgruppe AG Hafenentwicklung empfiehlt die Verlagerung von Hinterlandverkehren auf die Schiene zu stärken. In dem zugehörigen öffentlichen Ergebnisbericht heißt es:

„Die Bahn ist der ökologisch verträglichste Landverkehrsträger. Vor diesem Hintergrund wird die LPA aufgefordert, sämtliche Potenziale zur Stärkung der Verkehrskombination von Seeschiff und Schiene im HEP zu identifizieren und gebündelt darzustellen – insbesondere, wenn es um den Ausbau von KV-Anlagen für den Intermodalverkehr geht, dem ein deutliches Wachstum prognostiziert wird. Mehrbelastungen für Mensch und Natur sind im Rahmen dieses Ausbaus auf ein Minimum zu beschränken. Auch die Kombination Seeschiff und Binnenschiff soll erhalten und gestärkt werden – unter der Maßgabe, dass der ELK verkehrlich sinnvoll und ökologisch verträglich entwickelt werden kann.“

Gemäß einer aktuellen Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) ist das deutsche Schienennetz bereits heute auf den wichtigen Verbindungen für den Güterverkehr überlastet (Quelle IW - Gutachten: Faktencheck Güterverkehr in Deutschland: Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial (T. Puls - 02/2022)). Insbesondere gilt das für den Hamburger Raum. Alleine diese Tatsache, dass nicht ausreichend Trassenkapazitäten für den Güterverkehr vorhanden sind, macht eine vorteilsbringende Verlagerung von Transportmengen von der Straße auf die Schiene im Sinne der Verkehrswende unmöglich. Es bedarf hierbei enormer finanzieller und juristisch-genehmigungsrechtlicher sowie organisatorischer Anstrengungen, um die Bahnverkehrsinfrastruktur zukunftsfit zu machen. Insbesondere unter dem Aspekt, dass der Aus- bzw. Neubau von Bahnstrecken exorbitant viel Zeit beansprucht. Zusätzlich ist der Zustand des Schienennetzes zu bemängeln und insbesondere auch die Kapazitäten für Güterzüge mit Längen ab 740 m im Hinblick auf die vorhandenen Ausweichstrecken/-haltebereiche ist kaum ausreichend.

Übergangsphase

Die geplanten bzw. erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei diesen Verkehrsanlagen werden mindestens 10-20 Jahre dauern, um zum Thema Verkehrswende entsprechende Auswirkungen und Möglichkeiten bieten zu können. Die derzeit in der aktiven Bearbeitung befindlichen Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes sind zudem nicht annähernd ausreichend, um die erforderlichen Kapazitäten und vor allem den Wunsch nach einer Verkehrswende zu erfüllen. Und wenn der Umfang an erforderlichen Verkehrsinfrastrukturanpassungen identifiziert und sogar diese Projekte alle in der Umsetzung wären, ist nicht klar, wie in der Zwischenzeit dem Verkehr und dem Gütermengentransport und seinem prognostizierten Wachstum begegnet werden soll.

Das betrifft den gesamten norddeutschen Raum inkl. dem Raum Lübecks, weil die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) es ermöglicht über diese neue durchgängige Bahnroute neben der bereits bestehenden Jütlandroute, Ganzzüge ungebrochen nach Südschweden fahren zu lassen. Dies wird ab dem Jahr 2029 der Fall sein. Durch die FFBQ wird mehr Schienengüterverkehr auf dieser Achse laufen. Schaut man aus der Blickrichtung des Standorts Lübeck auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff ergibt sich derzeit eine ungenutzte Kapazität auf der Binnenwasserstraße des Elbe-Lübeck-Kanals. Wie und in welcher Weise diese Kapazität aktiviert werden kann, wird nachfolgend konzeptionell näher erläutert.

Ein Vollausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK), wie er im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans enthalten ist, wird aufgrund der zu erwartenden Realisierungs- und Umsetzungszeiträume keinen Beitrag zur Verkehrswende in den nächsten 20 Jahren leisten können. Grundsätzlich wird der ELK mit einer bedarfsgerechten Anpassung als Teilprojekt zur Verkehrswende gehören müssen. Neben der grundsätzlichen Mindestforderung der Kanalnutzer, dass die Schleusen des ELK saniert beziehungsweise uneingeschränkt hergerichtet werden und der Betrieb für das Fahren von Schubverbänden wieder vereinfacht wird (Plan A - Minimum Forderung), ist ein alternativer paralleler Plan B zu entwickeln und umzusetzen, um dem Kanal wieder mehr wirtschaftliches Leben einzuhauchen und einen Beitrag für die erforderliche Verkehrswende in Deutschland und insbesondere im verkehrlichen Flaschenhals des norddeutschen Raumes zu schaffen. Hierbei gilt die Zieldefinition, dass die vorhandene Kapazität des ELK nicht erhöht, sondern langfristig erhalten und besser ausgelastet werden soll. Das ist hierbei der entscheidende Ansatzpunkt. Hierfür ist eine Aktivierung von ELK-tauglichem Schiffsraum erforderlich, der wirtschaftlich und klimaneutral betrieben werden kann. Die Schiffsparameter, wie maximaler Tiefgang und maximale Länge und

Breite sind bekannt. Dieser Schiffstyp ist bezüglich seiner Vorteile im Zusammenhang mit den zu erwartenden klimatischen Veränderung (z.B. zukünftige Wasserstände) und dem zugehörigen weiteren Einsatzgebiet der nicht ausgebauten Bundeswasserstraßenabschnitte (z.B. Dortmund-Ems-Kanal, Saale, Elbe, Weser oder Havel-Oder-Wasserstraße) zu benennen. Dieser ELK-taugliche Schiffsraum ist mit umweltfreundlichen Antrieben/Treibstoffen klimaneutral auszustatten. Durch den Bau von derartigem Schiffsraum mit Hilfe von entsprechenden Förderprojekten können die Transportkapazitäten von Wasserstraßen der Kategorie IV der Logistikbranche verfügbar gemacht werden und so die konkurrenzfähige Nutzbarkeit des Wasserstraßennetzes in den logistischen Prozessen verbessert werden. Damit werden die notwendigen Alternativen für eine Verlagerung insbesondere von Massenguttransporten von der Schiene oder Straße auf die Wasserstraße kurzfristig geschaffen. Das Transportpotenzial ist mit der Verdoppelung der aktuellen Transportmengen anzugeben. Das grundsätzliche Ziel ist dabei, Verkehrskapazitäten – insbesondere auf der Schiene – für das prognostizierte Wachstum bereitstellen zu können, bis zur Errichtung/Ausbau neuer Kapazitäten durch entsprechende Gleisinfrastrukturprojekte.

Demnach sind von den Verkehrsträgern Schiene und Straße die Gütermengen, die binnenschiff-tauglich sind, entsprechend zu verlagern. Nur so können erforderliche freie Kapazitäten auf der Schiene und auf der Straße geschaffen werden, bis diese beiden Verkehrsinfrastrukturen durch die geeigneten Baumaßnahmen bzgl. ihrer Kapazitäten zukunftstauglich ausgerichtet sind. Geschieht dies nicht und entfällt perspektivisch auch noch der ELK als wirtschaftlicher Transportweg, werden die aktuellen ELK-Mengen zwangsläufig auf die Straße verlagert, weil die Bahn keine Kapazitäten dafür frei hat.

Durch das Projekt „Elektrifizierung und Bau der Kurve Bad Kleinen“ wird das Einzugsgebiet des Lübecker Hafens nach Südosten maßgeblich erweitert. Dieses Projekt ist neben der S4 der zweite wichtige Schritt in die richtige Richtung und ist somit zwingend erforderlich. Letztlich wird damit auch der Bündelungspunkt Lübeck besser an die Brenner-Strecke angebunden. Es ist somit der (Bahn-) Ostkorridor (Schwerin-Magdeburg-Leipzig-Regensburg) neben der Hauptstrecke (Lübeck-Hamburg-Hannover-Fulda) leistungsfähig aufzubauen. Diese Zugverbindung/-route wird und kann nicht über den Rangierbahnhof Maschen laufen können, so dass nach Ansicht Lübecks hier eine kapazitäts-Entlastung Maschens möglich ist und auch erfolgen wird. Zudem kann sich das auch positiv auf die Kapazitätssituation im Raum Hamburg inkl. seiner Zu- und Ablaufstrecken Hannover-Hamburg und Hamburg-Lübeck auswirken. Grundsätzlich kann weiter argumentiert werden, dass dann die Umfahrung Bad Kleinen als erster Bypass für den Schienenzulauf und -ablauf des PORT OF LÜBECKS fungieren kann. Perspektivisch ist das aber zu wenig um die zukünftig erforderlichen Bahnkapazitäten im Güterverkehr bereitstellen zu können. Hier muss aus Lübecker Sicht die Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg als leistungsfähige Bahnstrecke für den Güterverkehr ausgebaut werden, um den Knoten Hamburg inklusive Rangierbahnhof Maschen leistungsfähig und zukunftsgerichtet auszurichten. Das resultiert zwangsläufig aus der FFBQ.

Sollten diese alternativen und zwingend erforderlichen Schienenkapazitätsausbauten zur Verfügung gestellt werden, bestünde der Bedarfs- und Handlungsdruck am Standort Lübeck nach Zugbildungskapazitäten bzw. nach entsprechenden leistungsfähigen Rangierkapazitäten. Insbesondere gilt dies im Zusammenhang mit der neuen Rolle der Hansestadt Lübeck und ihres Hafens als erste Logistikdrehscheibe auf dem europäischen Festland nach Durchfahrung der FFBQ und umgekehrt.

BAUPLANUNG UND VERKEHRSSYSTEME FÜR DIE DEUTSCHE OSTSEEKÜSTE

Chancen durch die FFBQ

Durch die Inbetriebnahme der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit einer voll funktionstüchtigen Hinterlandanbindung (hier Schiene) werden sich mengenmäßige Veränderungen und Verschiebungen auf den Transportrouten ergeben (Jütland-Route, Belt-Route sowie Fährverbindung von und nach Südschweden aus Lübeck, Rostock und Kiel).

Die FFBQ ermöglicht es Lübeck die bereits vorhandene seeseitige HUB-Funktion mit einer schienen-seitigen HUB-Funktion zu kombinieren. Diese große Chance soll am Beispiel des Intermodalverkehrs erläutert werden. Hierzu verweisen wir auch auf die Quelle „Northern Business School (NBS) – Institute of Northern-European Economic Research (INER): Studie - Die FehmarnBeltQuerung (FBQ) Gefahr und Chance für die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock“ (Stuwe, Sorgenfrei, Schönfeldt – 2021).

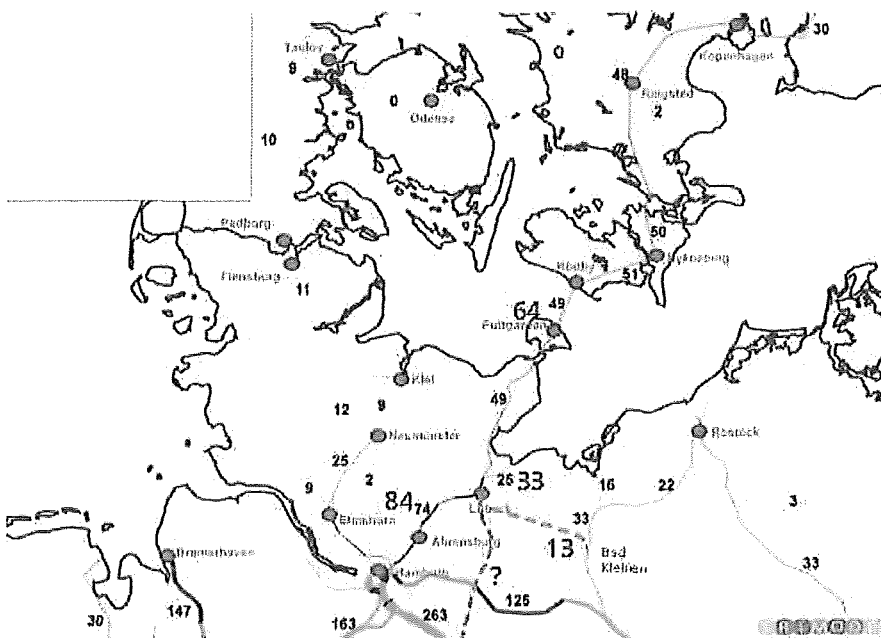


Abb. 1 – notwendige bahntechnische Einbindung Lübecks zum erforderlichen Kapazitätsausbau „Schiene“

Durch den geplanten Tunnel der FFBQ kommt es nicht nur zur Verlagerung der Ganzzüge im Kombinierten Verkehr (KV) von der Jütlandroute auf den Fehmarnbelt. Durch die FFBQ eröffnet sich die Möglichkeit einen zentralen HUB für alle KV-Verkehre an der deutschen Ostseeküste in Lübeck zu

etablieren. Dies begründet sich darin, dass alle KV-Ganzzüge mit der Zieldestination Schweden als reine KV-Südschweden-Züge gestellt und gefahren werden könnten und somit in den Häfen nicht mehr - wie bisher - gebrochen werden müssten, sondern über den Fehmarnbelt und die Öresundbrücke direkt durchfahren. Das wird für alle drei Häfen Lübeck, Rostock und Kiel Ladungsverluste im Destinationsgebiet Norwegen und Schweden bedeuten. Die restlichen KV-Einheiten inkl. noch schwedischer Rest-KV-Einheiten werden in Mischzügen fahren, bzw. könnten auch noch einzelne Einheiten mit Destinationen in Finnland / Baltikum auf den Schwedenzügen sein. Die KV-Zugbildung und Zusammensetzung bzgl. Transportziel wird hier natürlich in Abhängigkeit des Ladungsaufkommens pro Quelle und Senke beziehungsweise der Frequenz und des Taktes der Ganzzüge in Abhängigkeit der angebotenen Fährverbindungen stark beeinflusst werden. Das würde zukünftig KV-Schnellumschlagsplätze und Zustellungskapazitäten bzw. Umladungskapazitäten in Lübeck erforderlich machen. Zudem wird dies auch für die Mischzüge (Destinationen Finnland Baltikum Russland etc.) erforderlich werden, um diese dann auf die Hafenterminals verteilen zu können. Im Papier des INER wird grundsätzlich ein KV-Mengenzuwachs für den PORT OF LÜBECK von 38 % ohne FFBQ prognostiziert. Im Grunde sagt die Studie aus, dass alle KV-Mengen der deutschen Seehäfen steigen werden. Die Bedeutung dieser Verkehre wird damit zukünftig weiter deutlich zunehmen u.a. aufgrund des fortlaufenden LKW-Fahrermangels. Durch die oben beschriebenen Ausführungen zum Einfluss der FFBQ auf das Intermodalgeschäftsfeld werden aber alle deutschen Seehäfen ihre Schweden- und Norwegenumengen verlieren. Lübeck wäre aufgrund seiner neuen Position im EU-TEN-T-Korridor und des vorhandenen vielfältigen Fährangebots in der Lage, aus den anderen deutschen Ostseehäfen die finnischen und baltischen sowie auch perspektivisch die russischen KV-Mengen zu ziehen bzw. zu konzentrieren. Durch den Verlust der KV-Schwedenverkehre in 2029/2030 würden laut dem INER-Papier die KV-Menge des PORT OF LÜBECK im Abgleich zum Jahre 2018 um -11 % sinken. Nach Ansicht der LPA wird das KV-/Intermodal-Produkt unter dem Aspekt klimaschonender Transport und Nachhaltigkeit zukünftig weiter an Bedeutung zunehmen und sukzessive mengenmäßig wachsen. Das belegen auch die Nachfragesituation und die Wachstumsraten der letzten 5 Jahre. In diesem Zusammenhang werden die Fährreedere dem im INER-Papier beschriebenen Szenario von reinen direkt durchfahrenden KV-Schwedenverkehren entgegensteuern. Für die Fährreedere sind intermodale Einheiten Basisladung für die schwächer ausgelasteten Fährabfahrten der Liniendienste. Demzufolge gibt es bei diesen Abfahrten eine größere Preiselastizität. Zusätzlich wird es auch weiterhin Schwedenladung auf entsprechenden Mischzügen geben, so dass die LPA davon ausgeht, dass 30% der KV-Schwedenverkehre in den Häfen verbleiben und hier abgewickelt werden. Demnach würde für die KV-Prognose des PORT OF LÜBECK für 2029/2030 im Abgleich mit dem Jahr 2018, sich ein Zuwachs im KV-Verkehr von +4% ergeben.

Bundeslandübergreifende Lösungsansätze

Als Konsequenz aus den sich verändernden Verkehrsströmen bedarf es im Raum Lübeck Bahnumschlagkapazitäten für KV, die so dicht wie möglich an der DB-Hauptstrecke des Fehmarnbelts liegen. Dieser Bahn-HUB würde in Lübeck für die anlaufenden Ganzzüge entsprechende Aussteige-, Zusteige- oder Umsteigemöglichkeiten eröffnen und als bahnseitiger Ladungssammelpunkt fungieren können. Hierbei gibt es die Möglichkeit, diese Funktion in den Lübecker Hafenteilen selbst mit den dort vorhandenen Intermodalterminals und den Vorstellgruppen abzuwickeln. Hierfür sind diese Bahninfrastrukturen entsprechend auszubauen, wie im HEP2030 bereits dargestellt und beschrieben. Die Studie des INER favorisiert den Hauptgüterbahnhof Lübeck (Hgbf Lübeck), wobei

festzuhalten ist, dass dieser Standort lediglich Rangierkapazitäten für die Behandlung von Mischzügen in Richtung DK/SWE/NOR und in die Terminals der Lübecker Häfen für die Destinationen FIN/Baltikum/RUS erforderte. Zielreine Ganzzüge mit den Zielen DK/SWE/NOR würden ohnehin direkt in den Fehmarnbeltkorridor eingespeist oder mit Zielen in FIN/Baltikum/RUS in die Terminals der Lübecker Häfen geleitet. Eine qualifizierte straßenseitige Erreichbarkeit sowie Kranumschlagskapazitäten wären nicht erforderlich.

Die LPA favorisiert die beiden alternativen Möglichkeiten diese bahnseitigen Umschlagskapazitäten zum Beispiel im Güterbahnhof (Gbf) Dänischburg aufzubauen oder wie bereits beschrieben in den Häfen selbst zu verorten, bzw. eine Kombination aus beiden. Der Gbf Dänischburg müsste hierfür ausgebaut werden, was auch inkl. der Nordkurve für den Bau der FFBQ und seiner Hinterlandanbindung aus baubetrieblicher Sicht ein großer Vorteil wäre. Die dafür infrage kommenden Häfen sind die umschlagstarken Häfen von Travemünde und Dänischburg-Siems. Für die alternativen Varianten Gbf Dänischburg und für die genannten Häfen wäre die Umsetzung der sogenannten Nordkurve Lübeck erforderlich, um nordgehend aus diesen Bereichen direkt in die Fehmarnbeltstrecke einfahren und so leistungsstark agieren zu können. Für einen Bahn-HUB im Hauptgüterbahnhof wäre eine Nordkurve Lübeck nicht erforderlich. Für die Entscheidungsfindung welcher Standort eines Bahn-HUBs sinnvoll ist, kann nur über die wirtschaftliche Bewertung und Gegenüberstellung der operativen Aufwände geführt werden, wobei nach jetziger Einschätzung der LPA, die Verortung in den Hafenterminals selbst, die wirtschaftlich sinnvollste Möglichkeit darstellt (siehe hierzu die Abb. 2 sowie den Übersichtsplan in der Anlage 1).

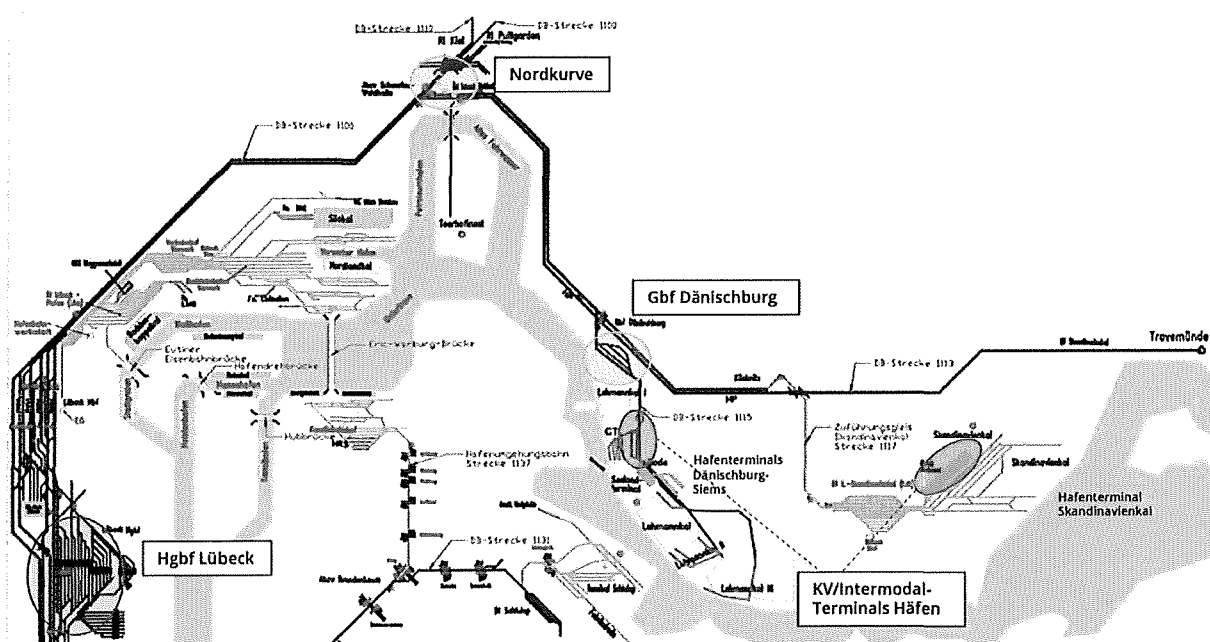


Abb. 2 – Übersichtsplan bzgl. der Schaffung von der bahnseitigen HUB-Funktion FFBQ in Lübeck

Nach den Verfassern des INER-Papiers müssten dann, egal ob sich der Bahn-HUB im Hauptgüterbahnhof oder im Güterbahnhof Dänischburg befindet, die finnischen, baltischen und russischen Ladungseinheiten in die Häfen geschuttelt werden. Laut Ansicht der LPA könnten die Mischzüge ohne Schwedeneinheiten grundsätzlich auch dann direkt in die Häfen durchfahren.

Wenn nur noch ein Teil der schwedischen und norwegischen Einheiten in den Häfen umgeschlagen werden und Lübeck es aber schafft durch die Konzentrationswirkung seinen KV-Verkehr und seine KV- Umschlagsleistung im Abgleich zu 2018 bzw. zu jetzt dann noch zu erhöhen, wäre gem. der KV-Prognose des INER ein Zuwachs auch unter Berücksichtigung einer vorhandenen FFBQ von +48 % gegenüber 2018 möglich.

Das INER-Papier sowie die vorliegenden Ausführungen der LPA beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit dem Geschäftsfeld „KV/Intermodal“, wobei die FFBQ selbstverständlich auch Auswirkungen auf den konventionellen Bahnverkehr hat. Es werden auch konventionelle Zugsysteme von der Jütlandroute auf die Beltroute verlagert. Bei den konventionellen Gütern handelt es sich um Baustoffe, Getreide, Dünger, Holz/Holzpellets, Papier und Stahl. Im Zusammenhang mit dem ELK und der neuen Verkehrsrolle des PORT OF LÜBECK im FFBQ-Korridor werden sich auch hier neue Funktionen und Potenziale für einen Bahnumschlagspunkt ergeben. Dabei sollte Lübecks Augenmerk auf die HUB-Funktion als Umschlagspunkt von und auf das Binnenschiff als Transporteinheit für Massengüter gerichtet sein. Hierbei wäre im PORT OF LÜBECK der Vorwerker Hafen ein mögliches Zentrum für den Umschlag von Binnenschiffsladung.

Damit bietet Lübeck dann als integrativer Verkehrshub die im Rahmen der Verkehrswende notwendigen Vernetzungsmöglichkeiten und einen Bypass für den überlasteten Bahnknoten Hamburg. Voraussetzung dafür ist, dass die Destinationsvielfalt und die Abfahrtsdichte der Fährverkehre in Lübeck erhalten bleiben oder sich sogar noch erhöhen. Zudem müssten zur vollständigen Potentialhebung auch die bereits vorher erwähnten alternativen Bahnstrecken ausgebaut werden (Bad Kleinen und Lübeck-Büchen-Lüneburg). Neben den erforderlichen und notwendigen Investitionen in die Hinterlandanbindung muss der PORT OF LÜBECK selbstverständlich auch Investitionen in die Hafen- und Hafenbahninfrastruktur, die sich in seiner Zuständigkeit befinden, tätigen, um die erforderlichen eigenen Kapazitäten und Funktionen bereitstellen zu können. Der aktuelle Hafenentwicklungsplan HEP2030 gibt hier bereits einen guten Einblick in die Planungen der Hansestadt Lübeck. So kann die Rolle Lübecks im norddeutschen Raum und im TEN-T-Kontext deutlich gestärkt werden und durch die beschriebenen Kapazitätserhöhungen (Schiene) bzw. der Nutzung freier Verkehrskapazitäten (Binnenschiff/ELK) wäre eine Verkehrswende in Norddeutschland mit südlicher und nördlicher Strahlwirkung zu schaffen.

Straßenseitig sind aus Sicht des PORT OF LÜBECK die BAB A20 bis zur BAB A7 baulich umzusetzen und ein Bypass an Hamburg vorbei durch die südliche Fortführung der BAB A21 über die Elbe zu errichten.

In der beiliegenden Anlage 2 sind die aus Sicht des PORT OF LÜBECK wichtigsten Hinterlandprojekte in Form einer Liste zusammengestellt.

Fazit

Lübeck kann mit seinem Hafen und den bahntechnischen Entwicklungsmöglichkeiten eine große unterstützende und signalgebende Rolle in der Verkehrswende einnehmen und damit entscheidend zur Gewährleistung der Stabilität der Logistikinfrastruktur in Deutschland als zentrales Land im europäischen Binnenmarkt beitragen. Ausgangspunkt ist dabei, dass Lübeck seine Verknüpfungsfunktion im europäischen TEN-T-Netz anerkennt und Willens und in der Lage ist, diese auch wahrzunehmen. Dafür ist die verkehrsträgerübergreifende Kapazitätsbetrachtung der Infrastrukturnetze Straße-Schiene-Wasserstraße notwendig. Unter Anerkennung der langen Vorlaufzeiten für

Infrastrukturausbaumaßnahmen und der Tatsache, dass deren kapazitätssteigernde Wirkung erst eintritt, wenn das gesamte Netz bzw. signifikante Netzabschnitte die Durchgängigkeit haben, ist die Diskussion zu eröffnen, wie durch Schaffung von modernen Transporteinheiten aktuell brachliegende Potentiale der Logistikbranche verfügbar gemacht werden können, und so Kapazitätseffekte bei anderen Verkehrsträgern erzeugen. Hierzu wurden in der Anlage 3 der Plan A (Vollausbau ELK gem. BVWP2030) und der Plan B (Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität bzw. des vorhandenen Transportpotenzials) gegenübergestellt und kommentiert. Die Hansestadt Lübeck sollte die ressortübergreifende Diskussion auf breiter Ebene initiieren und aktiv begleiten.

Diesen Netzgedanken konsequent weiterverfolgend kann die Hansestadt Lübeck durch eine Stärkung der Bahn-HUB-Funktion im Zusammenspiel mit der Schaffung von Bypass-Routen zu einer signifikanten Entlastung des Bahnknotens Hamburg und damit für den gesamten norddeutschen Raum beitragen. Es ist zu prüfen, wie diese Idee in das Programm „Zukunft Schiene Nord“ integriert werden kann. Zudem betrifft das Thema alle norddeutschen Bundesländer. Dafür ist eine Kooperationsgemeinschaft zwischen den Ländern und auch deren Häfen zu etablieren.

Im Gesamtzusammenhang empfiehlt die Hansestadt Lübeck wegen der Dringlichkeit der Umsetzung in Ansehung der Eröffnung der FFBQ bis zum Jahr 2030 eine Beschleunigung oder Vereinfachung von zugehörigen Genehmigungsverfahren für die dringend erforderlichen und in diesem Papier benannten Verkehrsinfrastrukturprojekten zu veranlassen.

Hansestadt LÜBECK 
Lübeck Port Authority



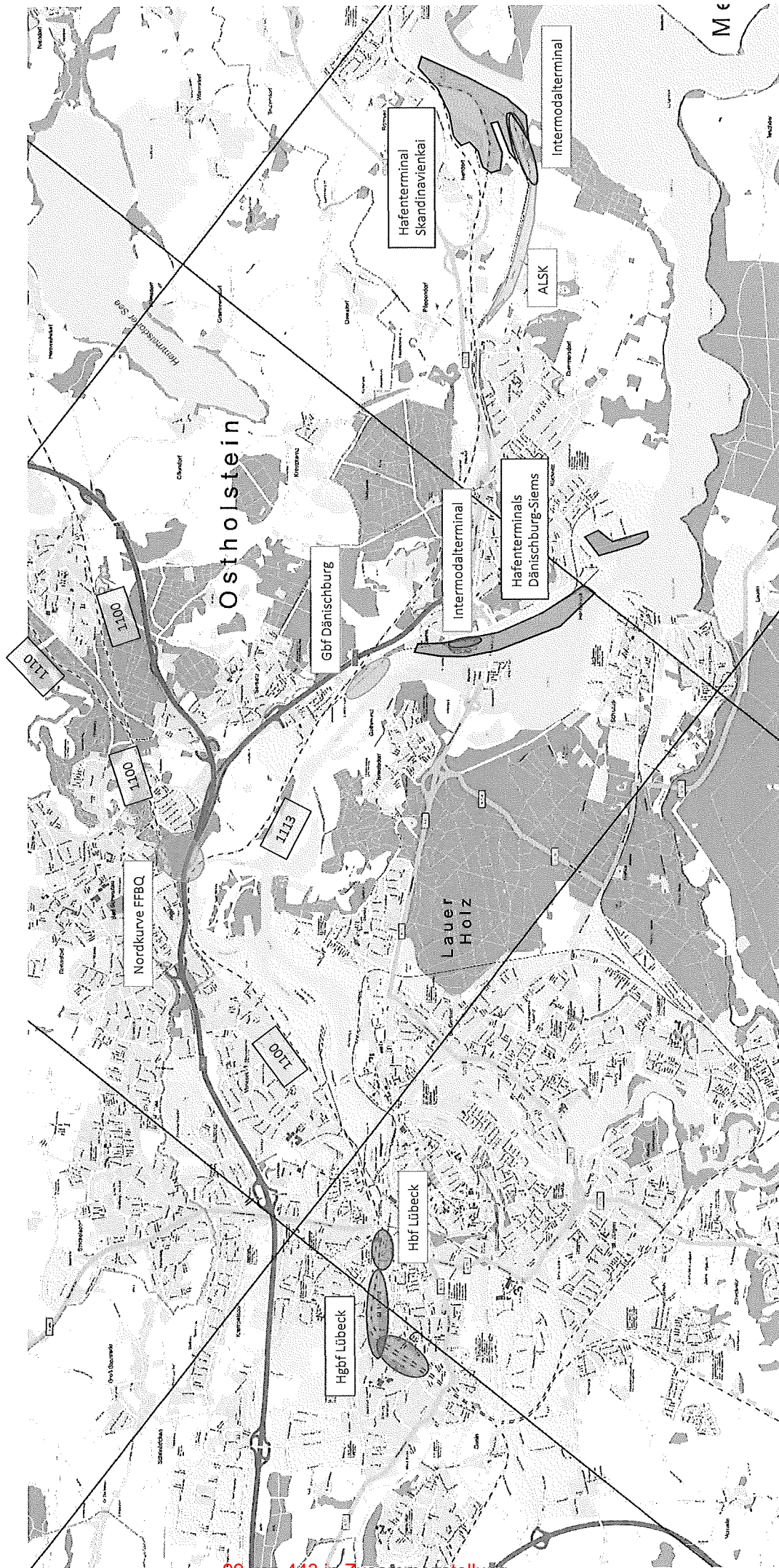
 PORT OF LÜBECK

Anlage 1 – Übersichtsplan Lübeck

Anlage 2 – Prioritätenliste Hinterlandprojekte PORT OF LÜBECK

Anlage 3 – Erläuterungen zu ELK-Varianten zur Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität

Anlage 1 – Übersichtsplan Lübeck



Anlage 2

Wichtigste Hinterlandprojekte aus Sicht des PORT OF LÜBECK

1.1 Straße

- **A21:**
Ausbau der B404 zur A21 in südliche Richtung
4-spurig bis zur A24 und Weiterbau als Ostumfahrung Hamburgs von der A24 bis A39 inklusive der Elbquerung
- **A20:**
Weiterbau von Bad Segeberg bis zum Anschluss an die A7

1.2 Schiene

- **Eisenbahnknoten Hamburg**
 - o Ausbau der **Güterumgebungsbahn** inkl. neuer Kreuzungs- bzw. Überwerfungsbauwerken (Hamburg-Wilhelmsburg und Meckefeld)
 - o Schaffung von **zusätzlicher Kapazität** (2x2 Gleise) bei den **Elbbrücken**
 - o **Bau der S4**
Verbindung von Hamburg-Altona bis nach Bad Oldesloe
Kapazitätserhöhung auf der Strecke HH-HL
- **Bypasslösungen zum Eisenbahnknoten Hamburg**
 - o **Ausbau Strecke Lübeck-Bad Kleinen**
Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau
Bau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen zur direkten Schienenverbindung zwischen Lübeck und Schwerin
 - o **Ausbau Strecke Lübeck-Lüneburg**
Brückensanierung/langfristig Neubau der Elbbrücken
Zweigleisiger Ausbau von Teilstrecken und Elektrifizierung
- **Ausbau der Schienenkapazität im Knoten Lübeck** (insbesondere Zugsbildungskapazitäten) inkl. Bau der Nordkurve Lübeck nach Puttgarden im Zusammenhang mit FFBQ

1.3 Wasserstraße/Binnenschifffahrtsstraße

- Trave (Seeschifffahrtsstraße)
Bedarfsanpassung der Trave zwischen Nordermole und den Hafenterminals in Dänischburg-Siems/Schlutup aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung
- Elbe-Lübeck-Kanal (Binnenwasserstraßennetz)
Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität durch Schaffung von zukunftstauglichem Schiffsraum

Anlage 3

Gegenüberstellung der Varianten zur Aktivierung des Transportpotenzials des ELK

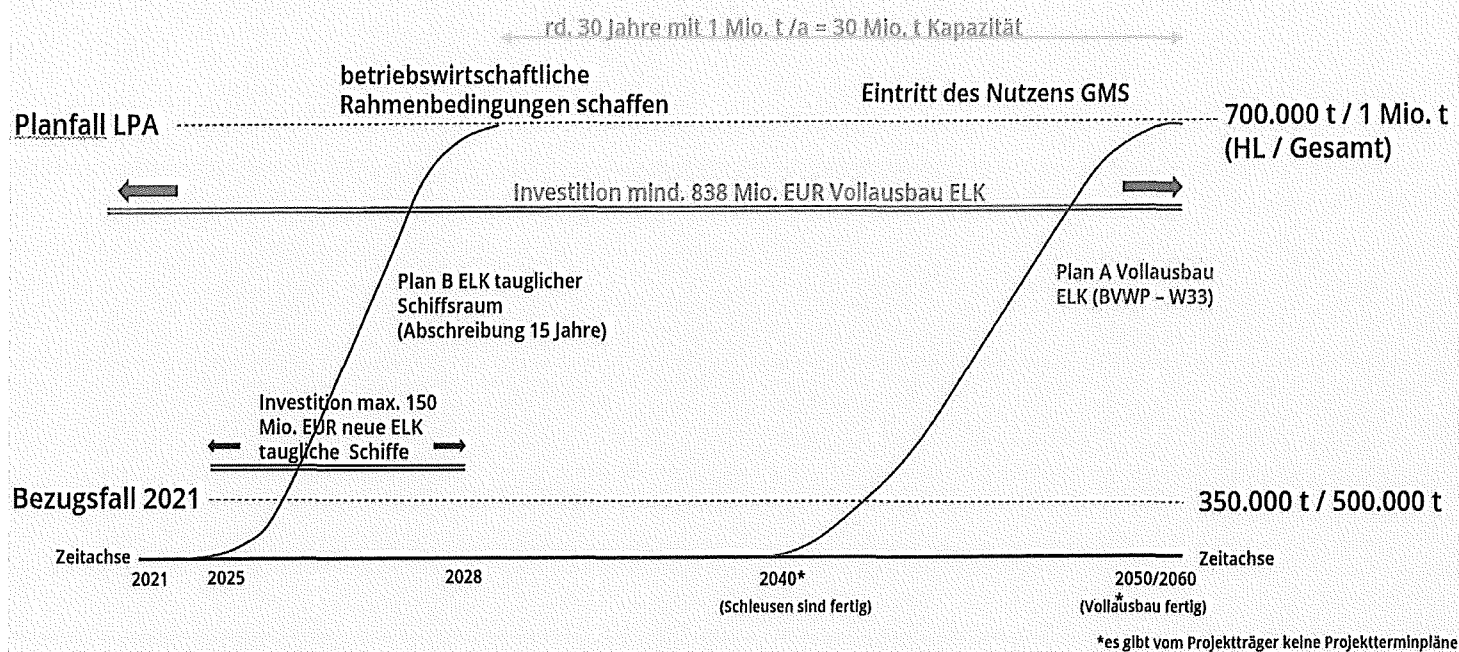


Abbildung 1 – Gegenüberstellung der Varianten zur Aktivierung des Transportpotenzials des ELK

Die Abbildung veranschaulicht den zeitlichen Verlauf und die sich daraus ergebenden Unterschiede zwischen Plan A „Vollausbau Elbe-Lübeck-Kanal“ und Plan B „Elbe-Lübeck-Kanal tauglicher Schiffsraum“. Es wird ersichtlich, dass mit der Umsetzung von Plan B bereits im Jahr 2028 alle benötigten Ziele erfüllt sind und die angestrebte Transportkapazität eintreten kann. Dem gegenüber steht die zeitliche Entwicklung von Plan A. Demnach sollen im Jahr 2040* die Schleusen nach eigener Einschätzung fertig gestellt sein, jedoch ist der geplante Nutzen weiterhin eingeschränkt, weil das GMS dann aufgrund der angepassten Schleusengröße zwar fahren kann, aber nur teilabgeladen aufgrund der beschränkten Wassertiefe den Kanal befahren kann. Erst nach der Fertigstellung des Vollaubaus mit Vertiefung - nach eigener Einschätzung 2050-60* - kann dann der Nutzen des GMS vollständig eintreten. Es wäre für beide eine wirtschaftliche Vergleichbarkeit beider nur teilabgeladenen Varianten zu untersuchen bzw. zu berechnen, denn durch die Aktivierung des Schiffsraums in 2028 kann auch nur wie zu 2040 teilabgeladen gefahren werden. Dabei kann es durchaus sein, dass das GMS hierbei schlechter abschneidet als die jetzige ELK-Schiffsgröße. Erst in 2050-60 ist der vollständige Nutzen des GMS erreicht. Dazu kommt noch das hohe Investitionsvolumen von mindestens 838 Mio. EUR (Stand 2013). Für Plan B sind hier für 30 neue Binnenschiffe (jetzige ELK-Klasse) mit klimafreundlichen Antrieben pro Schiff circa 5 Mio. EUR und somit eine maximale Investitionssumme von 150 Mio. EUR zu veranschlagen. Ein Großteil dieser 150 Mio. EUR wären von der Wirtschaft in Form von Binnenschiffreedern zu tragen, der Bund müsste hier eine Anreizfinanzierung über ein Förderprogramm vornehmen (Bau von neuem Binnenschiffsfrachtraum zur Sicherstellung des zukünftigen Binnenschiffstransports mit klimafreundlichen Antrieben). In der Abbildung 1 der LPA könnten dann schon 2028 1 Mio. t Fracht auf dem ELK beziehungsweise 700.000 t bis Zielort Lübeck (somit eine Verdoppelung) erreicht werden. Insgesamt würde somit für den ELK in den rund 30 Jahren von 2028 bis zum Vollausbau mit der veranschlagten Umschlagtransportmenge von 1 Mio. t pro Jahr rd. 30 Mio. t Transportkapazität nicht zur Verfügung gestellt werden. Das liegt u.a. daran, dass die sehr alten Bestandsschiffe sich nach und nach aus dem Markt zurückziehen und verschrottet werden.

*von der WSV gibt es zum Projekt W33 des BWVP keine Projektterminpläne

Hansestadt LÜBECK 

Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Frau Ute Plambeck
Deutsche Bahn AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 27.11.2023

VERSENDET AM 29. NOV. 2023

21.11.2023

**Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)
Hier: geplante Generalsanierung der Schienenstrecken in Norddeutschland**

Sehr geehrte Frau Plambeck,

die Hansestadt Lübeck hat mit ihrem Seehafen Port of Lübeck transeuropäische Verkehrsbedeutung, was sich darin widerspiegelt, dass die Hansestadt Lübeck und der Hafen Bestandteil des TEN-T Kernnetzes der EU im Transportkorridor ScanMed ist.

Der Hafen Lübecks fungiert als wesentliche und essenzielle Logistikkreuzung für den Warenaustausch zwischen Kontinentaleuropa und dem skandinavischen-baltischen Raum. Die Hansestadt Lübeck hat kürzlich zu den jetzigen und zukünftigen unzureichenden Verkehrskapazitäten im Norddeutschen Verkehrsnetz - insbesondere zu den Schienenkapazitäten - Stellung bezogen. In den Ihnen bekannten Schreiben habe ich als Bürgermeister der Hansestadt Lübeck auf die geplanten Generalsanierungen der Hauptmagistrale des Schienennetzes hingewiesen, die grundsätzlich die Kapazitätssituation noch verschärfen.

Mittlerweile zeigen neue Informationen aus verschiedenen Gesprächen, dass sich die geplanten Generalsanierungen und die derzeit hierzu bekannten Planungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Hafen Standort Lübeck noch viel negativer abzeichnen als vorher gedacht.

Die DB Netz plant bekanntermaßen eine fünfmonatige Vollsperrung der Strecke 1120 (Hamburg-Lübeck) in 2027. Parallel dazu wird nach aktuellen Erkenntnissen meiner Expert:innen auch die Strecke 1122 (Lübeck - Bad Kleinen) voll gesperrt. Als einzige mögliche Umleitungstrecke der zahlreichen Personen- und Schienengüterverkehre verbleibt die Strecke 1121 zwischen Büchen und Lübeck.

Für den Personenverkehr sind aktuell umfangreiche und zahlreiche Schienenersatzverkehre geplant. Nach neuesten Erkenntnissen soll auch ein Zugverkehr von Hamburg über Büchen nach Lübeck geführt und der Personenverkehr auf der Strecke Lüneburg und Lübeck ebenfalls weiter betrieben werden. Die von der DB Netz favorisierte Ausweichstrecke 1121 ist weder elektrifiziert, noch zweispurig und hat dadurch aus Lübecker Sicht weder ausreichende Schienenkapazität,

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

- 2 -

um Personenverkehr und Güterverkehr aufzunehmen. Noch lässt der Ausbaustandard erwarten, dass der den Belastungen schwerer Güterzüge standhält.

Die Schienengüterverkehre zum Port of Lübeck sind größtenteils Intermodal-Züge mit E-Traktion, die Transporteinheiten per Schiene zum Hafen Lübeck bringen ohne die Straßen damit zu belasten. Diese sind eng auf die Fährabfahrten getaktet und fahren ebenfalls nach einem wiederkehrenden Fahrplan. Es steht somit ein vollständiger Einbruch der Schienentransportketten und insbesondere der intermodalen Ketten über den Standort Lübeck zu befürchten.

Es scheint, dass das von den Verantwortlichen für die Generalsanierung bewusst in Kauf genommen wird, da gleichwertige Umleitungsstrecken weder geschaffen noch diskutiert werden.

Die derzeit bestehende Aussage seitens der DB, die erforderliche Umspannung von Diesel- auf E-Traktion mittels eines noch einzurichtenden Diesellokfuhrpark zur Verfügung zu stellen, ist zwar ein erstes Angebot, welches jedoch in der Umsetzung weitere zahlreiche zusätzliche Probleme auslöst und aus heutiger Sicht nicht marktgerecht durchführbar ist. Der Port of Lübeck wird bis auf weiteres somit abgehängt mit den zugehörigen wirtschaftlichen Folgen.

Wir bestehen darauf und fordern Sie auf, dass die Folgen aus der geplanten Generalsanierung zumindest vertretbar bzw. nachweislich deutlich stärker abzumildern sind, um die Verkehrsfunktion der Standort Lübeck schienentechnisch nicht zu gefährden. Es ist weiterhin die verlässliche schienentechnische Erreichbarkeit des Standorts zu gewährleisten. Dafür bedarf es leistungsfähiger Umleitungsstrecken, die es derzeit nicht gibt und die auch mit einer Bestandsnutzung der Strecke Büchen-Lübeck nicht erfüllt werden kann. Wir fordern deshalb die Generalsanierung der Strecke 1120 Hamburg-Lübeck zu verschieben, bis die Strecke Büchen-Lübeck (1121) **und** die Strecke über Bad Kleinen (1122) so leistungsfähig sind, dass die schienengebundenen Güterverkehre vertretbar umgeleitet werden können.

Ansonsten sind die wirtschaftlichen Folgen für den Port of Lübeck und für die Unternehmen am Standort Lübeck nicht vertretbar. Die Schaffung geeigneter Umleitungs- und Entlastungsstrecken kann dann auch bei der Instandsetzung der Hochleistungskorridore Bremen Hamburg (2028) und Hannover – Hamburg (2029) zu einer Entspannung beitragen.

Ich wäre dankbar für eine Darstellung, wie die DB AG die schienenseitige Erreichbarkeit Lübecks insbesondere über die Dauer der Generalsanierung sicherstellen will.

Mit freundlichen Grüßen


 Jan Lindenau
 Bürgermeister

cc. gleichlautendes Schreiben an Frau Staatssekretärin Henckel.

Nachrichtlich an:

Herrn Tim Klüssendorf, MdB.

Herrn Bruno Hönel, MdB.

2)

3) z.d.A.



zv. FFBO

19/12

Deutsche Bahn AG • GL HH/SH • Hammerbrookstr. 44 • 20097 Hamburg

Ute Plambeck
Konzernbevollmächtigte für die Länder
Hamburg und Schleswig-Holstein

Hansestadt Lübeck
Herrn Jan Lindenau
Bürgermeister
Breite Straße 62
23552 Lübeck

18. Dezember 2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrter Herr Lindenau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 27. November 2023, in dem Sie den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Lübeck thematisieren.

Die Ihrerseits geäußerten Anforderungen, die schienenseitige Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikstandortes Lübeck während des Hochleistungskorridors in ausreichendem Maße sicherzustellen und gleichzeitig auch im Personenverkehr eine gute Erreichbarkeit des Knotens Lübeck und Umgebung zu gewährleisten, halten wir für uneingeschränkt nachvollziehbar. Diese liegen auch im Interesse der Deutschen Bahn.

Wir bitten um Ihr Verständnis, dass zum jetzigen Zeitpunkt - etwa 3,5 Jahre vor Beginn der Generalsanierung zwischen Hamburg und Lübeck - noch nicht final geklärt ist, welche Umleitungsmöglichkeiten mit welcher Kapazität während der Generalsanierung zur Verfügung stehen und wie Ersatzkonzepte für den Güter- und den Personenverkehr ausgestaltet werden können. Baubetriebliche Abstimmungen hierzu laufen derzeit und werden im Jahr 2024 intensiviert, sobald erste Erkenntnisse aus technischen Untersuchungen, etwa zur Stellwerkstechnik, vorliegen. In dem Zuge wird ebenfalls geprüft, inwieweit neben der Strecke Lübeck - Büchen weitere Umleitungsmöglichkeiten genutzt werden können.

Zudem wird derzeit ermittelt, in welchem Maße die Strecke Lübeck - Büchen vorab durch ergänzende Maßnahmen in einen Zustand versetzt werden muss, der eine gesicherte zuverlässige Abwicklung der vorgesehenen Umleiterverkehre zulässt. Wir bitten um Verständnis, dass es sich angesichts des begrenzten planerischen Vorlaufs dabei nicht um einen umfassenden Streckenausbau mit Elektrifizierung und etwaigen zweigleisigen Abschnitten handeln kann; derartige Ausbauten benötigen i.d.R. einen Vorlauf von ca. 10 Jahren.

Die Umsetzung der Totalsperrung Hamburg-Lübeck im Jahr 2027 ist unerlässlich, um - der Idee der Generalsanierungen folgend - die verkehrlichen Auswirkungen der Bauarbeiten für das Projekt S4 Ost (Hamburg-Bad Oldesloe), für das Projekt FBQ-Hinterlandanbindung im Bereich des Knotens Lübeck sowie umfangreicher Ersatzinvestitionen abseits der genannten Projekte,

...

Deutsche Bahn AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
www.deutschebahn.com

Tel.

Fax

Unser Anliegen:



Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz



2/2

auf einen kompakten Zeitraum von ca. fünf Monaten bündeln zu können und dadurch insgesamt zu reduzieren. Eine Aufteilung und zeitliche Streckung dieser Maßnahmen ließen aufgrund geringerer Effizienz der baulichen Abwicklung in Summe deutlich größere, negative Auswirkungen auf die Verkehre erwarten.

Alle weiteren Überlegungen und Ersatzkonzepte werden in den Jahren 2024 ff mit dem Land Schleswig-Holstein und der nah.sh als Aufgabenträger für den SPNV abgestimmt; entsprechende Kontakte bestehen bereits. Erste Erfahrungen aus den frühen Generalsanierungen (beginnend mit der Riedbahn in der zweiten Jahreshälfte 2024) sollen in die Entwicklung möglichst marktverträglicher Ersatzkonzepte einfließen.

Sehr geehrter Herr Lindenau, als Deutsche Bahn arbeiten wir intensiv und in Kooperation mit unseren Partnern vor Ort an Lösungen, um die Einschränkungen während der Generalsanierungen möglichst zu minimieren. Sobald konkrete Entscheidungen hierzu getroffen werden, informieren wir Sie gerne.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ute Plambeck', is written over the printed name.

Ute Plambeck

Hansestadt LÜBECK 



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Erster Bürgermeister der Freien
und Hansestadt Hamburg
Dr. Peter Tschentscher
Rathausmarkt 1
20095 Hamburg

VERSENDET AM 20. OKT. 2023

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 18.10.2023

**Nachhaltige Sicherung der dt. Transportkapazitäten im europäischen Verkehrsnetz
Hier: Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur im norddeutschen Raum im Zuge
der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

mit diesem Schreiben nehme ich Bezug auf die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und deren große Bedeutung für die Metropolregion Hamburg.

Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass mit Fertigstellung der FFBQ - und insbesondere der Schienenanbindung - ein großer Beitrag zum Ausbau des europäischen Transportnetzwerkes und zur Stärkung der Metropolregion im innereuropäischen Warenverkehr geleistet wird. Wir gehen davon aus, dass von einem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in der Metropolregion Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region ausgehen und gleichzeitig ein weiterer Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende geschaffen werden könnte.

Die Hansestadt Lübeck als zweitgrößter Hafen- und Logistikstandort der Metropolregion setzt sich bereits seit einigen Jahren - wie Hamburg auch - für die nachhaltige Stärkung der Schiene insbesondere auch für den Schienengüterverkehr ein. Die Wettbewerbsstärke beider Häfen zeichnet sich heute u.a. durch die Trimodalität und insbesondere die exzellente Schienenhinterlandlogistik aus. Die FFBQ ermöglicht es Lübeck die bereits vorhandene seeseitige HUB-Funktion für innereuropäische Verkehre mit einer schienenseitigen HUB-Funktion für alle KV-Verkehre in der westlichen Ostsee zu kombinieren. Hierbei profitiert Lübeck von der Nähe zu Hamburg als nordöstlichster Hafenteil der Metropolregion.

Aber auch die Entwicklung des Personenverkehrs innerhalb der Metropolregion Hamburg ist hierbei wichtig, beispielsweise die geplante Realisierung einer sogenannten Regio-S-Bahn in der Region Lübeck zur Stärkung des Umweltverbundes. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ zum weiteren Knoten der Fernverkehrsverbindung Stockholm - Kopenhagen - Hamburg /- Berlin wird, was insgesamt zur Stärkung der Region beiträgt.

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank	IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank	IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg	IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck	IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank	IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der FFBQ wurde die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Hierdurch wird die wichtige Integration der Hinterlandanbindung des Port of Lübeck in die FFBQ-Achse sichergestellt und die Förderung einer Regio-S-Bahn, um hier die steigenden Bedarfe im nordöstlichen Bereich der Metropolregion Hamburg abzudecken.

Gleichwohl führt die alleinige Fokussierung der DB Netz auf die Fertigstellung der Hinterlandanbindung der FFBQ ohne Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes zu erheblichen Problemen in der norddeutschen Region und ihrer Bedeutung für den Außenhandel. Hinzu kommt, dass nur unzureichend die Verkehrswendepotentiale für den Güter- und Personenverkehr bei einer ganzheitlichen Planung im Zuge der FFBQ - Hinterlandanbindung ausgeschöpft werden. Hierdurch werden erhebliche Chancen und Potentiale aus der FFBQ geschmälert.

Im aktuellen Netz gibt es unbestreitbar bei den heutigen verkehrlichen Anforderungen Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs sowie Kapazitätsdefizite in der Infrastruktur. Die uns bekannten aktuellen Planungen zur schienenseitigen Anbindung der FFBQ laufen nach unserer Einschätzung darauf hinaus, dass die prognostizierten Verkehrszuwächse aus Personen- und Güterverkehr nicht sicher abgewickelt werden können.

Ergänzend ist zu beachten, dass durch den Bau der FFBQ eine Teilverlagerung von bisherigen Schienenverkehren auf der Jütland Route auf diese Schienenverbindung zu erwarten ist. Hierfür sind die Kapazitäten im überregionalen Netz absehbar nicht geschaffen worden. Daher steht zu befürchten, dass es zu keiner signifikanten Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kommt. Diese ist aber notwendig, um unsere gemeinsamen ehrgeizigen Ziele zur Klimaneutralität zu erreichen.

Verschärfend kommt hinzu, dass die DB Netz nach derzeitigem Planungsstand in den Jahren 2027 (Hamburg - Lübeck) und 2029 (Hamburg - Hannover) jeweils für fünf Monate die Strecken vollständig für notwendige Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen sperrt. Diese Sperrungen führen u.a. im Güterverkehr zu einem faktischen schienenseitigen Abkoppeln des Hinterlandverkehrs zu den Häfen der Metropolregion, da die mögliche Ausweichroute über Bad Kleinen und über einen Ostkorridor nicht besteht.

Die Sanierung zielt dabei grundsätzlich nicht auf Kapazitätsausbau auf diesen Strecken ab. Alternative leistungsfähige Bypässe mit erweiterten Rangier- und Zugbildungskapazitäten als Alternative zum Knoten Hamburg für eine sinnvolle Verkehrslenkung und eine Redundanz fehlen vollständig. Dadurch kumulieren sich insbesondere die skandinavischen Bahnverkehre der FFBQ, die hafenbezogenen Schienengüterverkehre der Häfen Kiel und Lübeck mit den Güterverkehren des Hamburger Hafens sowie den Personenverkehren am Knoten Hamburg mit seiner Elbquerung und den davon abgehenden Strecken nach Hannover und Bremen.

Diese fehlende und nicht berücksichtigte Güterverkehrskapazität sowie die fehlenden Bypässe zur Entlastung des Knotens Hamburg wird einen Wettbewerbsnachteil insbesondere für die Metropolregion Hamburg mit seinen Häfen aber auch für den norddeutschen Raum darstellen.

Für den Schienengüterverkehr sind die aktuellen Planungen deshalb aus Lübecker Sicht nicht geeignet, die Anforderungen der europäischen Transportwirtschaft an den TEN-T-Korridor Scandinavian Mediterranean (ScanMed) zu erfüllen.

Daher bedarf es schnellstmöglich einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung und einer gesamtheitlichen, mit den norddeutschen Bundesländern abgestimmten Strategie für die Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Hierbei gehört u.a. der Aufbau und die Entwicklung eines schie-

- 3 -

nenseitigen Ostkorridors mit den zugehörigen Infrastrukturprojekten zur Entlastung des Bahnknotenpunktes Hamburg, der gleichzeitig zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Region im TEN-T-ScanMed-Korridor führt.

Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung u.a. der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck hinweisen, dass ich diesem Schreiben zur gefälligen Lektüre beifüge.

Hier werden schlagwortartig Maßnahmen benannt, die dazu beitragen können, durch entsprechende Maßnahmen Lübeck einerseits in seiner Hubfunktion für innereuropäische Verkehre in den Ostseeraum zu stärken und andererseits als vorgelagerten Verkehrsknoten an der FFBQ zur Entlastung des Bahnknotens Hamburg beizutragen. Das sind gleichzeitig Maßnahmen, die nach unserer Auffassung der gesamten norddeutschen Region zugutekommen.

In dem Verkehrswendepapier erlauben wir uns auch, neben der Forderung u.a. nach einem zügigen Weiterbau der A20 nach Westen und einer weiteren Elbquerung östlich von Hamburg an die A39 einen innovativen Ansatz zur besseren Ausnutzung der Binnenwasserstraßen als klimafreundlichen Transportweg vor dem Hintergrund sinkender Pegelstände und des zeit- wie kostenintensiven Ausbaus der Infrastruktur vorzustellen.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

zusammenfassend möchten wir Sie um Ihre Unterstützung bitten, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten die von uns geschilderten Vorschläge zur Engpassbeseitigung im Verkehrswendepapier in die Diskussion auf Bundes- und Länderebene aufzunehmen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung und erlaube mir, Sie hiermit herzlich in die Hansestadt Lübeck einzuladen, um sich vor Ort einen Überblick über unsere Planungen und den Port of Lübeck zu verschaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau
Bürgermeister

Anlage: Verkehrswendepapier

2. durchschriftlich an:

5.000 Senatorin Joanna Hagen
5.610 Herr Schröder
5.610 Herr Stolte
5.610 Herr Stödter
5.691 Herr Kaschel
5.691 Herr Siemens

erh. p. Mail
20.10.23
Hagen

3. z.d.A.

Bedeutung der Bäderbahn für die Hansestadt Lübeck

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter der Hansestadt Lübeck



Anstrengungen der HL zur Verkehrswende

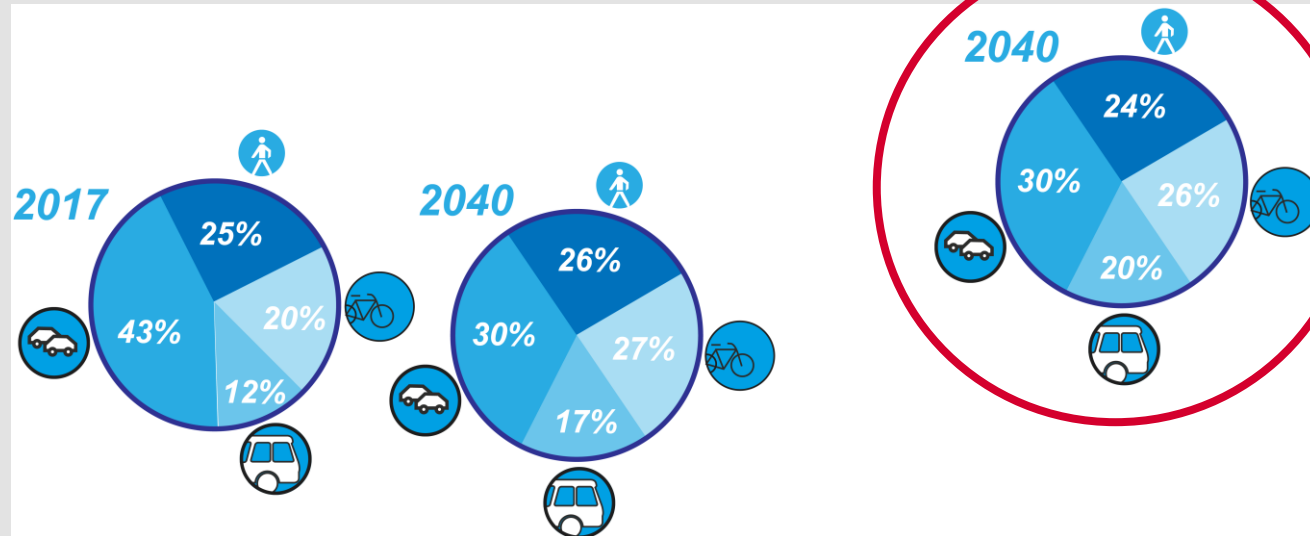
In den letzten Jahren wurden erste spürbare Maßnahmen zur Verkehrswende angestoßen bzw. auf den Weg gebracht:

- **Verkehrsversuche** (Beckergrube und Fackenburger Allee)
- Vorbereitung eines **Radschnellweges**
- **Wegfall** der teuersten **Preisstufe III** im ÖPNV
- **Taktverbesserungen im ÖPNV** (Schließen von Taktlücken, Abbau von Doppelverkehren, Taktverdichtungen)
- Anbindung **Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling** und **Lübeck-Takt** (ab 12/2023)

 Im Kontext all dieser Anstrengungen der Hansestadt Lübeck zur Verkehrswende ist es absolut schmerzhaft, dass mit der Bäderbahn ausgerechnet eine bereits jetzt gute funktionierende Verkehrswende-Infrastruktur mit sehr hohen Fahrgastzahlen (z. Zt. 1,2 Mio./Jahr) abgewickelt werden soll

Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Verkehrswende

Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 30.06.2022



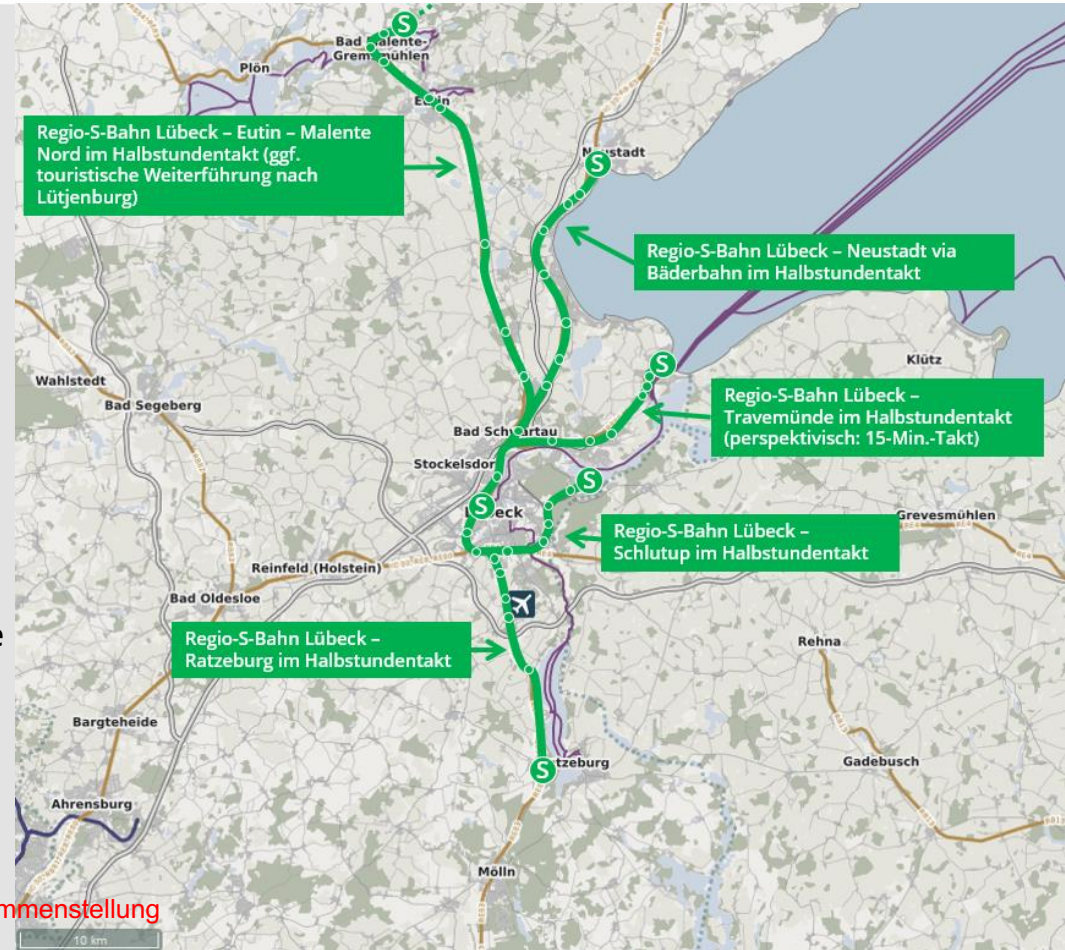
- Verteilung innerhalb des Umweltverbundes flexibel, solange 70% insgesamt erreicht werden
- Steigerung des ÖPNV-Anteils nach Wegen auf 20% (nach Verkehrsleistung auf 40 %)

Regio-S-Bahn Lübeck

Langjährige Forderungen an Land SH / NAH.SH:

- deutlich dichteres Netz von Stationen und Strecken, Erhöhung der Kapazitäten
- mindestens im Halbstundentakt
- Erhalt und Ausbau Bäderbahn
- zahlreiche Relationen verfügen über sehr hohe Wachstumspotentiale

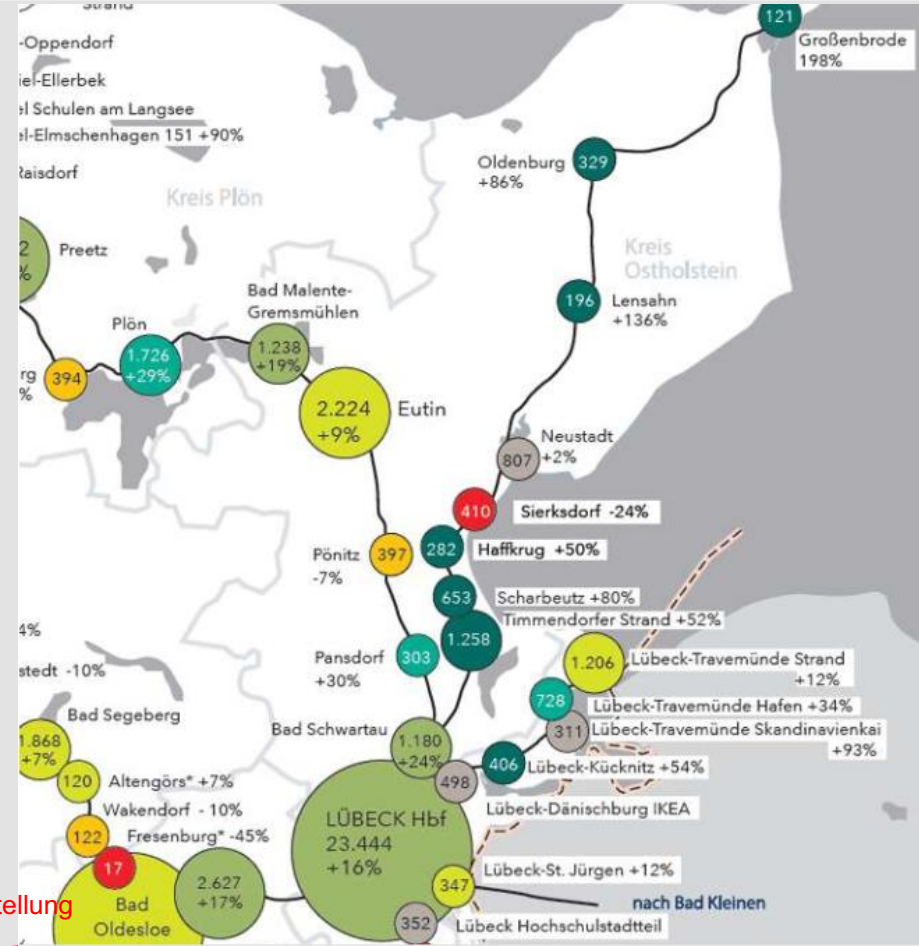
➔ Nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen



Regio-S-Bahn Lübeck

Die Bäderbahn als unverzichtbarer Baustein einer Regio-S-Bahn

- potentialreichste Strecke
- starke Nutzung durch Pendler:innen und Touristen
- seit Jahren stark steigende Fahrgastzahlen
 - Scharbeutz +80% (2013 – 2019; Daten der NAH.SH)
 - Timmendorfer Strand +50% (2013 – 2019; NAH.SH)
- Entlastungswirkung für das Straßennetz der Region



Regio-S-Bahn Lübeck

Warum ist ein Erhalt und Ausbau der Bäderbahn für die Regio-S-Bahn Lübeck so wichtig?

*„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass **rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubautrasse zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen.** Für nennenswerte Bevölkerungsanteile ist fußläufig in diesem Falle de facto keiner der Bahnhöfe mehr „vernünftig“ zu erreichen. Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend noch weniger als bisher angenommen werden. **Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss.** In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“*

HTC-Studie zur Bäderbahn im Auftrag der IHK, 2018

Regio-S-Bahn Lübeck

Warum ist ein Erhalt und Ausbau der Bäderbahn für die Regio-S-Bahn Lübeck so wichtig?

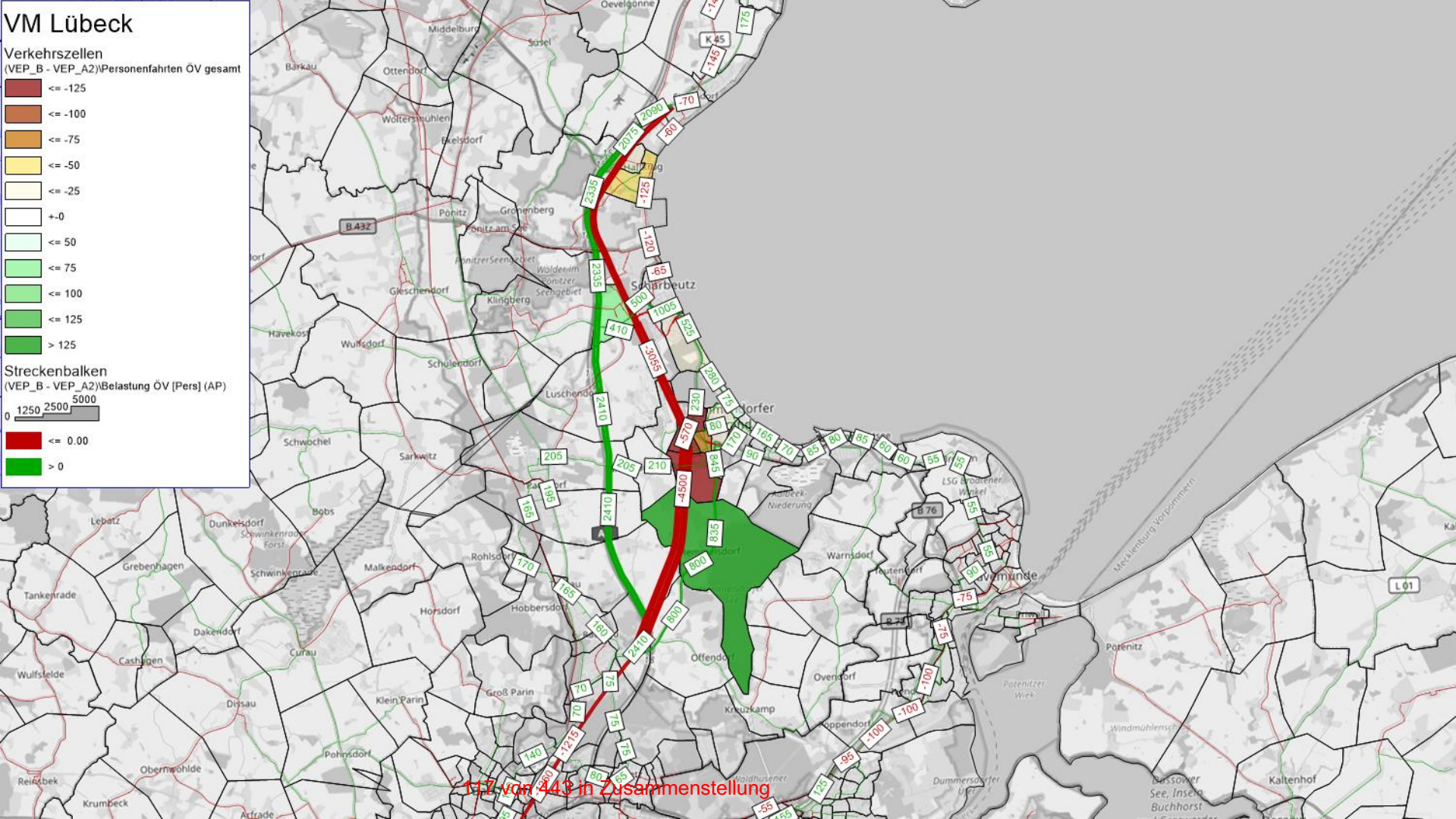
*„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – so-wohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. **Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird.** Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“*

HTC-Studie zur Bäderbahn im Auftrag der IHK, 2018

Vergleich von zwei Zukunftsszenarien:

Fragestellung RSB via NBS vs. RSB via Bäderbahn im neuen Verkehrsmodell der HL

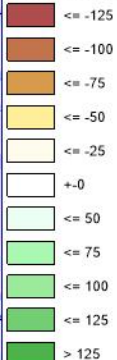
Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Neubaustrecke:	Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Bäderbahn:
RSB-Linie: Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Scharbeutz (neu) – Haffkrug (neu) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf Hansapark (neu) – Neustadt (Bestand) - Ganzjährig und ganztägig im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)	RSB-Linie: Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Timmendorfer Strand (Bestand) – Scharbeutz (Bestand) – Haffkrug (Bestand) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf Hansapark (neu) – Neustadt (Bestand) - Ganzjährig und ganztägig im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)
Neuer Shuttlebus zwischen Bf Ratekau (neu), Hemmelsdorf, Ortszentrum Timmendorfer Strand, Ortszentrum Scharbeutz und Bf Scharbeutz (neu) - Im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt) - Mit sehr guten Anschlüssen vom/zum Zug sowohl am Bf Ratekau (neu) als auch am Bf Scharbeutz (neu)	Optimierung der bestehenden Linien 40 und 522 im Hinblick auf den neuen Fahrplan der RSB



VM Lübeck

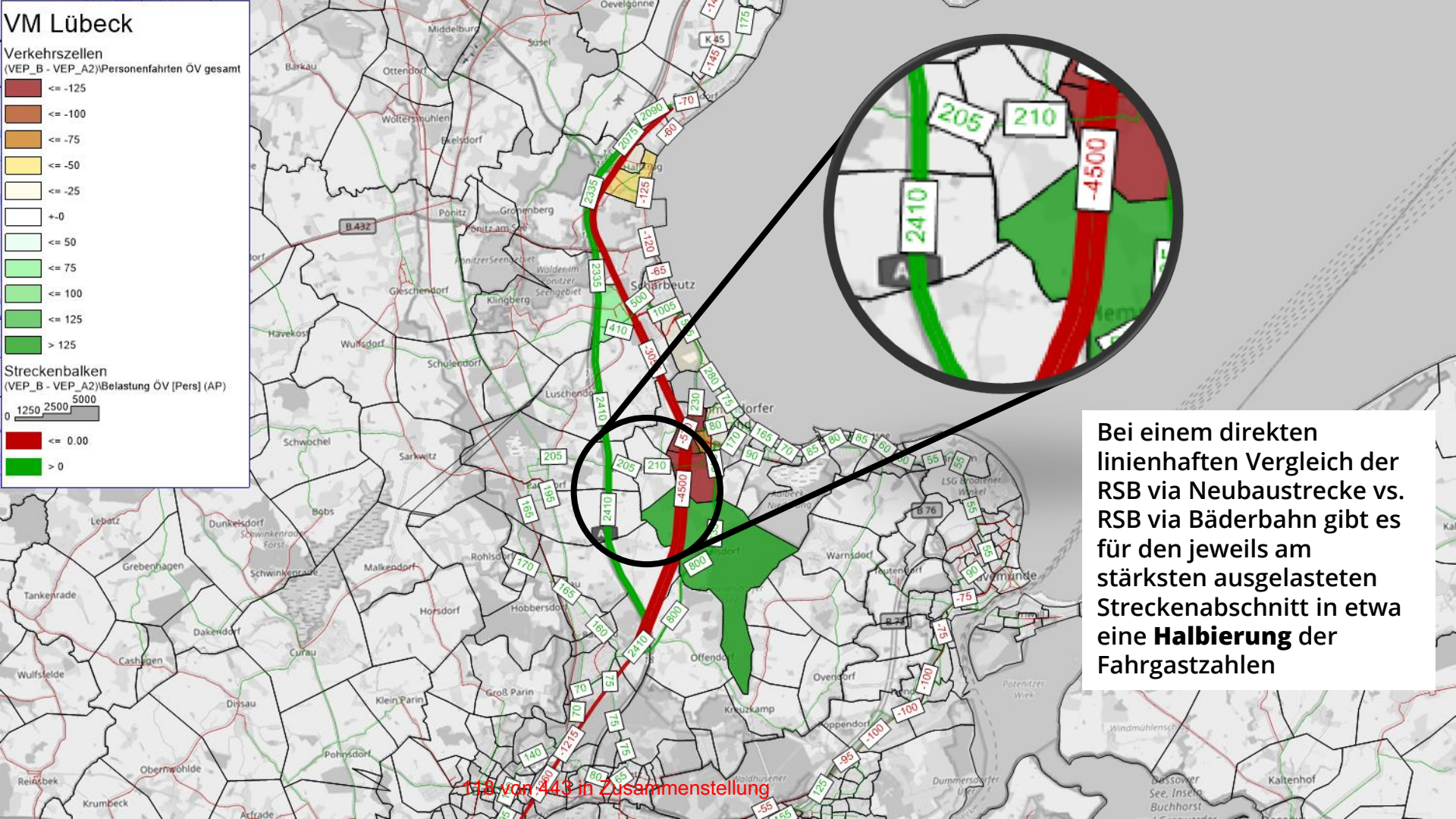
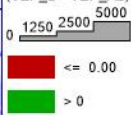
Verkehrszellen

(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken

(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)



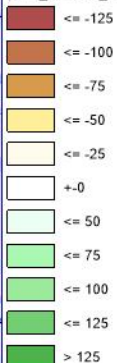
Bei einem direkten
linienhaften Vergleich der
RSB via Neubaustrecke vs.
RSB via Bäderbahn gibt es
für den jeweils am
stärksten ausgelasteten
Streckenabschnitt in etwa
eine **Halbierung** der
Fahrgastzahlen

118 von 443 in Zusammenstellung

VM Lübeck

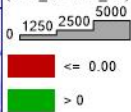
Verkehrszellen

(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken

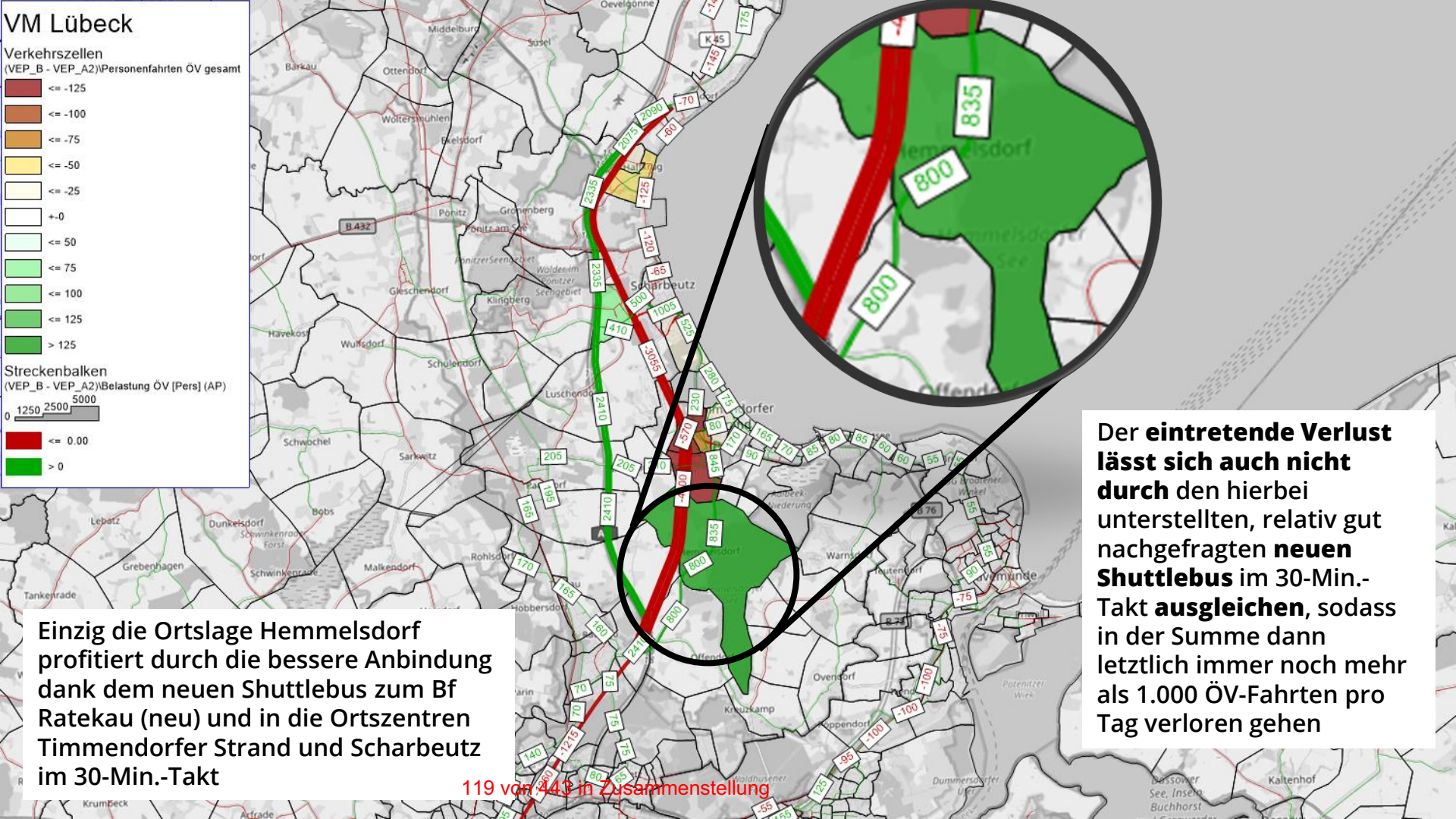
(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers.] (AP)

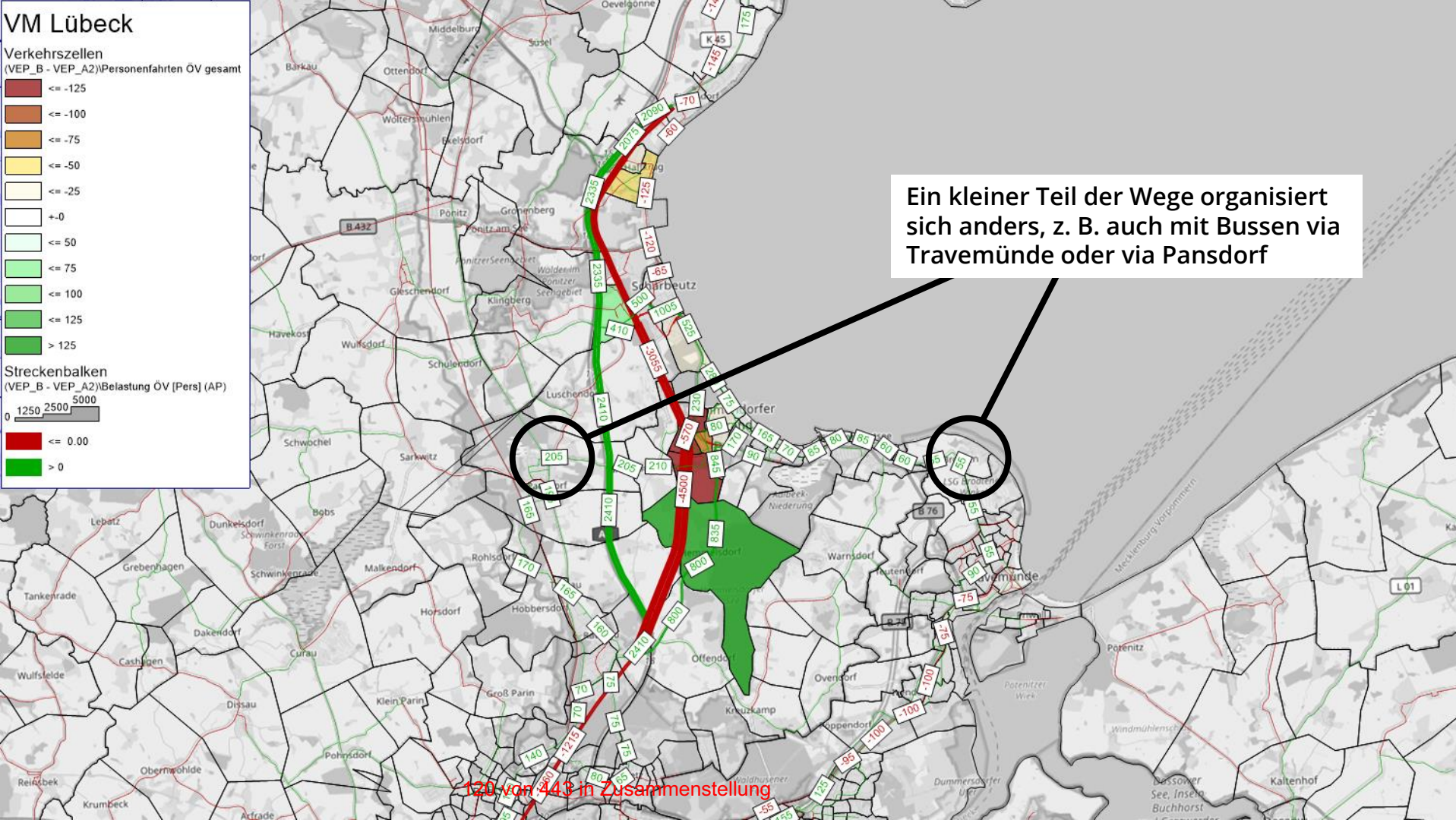


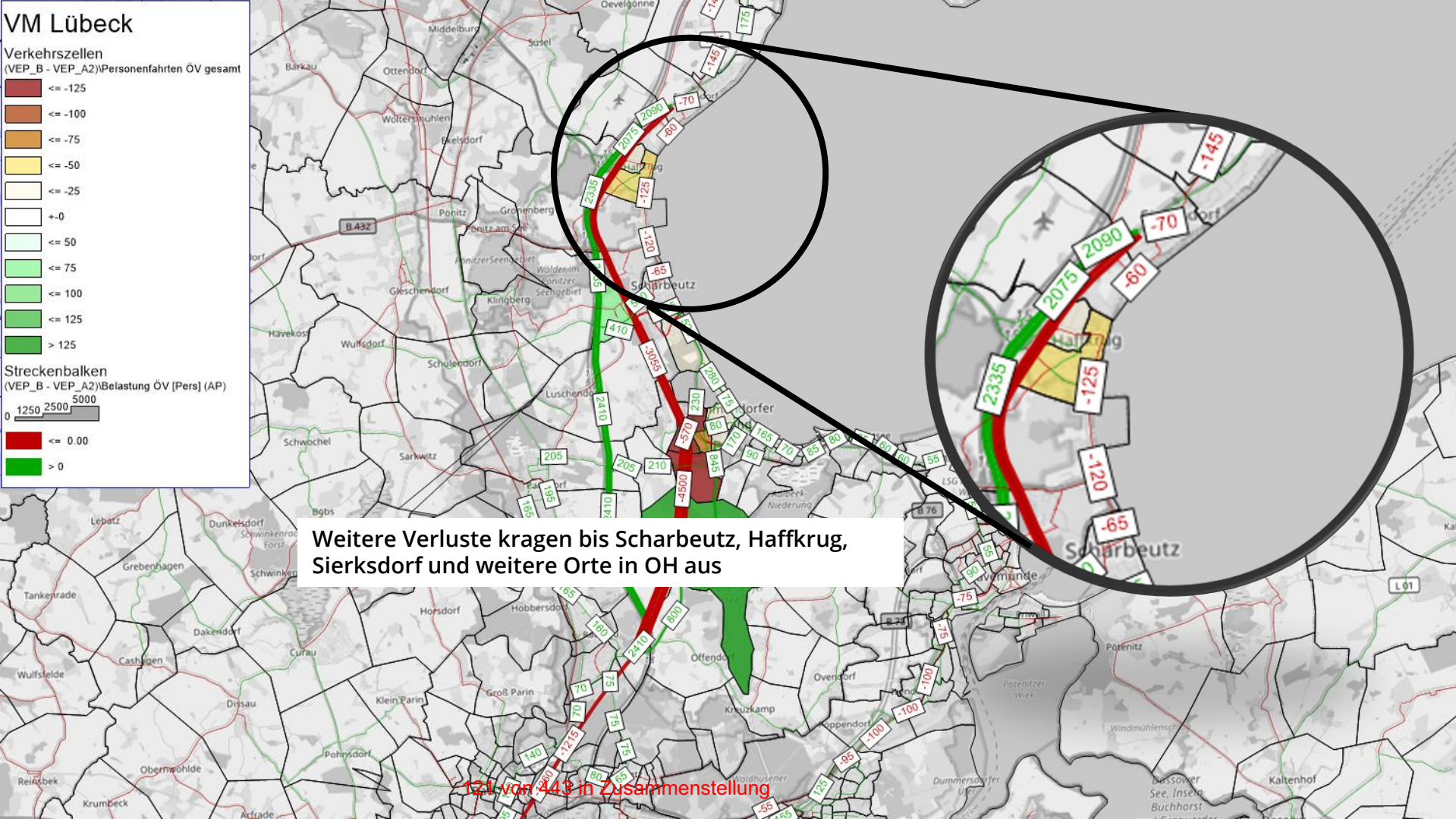
Einzig die Ortslage Hemmelsdorf profitiert durch die bessere Anbindung dank dem neuen Shuttlebus zum Bf Ratekau (neu) und in die Ortszentren Timmendorfer Strand und Scharbeutz im 30-Min.-Takt

119 von 443 in Zusammenstellung

Der **eintretende Verlust lässt sich auch nicht durch** den hierbei unterstellten, relativ gut nachgefragten **neuen Shuttlebus** im 30-Min.-Takt **ausgleichen**, sodass in der Summe dann letztlich immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen







Zur Einordnung der Ergebnisse:

Verkehrsmodell liefert eine Indikation – Fahrgastverluste dürften in der Realität allerdings sogar nochmal größer ausfallen

- Im Modell wurden **keine Verspätungen und Anschlussverluste** des Shuttle-Busses unterstellt (d. h. der neue Bus hängt in der Realität z. B. mit im Anreise-/Abreisestau in Hemmelsdorf fest, Fahrgäste verpassen ihren Anschluss etc.)
- Das Modell bildet vorrangig die Alltagsverkehre der Wohnbevölkerung ab, daher wurden **keine überregionale Zielverkehre mit längerem Aufenthalt und zugehöriger Vor-Ort-Mobilität** berücksichtigt (z. B. touristische Anreise bei Familienurlaub NRW – Timmendorfer Strand, dann vor Ort Fahrten für Tagesausflüge Timmendorfer Strand – Hansapark, Timmendorfer Strand – Hansemuseum Lübeck etc.)
- Im Modell wurden auch **keine Wochenend- oder Festivalverkehre** berücksichtigt
- Hier wurden ebenso **saisonale Abweichungen kaum berücksichtigt**, da es sich um ein Ganzjahresmodell für einen Normalwerktag handelt

➔ Insgesamt würde eine Regio-S-Bahn auf der Neubaustrecke zu deutlich **weniger Fahrgästen und mehr Autofahrten** führen und dies bei insgesamt **höheren Kosten**: zusätzlicher Shuttlebus mit +885 km/Tag; Kostenübernahme durch Land SH oder Kreis OH ist hier noch vollkommen unklar

➔ Ebenso ist vollkommen unklar, wie für **Spitzentage im Sommer** mit entsprechend sehr hohen Fahrgastmengen ein geeignetes **Dispositionskonzept inklusive Vorhalten von Zusatzbussen und Zusatzfahrpersonal**

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**



► 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 Bürgerschaftsbeschlusse 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

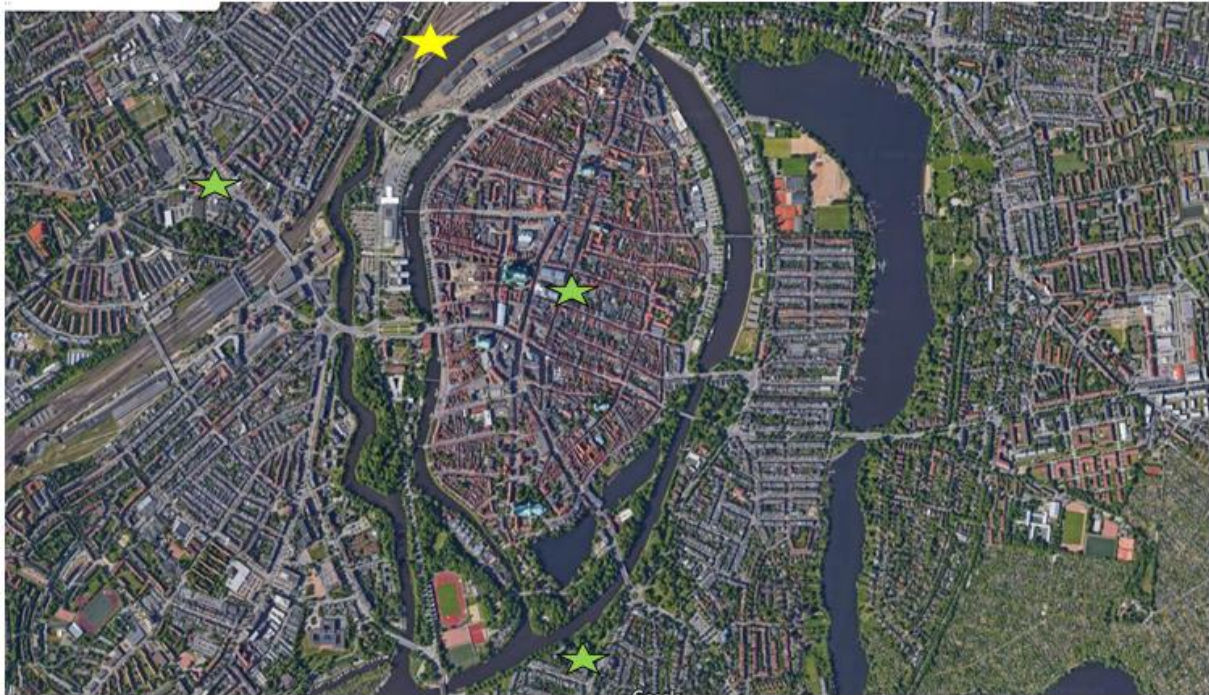
Im Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck befinden sich mehrere Gebäude, die saniert worden sind bzw. kurz vor der Sanierung stehen und somit erhaltenswert sind. Zudem gibt es Standorte, die aufgrund Ihrer Lage und Nutzung strategisch langfristig im Bestand verbleiben könnten.

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.

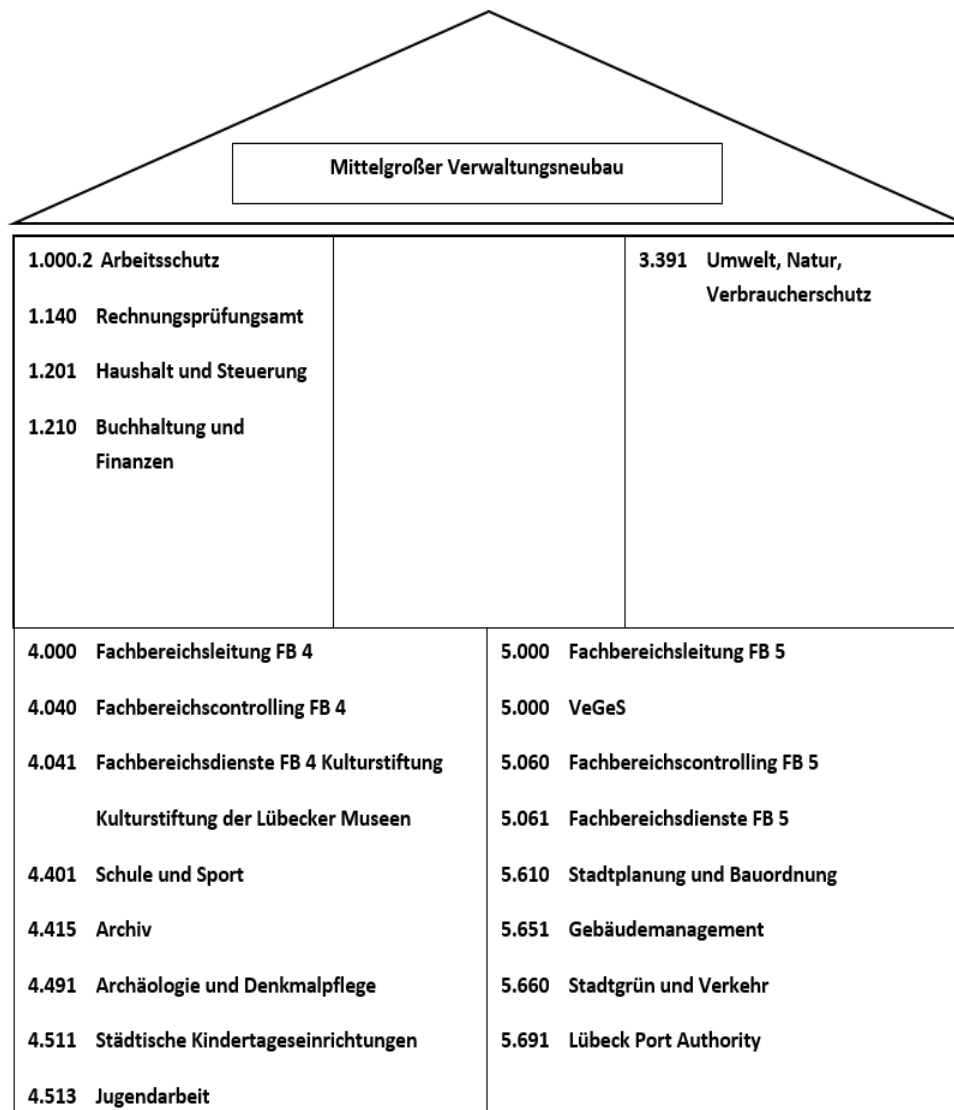
Bei einer Annahme, dass die genannten Gebäude erhalten bleiben, ergibt sich Flächenbedarf der Verwaltung in Höhe von 34.890,00 m² (Stand: 2022) für die verbliebenen städtischen Bereiche, die in einem Verwaltungsneubau tätig sein können. Ein solcher Neubau würde gemäß einer ersten groben Kostenschätzung 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



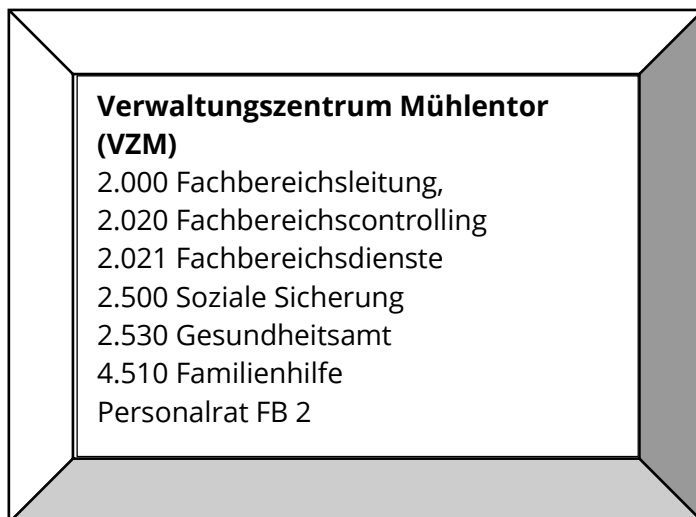


Lichthof

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.



Variante 3

Erhalt von vorhandenen Verwaltungsstandorten in Kombination mit der Erweiterung zweier bestehender Verwaltungsstandorte und einem kleinen Verwaltungsneubau



-  = Standort kleiner Verwaltungsneubau: z.B. Roddenkoppel
-  = Erweiterter Standort Mühlendamm
-  = Erhaltenswerte Standorte
-  = Erweiterter Standort Dr. Julius-Leber-Straße 46-52

Bei Variante 2 wurde bereits dargestellt, dass sich im aktuellen Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck mehrere Gebäude befinden, deren Erhalt sinnvoll erscheint. Darüber hinaus beinhaltet der Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck den Standort Dr. Julius-Leber-Straße 46-52. In unmittelbarer Nähe dieses Gebäudes befindet sich ein im Eigentum der Hansestadt Lübeck stehender Bunker, der im Jahr 2024 zurückgebaut wird. Hier entsteht die Möglichkeit, den bestehenden Standort zu erweitern und eine Fläche von insgesamt 7.190,00 m² (Stand: 2022) zu schaffen. Gemäß einer ersten Grobkostenschätzung würde ein solches Vorhaben Kosten in Höhe von ca. 16 Mio. EUR (Stand: 2022) verursachen (nur Hochbau).

Im Zuge der Wirtschaftlichkeitsbewertung der Variante 3 wird auch der Standort „Holstentorplatz 2“ (Bundesbankgebäude) betrachtet. Mit Beschluss der Bürgerschaft vom 28.09.2023 (VO/2023/12419-02) wird der Bürgermeister beauftragt, alle Aktivitäten der Verwaltung mit dem Ziel des Erwerbs des Bundesbankgebäudes sowie dessen Umgestaltung zu einem Verwaltungsstandort umgehend einzustellen. Sollte Variante 3 weiterverfolgt werden, weist die Verwaltung darauf hin, dass aufgrund dieses Beschlusses ein

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

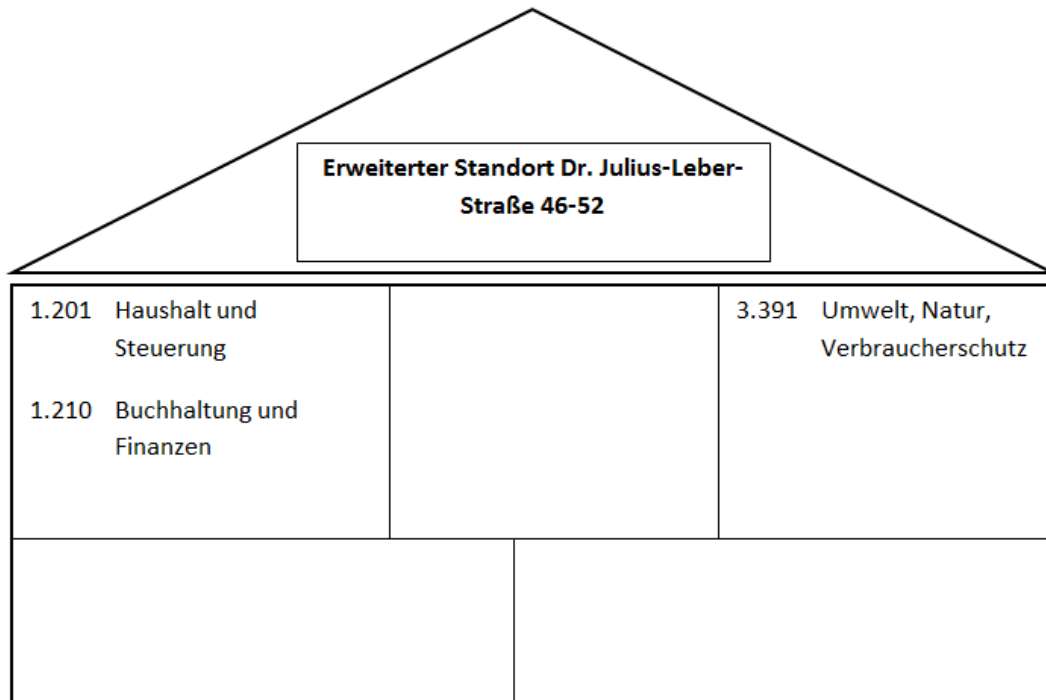
Zudem besteht die Möglichkeit, am Standort Mühlendamm 10-12/Kleiner Bauhof, dem historischen Standort der Bauverwaltung, mit einem Erweiterungsbau im Bereich des Kleinen Bauhof 11 mehrere Bereiche des Fachbereichs 5 zusammenzuführen. Bei Verbleib des GMHL im Bundesbankgebäude bzw. einer Alternativimmobilien, 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:

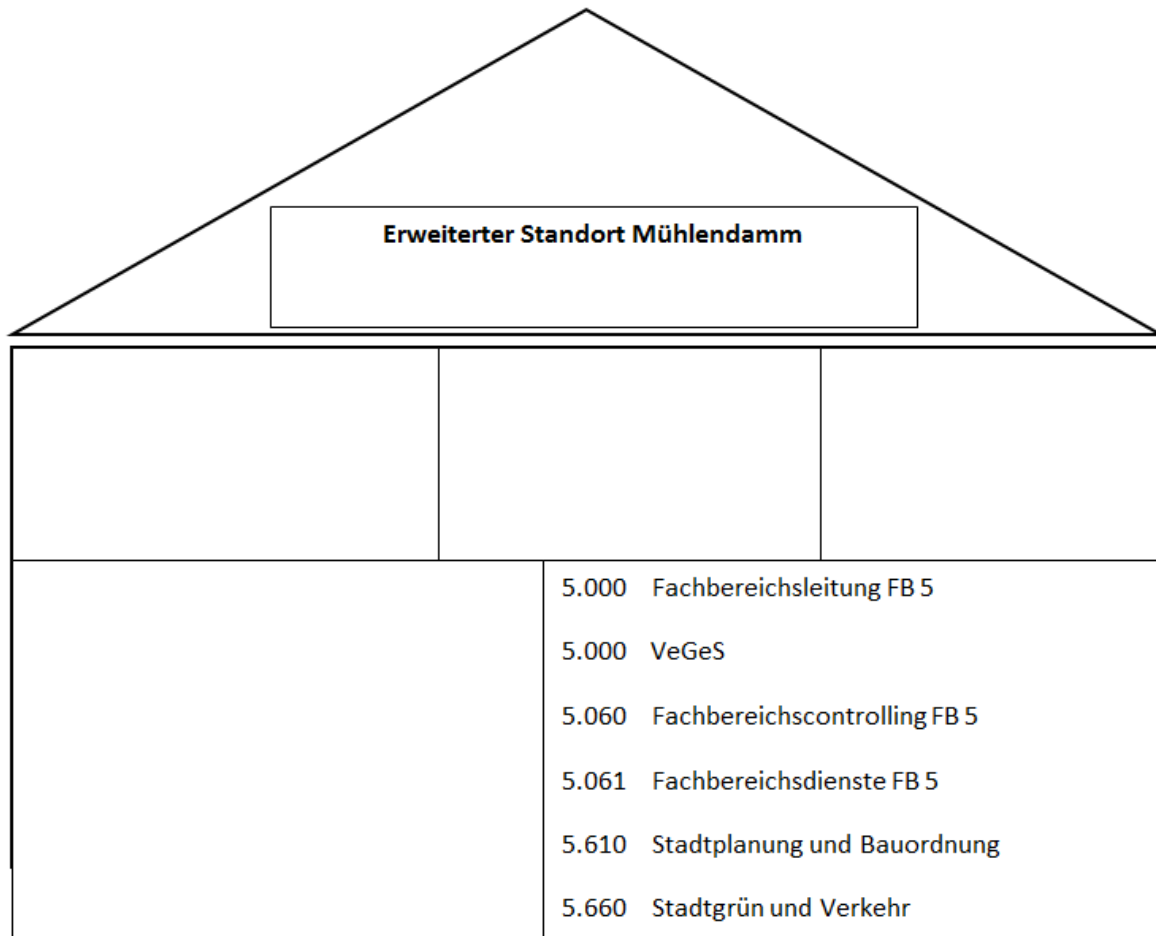
- Schildstraße 12-14: Dieser sanierte Standort ist historisch gewachsen und stellt den Sitz der Fachbereichsleitung des FB 4, sowie dessen Fachbereichscontrolling- und diensten und der Kulturstiftung der Lübecker Museen dar.
- Meesenring 8: Der Standort wird zeitnah umfangreich saniert. Die Räumlichkeiten 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.





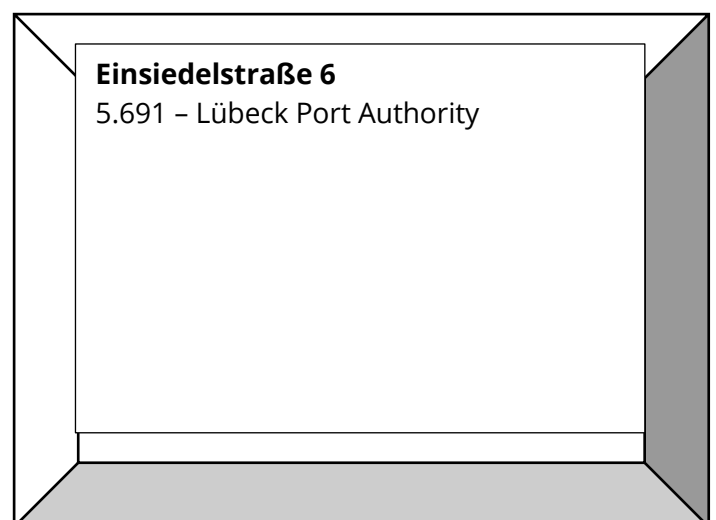
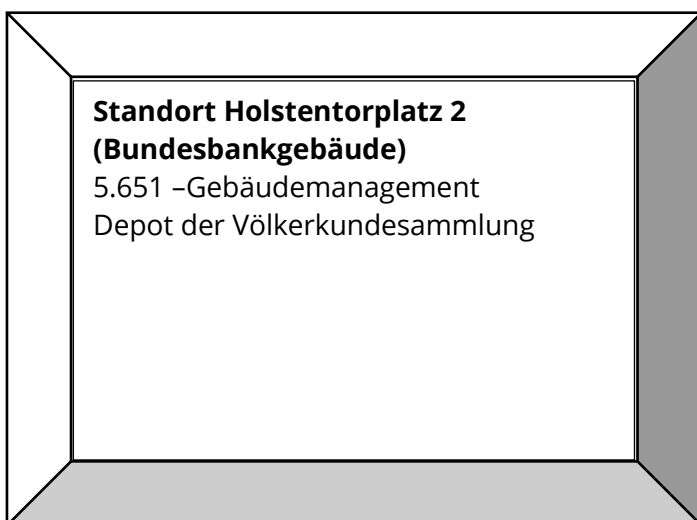
Durch diese Lösung würden weitere Konzentrationen der Fachbereiche 1 und 3 in der Innenstadt erfolgen. Die Bereiche des FB 1 verblieben in überschaubarer räumlicher Nähe zum Rathaus und der Fischstraße, wohingegen der Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz in unmittelbarer des Hauptsitzes des FB 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

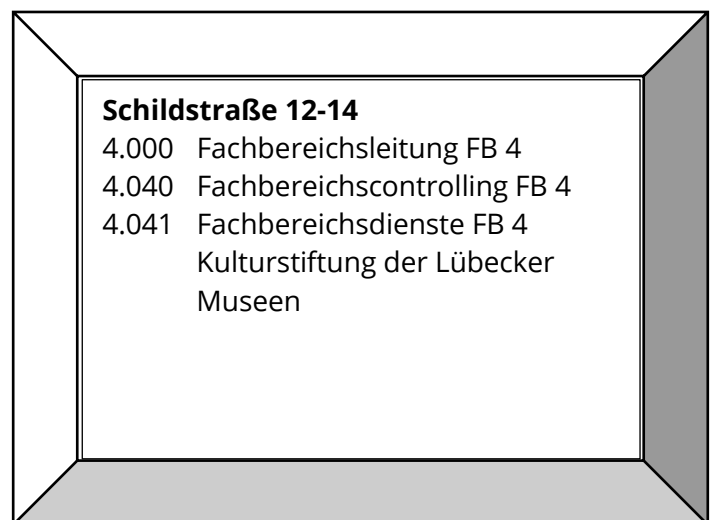
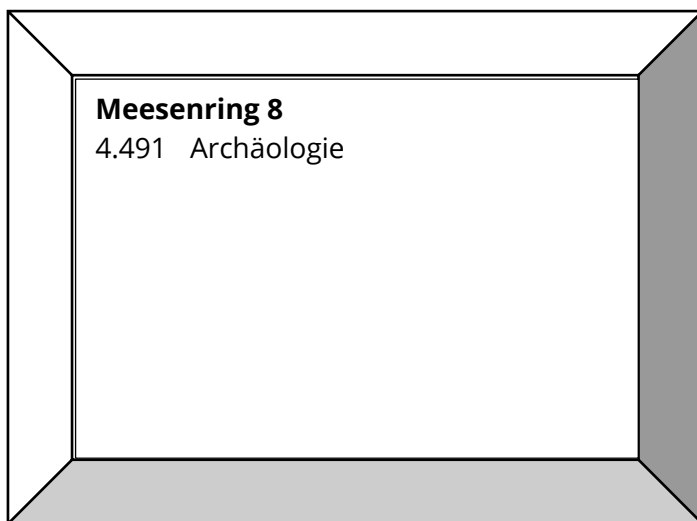
1.105 Informationstechnik (IT)
 1.103 Digitalisierung, Organisation,
 Strategie
 1.102 Logistik, Statistik, Wahlen
 Personalrat FB 1

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 Northwest. 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 Northwest 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 Northwest 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
Moisliger 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 verbleibenden 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
Schlutupper 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-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

2.2 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

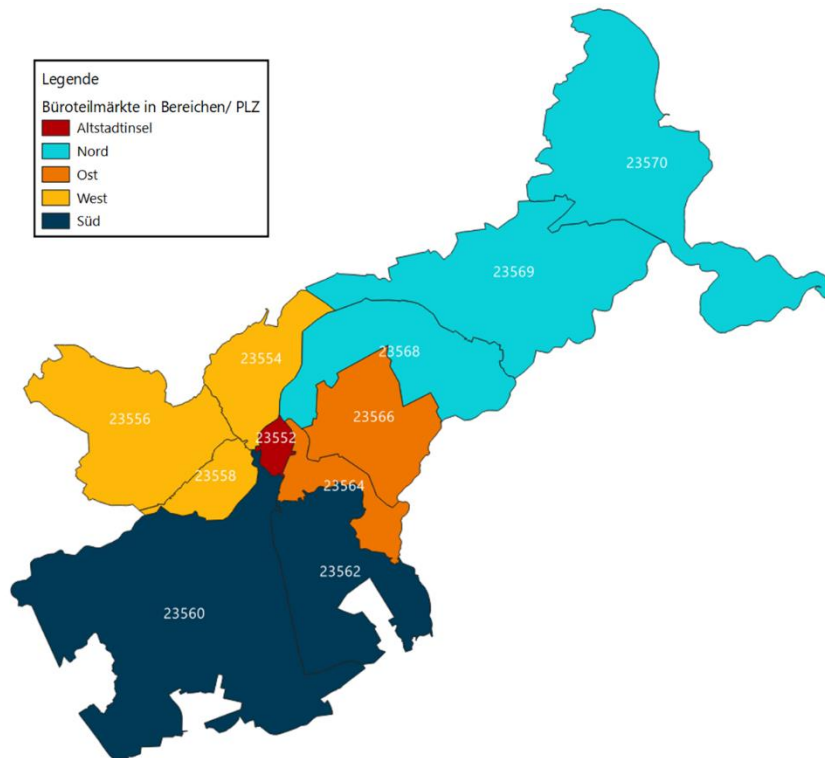
*In den PLZ-Bereichen 23564, 23569 und 23570 waren keine Angebote verfügbar

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

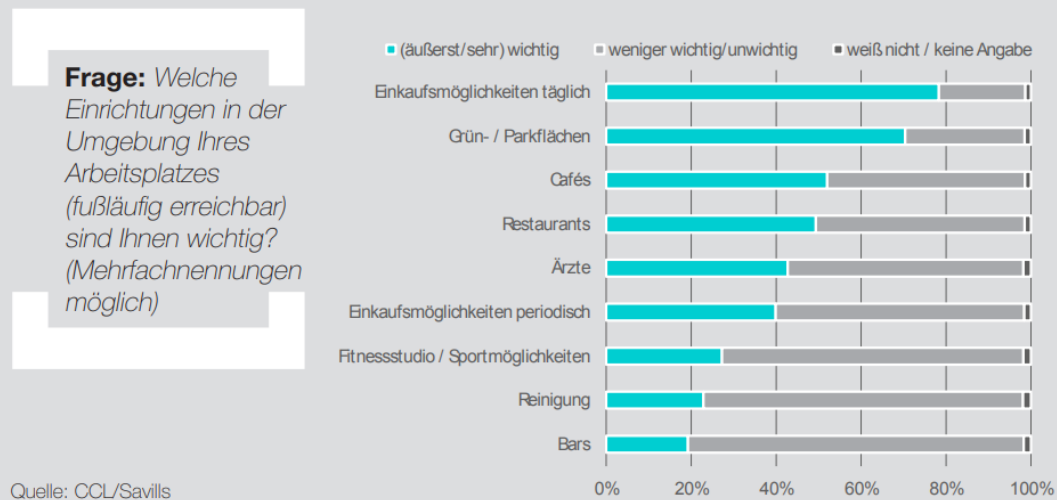
Exkurs: Anforderungen an das Umfeld von Büroräumen

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



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/ Mühlenlamm 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 Gutachterausschuss 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
abgabefreier 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

abgabefreier 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>	<u>Faktor</u>	
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		1.218 m ²
Bodenwert freigeräumtes Grundstück		1.466.971,81 EUR
<u>Ermittlung des Bodenwertes</u>		
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 EUR
<u>abzgl. Abriss</u>		
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>	<u>gewerbliche Nutzung</u>	
Verwaltungskosten	3%	3.456,00 EUR
Instandhaltungskosten in €/ m ²	12,20	14.640,00 EUR
Mietausfallwagnis	4,0%	4.608,00 EUR
<u>jährlicher Reinertrag</u>		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
<u>vorläufiger Ertragswert</u>		<u>3.295.589,45 EUR</u>
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.

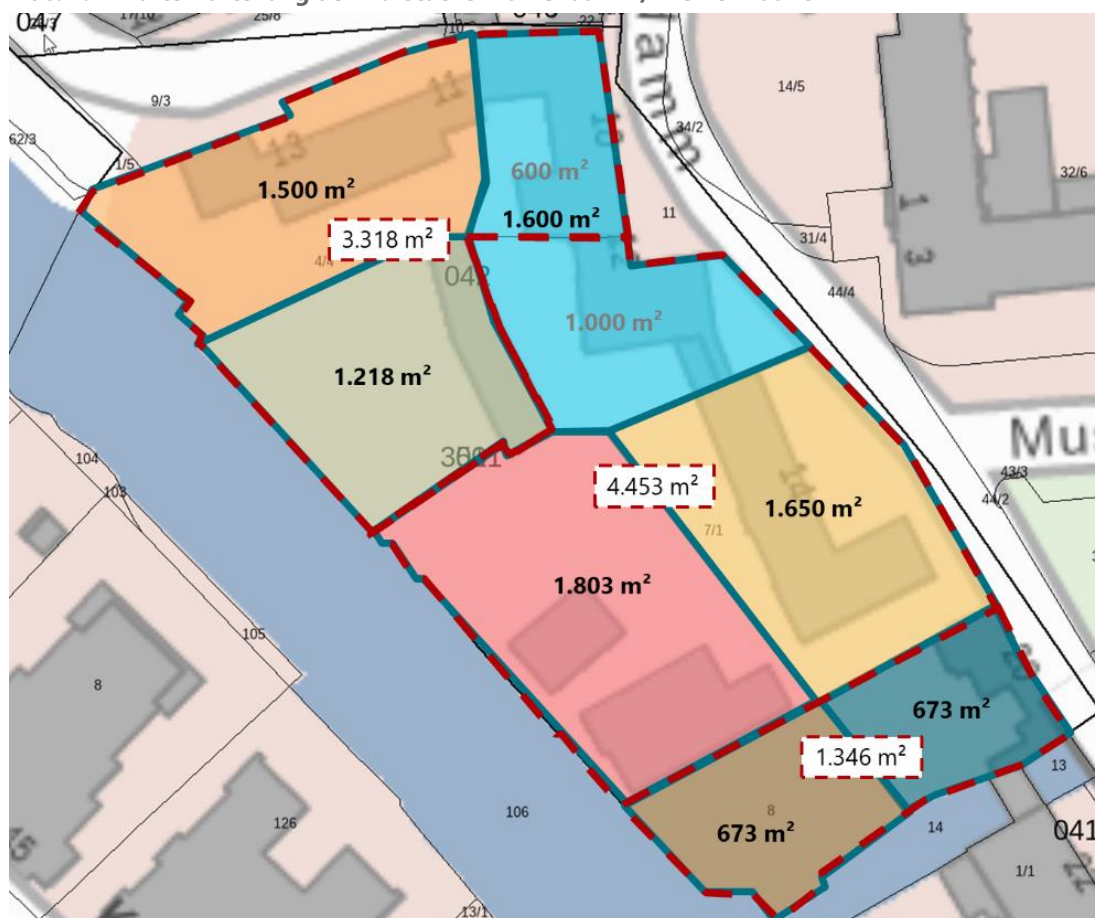
Das Objekt selbst wurde saniert und ist laut Einschätzung der cima für die nächsten 15-20 Jahre wieder ohne Einschränkungen für Büronutzungen nutzbar.

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
<u>Ermittlung des Bodenwertes</u>		
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	-96,60 EUR
Lage	1,25	201,25 EUR

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 um 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
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
Lage	1,25
<u>Bodenwertanteil freigeräumtes Grundstück (= Bauland)</u>	
abgabenfreier Bodenwert Gartenland	1.329,99 EUR
Fläche freigeräumtes Grundstück	673 m ²
Bodenwert freigeräumtes Grundstück	895.083,51 EUR
<u>Ermittlung des Bodenwertes</u>	
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>	Faktor
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>	gewerbliche Nutzung
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 Mühlenort (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 Rantzau:</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 Ausgabeverhalten 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 Ausgabesatz im Einzelhandel: 5.732 EUR/ Person (2021; CIMA)
93,8 einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für die Hansestadt Lübeck (MB Research 2022)
= angepasster Ausgabesatz 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 tätige 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/2024/12872
öffentlich

Lübeck, 05.01.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.102 - Zentrale Verwaltungsdienste

Bearbeitung: Heike Mißlitz (E-Mail: heike.misslitz@luebeck.de Telefon: 122 - 7331)

1. Neufassung der Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck

2. Neufassung der Allgemeinen Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die als Anlage 1 beigefügte Neufassung der Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck wird beschlossen.

Die als Anlage 2 beigefügte Neufassung der Allgemeinen Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck wird beschlossen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
Alle Bereiche der Hansestadt Lübeck	Änderungen, Anregungen und Hinweise sind in die Vorlage eingearbeitet
Bereich Recht	keine rechtlichen Bedenken
Bereich Haushalt und Steuerung	zustimmend

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Keine Relevanz gem. Handlungsleitfaden

Die Maßnahme ist:

☐
☐
☒

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Gemeindeordnung

Finanzielle Auswirkungen:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| ☒ | Ja (Größenordnungen sind nur mit großem Aufwand zu kalkulieren und deshalb nicht vorgenommen. Es ist aber anzunehmen, dass sich die Erhöhung der Gebühren und Entgelte positiv auf den städtischen Haushalt auswirkt.) |
| ☐ | Nein |

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- | | |
|-------------------------------------|------------------|
| ☒ | Nein |
| ☐ | Ja – Begründung: |

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:**Begründung:**

Die Bürgerschaft hat im Rahmen des Haushaltsbegleitbeschlusses die Verwaltung aufgefordert, die Gebühren- und Entgelttarife regelmäßig, d.h. jährlich auf ihren Kostendeckungsgrad zu überprüfen. Die Verwaltungsgebührensatzung und die Entgeltordnung für besondere Leistungen vom 26.02.2021 wurden in den Jahren 2022 und 2023 aus personellen Gründen nicht geändert. Um die Verwaltungsgebührensatzung und die Entgeltordnung für besondere Leistungen auf einem einheitlichen, aktuellen Stand zu halten empfiehlt es sich, beide auch aufgrund der redaktionellen Änderungen neu beschließen zu lassen.

In der Synopse (Anlage 3) ist die alte und neue Fassung der Verwaltungsgebührensatzung und in der Synopse (Anlage 4) die alte und neue Fassung der Entgeltordnung für besondere Leistungen dargestellt. Alle Änderungen werden dort erläutert. Auf die Anlage „Finanzielle Auswirkungen“ wird weiterhin aus den oben genannten Gründen verzichtet.

Anlagen:

- 1 Entwurf Verwaltungsgebührensatzung
- 2 Entwurf Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck
- 3 Synopse Verwaltungsgebührensatzung
- 4 Synopse Entgeltordnung

Bürgermeister Jan Lindenau



Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom [XX.XX.2024](#)

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung und der §§ 1 und 5 des Kommunalabgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.01.2005 (GVOBl. S.-H., S.27) zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.05.2022 (GVOBl. S.-H., S. 564) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am [XX.XX.2024](#) folgende Satzung erlassen:

§ 1

Gegenstand und Höhe der Verwaltungsgebühren, Auslagen

- (1) Für die in der anliegenden Gebührentabelle, die Bestandteil dieser Satzung ist, aufgeführten besonderen Leistungen (Amtshandlungen oder sonstige Tätigkeiten) der Hansestadt Lübeck in Selbstverwaltungsangelegenheiten, die von den Beteiligten beantragt oder sonst im eigenen Interesse veranlasst worden sind, sind Verwaltungsgebühren nach dieser Gebührensatzung zu entrichten.
- (2) Die Erhebung von Verwaltungsgebühren aufgrund anderer Vorschriften bleibt unberührt.
- (3) Soweit eine Tarifnummer der Gebührentabelle Mindest- und Höchstsätze vorsieht, ist die Höhe der Gebühr unter Berücksichtigung der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens für die Gebührenpflichtigen und des Zeit- und Sachaufwandes für die besondere Leistung zu bemessen. Soweit sich die Gebühr nach dem Wert des Gegenstandes richtet, ist der Wert zur Zeit der Beendigung der Amtshandlung maßgebend.
- (4) Werden mehrere besondere Leistungen nebeneinander vorgenommen, so ist für jede Leistung die entsprechende Gebühr zu entrichten.
- (5) Die der Hansestadt Lübeck entstandenen Auslagen sind in der Gebühr enthalten, wenn sie nicht nach § 5 Abs. 5 KAG erstattungsfähig sind. Die erstattungsfähigen Auslagen werden auch gefordert, wenn für die Leistung selbst keine Gebühr erhoben wird.

§ 2

Gebühren bei Ablehnung oder Zurücknahme von Anträgen sowie für Widerspruchsbescheide

- (1) Wird ein Antrag ausschließlich wegen Unzuständigkeit der Behörde abgelehnt, wird keine Verwaltungsgebühr erhoben. Dasselbe gilt bei Rücknahme eines Antrags, wenn mit der sachlichen Bearbeitung noch nicht begonnen worden ist.
- (2) Die vorgesehene Verwaltungsgebühr ermäßigt sich um ein Viertel, wenn
 1. ein Antrag zurückgenommen wird, nachdem mit der sachlichen Bearbeitung begonnen, die Amtshandlung aber noch nicht beendet ist;
 2. ein Antrag aus anderen Gründen als Unzuständigkeit abgelehnt wird oder
 3. eine Amtshandlung zurückgenommen oder widerrufen wird.

Im Falle der Ziff. 1 kann von einer Gebührenerhebung abgesehen werden, wenn der Antrag aus entschuldbarer Unkenntnis der Verhältnisse gestellt wurde.

- (3) Eine Gebühr für Widerspruchsbescheide darf nur erhoben werden, wenn und soweit der Widerspruch zurückgewiesen wird. Sie darf höchstens die Hälfte der Gebühr für den angefochtenen Verwaltungsakt betragen.

§ 3

Gebührenbefreiung

- (1) Gebührenfrei sind:
 1. mündliche Auskünfte
 2. Gebührenentscheidungen
 3. schriftliche Auskünfte, die nach Art und Umfang und unter Berücksichtigung ihres wirtschaftlichen Wertes oder ihres sonstigen Nutzens für den Anfragenden eine Gegenleistung nicht erfordern.
 4. Leistungen, die von den im Dienst oder im Ruhestand befindlichen oder aus sonstigen Gründen ausgeschiedenen **Mitarbeitenden** der Hansestadt Lübeck und deren Hinterbliebene beantragt werden und das Dienstverhältnis betreffen; ausgenommen sind amtsärztliche Gutachten zur Durchführung eines Kur- bzw. Heilverfahrens.
 5. Leistungen, die im Bereich des Sozialwesens die Voraussetzungen für die Erfüllung gesetzlicher Ansprüche schaffen sollen.

Anlage 1

6. Bis zu je 3 Beglaubigungen vorgelegter Abschriften sowie Fotokopien von Abschlusszeugnissen je Schüler:in von Lübecker Schulen bis zum Schuljahr nach deren Ausstellung.
- (2) Von der Entrichtung der Gebühr sind befreit:
 1. Gemeinden, Kreise und Ämter, sofern die Leistung nicht ihre wirtschaftlichen Unternehmen betrifft.
 2. Körperschaften, Vereinigungen und Stiftungen, die gemeinnützigen oder mildtätigen Zwecken im Sinne des Steuerrechts dienen, soweit die Angelegenheit nicht einen steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb betrifft; die steuerrechtliche Behandlung als gemeinnützig oder mildtätig ist durch eine Bescheinigung des Finanzamtes (Freistellungsbescheid, Körperschaftssteuerbescheid mit Anlagen oder vorläufige Bescheinigung) nachzuweisen und
 3. Kirchen, sonstige Religionsgemeinschaften und Weltanschauungsvereinigungen, die die Rechtsstellung einer Körperschaft des öffentlichen Rechts haben.
 - (3) Auskünfte und Leistungen für wissenschaftliche Arbeiten und Zwecke können gebührenfrei sein, wenn dieses im Interesse der Hansestadt Lübeck liegt.
 - (4) Die Gebührenfreiheit nach Abs. 2 Nr. 1. und 2. besteht nur, soweit die dort Genannten nicht berechtigt sind die Verwaltungsgebühren Dritten aufzuerlegen.
 - (5) Gebührenbefreiung nach anderen Rechtsvorschriften sowie die Vorschriften über die Amtshilfe bleiben unberührt.

§ 4**Gebührenermäßigung, Stundung, Niederschlagung und Erlass**

- (1) Die Gebühr kann ermäßigt werden oder von der Festsetzung der Gebühr kann ganz abgesehen werden, wenn und soweit eine Erhebung wegen der besonderen Umstände des Einzelfalles, insbesondere wegen der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gebührenpflichtigen, unbillig erscheint.
- (2) Bereits festgesetzte Gebühren können nach den hierüber bestehenden besonderen Vorschriften teilweise oder ganz gestundet, niedergeschlagen oder erlassen werden.

§ 5 Gebührenpflichtige

- (1) Zur Zahlung der Gebühr und zur Erstattung von Auslagen ist verpflichtet, wer im eigenen Interesse die Leistung beantragt oder veranlasst hat oder wer die Kosten durch eine ausdrückliche Erklärung übernommen hat. Mehrere Gebührenpflichtige haften als Gesamtschuldner.
- (2) **Gebührenpflichtige sollen** möglichst vor der Leistung auf die Gebührenpflicht hingewiesen werden.

§ 6 Entstehung der Gebühren- und Erstattungspflicht und Fälligkeit

- (1) Die Gebührenschuld entsteht, soweit ein Antrag notwendig ist, mit dessen Eingang, im Übrigen mit der Beendigung der gebührenpflichtigen Leistung.
- (2) Die Verpflichtung zur Erstattung von Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages, in den Fällen des § 5 Abs. 5 Nr. 5 Halbsatz 2 und Nr. 7 Halbsatz 2 KAG mit der Beendigung der kostenpflichtigen Leistung.
- (3) Die Gebühr und die Auslagenerstattung werden fällig, wenn die Leistung unbeschadet des § 2 Abs. 1 der Satzung vollendet ist und wenn die Entscheidung, Genehmigung usw. dem Gebührenpflichtigen bekannt gegeben worden ist, sofern im Gebührenbescheid kein anderer Termin genannt wird.
- (4) Eine Amtshandlung, die auf Antrag vorzunehmen ist, kann von der Zahlung eines angemessenen Vorschusses oder einer angemessenen Sicherheitsleistung bis zur Höhe der voraussichtlich entstehenden Gebühr abhängig gemacht werden.

§ 7 Umsatzsteuer

Soweit einzelne der genannten Leistungen der Umsatzsteuer unterliegen, ist zusätzliche zu der Gebühr die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes zu erheben.

§ 8 **Schlussbestimmungen**

Diese Satzung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft.
Gleichzeitig tritt die Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom **26.02.2021**
(www.bekanntmachungen.luebeck.de vom **19.03.2021**) außer Kraft.

Lübeck, den **XX.XX.2024**

Jan Lindenau
Bürgermeister

Gebührentabelle
gemäß § 1 der Verwaltungsgebührensatzung
der Hansestadt Lübeck vom XX.XX.2024

Teil I: Bereichsspezifische Gebühren

Tarif-Nr.	Gebührentatbestand	Euro
<u>Fachbereich Bürgermeister</u>		
<u>Buchhaltung und Finanzen, Haushalt und Steuerung</u>		
1.	Zweite und jede weitere Ausfertigung eines Steuerbescheides oder eines Anforderungsschreibens	6,00
2.	Kurze schriftliche Bescheinigung über den Stand des Personen-Kontos	6,00
3.	Ausführlicher Auszug aus dem Personenkonto	
	- pro Kassenzeichen und Jahr	10,00
	- für Zeiträume älter als zwei volle Kalenderjahre pro Kassenzeichen und Jahr	13,00
4.	Bescheinigungen in Steuersachen	10,00
5.	Ersatz für Hundesteuermarken	5,00
<u>Fachbereich Wirtschaft und Soziales</u>		
<u>Wirtschaft und Liegenschaften</u>		
6.	Bescheinigungen über gesetzliche Vorkaufsrechte gem. §§ 24 BauGB	85,00
<u>Fachbereichsdienste / Öffentliche Rechtsauskunft- und Vergleichsstelle (ÖRA)</u>		
7.	a) Regelgebühr	
	- Erste Beratung	24,00
	- Jede weitere Beratung (in derselben Sache)	13,00

Anlage 1

- | | | |
|----|---|-------|
| b) | Ermäßigte Gebühr für Empfänger:innen von Hilfe zum Lebensunterhalt und Leistungen der Grund-
sicherung nach dem SGB XII, Empfänger:innen von Bürgergeld nach dem SGB II;
Studentinnen/Studenten und vergleichbare Personen | |
| | - Erste Beratung | 10,00 |
| | - Jede weitere Beratung (in derselben Sache) | 6,00 |

8. Güteverfahren

- | | | |
|----|---|-------|
| a) | Anträge auf Einleitung eines Güteverfahrens | 16,00 |
| b) | Vergleiche im Güteverfahren | |

Gebühren in Höhe der
Hälfte der in Tabelle
Anlage 2 zu § 11
Abs. 2 Gerichtskosten-
Gesetz in der jeweils
gültigen Fassung aus-
gewiesenen Beträge

Gesundheitsamt9. **Gesundheitsdienstgesetz**

Amtliche Gutachten und Zeugnisse gem. § 13 des Gesetzes
über den Öffentlichen Gesundheitsdienst (GDG)

- | | | |
|------|--|--------------|
| 9.1. | Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten ohne ärztliche
Untersuchung gem. § 13 GDG
Grundgebühr für ½ Stunde | 80,00 |
| | Jede weitere angebrochene ½ Std. zzgl. (nur Ärztin/Arzt) | 26,00 |

- | | | |
|------|--|---------------|
| 9.2. | Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten mit ärztlicher
Untersuchung gem. § 13 GDG
Grundgebühr für ½ Std. | 107,00 |
| | jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl. (nur Ärztin/Arzt)
zzgl. nicht von 9.2. erfasster Laborkosten | 26,00 |

10. **Betäubungsmittelgesetz**

Beglaubigung einer Bescheinigung für das Mitführen von
Betäubungsmitteln in die Vertragsstaaten des Schengener
Durchführungsabkommens vom 19.06.1990

- | | | |
|----|------------------------------------|-------|
| a) | für ein Betäubungsmittel | 10,00 |
| b) | für jedes weitere Betäubungsmittel | 10,00 |

Anlage 1

11.	Bestattungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein (BestattG)	
11.1.	Erlaubnis zur Überschreitung der Frist zur Überführung einer Leiche in einen Leichenraum gem. § 10 (1) BestattG	29,00
11.2.	Ausstellung eines Leichenpasses gem. § 11 (5) BestattG	44,00
11.3.	Zurückstellung / Ermächtigung gem. § 14 BestattG	21,00
11.4.	Durchführung der 2. Leichenschau einschl. der Bescheinigung über die Freigabe zur Einäscherung der Leiche gem. § 17 (3) BestattG	66,00
11.5.	Erlaubnis zur Überschreitung der Frist zur Erd- oder Feuer-Bestattung gem. § 16 (1) BestattG und zur Beisetzung einer Urne gem. § 16 (3) BestattG	29,00
11.6.	Genehmigung zur Aus- und/oder Umbettung einer Leiche Gem. § 25 (1) BestattG	57,00
11.7.	Gebühr für die Bearbeitung eines ordnungsrechtlichen Bestattungsfalles gem. § 13 (2) BestattG Grundgebühr für ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	42,00 14,00
12.	Ärztliche Hilfe durch den Hafen- und Flugärztlichen Dienst	
12.1.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes Grundgebühr je ½ Std jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	67,00 26,00
12.2.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes nachts zwischen 21.00 und 06.00 Uhr Grundgebühr je ½ Std jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	77,00 31,00
12.3.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes an Sonntagen Grundgebühr je ½ Std jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	80,00 32,50
12.4.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes an Feiertagen Grundgebühr je ½ Std jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	85,00 35,00

Kurbetrieb Travemünde

Anlage 1

13.	Ausstellung einer Kinder-Ostseecard (nur Papiermeldeschein)	1,20 Euro
14.	Ausstellung einer Ersatz-Ostseecard	3,70
15.	Kassieren der Strandbenutzungsgebühr im Rahmen einer Kontrolle	4,00

Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung**Ordnungsamt**

16.	Erlaubnis zur Ausübung der Heilkunde ohne Bestallung nach § 1 Heilpraktikergesetz. Die Gebührenpflicht umfasst auch die Ablehnung der beantragten Amtshandlung.	133,00
-----	---	--------

Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

17.	Emissions- und Immissionsmessungen je nach Zeitaufwand, einschließlich Hin- und Rückfahrt	10,00 bis 100,00
	a) für das verwendete Material	Selbstkosten
	b) bei Einsatz wertvoller Mess- und Prüfgeräte	Zuschlag bis 15 %
	c) bei Prüfungen, die zu einem von dem Antragstellenden geforderten Zeitpunkt durchgeführt werden	Zuschlag bis 100 %
18.	Sachverständigengutachten auf tierärztlichem Gebiet	51,00 bis 352,80

Entsorgungsbetriebe

19.	Erteilung von Genehmigungen für Grundstücksentwässerungsanlagen Keine Gebühren werden für die Prüfung, Nachforderung und Abnahme bei Entwässerungsanträgen erhoben, die	
	1. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im Zusammenhang mit dem Umbau der Kanalisation von Misch- auf Trennsysteme bearbeitet werden,	
	2. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im Zusammenhang mit der Nacherschließung mit einer öffentlichen Kanalisation bearbeitet werden,	
	3. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im Zusammenhang mit dem Umbau einer Kleinkläranlage in eine Sammelgrube bearbeitet werden.	

Anlage 1

19.1.	Einfamilienhaus/Basisgebühr auf die Basisgebühr sind folgende Multiplikatoren anzuwenden:	<u>Faktor</u>	154,60 Euro
a)	Wohngrundstücke: Ein- und Zweifamilienhaus = Basisgebühr x 1,0 Häuser bis zu 10 – Wohneinheiten x 2,0 Häuser mit mehr als 10 – Wohneinheiten x 3,0		
b)	Gewerbe- und Industriegrundstücke bis zu 500 m² - überbauter Fläche x 2,0 501 m² bis 1.000 m² - überbauter Fläche x 3,0 mehr als 1.000 m² - überbauter Fläche x 4,0		
19.2.	Geringfügige Änderung der Entwässerungsanlagen		78,40
19.3.	Nachforderung von Unterlagen bei unvollständigen Genehmigungsanträgen		31,60
19.4.	Zurücksenden von nicht prüffähigen Unterlagen zzgl. Portokostenersatz		51,70
19.5.	Zusätzliche Abnahmen oder Kontrollen aufgrund der Feststellung von Mängeln bzw. dem Nichtzustandekommen von Abnahme- terminen, die von dem Gebührenpflichtigen zu verantworten sind: Abnahme/Kontrolle		
a)	einfach		50,40
b)	mittel		83,90
c)	schwer		151,00
19.6	Anfertigung und Bereitstellung von Plänen als PDF-Datei, Einscannen von Plänen in DIN A 2 oder > DIN A 2 und Versand als PDF-Datei		22,40
20.	Örtliche Kontrollen und Ermittlungen zur Festlegung der gebührenpflichtigen Flächen für die Bemessung der Niederschlagswassergebühr, soweit der Gebührenpflichtige seinen Mitwirkungspflichten nicht nachgekommen ist oder falsche Angaben gemacht hat und die Flächen nicht aufgrund von vorliegenden Erklärungen, Erlaubnissen, Genehmigungen und Änderungsanträgen ermittelt werden können		
a)	einfach		77,70
b)	mittel		114,90
c)	schwer		186,30

Anlage 1

21.	Schriftliche Auskünfte und Bescheinigungen für Anlieger und sonstige Berechtigte zu Beleihungszwecken o.ä.	Euro
a)	in einfachen Fällen	22,80
b)	mit mittlerem Schwierigkeitsgrad	45,50
c)	in schwierigen und/oder komplexen Fällen	73,90

22.	Überprüfung von Grundstücksentwässerungsanlagen und Abwassereinleitungen in die öffentlichen Entwässerungsanlagen der Hansestadt Lübeck Grundgebühr je angefangene Std. zzgl. Auslagen (Kosten für die Inanspruchnahme Dritter/ Analytikkosten)	87,50
-----	--	--------------

Fachbereich Kultur und Bildung**Schule und Sport**

23.	Zweitausfertigung eines Zeugnisses nach Verlust des Originals	10,00
-----	---	-------

Fachbereich Planen und Bauen**Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services**

24.	Amtliche Grundlagenkarten und digitale Datensätze	
24.1.	Auszüge aus digitalem Datenbestand	
24.1.1.	als digitaler Datensatz bei Versendung per E-Mail im Standard shape- oder DXF (Data-Exchange) Format auf Basis der „Digitalen Stadtgrundkarte“ (DSGK) Pauschalgebühr je Auftrag	75,00
25.	Vermessungsleistungen	
25.1.	Außendienst	
25.1.1.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Ingenieur:in, 1 Gehilf:in)	128,00
25.1.2.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Techniker:in, 1 Gehilf:in)	107,00
25.1.3.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Ingenieur:in, 1 Techniker:in)	139,00
25.1.4.	Stundensatz für 1 Messtrupp (2 Techniker:innen)	118,00
25.1.5.	Pauschale für Geräteeinsatz	25,00
25.1.6.	Pauschale für Kfz	28,00
25.2.	Innendienst	

Anlage 1

25.2.1	Stundensatz Ingenieur:in	80,00
25.2.2.	Stundensatz Techniker:in	59,00

Stadtplanung und Bauordnung

Euro

26.	Reproduktion aus Papier von Bauleitplänen und aus Plänen von anderen Orts-Satzungen, pro Seite	schwarz/weiß-farbig
	- DIN A 4	9,00 / 18,00
	- DIN A 3	10,00 / 20,00
	- DIN A 2	11,00 / 22,00
	- DIN A 1	12,00 / 24,00
	- DIN A 0	16,00 / 32,00
	- Größer als DIN A 0	18,00 / 34,00
27.	Überlassung von auf Datenträgern gespeicherten Informationen zu Luftbildaufnahmen	50,00

Gebäudemanagement

28.	Baufachliche Gutachten und Stellungnahmen für wirtschaftliche Unternehmen und Externe	
	Arbeitsstunde Schreibkraft	38,00
	Arbeitsstunde Techniker	47,00
	Arbeitsstunde Ingenieur:in/Architekt:in/Planer:in	60,00
	zzgl. Nebenkosten	5 % der Gesamtsumme

Stadtgrün und Verkehr

29.	Beaufsichtigung von Arbeiten, die für Rechnung Dritter an Straßen, Plätzen, Kanälen und sonstigen Anlagen durchgeführt werden analog der Verordnung über Honorare für Leistungen der Architekten und der Ingenieure (HOAI) in der jeweils gültigen Fassung	1,8 % der Baukosten mind. aber 11,30
30.	Versetzen von Straßenleuchten/Verkehrseinrichtungen und Überfahrtsgenehmigungen nach §§ 21 und 24 des StrWG S-H	
30.1.	Versetzen von Straßenleuchten und Verkehrseinrichtungen	80,00
30.2.	Überfahrtsgenehmigungen nach §§ 21 und 24 des StrWG S-H	
	- geringer Aufwand	139,00
	- mittlerer Aufwand	278,00
	- hoher Aufwand	486,00

		Anlage 1
	– Ortstermin	120,00
	– Straßenbaulastträger Planzeichnung einfach	100,00
	– Straßenbaulastträger Planzeichnung schwierig	240,00
30.3.	Auszüge aus digitalem Datenbestand auf Papier auf Basis	Euro
	a) der „Digitalen Stadtgrundkarte“ (DSGK): reduzierte ALKIS-Inhalte + topografischer Bestand oder	
	b) des digitalen Planes der klassifizierten Straßen	
	– DIN A 4	36,00
	– DIN A 3	51,00
30.4.	Auszüge aus digitalem Datenbestand als Grafik bei Versendung per E-Mail im pdf-Format auf Basis der „Digitalen Stadtgrundkarte“ (DSGK) Pauschalgebühr je Auftrag	25,00
31.	Ausschalten von Brunnen bei Veranstaltungen	50,00
32.	Bescheinigungen für Anlieger zu Beleihungszwecken durch Kreditanstalten (Bescheinigung pro Grundbuchblatt)	40,00
33.	Erteilung von Löschungsbewilligungen	35,00
34.	Vorbereitung, Abschluss und Abwicklung von Erschließungs- verträgen	0,5 % der Investitions- kosten für die herzu- stellenden Anlagen gemäß Erschließungs- vertrag, mindestens jedoch 10.000,00

Teil II: Allgemeine Gebühren für alle Bereiche sofern in Teil I nichts anderes bestimmt ist.

Tarif-Nr.	Gebührentatbestand	Euro
35.	Beglaubigungen, Bescheinigungen und Zeugnisse, Zweitausfertigungen von Genehmigungen, Bescheiden, Urkunden (bei Beglaubigungen auch neben einer nach Nr. 40. und 41. zu entrichtenden Gebühr)	5,70
36.	Genehmigungen, Erlaubnisse, Ausnahmegewilligungen u.ä. zum unmittelbaren Nutzen des Beteiligten vorgenommene Leistungen	2,90 bis 281,60
37.	Fotokopien, Vervielfältigungen	
	a) bei Fertigung durch städtische Mitarbeitende Je Seite 1. - 50. Kopie ab der 51. Kopie	0,90 0,40
	b) bei Eigenanfertigung auf Selbstbedienungsautomaten, je Seite	0,20
	c) bei Plänen und Zeichnungen, je Seite	2,90 bis 11,30
	d) Anfertigung von Fotokopien durch städtische Mitarbeitende im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und Bauleitplanverfahren - DIN A 4 - DIN A 3 - größer als DIN A 3	0,60 1,10 8,80
38.	Abschriften und Auszüge auch aus Urkunden und Akten, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	1,10 bis 11,30 2,90
39.	Schriftliche Auskünfte, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,90 bis 28,20 5,70
40.	Schriftliche Aufnahme eines Antrages oder einer Erklärung, die von Privatpersonen zu deren Nutzen gewünscht wird, durch städtische Mitarbeitende , je angefangene Seite DIN A 4	2,90 bis 14,10

Anlage 1

mindestens jedoch

5,70

Euro

14,10 bis 168,30

41. Örtliche Besichtigungen einschl. der darüber ausgefertigten Urkunden

42. Übernahme einer neuen Bürgschaft oder einer sonstigen Gewährleistung (Bürgschaftsprovision) jährlich

In Höhe der Differenz, die sich aus der Gegenüberstellung des Zinssatzes für eine verbürgte und eine unverbürgte Kreditgewährung ergibt. Berechnungsgrundlage für die Bürgschaftsprovision ist der Ursprungswert des Kredites und in den Folgejahren die jeweilige Restschuld

mindestens jedoch für jedes Jahr
bei nicht zu ermittelndem Geldwert

110,00**110,00 bis 330,00**

43. Erteilung eines ablehnenden Widerspruchsbescheides

bis ½ der Gebühr für die angefochtene Entscheidung

Die Gebühr erhöht sich bei steuerpflichtigen Leistungen um die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes (§ 7 Verwaltungsgebührensatzung).

Diese Satzung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft.

Lübeck, den **XX.XX.2024**

Jan Lindenau
Bürgermeister



Allgemeine Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck vom [XX.XX.2024](#)

Aufgrund des § 28 Nr. 13 der Gemeindeordnung wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am [XX.XX.2024](#) folgende Entgeltordnung beschlossen:

1. Gegenstand und Höhe der Entgelte, Auslagen

- 1.1 Für die in dem anliegenden Tarif, der Bestandteil dieser Entgeltordnung ist, aufgeführten besonderen Leistungen der Hansestadt Lübeck, die nicht Amtshandlungen oder sonstige Tätigkeiten im Sinne des § 1 der Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck in der jeweils geltenden Fassung darstellen, die von den Beteiligten beantragt oder sonst im eigenen Interesse veranlasst worden sind, sind Entgelte nach dieser Entgeltordnung zu entrichten.
- 1.2 Soweit der Tarif Mindest- und Höchstsätze vorsieht, ist die Höhe des Entgelts unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes für die besondere Leistung und/oder ihres wirtschaftlichen Wertes zu bemessen.
- 1.3 Werden mehrere besondere Leistungen nebeneinander vorgenommen, so ist für jede Leistung das entsprechende Entgelt zu entrichten.
- 1.4 Notwendige Auslagen sind in den Entgelten nicht enthalten, sie werden gesondert erhoben.

2. Zahlungspflichtige

- 2.1 Zur Zahlung des Entgelts und zur Erstattung von Auslagen ist verpflichtet, wer im eigenen Interesse eine entgeltpflichtige besondere Leistung beantragt oder veranlasst oder wer die Kosten durch eine ausdrückliche Erklärung übernommen hat. Mehrere Zahlungspflichtige haften als Gesamtschuldner.

3. Entstehung der Entgelts- und Erstattungspflicht, Fälligkeit

- 3.1 Die Entgeltspflicht entsteht, soweit vom Leistungsempfänger beantragt, mit dem Eingang des Antrages, im Übrigen mit Beendigung der entgeltspflichtigen besonderen Leistung.
- 3.2 Der Entgeltpflichtige soll möglichst vor Erbringen der Leistung auf die Höhe des Entgelts hingewiesen werden.

Anlage 2

- 3.3 Die Verpflichtung zur Zahlung erstattungsfähiger Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages.
- 3.4 Das Entgelt und der Auslagenersatz werden fällig, soweit nicht anderweitig vereinbart, mit Ausführung der besonderen Leistung, Aushändigung einer Genehmigung usw.
- 3.5 Die Erbringung einer besonderen Leistung kann von der Zahlung eines angemessenen Vorschusses oder einer angemessenen Sicherheitsleistung bis zur Höhe des voraussichtlich entstehenden Entgelts abhängig gemacht werden.

4. Umsatzsteuer

Soweit besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck der Umsatzsteuer unterliegen, ist die anfallende Steuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes zusätzlich zu entrichten.

5. Inkrafttreten

Diese Entgeltordnung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft.
Gleichzeitig tritt die Allgemeine Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck vom **26.02.2021** (www.bekanntmachungen.luebeck.de vom **19.03.2021**) außer Kraft.

Lübeck, den **XX.XX.2024**

Jan Lindenau
Bürgermeister

Teil I: Bereichsspezifische Entgelt**Tarif- Entgelttatbestand
Nr.****Fachbereich Bürgermeister****Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen**

- | | | |
|----|--|--------------|
| 1. | Statistische Veröffentlichungen/Straßenverzeichnis | |
| | a) Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck | 55,00 |
| | b) Sonderveröffentlichungen | 15,00 |
| | c) Straßenverzeichnis | 55,00 |
| 2. | Statistische Auskünfte | |
| | Grundgebühr für ½ Stunde | 40,00 |
| | jede weitere angefangene ¼ Stunde | 20,00 |
| 3. | Nachdruck thematischer Karten aus der Statistik | |
| | a) Format DIN A 0 | 45,00 |
| | b) Format DIN A 3 | 5,00 |
| | c) Format DIN A 4 | 0,80 |

**Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen /
Bürgermeisterkanzlei**

- | | | |
|----|---|---------|
| 4. | Eheschließung im Erker- Zimmer, 10 Personen | 950,00 |
| | - ohne Sektempfang | 880,00 |
| | - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung | 820,00 |
| 5. | Eheschließung im Kommissarenzimmer, 20 Personen | 1050,00 |
| | - ohne Sektempfang | 915,00 |
| | - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung | 855,00 |
| 6. | Eheschließung in der Hörkammer, 40 Personen | 1150,00 |
| | - ohne Sektempfang | 925,00 |
| | - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung | 865,00 |
| 7. | Eheschließung im Audienzsaal, 100 Personen | 1650,00 |
| | - ohne Sektempfang | 1150,00 |
| | - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung | 1090,00 |

Fachbereich Wirtschaft und SozialesWirtschaft und Liegenschaften

8.	Abgabe privatrechtlicher Erklärungen	
8.1.	Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen	
	a) Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen nach Aktenlage	205,00
	b) Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen mit Beteiligung Dritter	278,00
	c) Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen mit Beteiligung Dritter und aufwändiger Recherche	352,00
	d) für jede weitere Vorrangseinräumungserklärung	131,00
8.2.	Erteilung einer Erklärung nach § 91 Abs. 2 ZVG (je Recht)	106,00
8.3.	Erteilung einer Zustimmungserklärung (je Recht)	106,00
8.4.	Erteilung einer Pfandhaftentlassung	
	a) ohne Beteiligung Dritter	143,00
	b) mit Beteiligung Dritter	271,00
8.5.	Erteilung einer Zustimmungserklärung zur Neuvaluierung bzw. Abtretung von vorrangigen Grundpfandrechten	143,00
8.6.	Erteilung einer Belastungsgenehmigung (nur bei Vorlage einer vertraglichen Regelung)	113,00
8.7.	Erteilung einer Vorkaufsrechtsverzichtserklärung (für das rechtsgeschäftliche Vorkaufsrecht)	
	a) ohne Beteiligung Dritter	67,00
	b) mit Beteiligung Dritter	163,00
8.8.	Erteilung einer Löschungsbewilligung ohne Ablösesumme für	
	a) Straßenbaukosten	71,00
	b) Auflassungs- bzw. Rückauflassungsvormerkungen bei Zeitablauf bzw. Erfüllung der Bauverpflichtung u.ä.	100,00
	c) Rechte, die gem. Mitteilung Dritter gelöscht werden können	271,00

Anlage 2

8.9.	Erteilung einer weiteren Löschungsbewilligung der Tarife 8.8. a) - c)	½ des jeweiligen Tarifes
8.10.	Anfertigung von Lageplänen	20,00 bis 320,00
9.	Zustimmungserklärung zur Eintragung einer Baulast	60 % des Bodenwertes der belasteten Fläche, mindestens jedoch 250,00
10.	Erstellung einer nachbarrechtlichen Zustimmung	150,00 bis 2000,00
11.	Bereitstellen von Strom auf Flächen des Bereiches für Dritte je kWh zzgl. pro Fall	0,60 30,00
12.	Bereitstellen von vorhandenen Toilettenanlagen für Dritte exklusive Reinigung und Verbrauchsmaterialien pro angefangenen Tag	100,00
13.	Benutzungserlaubnis für vorhandene Flächen	
	a) zur Baustelleneinrichtung oder Lagerung von Baustoffen etc. je m² / Monat	5,00
	b) zur gewerblichen Nutzung je m² / Tag mindestens je Tag	0,10 100,00
	c) zur sonstigen Nutzung (Abstellflächen) je m² / Tag mindestens je Tag	0,05 50,00
	d) Entgelt für die Erteilung von gewerblichen Drehgenehmigungen (mit oder ohne Aufstiegsgenehmigung von Drohnen), Bearbeitungszeit ½ Std.	32,00
	- bei erhöhtem zeitlichen Bearbeitungsaufwand zzgl. je angefangene ½ Std.	37,00
14.	Erteilung einer Löschungsbewilligung ohne Ablösesumme für Auflassungs- bzw. Rückauflassungsvormerkungen bei Zeitablauf bzw. Erfüllung der Bauverpflichtung u.ä. (bei vollständiger Rückzahlung von Kommunaldarlehen)	100,00
<u>Gesundheitsamt</u>		
15.	HIV-Schnelltestmaterial	Auslagenersatz
16.	Reisemedizinische Impfungen, soweit sie nicht nach § 20 IFSG unentgeltlich vorzunehmen sind	
	a) Impfung 1	47,00

b) Parallelimpfungen

Anlage 2
34,00

c) für die Impfstoffe

Auslagenersatz

Fachbereich Umwelt, Sicherheit und OrdnungUmwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

- | | | |
|-----|--|-------------------|
| 17. | Erteilung von schriftlichen Auskünften und Kopien oder Ausgabe von digitalen Datensätzen auf CD-Rom DVD oder als Datei von Umweltinformationen | 100,00 bis 500,00 |
|-----|--|-------------------|

Standesamt

- | | | |
|-----|--|-------------------|
| 18. | Postgänge für besondere Zustellungsformen der Urkunden
- je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit | 33,00 |
| 19. | Postgänge für eilbedürftigen Versand ohne besondere Zustellungsform
- je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit | 33,00 |
| 20. | Auf- und Abbau von Sektempfängen im Garten der Lindeschen Villa | 15,00 bis 500,00 |
| 21. | Vermietung eines Stehtisches mit Husse | 15,00 |
| 22. | Vermietung des Pavillons
- bis zu 2 Stunden
- zeitlich unbefristet für den Tag der Eheschließung | 50,00
100,00 |
| 23. | Erteilung einer Gartennutzungserlaubnis für kommerzielle Nutzer:innen je nach zeitlichem und räumlichen Umfang | 100,00 bis 500,00 |

Fachbereich Kultur und BildungArchiv

- | | | |
|-----|---|---------------|
| 24. | Einsicht in Archivgut in den Räumen des Archivs für private und geschäftliche Zwecke
- für einen Tag
- für eine Woche | 6,00
20,00 |
| 25. | Ausdrucke an Recherche- Arbeitsplätzen im Lesesaal
- je Seite | 0,10 |
| 26. | Nachforschungen und Auskünfte aus Archivalien | |

Anlage 2

- je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit			
	Laufbahngruppe 2, Zweites Einstiegsamt/vergleichbare Beschäftigte	33,00	
	Laufbahngruppe 2, Erstes Einstiegsamt/vergleichbare Beschäftigte		
	Laufbahngruppe 1, Zweites Einstiegsamt/vergleichbare Beschäftigte	26,00	
		20,00	
27.	Reproduktionen von Archivgut durch das Archiv		
27.1.	Reproduktionen von Standesamtsunterlagen und behördlichen Karteien (per Digitalkamera)		
	a) Anfertigung von Reproduktionen		
	- Grundbetrag je Auftrag	5,00	
	- je Aufnahme	0,50	
	- je Ausdruck	1,50	
	b) Beglaubigung pro Eintrag	8,00	
27.2.	Reproduktionen von allen sonstigen Archivalien durch die Fotowerkstatt (per Auflichtscanner)		
	a) Anfertigung und Bereitstellung von Digitalaufnahmen		
	- Grundbetrag je Auftrag (max. 100 Aufnahmen)	10,00	
	- je Digitalaufnahme/Scan	0,80	
	- CD-Rom (zzgl. Porto und Verpackung)	1,00	
	b) Ausdruck von Digitalaufnahmen		
	- pro Seite s/w DIN A 4	1,50	
	c) Herstellung einer vergrößerten Kopie von einem vorhandenen Mikrofilm	1,50	
28.	Vorbereitung und Beaufsichtigung von Foto- oder Filmaufnahmen von Archivalien in den Räumen des Archivs		
	- je angefangene ½ Stunde	25,00	
29.	Erlaubnis zur Veröffentlichung oder Vervielfältigung von Reproduktionen von Archivgut zu gewerblichen oder geschäftlichen Zwecken	Plakate	Postkarten
	a) in Druckwerken je nach Auflage		
	bis 5.000 Exemplare	50,00	100,00
	bis 10.000 Exemplare	100,00	200,00
	jede weiteren 1.000 Exemplare	10,00	20,00
		1000,00	2000,00

Anlage 2

bis zu einem Höchstbetrag von

b) für die Verwendung im Film oder Fernsehen
- je angefangene Minute

c) für die Internetnutzung

100,00

50,00

30. Gruppenführungen im Archiv pro Gruppe 25,00

Fachbereich Planen und Bauen

Gebäudemanagement

31. Erstellung von DXF- oder DWG-Dateien von vorhandenen pro.-
Dateien aus dem CAD Programm Arriba CA3D
- DIN A 4 – DIN A 1 Formate 2,60 bis 10,20
zzgl. je Arbeitsstunde 38,00

Stadtgrün und Verkehr

32. Benutzungserlaubnis Grünanlagen
- Nutzung ohne kommerzielles Interesse (mit mehr als 30
Personen) 25,00
- Verkaufsstände ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse
je m² / Tag 0,50
- Verkaufsstände mit überwiegend wirtschaftlichem Interesse
bis 50 m² / Tag 1,00
ab 50 m² / Tag 0,50
- gewerbliche Veranstaltungen, Schaustellerveranstaltungen,
Messen, Ausstellungen oder sonstige Nutzung mit 0,12 mindestens
wirtschaftlichem Interesse je m² / Tag 25,00 / Tag
- Baustelleneinrichtung, Lagerung von Baustoffen
je m² / Monat 9,00

Teil II:

Allgemeine Entgelte für alle Bereiche sofern in Teil I nichts anderes bestimmt ist

33. Fotokopien,
Vervielfältigungen

a) bei Fertigung durch städtische Mitarbeiter: innen

Anlage 2

je Seite	
1.-50. Kopie	0,90
ab der 51. Kopie	0,40
b) bei Eigenanfertigung auf Selbstbedienungsautomaten je Seite	0,20
c) bei Plänen und Zeichnungen je Seite	2,90 bis 12,00
d) Anfertigung von Fotokopien durch städtische Mitarbeitende im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und Bauleitplanverfahren	
- DIN A 4	0,60
- > DIN A 4	1,10
34. Abschriften und Auszüge auch aus Urkunden und Akten, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	1,10 bis 12,00 2,90
35. Schriftliche Auskünfte, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,90 bis 29,00 5,70
36. Schriftliche Aufnahme eines Antrages oder einer Erklärung, die von Privatpersonen zu deren Nutzen gewünscht wird, durch Mitarbeitende je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,90 bis 14,10 5,70
37. Örtliche Besichtigungen einschließlich der darüber ausgefertigten Urkunden	14,10 bis 168,30
38. Überlassen von auf Datenträgern gespeicherten Informationen	5,70 bis 281,60

Das Entgelt erhöht sich für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck, die der Umsatzsteuer unterliegen, um die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes (Ziffer 4. Entgeltordnung).

Alte Fassung	Neue Fassung	Erläuterungen
Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom 26.02.2021	Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom <i>XX.XX.2024</i>	
Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H.2003, S.57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.09.2020 (GVOBl. Schl.-H.2020, S.514) und der §§ 1,2,4 und 5 des Kommunalabgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.01.2005 (GVOBl.S.-H.2005, S.27) zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.11.2019 (GVOBl. Schl.-H.2019, S.425) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom 25.05.2021 folgende Satzung erlassen:	<i>Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung und der §§ 1 und 5 des Kommunalabgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.01.2005 (GVOBl. S.-H., S.27) zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.05.2022 (GVOBl. S.-H., S. 564) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am XX.XX.2024 folgende Satzung erlassen:</i>	Die Eingangsformel wird aktualisiert.
Teil I und II der Gebührentabelle gemäß § 1 der Verwaltungsgebührensatzung vom 26.02.2021 werden wie folgt geändert:		
§ 1 Gegenstand und Höhe der Verwaltungsgebühren, Auslagen (1) Für die in der anliegenden Gebührentabelle, die Bestandteil dieser Satzung ist, aufgeführten besonderen Leistungen (Amtshandlungen oder sonstige Tätigkeiten) der Hansestadt Lübeck in Selbstverwaltungsangelegenheiten, die von den Beteiligten beantragt oder sonst im eigenen Interesse veranlasst worden sind, sind	§ 1 Gegenstand und Höhe der Verwaltungsgebühren, Auslagen (1) Für die in der anliegenden Gebührentabelle, die Bestandteil dieser Satzung ist, aufgeführten besonderen Leistungen (Amtshandlungen oder sonstige Tätigkeiten) der Hansestadt Lübeck in Selbstverwaltungsangelegenheiten, die von den Beteiligten beantragt oder sonst im eigenen Interesse veranlasst worden sind, sind	unverändert

Verwaltungsgebühren nach dieser Gebührensatzung zu entrichten. (2) Die Erhebung von Verwaltungsgebühren aufgrund anderer Vorschriften bleibt unberührt. (3) Soweit eine Tarifnummer der Gebührentabelle Mindest- und Höchstsätze vorsieht, ist die Höhe der Gebühr unter Berücksichtigung der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens für die Gebührenpflichtigen und des Zeit- und Sachaufwandes für die besondere Leistung zu bemessen. Soweit sich die Gebühr nach dem Wert des Gegenstandes richtet, ist der Wert zur Zeit der Beendigung der Amtshandlung maßgebend. (4) Werden mehrere besondere Leistungen nebeneinander vorgenommen, so ist für jede Leistung die entsprechende Gebühr zu entrichten. (5) Die der Hansestadt Lübeck entstandenen Auslagen sind in der Gebühr enthalten, wenn sie nicht nach § 5 Abs. 5 KAG erstattungsfähig sind. Die erstattungsfähigen Auslagen werden auch gefordert, wenn für die Leistung selbst keine Gebühr erhoben wird.	Verwaltungsgebühren nach dieser Gebührensatzung zu entrichten. (2) Die Erhebung von Verwaltungsgebühren aufgrund anderer Vorschriften bleibt unberührt. (3) Soweit eine Tarifnummer der Gebührentabelle Mindest- und Höchstsätze vorsieht, ist die Höhe der Gebühr unter Berücksichtigung der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens für die Gebührenpflichtigen und des Zeit- und Sachaufwandes für die besondere Leistung zu bemessen. Soweit sich die Gebühr nach dem Wert des Gegenstandes richtet, ist der Wert zur Zeit der Beendigung der Amtshandlung maßgebend. (4) Werden mehrere besondere Leistungen nebeneinander vorgenommen, so ist für jede Leistung die entsprechende Gebühr zu entrichten. (5) Die der Hansestadt Lübeck entstandenen Auslagen sind in der Gebühr enthalten, wenn sie nicht nach § 5 Abs. 5 KAG erstattungsfähig sind. Die erstattungsfähigen Auslagen werden auch gefordert, wenn für die Leistung selbst keine Gebühr erhoben wird.	

§ 2 Gebühr bei Ablehnung oder Zurücknahme von Anträgen und für die Bearbeitung von Widersprüchen (1) Wird ein Antrag ausschließlich wegen Unzuständigkeit der Behörde abgelehnt, wird keine Verwaltungsgebühr erhoben. Dasselbe gilt bei Rücknahme eines Antrags, wenn mit der sachlichen Bearbeitung noch nicht begonnen worden ist. (2) Die vorgesehene Verwaltungsgebühr ermäßigt sich um ein Viertel, wenn 1. ein Antrag zurückgenommen wird, nachdem mit der sachlichen Bearbeitung begonnen, die Amtshandlung aber noch nicht beendet ist; 2. ein Antrag aus anderen Gründen als Unzuständigkeit abgelehnt wird oder 3. eine Amtshandlung zurückgenommen oder widerrufen wird. Im Falle der Ziff. 1 kann von einer Gebührenerhebung abgesehen werden, wenn der Antrag aus entschuldbarer Unkenntnis der Verhältnisse gestellt wurde. (3) Eine Gebühr für Widerspruchsbescheide darf nur erhoben werden, wenn und soweit der	§ 2 Gebühr bei Ablehnung oder Zurücknahme von Anträgen und für die Bearbeitung von Widersprüchen (1) Wird ein Antrag ausschließlich wegen Unzuständigkeit der Behörde abgelehnt, wird keine Verwaltungsgebühr erhoben. Dasselbe gilt bei Rücknahme eines Antrags, wenn mit der sachlichen Bearbeitung noch nicht begonnen worden ist. (2) Die vorgesehene Verwaltungsgebühr ermäßigt sich um ein Viertel, wenn 1. ein Antrag zurückgenommen wird, nachdem mit der sachlichen Bearbeitung begonnen, die Amtshandlung aber noch nicht beendet ist; 2. ein Antrag aus anderen Gründen als Unzuständigkeit abgelehnt wird oder 3. eine Amtshandlung zurückgenommen oder widerrufen wird. Im Falle der Ziff. 1 kann von einer Gebührenerhebung abgesehen werden, wenn der Antrag aus entschuldbarer Unkenntnis der Verhältnisse gestellt wurde. (3) Eine Gebühr für Widerspruchsbescheide darf nur erhoben werden, wenn und soweit der Widerspruch	unverändert
--	--	--------------------

Widerspruch zurückgewiesen wird. Sie darf höchstens die Hälfte der Gebühr für den angefochtenen Verwaltungsakt betragen.	zurückgewiesen wird. Sie darf höchstens die Hälfte der Gebühr für den angefochtenen Verwaltungsakt betragen.	
§ 3 Gebührenbefreiung (1) Gebührenfrei sind: 1. mündliche Auskünfte 2. Gebührenentscheidungen 3. Schriftliche Auskünfte, die nach Art und Umfang und unter Berücksichtigung ihres wirtschaftlichen Wertes oder ihres sonstigen Nutzens für den Anfragenden eine Gegenleistung nichterfordern. 4. Leistungen, die von den im Dienst oder im Ruhestand befindlichen oder aus sonstigen Gründen ausgeschiedenen Mitarbeiter:innen der Hansestadt Lübeck und deren Hinterbliebenen beantragt werden und das Dienstverhältnis betreffen; ausgenommen sind amtsärztliche Gutachten zur Durchführung eines Kur- bzw. Heilverfahrens. 5. Leistungen, die im Bereich des Sozialwesens die Voraussetzungen für die Erfüllung gesetzlicher Ansprüche schaffen sollen.	§ 3 Gebührenbefreiung (1) Gebührenfrei sind: 1. mündliche Auskünfte 2. Gebührenentscheidungen 3. Schriftliche Auskünfte, die nach Art und Umfang und unter Berücksichtigung ihres wirtschaftlichen Wertes oder ihres sonstigen Nutzens für den Anfragenden eine Gegenleistung nichterfordern. 4. Leistungen, die von den im Dienst oder im Ruhestand befindlichen oder aus sonstigen Gründen ausgeschiedenen Mitarbeitenden der Hansestadt Lübeck und deren Hinterbliebenen beantragt werden und das Dienstverhältnis betreffen; ausgenommen sind amtsärztliche Gutachten zur Durchführung eines Kur- bzw. Heilverfahrens. 5. Leistungen, die im Bereich des Sozialwesens die Voraussetzungen für die Erfüllung gesetzlicher Ansprüche schaffen sollen.	redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache

6. Bis zu je 3 Beglaubigungen vorgelegter Abschriften sowie Fotokopien von Abschlusszeugnissen je Schüler:in von Lübecker Schulen bis zum Schuljahr nach deren Ausstellung. (2) Von der Entrichtung der Gebühr sind befreit: 1. Gemeinden, Kreise und Ämter, sofern die Leistung nicht ihre wirtschaftlichen Unternehmen betrifft. 2. Körperschaften, Vereinigungen und Stiftungen, die gemeinnützigen oder mildtätigen Zwecken im Sinne des Steuerrechts dienen, soweit die Angelegenheit nicht einen steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb betrifft; die steuerrechtliche Behandlung als gemeinnützig oder mildtätig ist durch eine Bescheinigung des Finanzamtes(Freistellungsbescheid, Körperschaftssteuerbescheid mit Anlagen oder vorläufige Bescheinigung) nachzuweisen und 3. Kirchen, sonstige Religionsgemeinschaften und Weltanschauungsvereinigungen, die die Rechtsstellung einer Körperschaft des öffentlichen Rechts haben. (3) Auskünfte und Leistungen für wissenschaftliche Arbeiten und Zwecke können gebührenfrei sein, wenn dieses im Interesse der Hansestadt Lübeck liegt.	6. Bis zu je 3 Beglaubigungen vorgelegter Abschriften sowie Fotokopien von Abschlusszeugnissen je Schüler:in von Lübecker Schulen bis zum Schuljahr nach deren Ausstellung. (2) Von der Entrichtung der Gebühr sind befreit: 1. Gemeinden, Kreise und Ämter, sofern die Leistung nicht ihre wirtschaftlichen Unternehmen betrifft. 2. Körperschaften, Vereinigungen und Stiftungen, die gemeinnützigen oder mildtätigen Zwecken im Sinne des Steuerrechts dienen, soweit die Angelegenheit nicht einen steuerpflichtigen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb betrifft; die steuerrechtliche Behandlung als gemeinnützig oder mildtätig ist durch eine Bescheinigung des Finanzamtes(Freistellungsbescheid, Körperschaftssteuerbescheid mit Anlagen oder vorläufige Bescheinigung) nachzuweisen und 3. Kirchen, sonstige Religionsgemeinschaften und Weltanschauungsvereinigungen, die die Rechtsstellung einer Körperschaft des öffentlichen Rechts haben. (3) Auskünfte und Leistungen für wissenschaftliche Arbeiten und Zwecke können gebührenfrei sein, wenn dieses im Interesse der Hansestadt Lübeck liegt.	
---	---	--

(4) Die Gebührenfreiheit nach Abs. 2 Nr. 1. und 2. besteht nur, soweit die dort Genannten nicht berechtigt sind die Verwaltungsgebühren Dritten aufzuerlegen. (5) Gebührenbefreiung nach anderen Rechtsvorschriften sowie die Vorschriften über die Amtshilfe bleiben unberührt.	(4) Die Gebührenfreiheit nach Abs. 2 Nr. 1. und 2. besteht nur, soweit die dort Genannten nicht berechtigt sind die Verwaltungsgebühren Dritten aufzuerlegen. (5) Gebührenbefreiung nach anderen Rechtsvorschriften sowie die Vorschriften über die Amtshilfe bleiben unberührt.	
§ 4 Gebührenermäßigung, Stundung, Niederschlagung und Erlass (1) Die Gebühr kann ermäßigt werden oder von der Festsetzung der Gebühr kann ganz abgesehen werden, wenn und soweit eine Erhebung wegen der besonderen Umstände des Einzelfalles, insbesondere wegen der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gebührenpflichtigen, unbillig erscheint. (2) Bereits festgesetzte Gebühren können nach den hierüber bestehenden besonderen Vorschriften teilweise oder ganz gestundet, niedergeschlagen oder erlassen werden.	§ 4 Gebührenermäßigung, Stundung, Niederschlagung und Erlass (1) Die Gebühr kann ermäßigt werden oder von der Festsetzung der Gebühr kann ganz abgesehen werden, wenn und soweit eine Erhebung wegen der besonderen Umstände des Einzelfalles, insbesondere wegen der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gebührenpflichtigen, unbillig erscheint. (2) Bereits festgesetzte Gebühren können nach den hierüber bestehenden besonderen Vorschriften teilweise oder ganz gestundet, niedergeschlagen oder erlassen werden.	unverändert
§ 5 Gebührenpflichtige (1) Zur Zahlung der Gebühr und zur Erstattung von Auslagen ist verpflichtet, wer im eigenen Interesse	§ 5 Gebührenpflichtige (1) Zur Zahlung der Gebühr und zur Erstattung von Auslagen ist verpflichtet, wer im eigenen Interesse	

die Leistung beantragt oder veranlasst hat oder wer die Kosten durch eine ausdrückliche Erklärung übernommen hat. Mehrere Gebührenpflichtige haften als Gesamtschuldner. (2) Der Gebührenpflichtige soll möglichst vorder Leistung auf die Gebührenpflicht hingewiesen werden.	die Leistung beantragt oder veranlasst hat oder wer die Kosten durch eine ausdrückliche Erklärung übernommen hat. Mehrere Gebührenpflichtige haften als Gesamtschuldner. (2) Gebührenpflichtige sollen möglichst vor der Leistung auf die Gebührenpflicht hingewiesen werden.	redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache
§ 6 Entstehung der Gebühren- und Erstattungspflicht und Fälligkeit (1) Die Gebührenschuld entsteht, soweit ein Antrag notwendig ist, mit dessen Eingang, im Übrigen mit der Beendigung der gebührenpflichtigen Leistung. (2) Die Verpflichtung zur Erstattung von Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages, in den Fällen des § 5 Abs.5 Nr. 5 Halbsatz 2 und Nr. 7 Halbsatz 2 KAG mit der Beendigung der kostenpflichtigen Leistung. (3) Die Gebühr und die Auslagenerstattung werden fällig, wenn die Leistung unbeschadet des § 2 Abs. 1 der Satzung vollendet ist und wenn die Entscheidung, die Genehmigung usw. dem Gebührenpflichtigen bekannt gegeben worden ist, sofern im Gebührenbescheid kein anderer Termin genannt wird.	§ 6 Entstehung der Gebühren- und Erstattungspflicht und Fälligkeit (1) Die Gebührenschuld entsteht, soweit ein Antrag notwendig ist, mit dessen Eingang, im Übrigen mit der Beendigung der gebührenpflichtigen Leistung. (2) Die Verpflichtung zur Erstattung von Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages, in den Fällen des § 5 Abs.5 Nr. 5 Halbsatz 2 und Nr. 7 Halbsatz 2 KAG mit der Beendigung der kostenpflichtigen Leistung. (3) Die Gebühr und die Auslagenerstattung werden fällig, wenn die Leistung unbeschadet des § 2 Abs. 1 der Satzung vollendet ist und wenn die Entscheidung, die Genehmigung usw. dem Gebührenpflichtigen bekannt gegeben worden ist, sofern im Gebührenbescheid kein anderer Termin genannt wird.	unverändert

(4) Eine Amtshandlung, die auf Antrag vorzunehmen ist, kann von der Zahlung eines angemessenen Vorschusses oder einer angemessenen Sicherheitsleistung bis zur Höhe der voraussichtlich entstehenden Gebühr abhängig gemacht werden.	(4) Eine Amtshandlung, die auf Antrag vorzunehmen ist, kann von der Zahlung eines angemessenen Vorschusses oder einer angemessenen Sicherheitsleistung bis zur Höhe der voraussichtlich entstehenden Gebühr abhängig gemacht werden.	
§ 7 Umsatzsteuer Soweit einzelne der genannten Leistungen der Umsatzsteuer unterliegen, ist zusätzliche zu der Gebühr die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes zu erheben. § 8 Schlussbestimmungen Diese Satzung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom 03.12.2001 (Lübecker Stadtzeitung vom 11.12.2001 / 08.01.2002), zuletzt geändert durch die 17. Satzung zur Änderung der Verwaltungsgebührensatzung vom 28.02.2020 (www.bekanntmachungen.luebeck.de vom 14.03.2020) außer Kraft.	§ 7 Umsatzsteuer Soweit einzelne der genannten Leistungen der Umsatzsteuer unterliegen, ist zusätzliche zu der Gebühr die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes zu erheben. § 8 Schlussbestimmungen Diese Satzung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom 26.02.2021 (www.bekanntmachungen.luebeck.de vom 19.03.2021) außer Kraft.	unverändert Schlussbestimmungen werden aktualisiert

Lübeck, den 26.02.2021 Jan Lindenau Bürgermeister	Lübeck, den <i>XX.XX.2024</i> Jan Lindenau Bürgermeister	Datum wird aktualisiert

Gebührentabelle gem. § 1 der Verwaltungsgebührensatzung			Gebührentabelle gem. § 1 der Verwaltungsgebührensatzung				
Teil I Bereichsspezifische Gebühren			Teil I Bereichsspezifische Gebühren				
Tarif Nr.	Gebührentatbestand	Euro	Tarif Nr.	Gebührentatbestand	Euro	+/- %	
	<u>Fachbereich</u> Bürgermeister			<u>Fachbereich</u> Bürgermeister			
	<u>Buchhaltung und Finanzen</u> <u>Haushalt und Steuerung</u>			<u>Buchhaltung und Finanzen</u> <u>Haushalt und Steuerung</u>			
1.	Zweite und jede weitere Ausfertigung eines Steuerbescheides oder eines Anforderungsschreibens	6,00	1.	Zweite und jede weitere Ausfertigung eines Steuerbescheides oder eines Anforderungsschreibens	6,00	-,-	unverändert
2.	Kurze schriftliche Bescheinigung über den Stand des Personenkontos	6,00	2.	Kurze schriftliche Bescheinigung über den Stand des Personenkontos	6,00	-,-	unverändert
3.	Ausführlicher Auszug aus dem Personenkonto		3.	Ausführlicher Auszug aus dem Personenkonto		-,-	unverändert
	- pro Kassenzeichen und Jahr	10,00		- pro Kassenzeichen und Jahr	10,00		
	- für Zeiträume älter als zwei volle Kalenderjahre pro Kassenzeichen und Jahr	13,00		- für Zeiträume älter als zwei volle Kalenderjahre pro Kassenzeichen und Jahr	13,00	-,-	unverändert
4.	Bescheinigung in	10,00	4.	Bescheinigung in	10,00	-,-	unverändert

5.	Steuersachen Ersatz für Hundesteuermarken	3,00	5.	Steuersachen Ersatz für Hundesteuermarken	5,00	+66,67	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
	<u>Fachbereich Wirtschaft und Soziales</u>			<u>Fachbereich Wirtschaft und Soziales</u>			
	<u>Wirtschaft und Liegenschaften</u>			<u>Wirtschaft und Liegenschaften</u>			
6.	Bescheinigungen über gesetzliche Vorkaufsrechte gem. §§ 24 BauGB	85,00	6.	Bescheinigungen über gesetzliche Vorkaufsrechte gem. §§ 24 BauGB	85,00	-,-	unverändert
	<u>Fachbereichsdienste / Öffentliche Rechtsauskunft- und Vergleichsstelle (ÖRA)</u>			<u>Fachbereichsdienste / Öffentliche Rechtsauskunft- und Vergleichsstelle (ÖRA)</u>			
7.	a) Regelgebühr - erste Beratung - jede weitere Beratung (in derselben Sache) b) Ermäßigte Gebühr für Empfänger:innen von Hilfe zum Lebensunterhalt und Leistungen der Grund-sicherung nach dem SGB XII, Empfänger:innen von Arbeitslosengeld II nach dem SGB II;	24,00 13,00	7.	a) Regelgebühr - erste Beratung - jede weitere Beratung (in derselben Sache) b) Ermäßigte Gebühr für Empfänger:innen von Hilfe zum Lebensunterhalt und Leistungen der Grund-sicherung nach dem SGB XII, Empfänger:innen von Bürgergeld nach dem SGB II;	24,00 13,00	-,- -,-	unverändert unverändert redaktionelle Anpassung an die korrekte Bezeichnung

8.	Student:innen und vergleichbare Personen		8.	Student:innen und vergleichbare Personen			
	– Erste Beratung	10,00		– Erste Beratung	10,00	-,-	unverändert
	– Jede weitere Beratung (in derselben Sache)	6,00		– Jede weitere Beratung (in derselben Sache)	6,00	-,-	unverändert
	Güteverfahren			Güteverfahren			
	a) Anträge auf Einleitung eines Güteverfahrens	16,00		a) Anträge auf Einleitung eines Güteverfahrens	16,00	-,-	unverändert
	b) Vergleiche im Güteverfahren	Gebühren in Höhe der Hälfte der in Tabelle Anlage 2 zu § 11 Abs. 2 Gerichtskostengesetz in der jeweils gültigen Fassung ausgewiesenen Beträge		b) Vergleiche im Güteverfahren	Gebühren in Höhe der Hälfte der in Tabelle Anlage 2 zu § 11 Abs. 2 Gerichtskostengesetz in der jeweils gültigen Fassung ausgewiesenen Beträge		
	<u>Gesundheitsamt</u>			<u>Gesundheitsamt</u>			
9.	Gesundheitsdienstgesetz (GDG vom 13.07.2011)		9.	Gesundheitsdienstgesetz			<i>Wegfall der Nennung des Aktualisierungsdatums</i>
	Amtliche Gutachten und Zeugnisse gem. § 13 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst (GDG)			Amtliche Gutachten und Zeugnisse gem. § 13 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst (GDG)			

9.1.	Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten ohne ärztliche Untersuchung gem. § 13 GDG Grundgebühr für ½ Std. jede weitere ¼ Std. zzgl.	70,00 22,50	9.1.	Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten ohne ärztliche Untersuchung gem. § 13 GDG Grundgebühr für ½ Std. jede weitere ¼ Std. zzgl.	<i>80,00</i> <i>26,00</i>	<i>+14,29</i> <i>+15,56</i>	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
9.2.	Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten mit ärztlicher Untersuchung gem. § 13 GDG Grundgebühr für ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl. (nur Ärztin/Arzt) zzgl. nicht von 9.2. erfasster Laborkosten	94,00 22,50	9.2.	Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten mit ärztlicher Untersuchung gem. § 13 GDG Grundgebühr für ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl. (nur Ärztin/Arzt) zzgl. nicht von 9.2. erfasster Laborkosten	<i>107,00</i> <i>26,00</i>	<i>+13,83</i> <i>+15,56</i>	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
	Betäubungsmittelgesetz			Betäubungsmittelgesetz			
10.	Beglaubigung einer Bescheinigung für das Mitführen von Betäubungsmitteln in die Vertragsstaaten des Schengener Durchführungsabkommens vom 19.06.1990 a) für ein Betäubungsmittel b) für jedes weitere Betäubungsmittel	10,00 10,00	10.	Beglaubigung einer Bescheinigung für das Mitführen von Betäubungsmitteln in die Vertragsstaaten des Schengener Durchführungsabkommens vom 19.06.1990 a) für ein Betäubungsmittel b) für jedes weitere Betäubungsmittel	10,00 10,00		unverändert unverändert

11.	Bestattungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein (BestattG)		11.	Bestattungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein (BestattG)			
11.1.	Erlaubnis zur Überschreitung der Frist zur Überführung einer Leiche in einen Leichenraum gem. § 10 (1) BestattG	26,00	11.1.	Erlaubnis zur Überschreitung der Frist zur Überführung einer Leiche in einen Leichenraum gem. § 10 (1) BestattG	29,00	+11,54	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
11.2.	Ausstellung eines Leichenpasses gem. § 11 (5) BestattG	40,00	11.2.	Ausstellung eines Leichenpasses gem. § 11 (5) BestattG	44,00	+10,00	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
11.3.	Zurückstellung / Ermächtigung gem. § 14 BestattG	19,00	11.3.	Zurückstellung / Ermächtigung gem. § 14 BestattG	21,00	+10,53	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
11.4.	Durchführung der 2. Leichenschau einschl. der Bescheinigung über die Freigabe zur Einäscherung der Leiche gem. §17 (3) BestattG	63,00	11.4.	Durchführung der 2. Leichenschau einschl. der Bescheinigung über die Freigabe zur Einäscherung der Leiche gem. §17 (3) BestattG	66,00	+4,76	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
11.5.	Erlaubnis zur Überschreitung der Frist zur Erd- oder Feuerbestattung gem.	26,00	11.5.	Erlaubnis zur Überschreitung der Frist zur Erd- oder Feuerbestattung gem.	29,00	+11,54	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich

	§ 16 (1) BestattG und zur Beisetzung einer Urne gem. § 16 (3) BestattG			§ 16 (1) BestattG und zur Beisetzung einer Urne gem. § 16 (3) BestattG			
11.6.	Genehmigung zur Aus- und/oder Umbettung einer Leiche gem. § 25 (1) BestattG	51,00	11.6.	Genehmigung zur Aus- und/oder Umbettung einer Leiche gem. § 25 (1) BestattG	57,00	+11,76	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
11.7.	Gebühr für die Bearbeitung eines ordnungsrechtlichen Bestattungsfalles gem. § 13 (2) BestattG		11.7.	Gebühr für die Bearbeitung eines ordnungsrechtlichen Bestattungsfalles gem. § 13 (2) BestattG			
	Grundgebühr für ½ Std	25,00		Grundgebühr für ½ Std	42,00	+68,00	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich;
	jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	12,50		jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	14,00	+12,00	längere Bearbeitungszeit durch Einführung neuer Fachsoftware
12.	Ärztliche Hilfe durch den Hafen- und Flugärztlichen Dienst		12.	Ärztliche Hilfe durch den Hafen- und Flugärztlichen Dienst			
12.1.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes		12.1.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes			
	Grundgebühr je ½ Std.	58,00		Grundgebühr je ½ Std.	67,00	+15,52	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
	jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	22,30		jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	26,00	+16,59	

12.2.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes nachts zwischen 21.00 und 6.00 Uhr Grundgebühr je ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	67,00 26,70	12.2.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes nachts zwischen 21.00 und 6.00 Uhr Grundgebühr je ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	77,00 31,00	+14,93 +16,10	Die Gebühr beinhaltet einen Zeitzuschlag von 20% gem. § 8 TVöD.
12.3.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes an Sonntagen Grundgebühr je ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	69,00 27,80	12.3.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes an Sonntagen Grundgebühr je ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	80,00 32,50	+15,94 +16,91	Die Gebühr beinhaltet einen Zeitzuschlag von 25% gem. § 8 TVöD.
12.4.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes an Feiertagen Grundgebühr je ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	74,00 30,00	12.4.	Angeforderter Besuch einer Ärztin/eines Arztes an Feiertagen Grundgebühr je ½ Std. jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl.	85,00 35,00	+14,86 +16,67	Die Gebühr beinhaltet einen Zeitzuschlag von 35% gem. § 8 TVöD.
	<u>Kurbetrieb Travemünde</u>			<u>Kurbetrieb Travemünde</u>			
13.	Ausstellung einer Kinder-Ostseecard (nur Papiermeldeschein)	1,20	13.	Ausstellung einer Kinder-Ostseecard (nur Papiermeldeschein)	1,20	-,-	unverändert
14.	Ausstellung einer Ersatz-Ostseecard	3,70	14.	Ausstellung einer Ersatz-Ostseecard	3,70	-,-	unverändert

15.	Kassieren der Strandbe- nutzungsgebühr im Rahmen einer Kontrolle	4,00	15.	Kassieren der Strandbe- nutzungsgebühr im Rahmen einer Kontrolle	4,00	-,	unverändert
	Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung			Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung			
	<u>Ordnungsamt</u>			<u>Ordnungsamt</u>			
16.	Erlaubnis zur Ausübung der Heilkunde ohne Bestallung nach § 1 Heilpraktikergesetz. Die Gebührenpflicht umfasst auch die Ablehnung der beantragten Amtshandlung.	133,00	16.	Erlaubnis zur Ausübung der Heilkunde ohne Bestallung nach § 1 Heilpraktikergesetz. Die Gebührenpflicht umfasst auch die Ablehnung der beantragten Amtshandlung.	133,00	-,	unverändert
	<u>Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz</u>			<u>Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz</u>			
17.	Emissions- und Immissionsmessungen je nach Zeitaufwand, einschließlich Hin- und Rückfahrt	10,00 bis 100,00	17.	Emissions- und Immissionsmessungen je nach Zeitaufwand, einschließlich Hin- und Rückfahrt	10,00 bis 100,00	-,	unverändert
	a) für das verwendete Material	Selbst- kosten		a) für das verwendete Material	Selbst- kosten	-,	unverändert
	b) bei Einsatz wertvoller Mess- und Prüfgeräte	Zuschlag bis 15 %		b) bei Einsatz wertvoller Mess- und Prüfgeräte	Zuschlag bis 15 %	-,	unverändert
	c) bei Prüfungen, die zu einem von der Antrag- stellerin/dem Antrag- steller geforderten Zeit-	Zuschlag bis 100 %		c) bei Prüfungen, die zu einem von <i>dem</i> <i>Antragstellenden</i>	Zuschlag bis 100 %	-,	redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache

	punkt durchgeführt werden			geforderten Zeitpunkt durchgeführt werden			
18.	Sachverständigengutachten auf tierärztlichem Gebiet	51,00 bis 352,80	18.	Sachverständigengutachten auf tierärztlichem Gebiet	51,00 bis 352,80	-,	unverändert
	<u>Entsorgungsbetriebe</u>			<u>Entsorgungsbetriebe</u>			
19.	Erteilung von Genehmigungen für Grundstücksentwässerungsanlagen Keine Gebühren werden für die Prüfung, Nachforderung und Abnahme bei Entwässerungsanträgen erhoben, die 1. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im Zusammenhang mit dem Umbau der Kanalisation von Misch- auf Trennsysteme bearbeitet werden, 2. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im Zusammenhang mit der Nacherschließung mit einer öffentlichen Kanalisation bearbeitet werden, 3. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im		19.	Erteilung von Genehmigungen für Grundstücksentwässerungsanlagen Keine Gebühren werden für die Prüfung, Nachforderung und Abnahme bei Entwässerungsanträgen erhoben, die 1. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im Zusammenhang mit dem Umbau der Kanalisation von Misch- auf Trennsysteme bearbeitet werden, 2. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im Zusammenhang mit der Nacherschließung mit einer öffentlichen Kanalisation bearbeitet werden, 3. auf Aufforderung der Entsorgungsbetriebe im			

19.1.	Zusammenhang mit dem Umbau einer Kleinkläranlage in eine Sammelgrube bearbeitet werden. Einfamilienhaus/Basisgebühr auf die Basisgebühr sind folgende Multiplikatoren anzuwenden <u>Faktor</u> a) Wohngrundstücke: Ein- und Zweifamilienhaus = Basisgebühr x 1,0 Häuser bis zu 10 - Wohneinheiten x 2,0 Häuser mit mehr als 10 - Wohneinheiten x 3,0 b) Gewerbe- und Industriegrundstücke bis zu 500 m²- überbaute Fläche x 2,0 501 m² bis 1.000 m² - überbaute Fläche x 3,0 mehr als 1.000 m² - überbaute Fläche x 4,0	138,00	19.1.	Zusammenhang mit dem Umbau einer Kleinkläranlage in eine Sammelgrube bearbeitet werden. Einfamilienhaus/Basisgebühr auf die Basisgebühr sind folgende Multiplikatoren anzuwenden <u>Faktor</u> b) Wohngrundstücke: Ein- und Zweifamilienhaus = Basisgebühr x 1,0 Häuser bis zu 10 - Wohneinheiten x 2,0 Häuser mit mehr als 10 - Wohneinheiten x 3,0 b) Gewerbe- und Industriegrundstücke bis zu 500 m²- überbaute Fläche x 2,0 501 m² bis 1.000 m² - überbaute Fläche x 3,0 mehr als 1.000 m² - überbaute Fläche x 4,0	154,60	+12,03	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
-------	---	--------	-------	---	---------------	---------------	---

19.2.	Geringfügige Änderung der Entwässerungsanlagen	70,00	19.2	Geringfügige Änderung der Entwässerungsanlagen	78,40	+12,00	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
19.3.	Nachforderung von Unterlagen bei unvollständigen Genehmigungsanträgen	28,20	19.3.	Nachforderung von Unterlagen bei unvollständigen Genehmigungsanträgen	31,60	+12,06	
19.4.	Zurücksenden von nicht prüffähigen Unterlagen zzgl. Portokostenersatz	46,20	19.4.	Zurücksenden von nicht prüffähigen Unterlagen zzgl. Portokostenersatz	51,70	+11,90	
19.5.	Zusätzliche Abnahmen oder Kontrollen aufgrund der Feststellung von Mängeln bzw dem Nichtzustandekommen von Abnahmetermeninen, die von dem Gebührenpflichtigen zu verantworten sind: Abnahme/Kontrolle		19.5.	Zusätzliche Abnahmen oder Kontrollen aufgrund der Feststellung von Mängeln bzw dem Nichtzustandekommen von Abnahmetermeninen, die von dem Gebührenpflichtigen zu verantworten sind: Abnahme/Kontrolle			
	a) einfach	44,60		a) einfach	50,40	+13,00	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
	b) mittel	74,30		b) mittel	83,90	+12,92	
	c) schwer	133,60		c) schwer	151,00	+13,02	
19.6.	Anfertigung und Bereitstellung von Plänen als PDF-Datei, Einscannen von Plänen in DIN A 2 oder > DIN A 2 und Versand als PDF-Datei	20,60	19.6.	Anfertigung und Bereitstellung von Plänen als PDF-Datei, Einscannen von Plänen in DIN A 2 oder > DIN A 2 und Versand als PDF-Datei	22,40	+8,74	

20.	Örtliche Kontrollen und Ermittlungen zur Festlegung der gebührenpflichtigen Flächen für die Bemessung der Niederschlagswassergebühr, soweit der Gebührenpflichtige seinen Mitwirkungspflichten nicht nachgekommen ist oder falsche Angaben gemacht hat und die Flächen nicht aufgrund von vorliegenden Erklärungen, Erlaubnissen, Genehmigungen und Änderungsanträgen ermittelt werden können		20.	Örtliche Kontrollen und Ermittlungen zur Festlegung der gebührenpflichtigen Flächen für die Bemessung der Niederschlagswassergebühr, soweit der Gebührenpflichtige seinen Mitwirkungspflichten nicht nachgekommen ist oder falsche Angaben gemacht hat und die Flächen nicht aufgrund von vorliegenden Erklärungen, Erlaubnissen, Genehmigungen und Änderungsanträgen ermittelt werden können			
	a) einfach	69,20		a) einfach	77,70	+12,28	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
	b) mittel	104,20		b) mittel	114,90	+10,27	
	c) schwer	166,90		c) schwer	186,30	+11,62	
21.	Schriftliche Auskünfte und Bescheinigungen für Anlieger und sonstige Berechtigte zu Beleihungszwecken o.ä.		21.	Schriftliche Auskünfte und Bescheinigungen für Anlieger und sonstige Berechtigte zu Beleihungszwecken o.ä.			
	a) in einfachen Fällen	16,30		a) in einfachen Fällen	22,80	+39,88	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
	b) mit mittlerem Schwierigkeitsgrad	32,50		b) mit mittlerem Schwierigkeitsgrad	45,50	+40,00	
	c) in schwierigen und/oder komplexen Fällen	56,80		c) in schwierigen und/oder komplexen Fällen	73,90	+30,11	

22.	Überprüfung von Grundstücksentwässerungsanlagen und Abwassereinleitungen in die öffentlichen Entwässerungsanlagen der Hansestadt Lübeck Grundgebühr je angefangene Std. zzgl. Auslagen (Kosten für die Inanspruchnahme Dritter/Analytikskosten)	77,30	22.	Überprüfung von Grundstücksentwässerungsanlagen und Abwassereinleitungen in die öffentlichen Entwässerungsanlagen der Hansestadt Lübeck Grundgebühr je angefangene Std. zzgl. Auslagen (Kosten für die Inanspruchnahme Dritter/Analytikskosten)	87,50	+13,20	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
	<u>Fachbereich Kultur und Bildung</u>			<u>Fachbereich Kultur und Bildung</u>			
	<u>Schule und Sport</u>			<u>Schule und Sport</u>			
23.	Zweitausfertigung eines Zeugnisses nach Verlust des Originals	10,00	23.	Zweitausfertigung eines Zeugnisses nach Verlust des Originals	10,00	-,-	unverändert
	<u>Fachbereich Planen und Bauen</u>			<u>Fachbereich Planen und Bauen</u>			
	<u>Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services</u>			<u>Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services</u>			
24.	Amtliche Grundlagenkarten und digitale Datensätze		24.	Amtliche Grundlagenkarten und digitale Datensätze			

24.1.	Auszüge aus digitalem Datenbestand		24.1.	Auszüge aus digitalem Datenbestand			
24.1.1.	als digitaler <u>Datensatz</u> bei Versendung per E-Mail im Standard shape- oder DXF- (Data Exchange) Format auf Basis der „ Digitalen Stadtgrundkarte “ (DSGK) Pauschalgebühr je Auftrag	75,00	24.1.1.	als digitaler <u>Datensatz</u> bei Versendung per E-Mail im Standard shape- oder DXF- (Data Exchange) Format auf Basis der „ Digitalen Stadtgrundkarte “ (DSGK) Pauschalgebühr je Auftrag	75,00	-,-	Unverändert
24.1.2.	als Grafik bei Versendung per E-Mail in den Formaten: pdf, jpg, tiff, bmp auf Basis der „ Digitalen Stadtgrundkarte “ (DSGK) Pauschalgebühr je Auftrag	25,00					<u>alt</u> 24.1.2. wird jetzt <u>neu</u> 30.4
25.	Vermessungsleistungen		25.	Vermessungsleistungen			
25.1.	Außendienst		25.1.	Außendienst			
25.1.1.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Ingenieur:in, 1 Gehilf:in)	122,00	25.1.1.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Ingenieur:in, 1 Gehilf:in)	128,00	+4,92	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
25.1.2.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Techniker:in, 1 Gehilf:in)	100,00	25.1.2.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Techniker:in, 1 Gehilf:in)	107,00	+7,00	
25.1.3.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Ingenieur:in, 2 Gehilf:innen)	167,00	25.1.3.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Ingenieur:in, 1 Techniker:in)	139,00	-16,77	Änderung durch 5.000.1

25.1.4.	Stundensatz für 1 Messtrupp (1 Techniker:in, 2 Gehilf: innen)	145,00	25.1.4.	Stundensatz für 1 Messtrupp (2 <i>Techniker:innen</i>)	118,00	-18,62	unverändert
25.1.5.	Pauschale für Geräteeinsatz	24,00	25.1.5.	Pauschale für Geräteeinsatz	25,00	+4,17	
25.1.6.	Pauschale für Kfz	28,00	25.1.6.	Pauschale für Kfz	28,00	-,-	
25.2.	Innendienst		25.2.	Innendienst			eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
25.2.1.	Stundensatz Ingenieur:in	77,00	25.2.1.	Stundensatz Ingenieur:in	80,00	+3,90	
25.2.2.	Stundensatz Techniker:in	55,00	25.2.2.	Stundensatz Techniker:in	59,00	+7,27	
	<u>Stadtplanung und Bauordnung</u>			<u>Stadtplanung und Bauordnung</u>			
26.	Reproduktion auf Papier von Bauleitplänen und aus Plänen von anderen Orts- Satzungen, pro Seite – DIN A 4 – DIN A 3 – DIN A 2 – DIN A 1 – DIN A 0 – größer als DIN A 0	schwarz- weiß/farbig 9,00/18,00 10,00/20,00 11,00/22,00 12,00/24,00 16,00/32,00 18,00/34,00	26.	Reproduktion auf Papier von Bauleitplänen und aus Plänen von anderen Orts- Satzungen, pro Seite – DIN A 4 – DIN A 3 – DIN A 2 – DIN A 1 – DIN A 0 – größer als DIN A 0	schwarz- weiß/farbig 9,00/18,00 10,00/20,00 11,00/22,00 12,00/24,00 16,00/32,00 18,00/34,00	-,- -,- -,- -,- -,- -,-	unverändert

27.	Überlassen von auf Daten-trägern gespeicherten Informationen zu Luftbildaufnahmen	50,00	27.	Überlassen von auf Daten-trägern gespeicherten Informationen zu Luftbildaufnahmen	50,00	-,-	
	<u>Gebäudemanagement</u>			<u>Gebäudemanagement</u>			
28.	Baufachliche Gutachten und Stellungnahmen für wirtschaftliche Unternehmen und Externe		28.	Baufachliche Gutachten und Stellungnahmen für wirtschaftliche Unternehmen und Externe			
	Arbeitsstunde Schreibkraft	36,00		Arbeitsstunde Schreibkraft	38,00	+5,56	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich Keine Unterscheidung mehr in den höherwertigen Tätigkeiten.
	Arbeitsstunde Techniker:in	44,00		Arbeitsstunde Techniker:in	47,00	+6,82	
	Arbeitsstunde Ingenieur:in/Architekt:in	52,00		Arbeitsstunde Ingenieur:in/Architekt:in/Planer:in	60,00	+15,38	
	Arbeitsstunde Planer:in	56,00				+7,14	
	<u>Stadtgrün und Verkehr</u>			<u>Stadtgrün und Verkehr</u>			
29.	Beaufsichtigung von Arbeiten, die für Rechnung Dritter an Straßen, Plätzen, Kanälen und sonstigen Anlagen durchgeführt werden analog der Verordnung über Honorare für Leistungen der Architekten und Ingenieure	1,8 % der Baukosten mind. aber 11,30	29.	Beaufsichtigung von Arbeiten, die für Rechnung Dritter an Straßen, Plätzen, Kanälen und sonstigen Anlagen durchgeführt werden analog der Verordnung über Honorare für Leistungen der Architekten und Ingenieure	1,8 % der Baukosten mind. aber 11,30	-,-	unverändert

	(HOAI) in der jeweils gültigen Fassung			(HOAI) in der jeweils gültigen Fassung			
30.	Versetzen von Straßenleuchten/Verkehrseinrichtungen und Überfahrtsgenehmigungen nach §§ 21 und 24 des StrWG S-H		30.	Versetzen von Straßenleuchten/Verkehrseinrichtungen und Überfahrtsgenehmigungen nach §§ 21 und 24 des StrWG S-H			
30.1.	Versetzen von Straßenleuchten und Verkehrseinrichtungen	80,00	30.1.	Versetzen von Straßenleuchten und Verkehrseinrichtungen	80,00	-,	unverändert
30.2.	Überfahrtsgenehmigungen nach §§ 21 und 24 des StrWG S-H		30.2.	Überfahrtsgenehmigungen nach §§ 21 und 24 des StrWG S-H			
	– geringer Aufwand	110,00		– geringer Aufwand	139,00	+26,36	eine Anpassung an den
	– mittlerer Aufwand	220,00		– mittlerer Aufwand	278,00	+26,36	Kostendeckungsgrad
	– hoher Aufwand	390,00		– hoher Aufwand	486,00	+24,62	wurde erforderlich
	– Ortstermin	120,00		– Ortstermin	120,00	-,	unverändert
	– Straßenbaulastträger	100,00		– Straßenbaulastträger	100,00	-,	unverändert
	Planzeichnung einfach			Planzeichnung einfach			
	– Straßenbaulastträger	240,00		– Straßenbaulastträger	240,00	-,	unverändert
	Planzeichnung schwierig			Planzeichnung schwierig			
30.3.	Auszüge aus digitalem Datenbestand auf <u>Papier</u> auf Basis		30.3.	Auszüge aus digitalem Datenbestand auf <u>Papier</u> auf Basis			
	a) der „Digitalen Stadtgrundkarte“ (DSGK):			a) der „Digitalen Stadtgrundkarte“ (DSGK):			

	reduzierte ALKIS-Inhalte + topografischer Bestand oder b) des digitalen Planes der klassifizierten Straßen – DIN A 4 – DIN A 3	36,00 51,00		reduzierte ALKIS-Inhalte + topografischer Bestand oder b) des digitalen Planes der klassifizierten Straßen – DIN A 4 – DIN A 3	36,00 51,00	-,- -,-	unverändert unverändert
			30.4.	<i>Auszüge aus digitalem Datenbestand als Grafik bei Versendung per E-Mail im pdf-Format auf Basis der „Digitalen Stadtgrundkarte“ (DSGK) Pauschalgebühr je Auftrag</i>	25,00		<u>alt</u> 24.1.2. wird jetzt <u>neu</u> 30.4
31.	Ausschalten von Brunnen bei Veranstaltungen	50,00	31.	Ausschalten von Brunnen bei Veranstaltungen	50,00	-,-	unverändert
32.	Bescheinigungen für Anlieger:innen zu Beleihungszwecken durch Kreditanstalten	35,00	32.	Bescheinigungen für Anlieger:innen zu Beleihungszwecken durch Kreditanstalten <i>(Bescheinigung pro Grundbuchblatt)</i>	40,00	+14,29	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
33.	Erteilung von Löschungs- bewilligungen	20,50	33.	Erteilung von Löschungs- bewilligungen	35,00	+70,73	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich

34.	Vorbereitung, Abschluss und Abwicklung von Erschließungsverträgen	0,5 % der Investitionskosten für die herzustellenden Anlagen gemäß Erschließungsvertrag, mindestens jedoch 10.000,00	34.	Vorbereitung, Abschluss und Abwicklung von Erschließungsverträgen	0,5 % der Investitionskosten für die herzustellenden Anlagen gemäß Erschließungsvertrag, mindestens jedoch 10.000,00	-,-	unverändert
	Teil II: Allgemeine Gebühren für alle Bereiche sofern in Teil I nichts anderes bestimmt ist.			Teil II: Allgemeine Gebühren für alle Bereiche sofern in Teil I nichts anderes bestimmt ist.			
35.	Beglaubigungen, Bescheinigungen und Zeugnisse, Zweitausfertigungen von Genehmigungen, Bescheiden und Urkunden (bei Beglaubigungen auch neben einer nach Nr. 40. und 41. zu entrichtender Gebühr)	5,10	35.	Beglaubigungen, Bescheinigungen und Zeugnisse, Zweitausfertigungen von Genehmigungen, Bescheiden und Urkunden (bei Beglaubigungen auch neben einer nach Nr. 40. und 41. zu entrichtender Gebühr)	5,70	+11,76	<u>Für den gesamten Teil II:</u> Die letzte Anpassung erfolgte vor mehr als 10 Jahren, daher ist lt. Controlling FB 1 eine Steigerung von 10 % angemessen. Kleinstbeträge sind hierbei auf volle Beträge aufzurunden.
36.	Genehmigungen, Erlaubnisse, Ausnahmegewilligungen u.ä. zum unmittelbaren Nutzen des Beteiligten vorgenommene Leistungen	2,60 bis 256,00	36.	Genehmigungen, Erlaubnisse, Ausnahmegewilligungen u.ä. zum unmittelbaren Nutzen des Beteiligten vorgenommene Leistungen	2,90 bis 281,60	+11,54 +10,00	

37.	Fotokopien, Vervielfältigungen a) bei Fertigung durch städtische Mitarbeiter: innen, je Seite 1.– 50. Kopie 0,80 ab der 51. Kopie 0,30 b) bei Eigenanfertigung auf Selbstbedienungsautomaten, je Seite 0,10 c) bei Plänen und Zeichnungen, je Seite 2,60 bis 10,20 d) Anfertigung von Fotokopien durch städtische Mitarbeiter:innen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und Bauleitplanverfahren – DIN A 4 0,50 – DIN A 3 1,00 – größer als DIN A 3 8,00		37.	Fotokopien, Vervielfältigungen a) bei Fertigung durch städtische Mitarbeitende, je Seite 1.– 50. Kopie 0,90 ab der 51. Kopie 0,40 b) bei Eigenanfertigung auf Selbstbedienungsautomaten, je Seite 0,20 c) bei Plänen und Zeichnungen, je Seite 2,90 bis 11,30 d) Anfertigung von Fotokopien durch städtische Mitarbeitende im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und Bauleitplanverfahren – DIN A 4 0,60 – DIN A 3 1,10 – größer als DIN A 3 8,80			redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache
38.	Abschriften und Auszüge auch aus Urkunden und		38.	Abschriften und Auszüge auch aus Urkunden und			

	Akten, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	1,00 bis 10,20 2,60		Akten, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	1,10 bis 11,30 2,90	+10,00 +10,78 +11,54	
39.	Schriftliche Auskünfte, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,60 bis 25,60 5,10	39.	Schriftliche Auskünfte, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,90 bis 28,20 5,70	+11,54 +10,16 +11,76	
40.	Schriftliche Aufnahme eines Antrages oder einer Erklärung, die von Privat- personen zu deren Nutzung gewünscht wird, durch städtische Mitarbeiter:innen je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,60 bis 12,80 5,10	40.	Schriftliche Aufnahme eines Antrages oder einer Erklärung, die von Privat- personen zu deren Nutzung gewünscht wird, durch städtische Mitarbeitende , je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,90 bis 14,10 5,70	+11,54 +10,16 +11,76	redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache
41.	Örtliche Besichtigungen einschl. der darüber ausgefertigten Urkunden	12,80 bis 153,00	41.	Örtliche Besichtigungen einschl. der darüber ausgefertigten Urkunden	14,10 bis 168,30	+10,16 +10,00	
42.	Übernahme einer neuen Bürgschaft oder einer sonstigen Gewährleistung (Bürgschaftsprovision) jährlich	In Höhe der Differenz, die sich aus der Gegenüber- stellung des Zinssatzes für eine verbürgte und eine unverbürgte Kredit- gewährung	42.	Übernahme einer neuen Bürgschaft oder einer sonstigen Gewährleistung (Bürgschaftsprovision) jährlich	In Höhe der Differenz, die sich aus der Gegenüber- stellung des Zinssatzes für eine verbürgte und eine unverbürgte Kredit- gewährung		

43.	mindestens jedoch für jedes Jahr bei nicht zu ermittelndem Geldwert Erteilung eines ablehnenden Widerspruchbescheides Die Gebühr erhöht sich bei steuerpflichtigen Leistungen um die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes (§ 7 Verwaltungsgebühren-Satzung).	ergibt. Berechnungsgrundlage für die Bürgschaftsprovision ist der Ursprungswert des Kredites und in den Folgejahren die jeweilige Restschuld 100,00 100,00 bis 300,00 bis ½ der Gebühr für die angefochtene Entscheidung	43.	mindestens jedoch für jedes Jahr bei nicht zu ermittelndem Geldwert Erteilung eines ablehnenden Widerspruchbescheides Die Gebühr erhöht sich bei steuerpflichtigen Leistungen um die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes (§ 7 Verwaltungsgebühren-Satzung).	ergibt. Berechnungsgrundlage für die Bürgschaftsprovision ist der Ursprungswert des Kredites und in den Folgejahren die jeweilige Restschuld 110,00 110,00 bis 330,00 bis ½ der Gebühr für die angefochtene Entscheidung	+10,00 +10,00 +10,00	
-----	--	---	-----	--	--	--	--

Alte Fassung	Neue Fassung	Erläuterungen
Allgemeine Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck vom 26.02.2021	1. Änderung der Allgemeinen Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck vom <i>XX.XX.2024</i>	
Aufgrund des § 28 Nr. 13 der Gemeindeordnung in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H.2003, S.57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.09.2020 (GVOBl. Schl.-H.2020, S. 514) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am 25.02.2021 folgende Entgeltordnung beschlossen:	Aufgrund des § 28 Nr. 13 der Gemeindeordnung wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am <i>XX.XX.2024</i> folgende Entgeltordnung beschlossen:	<i>Die Eingangsformel wird aktualisiert. Die Gemeindeordnung ist nicht zwingend mit der Fundstelle zu nennen.</i>
1. Gegenstand und Höhe der Entgelte, Auslagen	1. Gegenstand und Höhe der Entgelte, Auslagen	
1.1. Für die in dem anliegenden Tarif, der Bestandteil dieser Entgeltordnung ist, aufgeführten besonderen Leistungen, die nicht Amtshandlungen oder sonstige Tätigkeiten im Sinne des § 1 der Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck in der jeweils geltenden Fassung darstellen, die von den Beteiligten beantragt oder sonst im eigenen Interesse veranlasst worden, sind, sind Entgelte nach dieser Entgeltordnung zu entrichten. 1.2. Soweit der Tarif Mindest- und Höchstsätze vorsieht, ist die Höhe des Entgelts unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes für die besondere Leistung und/oder ihres wirtschaftlichen Wertes zu bemessen.	1.1. Für die in dem anliegenden Tarif, der Bestandteil dieser Entgeltordnung ist, aufgeführten besonderen Leistungen, die nicht Amtshandlungen oder sonstige Tätigkeiten im Sinne des § 1 der Verwaltungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck in der jeweils geltenden Fassung darstellen, die von den Beteiligten beantragt oder sonst im eigenen Interesse veranlasst worden, sind, sind Entgelte nach dieser Entgeltordnung zu entrichten. 1.2. Soweit der Tarif Mindest- und Höchstsätze vorsieht, ist die Höhe des Entgelts unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes für die besondere Leistung und/oder ihres wirtschaftlichen Wertes zu bemessen.	

1.3. Werden mehrere besondere Leistungen nebeneinander vorgenommen, so ist für jede Leistung das entsprechende Entgelt zu entrichten. 1.4. Notwendige Auslagen sind in den Entgelten nicht enthalten, sie werden gesondert erhoben	1.3. Werden mehrere besondere Leistungen nebeneinander vorgenommen, so ist für jede Leistung das entsprechende Entgelt zu entrichten. 1.4. Notwendige Auslagen sind in den Entgelten nicht enthalten, sie werden gesondert erhoben	
2. Zahlungspflichtige	2. Zahlungspflichtige	
2.1 Zur Zahlung des Entgelts und zur Erstattung von Auslagen ist verpflichtet, wer im eigenen Interesse eine entgeltspflichtige besondere Leistung beantragt oder veranlasst oder wer die Kosten durch eine ausdrückliche Erklärung übernommen hat. Mehrere Zahlungspflichtige haften als Gesamtschuldner.	2.1 Zur Zahlung des Entgelts und zur Erstattung von Auslagen ist verpflichtet, wer im eigenen Interesse eine entgeltspflichtige besondere Leistung beantragt oder veranlasst oder wer die Kosten durch eine ausdrückliche Erklärung übernommen hat. Mehrere Zahlungspflichtige haften als Gesamtschuldner.	
3. Entstehung der Entgelts- und Erstattungspflicht, Fälligkeit	3. Entstehung der Entgelts- und Erstattungspflicht, Fälligkeit	
3.1 Die Entgeltspflicht entsteht, soweit vom Leistungsempfänger beantragt, mit dem Eingang des Antrages, im Übrigen mit Beendigung der entgeltspflichtigen besonderen Leistung. 3.2 Der Entgeltspflichtige soll möglichst vor Erbringen der Leistung auf die Höhe des Entgelts hingewiesen werden.	3.1 Die Entgeltspflicht entsteht, soweit vom Leistungsempfänger beantragt, mit dem Eingang des Antrages, im Übrigen mit Beendigung der entgeltspflichtigen besonderen Leistung. 3.2 Der Entgeltspflichtige soll möglichst vor Erbringen der Leistung auf die Höhe des Entgelts hingewiesen werden.	

3.3 Die Verpflichtung zur Zahlung erstattungs- fähiger Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages. 3.4 Das Entgelt und der Auslagenersatz werden fällig, soweit nicht anderweitig vereinbart, mit Ausführung der besonderen Leistung, Aushändigung einer Genehmigung usw. 3.5 Die Erbringung einer besonderen Leistung kann von der Zahlung eines angemessenen Vorschusses oder einer angemessenen Sicherheitsleistung bis zur Höhe des voraussichtlich entstehenden Entgelts abhängig gemacht werden.	3.3 Die Verpflichtung zur Zahlung erstattungs- fähiger Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages. 3.4 Das Entgelt und der Auslagenersatz werden fällig, soweit nicht anderweitig vereinbart, mit Ausführung der besonderen Leistung, Aushändigung einer Genehmigung usw. 3.5 Die Erbringung einer besonderen Leistung kann von der Zahlung eines angemessenen Vorschusses oder einer angemessenen Sicherheitsleistung bis zur Höhe des voraussichtlich entstehenden Entgelts abhängig gemacht werden.	
4. Umsatzsteuer	4. Umsatzsteuer	
4.1 Soweit besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck der Umsatzsteuer unterliegen, ist die anfallende Steuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes zusätzlich zu entrichten.	Soweit besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck der Umsatzsteuer unterliegen, ist die anfallende Steuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes zusätzlich zu entrichten.	<i>Wegfall der Nummerierung</i>
5. Inkrafttreten	5. Inkrafttreten	
5.1 Diese Entgeltordnung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Allgemeine Entgeltordnung für besondere Leistungen	Diese Entgeltordnung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Allgemeine Entgeltordnung für besondere Leistungen	<i>Wegfall der Nummerierung</i>

der Hansestadt Lübeck vom 03.12.2001 (Lübecker Stadtzeitung vom 11.12.2001/ 08.01.2002) zuletzt geändert durch die 16. Satzung zur Änderung der Allgemeinen Entgeltordnung für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck vom 28.02.2020 (www.bekanntmachungen.luebeck.de vom 14.03.2020) außer Kraft.			der Hansestadt Lübeck vom 26.02.2021 (www.bekanntmachungen.luebeck.de vom 19.03.2021) außer Kraft.				
Lübeck, den 26.02.2021 Jan Lindenau Bürgermeister			Lübeck, den XX.XX.2024 Jan Lindenau Bürgermeister				
Teil I: Bereichsspezifische Entgelte							
Tarif-Nr.	Entgelttatbestand	Euro	Tarif-Nr.	Entgelttatbestand	Euro	+ / - %	
	<u>Fachbereich Bürgermeister</u>			<u>Fachbereich Bürgermeister</u>			
	<u>Logistik, Statistik und Wahlen</u>			<u>Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen</u>			
1.	Statistische Veröffentlichungen/Straßenverzeichnis a) Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck b) Sonderveröffentlichungen c) Straßenverzeichnis	70,00 15,00 55,00	1.	Statistische Veröffentlichungen/Straßenverzeichnis a) Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck b) Sonderveröffentlichungen c) Straßenverzeichnis	55,00 15,00 55,00	-21,43	Neuberechnung durch die kommunale Statistikstelle
2.	Statistische Auskünfte		2.	Statistische Auskünfte			

	a) Grundgebühr für ½ Stunde jede weitere angefangene ¼ Stunde b) Erstellung von statistischen Tabellen pro Datenfeld, ohne Summenfelder (Berechnung ab 15,00 EUR) c) Kopien DIN A 4	36,00 18,00 0,10 0,80		Grundgebühr für ½ Stunde jede weitere angefangene ¼ Stunde	40,00 20,00	+11,11 +11,11	Nummerierung entfällt b) und c) entfallen lt. kommunaler Statistikstelle
3.	Nachdruck thematischer Karten aus der Statistik a) Format DIN A 0 b) Format DIN A 3 c) Format DIN A 4	 40,00 5,00 0,80	3.	Nachdruck thematischer Karten aus der Statistik a) Format DIN A 0 b) Format DIN A 3 c) Format DIN A 4	 45,00 5,00 0,80	 +12,50	 Neuberechnung notwendig
	<u>Logistik, Statistik und Wahlen / Bürgermeisterkanzlei</u>			<u>Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen / Bürgermeisterkanzlei</u>			
4.	Eheschließung im Erker-Zimmer, 10 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	950,00 880,00 820,00	4.	Eheschließung im Erker-Zimmer, 10 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	950,00 880,00 820,00		

5.	Eheschließung im Kommissarenzimmer, 20 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	1050,00 915,00 855,00	5.	Eheschließung im Kommissarenzimmer, 20 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	1050,00 915,00 855,00		
6.	Eheschließung in der Hörkammer, 40 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	1150,00 925,00 865,00	6.	Eheschließung in der Hörkammer, 40 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	1150,00 925,00 865,00		
7.	Eheschließung im Audienzsaal, 100 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	1650,00 1150,00 1090,00	7.	Eheschließung im Audienzsaal, 100 Personen - ohne Sektempfang - ohne Sektempfang und ohne Parkgenehmigung	1650,00 1150,00 1090,00		
	<u>Fachbereich Wirtschaft und Soziales</u>			<u>Fachbereich Wirtschaft und Soziales</u>			
	<u>Wirtschaft und Liegenschaften</u>			<u>Wirtschaft und Liegenschaften</u>			
8.	Abgabe privatrechtlicher Erklärungen		8.	Abgabe privatrechtlicher Erklärungen			
8.1.	Erteilung von Vorrangsein- räumungserklärungen		8.1.	Erteilung von Vorrangsein- räumungserklärungen			
	a) Erteilung von Vorrangs- einräumungserklärun- gen nach Aktenlage	205,00		a) Erteilung von Vorrangs- einräumungserklärun- gen nach Aktenlage	205,00		

	b) Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen mit Beteiligung Dritter	278,00		b) Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen mit Beteiligung Dritter	278,00		
	c) Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen mit Beteiligung Dritter und aufwändiger Recherche	352,00		c) Erteilung von Vorrangseinräumungserklärungen mit Beteiligung Dritter und aufwändiger Recherche	352,00		
	d) für jede weitere Vorrangseinräumungserklärung	131,00		d) für jede weitere Vorrangseinräumungserklärung	131,00		
8.2.	Erteilung einer Erklärung nach § 91 Abs. 2 ZVG (je Recht)	106,00	8.2.	Erteilung einer Erklärung nach § 91 Abs. 2 ZVG (je Recht)	106,00		
8.3.	Erteilung einer Zustimmungserklärung (je Recht)	106,00	8.3.	Erteilung einer Zustimmungserklärung (je Recht)	106,00		
8.4.	Erteilung einer Pfandhaftentlassung a) ohne Beteiligung Dritter b) mit Beteiligung Dritter	 143,00 271,00	8.4.	Erteilung einer Pfandhaftentlassung a) ohne Beteiligung Dritter b) mit Beteiligung Dritter	 143,00 271,00		
8.5.	Erteilung einer Zustimmungserklärung zur Neuvaluierung bzw. Abtretung von vorrangigen Grundpfandrechten	143,00	8.5.	Erteilung einer Zustimmungserklärung zur Neuvaluierung bzw. Abtretung von vorrangigen Grundpfandrechten	143,00		
8.6.	Erteilung einer Belastungsgenehmigung (nur bei Vorlage einer vertraglichen Regelung)	113,00	8.6.	Erteilung einer Belastungsgenehmigung (nur bei Vorlage einer vertraglichen Regelung)	113,00		

8.7.	Erteilung einer Vorkaufsrechtsverzichtserklärung (für das rechtsgeschäftliche Vorkaufsrecht)		8.7.	Erteilung einer Vorkaufsrechtsverzichtserklärung (für das rechtsgeschäftliche Vorkaufsrecht)			
	a) ohne Beteiligung Dritter b) mit Beteiligung Dritter	67,00 163,00		a) ohne Beteiligung Dritter b) mit Beteiligung Dritter	67,00 163,00		
8.8.	Erteilung einer Löschungsbewilligung ohne Ablösumme für		8.8.	Erteilung einer Löschungsbewilligung ohne Ablösumme für			
	a) Straßenbaukosten b) Auflassungs- bzw. Rückauflassungsvormerkungen bei Zeitablauf bzw. Erfüllung der Bauverpflichtung u.ä. c) Rechte, die gem. Mitteilung Dritter gelöscht werden können	71,00 100,00 271,00		a) Straßenbaukosten b) Auflassungs- bzw. Rückauflassungsvormerkungen bei Zeitablauf bzw. Erfüllung der Bauverpflichtung u.ä. c) Rechte, die gem. Mitteilung Dritter gelöscht werden können	71,00 100,00 271,00		
8.9.	Erteilung einer weiteren Löschungsbewilligung der Tarife 8.8. a) - c)	½ des jeweiligen Tarifes	8.9.	Erteilung einer weiteren Löschungsbewilligung der Tarife 8.8. a) - c)	½ des jeweiligen Tarifes		
8.10.	Anfertigung von Lageplänen	20,00 bis 320,00	8.10.	Anfertigung von Lageplänen	20,00 bis 320,00		
9.	Zustimmungserklärung zur Eintragung einer Baulast	60 % des Bodenwertes der belasteten Fläche, mindestens jedoch 250,00	9.	Zustimmungserklärung zur Eintragung einer Baulast	60 % des Bodenwertes der belasteten Fläche, mindestens jedoch 250,00		

10.	Erstellung einer nachbar- rechtlichen Zustimmung	150,00 bis 2000,00	10.	Erstellung einer nachbar- rechtlichen Zustimmung	150,00 bis 2000,00		
11.	Bereitstellen von Strom auf Flächen des Bereiches für Dritte je kWh zzgl. pro Fall	0,60 30,00	11.	Bereitstellen von Strom auf Flächen des Bereiches für Dritte je kWh zzgl. pro Fall	0,60 30,00		
12.	Bereitstellen von vorhan- denen Toilettenanlagen für Dritte exklusive Reini- gung und Verbrauchs- materialien pro angefangenen Tag	100,00	12.	Bereitstellen von vorhan- denen Toilettenanlagen für Dritte exklusive Reini- gung und Verbrauchs- materialien pro angefangenen Tag	100,00		
13.	Benutzungserlaubnis für vorhandene Flächen a) zur Baustelleneinrich- tung oder Lagerung von Baustoffen etc. je m² / Monat b) zur gewerblichen Nutzung je m² / Tag mindestens je Tag c) zur sonstigen Nutzung (Abstellflächen) je m² / Tag mindestens je Tag d) Entgelt für die Erteilung von gewerblichen Drehgenehmigungen (mit oder ohne Auf-	5,00 0,10 100,00 0,05 50,00	13.	Benutzungserlaubnis für vorhandene Flächen a) zur Baustelleneinrich- tung oder Lagerung von Baustoffen etc. je m² / Monat b) zur gewerblichen Nutzung je m² / Tag mindestens je Tag c) zur sonstigen Nutzung (Abstellflächen) je m² / Tag mindestens je Tag d) Entgelt für die Erteilung von gewerblichen Drehgenehmigungen (mit oder ohne Auf-	5,00 0,10 100,00 0,05 50,00		

	stiegsgenehmigung von Drohnen), Bearbeitungszeit ½ Std. - bei erhöhtem zeitlichen Bearbeitungsaufwand zzgl. je angefangene ½ Std.	32,00 37,00		stiegsgenehmigung von Drohnen), Bearbeitungszeit ½ Std. - bei erhöhtem zeitlichen Bearbeitungsaufwand zzgl. je angefangene ½ Std.	32,00 37,00		
14.	Erteilung einer Löschungsbewilligung ohne Ablösesumme für Auflassungs- bzw. Rückauflassungsvormerkungen bei Zeitablauf bzw. Erfüllung der Bauverpflichtung u.ä. (bei vollständiger Rückzahlung von Kommunal-darlehen)	100,00	14.	Erteilung einer Löschungsbewilligung ohne Ablösesumme für Auflassungs- bzw. Rückauflassungsvormerkungen bei Zeitablauf bzw. Erfüllung der Bauverpflichtung u.ä. (bei vollständiger Rückzahlung von Kommunal-darlehen)	100,00		
	<u>Gesundheitsamt</u>			<u>Gesundheitsamt</u>			
15.	HIV-Schnelltestmaterial	Auslagenersatz	15.	HIV-Schnelltestmaterial	Auslagenersatz		
16.	Reisemedizinische Impfungen, soweit sie nicht nach § 20 IFSG unentgeltlich vorzunehmen sind a) Impfung 1 b) Parallelimpfungen c) für die Impfstoffe	 47,00 34,00 Auslagenersatz	16.	Reisemedizinische Impfungen, soweit sie nicht nach § 20 IFSG unentgeltlich vorzunehmen sind a) Impfung 1 b) Parallelimpfungen c) für die Impfstoffe	 47,00 34,00 Auslagenersatz		

	<u>Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung</u>			<u>Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung</u>			
	<u>Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz</u>			<u>Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz</u>			
17.	Erteilung von schriftlichen Auskünften und Kopien oder Ausgabe von digitalen Datensätzen auf CD-Rom DVD oder als Datei von Umweltinformationen	100,00 bis 500,00	17.	Erteilung von schriftlichen Auskünften und Kopien oder Ausgabe von digitalen Datensätzen auf CD-Rom DVD oder als Datei von Umweltinformationen	100,00 bis 500,00		
	<u>Standesamt</u>			<u>Standesamt</u>			
18.	Postgänge für besondere Zustellungsformen der Urkunden - je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit	33,00	18.	Postgänge für besondere Zustellungsformen der Urkunden - je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit	33,00		
19.	Postgänge für eilbedürf- tigen Versand ohne beson- dere Zustellungsform - je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit	33,00	19.	Postgänge für eilbedürf- tigen Versand ohne beson- dere Zustellungsform - je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit	33,00		

20.	Auf- und Abbau von Sekt- empfangen im Garten der Lindeschen Villa	15,00 bis 500,00	20.	Auf- und Abbau von Sekt- empfangen im Garten der Lindeschen Villa	15,00 bis 500,00		
21.	Vermietung eines Stehtisches mit Husse	15,00	21.	Vermietung eines Stehtisches mit Husse	15,00		
22.	Vermietung des Pavillons - bis zu 2 Stunden - zeitlich unbefristet für den Tag der Eheschließung	50,00 100,00	22.	Vermietung des Pavillons - bis zu 2 Stunden - zeitlich unbefristet für den Tag der Eheschließung	50,00 100,00		
23.	Erteilung einer Gartennutzungserlaubnis für kommerzielle Nutzer:innen je nach zeitlichem und räumlichen Umfang	100,00 bis 500,00	23.	Erteilung einer Gartennutzungserlaubnis für kommerzielle Nutzer:innen je nach zeitlichem und räumlichen Umfang	100,00 bis 500,00		
	<u>Fachbereich Kultur und Bildung</u>			<u>Fachbereich Kultur und Bildung</u>			
	<u>Archiv</u>			<u>Archiv</u>			
24.	Einsicht in Archivgut in den Räumen des Archivs für private und geschäftliche Zwecke - für einen Tag - für eine Woche	6,00 20,00	24.	Einsicht in Archivgut in den Räumen des Archivs für private und geschäftliche Zwecke - für einen Tag - für eine Woche	6,00 20,00		
25.	Ausdrucke an Recherche- Arbeitsplätzen im Lesesaal - je Seite	0,10	25.	Ausdrucke an Recherche- Arbeitsplätzen im Lesesaal - je Seite	0,10		

26.	Nachforschungen und Auskünfte aus Archivalien - je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit Laufbahngruppe 2, Zweites Einstiegsamt/ vergleichbare Beschäftigte Laufbahngruppe 2, Erstes Einstiegsamt/ vergleichbare Beschäftigte Laufbahngruppe 1, Zweites Einstiegsamt/ vergleichbare Beschäftigte	33,00 26,00 20,00	26.	Nachforschungen und Auskünfte aus Archivalien - je angefangene ½ Stunde der aufgewendeten Arbeitszeit Laufbahngruppe 2, Zweites Einstiegsamt/ vergleichbare Beschäftigte Laufbahngruppe 2, Erstes Einstiegsamt/ vergleichbare Beschäftigte Laufbahngruppe 1, Zweites Einstiegsamt/ vergleichbare Beschäftigte	33,00 26,00 20,00		
27.	Reproduktionen von Archivgut durch das Archiv		27.	Reproduktionen von Archivgut durch das Archiv			
27.1.	Reproduktionen von Standesamtsunterlagen und behördlichen Karteien (per Digitalkamera) a) Anfertigung von Reproduktionen - Grundbetrag je Auftrag	5,00	27.1.	Reproduktionen von Standesamtsunterlagen und behördlichen Karteien (per Digitalkamera) c) Anfertigung von Reproduktionen - Grundbetrag je Auftrag	5,00		

27.2.	- je Aufnahme	0,50	27.2.	- je Aufnahme	0,50		
	- je Ausdruck	1,50		- je Ausdruck	1,50		
	b) Beglaubigung pro Eintrag	8,00		d) Beglaubigung pro Eintrag	8,00		
	Reproduktionen von allen sonstigen Archivalien durch die Fotowerkstatt (per Auflichtscanner)			Reproduktionen von allen sonstigen Archivalien durch die Fotowerkstatt (per Auflichtscanner)			
	a) Anfertigung und Bereitstellung von Digitalaufnahmen			d) Anfertigung und Bereitstellung von Digitalaufnahmen			
	- Grundbetrag je Auftrag (max. 100 Aufnahmen)	10,00		- Grundbetrag je Auftrag (max. 100 Aufnahmen)	10,00		
	- je Digitalaufnahme/Scan	0,80		- je Digitalaufnahme/Scan	0,80		
	- CD-Rom (zzgl. Porto und Verpackung)	1,00		- CD-Rom (zzgl. Porto und Verpackung)	1,00		
	b) Ausdruck von Digitalaufnahmen			e) Ausdruck von Digitalaufnahmen			
	- pro Seite s/w DIN A 4	1,50		- pro Seite s/w DIN A 4	1,50		
	c) Herstellung einer vergrößerten Kopie von einem vorhandenen Mikrofilm	1,50		f) Herstellung einer vergrößerten Kopie von einem vorhandenen Mikrofilm	1,50		

28.	Vorbereitung und Beaufsichtigung von Foto- oder Filmaufnahmen von Archivalien in den Räumen des Archivs - je angefangene ½ Stunde	25,00	28.	Vorbereitung und Beaufsichtigung von Foto- oder Filmaufnahmen von Archivalien in den Räumen des Archivs - je angefangene ½ Stunde	25,00		
29.	Erlaubnis zur Veröffentlichung oder Vervielfältigung von Reproduktionen von Archivgut zu gewerblichen oder geschäftlichen Zwecken a) in Druckwerken je nach Auflage bis 5.000 Exemplare bis 10.000 Exemplare jede weiteren 1.000 Exemplare bis zu einem Höchstbetrag von b) für die Verwendung im Film oder Fernsehen - je angefangene Minute c) für die Internetnutzung	Plakate Postkarten 50,00 100,00 100,00 200,00 10,00 20,00 1000,00 2000,00 100,00 50,00	29.	Erlaubnis zur Veröffentlichung oder Vervielfältigung von Reproduktionen von Archivgut zu gewerblichen oder geschäftlichen Zwecken a) in Druckwerken je nach Auflage bis 5.000 Exemplare bis 10.000 Exemplare jede weiteren 1.000 Exemplare bis zu einem Höchstbetrag von b) für die Verwendung im Film oder Fernsehen - je angefangene Minute c) für die Internetnutzung	Plakate Postkarten 50,00 100,00 100,00 200,00 10,00 20,00 1000,00 2000,00 100,00 50,00		
30.	Gruppenführungen im Archiv pro Gruppe	25,00	30.	Gruppenführungen im Archiv pro Gruppe	25,00		

	<u>Fachbereich Planen und Bauen</u>			<u>Fachbereich Planen und Bauen</u>			
	<u>Gebäudemanagement</u>			<u>Gebäudemanagement</u>			
31.	Erstellung von DXF- oder DWG-Dateien von vorhandenen pro.-Dateien aus dem CAD Programm Arriba CA3D - DIN A 4 – DIN A 1 Formate zzgl. je Arbeitsstunde	2,60 bis 10,20 38,00	31.	Erstellung von DXF- oder DWG-Dateien von vorhandenen pro.-Dateien aus dem CAD Programm Arriba CA3D - DIN A 4 – DIN A 1 Formate zzgl. je Arbeitsstunde	2,60 bis 10,20 38,00		
	<u>Stadtgrün und Verkehr</u>			<u>Stadtgrün und Verkehr</u>			
32.	Benutzungserlaubnis Grünanlagen - Nutzung ohne kommerzielles Interesse (mit mehr als 30 Personen) - Verkaufsstände ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse je m² / Tag - Verkaufsstände mit überwiegend wirtschaftlichem Interesse bis 50 m² / Tag ab 50 m² / Tag	25,00 0,50 1,00 0,50	32.	Benutzungserlaubnis Grünanlagen - Nutzung ohne kommerzielles Interesse (mit mehr als 30 Personen) - Verkaufsstände ohne überwiegend wirtschaftliches Interesse je m² / Tag - Verkaufsstände mit überwiegend wirtschaftlichem Interesse bis 50 m² / Tag ab 50 m² / Tag	25,00 0,50 1,00 0,50		

	- gewerbliche Veranstaltungen, Schaustellerveranstaltungen, Messen, Ausstellungen oder sonstige Nutzung mit wirtschaftlichem Interesse je m² / Tag - Baustelleneinrichtung, Lagerung von Baustoffen je m² / Monat	0,12 mindestens 25,00 / Tag 9,00		- gewerbliche Veranstaltungen, Schaustellerveranstaltungen, Messen, Ausstellungen oder sonstige Nutzung mit wirtschaftlichem Interesse je m² / Tag - Baustelleneinrichtung, Lagerung von Baustoffen je m² / Monat	0,12 mindestens 25,00 / Tag 9,00		
	Teil II: Allgemeine Entgelte für alle Bereiche sofern in Teil I nichts anderes bestimmt ist			Teil II: Allgemeine Entgelte für alle Bereiche sofern in Teil I nichts anderes bestimmt ist			
33.	Fotokopien, Vervielfältigungen a) bei Fertigung durch städtische Mitarbeiter: innen je Seite 1.-50. Kopie ab der 51. Kopie b) bei Eigenanfertigung auf	0,80 0,30	33.	Fotokopien, Vervielfältigungen a) bei Fertigung durch städtische Mitarbeiter: innen je Seite 1.-50. Kopie ab der 51. Kopie b) bei Eigenanfertigung auf	<i>0,90</i> <i>0,40</i>	<i>+12,5</i> <i>+33,33</i>	<u>Für den gesamten Teil II:</u> Die letzte Anpassung erfolgte vor mehr als 10 Jahren, daher ist lt. Controlling FB 1 eine Steigerung von 10 % angemessen. Kleinstbeträge sind hierbei auf volle Beträge aufzurunden.

	Selbstbedienungsautomaten je Seite	0,10		auf Selbstbedienungsautomaten je Seite	0,20	+100,00	
	c) bei Plänen und Zeichnungen je Seite	2,60 bis 10,20		c) bei Plänen und Zeichnungen je Seite	2,90 bis 12,00	+11,54 +17,65	
	d) Anfertigung von Fotokopien durch städtische Mitarbeiter:innen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und Bauleitplanverfahren - DIN A 4 - > DIN A 4	0,50 1,00		d) Anfertigung von Fotokopien durch städtische Mitarbeitende im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und Bauleitplanverfahren - DIN A 4 - > DIN A 4	0,60 1,10	+20,00 +10,00	Redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache.
34.	Abschriften und Auszüge auch aus Urkunden und Akten, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	1,00 bis 10,20 2,60	34.	Abschriften und Auszüge auch aus Urkunden und Akten, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	1,10 bis 12,00 2,90	+10,00 +17,65 +11,54	
35.	Schriftliche Auskünfte, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,60 bis 25,60 5,10	35.	Schriftliche Auskünfte, je angefangene Seite DIN A 4 mindestens jedoch	2,90 bis 29,00 5,70	+11,54 +13,28 +11,76	
36.	Schriftliche Aufnahme eines Antrages oder einer Erklärung, die von Privatpersonen zu deren Nutzen gewünscht wird, durch Mitarbeiter:innen je angefangene Seite DIN A 4	2,60 bis 12,80	36.	Schriftliche Aufnahme eines Antrages oder einer Erklärung, die von Privatpersonen zu deren Nutzen gewünscht wird, durch Mitarbeitende je angefangene Seite DIN A 4	2,90 bis 14,10	+11,54 +10,16	Redaktionelle Änderung in Hinblick auf eine gendersensible Sprache.

	mindestens jedoch	5,10		mindestens jedoch	5,70	+11,76	
37.	Örtliche Besichtigungen einschließlich der darüber ausgefertigten Urkunden	12,80 bis 153,00	37.	Örtliche Besichtigungen einschließlich der darüber ausgefertigten Urkunden	14,10 bis 168,30	+10,16 +10,00	
38.	Überlassen von auf Datenträgern gespeicherten Informationen	5,10 bis 256,00	38.	Überlassen von auf Datenträgern gespeicherten Informationen	5,70 bis 281,60	+11,76 +10,00	
	Das Entgelt erhöht sich für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck, die der Umsatzsteuer unterliegen, um die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes (Ziffer 4 Entgeltordnung)			Das Entgelt erhöht sich für besondere Leistungen der Hansestadt Lübeck, die der Umsatzsteuer unterliegen, um die Umsatzsteuer in Höhe des jeweils geltenden Steuersatzes (Ziffer 4 Entgeltordnung)			



► Nr. VO/2024/12985
öffentlich

Lübeck, 14.02.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Antje Luck (E-Mail: antje.luck@luebeck.de Telefon: 122-1020)

Annahme einer Spende der Possehl-Stiftung in Höhe von 12.500 Euro für die GO.GRØØN 2024 - Messe für Nachhaltiges & Faires

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 12.500,00 Euro zur Unterstützung der GO.GRØØN 2024 - Messe für Nachhaltiges & Faires 2024 wird angenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Entfällt, da keine direkte Betroffenheit durch
das Verfahren

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Ja

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☒

Nein

	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

In der Zeit vom 26.04. bis 28.04.2024 findet nach der erfolgreichen Premiere in 2022 zum zweiten Mal die Messe für Nachhaltiges und Faires in der Musik- und Kongresshalle Lübeck statt. Veranstalterin ist die Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH, Mitveranstalterin ist die Hansestadt Lübeck. Unterstützt wird die Veranstaltung durch die Landesregierung Schleswig-Holstein.

Im Fokus der Messe stehen ein nachhaltiger Lebensstil und gesellschaftliche Verantwortung. Die GO.GRØØN möchte dazu beitragen, dass neue und innovative nachhaltige Angebote von Produkten über Dienstleistungen und Ideen bis hin zu Netzwerken einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Auf der Messe präsentieren sich über 60 Aussteller:innen mit einem nachhaltigen Produktportfolio und informieren über eine umfangreiche Angebotspalette. Start-ups aus Schleswig-Holstein präsentieren innovative Geschäftsmodelle. Gesellschaftliches und soziales Engagement repräsentieren gemeinnützige Organisationen aus dem gesamten Bundesland. Ein Rahmenprogramm mit Vorträgen, Workshops und Konzerten ergänzt das Messeangebot.

Die Besuchenden erhalten einen Überblick zu nachhaltigen und fairen Angeboten, gesellschaftlichem Engagement und nachhaltigem Kulturschaffen. Die Themen reichen von Ernährung über Mode, Finanzen, Bauen, Energie, Stadtentwicklung und Kunst bis zu Themen wie Mobilität und Handwerk. Die GO.GRØØN leistet einen Beitrag zum nachhaltigen und fairen Handel als einen wichtigen Baustein globaler Nachhaltigkeitsziele. Bei der Messe handelt es sich um eine gesellschaftlich relevante Veranstaltung und ermöglicht einen niedrighschwelligeren Zugang zum Thema Nachhaltigkeit. Daher ist der Eintritt zur Messe für die Besuchenden kostenfrei.

Der Vortrag von Ranga Yogeswhar „Emils Welt – Eine Gesellschaft im Wandel“ im Rahmenprogramm der Messe soll eine große Öffentlichkeit erreichen und den Dialog zwischen den Generationen fördern. Die Spende der Possehl-Stiftung ermöglicht 600 vergünstigte Eintrittskarten für diesen Vortrag zur Verteilung an Schulen, Auszubildende und Studierende.

Mit der Spende über 12.500,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2024 einen Gesamtwert von 932.500,00 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 12.500,00 Euro zuständig.

Anlagen:

Zuwendungsbescheid Possehl-Stiftung

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt Lübeck Bürgermeisterkanzlei	
Eing.:	03. Jan. 2024
Az.:	Anl.:

POSSEHL
Stiftung

PA.M.2 & zw.B.
o Muk
h 8101

Herrn
Bürgermeister Jan Lindenau
Hansestadt Lübeck
Breite Straße 62
23552 Lübeck

Lübeck, 18. Dezember 2023 /ms-mw
(Bei Korrespondenz bitte angeben): D. 230454

Vortrag von Ranga Yogeshwar „Emils Welt – Eine Gesellschaft im Wandel“ im Rahmen der Nachhaltigkeit. Projektdauer 01.12.23 - 28.04.24

Sehr geehrter Herr Lindenau,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung in ihrer Sitzung vom 14.12.2023 beschlossen hat, für Ihr oben genanntes Projekt einen Betrag in Höhe von

€ 12.500,00 für 600 vergünstigte Eintrittskarten

zur Verfügung zu stellen. Die Verteilung erbitten wir wie folgt: 200 Tickets für Schulen, 200 für Auszubildende sowie 200 für Studierende. Nach Möglichkeit bitten wir um gleichmäßige Verteilung.

Für die Zahlungsabwicklung bitten wir um Verwendung des Formulars „Mittelabruf“, zu finden unter www.possehl-stiftung.de. Die Überweisung wird dann von hier aus automatisch vorgenommen. Nach Eingang senden Sie uns bitte eine **Spendenbescheinigung** zu.

Nach Abschluss des Projektes: Wir bitten um Vorlage eines **Verwendungsnachweises**. Der formale Aufbau richtet sich nach dem mit dem Antrag eingereichten Kosten- und Finanzierungsplan in Form einer Gegenüberstellung. Es müssen **alle Ausgaben und Einnahmen** aufgeführt werden. Die Ausgaben und Einnahmen müssen ausgeglichen sein. **Der Förderbetrag sowie in der Antragstellung genannte Eigenanteile sind in der Einnahmenberechnung auszuweisen.** Der Abgleich zwischen Antragstellung und Verwendungsnachweis muss nachvollziehbar sein.

Wir wünschen Ihnen und allen Beteiligten für Ihr Vorhaben alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen



Max Schön
Vorsitzender

POSSEHL-STIFTUNG Beckergrube 38-52, 23552 Lübeck
Telefon +49(0)451 148-200, Telefax +49(0)451 148-302
possehl-stiftung@possehl.de, www.possehl-stiftung.de

MITTELABRUF | BITTE BEACHTEN:

Aufgrund einer Softwareumstellung wird sich das Mittelabrufverfahren bei der Possehl-Stiftung ändern. Zukünftig erfolgen sowohl Antragstellung als auch Mittelabruf ausschließlich über unser Förderportal.

Über den genauen Zeitpunkt der Änderung des Mittelabrufverfahrens werden wir auf unserer Website informieren. Bis dahin ist ein Abruf über das bisherige Verfahren möglich. Falls Sie hierzu Fragen haben sollten, kontaktieren Sie bitte eine der zuständigen Kolleginnen aus dem Team der Possehl-Stiftung (<https://www.possehl-stiftung.de/de/wer-wir-sind/das-team/index.html>)



► Nr. VO/2023/12446
öffentlich

Lübeck, 18.08.2023

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.502 - SeniorInnenEinrichtungen

Bearbeitung: Matthias Schröder (E-Mail: matthias.schroeder@aph-luebeck.de Telefon: 6099034)

Wirtschaftsplan 2024 der Senior:InnenEinrichtungen (Eigenbetriebsähnliche Einrichtung - EäE)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.08.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.02.2024	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Wirtschaftsplan 2024 der Senior:InnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck (eigenbetriebsähnliche Einrichtung) wird in der Fassung der Anlage 2 des Wirtschaftsplanes festgestellt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.201.5 - Teilnehmungscontrolling	Zustimmung

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da diese nicht betroffen sind.

Die Maßnahme ist:

☐	neu
☐	freiwillig
☒	vorgeschrieben durch:
§ 14 Abs. 1 Betriebssatzung i.V.m. § 12 EigVO	

Finanzielle Auswirkungen:

☒	Ja, siehe auch Anlage 1-8
☐	Nein

Grundsätzlich wird der Jahresfehlbetrag der SIE erst im städtischen Haushalt des Folgejahres ausgeglichen. Daher wird der im Wirtschaftsplan 2024 der SIE genannte Jahresfehlbetrag in Höhe von T€ 2.637 im städtischen Haushalt 2025 endgültig zu ordnen sein. Allerdings wird der im Wirtschaftsplan 2024 genannte Fehlbetrag hiermit bereits im städtischen Haushalt 2024 in der mittelfristigen Planung für das Jahr 2025 angemeldet.

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☒	Nein
☐	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Siehe Vorbericht

Anlagen:

Anlage 1-8 - Vorbericht und SIE WP 2024

Senatorin Pia Steinrücke

Anlage 1

Vorbericht zum Wirtschaftsplan 2024

Bedarfsentwicklung und strategische Ausrichtung (Konzeption 2023)

Dies ist der erste Wirtschaftsplan der SIE als eigenbetriebsähnliche Einrichtung.

Diese besteht seit dem 01.01.2023.

In diesem Wirtschaftsplan zeigen sich mehr als erste Kernansätze der betrieblichen Neuausrichtung und Zukunftsorientierung.

Dies schwerpunktmäßig in Bezug auf die Schaffung notwendiger, qualitätsvoller vollstationärer Pflegeplätze nach dem SGB XI für die Hansestadt Lübeck.

Das ist aus Sicht der SIE ein signifikantes „Aufbruchsignal“ für die baulichen und wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven der SIE.

Wie in den Vorjahren schon berichtet, wird in Lübeck in den 2020er und 2030er Jahren der Bedarf an stationären Pflegeplätzen kontinuierlich steigen (rund +800 Plätze bis 2030). Die Hansestadt Lübeck trägt mit den SIE im Rahmen ihrer kommunalen Daseinsvorsorge dazu bei, diese prognostizierten Bedarfe mit abzudecken und Unterversorgungen abzubauen und zukünftig vorzubeugen.

Die *Konzeption 2030* sieht eine bekannterweise quartiersbezogene (sozialraumorientierte) Versorgung älterer Menschen vor. Ziel sind lokale Versorgungsketten Wohnen – Service – Pflege. In 2024 werden Entscheidungen und Planungen unter anderem unter Verwendung der dann bekannten Machbarkeitsstudienresultate für verschiedene Standorte getroffen und begonnen. Weitergeführt werden die Suche und ggf. Akquise nach projektauglichen Grundstücken/Objekten.

Die Zielsetzungen der Pflegestärkungsgesetze („ambulant vor stationär“) werden aufgegriffen und umgesetzt. Neben der Weiterentwicklung des Leistungsangebots der SIE ist dafür auch dringend erforderlich, die vorhandene Gebäudesubstanz grundlegend zu erneuern. Seit 2023 ist der Betrieb Eigentümer der bisher von der Stiftung „Vereinigte Testamente“ angemieteten Standorte und hat damit die Verantwortung für notwendige Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen. Dementsprechend steigt der Planansatz für Gebäudeinstandhaltung. Eine Kompletterneuerung einzelner Häuser (Abriss/Neubau) ist im Planjahr 2024 nicht vorgesehen, wird aber mittelfristig unvermeidbar erforderlich sein. Auch Neubauten bzw. Erwerb von Häusern an zusätzlichen Standorten werden für das Planjahr 2024 aus heutiger Sicht nicht angenommen.

In diesem Wirtschaftsplan sind erste Umsetzungsmaßnahmen, resultierend aus den Ergebnisvorschlägen der Machbarkeitsstudien der KWL für drei (Bestands-) Standorte, finanziell hinterlegt. Zum einen externer Beratungsaufwand, zum anderen Baunebenkosten für beispielsweise bauvorbereitende Gutachten u. dgl., in Höhe von rund 95 T€).

Die übernommenen Gebäude und Grundstücke der VT-Stiftung sind mit durchschnittlichen Eckwerten, resultierend aus der Eröffnungsbilanz sowie einer angenommenen Nutzungs- bzw. Abschreibungsdauer von rund 10 Jahren, dargestellt.

Die diesbezüglich im Finanzplan dargestellten Zahlen wurden von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO auf Plausibilität geprüft (vgl. VO/2022/11544 „Strategische Neuausrichtung“) und sind als grundsätzlich anzusehen. Nach inhaltlicher Konkretisierung

der baulichen Umsetzungen der Konzeption 2030 auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien und die im Abstimmungsprozess befindliche Beschlussvorlage bzgl. Erwerb einer Pflegeeinrichtung / Neubau, werden die Kapitalbedarfe stetig konkretisiert und in den folgenden Wirtschaftsplänen entsprechend angepasst.

Im nachfolgenden Wirtschaftsplan 2024 der SIE sind die wirtschaftlichen Parameter eines Ankaufsobjektes enthalten. Derzeit ist eine Umsetzung noch nicht sicher. Im Wirtschaftsplan sind lediglich anteilige Beratungskosten, aber keine Kauf- oder Baukosten enthalten. Siehe hierzu auch Anlage 6 (mittelfriste Finanzplanung).

Der diesbezügliche indikative Zeitplan (vgl. VO/2022/11544 „Strategische Neuausrichtung“) wird derzeit fortgeschrieben und den Gremien als separater Bericht entgegengebracht.

Besonderheiten; Chancen und Risiken

Die Pflegesatzverhandlungen 2023/2024 wurden Mitte September 2023 abgeschlossen. Das Heiligen-Geist-Hospital wurde aufgrund der aktuellen Entwicklungsperspektiven mit einer ca. halbierten Kapazität (40 statt vormals 77 Plätze) berücksichtigt.

Es gibt zwei wirtschaftliche Planungsunsicherheiten. Zum einen die nach wie vor schwer einschätzbaren inflationären Entwicklungen mit Auswirkungen im Bereich der Energie- und Lebensmittelpreise. Andererseits die investive Unsicherheit betreffs der baulichen Zustände und behördlichen Erfordernisse, hier hauptsächlich in Bezug auf die von der Stiftung VT übernommenen Häuser.

Der prognostizierte Jahresverlust, der nur scheinbar den Weg der wirtschaftlichen Stabilisierung verlässt, resultiert aus kaufmännischer Vorsicht und Zukunftssicherung.

Aus Vorsichtsgründen (Imparitätsprinzip) sind für die Einrichtung HGH folgende Planungsannahmen gemacht worden, die zusammengekommen das Ergebnis des Wirtschaftsplans massiv beeinflussen:

- Erträge aus dem Betrieb der Einrichtung werden mit rund 40 Pflegeplätzen geplant.
- Die Gebäudemiete wird für das 2024 in angepasster, anteiliger Höhe (322T€) eingepreist.
Andere Sachkosten wurden entsprechend angepasst.
- Personalabbau wird nicht geplant. Jede:r Mitarbeiter:in (MA) wird in den SIE zukünftig gebraucht. Es kommt zu keinen betriebsseitigen Freisetzungen.
- Der kapazitätsreduzierte Betrieb belastet den Betrieb um rund 450.000 Euro.

Das Delta in den Personalkosten ist abhängig vom Grad der zeitweiligen personellen Überbelegung der anderen Einrichtungen. Erfahrungsgemäß nivelliert sich dieses Delta in den meisten Tätigkeitsgruppen durch natürliche Fluktuation mindestens mittelfristig, wird aber das Planjahr 2024 belasten.

Bezüglich der Leitungskräfte ist von einer deutlich langsameren Angleichung auszugehen.

Sonstige Planungsunsicherheiten:

Die geplanten Investitionen in die Bestandsgebäude sind nach Übernahme der Immobilien von der Stiftung „Vereinigte Testamente“ mit einem Unsicherheitsfaktor versehen. Dies begründet sich u.a. in der für die SIE neuen Eigenschaft des Eigentümers.

Älter werdende Gebäude haben einen stetig steigenden Erhaltungs- bzw. Sanierungsbedarf.

Es werden in 2024 sehr wesentliche Investitionskosten, hier insbesondere für (Schwerpunktmäßig: baulicher Brandschutz) Baumaßnahmen in/an den von der Stiftung VT übernommenen Häusern/Grundstücken, anfallen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses

Wirtschaftsplanes war die Ermittlung des Umfanges und Kostenvolumens notwendiger, teils behördlich beauftragter Baumaßnahmen, noch nicht abgeschlossen.

Dies dient hauptsächlich der Ertüchtigung sowie Erhaltung der Betriebssicherheit der übernommenen VT-Häuser, bis zur Inbetriebnahme der Neubauten.

Im Wirtschaftsplanjahr 2024 werden die im Jahr 2023 schwerpunktmäßig betriebenen Vorbereitungsarbeiten der baulichen Zukunftssicherung der Bestandsimmobilien weiter praktisch umgesetzt, u.a. werden an zwei Standorten die Brandmeldeanlagen erneuert und die in 2023 eingereichten Brandschutzkonzepte umgesetzt.

Angedacht ist in diesem Zusammenhang ein weiterer Austausch mit der abgebenden Stiftung VT. Identisches gilt für die Wohnungen des Betreuten Wohnens.

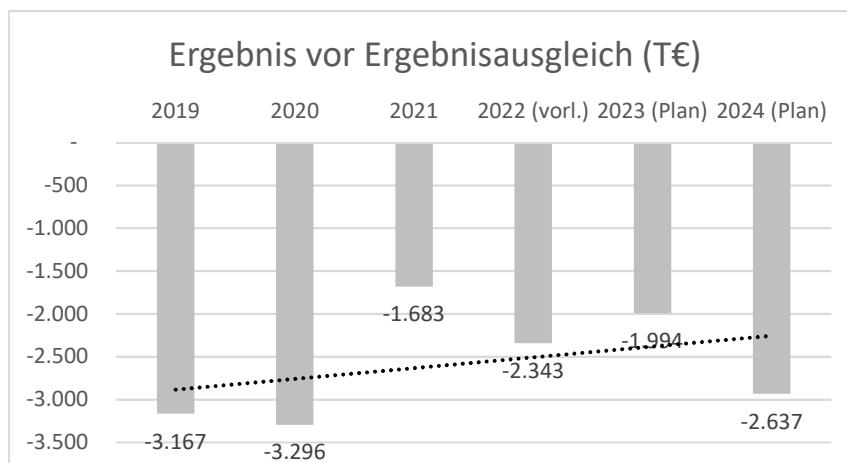
Die SIE beabsichtigen in 2024 ferner wesentliche Investitionen für die kontinuierliche Fortsetzung der 2021 begonnen Erneuerung der Betriebstechnik (Küchengeräte, Fahrstühle, pflegetechnische Investitionen, Bettenaustausch u.ä.) in allen Häusern.

Die Investitionen sind grundsätzlich zukünftig refinanzierbar.

Ausblick

Für die Folgejahre werden nach inhaltlicher Konkretisierung der baulichen Umsetzung der Konzeption 2030 und auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien sowie die im Abstimmungsprozess sich befindliche Vorlage über den Erwerb einer Pflegeeinrichtung müssen und werden die Kapitalbedarfe in folgenden Wirtschaftsplänen konkretisiert und angepasst werden. Dies gilt ebenfalls bzgl. der bereits vorhandenen Vorlage VO/2022/11716 Städtebauliche Rahmenplanung "Neue Mitte Moislung", die ein Neubau einer Pflegeeinrichtung planerisch beinhaltet.

In Orientierung der Vorschriften des HGBs wird hier für das Wirtschaftsjahr 2024 mit einem bewusst konservativen berechneten Jahresverlust in Höhe von rund 2.637 T€ geplant. Das stellt eine wahrnehmbare Verschlechterung ggü. den Vorjahren dar:



Diese Verschlechterung ist auf die oben erläuterten außerordentlichen Herausforderungen und deren bewusst konservative Berücksichtigung in den Planannahmen zurückzuführen. Zudem sind Kosten für die Neubauprojekte SIE Moislung und ein angebotenes Ankaufobjekt als „Anlaufkosten“ für die Zukunftssicherung „SIE 2030“ geplant.

Gesetzliche Grundlagen

Die Senior:InnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck (SIE) werden gemäß Beschluss der Bürgerschaft VO/2022/11544 seit dem 1. Januar 2023 als eigenbetriebsähnliche Einrichtung der Hansestadt Lübeck geführt.

Kommunale Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens können ganz oder teilweise nach den Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung (EigVO) geführt werden (§ 101 Abs. 4 Gemeindeordnung). Näheres regelt die Betriebssatzung der Einrichtung. Gemäß §14 Abs.1 der Betriebssatzung der SIE ist vor Beginn jedes Wirtschaftsjahres ein Wirtschaftsplan nach den Vorschriften der EigVO aufzustellen. Zuständig für die Feststellung des Wirtschaftsplans ist die Bürgerschaft (§ 5 EigVO).

Anlage 2



Zusammenstellung nach § 12 Abs. 1 EigVO

Wirtschaftsplan 2024 der Senior:InnenEinrichtungen

(Eigenbetriebsähnliche Einrichtung der Hansestadt Lübeck)

Gemäß § 12 der Betriebssatzung i.V.m. § 5 Abs. 1 Nr. 6 der Eigenbetriebsverordnung (EigVO) hat die Bürgerschaft durch Beschluss den Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2024 wie folgt festgestellt:

1. Es betragen

1.1	im Erfolgsplan	€
	die Erträge	30.003.100 €
	die Aufwendungen	32.640.100 €
	der Jahresgewinn	0 €
	der Jahresverlust	-2.637.000 €
1.2	im Vermögensplan	
	die Einzahlungen auf	942.600 €
	die Auszahlungen auf	942.600 €

2. Es werden festgesetzt

2.1	der Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen auf	0 €
2.2	der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen auf	69.730.000 €
2.3	der Höchstbetrag der Kassenkredite auf	5.550.000 €

3. die Stellenübersicht 2024 nebst Änderungsliste (Anlage 8).

(*) Zu 2:

Im Planjahr 2024 sind noch keine konkreten Kreditaufnahmen geplant / beabsichtigt.

Verpflichtungsermächtigungen wurden für zwei mögliche Neubauobjekte hinterlegt, die in Folgejahren umgesetzt werden könnten.

Anlage 3

**Erfolgsplan nach § 13 Abs. 1 EigVO
für das Wirtschaftsjahr 2024**

	Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
	€	€	€
1.-3. Erträge aus allgemeinen Pflegeleistungen, einschl. der Erträge aus Unterkunft, Verpflegung und Betreuung	29.092.200	27.981.600	26.020.582
4. Umsatzerlöse nach §277 HGB, soweit nicht in Nr.1-3 enthalten	803.000	1.215.400	617.474
5. Zuweisungen und Zuschüsse zu Betriebskosten	1.322.000	660.000	3.491.675
6. Sonstige betriebliche Erträge	349.100	271.600	777.592
Zwischenergebnis	31.566.300	30.128.600	30.907.323
7. Personalaufwand Löhne und Gehälter einschließlich Sozialabgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	24.456.500	23.366.300	22.817.673
8. Materialaufwand	5.511.300	5.329.400	5.687.953
9. Aufwendungen für zentrale Dienstleistungen	133.000	130.000	148.854
10. Steuern, Abgaben, Versicherungen	247.200	220.300	237.663
11. Mieten, Pacht, Leasing	1.651.600	1.674.000	3.058.711
Zwischenergebnis	-433.300	-591.400	-1.043.530
12. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen sowie auf Forderungen	942.600	327.300	380.601
13. Aufwendungen für Instandhaltung	929.100	617.500	398.765
14. Sonstige betriebliche Aufwendungen	303.000	421.000	493.291
Zwischenergebnis	-2.608.000	-1.957.200	-2.316.187
15. Zins- und ähnliche Erträge	1.000	500	1.186
16. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	30.000	37.000	28.248
17. Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)	-2.637.000	-1.993.700	-2.343.249

Erläuterungen zum Erfolgsplan 2024:

- zu Nr. Erträge aus allgemeinen Pflegeleistungen
1.-3. einschließlich der Erträge aus Unterkunft,
Verpflegung und Betreuung
(Stationäre Pflegeleistungen)

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
29.092.200	27.981.600	26.020.582

Die Erträge aus allg. Pflegeleistungen liegen ggü. dem Ergebnis 2022 rund 12% höher.

Die Ertragsermittlung beruht auf den aktuellen Pflegesätzen sowie einer Auslastungsannahme von durchschnittlich 96 % auf Basis einer Gesamtkapazität von rund 553 Plätzen (SIE Dreifelderweg (70 Plätze), SIE Prassekstraße (70 Plätze), SIE Elswigstraße (73 Plätze), SIE Dornbreite (75 Plätze), SIE Am Behnckenhof (80 Plätze) / Am Behnckenhof Geronto (43 Plätze), SIE Solmitzstraße (104 Plätze) sowie HGH (40 Plätze). Im Planjahr werden erneut Pflegesatzverhandlungen geführt und hier kalkulatorisch berücksichtigt.

- zu Nr. Umsatzerlöse nach § 277 HGB, soweit nicht in
4. Nr.1-3 enthalten
- a) Betreuungsentgelte Betreutes Wohnen
b) Stationärer Mittagstisch
c) sonstige Erträge/Erstattungen

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
347.000	347.100	342.023
105.000	156.000	103.549
351.000	712.300	171.902
803.000	1.215.400	617.474

Es wird mit einer Steigerung der Erlöse nach § 277 HGB von rund 30 %, insbesondere bei den sonstigen Erträgen, gerechnet. Hier sind die Einnahmen aus Vermietung der Betreuten Wohnungen aus den ehemaligen VT Häusern (SIE Dreifelderweg, SIE Prassekstraße, SIE Elswigstraße und SIE Dornbreite) eingeflossen.

- zu Nr. Sonstige betriebliche Erträge
5. Zuweisungen und Zuschüsse zu Betriebskosten

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
1.322.000	660.000	3.491.675

Eine Vergleichbarkeit der Zahlen ist nur bedingt gegen. In 2022 wurden noch abnehmend Erstattungen für cornoabedingte Mehrausgaben gezahlt. Im Planansatz sind ebenfalls die gestiegenen Ausgleichszahlungen des Ausbildungsfonds Schleswig-Holstein als auch die Energiekostenhilfen antl. berücksichtigt.

- zu Nr. Sonstige betriebliche Erträge
6. sonstige Erstattungen, periodenfr.Erträge usw.

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
349.100	271.600	777.592

Der Planansatz der sonstigen betrieblichen Erträge ist gegenüber dem Vergleichsjahr 2022 um rund 55 % geringer. Überwiegend wegen angepasster Erstattungen bzw. Wegfall von einmaligen Erstattungen in 2022.

zu Nr.
7.

Personalaufwand

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
Löhne und Gehälter und sonstige Personalaufwendungen	19.076.100	18.225.800
soziale Aufwendungen und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	5.380.400	5.140.500
Gesamt	24.456.500	22.817.673

Die Gesamtpersonalkosten 2024 sind insgesamt im Vergleich zum Ergebnis 2022 um rund 7,2 % höher. Ergebnisbeeinflussende Personalkostenänderungen durch Tarifverhandlungen im Jahr 2023/2024 sowie angepasste Kosten der Gemeindeunfallversicherung wurden berücksichtigt. Das Tarifiergebnis ist im Vergleich zu den Vorjahren ungewöhnlich hoch. In den Personalkosten sind ebenfalls die Aufwendungen an den Ausbildungsfonds Schleswig-Holstein berücksichtigt.

zu Nr.
8.

Materialaufwand

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
a) Lebensmittel	1.200.000	1.230.000
b) Pflege- und Betreuungsaufwand	611.200	944.600
c) Wasser, Energie, Brennstoffe	2.047.300	1.486.000
d) Wirtschafts- und Verwaltungsbedarf	1.652.800	1.668.800
	5.511.300	5.329.400

Aufgrund der enormen Energiekostensteigerungen liegt der Ansatz bei Wasser, Energie, Brennstoffe ggü. dem Vergleichsjahr um rund + 70% höher. Die Kostenblöcke Lebensmittel und Pflege- und Betreuungsaufwand liegen unterhalb des Vergleichsjahres, überwiegend wegen angepasster Kosten durch reduzierte Annahmen der Pflegebetten-tage. Der Wirtschafts- und Verwaltungsbedarf liegt mit rund 4,2 % wegen angepasster Rechts- und Beratungskosten im Vergleich zum Ergebnisjahr 2022 höher.

zu Nr.
11.

Mieten, Pacht, Leasing (Vermieter)

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
SIE Dreifelderweg (Stift. Vereinigte Testamente, kurz VT)	0	380.782
SIE Prassekstraße (Stift. Vereinigte Testamente)	0	310.186
SIE Elswigstraße (Stift. Vereinigte Testamente)	0	343.190
SIE Dornbreite (Stift. Vereinigte Testamente)	0	403.705
SIE Solmitzstraße (GG Trave)	621.000	559.000
SIE Am Behnckenhof (CF Lübeck GmbH)	676.600	465.000
SIE Heiligen-Geist-Hospital (Stift. Heiligen-Geist-Hospital)	322.000	620.000
Sonstiges	0	0
Gerätemieten/Leasing	32.000	30.000
	1.651.600	1.674.000

Die Aufwendungen für Mieten, Pacht und Leasing sinken gegenüber dem Vergleichsjahr 2022 um rund - 36 %. Hauptursächlich liegt dies am Übergang der vier VT-Häuser an die neue eigenbetriebsähnliche Einrichtung SIE. Die Mietkosten für die Einrichtungen Solmitzstraße und Am Behnckenhof wurden im Geschäftsjahr 2023 durch die Vermieter erhöht. Die Mietkosten für das HGH wurden gemäß der aktuell genehmigten Kapazität berücksichtigt.

zu Nr.
12

Abschreibungen auf immaterielle Vermögens-
gegenstände und Sachanlagen

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
Gebäude (ehem. VT-Häuser)	497.000	0
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	445.600	327.300
	942.600	380.601

Die geplanten Abschreibungen im Jahr 2024 sind gegenüber dem Vergleichsjahr 2022 höher. Die Ursachen liegen schwerpunktmäßig in der Umsetzung von geplanten und notwendigen Ersatzbeschaffungen (z.B. für Pflegebetten, Möbel etc.), der Fortsetzung einer dynamischen Investitions-Strategie sowie von neuen Instandhaltungsmaßnahmen (z.B. Brandschutz-ertüchtigungen) in den eigenen Häusern (ehem. VT-Häuser).

zu Nr.
13.

Aufwendungen für Instandhaltung/Wartung

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
Instandhaltung und Wartung	929.100	617.500
	929.100	398.765

Es wird mit einer deutlichen Erhöhung der Aufwendungen für Instandhaltungs- und Wartungsmaßnahmen, insbesondere in den eigenen Häusern, gerechnet.

zu Nr.
14.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Planansatz 2024	Planansatz 2023	vorl. Ergebnis Jahresrechnung 2022
€	€	€
a) Personalnebenkosten	127.000	303.000
b) Periodenfremde Aufwendungen	100.000	43.000
c) anderer sonstiger betrieblicher Aufwand	76.000	75.000
	303.000	421.000

Hier befinden sich die Prognosekosten für die Mitarbeitermotivation, des Jobtickes, des Fahrrad-leasings sowie Fortbildungsmaßnahmen. Die weiteren Kostenblöcke wurden reduziert, dies u.a. wegen angepasster Einzelwertberichtigungen. Insgesamt liegt der Planansatz bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen aufgrund von angepasster Planansätze unter dem Vergleichswert 2022.

Anlage 4



**Erfolgsübersicht nach § 13 Abs. 4 EigVO
für das Wirtschaftsjahr 2024**

	Pflege- betrieb	Betreute Alten- wohnungen	Betrag insgesamt
	€	€	€
1. Materialaufwand	5.423.000	88.300	5.511.300
2. Löhne und Gehälter einschließlich Sozialabgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	24.158.416	298.084	24.456.500
3. Abschreibungen	668.650	273.950	942.600
4. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	29.700	300	30.000
5. Andere betriebliche Aufwendungen	3.200.600	63.300	3.263.900
Summe 1 bis 5	33.480.366	723.934	34.204.300
6. Betriebserträge	30.842.800	724.500	31.567.300
Jahresgewinn (+)/Jahresverlust (-)	-2.637.566	566	-2.637.000

Erläuterungen:

Die Erfolgsübersicht zeigt die geplanten Betriebsergebnisse der beiden bisherigen Angebots- und Leistungszweige der städtischen SeniorInnenEinrichtungen. Für den Pflegebetrieb zeigt die Erfolgsübersicht des Jahres 2024, dass die Personalkosten mit rund 72% des Gesamtaufwands erneut den weitaus größten Posten darstellen, Materialaufwand mit 16 % den zweitgrößten Faktor. Andere betriebliche Aufwendungen, wie z.B. Mieten, bilden mit 10 % den drittgrößten Kostenfaktor. Diese drei Hauptfaktoren verursachen also rund 98 % der Gesamtkosten des Pflegebereichs. Das Planungsergebnis des gemeinnützigen Betriebszweiges "Betreutes Wohnen" ist im positiven Ergebnisbereich.

Anlage 5

**Vermögensplan nach § 14 EigVO
 für das Wirtschaftsjahr 2024**

Einzahlungen		PLANANSATZ		vorl. Ergebnis der Jahresrechnung 2022 €	
Nr.	Bezeichnung	2024 €	2023 €		
1	2	3	4	5	
...					
7	Abschreibungen	942.600	824.300	307.159 0	
9	Kredite	0	0	0	
	Summe Einzahlungen	942.600	824.300	307.159	

Auszahlungen		PLANANSATZ			vorl. Ergebnis der Jahresrechnung 2022 €	Investitionen und Investitionsförderungs- maßnahmen	
Nr.	Bezeichnung	2024 €	Verpflichtungs- ermächtigungen 2024 in €	2023 €		Gesamt- auszahlungs- bedarf €	bisher bereitgestellt €
1	2	3				4	5
...							
6	Investitionen für...						
	Software, Lizenzen	20.000	0	20.000	12.887		
	Einrichtungen und Ausstattung (*)	425.600	0	307.300	294.272		
	Bauten (eign. Gebäude)	497.000	69.730.000	497.000	0		
7	Tilgung von Krediten	0	0	0	0		
	Summe Auszahlungen	942.600	69.730.000	824.300	307.159	0	0

Erläuterungen:

(*) U.a. erforderliche Ersatzbeschaffungen von technische Ausstattungen, Pflegebetten, Möbel etc. Der Vermögensplan ist entsprechend der Anlage 3 zur Ausführungsanweisung zur EigVO gegliedert. Die Ausgaben des Vermögensplanes für das Wirtschaftsjahr 2024 liegen bei rund T€ 446 aufgrund von erforderlichen Ersatzbeschaffungen im materiellen und immateriellen Bereich. Die Abschreibewerte für die Bauten der ehem. VT-Häuser betragen rund T€ 497. Die Verpflichtungsermächtigungen beziehen sich auf zwei Neubauprojekte ("Neue Mitte Moisling" und ein angebotenes Ankaufobjekt) . Hierzu wurde bereits im Vorbericht Stellung genommen.

Anlage 6



**Finanzplan nach § 16 Nr. 1 EigVO
für das Wirtschaftsjahr 2024**

A Nr.	Bezeichnung	2024 T€	2025 T€	2026 T€	2027 T€	2028 T€
1	2	3	4	5	6	7
	Einzahlungen					
...						
7	Abschreibungen	943	1.696	2.191	2.461	3.009
9	Kredite	0	27.410	42.578	43.433	43.433
	Summe der Einnahmen	943	29.106	44.769	45.894	46.442
A Nr.	Bezeichnung	2024 T€	2025 T€	2026 T€	2027 T€	2028 T€
	Auszahlungen					
...						
6	Investitionen für Einrichtungen und Ausstattungen etc. Bauten/Gebäude	446 497	446 27.907	446 43.055	446 43.670	446 43.670
7	Tilgung von Krediten	0	753	1.268	1.778	2.326
	Summe der Ausgaben	943	29.106	44.769	45.894	46.442

Erläuterungen: Die unter Kredite und Tilgung von Krediten dargestellten Zahlen sind auf Grundlage der Machbarkeitsstudien und des vorliegenden Verkaufsangebotes hypothetisch angenommen. Selbiges gilt für die Neue Mitte Moisling-Einrichtung. Auf die Vorlage VO/2022/11544 "Strategische Neuausrichtung" wird verwiesen. Nach inhaltlicher Konkretisierung der baulichen Umsetzung der Konzeption 2030 und auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien und die im Abstimmungsprozess sich befindliche Vorlage über den Erwerb einer Pflegeeinrichtung sowie der bereits vorhandenen Vorlage VO/2022/11716 Städtebauliche Rahmenplanung "Neue Mitte Moisling", müssen und werden die Kapitalbedarfe in folgenden Wirtschaftsplänen konkretisiert und angepasst werden.

Anlage 7 a



**Finanzplan angelehnt an § 16 Nr. 2 EigVO
für das Wirtschaftsjahr 2024**

B		2024 (HR2/23)	2025	2026	2027	2028
Nr.	Bezeichnung	T€	T€	T€	T€	T€
1	Einzahlungen					
	Zuweisungen der Stadt	2.499	2.637	3.640	2.850	1.900
	Summe der Einnahmen	2.499	2.935	995	995	995
B						
Nr.	Bezeichnung	2024 (HR2/23)	2025	2026	2027	2028
		T€	T€	T€	T€	T€
1	Auszahlungen					
	Ablieferung an die Stadt von Verw.kostenbeiträgen	130	134	138	142	146
	Summe der Auszahlungen	130	134	138	142	146

Erläuterungen: a) Die allgemeine Lebensmittel- und Energiekostenentwicklung in Korrelation zur Durchsetzung der Refinanzierungsansprüche bei den Kostenträgern. b) Die Entwicklung der Fachkraftverfügbarkeiten. Auch hier wird die Frage des Wirkens der Leistungsträger und die Entwicklung der rechtlichen Grundlagen maßgeblich sein. c) Die Umsetzbarkeit und Kostenentwicklung der Neubauprojekte.

Die wirtschaftliche Entwicklung der SIE ab 2025/2026 wird sehr vom jeweiligen baulichen Umsetzungsstand der Konzeption 2030 (Neubauprogramm) abhängig sein. Ab 2025 wird angestrebt, dass die "Betreuten Wohnungen" von den SIE direkt vertrieben und verantwortlich geführt werden.

Anlage 7 b



**Übersicht über die aus Verpflichtungsermächtigungen
voraussichtlich fällig werdenden Auszahlungen**

Verpflichtungs- ermächtigungen im Vermögensplan des Jahres	Voraussichtlich fällige Auszahlungen in TEUR				
	2024	2025	2026	2027	2028
1	2	3	4	5	6
2023					
2024	0	27.410	27.410	14.910	0
2025					
2026					
2027					
2028					

Anlage 8



Stellenübersicht 2024 Zusammenstellung

1	2		3	4
Einrichtung	Anz. der Planstellen Vorjahr	Anz. der Planstellen Vorjahr VZÄ	Ist 30.06.	Anz. der Planstellen Ild. Jahr VZÄ
Verwaltung	55	46,75	27,50	46,75
Dreifelderweg	50	42,75	31,60	42,75
Prassekstraße	53	43,50	38,61	43,50
Elswigstraße	46	38,50	33,46	38,50
Dornbreite	50	43,75	36,31	43,75
Solmitzstraße	72	61,25	51,50	61,25
Am Behnckenhof	50	43,00	39,42	43,00
Geronto Am Behnckenhof	43	30,75	18,62	30,75
Heiligen-Geist-Hospital	53	44,00	32,64	44,00
Gesamt	472	394,25	309,66	394,25

1	2		3	4
	Anz. der Planstellen Vorjahr	Anz. der Planstellen Vorjahr VZÄ	Ist 30.06.	Anz. der Planstellen Ild. Jahr VZÄ
Beamte	1	1,00	1,75	1,75
Beschäftigte	471	393	308	393
Gesamt	472	394	310	394

Die Stellenübersicht / der Stellenplan 2024 (Anlage 8 ff.) in der Fassung der Änderungsliste enthält alle für den Betrieb der Pflegeeinrichtungen, des Betreuten Wohnens und der Zentralverwaltung vorhandenen Stellen. Aufgrund der Volatilität der MA-Anzahl in Bezug auf Auslastung und Pflegegradmix sind in den Einrichtungen grundsätzlich Ressourcenhypothesen eingepflegt. Die konkret zu besetzenden Stellen korrelieren grundsätzlich mit der Anzahl und Pflegebedürftigkeit der Bewohner:innen. Hier wirken grundsätzlich andere Mechanismen als in anderen städtischen Bereichen. Ferner sind Stellenplanquerschnitte nach Entgeltgruppen beigelegt.

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInnenvereinigungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 1

I. Gemeinde-(Landkreis) Verwaltung

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6

2.502.100000 SIE - Verwaltung

2502.0.0000	Verwaltungsdirektor/in	1,000	A15	1,000	15	1,000	A15	41 Std.
2502.0.1000	Controller/in	1,000	12	1,000	12	1,000	12	
2502.0.1100	Controller/in	1,000	10	1,000	11	1,000	10	
2502.0.1200		1,000	10	1,000	09b	1,000	10	
2502.0.1300	Controller/in	1,000	11	0,000		1,000	11	
2502.0.2000	Qualitätsmanagementbeauftragte/r	1,000	11	1,000	11	1,000	11	
2502.0.2100	Qualitätsmanagementbeauftragte/r	1,000	11	1,000	11	1,000	11	
2502.0.2200	Qualitätsmanagementbeauftragte/r	0,500	09b					
2502.0.3000	Stadtamtfrau/-mann	0,750	13	0,000		0,750	A11	
2502.1.1000	Sachbearbeiter/in	1,000	09	1,000	09b	1,000	09	
2502.1.2000	Sachbearbeiter/in	1,000	08	1,000	09a	1,000	08	f.d.P. EG9
2502.1.3000	Angestellte/r im Schreibdienst	1,000	06	1,000	06	1,000	06	
2502.1.4000	Sachbearbeiter/in	1,000	08	1,000	08	1,000	08	
2502.1.5000	Sachbearbeiter/in	1,000	05	0,500	05	1,000	05	
2502.1.5100	Sachbearbeiter/in	1,000	05	1,000	05	1,000	05	
2502.1.5200	Sachbearbeiter/in	1,000	05	0,500	05	1,000	05	
2502.1.5300	Sachbearbeiter/in	1,000	05	0,250	05	1,000	05	
2502.1.5400	Sachbearbeiter/in	1,000	05	1,000	05	1,000	05	
2502.1.5500	Sachbearbeiter/in	0,500	05	0,500	05	0,500	05	nvb 19,5 Std.
2502.1.5600		1,000	05	0,500	11	1,000	05	
2502.1.6000	Beikoch / Beiköchin	1,000	03	1,000	03	1,000	03	Freistellung Personalrat
2502.1.6100	Beikoch / Beiköchin	1,000	03	1,000	03	1,000	03	Freistellung Personalrat
2502.2.0000		1,000	A12	1,000	A12	1,000	A12	41 Std.
2502.2.1000	Sachbearbeiter/in	0,750	09b	0,750	09b	0,750	09b	nvb 29,25 Std.
2502.2.1100	Sachbearbeiter/in	0,750	08	0,750	08	0,750	08	
2502.2.1200	Sachbearbeiter/in	0,500	08	0,000		0,500	08	nvb 19,5 Std. Einstellungsmanagement
2502.3.0000	Sachgebietsleiter/in	1,000	11	1,000	11	1,000	11	

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 3

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6
2502.6.6000	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,000		0,750	P7	nvb. 29,25 Std.
Summe	55	46,750		27,500		46,750		

2.502.200000 SIE - Dreifelderweg

2520.0.0100	Einrichtungsleitung	1,000	P11	0,000		1,000	P11	nvb 19,5 Std.
2520.0.0200	PDL Pflegedienstleitung	1,000	P14	1,000	P14	1,000	P14	
2520.0.0300	Wohnbereichsleitung / stellv. PDL	1,000	P12	0,980	P12	1,000	P12	
2520.0.1000	Wohnbereichsleitung	1,000	P12	1,000	P12	1,000	P12	
2520.0.1001	Altenpfleger/in	1,000	P8	0,890	P8	1,000	P8	
2520.0.1100	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2520.0.1200	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,500	P7	1,000	P7	
2520.0.1300	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,250	P5	1,000	P7	
				0,000	P8			
2520.0.1400	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,000		1,000	P7	
2520.0.1500	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,500	P5	1,000	P7	
				0,250	P7			
2520.0.1600	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.1700	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,500	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.1800	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P6	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.1900	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,500	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.2000	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.2100	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,000		0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.2200	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.2300	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.2500	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,140	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2520.0.2600	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,000		1,000	P7	
2520.0.2700	Pflegehelfer/in	0,500	P5	0,200	P5	0,500	P5	
2520.0.2800	Pflegehelfer/in	1,000	P6	1,000	P7	1,000	P6	
2520.0.2900	Pflegehelfer/in	1,000	P5	0,890	P6	1,000	P5	

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 5

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6

2.502.220000 SIE - Prassekstraße

1073436504	Altenpfleger/in	0,750	P8	0,000		0,750	P8	
2522.0.0100	Einrichtungsleitung	1,000	I1	1,000	I1	1,000	I1	
2522.0.0200	PDL Pflegedienstleitung	1,000	P14	0,940	P14	1,000	P14	
2522.0.0300	Wohnbereichsleitung / stellv. PDL	1,000	P12	1,000	P13	1,000	P12	
2522.0.1000	Wohnbereichsleitung	1,000	P12	1,000	P12	1,000	P12	
2522.0.1100	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2522.0.1200	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2522.0.1300	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,500	P7	1,000	P7	
2522.0.1400	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,500	P6	1,000	P7	
2522.0.1500	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,500	P7			
2522.0.1600	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,500	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2522.0.1700	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,250	P8			
2522.0.1800	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2522.0.1900	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2522.0.2000	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,640	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2522.0.2100	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2522.0.2200	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2522.0.2300	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P5	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2522.0.2400	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2522.0.2500	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,500	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2522.0.2600	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,250	P6			
2522.0.2700	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P7	0,750	P7	
2522.0.2800	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	
2522.0.3000	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	0,640	P5	0,750	P5	
2522.0.3100	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	1,000	P5	1,000	P6	
				0,250	P5	1,000	P6	

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lütbeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 7

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6
2522.0.9400	Haus- und Küchenhilfe	1,000	02	0,750	02 0	1,000	02	
				0,250	05			
2522.0.9500	Haus- und Küchenhilfe	0,500	02	0,000		0,500	02	
Summe	53	43,500		38,610		43,500		

2.502.230000 SIE - Elswigstraße

2523.0.0100	Einrichtungsleitung	1,000	11	1,000	11	1,000	11	
2523.0.0200	PDL Pflegedienstleitung	1,000	P14	1,000	P14	1,000	P14	
2523.0.0300	Wohnbereichsleitung / stellv. PDL	1,000	P13	1,000	P13	1,000	P13	
2523.0.1000	Wohnbereichsleitung	1,000	P12	0,970	P7	1,000	P12	
2523.0.1100	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P12	1,000	P7	
2523.0.1200	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,000		1,000	P7	
2523.0.1300	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2523.0.1400	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2523.0.1500	Pflegehelfer/in	1,000	P5	0,120	P5	1,000	P5	
				0,870	P6			
2523.0.1600	Pflegehelfer/in	1,000	P5	1,000	P5	1,000	P5	
2523.0.1700	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P5	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.1800	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.1900	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.2000	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P5	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.2100	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,500	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.2200	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,000		0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.2300	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,000	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.2400	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.2500	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P5	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.2600	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2523.0.3000	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	0,750	P5	1,000	P6	
2523.0.3100	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	1,000	P6	1,000	P6	

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6

2.502.240000 SIE - Dornbreite

2524.0.0100	Einrichtungsleitung	1,000	11	0,500	11	1,000	11	
2524.0.0200	PDL Pflegedienstleitung	1,000	P14	1,000	P14	1,000	P14	
2524.0.0300	Wohnbereichsleitung / stellv. PDL	1,000	P12	0,000		1,000	P12	
2524.0.1000	Wohnbereichsleitung	1,000	P12	1,000	P12	1,000	P12	
2524.0.1001	Altenpfleger/in	1,000	P8	1,000	P8	1,000	P8	
2524.0.1100	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,750	P7	1,000	P7	
2524.0.1200	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2524.0.1300	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,640	P7	1,000	P7	
2524.0.1400	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,000	P7	1,000	P7	
2524.0.1500	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2524.0.1600	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P5	1,000	P7	
2524.0.1700	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,000	P5	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.1800	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.1900	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P5	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.2000	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.2100	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P5	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.2200	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,000	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.2300	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P8			
2524.0.2400	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.2500	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,640	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2524.0.3000	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	0,890	P5	1,000	P6	nvb 29,25 Std.
2524.0.3100	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	0,140	P5	1,000	P6	
2524.0.4000	Pflegehelfer/in	1,000	P5	0,000	P6			
				0,110	P5	1,000	P5	
				0,860	P6			
2524.0.4100	Pflegehelfer/in	1,000	P5	1,000	P5	1,000	P5	

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 11

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6

2.502.250000 SIE - Solmitzstraße

2525.0.0100	Einrichtungsleitung	1,000	P11	1,000	P11	1,000	P11	Mit Sonderaufgaben f.d. P. EG 11
2525.0.0200	PDL Pflegedienstleitung	1,000	P14	1,000	P14	1,000	P14	
2525.0.0300	Wohnbereichsleitung / stellv. PDL	1,000	P13	1,000	P13	1,000	P13	
2525.0.0400	Wohnbereichsleitung	1,000	P12	0,000		1,000	P12	
2525.0.0500	Wohnbereichsleitung	1,000	P12	0,000		1,000	P12	
2525.0.1000	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,000		1,000	P7	
2525.0.1100	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2525.0.1200	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2525.0.1300	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,000		1,000	P7	
2525.0.1400	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2525.0.1500	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2525.0.1600	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,000		1,000	P7	
2525.0.1700	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2525.0.1800	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P12	1,000	P7	
2525.0.1900	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2525.0.2000	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,000	P7	1,000	P7	
2525.0.2100	Altenpfleger/in	1,000	P7	1,750	P7	1,000	P7	
2525.0.2200	Altenpfleger/in	1,000	P7	0,500	P6	1,000	P7	
2525.0.2300	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2525.0.2400	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,750	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2525.0.2500	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,500	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2525.0.2600	Altenpfleger/in	0,750	P7	0,500	P7	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
2525.0.3000	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	0,750	P5	1,000	P6	
2525.0.3100	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	0,250	P6			
2525.0.3200	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	1,000	P6	1,000	P6	
2525.0.3300	Altenpflegehelfer/in	0,750	P6	0,750	P5	0,750	P6	nvb 29,25 Std.

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 13

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6
2525.0.6300	Therapeut/in	0,500	08	0,000		0,500	08	
2525.0.7000	Hauswirtschaftsleitung	1,000	09	1,000	09a	1,000	09	
2525.0.7100	Koch / Köchin	1,000	05	1,000	05	1,000	05	
2525.0.7200	Beikoch / Beiköchin	1,000	03	0,750	02 Ü	1,000	03	
2525.0.7300	Vorarbeiter/in Haus	1,000	02 Ü	0,750	02	1,000	02 Ü	+8%
2525.0.7400	Hausmeister/in	1,000	05	0,250	02 Ü			
2525.0.8000	Küchenhilfe	1,000	02 Ü	1,000	05	1,000	05	
				0,250	02 Ü	1,000	02 Ü	
2525.0.8100	Küchenhilfe	1,000	02 Ü	0,750	03			
				0,500	01	1,000	02 Ü	
				0,500	02 Ü			
2525.0.8300	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2525.0.8400	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2525.0.8500	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2525.0.8600	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2525.0.8700	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2525.0.9000	Haus- und Küchenhilfe	1,000	01	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2525.0.9100	Küchenhilfe	1,000	01	1,000	02 Ü	1,000	01	
				0,250	02	1,000	01	
				0,750	02 Ü			
2525.0.9200	Haus- und Küchenhilfe	0,750	01	0,000		0,750	01	nvb 29,25 Std.
2525.0.9300	Haus- und Küchenhilfe	0,750	01	0,750	02 Ü	0,750	01	nvb 29,25 Std.
2525.0.9400	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,250	02	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
				0,500	02 Ü			
2525.0.9500	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2525.0.9600	Haus- und Küchenhilfe	0,500	02	0,250	02	0,500	02	
Summe	72	61,250		51,500		61,250		

2.502.260000 SIE - Am Behnckenhof

2526.0.0100	Einrichtungsleitung	1,000	11	0,000		1,000	11	
-------------	---------------------	-------	----	-------	--	-------	----	--

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE: SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 15

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6
2526.0.4500	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,500	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2526.0.4600	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2526.0.4700	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P6	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2526.0.4800	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2526.0.4900	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,140	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2526.0.5000	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,500	P7			
2526.0.5100	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2526.0.5200	Pflegehelfer/in	1,000	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2526.0.5300	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	
2526.0.6000	Therapeut/in	0,500	08	0,500	08	0,500	08	nvb 19,5 Std.
2526.0.6100	Therapeut/in	0,500	06	0,500	08	0,500	06	nvb 19,5 Std.
2526.0.7000	Hauswirtschaftsleitung	0,500	09a	0,000		0,500	09a	
2526.0.7100	Koch / Köchin	0,500	05	0,000		0,500	05	
2526.0.7200	Beikoch / Beiköchin	1,000	03	0,750	03	1,000	03	+8%
2526.0.7300	Vorarbeiter/in Haus	1,000	02 Ü	1,000	02 Ü	1,000	02 Ü	Davon 1/3 Stellenanteil für WB Geronto
2526.0.7400	Hausmeister/in	1,000	05	1,000	05	1,000	05	
2526.0.8000	Küchenhilfe	1,000	02 Ü	1,000	02 Ü	1,000	02 Ü	
2526.0.8100	Küchenhilfe	1,000	02 Ü	0,750	02 Ü	1,000	02 Ü	
2526.0.8200	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,250	02	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2526.0.8400	Küchenhilfe			0,500	02 Ü			
2526.0.9000	Haus- und Küchenhilfe	1,000	01	0,500	02 Ü	0,500	02 Ü	nvb 19,5 Std.
2526.0.9100	Haus- und Küchenhilfe	1,000	01	1,000	02 Ü	1,000	01	
2526.0.9200	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2526.0.9400	Haus- und Küchenhilfe	1,000	01	1,000	02 Ü	1,000	01	
2528.0.0100	Haus- und Küchenhilfe	1,000	02 Ü	0,250	02	1,000	02 Ü	
2528.0.0200	Haus- und Küchenhilfe	1,000	02 Ü	0,750	02	1,000	02 Ü	
Summe	50	43,000		39,420		43,000		

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInnenrichtungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 17

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6
2527.0.4200	Pflegehelfer/in	1,000	P5	1,000	P5	1,000	P5	
2527.0.4300	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.4400	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.4500	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P7	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.4600	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.4700	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.4800	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.4900	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.5000	Pflegehelfer/in	1,000	P5	0,250	P5	0,750	P5	nvb 29,25 Std.
2527.0.5100	Pflegehelfer/in	0,750	P5	0,750	P5	0,750	P5	nvb 29,25 WAZ
2527.0.6000	Therapeut/in	0,500	08	0,000		0,500	08	nvb 19,5 Std. f.d.P. EG 9
2527.0.6100	Therapeut/in	0,500	06	0,500	P6	0,500	06	nvb 19,5 Std.
2527.0.7000	Koch / Köchin	1,000	05	0,000		1,000	05	
2527.0.7100	Beikoch / Beiköchin	1,000	03	0,750	03	1,000	03	
2527.0.7200	Vorarbeiter/in Haus und Küche	1,000	02 Ü	0,000		1,000	02 Ü	+8%
2527.0.7300	Hausarbeiter/in	1,000	03	1,000	05	1,000	03	
2527.0.7400	Hauswirtschaftsleitung	0,500	09	0,500	09b	0,500	09	nvb 19,5 Std.
2527.0.8000	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,000		0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2527.0.8100	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2527.0.8200	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2527.0.8300	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	01	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2527.0.9000	Haus- und Küchenhilfe	1,000	01	0,500	01	1,000	01	
2527.0.9100	Haus- und Küchenhilfe	1,000	02 Ü	0,250	02 Ü	1,000	02 Ü	
2527.0.9200	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,500	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2527.0.9300	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,500	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2527.0.9400	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,000		0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2527.0.9500	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
Summe	53	44,000		32,640		44,000		

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

Stellennummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6
2536.0.6000	Therapeut/in	0,750	08	0,000		0,750	08	nvb 29,25 Std. f.d.P.EG 9
2536.0.6100	Therapeut/in	0,500	06	0,500	P7	0,500	06	nvb 19,5 Std.
2536.0.7000	Hauswirtschaftsleitung	0,500	09a	0,000		0,500	09a	
2536.0.7100	Koch / Köchin	0,500	05	0,000		0,500	05	
2536.0.8000	Küchenhilfe	1,000	02 Ü	0,750	02 Ü	1,000	02 Ü	
2536.0.8100	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2536.0.8200	Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	nvb 29,25 Std.
2536.0.8300	Beikoch / Beiköchin	1,000	03	0,000		1,000	03	
2536.0.8400	Vorarbeiter/in Haus	1,000	02 Ü	0,000		1,000	02 Ü	
2536.0.9000	Haus- und Küchenhilfe	1,000	02 Ü	0,750	02 Ü	1,000	02 Ü	
2536.0.9100	Haus- und Küchenhilfe	0,500	01	0,000		0,500	01	nvb 19,5 Std.
2536.0.9200	Haus- und Küchenhilfe	0,500	02 Ü	0,000		0,500	02 Ü	nvb 19,5 Std.
2536.0.9300	Haus- und Küchenhilfe	0,500	02 Ü	0,000		0,500	02 Ü	nvb 19,5 Std.
2536.0.9400	Haus- und Küchenhilfe	0,500	02 Ü	0,000		0,500	02 Ü	
2536.0.9500	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,000		0,750	02 Ü	
2536.0.9600	Haus- und Küchenhilfe	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	0,750	02 Ü	
Summe	43	30,750		18,620		30,750		
Summe	472	394,250		309,660		394,250		

Stellen- nummer	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	im Vorjahr		tats. Besetzung am 30.6. des Vorjahres		im laufenden Haushaltsjahr		Bemerkung
		Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	Anzahl	Bewertung	
1	2	3a	3b	4a	4b	5a	5b	6
Summe	35	35,000		5,500		35,000		

STELLENPLANQUERSCHNITT

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

Dez	Amt	PROD	Produkte		BEA01 A15	BEA01 A12	BEA01 A11	SUMME BEA01
	2.502- .1000000			E	1.000	1.000	0.750	2.750

STELLENPLANQUERSCHNITT

Amt	PROD	Produkte		TVPBW P5	TVPBW P6	TVPBW P7	TVPBW P8	TVPBW P12	TVPBW P13	TVPBW P14	SUMME TVPBW
2.502- 100000			E			5,500				1,000	6,500
2.502- 200000			E	10,000	4,000	12,750	1,000	2,000		1,000	30,750
2.502- 220000			E	11,500	2,000	11,750	0,750	2,000		1,000	29,000
2.502- 230000			E	8,500	2,000	11,500		1,000	1,000	1,000	25,000
2.502- 240000			E	10,500	2,000	12,750	1,000	2,000		1,000	29,250
2.502- 250000			E	17,500	4,500	16,000		2,000	1,000	1,000	42,000
2.502- 260000			E	12,250	1,500	11,250		2,000		1,000	26,000
2.502- 270000			E	12,250	2,500	11,750		2,000		1,000	29,500
2.502- 360000			E	7,000	1,500	8,500			1,000	1,000	19,000

Anlage 8d

100SE SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck

Datum: 01.02.2024

Seite: 1

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

STELLENPLANQUERSCHNITT

Amt	PROD	Produkte	TVOED 13	TVOED 12	TVOED 11	TVOED 10	TVOED 09b	TVOED 09a	TVOED 09	TVOED 08	TVOED 06	TVOED 05	TVOED 03	TVOED 02a	TVOED 02	TVOED 01	SUMME TVOED
2.502-100000		E		1,000	7,750	2,500	0,750	2,500	2,000	9,750	1,000	8,250	2,000				37,500
2.502-200000		E			1,000				1,000		1,000	2,000	1,000	3,750	0,750	1,500	12,000
2.502-220000		E			1,000				1,000		0,500	2,000	1,500	4,250	2,750	1,500	14,500
2.502-230000		E			1,000		1,000			0,500	0,500	2,000	1,000	4,500	1,500	1,500	13,500
2.502-240000		E			1,000				1,000	0,500	0,750	2,000	1,000	6,250	1,000	1,000	14,500
2.502-250000		E			1,000				1,000	0,500	1,000	2,000	1,500	8,250	0,500	3,500	19,250
2.502-260000		E			1,000			0,500		0,500	0,500	1,500	1,000	7,000		3,000	15,000
2.502-270000		E			1,000				0,500	0,500	0,500	1,000	2,000	8,000		1,000	14,500
2.502-360000		E			0,500			0,500		0,750	0,500	0,500	1,000	7,500		0,500	11,750

Mandant	100SE	SeniorInneninstitutionen der Hansestadt Lübeck	Teil B: Veränderungsliste zum Stellenplan 2024	Zeitraum	01.02.2024
Abrechnungskreis				Seite	- 1 -
				Stand	12.07.2023 06:16:01
				gedruckt	12.07.2023 06:16:01
					P&I LOGA
					P&I LOGA Rel.23.2/1.27 /X1.6 /
					Pl.157

Stellennummer	nach Produktbereichen	Bezeichnung der Stelle Amts-/Funktionsbezeichnung	Zahl der Stellen 2024	Höher-, Herabstufungen und Umwandlungen		Zugänge Bes./Entg. Gr.	Abgänge Bes./Entg. Gr.
				von Bes./ Entg.Gr.	nach Bes./ Entg.Gr.		
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Gemeinde-(Landkreis) Verwaltung							
2.502.100000: SIE - Verwaltung							
2502.0.3000		Stadtmf./-mann	0,750			A11	0,750
2502.0.2200		Qualitätsmanagementbeauftragte/r	0,000	09b			0,500
2502.0.3000			0,000	13			0,750
2502.5.1006		Sachbearbeiter/in	0,500			05	0,500
Zusammenfassung						1,250	1,250
Kein Stellenzugang oder Stellenabgang in SIE - Verwaltung: Stellen: 0,000 (1,250 Zugänge - 1,250 Abgänge = 0,000 Stellen)							

Gesamt Zusammenfassung
Kein Stellenzugang oder Stellenabgang in Stellenplan 2024: Stellen: 0,000 (1,250 Zugänge - 1,250 Abgänge = 0,000 Stellen)
Vergleich Querschnitt 2023: 394,250 Stellen zum Querschnitt 2024: 394,250 Stellen = 0,000 Kein Stellenzugang oder Stellenabgang



► Nr. VO/2024/12882
öffentlich

Lübeck, 09.01.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.502 - SeniorInnenEinrichtungen

Bearbeitung: Regina Kühl (E-Mail: kuehl@aph-luebeck.de Telefon: 6099035)

Feststellung des Rechnungsergebnisses der SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck für das Jahr 2022

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.02.2024	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Jahresabschluss der SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck für das Geschäftsjahr 2022 wird mit einer Bilanzsumme von € 7.213.051,65, einem Jahresfehlbetrag von € 2.343.249,10 und einem Bilanzverlust von € 2.331.992,49 festgestellt.
2. Der Bilanzverlust 2022 in Höhe von € 2.331.992,49 ist durch die Hansestadt Lübeck auszugleichen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
1.201.5 Beteiligungscontrolling	Zustimmung
1.210 Buchhaltung und Finanzen	Zustimmung

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen
sind nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

☐
☐
☒

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

GO SH

Finanzielle Auswirkungen:

☒	Ja (siehe Begründung)
☐	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☒	Nein
☐	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:**Begründung:****Rechtliche Grundlagen**

Die SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck (SIE) waren stationäre Pflegeeinrichtungen im Sinne des § 71 Abs. 2 SGB XI und werden mit Wirkung vom 01. Januar 1996 als Sondervermögen der Hansestadt Lübeck in analoger Anwendung der Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung (EigVO) geführt. Der Innenminister des Landes Schleswig-Holstein hat mit Erlass vom 12. Oktober 1995 die diesbezügliche Zustimmung erteilt.

Der Regiebetrieb unterhielt mit den stationären Betriebsstätten sowie mit den heimgeschlossenen betreuten Altenwohnungen steuerbegünstigte Zweckbetriebe i.S.d. §§ 66 und 68 AO.

Die Buchführung, die Aufstellung des Jahresabschlusses und der Lagebericht unterliegen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften, der Pflegebuchführungsverordnung (PBV), der Eigenbetriebsverordnung (EigVO) sowie dem Kommunalprüfungsgesetz (KPG). Die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung unterliegt den Grundsätzen des § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG).

Versorgungsauftrag

Die SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck (kurz SIE) unterhielten sieben Betriebsstätten mit acht Betriebseinheiten. Durch die Einrichtung einer gerontopsychiatrischen Abteilung mit z.Zt. 43 Plätzen in der SIE Am Behnckenhof konnte ab dem 01.05.2005 das Leistungsangebot für Pflegebedürftige mit besonderem Bedarf (BewohnerInnen mit gerontopsychiatrischen Verhaltensauffälligkeiten) erweitert werden. Es bestehen Versorgungsverträge mit den Pflegekassen auf der Grundlage der §§ 72 und 73 SGB XI. Ein diesbezüglicher Versorgungsvertrag sowie die Leistungs- und Qualitätsvereinbarung wurde am 15. März 2005 im Rahmen von Vergütungsverhandlungen geschlossen.

Jahresabschluss

Die Prüfung des Jahresabschlusses 2022 wurde im Mai bis September 2023 (mit Unterbrechungen) durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO AG mit Terminen in den Geschäftsräumen des Regiebetriebes durchgeführt. Gegenstand der Prüfung waren der Jahresabschluss unter Einbeziehung der Ordnungsmäßigkeit der Buchführung, der Lagebericht, das Risikofrüherkennungssystem gem. § 91 Abs. 2 AktG sowie die Feststellungen zur Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung.

Der Wirtschaftsprüfer erteilt folgenden Bestätigungsvermerk:

„Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsurteile: Wir haben den Jahresabschluss der SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck, Lübeck - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Betriebe geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Betriebs zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Betriebs. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile: Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.“

Der vollständige Prüfungsbericht ist in der Verwaltung der SeniorInnenEinrichtungen einsehbar.

Aktivitäten des Regiebetriebs

Dem Regiebetrieb ist die Bewirtschaftung folgender stationärer Einrichtungen bzw. Dienste mit folgenden Kapazitäten übertragen worden:

Einrichtung	Kapazitäten zum 31.12.2022		
	SIE inkl. KzP	Betreutes Wohnen	Gesamt-Plätze
SIE Dreifelderweg	70	37	107
SIE Prassekstraße	70	24	94
SIE Elswigstraße	72	60	132
SIE Dornbreite	75	84	159
SIE Solmitzstraße	104	123	227
SIE Am Behnckenhof	80	0	80
Gerontopsychiatrischer Bereich	43	0	43
SIE Heiligen-Geist-Hospital	77	0	77
	591	328	919

Leistungs- und Belegungsentwicklung

Aus den Aufzeichnungen des Regiebetriebes ergeben sich unter Vernachlässigung von krankheits- und urlaubsbedingter Abwesenheit folgende Belegungsdaten und Nutzungsgrade für den Berichtszeitraum:

Pflegedage	Pflegedage	Auslastung
------------	------------	------------

Einrichtung

	Ist	Soll	Pflege %
SIE Dreifelderweg	23.941	25.550	94
SIE Prassekstraße	24.284	25.550	95
SIE Elswigstraße	24.057	26.280	92
SIE Dornbreite	25.404	27.375	93
SIE Solnitzstraße	34.819	37.960	92
SIE Am Behnckenhof	24.582	29.200	84
Gerontopsychiatrischer Bereich	14.142	15.695	90
SIE Heiligen-Geist-Hospital	24.680	28.105	88
	200.061	215.715	91

Jahresergebnis

Im Wirtschaftsjahr 2022 schließen die SeniorInnenEinrichtungen der Hansestadt Lübeck mit einem Jahresfehlbetrag von € 2.343.249,10 ab (§ 8 Abs. 6 EigVO SH).

Zuletzt wurde im November 2022 der Bilanzverlust 2021 in Höhe von € 1.668.137,93 ausgeglichen.

Vermögenslage

Aktiva	31.12.2022		31.12.2021		Veränderung
	T€	%	T€	%	T€
Anlagevermögen					
Immaterielle Vermögensgegenstände	137,97	1,9	160,5	3	-22,53
Geleistete Anzahlungen	4,4	0,1	3,26	0	1,14
Betriebsbauten auf fremden Grundstücken	87,91	1,2	113,67	2	-25,76
Mieterein- und -umbauten	382,25	5,3	429,64	7	-47,39
Bewegliches Sachanlagevermögen	1.161,8	16,1	1.140,71	19	21,09
	1.774,33		1.847,78		
Umlaufvermögen					
Vorräte	218,47	3,0	224,32	4	-5,85
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	824,40	11,4	2.553,68	43	-1729,28
Forderungen an den Träger	0	0,0	843,28	14	-843,28
Forderungen gegen verbunden Unternehmen	0	0,0	1,9	0	-1,9
Sonstige Vermögensgegenstände	340,63	4,7	22,18	0	318,45
Flüssige Mittel	3.895,89	54,0	264,72	4	3631,17
	5.279,39		3.910,08		
Rechnungsabgrenzungsposten	159,32	2,2	143,23	2	16,09
	7.213,04	100	5.901,09	100	
Passiva					
	T€	%	T€	%	T€
Eigenkapital					
Betriebskapital	3.210,31	44,5	3.210,31	54	0
Rücklagen nach § 58 AO	285,11	4,0	296,37	5	-11,26
Bilanzgewinn/ -verlust	-2.3312,00	-32,3	-1.668,14	-28	-663,85
	1.163,43		1.838,54		
Mittel- und kurzfristiges Fremdkapital					
Pensionsrückstellungen	1.555,23	21,6	1.227,48	21	327,75
Steuerrückstellungen	1,31	0,0	0,08	0	1,23
Sonstige Rückstellungen	1.027,46	14,2	1.159,70	20	-132,24
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	383,89	5,3	502,34	9	-118,45
Verbindlichkeiten gegenüber dem Träger	2.004,06	27,8	55,40	1	1.948,66
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	44,95	0,6	49,21	1	-4,26
Sonstige Verbindlichkeiten	545,30	7,6	521,15	9	24,15
	5.562,20		3.515,36		
Rechnungsabgrenzungsposten	487,42	6,8	547,19	9	-59,77
	7.213,04	100	5.901,09	100	

Die Eigenkapitalquote ist auf 16,1% (Vj. 31,2%) gefallen. Das Anlagevermögen wird durch Eigenkapital und die Pensionsrückstellungen gedeckt. Als städtischer Bereich sind die SIE nicht eigenständig rechts- und somit auch nicht insolvenzfähig.

Ertragslage 2022 unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten aufbereitet und im Vergleich zum Vorjahr dargestellt:

Die betrieblichen Aufwendungen und Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	Ist 2022	Ist 2021	Veränderung	
	T€	T€	T€	%
Betriebsbereich				
Erträge aus allgemeinen Pflegeleistungen	17.102,55	17.465,92	-363,37	-2,1
Erträge aus Unterkunft und Verpflegung	6.117,96	6.059,95	58,01	1,0
Erträge aus Investitionskomponenten	2.800,07	2.691,35	108,72	4,0
Umsatzerlöse nach § 277, 1 HGB	617,47	634,88	-17,41	-2,7
Betriebskostenzuschüsse	3.491,68	3.599,14	-107,46	-3,0
Sonstige betriebliche Erträge	777,59	364,51	413,08	113,3
Betriebsleistung	30.907,32	30.815,75	91,57	
Ergebnis des Betriebsbereiches	-2.316,19	-1.657,21	-658,98	
Investitions- und Finanzierungsbereich				
Zinsertrag	1,19	0,59	0,60	101,7
Zinsaufwand	-28,25	-26,02	-2,23	8,6
Ergebnis im Investitions- und Finanzbereich	-27,06	-25,43	-1,63	
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag (-)	-2.343,25	-1.682,64		
Verlustvortrag	-1.668,14	-3.289,57	1.621,43	-49,3
Verlustrückstellungen	1.668,14	3.289,57	-1.621,43	-49,3
Verbrauch der Rücklagen	11,26	14,5	-3,24	-22,3
Einstellung in die Rücklagen	0	0	0	0
Bilanzverlust	-2.331,99	-1.668,14	-663,85	

Die Betriebsleistung ist im Vergleich zum Vorjahr kaum gestiegen (Veränderung 92 T€ bzw. <1%). Hauptsächlich dafür sind neben den Auswirkungen der Pandemie (zeitweiser Aufnahmestopp, Quarantänezimmer) die Umsetzung der Brandschutzauflagen in der SIE HGH.

Vergleich der Planzahlen für das Berichtsjahr mit den Ist-Zahlen

	2022		Veränderung
	T€ Plan	T€ Ist	T€
Pflegeleistungen	28.698	26.021	-2.677
Umsatzerlöse nach § 277 HGB	635	617	-18
Zuweisungen und Zuschüsse zu Betriebskosten	455	3.492	3.037
Sonstige betriebliche Erträge	237	777	540
Zwischenergebnis	30.025	30.907	882
Personalaufwand	-22.697	-22.818	-121
Materialaufwand	-4.364	-5.688	-1.324
Aufwendungen für zentrale Dienstleistungen	-152	-149	3

Steuern, Abgaben, Versicherungen	-193	-237	-44
Mieten, Pachten, Leasing	-3.048	-3.059	-11
Zwischenergebnis	-429	-1.044	-615
Abschreibungen	-298	-380	-82
Instandhaltung	-318	-399	-81
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-414	-493	-79
Zwischenergebnis	-1.459	-2.316	-902
Zinsergebnis	-36	-28	8
Jahresfehlbetrag	-1.495	-2.343	-848

Die Erträge aus allgemeinen Pflegeleistungen einschließlich der Erträge aus Unterkunft, Verpflegung und Betreuung liegen aufgrund der weiter zurückgehenden Auslastung mit insgesamt TEUR 2.677 unter den Plan-Werten 2022.

Die Zuweisungen und Zuschüsse bestehen neben Personalkostenzuschüssen überwiegend aus Energiekostenzuschüssen, die aufgrund der Auswirkungen des russischen Angriffskrieges in der Ukraine zustande kamen.

Während der Personalaufwand relativ geringfügig vom Planansatz abweicht, ist der Materialaufwand mit zusätzlichen TEUR 1.324 gegenüber dem Plan deutlich höher ausgefallen. Wesentlich waren um TEUR 1.055 höhere Aufwendungen für die Pflege- und Betreuung, hier vor allem auf dem erhöhten Bedarf an Leihkräften.

Anlagen:

./.

Senatorin Pia Steinrücke



► Nr. VO/2024/12943
öffentlich

Lübeck, 30.01.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
2.502 - SeniorInneneinrichtungen

Bearbeitung: Gert Wadehn (E-Mail: wadehn@aph-luebeck.de Telefon: 0451-6099027)

Beauftragung der Planung einer Pflegeeinrichtung für Senior:innen im Bereich der Neuen Mitte Moisling

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.02.2024	Ausschuss für Soziales	Öffentlich	zur Vorberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Planungen für eine vollstationäre Pflegeeinrichtung für Senior:innen im Bereich der Neuen Mitte Moisling aufzustellen und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmend

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Keine Betroffenheit

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Ja

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☒	Nein
-------------------------------------	------

☐	Ja – Begründung:
--------------------------	------------------

--

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Parallel zu dem sich im Verfahren befindlichen Bebauungsplan Nr. 21.01.00 „Oberbüssauer Weg / Neue Mitte Moisling“ (Aufstellungsbeschluss VO/2021/09801 am 15.03.2021 im Bauausschuss) beschloss die Bürgerschaft am 25.01.2024 mit der VO/2023/12645 die Fortschreibung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK) innerhalb der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Moisling.“

Bestandteil des IEK ist unter anderem die stetige Weiterentwicklung von Wohnangeboten im Quartier auch mittels der Bereitstellung von Heim- und Pflegeplätzen für ältere Menschen. Vorgesehen ist daher die Errichtung eines Gebäudes mit rund 140 solcher Plätze, welches im Erdgeschoss zudem über eine Begegnungsstätte verfügen soll, um generationenübergreifendes Miteinander und damit eine aktive Teilhabe am Quartiersleben für die Bewohnenden zu ermöglichen.

Während die Begegnungsstätte grundsätzlich Bestandteil der Städtebauförderungsmaßnahme sein kann, trifft dies für die Senior:innen-Einrichtung nicht zu. Diese ist nicht förderfähig und nicht von den bisherigen Beschlüssen umfasst, weshalb für die Planungs- und Bauphase dieser Einrichtung ein eigener Beschluss erforderlich ist.

Der durch den angestrebten Beschluss mögliche Vorplanungs- und Bauvorbereitungsmaßnahmenbeginn wird aus den bestehenden Haushaltsansätzen der SIE finanziert. Die Abbildung der konkreten Maßnahmenfinanzierungen erfolgt im weiteren Verfahren.

Somit löst die vorliegende Vorlage noch keine konkret bezifferbaren finanziellen Auswirkungen aus. Diese werden im Einzelfall noch abhängig vom Planungsfortschritt ermittelt, benannt und gemäß der Wertgrenzen zum Beschluss vorgelegt. Der Beschlussvorschlag wird dazu führen, dass derartige Aufwendungen entstehen. Dies u.a. für Bodengutachten, Honorare für Detailplanungsleistungen u. vgl. –bares.

Seitens des Betriebs ist vorgesehen, die im städtebaulichen Entwicklungskonzept vorgesehene Einrichtung mit den erforderlichen Gutachten und Detailplanungen zu projektieren und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Somit können bereits vor der Verabschiedung des Bebauungsplans vorbereitende Untersuchungen geplant und beauftragt werden.

Ziel ist, nach Satzungsbeschluss unverzüglich eine Ausschreibung der Maßnahme ohne weiteren Zeitverzug durchführen zu können. Das Grundstück wird nach derzeitigem Planungsstand ab 2027 für die Errichtung der Senior:inneneinrichtung nebst Begegnungsstätte zur Verfügung stehen.

Erforderliche Schritte werden separat im dafür zuständigen Werksausschuss (Ausschuss für Soziales) vorgestellt und dem jeweils zuständigen Gremium zur Entscheidung vorgelegt.

Die zukünftige Altenpflegeeinrichtung der SIE am Standort Neue Mitte Moisling ist in der Vorlage 2022/11544 zur strategischen Neuausrichtung aufgeführt und in der Sitzung der Bürgerschaft vom 24.11.2022 geändert beschlossen worden.

Sie bildet ein wichtiges und zentrales Element der baulichen Modernisierung der SIE und ist zudem als vollstationäres Betreuungsangebot im bisher nicht optimal versorgten Stadtteil Moisling ein wichtiger Baustein des Gesamtversorgungskonzepts.

Anlagen:

./.

Senatorin Pia Steinrücke



► Nr. VO/2023/12811
öffentlich

Lübeck, 01.12.2023

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Markus Petersen (E-Mail: markus.petersen@strhl.de Telefon: 0451 70 760 500)

Unterbringung der Straßenreinigung für das Revier Innenstadt der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
22.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.02.2024	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Vorberatung
12.02.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
19.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt,

- den ehemaligen Wertstoffhof Kanalstraße als Betriebsstandort zur Unterbringung von Personal, Material, Betriebsmitteln und Gerätschaften für das Team der Straßenreinigung „Revier Innenstadt“ den EBL kurz- und mittelfristig, gem. der dargelegten Planung, zur Verfügung zu stellen.
- den Standort Kanalstraße als dauerhaften Betriebsstandort der Straßenreinigung für das Revier der Innenstadt zu entwickeln.
- die dauerhafte Nutzung des Standortes für die Straßenreinigung der EBL durch eine hinreichend langfristige Nutzungsvereinbarung (mind. 20 Jahre) abzusichern.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.300 – Recht	Keine rechtlichen Bedenken
2.280 – Liegenschaften	Zustimmung (langjährige Vermietung favorisiert)
3.390 - UNV	Zustimmung
5.560 – Stadtgrün & Verkehr	Zustimmung
5.610 – Stadtplanung	Zustimmung (langjährige Vermietung favorisiert)
5.651 – Gebäudemanagement	Zustimmung (langjährige Vermietung favorisiert)

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Weil deren Belange nicht betroffen sind.

Die Maßnahme ist:

☒
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☐
☒

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☐
☒

Nein

Ja – Begründung:

Das Gebäude-Energie-Gesetz (GEG) wird berücksichtigt.

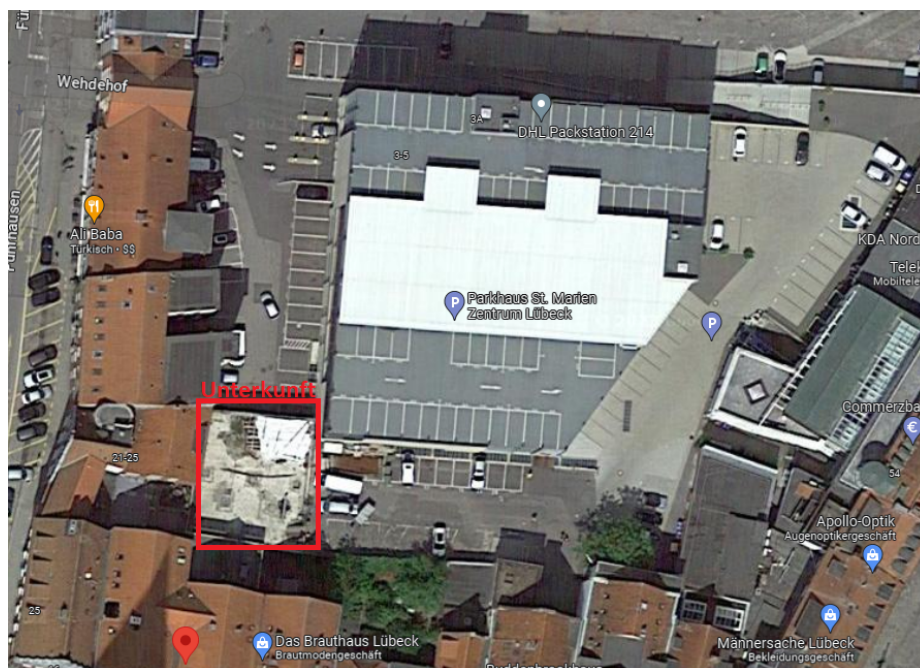
Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Ausgangssituation und Nutzungsperspektiven

Die Unterkunft der Straßenreinigung im Reinigungsrevier „Innenstadt“ befand sich von 2001 bis 2022 im Hinterhaus der Mengstraße 12-14, auch als „Wehdehof“ oder „Fünfhausen“ bezeichnet. Sie lag damit zentral im Reinigungsbezirk.

Das Gebäude befindet sich im Eigentum einer privaten Firma und es besteht ein Mietvertrag mit den Entsorgungsbetrieben.



Der 265 m² große Gewerberaum im Erdgeschoss wurde als Personalunterkunft sowie als Lagerraum für diverse Gerätschaften der Stadtreinigung für eine Dauer von 15 Jahren an die EBL vermietet. Nach Ablauf des langfristigen Mietvertrages erfolgte die Nutzung zuletzt auf Grundlage einer Verlängerungsoption um (jeweils) 1 Jahr. Zustandsbedingt wurde die Mietzahlung für 2023 auf null reduziert und das Mietverhältnis mit Wirkung zum 31.12.2023 gekündigt.

Vor ungefähr 3 Jahren wurde auf dem Dach des Gebäudes die oberste Schicht abgetragen, da der Parkhausbetreiber dort weitere Parkplätze errichten wollte. Die Parkplatzerweiterung wurde jedoch nicht wie geplant realisiert. Aufgrund des Fehlens der oberen Dachschichten kam es in den folgenden Regenperioden zu Durchfeuchtungen, sodass schlussendlich Regenwasser in die Geschossdecke des 1. Stocks lief. Infolge dessen wurde die Geschossdecke so stark beschädigt, dass der Putz im Erdgeschoss von der Decke fiel.



Die Nutzung der Räumlichkeiten war aufgrund des irreversiblen Zustands nicht länger zu vertreten. Aushilfsweise konnten die Mitarbeitenden der Straßenreinigung EBL in einem Gebäude des Bereiches GMHL in der Hüntertorallee 22 untergebracht werden.

Der Ausweichstandort in der Hüntertorallee 22 wird aktuell zwar mietfrei genutzt, stellt aber aufgrund seiner Lage, Größe und des baulichen Zustandes keine adäquate Lösung dar. Darüber hinaus ist das Dach undicht und Schimmelbildung hat bereits eingesetzt. Um die Mitarbeitenden der EBL zu schützen, wurde bereits ein HEPA-Filter zur Verbesserung der Luftqualität installiert und eine Fachfirma beauftragt, die offensichtlichen Durchfeuchtungsschäden zu beseitigen.

Auch sind in der Unterkunft Hüntertorallee nicht genug Flächen vorhanden, um alle Geräte der Innenstadt-Straßenreinigung unterstellen zu können. Bis zuletzt waren die Maschinen und Geräte des Sommer- und Winterdienstes der Innenstadtkolonne noch in der Mengstraße untergebracht. Durch den dortigen Zustand und die Tatsache, dass die Räumlichkeiten nicht mehr gefahrlos zu betreten waren, wurden diese nun in die Kanalstraße verbracht. Alternative Unterstellmöglichkeiten sind aktuell nicht gegeben.



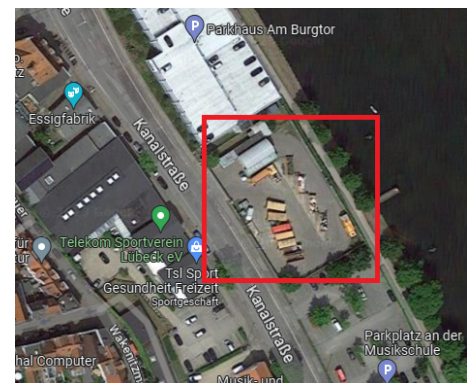
Überlegungen, das Gebäude in der Hüntertorallee trotz der ungünstigen Lage und beengten räumlichen Verhältnisse dauerhaft als Unterkunft für die Straßenreinigung zu nutzen, haben

sich zerstreut. Der Bereich Liegenschaft wird das Grundstück nicht abgeben, da die Überlegungen zur Umgestaltung des Kreisverkehrs darauf hinauslaufen, dass die Fläche des Grundstückes als zusätzliche Verkehrsfläche ausgezeichnet werden müsste.



Eine durchaus überlegenswerte langfristige Alternative für die Straßenreinigung wäre ein Erwerb des Grundstückes in der Mengstraße, Abriss des Bestandsgebäudes und Neuerrichtung. Dieses Vorhaben wäre allerdings von Beginn an risikobehaftet. Bestehende Rechtsstreitigkeiten, statische Herausforderungen durch angrenzende Gebäude, Nutzungskonflikte und eine Vielzahl weitere Unklarheiten führen nach heutiger Bewertung dazu, diese Option sehr kritisch zu sehen und nicht weiter als mittelfristig realisierbare Variante zu verfolgen. Sollte entgegen heutiger Einschätzung ein Neubau in der Mengstraße zeitnah möglich und wirtschaftlich darstellbar sein, wären die EBL auf die Kanalstraße mind. als mittelfristige Interimslösung für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren angewiesen.

Abgesehen von dieser eher theoretischen Option stellt die Kanalstraße die einzig realistische und unterjährig realisierbare Option für einen dauerhaften Hauptstandort der Straßenreinigung „Revier Innenstadt“ sowie des Winterdienstes dar.



Team Straßenreinigung und Anforderungen

Das Team der Straßenreinigung (im Innenstadtbereich) besteht aktuell aus 15 ausschließlich männlichen Mitarbeitenden. Die Arbeitsstättenverordnung macht die verbindliche Vorgabe, bei der Errichtung einer Unterkunft eine Geschlechtertrennung zu berücksichtigen und so grundsätzlich auch Frauen das Angebot zu machen, in diesem Bereich zu arbeiten. Die EBL würden dies ausdrücklich begrüßen.

Zur Umsetzung beschlossener Konzepte zum Winterdienst und Stadtsauberkeit werden bereits im Jahresverlauf 2024 mind. 10 zusätzliche Mitarbeitende benötigt. Der dafür zusätzliche Platzbedarf ist bei der Planung für die Kanalstraße bereits berücksichtigt.

Sowohl größentechnisch als auch ausstattungstechnisch ist der ehemalige Wertstoffhof-Standort ideal geeignet für die Nutzungsbedürfnisse der EBL. Schüttrampen und Lagerflächen mit entsprechender Betriebsgenehmigung sind dort bereits vorhanden. Diese werden benötigt, um dort die Kehrmachine direkt und ohne Umladung in die Container zu entleeren. Anderenfalls muss das Kehrgut des Öfteren gekippt werden, wobei Parkplätze blockiert werden, was auch regelmäßig Beschwerden nach sich zieht. Insgesamt erlaubt der Standort Kanalstraße eine wesentlich effizientere Tourenplanung und hinsichtlich der Lärmbelastung der Anwohner:innen eine deutlich schonendere Arbeitsverrichtung. Arbeitsbeginn im Bereich der Straßenreinigung ist ab 5:00 Uhr. Im Winterdienst sind im Einsatzfall Aktivitäten rund um die Uhr die Regel.

Die Anforderungen an eine Unterkunft der Straßenreinigung/des Winterdienstes im Bereich Innenstadt sind wie folgt zusammengefasst:

- Unmittelbare Altstadtnähe zwingend notwendig, andernfalls entstehen sehr lange Anmarschzeiten in die Reinigungsreviere oder Mitarbeitende und Geräte müssen aufwendig hin und her transportiert werden
- Geräte und Maschinen müssen unmittelbar am Einsatzort verfügbar sein, dies gilt insbesondere für den Winterdienst
- Geeignete Möglichkeiten zum Kippen und Zwischenlagern
- Ausreichend Stellplatz & Lagerfläche für fahrende und nichtfahrende Gerätschaften und Betriebsmittel (Streumittel, Kraftstoffe)
- Gute Erreichbarkeit des Standortes und Parkmöglichkeiten für die Mitarbeitenden
- Anforderungen der Arbeitsstättenverordnung und des Gebäudeenergiegesetzes

Planung für Standort Kanalstraße

Die Entsorgungsbetriebe planen, auf dem Grundstück in der Kanalstraße eine Containerlösung als eine dauerhafte Unterbringung für die Straßenreinigung im Bereich Innenstadt zu errichten. Da bei dieser Bauweise eine modulare Erweiterung jederzeit möglich ist, wäre ein derartiger Containerkomplex bereits für eine kurz- bis mittelfristige Nutzung wirtschaftlich realisierbar. Mit der Errichtung kann zeitnah begonnen werden, die Lösung ist vergleichsweise flexibel und erfüllt alle normativen Anforderungen. Dabei ist unter anderem die Einhaltung der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) sowie des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) zu beachten. Neben getrennten Schwarz-Weiß-Bereichen und Sozialbereichen für Männer und Frauen ist auch die Errichtung einer Solaranlage auf den Dächern der Container zwingend erforderlich. Im Zuge der Errichtung werden die Container dort als ein Gebäude definiert und fallen somit unter das GEG.

Auf dem Gelände in der Kanalstraße befindet sich noch die alte Schadstoffannahme des Wertstoffhofes. Sie kann für die Lagerung von Geräten und Kraftstoffen effektiv genutzt werden.



- 1:** Büro für Teamleiter
- 2:** Lager für Reinigungs-/Winterdienstgeräte
- 3:** Heizungsraum
- 4:** Bereitstellung von Abfällen für den Abtransport zum Abfallwirtschaftszentrum
- 5:** geplante Fläche zur Ablagerung von Grünschnitt für Stadtgrün & Verkehr
- 6:** Neubau Containerunterkunft

Die gesamte Fläche in der Kanalstraße wird für folgende Bauten benötigt:

- 11 Container als Unterkunft für die Straßenreinigung. Darin enthalten sind Besprechungs- und Aufenthaltsbereiche, Umkleiden (Schwarz-Weiß) sowie Sanitärbereiche jeweils für Damen und Herren, für mind. 25 Mitarbeitende
- Lagermöglichkeiten für die Entsorgung von Schüttgut inkl. Rampe
- Lagermöglichkeiten für die Entsorgung von Grünschnitt für den Bereich Stadtgrün (bisher nur mündliche Absprache, Vertragsabschluss notwendig, Bereich wird zur Zwischenlagerung benötigt)

Das Grundstück gehört der Hansestadt Lübeck und war bis April 2023 als Wertstoffhof-Standort an die EBL verpachtet. Der Pachtvertrag wurde ab Mai 2023 durch einen unbefristeten Pachtvertrag mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten abgelöst.

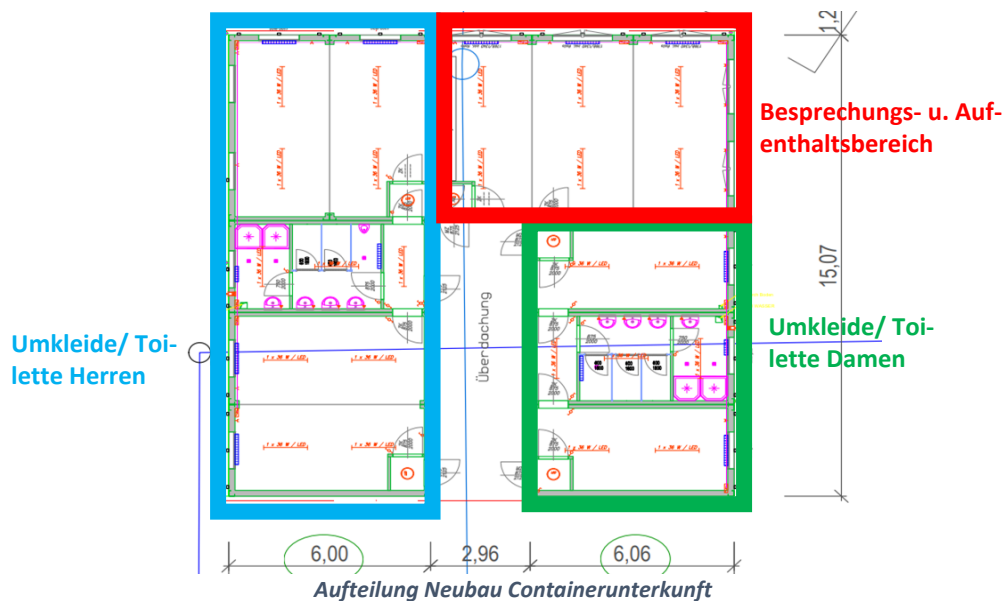
Im Zuge der kommunalen Wärmeplanung gibt es Überlegungen, die Altstadtinsel mit Fernwärme zu versorgen. Die Stadtwerke Lübeck haben dazu zwei potentielle Standorte für eine Großwärmepumpe vorgeschlagen: Ein möglicher Standort wäre der ehemalige Wertstoffhof in der Kanalstraße. Ein weiterer liegt weiter südlich. Aufgrund des relativ großen Platzbedarfes (ca. 500 m²) scheidet eine gemeinsame Nutzung aus. Aus Sicht der Stadtwerke wäre neben dem Ausweichstandort im Süden eine Fläche unmittelbar am ehemaligen Wertstoffhof gelegen ebenfalls denkbar. Insofern steht die beabsichtigte Nutzung durch die EBL den weiteren Überlegungen zur Wärmeplanung nicht im Wege.

Zusammenfassung und Fazit

Die aktuelle Lage im Überblick:

- Unterkunft in der Mengstraße 12-14 kann nicht mehr genutzt werden → starker Schimmelbefall, Putz fällt von der Geschossdecke aufgrund großer Wasserschäden im Gebäude
- Unterkunft in der Hüntertorallee 22 muss geräumt werden → Schimmelbildung erkennbar, Unterkunftssituation an der Grenze zum nicht mehr Tolerierbaren, Ausbesserungen durch Fachfirma und Hepa-Filter haben lediglich aufschiebende Wirkung
- Arbeitsstättenverordnung kann nicht eingehalten werden (Schwarz-Weiß-Trennung)
- Mengstraße 12-14 stellt langfristig eine theoretische, allerdings eine komplizierte und risikobehaftete Alternative dar → Keine Entlastung für die kurz-/mittelfristigen Bedarfe
- Standort Kanalstraße ist für die EBL die beste und einzige kurzfristig verfügbare Nutzungsoption, die allen betrieblichen und logistischen Anforderungen gerecht wird. Zur Absicherung ist eine Anpassung des Pachtvertrages zwingend erforderlich.

➔ **Nach eingehender Prüfung, Abfrage und Suche nach geeigneten Alternativen stellt die Kanalstraße die einzige kurzfristig verfügbare und entsprechend der betrieblichen Anforderungen gestaltbare Nutzungsoption für die Straßenreinigung und den Winterdienst in der/rund um die Innenstadt dar. Langfristig ist sie als Dauerlösung für die Straßenreinigung und den Winterdienst im Revier Innenstadt von zentraler Bedeutung.**



Bildmaterial Situation Mengstraße 12-14:



gangsbereich)



Außenansicht Mengstraße 12-14/Hinterhaus (Ein-



Küchen- und Aufenthaltsbereich Mengstraße 12-14

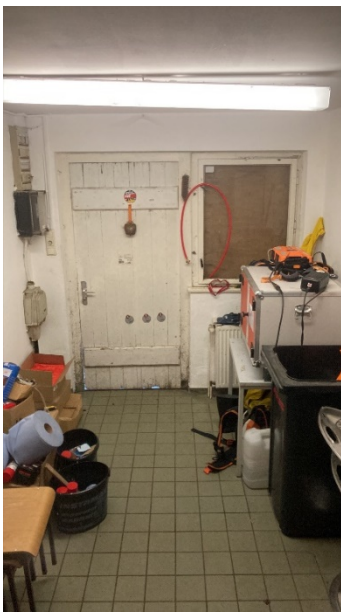


Dachfläche Gebäude Mengstraße 12-14

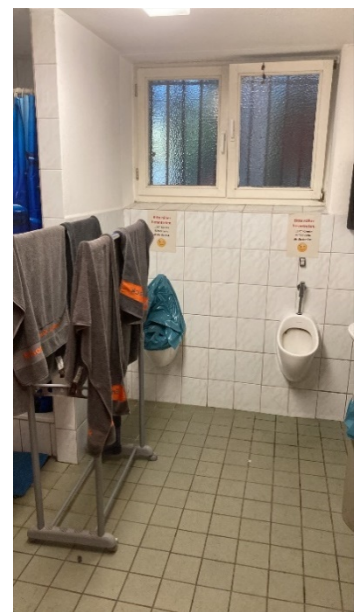
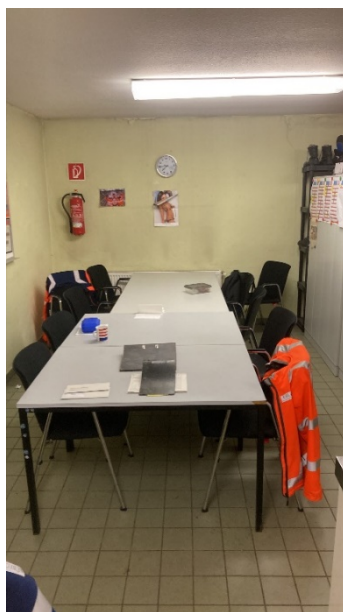


Bildmaterial Situation Huxtertorallee 22:

Außenansicht Gebäude Huxtertorallee



Innenansicht Huxtertorallee 22

**Anlagen:**

Senator Ludger Hinsen



► Nr. VO/2024/12868
öffentlich

Lübeck, 03.01.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Silke Schulenburg (E-Mail: silke.schulenburg@luebeck.de Telefon: 122-7564)

Neuer Preistarif für die Museen der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.02.2024	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der als Anlage 2 beigefügte Preistarif für die Museen der Hansestadt Lübeck wird beschlossen und tritt zum 1.4.2024 in Kraft.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Der neue Preistarif der Museen begünstigt die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen durch einen kostenfreien Eintritt in die Museen.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒	Ja (Anlage 1)
☐	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☒	Nein
☐	Ja – Begründung:

--

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Der aktuelle Preistarif der Lübecker Museen gilt seit dem 1.1.2020. In den vergangenen Jahren hat eine Anpassung des Tarifs alle vier Jahre stattgefunden. Ziel war dabei stets, eine Diversifizierung der Publikumsstruktur zu fördern und dabei die Balance zwischen Besucherorientierung und Wirtschaftlichkeit bestmöglich auszutarieren.

Über die Jahre ist auf diese Weise ein komplexer Tarif entstanden, der die Museen bei wichtigen aktuellen Maßnahmen wie der Einführung des Online-Tickets oder bei Kooperationsvereinbarungen mit anderen Einrichtungen, aber auch bei der Ansprache der Besucher:innen vor Ort und bei Werbemaßnahmen inzwischen vor wachsende Herausforderungen stellt. Mit dem neuen Preistarif, der ab dem 1.4.2024 in Kraft treten soll, möchten die LÜBECKER MUSEEN ihr Ticketsystem daher vereinfachen und auf diese Weise sowohl für die Besucher:innen eine bessere Transparenz herstellen und damit deren Entscheidung für den Museumsbesuch erleichtern als auch die Praktikabilität für die eigenen Vertriebs- und Kommunikationsprozesse erleichtern.

Dabei bleiben die Museen den Zielsetzungen verpflichtet, die in ihrem von der Bürgerschaft beschlossenen Museumsentwicklungsplan formuliert sind.

Zielsetzungen

Einer der grundlegendsten Werte der LÜBECKER MUSEEN ist die niedrigschwellige Zugänglichkeit für ein diverses Publikum: Die Häuser wollen »offen sein für alle Menschen – unabhängig von ihrer Nationalität, ihrer sozialen Herkunft oder ihren körperlichen Voraussetzungen.« (vgl. Museumsentwicklungsplan, »Die Werte der Museen«, S.4).

Dafür müssen sie auch integrativ wirken, d.h. vor allem Hürden und Hemmschwellen beim Zugang zu den Museen abbauen, um die Publikumsstrukturen zu diversifizieren und damit eine größere gesellschaftliche Teilhabe an den von ihnen vermittelten Themen und Inhalten zu ermöglichen.

In Bezug auf die Preisstruktur ihres Ticketings stehen die Museen dabei weiterhin vor der Herausforderung, dem durch die allgemeine wirtschaftliche Lage geänderten Konsumverhalten und der geringeren Finanzkraft vieler Besucher:innen Rechnung zu tragen und zugleich die Einnahmeverluste möglichst gering zu halten, um den Zuschussbedarf nicht zu stark zu erhöhen.

Anders als in den vergangenen Jahren ist in dem neuen Tarifentwurf daher keine pauschale Eintrittspreiserhöhung vorgesehen. Stattdessen sollen an der Tarifstruktur einige grundsätzliche Änderungen vorgenommen werden, an die folgende Zielsetzungen geknüpft sind:

- Noch leichter Zugang in die Museen für Menschen mit eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten, für Kinder und Jugendliche sowie für ehrenamtlich Engagierte durch Ausweitung des kostenfreien Eintritts
- Größere Transparenz durch Vereinfachung der Ticketstruktur
- Attraktivierung des Angebots sowohl für Tourist:innen als auch für Lübecker:innen
- Optimierung des Services durch Einführung des Online-Tickets
- Steigende Ticketverkäufe durch Einführung des Online-Tickets und neuer Ein-/Zweitagetickets
- Ausbau der Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen auch im Ticketbereich

Die wichtigsten Änderungen in der Ticket- und Preisstruktur

▪ Einführung des Online-Tickets

Mit der Einführung des Online-Ticketings erhalten Interessierte endlich die Möglichkeit, ihre Tickets für die Museen bequem von zu Hause oder mobil von unterwegs selbst zu buchen und auszudrucken oder auf ihr mobiles Gerät zu laden. Im Online-Ticketing ist eine einfache Angebotsstruktur notwendig, um einerseits den Besucher:innen die Entscheidungsfindung und den Kaufprozess so einfach wie möglich zu machen und um andererseits die Tickets in touristische Angebote der LTM einbauen zu können. Angeboten werden sollen daher vorrangig die neuen Tagedickets (Ein- oder Zweitageticket), die den Zugang in alle Häuser über den gewählten Zeitraum ermöglichen (s.u.)

Das Online-Ticketing soll möglichst zeitnah nach der Einführung des neuen Preistarifs umgesetzt werden.

- Optimierung des Service für Besucher:innen
- Erleichterung der Kaufentscheidung und des Kaufprozesses
- Mehreinnahmen durch Verkauf von Tages-/Zweitagetickets (höherpreisig im Vergleich zu Einzeltickets)

▪ Kostenfreier Eintritt für Kinder und Jugendliche

Die wichtigste Änderung in der Preisstruktur des neuen Tarifs ist die Einführung des kostenfreien Eintritts für Kinder und Jugendliche. Mit der Besetzung der Vollzeitstelle für Bildung und Vermittlung zum Februar 2023 sehen die LÜBECKER MUSEEN sich jetzt in der Lage, die bereits häufiger diskutierte Maßnahme eines generellen freien Eintritts für Kinder und Jugendliche durch zielgruppenspezifische Angebote so zu begleiten, dass die daran geknüpfte Erwartung und Zielsetzung, mehr Kinder und Jugendliche für die Museen zu gewinnen und eine größere Bildungsgerechtigkeit zu erreichen, auch tatsächlich erfüllt wird.

Mit der Einführung des kostenfreien Eintritts können die im Verkauf und in der Kommunikation schwierig zu vermittelnden Familienkarten zukünftig komplett wegfallen.

- Optimierte Erfüllung des Bildungsauftrags
- Mehr Transparenz durch Vereinfachung der Ticketstruktur
- Museen können als außerschulischer Lernort noch größere Bedeutung gewinnen

▪ Kostenfreier Eintritt für Schüler:innen allgemeiner und beruflicher Schulen, Auszubildende und Studierende

Der kostenfreie Eintritt soll darüber hinaus auch auf Schüler:innen, Auszubildende sowie auf Studierende ausgeweitet werden, die bislang einen ermäßigten Tarif zahlten. Auch hier ist das Ziel, durch das Zusammenspiel von kostenlosem Eintritt und spezifischem Programm die Reichweite in dieser Zielgruppe merklich zu erhöhen.

- Optimierte Erfüllung des Bildungsauftrags
- Beitrag zur Chancengleichheit

- **Kostenfreier Eintritt für Inhaber:innen der LübeckCard**
Das bisherige Angebot der 50 %-Ermäßigung für Inhaber:innen der LübeckCard soll im Sinne der sozialen Gerechtigkeit ebenfalls zu einem generellen freien Eintritt aus-
geweitet werden.
→ Optimierte Erfüllung des Bildungsauftrags
→ Beitrag zur Chancengleichheit
- **Kostenfreier Eintritt für Inhaber:innen der Ehrenamtskarte**
Das bisherige Angebot der 50 %-Ermäßigung für Inhaber:innen der Ehrenamtskarte soll im Sinne einer größeren Wertschätzung des Engagements ebenfalls zu einem generellen freien Eintritt ausgeweitet werden.
→ Wertschätzung des Engagements
→ Attraktivierung des Ehrenamts
- **Kostenfreier Eintritt für Schwerbehinderte mit mind. 50 % GdB:** Die LÜBECKER MUSEEN arbeiten kontinuierlich an ihrer Barrierefreiheit – sowohl bei der Realisie-
rung ihrer Ausstellungs-, Veranstaltungs- und Vermittlungsprojekte als auch im Zuge
baulicher Modernisierungen. Da sich fast alle Museen in historischen Gebäuden be-
finden und Dauerausstellungen nur sukzessive erneuert werden, ist dies ein länger-
fristiger Prozess, sodass Schwerbehinderte in einigen Häusern bzw. Ausstellungen
(vorerst) weiterhin Einschränkungen erfahren müssen. Aus diesem Grund wird der
ermäßigte Tarif auch für Schwerbehinderte zu einem generellen freien Eintritt umge-
wandelt.
→ Gerechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis für Schwerbehinderte
- **Einführung einer Tages- und einer Zweitageskarte**
Das bisherige Angebot des »Kombi-Rabatts«, d.h. durch den Ticketkauf für ein Mu-
seum ein weiteres Museum des Verbundes zum halben Preis besuchen zu können,
wurde bislang eher verhalten angenommen (Zweitbesuche zum halben Preis in 2019:
5.683, in 2022: 7.478). Die für das Ticket geltenden Bedingungen – Gültigkeit für drei
Tage, Beschränkung auf EIN weiteres Museum, Ausschluss einiger Museen (u.a.
Museumsquartier) – sind für die Mitarbeiter:innen an der Museumskasse verhältnis-
mäßig aufwändig zu kommunizieren und auch für die Besucher:innen mit einem un-
nötigen Aufwand verbunden (Kauf einer zweiten Karte im zweiten Museum). Der Ra-
batt soll daher durch eine einfache Zeitkarten-Struktur ersetzt werden: Eine kosten-
günstige Tageskarte oder Zweitageskarte berechtigt zukünftig zum Eintritt in ALLE
anderen Häuser des Verbundes an dem Tag bzw. dem Folgetag. Zwar entscheiden
die Besucher:innen sich hier bereits beim Ticketkauf für den Besuch weiterer Muse-
en, der tatsächliche Mehrfachbesuch ist jedoch sehr viel flexibler und unkomplizierter
möglich und wird – da das Ticket bereits gekauft ist – vermutlich auch häufiger reali-
siert. Im Museumsquartier St. Annen soll zukünftig nur noch das Tagedticket als Ein-
zelticket verkauft werden, da die beiden Häuser nicht mehr separiert werden sollen.
Der Preis des Tagedtickets entspricht dabei dem Preis des bisherigen Museumsquar-
tiertickets.
→ Mehr Transparenz durch Vereinfachung der Preisstruktur
→ Optimierung des Angebots für Tourist:innen
→ Förderung von Mehrfachbesuchen in den Häusern
→ Mehreinnahmen durch Verkauf von Tagedtickets
- **Preisreduzierung der Jahreskarte**

Richtet sich das Angebot der Tages- und der Zweitageskarte vornehmlich an die Tourist:innen in der Stadt, so soll den Lübecker:innen künftig über eine deutlich günstigere Jahreskarte der Zugang in die Museen erleichtert werden: Für 40 Euro (statt bislang 70 Euro), können alle Museen das ganze Jahr hindurch besucht werden.

Der Preis für die Jahreskarte entspricht dem der bisherigen Winterkarte, die zur weiteren Vereinfachung des Tarifs somit ebenfalls wegfallen kann.

→ Optimierung des Angebots für Lübecker Bürger:innen

→ Mehr Transparenz durch Vereinfachung der Preisstruktur

Ausblick: Einführung einer »Lübecker Museumskarte«

Ein weiteres Ziel des neuen Preistarifs ist es, Museumskarten leichter in touristische Pauschalangebote einpreisen und Verbundkarten verkaufen zu können. Auch soll der Versuch unternommen werden, möglichst viele in der Stadt ansässige Museen in einem Ticket zu vereinen. So besteht im Rahmen des neuen Ticketings der LÜBECKER MUSEEN die Möglichkeit, neben der Tages- oder Zweitageskarte für den Museumsverbund auch eine Kombikarte für alle Museen der Stadt einschließlich des Europäischen Hansemuseums und vielleicht auch der Passat in Travemünde an den Markt zu bringen, die anteilig mit den verschiedenen Institutionen abgerechnet wird. Im Vertrieb dieses Museumstickets müsste die LTM eingebunden werden. Weil der Verkauf des Tickets nur mit Hilfe einer Kommissionszahlung erfolgreich umgesetzt werden kann, müssen zudem vorab noch Verhandlungen mit den einzelnen Partner:innen geführt werden.

Eine solche Karte würde das Angebot für Tourist:innen noch einmal verbessern und den Anreiz für den Besuch mehrerer Museen erhöhen.

Finanzielle Auswirkungen

Durch die zukünftige Kostenfreiheit bisher ermäßigter Eintritte ist mit einem Einnahmeverlust von ca. 53.000 € zu rechnen. Da im Normaltarif keine Preiserhöhungen vorgesehen sind, können diesen Einnahmeverlusten keine berechenbaren Mehreinnahmen gegenübergestellt werden.

Eine Zielsetzung des neuen Preistarifs ist es jedoch, mit der Einführung der neuen Tages- und Zweitageskarte ein leicht verständliches, flexibleres und finanziell attraktives Angebot zu schaffen, das häufiger als das bisherige Kombi-Rabattangebot angenommen wird und folglich auch eine Steigerung der Erlöse erwarten lässt. Prognosen zu den Ticketverkäufen wären allerdings höchst spekulativ, da aufgrund fehlender Erfahrungswerte keine Annahmen zur Preiselastizität eines Tagedstickets im Vergleich zum normalen Einzeltarif getroffen werden können (d.h. Annahme darüber, wie viele Besucher:innen zukünftig ein Tagedsticket für 12,00 € statt eines Einzeltickets für 8,00 € kaufen). Zudem hängt diese Preiselastizität stark vom Programmangebot der Museen ab, das ebenfalls zu berücksichtigen wäre.

Eine vollständige Kompensation der o.g. Einnahmeverluste ist nicht zu erwarten, da dies eine sehr große Steigerung des Verkaufs von Tagedstickets gegenüber den bisherigen Rabatttickets voraussetzte (ausgehend von den 7.478 Kombirabatt-Ticketverkäufen in 2022 wäre eine Steigerung bei dem Verkauf des neuen Tagedstickets um 59% nötig).

Keine größeren Verluste sind durch die Preisreduzierung bei den Jahreskarten zu erwarten. Aufgrund der geringen Anzahl der bislang jährlich verkauften Karten (Ø 2014 bis 2019: 111 Karten p.a.), würden sich die Einnahmen bei gleichbleibenden Verkaufszahlen nur geringfügig reduzieren, bei zu erwartenden steigenden Verkaufszahlen kann dieser Verlust zumindest teilweise ausgeglichen werden.

Anlagen:

Anlage 1: Formular Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Synopse_Preistarif_Museen_2020_2024

Senatorin Monika Frank

Bereich: 4.041.7 die Lüneburger Museen
Produkt: 251001

Anlage zur Vorlage vom 03.01.2024
VO-Nr.: 2024/12868

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2024	2025	2026	2027
Erträge	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00
Aufwendungen				
Saldo Ergebnisplan	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00
Einzahlungen	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00
Auszahlungen				
Saldo Finanzplan	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00	-53.000,00

2024	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	-53.000,00	-53.000,00	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2024	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:	251001 000 4461006	LÜBECKER MUSEEN, Eintrittsgelder Museen	-53.000,00
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:			
Saldo Ergebnisplan			-53.000,00
	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:	251001 000 6461006	LÜBECKER MUSEEN, Eintrittsgelder Museen	-53.000,00
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:			
Saldo Finanzplan			-53.000,00



Aktueller Preistarif ab 2020 für die Museen der Hansestadt Lübeck			Geplanter Preistarif ab 01.04.2024 für die Museen der Hansestadt Lübeck		
1. Grundsätzliches zur Gültigkeit			1. Grundsätzliches zur Gültigkeit		
In allen städtischen Museen und Sammlungen wird – mit Ausnahme des Industrie-museums „Geschichtswerkstatt Herrenwyk“, für das der Förderverein die Preise für Eintritt und Führungen festsetzt – Eintrittsgeld nach diesem Tarif erhoben. In der Geschichtswerkstatt Herrenwyk gilt dieser Tarif nur, soweit der Förderverein nicht zuständig ist.			In allen städtischen Museen und Sammlungen wird – mit Ausnahme des Industrie-museums „Geschichtswerkstatt Herrenwyk“, für das der Förderverein die Preise für Eintritt und Führungen festsetzt – Eintrittsgeld nach diesem Tarif erhoben. In der Geschichtswerkstatt Herrenwyk gilt dieser Tarif nur, soweit der Förderverein nicht zuständig ist.		
2. Eintrittspreise	Standard	bei heraus- ragenden Sonderausst.	2. Eintrittspreise	Standard	bei heraus- ragenden Sonderausst.
a. für Erwachsene	EUR 8,00	EUR 11,00	a. für Erwachsene	EUR 8,00	EUR 11,00
b. für Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren	EUR 2,50	EUR 3,50	b. für Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren	frei	frei
c. Katharinenkirche für Erwachsene	EUR 2,00	---	c. Katharinenkirche für Erwachsene	EUR 4,00	---
d. Katharinenkirche für Erwachsene bei Sonderausstellungen	EUR 6,00	---	d. Katharinenkirche für Erwachsene bei Sonderausstellungen	EUR 6,00	---
e. Katharinenkirche für Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren sowie Schüler/innen im Klassenverband in allen Häusern	EUR 1,50	EUR 2,50	e. Katharinenkirche für Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren sowie Schüler/innen im Klassenverband in allen Häusern	frei	frei
			Das Museumsquartier St. Annen mit der Kunsthalle und dem St. Annen-Museum kann nur mit einem Tagesticket besucht werden (siehe Punkt 7). Sollte ein Hausteil geschlossen sein, werden die Preise von Punkt 2 erhoben.		
3. Ermäßigungen			3. Ermäßigungen		
a. Inhaber/innen der LübeckCard, Inhaber/innen der Ehrenamtskarte, Student/innen und Schwerbehinderte mit mind. 50 % GdB erhalten <u>mit Ausnahme der Katharinenkirche</u> 50 % Ermäßigung auf den Eintrittspreis. Im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragene Begleitpersonen erhalten freien Eintritt	EUR 4,00	EUR 6,00	a. Inhaber/innen der LübeckCard, Inhaber/innen der Ehrenamtskarte, Student/innen und Schwerbehinderte mit mind. 50 % GdB erhalten <u>mit Ausnahme der Katharinenkirche</u> 50 % Ermäßigung auf den Eintrittspreis. Im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragene Begleitpersonen erhalten freien Eintritt	frei	frei
b. Erwachsenengruppen ab 12 Personen zahlen einen ermäßigten Eintrittspreis von pro Person	EUR 7,00	EUR 10,00	b. Erwachsenengruppen ab 12 Personen zahlen einen ermäßigten Eintrittspreis von pro Person	EUR 7,00	EUR 10,00
c. Gruppen-Kurzbesuch im Rahmen einer Stadtführung pro Person	EUR 4,00	EUR 5,00	c. Gruppen-Kurzbesuch im Rahmen einer Stadtführung pro Person	EUR 4,00	EUR 5,00
d. Familienkarte 1 (1 Erwachsene/r und ihre/ seine Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	EUR 9,00	EUR 16,00	d. Familienkarte 1 (1 Erwachsene/r und ihre/ seine Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	entfällt	entfällt
e. Familienkarte 2 (bis zu 2 Erwachsene und deren Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	EUR 17,00	EUR 24,00	e. Familienkarte 2 (bis zu 2 Erwachsene und deren Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	entfällt	entfällt



Aktueller Preistarif ab 2020 für die Museen der Hansestadt Lübeck			Geplanter Preistarif ab 01.04.2024 für die Museen der Hansestadt Lübeck		
4. Ausschließlich für das Museum für Natur und Umwelt gelten folgende abweichende Eintrittspreise:	Standard	bei herausragenden Sonderausst.	4. Ausschließlich für das Museum für Natur und Umwelt gelten folgende abweichende Eintrittspreise:	Standard	bei herausragenden Sonderausst.
a. für Erwachsene	EUR 6,00	EUR 9,00	a. für Erwachsene	EUR 6,00	EUR 9,00
b. für Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren	EUR 2,00	EUR 3,00	b. für Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren	frei	frei
e. für Schüler:innen im Klassenverband	EUR 1,00	EUR 2,00	e. für Schüler:innen im Klassenverband	frei	frei
f. Inhaber:innen der LübeckCard, Inhaber:innen der Ehrenamtskarte, Schwerbehinderte mit mind. 50 % GdB und Student:innen erhalten 50 % Ermäßigung auf den Eintrittspreis	EUR 3,00	EUR 4,50	f. Inhaber:innen der LübeckCard, Inhaber:innen der Ehrenamtskarte, Schwerbehinderte mit mind. 50 % GdB und Student:innen erhalten 50 % Ermäßigung auf den Eintrittspreis	frei	frei
g. Erwachsenengruppen ab 12 Personen zahlen einen ermäßigten Eintrittspreis von pro Person	EUR 5,00	EUR 8,00	g. Erwachsenengruppen ab 12 Personen zahlen einen ermäßigten Eintrittspreis von pro Person	EUR 5,00	EUR 8,00
h. Gruppen-Kurzbesuch im Rahmen einer Stadtführung pro Person	EUR 2,50	EUR 3,50	h. Gruppen-Kurzbesuch im Rahmen einer Stadtführung pro Person	EUR 2,50	EUR 3,50
i. Familienkarte 1 (1 Erwachsene/r und ihre/ seine Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	EUR 7,00	EUR 13,00	i. Familienkarte 1 (1 Erwachsene/r und ihre/ seine Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	entfällt	entfällt
j. Familienkarte 2 (bis zu 2 Erwachsene und deren Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	EUR 13,00	EUR 19,00	j. Familienkarte 2 (bis zu 2 Erwachsene und deren Kinder im Alter bis zu 18 Jahren) für einen Museumsbesuch	entfällt	entfällt
k. Gruppen-Führungen <u>1½ Stunden</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P.	EUR 35,00		k. Gruppen-Führungen <u>1½ Stunden</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P.	EUR 80,00	
l. Gruppen-Führungen <u>1 Stunde</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P.	EUR 25,00		l. Gruppen-Führungen <u>1 Stunde</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P.	EUR 50,00	
j. FamilienSonntag (90 Min.) - 1 Erwachsener mit Kindern - 2 Erwachsene mit Kindern	EUR 12,00 EUR 15,00		j. FamilienSonntag (90 Min.) - 1 Erwachsener mit Kindern - 2 Erwachsene mit Kindern	EUR 12,00 EUR 15,00	
5. Speeddating-Ticket			5. Speeddating-Ticket		
	EUR 7,00			entfällt	
6. Jahreskarten			6. Jahreskarte		
a. Jahreskarte. Gilt für Erwachsene und Jugendliche für den beliebigen Besuch der städt. Museen und ist übertragbar. 12 Monate ab Ausstellungsdatum gültig	EUR 70,00		a. Jahreskarte. Gilt für Erwachsene für den beliebigen Besuch der städt. Museen und ist <u>nicht</u> übertragbar. 12 Monate ab Ausstellungsdatum gültig	EUR 40,00	
b. Winterkarte. Gilt für Erwachsene und Jugendliche für den beliebigen Besuch der städt. Museen und ist übertragbar. Vom 1.11. bis 30.4. des Folgejahres gültig.	EUR 40,00		b. Winterkarte. Gilt für Erwachsene und Jugendliche für den beliebigen Besuch der städt. Museen und ist übertragbar. Vom 1.11. bis 30.4. des Folgejahres gültig.	entfällt	



Aktueller Preistarif ab 2020 für die Museen der Hansestadt Lübeck		Geplanter Preistarif ab 01.04.2024 für die Museen der Hansestadt Lübeck	
7. Kombi-Rabatt bei Besuch von 2 Museen:		7. Tages- und Zweitageskarte	
Inhaber einer Eintrittskarte für Erwachsene, Ermäßigte oder der Familienkarte 1 oder 2 erhalten bei Vorlage dieser Karte an der Kasse eines zweiten Hauses der Lübecker Museen die gleiche Karte mit einem Rabatt von 50% auf den dort geltenden Preis. Diese Rabattmöglichkeit gilt 3 Tage nach Kauf der ersten Karte, gerechnet ab dem Ausstelldatum. Diese Regelung gilt nicht für die Katharinenkirche, die Geschichtswerkstatt Herrenwyk und das Museumsquartier.		a. Tageskarte. Für alle Museen des Verbundes gültig für einen Tag. Der Eintrittspreis wird im 1. Museum entrichtet, in allen weiteren der Besuch nur gezählt.	EUR 12,00
		b. 2-Tages-Karte. Für alle Museen des Verbundes gültig für zwei aufeinanderfolgende Tage. Der Eintrittspreis wird im 1. Museum entrichtet, in allen weiteren der Besuch nur gezählt.	EUR 16,00
8. Museumsquartierkarte (beinhaltet Eintritt ins St. Annen-Museum, Kunsthalle St. Annen und Leihgebühr für den Audioguide)		8. Museumsquartierkarte (beinhaltet Eintritt ins St. Annen-Museum, Kunsthalle St. Annen und Leihgebühr für den Audioguide)	
a. Erwachsene	EUR 12,00	Entfällt. Das Museumsquartier kann nur mit der Tageskarte (siehe Punkt 7) besucht werden.	
b. Ermäßigt (siehe Punkt 3 für Ermäßigungsberechtigte)	EUR 7,00		
c. Kinder und Jugendliche bis zu 18 Jahren	EUR 4,00		
d. Familienkarte 1 (siehe Punkt 3 d)	EUR 13,00		
e. Familienkarte 2 (siehe Punkt 3 e)	EUR 20,00		
f. Erwachsenengruppen ab 12 Personen zahlen einen ermäßigten Eintrittspreis von	EUR 11,00		
g. Gruppen-Kurzbesuch im Rahmen einer Stadtführung pro Person	EUR 4,00		
h. Schüler/innen im Klassenverband	EUR 2,50		



Aktueller Preistarif ab 2020 für die Museen der Hansestadt Lübeck			Geplanter Preistarif ab 01.04.2024 für die Museen der Hansestadt Lübeck		
9. Führungen und Sonderveranstaltungen			9. Führungen und Sonderveranstaltungen		
a. Gruppen-Führungen <u>1½ Stunden</u> zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 75,00		a. Gruppen-Führungen <u>1½ Stunden</u> zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 100,00	
b. Gruppen-Führungen <u>1 Stunde</u> zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 50,00		b. Gruppen-Führungen <u>1 Stunde</u> zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 75,00	
c. Gruppen-Führungen <u>1½ Stunden</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 45,00		c. Gruppen-Führungen <u>1½ Stunden</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 80,00	
d. Gruppen-Führungen <u>1 Stunde</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 30,00		d. Gruppen-Führungen <u>1 Stunde</u> für Schulklassen zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 50,00	
e. Für Sonderveranstaltungen wird das Entgelt aufgrund individueller Vereinbarung mit der Geschäftsführung festgesetzt.	nach Vereinbarung		e. Für Sonderveranstaltungen wird das Entgelt aufgrund individueller Vereinbarung mit der Geschäftsführung festgesetzt.	nach Vereinbarung	
f. Bei Teilnahme von Einzelpersonen an Führungen wird in allen Häusern neben dem Eintrittsgeld ein Führungs-Entgelt erhoben.	EUR 4,00		f. Bei Teilnahme von Einzelpersonen an Führungen wird in allen Häusern neben dem Eintrittsgeld ein Führungs-Entgelt erhoben.	EUR 4,00	
			g. Gruppen-Führungen <u>2 Stunden</u> zzgl. Eintritt p.P. gilt in allen städtischen Häusern mit Ausnahme der Geschichtswerkstatt	EUR 120,00	
10. Museumspädagogische Angebote			10. Museumspädagogische Angebote		
a. Werkstatt für Kinder- und Jugendgruppen Mindestteilnehmerzahl 5 Personen, je Gruppe - 120 Min. inkl. Eintritt zzgl. Material - 180 Min. inkl. Eintritt zzgl. Material	EUR 60,00 EUR 85,00		a. entfällt		
b. FamilienSonntag (90 Min.) - 1 Erwachsener mit Kindern - 2 Erwachsene mit Kindern	EUR 14,00 EUR 22,00		b. FamilienSonntag (90 Min.) - 1 Erwachsener mit Kindern - 2 Erwachsene mit Kindern	EUR 14,00 EUR 22,00	
c. Kinderfeiern Pauschalpreis für max. 10 Kinder - 120 Minuten - 180 Minuten	EUR 150,00 EUR 190,00		c. Kinderfeiern Pauschalpreis für max. 10 Kinder inkl. 2 erw. Begleitpersonen - 120 Minuten - 180 Minuten	EUR 170,00 EUR 220,00	



Aktueller Preistarif ab 2020 für die Museen der Hansestadt Lübeck		Geplanter Preistarif ab 01.04.2024 für die Museen der Hansestadt Lübeck	
11. Freier Eintritt wird gewährt an		11. Freier Eintritt wird gewährt an	
a. Kinder im Alter bis zu 5 Jahren		a. Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre	
		b. Schüler:innen allgemeiner und berufsbildender Schulen, Auszubildende, Student:innen	
b. Vertreterinnen und Vertreter der Medien gegen Vorlage ihres Presseausweises		c. Vertreter:innen der Medien gegen Vorlage ihres Presseausweises	
c. Personen, an deren Besuch die Hansestadt Lübeck oder das Museum ein besonderes Interesse haben		d. Personen, an deren Besuch die Hansestadt Lübeck oder das Museum ein besonderes Interesse haben	
d. Im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragene Begleitpersonen		e. Schwerbehinderte mit mind. 50 GdB und im Ausweis der/des Schwerbehinderten eingetragene Begleitpersonen	
e. Mitglieder des International Councils of Museums (ICOM), DMB (Deutscher Museumsbund) und des Museumsverbandes Schleswig-Holstein gegen Vorlage der Mitgliedskarte		f. Mitglieder des International Councils of Museums (ICOM), DMB (Deutscher Museumsbund) und des Museumsverbandes Schleswig-Holstein gegen Vorlage der Mitgliedskarte	
f. Mitglieder der Fördervereine für das jeweilige Museum in Ausübung ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit		g. Mitglieder der Fördervereine für das jeweilige Museum in Ausübung ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit	
g. LübeckCard-Inhaber am letzten Freitag eines Monats		h. LübeckCard-Inhaber:innen	
		i. Inhaber:innen der Ehrenamtskarte	
12. Sonderregelung		12. Sonderregelung	
Für werbliche und sonstige Aktionen können durch die Geschäftsleitung der Lübecker Museen Sonderregelungen getroffen werden.		Für werbliche und sonstige Aktionen können durch die Geschäftsleitung der Lübecker Museen Sonderregelungen getroffen werden.	
13. Reproduktionsentgelte / Nutzungsrechte		13. Reproduktionsentgelte / Nutzungsrechte	
Für das Recht, Reproduktionen von einem in den städt. Kultureinrichtungen vorhandenen fotografischen Werk zu veröffentlichen sowie für die Gestattung von Film- und Fotoaufnahmen in den städt. Kulturinstitutionen werden Entgelte erhoben. Von der Erhebung der Entgelte kann abgesehen werden bei Veröffentlichungen in Zeitschriften und Werken wissenschaftlichen Charakters, Dissertationen, Schülerarbeiten und bei Werken, an denen die Hansestadt Lübeck ein besonderes Interesse hat.		Für das Recht, Reproduktionen von einem in den städt. Kultureinrichtungen vorhandenen fotografischen Werk zu veröffentlichen sowie für die Gestattung von Film- und Fotoaufnahmen in den städt. Kulturinstitutionen werden Entgelte erhoben. Von der Erhebung der Entgelte kann abgesehen werden bei Veröffentlichungen in Zeitschriften und Werken wissenschaftlichen Charakters, Dissertationen, Schülerarbeiten und bei Werken, an denen die Hansestadt Lübeck ein besonderes Interesse hat.	
Das Entgelt beträgt mindestens	EUR 80,00	Das Entgelt beträgt mindestens	EUR 80,00
bei einer Auflage über 50.000 bis unter 80.000	EUR 120,00	bei einer Auflage über 50.000 bis unter 80.000	EUR 120,00
bei einer Auflage ab 80.000 sowie für Filme, Titelcover, kommerzielle Verwendungen für Poster, Postkarten und elektronische Verwendung (Internet, elektr. Datenträger, Ebooks)	EUR 150,00	bei einer Auflage ab 80.000 sowie für Filme, Titelcover, kommerzielle Verwendungen für Poster, Postkarten und elektronische Verwendung (Internet, elektr. Datenträger, Ebooks)	EUR 150,00



Aktueller Preistarif ab 2020 für die Museen der Hansestadt Lübeck			Geplanter Preistarif ab 01.04.2024 für die Museen der Hansestadt Lübeck		
14. Nutzung von Museumsräumen			14. Nutzung von Museumsräumen		
Das Entgelt für die Anmietung wird nach der Raumgröße sowie der Nutzungsdauer gestaffelt, zzgl. evtl. zu zahlender Umsatzsteuer Das Entgelt schließt eine einfache Raumherrichtung sowie innerhalb der Öffnungszeiten den Aufsichtsdienst mit ein. Alle anderen Aufwendungen, wie z.B. Reinigung, Aufsichts- und Schließdienst werden neben dem Entgelt nach Satz 1 erhoben. Nutzungen durch Dritte, die im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, können ermäßigt oder entgeltfrei durchgeführt werden. Die Entscheidung wird durch die jeweilige Institutsleitung oder durch die Geschäftsleitung getroffen. Für Schäden am Inventar und Gebäude haftet der Nutzer. Durch Nutzer verursachte geldliche Auslagen sind zu erstatten. Die Institutsleitung kann vom Nutzer die Zahlung einer angemessene Kautio n verlangen.	mindestens EUR 300,00		Das Entgelt für die Anmietung wird nach der Raumgröße sowie der Nutzungsdauer gestaffelt, zzgl. evtl. zu zahlender Umsatzsteuer Das Entgelt schließt eine einfache Raumherrichtung sowie innerhalb der Öffnungszeiten den Aufsichtsdienst mit ein. Alle anderen Aufwendungen, wie z.B. Reinigung, Aufsichts- und Schließdienst werden neben dem Entgelt nach Satz 1 erhoben. Nutzungen durch Dritte, die im Interesse der Hansestadt Lübeck liegen, können ermäßigt oder entgeltfrei durchgeführt werden. Die Entscheidung wird durch die jeweilige Institutsleitung oder durch die Geschäftsleitung getroffen. Für Schäden am Inventar und Gebäude haftet der Nutzer. Durch Nutzer verursachte geldliche Auslagen sind zu erstatten. Die Institutsleitung kann vom Nutzer die Zahlung einer angemessene Kautio n verlangen.	mindestens EUR 300,00	
15. Fälligkeit der Zahlungen	Die Zahlungen sind wie folgt fällig:		15. Fälligkeit der Zahlungen	Die Zahlungen sind wie folgt fällig:	
	a. Eintrittsgelder mit Aushändigung der Eintrittskarte			a. Eintrittsgelder mit Aushändigung der Eintrittskarte	
	b. Produktionsentgelte gem. Ziffer 10 mit Erteilung des Nutzungsrechts			b. Produktionsentgelte gem. Ziffer 10 mit Erteilung des Nutzungsrechts	
	c. Raumnutzungsentgelte spätestens am Tag der Veranstaltung			c. Raumnutzungsentgelte spätestens am Tag der Veranstaltung	
	d. für sonstige Leistungen nach diesem Tarif binnen 30 Kalendertagen nach Rechnungslegung.			d. für sonstige Leistungen nach diesem Tarif binnen 30 Kalendertagen nach Rechnungslegung.	
16. Umsatzsteuer	Zu den Entgelten nach diesem Tarif ist die ggfs. zu entrichtende Umsatzsteuer in der jeweils geltenden Höhe hinzuzurechnen.		16. Umsatzsteuer	Zu den Entgelten nach diesem Tarif ist die ggfs. zu entrichtende Umsatzsteuer in der jeweils geltenden Höhe hinzuzurechnen.	
17. Inkrafttreten	Dieser Preistarif tritt am 1. Januar 2020 in Kraft und ersetzt den seit 1. Januar 2016 gültigen Tarif.		17. Inkrafttreten	Dieser Preistarif tritt am 1. April 2024 in Kraft und ersetzt den seit 1. Januar 2020 gültigen Tarif.	



► Nr. VO/2024/12941-01
öffentlich

Lübeck, 15.02.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement
4.041.7 - Lübecker Museen

Bearbeitung: Birgit Jannsen (E-Mail: birgit.jannsen@luebeck.de Telefon: 122-6589)

Austauschvorlage zur VO/2024/12941: Fortsetzung des Projektes "Buddenbrookhaus, Erweiterung, Umbau und Sanierung, Meng- straße 4+6, 23552 Lübeck"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Bürgerschaft befürwortet eine Modifikation des Beschluss VO-3/12588-01-01-02 vom 30.11.2023. In der Leistungsphase 2 sollen mehrere Varianten (ohne Translozierung des Gewölbes und ohne Gewölbezerstörung) betrachtet werden, um die bestmögliche Ausführungsvariante zu finden.
3. Die Bürgerschaft befürwortet die durch die Umplanung notwendige räumliche Verlegung der Museumspädagogik.
4. Die Bürgerschaft akzeptiert den aktuellen angepassten Terminplan Stand 01/2024 und deren Folgewirkungen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	Zustimmung

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Weder der kommunale Eigenanteil noch die vorgezogene Beauftragung von Leistungsphasen berührt die Belange von Kindern und Jugendlichen unmittelbar.
Aber schon seit 2015 beteiligt die Kulturstif-

tung Jugendliche direkt an der Konzeption des neuen Buddenbrookhauses: Das museumspädagogische Programm „Literatur als Ereignis“ integriert Schüler:innen in den kuratorischen Prozess an einer neuen Dauerausstellung. Bis zur Schließung des Hauses 2020 zeigten die Schüler:innen ihre Arbeiten in jährlich wechselnden Sonderausstellungen. Die entwickelten Module des von der Commerzbank-Stiftung als Best-Practice geförderten Projekts werden integraler Bestandteil der neuen Dauerausstellung.

Die Maßnahme ist:

- ☐ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- ☐ Ja (Anlage 1)
☒ Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- ☐ Nein
☒ Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Der Neubau wird unter den Aspekten des Klimaschutzes erbaut. Die Maßnahmen des Klimaschutzes sind aufgrund des denkmalgeschützten Bestandes, der vorhandenen Brandmauern und des eingeschränkten Platzbedarfes nur eingeschränkt umsetzbar.

Begründung:

Die Bürgerschaft hat sich am 30.11.2023 (VO-3/12588-01-01-02) zum Umbau des NEUEN Buddenbrookhauses bekannt.

Des Weiteren wurden mit dem Beschluss die Wiederholungsleistung der Leistungsphase 2 anhand zweier weiter zu beplanenden Varianten beschlossen.

Die haushalterische Ordnung für die Gesamtfertigstellung bis 31.12.2027 soll sichergestellt werden.

Beim Fördermittelgeber soll die Genehmigung zur Umplanung/zur Änderung eingeholt werden.

Zu Beschlussvorschlag 1.

Bericht zum Stand

Aufgrund des Beschlusses der Bürgerschaft am 30.11.2023 haben zwischenzeitlich diverse Gespräche und Abstimmungen stattgefunden. Im Folgenden soll darüber informiert werden.

a) Bauaufsicht

Mit der Bauaufsicht hat am 18.01.2024 erneut ein Gespräch stattgefunden. Inhalt dieses Gespräches war die Vorstellung der Konzeptstudie.

Die Bauaufsicht hat bestätigt, dass sich an der Beurteilung des Projektes nichts geändert hat. Der Eingriff der Umplanung in die baugenehmigungsrelevanten Unterlagen wie Statik und Brandschutzkonzept ist so maßgeblich, dass sie ein erneutes umfängliches Genehmigungsverfahren unter der Betrachtung der neuen LBO und der neuen Nutzungsstruktur im Keller notwendig macht.

b) Fördermittel

Am 26.01.2024 hat ein Abstimmungsgespräch mit Vertretern und Vertreterinnen des Wirtschaftsministeriums, der IB.SH, des GMSH, des FB 4, der Kulturstiftung und dem GMHL stattgefunden. Erörtert wurden die Beschlusslage der Bürgerschaft zum Vorhaben Das NEUE Buddenbrookhaus, das Schreiben des GMHL vom 11.12.2023 mit der erbetenen Freigabe der Wiederholungsleistungen hinsichtlich der am 30.11.2023 beschlossenen Umplanungsvarianten, sowie eine an die Beschlusslage und die mit den eingebundenen Planungsbüros eingeschätzte Dauer für die Umplanung des Vorhabens. Letztere geht davon aus, dass das Vorhaben aufgrund des Umplanungserfordernisses um ca. zwei Jahre verzögert realisiert wird, eine Fertigstellung also frühestens 2029 erfolgen wird.

Unabhängig von der Bedeutung des Buddenbrookhauses für Lübeck und Schleswig-Holstein, welche sowohl die Bürgerschaft als auch das Land weiter betonen, wurden drei wesentliche Risiken für die Landesförderung identifiziert:

1. Die für das Projekt per Bewilligungsbescheid seitens der IB.SH gebundenen Haushaltsmittel sind für die Jahre 2023-2027 eingeplant. Da das Landesprogramm Wirtschaft eine Laufzeit von 2021-2027 hat, kann seitens des Landes keine Reservierung der gebundenen Mittel über 2027 hinaus zugesagt werden. Schon der verzögerte Mittelabfluss könnte vom Zuwendungsgeber ggf. als erhebliche Änderung des bewilligten Vorhabens betrachtet werden und zum Widerruf der Zuwendung führen. Es sind im Förderzeitraum zu realisierende konkurrierende Projekte beantragt, die möglicherweise auch politisch priorisiert werden.
2. Inwieweit die am Ende von der HL verfolgte geänderte Planung für das Vorhaben eine „erhebliche Änderung“ im Sinne der Zuwendungsbestimmungen darstellt, kann seitens des Zuwendungsgebers erst geprüft werden, wenn diese vorliegt (nach Einschätzung der in das Vorhaben eingebundenen Planungsbüros im März 2026). Als maßgebliches Indiz für die Wesentlichkeit einer Veränderung gilt die Notwendigkeit eines neuen Baugenehmigungsverfahrens, wovon derzeit ausgegangen werden muss. Selbst wenn es der HL gelänge, die Umplanung in Abstimmung mit der Oberen Bauaufsicht des Landes als Nachtrag zur bestehenden Baugenehmigung zu behandeln und zu bescheiden (diese baufachlicherseits also grundsätzlich zuwendungsfähig wäre), bliebe die IB.SH im Zuge des von der HL zu stellenden Änderungsantrags verpflichtet zu prüfen, ob der ursprünglich bewilligtewendungszweck mit der geänderten Planung (z. B. Raumprogramm, Angemessenheit und Notwendigkeit der Ausgaben) noch erreicht würde. Eine prüf- und vergleichsfähige Bewertungsgrundlage für die obere Bauaufsicht des Landes kann das Ergebnis der LP 2 darstellen.
3. Die Umplanung führt zu erheblichen Mehrausgaben, die aufgrund der Nebenbestimmungen vom Fördermittelnnehmer zu tragen sind. Wiederholungsleistungen oder auch Leistungen, die aus eigenverantworteten Änderungen entstanden sind, sind nicht förder- bzw.

zuwendungsfähig. Seitens der HL als Antragstellende ist jedoch die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sicher zu stellen, d. h. es bedürfte einer Zusicherung, dass sämtliche Mehrausgaben von der HL übernommen werden.

Die Vertretungen des Landes in diesem Gespräch sind gebeten worden, diese Determinanten im, von der Bürgerschaft der HL ebenfalls am 30.11. 2023 beschlossenen, interfraktionellen Begleitausschuss darzulegen. Dieser soll möglichst noch vor der Bürgerschaftssitzung im Februar einberufen werden.

Zwischenzeitlich ist die HL vom Zuwendungsgeber aufgefordert worden, sich zur Anhörung vom 21.07.2023 bis zum 15.02.2024 zu äußern (Anlage 4). Auf das Schreiben vom 21.07.2023 hatte die Verwaltung am 14.08.2023 geantwortet mit der Bitte um Fristverlängerung bis zur abschließenden Klärung in der Bürgerschaft. Nach der Beratung in der Bürgerschaft am 30.11.2023 und dem Gespräch mit den Landesstellen am 26.01.2024 wird nunmehr zur Anhörung Stellung genommen.

c) Thermische Konservierung

Wie bereits in der VO/2023/12255 berichtet, bleibt die denkmalfachliche Entscheidung zur notwendigen thermischen Ertüchtigung des Gewölbekellers bezüglich der denkmalrechtlichen Genehmigungsfähigkeit des Projektes Das NEUE Buddenbrookhaus bestehen.

Eine Änderung der Nutzung des Kellers Mengstraße 6 (Entfall Veranstaltungsraum) und der Mengstraße 4 (Entfall Museumspädagogik) erfordert, dass entsprechend die Anlagen für die thermische Konservierung angepasst werden müssen. Die neuen Parameter werden bei der Umplanung innerhalb der Leistungsphase 2 entsprechend geprüft und denkmalfachlich bewertet. Bislang gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass der Verzicht auf eine thermische Konservierung denkmalfachlich zulässig wäre, um den Keller als Kulturdenkmal zu erhalten. Die thermische Konservierung in der Mengstraße 6 ist denkmalfachlich in jedem Fall für den dauerhaften Erhalt der Gewölbekeller erforderlich und ist zusammen mit dem Opferputz umzusetzen. Bei der Konservierung des Gewölbekellers der Mengstraße 4 kann die technische Anlage entsprechend an die Nutzung, unter Beibehaltung des Aufbringens des Opferputzes, angepasst werden. Die thermische Konservierung ist Bestandteil der denkmalrechtlichen Genehmigung.

Gemäß Rücksprache mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege ist die Grundlage für eine thermische Ertüchtigung für beide Keller weiter vorzusehen. Gutachterlich und haustechnisch soll in der erneuten Leistungsphase 2 geprüft werden, ob es denkmalverträglich ist, beide Keller mit einem vergleichenden Monitoring zu versehen. Der Keller der Mengstraße 4 würde dann komplett für die thermische Konservierung, der Keller der Mengstraße 6 folglich vorerst nur mit der notwendigen Grundlage für die geänderte Nutzung einschließlich des Opferputzes ausgestattet werden. Bei einer Verschlechterung der Befundlage des Kellers der Mengstraße 6 müsste dann unverzüglich eine Inbetriebnahme der thermischen Konservierung möglich sein, um weiteren Schaden vom Kulturdenkmal abzuwenden. Sollte keine Verschlechterung eintreten, könnte die Steuerung der Anlage auf dem Mindestniveau verbleiben (Belüftung und Beheizung).

d) Kostenanpassung/Kostenstand

Kostenanpassung

Leistungspflichtbestandteil gem. HOAI der Leistungsphase 2 ist eine Kostenschätzung. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung im Projekt ist eine Baukostenindexanpassung gerechtfertigt, sodass in die neu aufzustellende Kostenschätzung nicht nur die Kosten für die Umplanung aufgenommen werden, sondern auch die Baukostenindexsteigerung von Q1/2022 bis Q4/2024. Für die Projektfreigabe werden zusätzlich prognostizierte Baukostenindexsteigerungen bis zum Ende der Vergabephase aufgenommen.

Die Kostenschätzung wird nach Leistungsphase 2 in die Kostenberechnung/Leistungsphase 3 überführt und in höherer Tiefe ausgearbeitet. Die Kostenberechnung ist Bestandteil der EW-Bau und stellt die Grundlage für eine erneute Projektfreigabe und einen Fördermittelantrag dar.

Die Honorare werden aus der neuen Kostenschätzung/Kostenberechnung heraus gem. HOAI angepasst.

Aktueller Kostenstand

Die Planungsleistungen sind bis Leistungsphase 5, bei den Architekt:innen bis Leistungsphase 8 beauftragt.

Die Leistungen wurden in Stufenaufträgen vergeben. Die Beauftragungen richten sich in aller Regel nach der HOAI, die sich wiederum auf die Kostenberechnung (Leistungsphase 3) bezieht.

Alle vorbereitenden Maßnahmen vor Abriss sind abgeschlossen. Diese umfassten Schürfgruben, Entkernung, Opferputz, archäologische Ausgrabungen und Unterfangungen.

Beauftragter Kostenstand Honorare/Gewerke Stand 01/2024:

KGR	Titel	Erläuterung	Auftragssumme
711	Projektleitung	hier: PL f. Straßenanhebung	379.866,80
719	Bauherrenaufgaben, sonstiges	hier: VGV-Verfahren	16.358,40
721	Untersuchungen	hier: Kampfmittel	175,00
729	Vorbereitung der Objektplanung	hier: Energiegutachten bis LP 5	25.149,01
731	Gebäudeplanung	bis LP 8	2.384.135,26
732	Freianlagenplanung	bis LP 5	28.195,63
733	Planung der raumbildenden Ausbauten	hier: Szenographie bis LP 5	418.114,49
734	Planung der Ingenieurbauwerke + Verkehrsanlagen	hier: Straßenanhebung bis LP 8	15.636,11
735	Tragwerksplanung	bis LP 5 (auch Fassadenplanung)	845.931,15
736	Planung der technischen Ausrüstung	bis LP 5 (auch Lichtplanung)	463.872,25
741	Thermische Bauphysik		35.455,44
742	Schallschutz + Raumakustik	bis LP 5	38.339,90
743	Bodenmechanik, Erd- und Grundbau	hier: Baugrund	23.202,62
744	Vermessung	hier: Setzungsmessung, Aufmaße, Beweissicherung	53.211,13
746	Brandschutz	bis LP 5	80.808,87
747	Sicherheits- und Gesundheitsschutz	bis 2023	5.995,89
749	Gutachten, Beratung	hier: Schadstoffgutachten, Kosten Expertengremium, Restaurationsgutachten, Bauforschung, Inklusionsplanung, Fassadengutachten	166.641,26
771	Prüfungen, Genehmigungen, Abnahmen	hier: Prüfenieur Brandschutz, Annahme Prüfenieur Tragwerksplanung	126.395,05
779	Allgemeine Baunebenkosten	hier: Kosten Ausschreibung, Grundbuchamt, Katasteramt,	4.359,00
200-500	Bauausführung	Freischaltungen, Opferputz, Entkernung, Abbruch, Schürfgruben, Unterfangungen	738.177,11
Summe gesamt			5.850.020,37

Durch die Beauftragung notwendig gewordener Besonderer Leistungen und weiterer Gutachten sowie durch Kostensteigerungen in einzelnen Gewerken (z. B. Straßenanhebung; beglei-

tende Arbeiten für die Archäologie, Schürfgruben) ist eine Kostensteigerung von 440.000,00 € zur Kostenberechnung 03/2022 entstanden.

Bei der Projektfreigabe wurde ein Puffer von 2.346.100,00 € in die Kostenberechnung aufgenommen. Die verbleibende Restpuffersumme von 1.946.100,00 € reicht aus, die Wiederholungsleistung der Leistungsphase 2 bei den beteiligten Planer:innen beauftragen zu können, ohne eine Mehrkostenvorlage aufzustellen.

Zu Beschlussvorschlag 2.

Modifikation der zu bearbeitenden Varianten

Resultierend aus ersten Planungsgesprächen zum Beschluss VO/2023/12704 mit den Architekt:innen, den Haustechniker:innen, den Szenograph:innen und der Nutzerin haben sich Problematiken in Bezug auf die Umsetzung der von der Bürgerschaft beschlossenen Varianten M4-1a oder ersatzweise Variante M4-1b ergeben.

Hierbei geht es vorrangig um eingeschränkte Technikflächen (u. a. M4-1a Lüftungsgerät neuer Technikeller), die Beeinträchtigung der Museumspädagogik (siehe auch Beschlussvorschlag 2) und die Umwandlung der Diele in einen Durchgangsbereich. Insbesondere der letzte Punkt stellt sich bezüglich der Ausstellung als äußerst kritisch dar. In der Diele könnten keine Originalexponate ausgestellt werden, die Bezahlsschranke wäre ggf. zu verlegen und die Ausstellung in der Mengstraße 4 ggf. über mehrere Geschosse zu überplanen, um die Diele von der Ausstellung frei zu halten. Das wiederum würde eine Umplanung der gesamten Ausstellung nach sich ziehen.

Die Vorgabe der Bürgerschaft, die konkreten Varianten des Beschlusses VO/2023/12704 umzusetzen, schränkt den Handlungsspielraum der Planer:innen und der Nutzerin ein. Die Planer:innen haben bereits in ihrer Ausarbeitung darauf hingewiesen, dass die Variantenuntersuchung ausdrücklich keine umfassende Machbarkeitsstudie, sondern lediglich eine Konzeptstudie zu möglichen Varianten darstellt. Eine abschließende Prüfung der untersuchten Varianten, z. B. auf technische bzw. auf baurechtliche Umsetzbarkeit, ist in diesem Rahmen durch die Planungsbeteiligten noch nicht erfolgt.

Dies sollte im Rahmen der zu beauftragenden Vorplanung (LPH 2 gem. HOAI) in Varianten erfolgen. In dieser Vorplanung sollte die Erarbeitung der für das Projekt und den weiteren Prozess bestmöglichen Lösung – mit den geringsten Auswirkungen auf das genehmigte und förderfähige Raumprogramm – ohne vorgreifende Beschränkungen auf einzelne Varianten unter Betrachtung und Abwägung aller Belange möglich sein – unter Voraussetzung des vollständigen Erhalts des Gewölbes.

Insofern wird empfohlen, nicht nur die zwei vorgegebenen Varianten im Weiteren bearbeiten zu lassen, sondern die bestmögliche Variante zu erarbeiten, die die Erschließung des Gebäudes gegenüber den bestehenden Varianten verbessert und den Ausstellungsraum im Erdgeschoss weiterhin ermöglicht. Es ist u. a. erklärtes Ziel, eine Lösung zu erarbeiten, die die Änderungen und Auswirkungen auf das Raumprogramm so gering wie möglich hält.

Zu Beschlussvorschlag 3.

Verlegung Museumspädagogik

Das Raumprogramm des Museums wird durch die von der Bürgerschaft beschlossene Variante nicht länger erfüllt: Der museumspädagogische Seminarraum im Keller Mengstraße 4 wird zum verkleinerten Durchgangsraum und damit für Seminare/Workshops mit bis zu 30 Personen nicht mehr nutzbar sein. Ein bestmöglicher Umgang – funktional und räumlich – mit der Museumspädagogik ist innerhalb der Leistungsphase 2 zu erarbeiten.

Aus der Umverlegung der Museumspädagogik wird, resultierend aus den zu erarbeitenden Varianten, ggf. eine Notwendigkeit zur Anmietung externer Räume für die Verwaltung resultieren.

Zu Beschlussvorschlag 4.

Terminplan

Um eine zeitliche Verzögerung durch die Umplanung der Treppenanlage zu minimieren, soll gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.11.2023 die LP 5+6 (Ausführungsplanung) parallel zur Umplanung fortgesetzt werden.

Der vorläufige Rahmenterminplan ist so aufgestellt, dass unterschiedliche (Planungs-) Prozesse parallel erfolgen, um eine Beschleunigung der Projektabläufe zu erzielen. Diese zeitliche Straffung führt zu Projektrisiken.

Vor Beginn der LP2 (Vorentwurfsplanung) sind einzelne Punkte (z. B. Eingriff in die Szenographie, Verlegung der Museumspädagogik) seitens der Bauherrin/Nutzerin zu klären, um Planungssicherheit zu schaffen. Zu den relevanten Punkten wurden bereits intensive Gespräche geführt und mögliche Anforderungen formuliert. Bis zum Beginn der LP2 sind zudem noch Honorarvereinbarungen zu treffen.

Bei allen Planer:innen sind die Kapazitäten für eine parallele Bearbeitung der LP2 (Wiederholungsplanung) und der LP5 (bestehende Ausführungsplanung) abgefragt worden. Nur die Architekt:innen können, da es sich um zwei Büros handelt, eine parallele Bearbeitung der LP2-LP4 und LP5 (Ausführungsplanung) zusichern. Alle weiteren Planer:innen müssen für eine Bearbeitung der LP2-LP4 die LP5 in Teilen unterbrechen. Daraus ergeben sich verlängerte Zeiträume für alle Leistungsphasen.

Wenn bei einem Stopp der LP5 (Ausführungsplanung) die Projektmitarbeitenden nicht in anderen Projekten untergebracht werden können, hat dies Ausfallentschädigungen (Stillstandskosten) zur Folge. Werden diese Ressourcen mittelfristig in neuen Projekten untergebracht, besteht die Gefahr, dass sich die Wiederaufnahme der Arbeit am BBH verzögert. Alle Beteiligten nach einem Planungsstopp wieder in dem Projekt zusammen zu bringen, bedingt eine langwierige Wiederanlaufphase und das Risiko von Informationsverlust durch Personalwechsel. Um die Teamzusammenstellung nicht zu gefährden und keine weitere zeitliche Verzögerung zu erzeugen, wird die Ausführungsplanung auf Basis des genehmigten Planungsstands fortgesetzt. Ausgenommen der Gewölbedurchbruch wird nicht weiter betrachtet.

Prognostisch in 12/2024 wird die LP5 bis zum Planungsende 05/2025 der neuen LP3 unterbrochen, um dann mit der Einbindung der Umplanung in die Ausführungsplanung 07/2025 zu beginnen. Der Umfang des Umplanungsaufwandes der LP5 ist aktuell nicht absehbar.

Parallel zum Umplanungsprozess werden die Abdichtungsmaßnahmen, die Fassadentranslozierung und die Abrissmaßnahmen vorgenommen. Die Abrissmaßnahmen werden so terminiert, dass sie kurz vor Neubaubeginn enden, um die denkmalgeschützte Substanz nur so kurz wie nötig mit Interimsmaßnahmen schützen zu müssen.

Die Übergabe ist für Ende 2029 terminiert (siehe Anlage 3).

LP1:	12/2023 - 04/2024	Klärung Planungsgrundlagen/Planungssicherheit; Klärung Beauftragung (GMHL, Fördermittelgeber)
LP2:	04/2024 - 10/2024	Freigabe durch GMHL
LP3:	11/2024 - 05/2025	EW-Bau + Fördermittelantrag (Abgabe Entwurf, Kostenberechnung); Freigabe durch den Hauptausschuss; Beteiligung der Bürgerschaft
	01/2024 - 05/2025	Leitungsbau Mengstraße + Abdichtung BBH
	05/2025 - 06/2026	Fassadentranslozierung + Abriss, <u>vor</u> neuer Baugenehmigung
LP4:	07/2025 - 03/2026	Baugenehmigungsverfahren
LP5:	07/2025 - 01/2026	Wiederaufnahme Ausführungsplanung + Einfügen der Umplanung; parallel zum Baugenehmigungsverfahren
LP6+7:	11/2025 -	Ausschreibungsbeginn <u>vor</u> Baugenehmigung; Versand bei <u>Vorlage</u> Baugenehmigung

LP8: 08/2026 - 08/2029 Neubau bis Übergabe

Begründung der Dringlichkeit

Für die anstehende Beauftragung der LP2 ist eine Beschlusslage für die oben aufgeführten Punkte notwendig.

Anlagen:

- 1 – Schreiben GMHL an IB.SH vom 11.12.2023
- 2 – E-Mail IB.SH vom 21.12.2023
- 3 – Terminplan
- 4 – Anhörung IBSH

Senatorin Joanna Hagen



Hansestadt Lübeck · GMHL · 23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Investitionsbank Schleswig-Holstein
EFRE-/GRVV-Förderung
Zur Helling 5-6
24143 Kiel

Bereich: Gebäudemanagement
Technisches Gebäudemanagement,
Planung und Baudurchführung

Gebäude: Mühlendamm 14

Auskunft: 

Zimmer:

Tel. (0451) 

Fax (0451) 122-6580

E-Mail: 

Ihr Zeichen: -

Ihre Nachricht vom: -

Mein Zeichen: -

Datum: 11.12.2022

LPW21-G/2.3/79**Hansestadt Lübeck - Umbau und Erweiterung Buddenbrookhaus**Sehr ,

am 30.11.2023 tagte die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck und hat folgenden Beschluss gefasst (siehe Anlage VO 3/12588-01-01-02):

1. *Wir bekennen uns zum Umbau zum „Neuen Buddenbrookhaus“.*
2. *Der Zugang zum Keller ist gemäß Variante M4-1a oder ersatzweise gem. Variante M4-1b des Berichtes VO/2023/12704 zu planen und herzustellen. Das schützenswerte Gewölbe wird so von der unnötigen Zerstörung gerettet und ein angemessener Ausgleich von Museumsinteressen und Denkmalschutz erreicht. Für die notwendigen Umplanungen ist die haushälterische Ordnung herzustellen. Diese Änderung ist so zu planen, dass durch einen notwendigen neuen Bauantrag die geplante Gesamt-Fertigstellung bis spätestens zum 31.12.2027 sichergestellt ist. Es ist weiterhin sicherzustellen, dass während der Umplanungen die Arbeiten an den beiden Vordergebäuden ohne Zeitverzögerung wie geplant weiterlaufen. Beim Fördergeber ist eine entsprechende Genehmigung für diese Änderung einzuholen. Sofern geringe Anpassungen am musealen Konzept eine begrenzte Reduzierung der Fördersumme nach sich ziehen sollten, wird dies vor dem Hintergrund*

Telefon: (0451) 115

Konten der Hansestadt Lübeck:

Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 8507 00 BIC: COBADEFF230
Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 0050 00 BIC: DEUTDEHH222
Postbank Hbg IBAN: DE36 2001 0020 0010 4002 01 BIC: PBNKDEFF
Sparkasse z. L. IBAN: DE17 2305 0101 0001 0113 29 BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 0083 36 BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:
DE 135082828

Busanbindung:

Buslinie(n): 1, 2, 6, 7, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 21, 31, 33, 39
Haltestelle(n): Kohlmarkt, Sandstraße

Internet: www.luebeck.de**Scheck:** nur an Hansestadt Lübeck, Buchhaltung & Finanzen, 23539 Lübeck**Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel**

Informationsblatt gem. Art. 12
DSGVO

Wir kommen unseren Informationspflichten gem. Art. 12 ff DSGVO mit dieser Mitteilung nach, um eine faire und transparente Verarbeitung der personenbezogenen Daten zu gewährleisten.
<https://bekanntmachungen.luebeck.de/dokumente/c/49>

des angestrebten Ausgleichs der vorgenannten Interessen akzeptiert. Dem Hauptausschuss ist regelmäßig zu berichten.

3. *Es wird ein interfraktionell besetzter Begleitausschuss zum Vorhaben „Neue Buddenbrookhaus“ eingerichtet, dem regelmäßig über das Vorhaben, insbesondere über den Projektfortschritt und die Kosten, berichtet wird.*

Diesem Beschluss ging eine seitens des GMHL als Besondere Leistung beauftragte Konzeptstudie voraus, die am 28.11.2023 dem Hauptausschuss vorgestellt wurde. Sowohl der Bericht (VO/2023/12704) als auch die Tischvorlage (VO/2023/12806) sind als Anlage beigefügt.

Gemäß dem Bürgerschaftsbeschluss sollen die Planer nun im Zuge einer Leistungsphase 2 (prozentuale Wiederholungsleistung) mit der Überarbeitung der Varianten beauftragt werden.

Hierfür bitten wir um Ihre Freigabe.

Um keinen weiteren zeitlichen Verlust zu erzeugen, werden die Planer kurzfristig auf Kosten der Hansestadt Lübeck mit einer Besonderen Leistung zur Erstellung eines Terminplans, zur Folgenabschätzung des Beschlusses und zur Projektorganisation in Bezug auf den Beschluss beauftragt.

Bei der Erstellung des Terminplans soll vorrangig behandelt werden, inwieweit eine Parallelbearbeitung der Leistungsphase 5 und der anteiligen Überarbeitung der Leistungsphase 2 möglich ist. Es sollen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die vorgegebene Terminschiene einzuhalten. Sobald der Terminplan vorliegt, wird Ihnen dieser zugehen.

Des Weiteren werden wir erneut ein Gespräch mit der Bauaufsicht anberaumen, in dem wir explizit die Varianten der Konzeptstudie hinsichtlich einer erneuten Bauantragsstellung abstimmen werden. Auch dieses Ergebnis wird Ihnen anschließend zugehen.

Unter dem Gesichtspunkt, dass insbesondere bei den privaten Spender:innen jetzt die Verunsicherung und vielleicht auch das Unverständnis sehr groß sind, ist es uns sehr wichtig, möglichst zügig eine Klarstellung hinsichtlich der verfahrenstechnischen und finanziellen Folgen des Beschlusses zu erreichen. Dazu gehört insbesondere auch die Positionierung des Fördermittelgebers Land.

Des Weiteren erscheint es zweckmäßig, die aktuelle Situation in einem persönlichen Gespräch gemeinsam zu erörtern. Wir werden diesbezüglich mit einer Terminabfrage auf Sie zukommen und hoffen auf ein zeitnahes Gespräch.

Mit freundlichen Grüßen



Joanna Hagen
Bausenatorin I 1. Stellv. Bürgermeisterin

Anlage:

Beschluss	VO 3/12588-01-01-02
Bericht	VO/2023/12704
Tischvorlage	VO/2023/12806

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 21. Dezember 2023 13:15
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: AW: BBH / Bürgerschaftsbeschluss

Hallo [REDACTED],

ich kann Ihnen im Zusammenhang mit dem zugesendeten Schreiben zurückmelden, dass es zwischenzeitlich zu einer Terminfindung gekommen ist. Am 26.01.2023 um 09:30 Uhr wird es zu einem Termin bei uns in der IB.SH in Kiel kommen. An dem genannten Termin ist angedacht über die aktuelle Situation beim Vorhaben „Buddenbrookhaus“ sowie insbesondere über Ihr Schreiben vom 11.12.2023 mit der erbetene Freigabe der Wiederholungsleistungen hinsichtlich der am 30.11.2023 beschlossenen Umplanungsvarianten zu sprechen.

An dem Termin sollen meiner Kenntnis nach Frau [REDACTED] sowie Herr [REDACTED] seitens der Hansestadt Lübeck teilnehmen.

Seitens des MWVATT wird die Referatsleiterin Frau [REDACTED] sowie Frau [REDACTED] als zuständige Mitarbeiterin des Fachreferates teilnehmen. Seitens IB.SH werden meine Vorgesetzten Frau [REDACTED] (Leitung Bereich EFRE/GRW Förderung) und Frau [REDACTED] (Leitung Bewilligung in dem Bereich EFRE/GRW Förderung) sowie meine Kollegin Frau [REDACTED], Prüferin des Vergaberechts, sowie meine Wenigkeit teilnehmen. Der Teilnehmerkreis konnte aufgrund der nahenden Feiertage noch nicht abschließend geklärt werden und kann sich unter Umständen noch ändern.

Eine separate Termineinladung für Frau [REDACTED] sowie Herrn [REDACTED] wird meinerseits noch erfolgen.

Ich wünsche ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in das neue Jahr!

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
EFRE-/GRW-Förderung
Investitionsbank Schleswig-Holstein
Zur Helling 5-6, 24143 Kiel

[REDACTED]
www.ib-sh.de

Gemeinsam Gutes tun in Schleswig-Holstein!
Die IB.SH-Spendenplattform unter www.wir-bewegen.sh

Von: [REDACTED]
Gesendet: Freitag, 15. Dezember 2023 13:14
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]

Betreff: BBH / Bürgerschaftsbeschluss

Hallo Herr [REDACTED],

anbei die Beschlussvorlagen und das Schreiben. Die Unterlagen gehen heute in die Post und sollten nächste Woche bei Ihnen sein.

Bei Fragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Projektleitung – Planung und Baudurchführung



Hansestadt Lübeck

Fachbereich 5 – Planen und Bauen

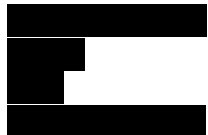
5.651 Gebäudemanagement

5.651.12.1 Planung und Baudurchführung

Mühlendamm 14

23552 Lübeck

Servicetelefon: (0451) 115 montags bis freitags von 7 bis 19 Uhr



E-Mail: gebaeudemanagement@luebeck.de



DE-Mail: info@luebeck.sh-kommunen.de-mail.de

Internet: www.luebeck.de

Diese Nachricht ist nur für den vorgesehenen Empfänger bestimmt. Sollten Sie nicht der vorgesehene Empfänger dieser E-Mail und ihres Inhalts sein oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, bitte ich Sie, mich unverzüglich darüber zu informieren und diese Nachricht und all ihre Anhänge vollständig von Ihrem Computer zu löschen. Jede Form der unbefugten Nutzung, Veröffentlichung, des Kopierens oder der Offenlegung des Inhalts dieser E-Mail ist nicht gestattet.



Bitte prüfen Sie, ob diese Mail wirklich ausgedruckt werden muss!

Folgen Sie der IB.SH auf Social Media: [Facebook](#) | [Twitter](#) | [Youtube](#) | [XING](#) |

Über die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die IB.SH informieren wir unter www.ib-sh.de/datenschutzinformation

Die IB.SH – Ihre Förderbank im Norden

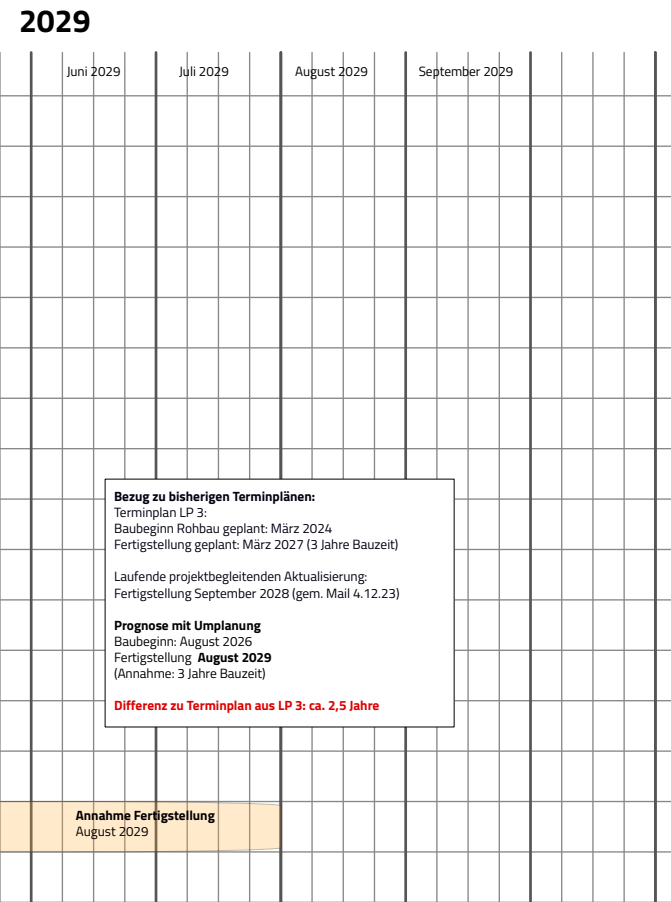
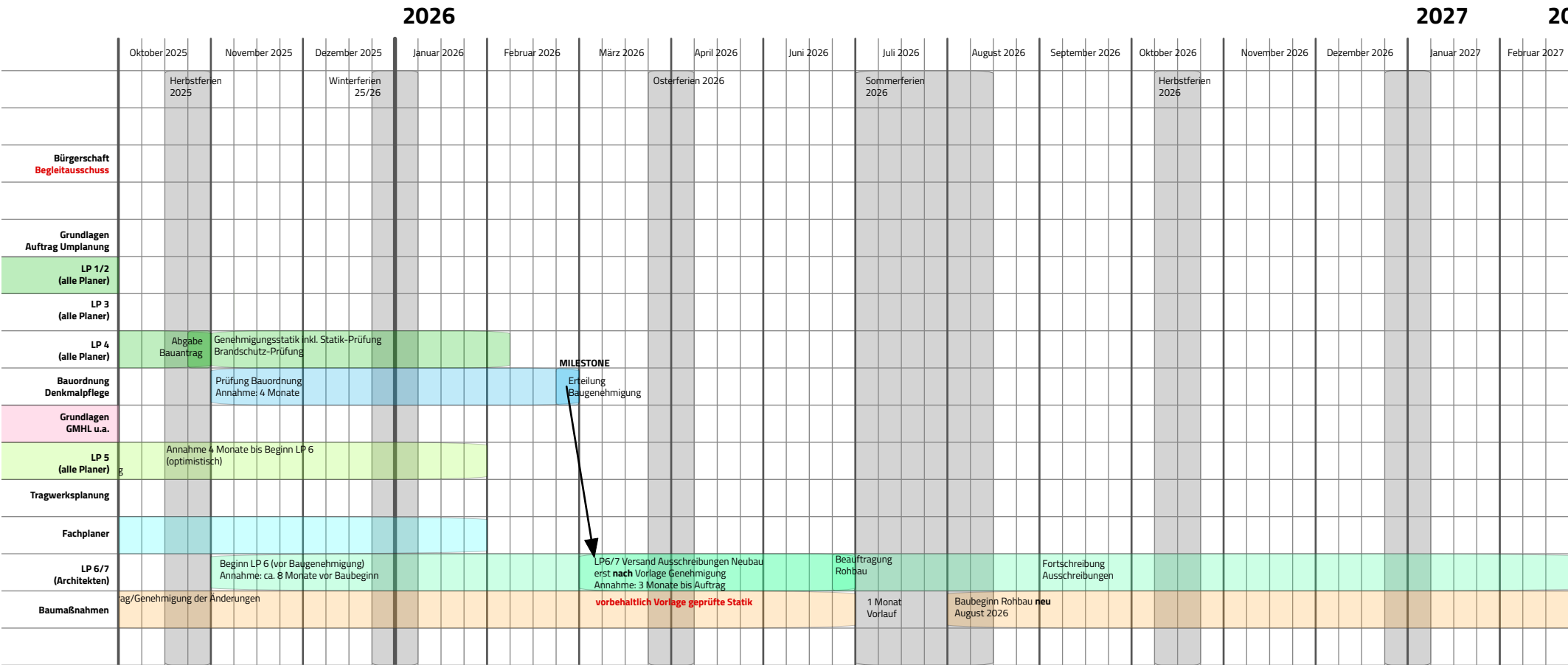
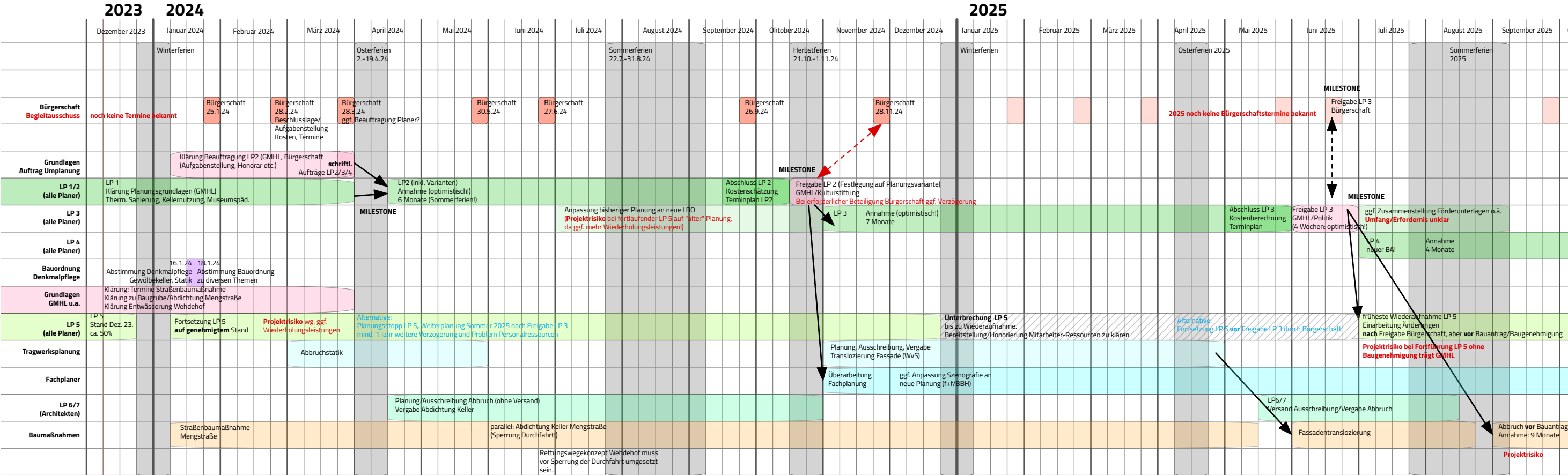
Wenn Sie in Schleswig-Holstein etwas bewegen wollen, ist die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) Ihr kompetenter Ansprechpartner. Die IB.SH berät, fördert und finanziert Unternehmen, Privatpersonen, Kommunen und öffentliche Einrichtungen. Als zentrales Förderinstitut des Landes setzt sich die IB.SH für Wachstum, Fortschritt und dauerhaft gute Lebensbedingungen in Schleswig-Holstein ein.

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.

IB.SH Investitionsbank Schleswig-Holstein, eingetragen Amtsgericht Kiel, HRA 4310, Vorstand: Erk Westermann-Lammers (Vorsitzender), Dr. Michael Adamska, Postadresse: Investitionsbank Schleswig-Holstein, 24091 Kiel, Besucheradresse: Investitionsbank Schleswig-Holstein, Zur Helling 5-6, 24143 Kiel, Tel. 0431 9905-0, Fax 0431 9905-3383, E-Mail: info@ib-sh.de, Internet: <http://www.ib-sh.de>
E-Mails unterliegen aufgrund der elektronischen Übermittlung einem relativ hohen Risiko der Verfälschung bzw. können leicht auch unter fremden Namen erstellt werden. Herkömmliche E-Mails sind nicht gegen den Zugriff Dritter geschützt, und es ist deshalb die Vertraulichkeit unter Umständen nicht gewährleistet. Von der Übermittlung sensibler Daten sollten Sie daher absehen. Die IB.SH wird Erklärungen in ihren oder an sie gerichteten E-Mails keine rechtliche Verbindlichkeit beimessen, falls nicht im Einzelfall ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist.

Ablaufplan
Prognose der terminlichen Auswirkungen
der Projektänderung "Treppe in den Gewölbekeller"
Stand 24.1.24 / tmh+s

Sandstraße 18
23552 Lübeck



Bezug zu bisherigen Terminplänen:
Terminplan LP 3:
Baubeginn Rohbau geplant: März 2024
Fertigstellung geplant: März 2027 (3 Jahre Bauzeit)

Laufende projektbegleitenden Aktualisierung:
Fertigstellung September 2026 (gem. Mail 4.12.23)

Prognose mit Umplanung
Baubeginn: August 2026
Fertigstellung: August 2029
(Annahme: 3 Jahre Bauzeit)

Differenz zu Terminplan aus LP 3: ca. 2,5 Jahre



Investitionsbank Schleswig-Holstein, Zur Helling 5-6, 24143 Kiel

Einschreiben/ Rückschein

Hansestadt Lübeck, Bereich Recht

Frau [REDACTED]
Markt 16d
23539 Lübeck

Landesprogramm Wirtschaft

Tel. [REDACTED]
Fax [REDACTED]

Kiel, 1. Februar 2024

Förderung aus dem Landesprogramm Wirtschaft (2021-2027) mit Mitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW)

Vorhabensnummer: LPW21-G/2.3/79 (bitte stets angeben)

Vorhabenname: Hansestadt Lübeck - Umbau und Erweiterung Buddenbrookhaus

Erinnerung Anhörung vom 21.07.2023

Sehr geehrte [REDACTED],
sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

in obiger Angelegenheit bitten wir höflich unter Verweis auf unser Anhörungsschreiben vom 21.07.2023 und einer nachfolgend erfolglos gewährten Fristverlängerung bis 02.10.2023 um Stellungnahme bis 15.02.2024.

Mit freundlichen Grüßen,

Investitionsbank Schleswig-Holstein

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

Investitionsbank Schleswig-Holstein
eingetragenes Amtsgericht Kiel, HRA 4310, Vorstand: Erk Westermann-Lammers (Vorsitzender), Dr. Michael Adamska
Postadresse: Investitionsbank Schleswig-Holstein, 24091 Kiel,
Besucheradresse: Investitionsbank Schleswig-Holstein, Zur Helling 5-6, 24143 Kiel;
Tel.: 0431 9905-0, Fax: 0431 9905-3383, E-Mail: info@ib-sh.de, Internet: <http://www.ib-sh.de>, USt-ID DE227402668

Über die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die IB.SH informieren wir unter www.ib-sh.de/datenschutzinformation



► 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 Einrichtungsradweg 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.

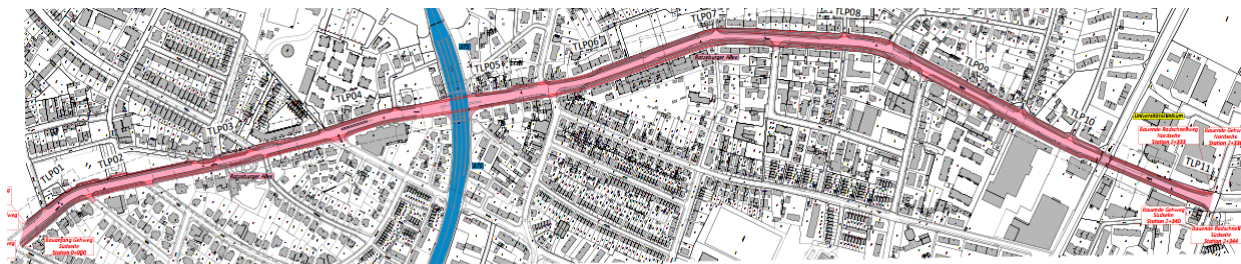


Abbildung 1: Übersichtslageplan

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:

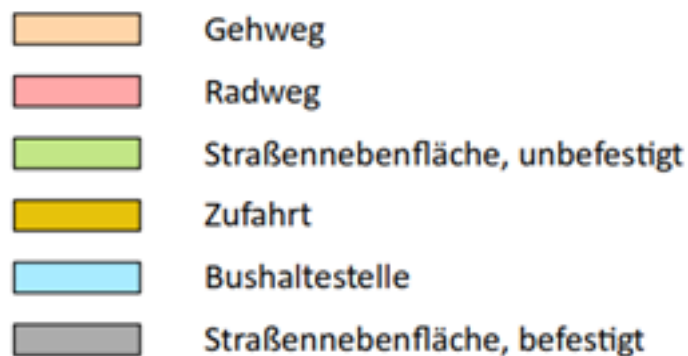


Abbildung 2: Legende Plandarstellung

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.

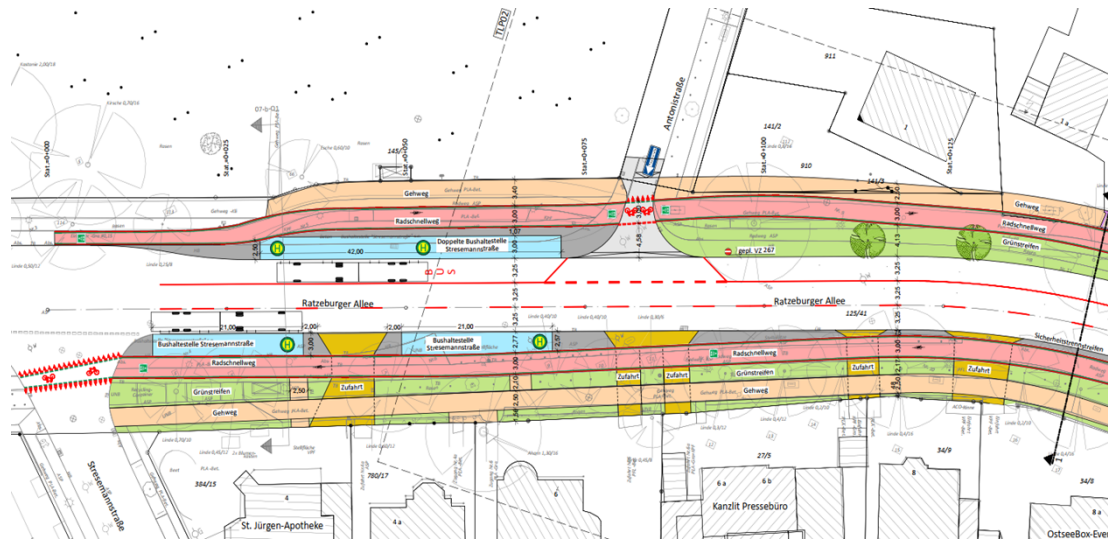


Abbildung 3: Planungsbeginn in Höhe Stresemannstraße (TLP 1)



Abbildung 4: Lessingstraße bis Herderstraße (TLP 2)

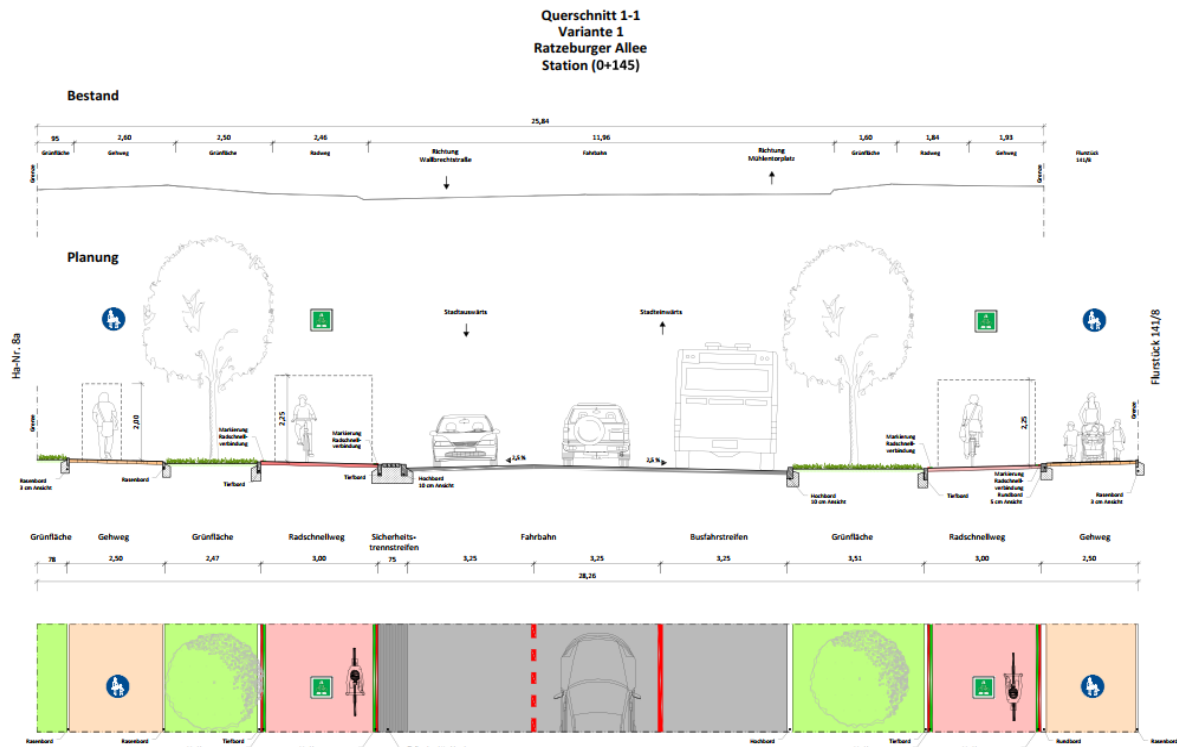


Abbildung 5: Querschnitt 1-1 in Höhe Ratzeburger Allee 8a

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.

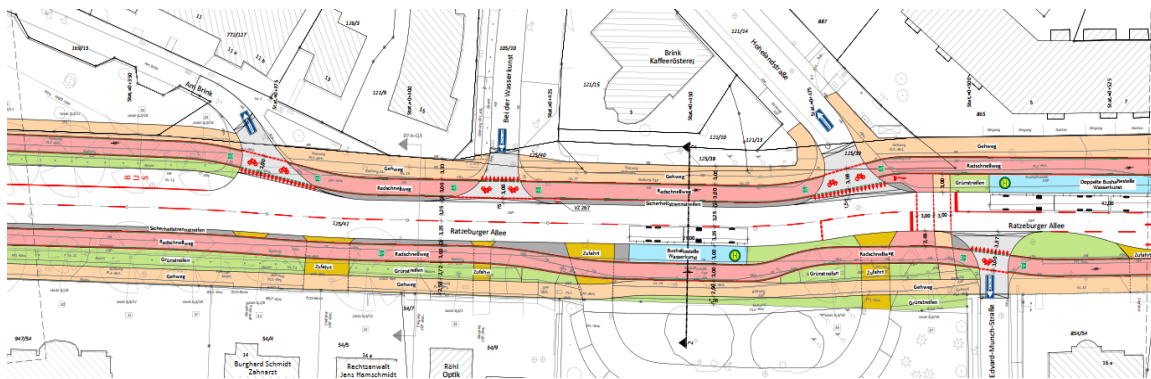


Abbildung 6: Variante 1 „Am Brink“ bis Edvard Munch Straße (TLP 3)

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.

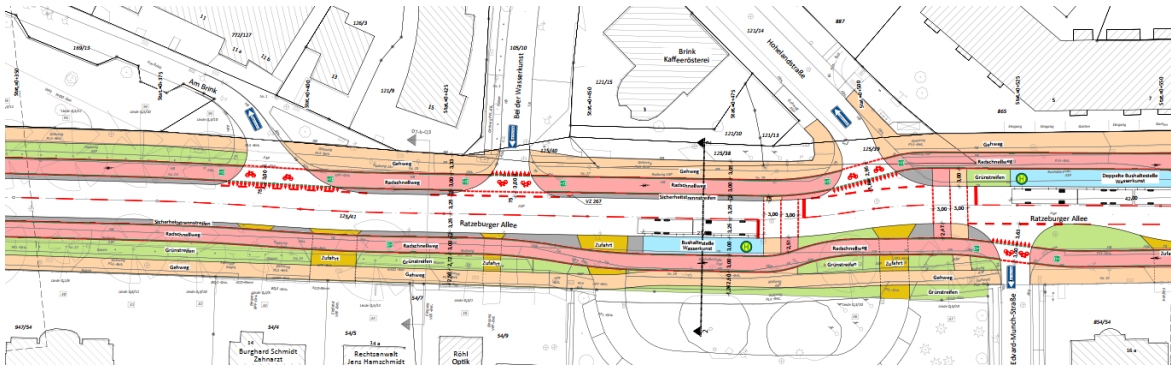


Abbildung 7: Variante 2 „Am Brink“ bis Edward Munch Straße (TLP 3)

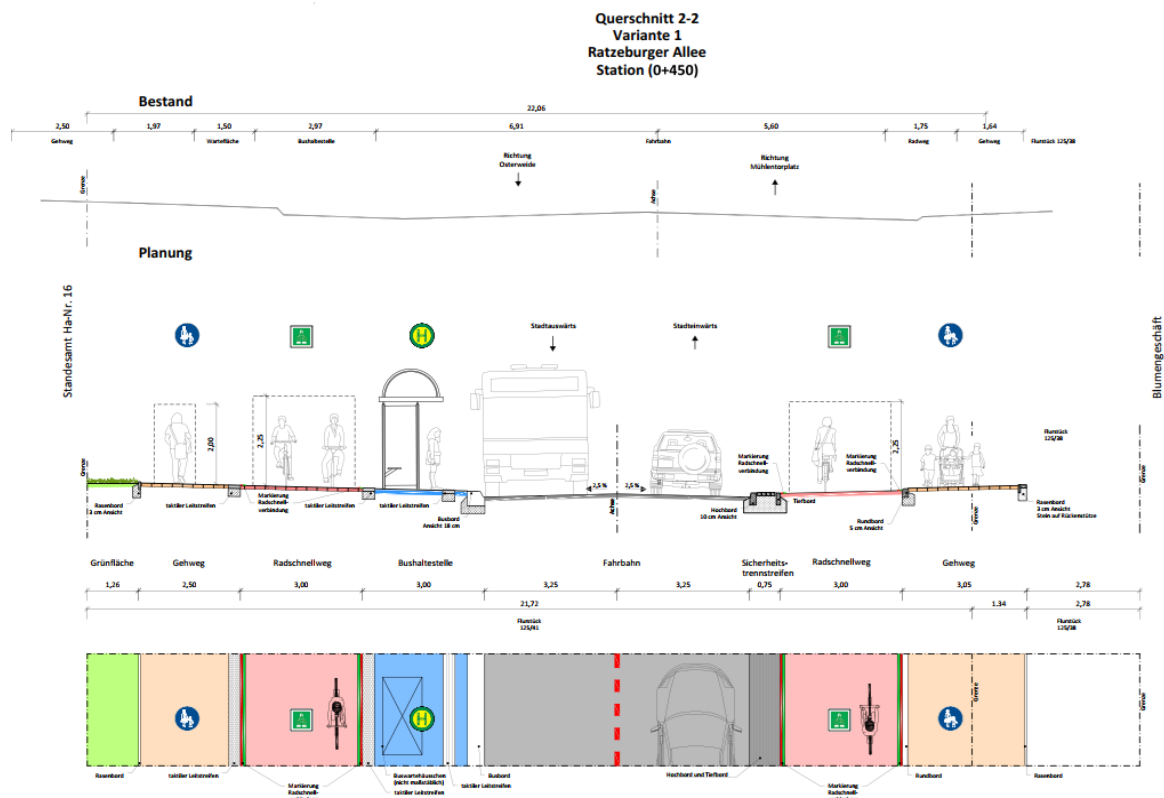


Abbildung 8: Querschnitt 2-2 in Höhe Bushaltestelle „Wasserkunst“

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.

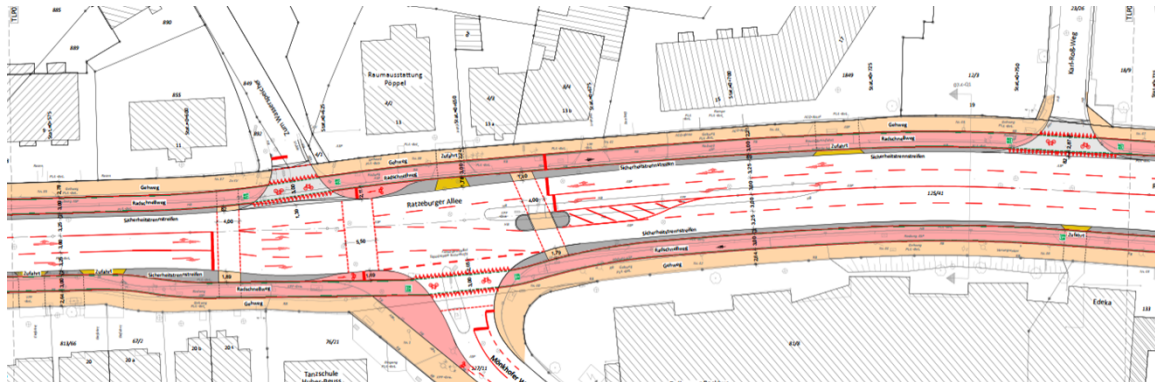


Abbildung 9: KP Ratzeburger Allee / Mönkhofer Weg (TLP 4)

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.

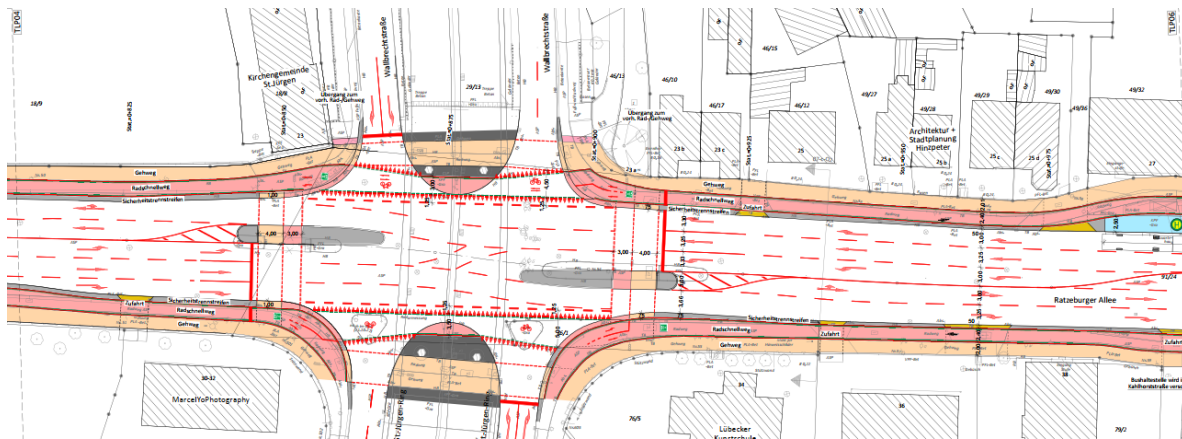


Abbildung 10: KP Ratzeburger Allee / Wallbrechtstraße (TLP 5)

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.

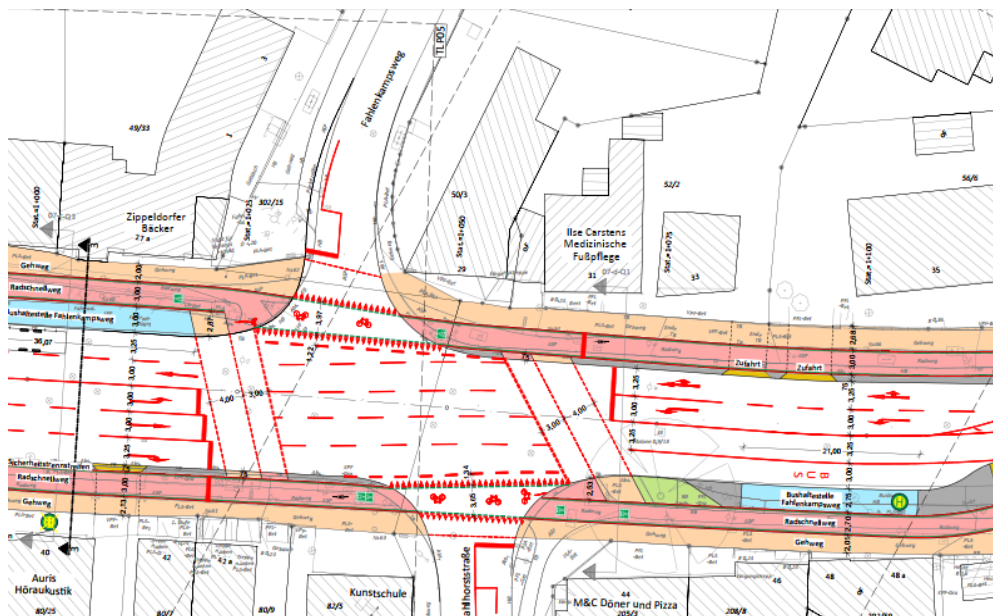


Abbildung 11: KP Ratzeburger Allee / Kahlhorststraße (TLP 6)

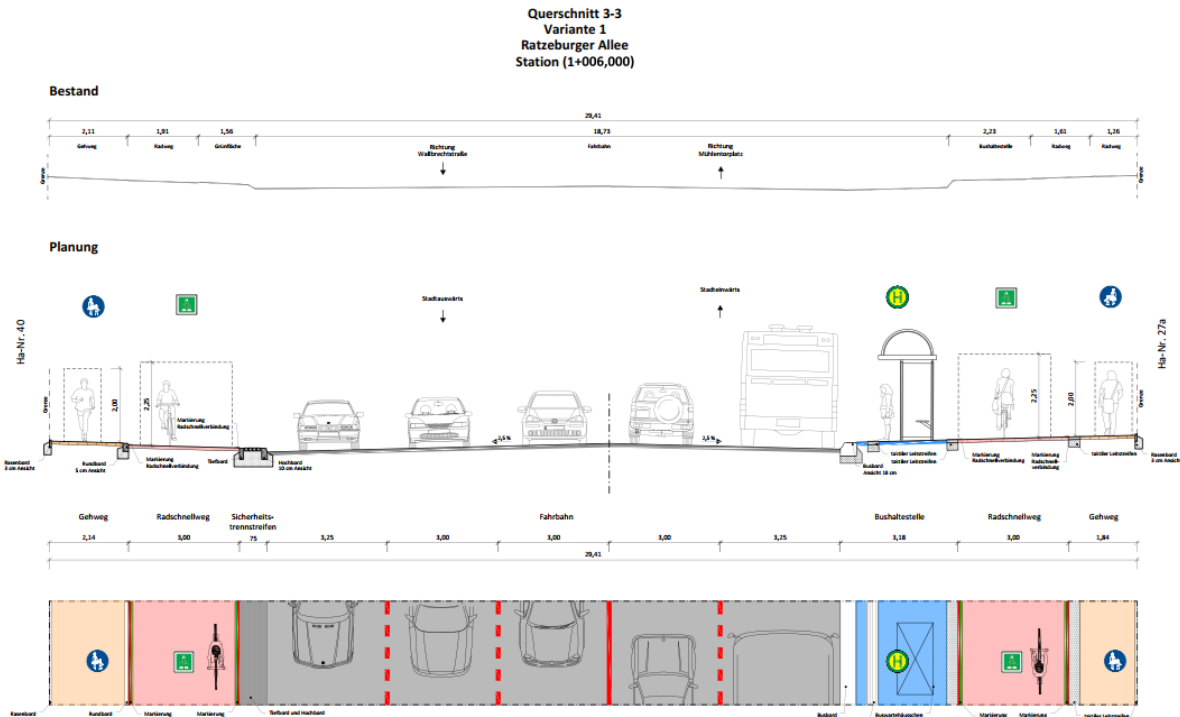


Abbildung 12: Querschnitt 3-3 in Höhe Ratzeburger Straße 40“

Aufgrund der Anlage von drei Fahrspuren und da ein barrierefreier Ausbau der Haltstelle 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 Fahrbahnrandhaltstelle angelegt. Die Position und die grundsätzliche Ausgestaltung aller Bushaltestellen wurden mit den Stadtwerken Lübeck Mobil vorabgestimmt.

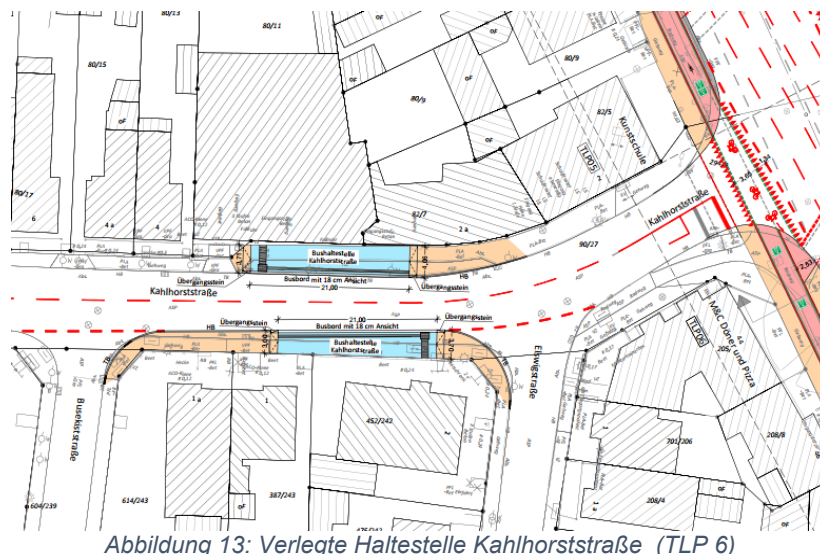


Abbildung 13: Verlegte Haltestelle Kahlhorststraße (TLP 6)

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.

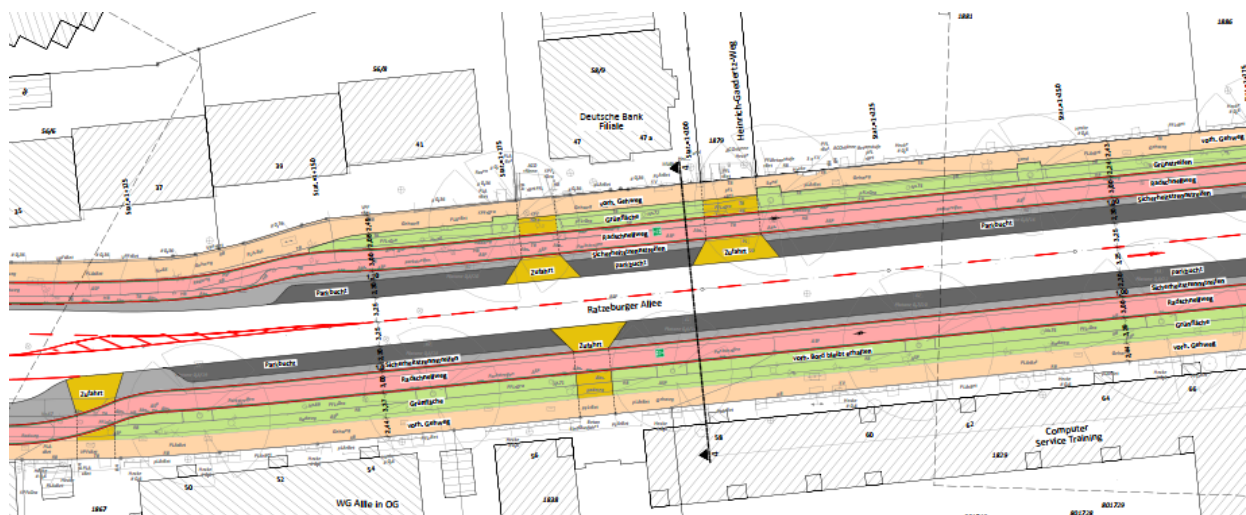
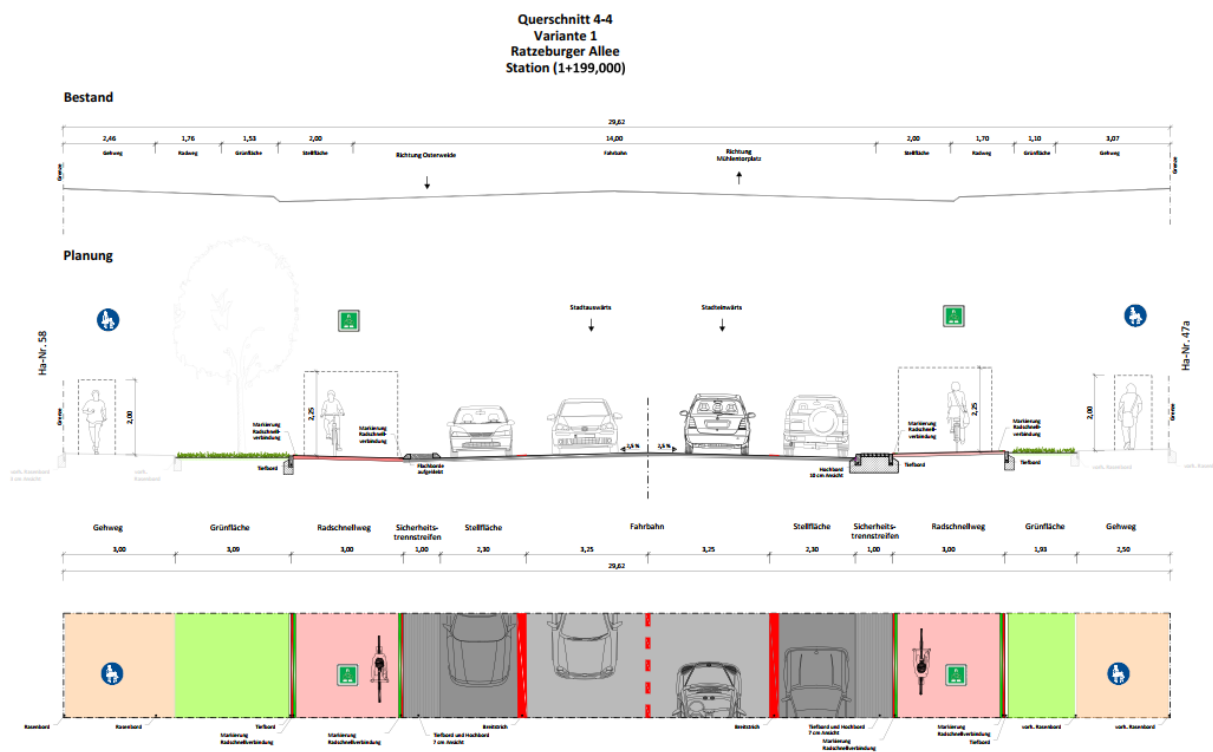


Abbildung 14: Kahlhorststraße bis Heinrich Gaedertz Weg (TLP 6)



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.

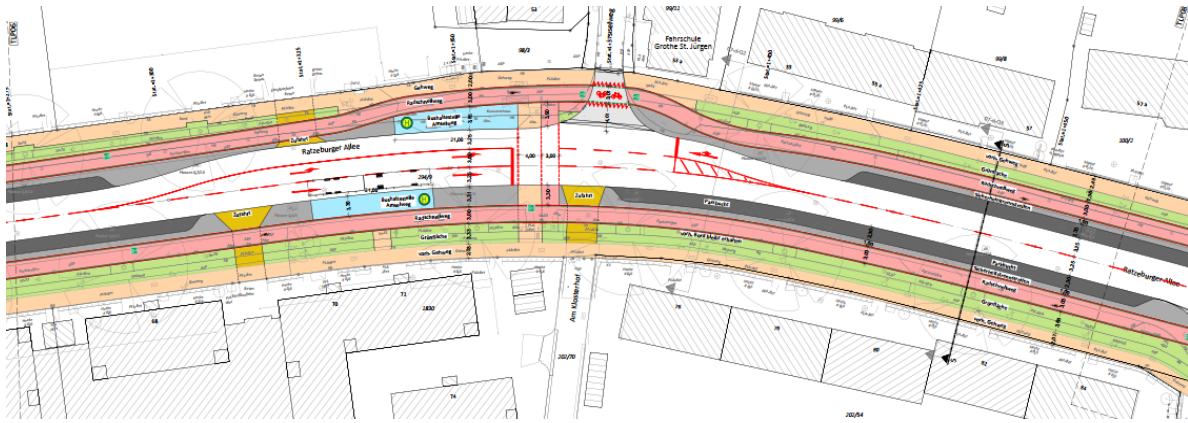


Abbildung 16: ca. 100 m nördlich bis 50 m südlich der Einmündungen Am Klosterhof und Amselweg (TLP 7)

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.

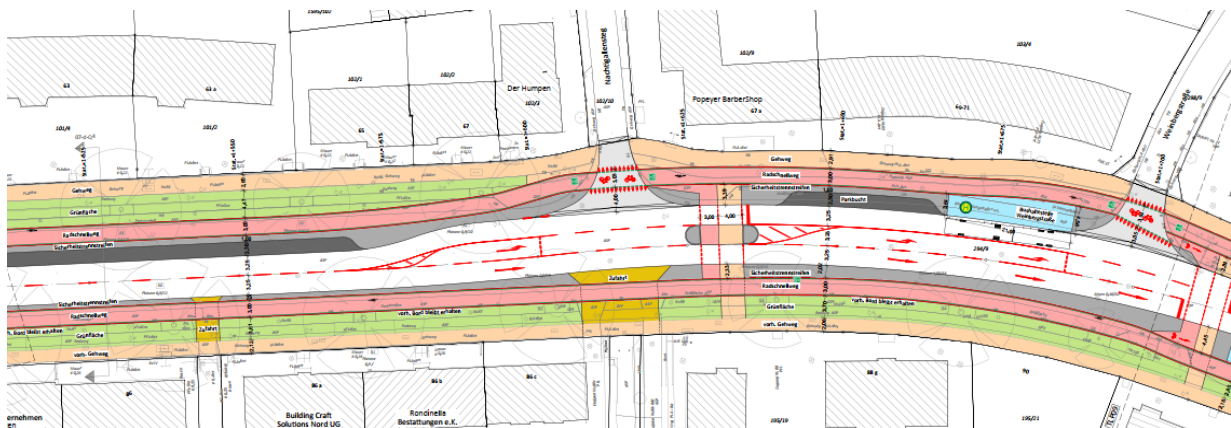


Abbildung 17: ca. 100 m nördlich der Einmündung Nachtigallensteg bis Weinbergstraße (TLP 8)

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.



Abbildung 18: ca. 50 m nördlich Kastanienallee bis ca. 50 m nördlich Gustav-Falke Straße (TLP 9)

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

Auch für die Haltestelle „Gustav-Falke-Straße“ werden Fahrbahnrandhaltestellen vorgesehen. Die querenden nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen nutzen die Fußgängerlichtsignalanlage. Am Knotenpunkt Ratzeburger Allee / Weberkoppel werden wie im Bestand an allen Knotenarmen Furten vorgesehen.

Die Planungen der Hansestadt Lübeck für den Radschnellweg in der Ratzeburger Allee werden mit den Planungen für die Bahnlinie Lübeck Hfb – Bad Kleinen mit der DB Netz AG abgestimmt. Die Schließzeiten werden durch veränderte Signalauslösepunkte seitens der DB Netz AG verkürzt. So werden bspw. zukünftig längere Güterzüge, die teilweise auf dem Bahnübergang zum Halten gekommen sind, da das nächste Signal gesperrt war, zukünftig vor dem Bahnübergang halten und diesen nicht mehr bis zu 15 min blockieren. Weiterhin ist geplant, bei einer Schrankenschließung über eine übergebene Meldung von der Schrankenschließanlage die LSA Ratzeburger Allee / Weberkoppel so zu schalten, dass die stadteinwärtige Fahrtrichtung bevorzugt behandelt wird. Abstimmungen auch hierzu werden derzeit geführt, eine endgültige Zusage der DB steht noch aus.

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

Variante 1:

Südlich des Bahnübergangs bei Stat 2+150 ist in Variante 1 ein Multifunktionsstreifen zwischen den Fahrbahnen geplant. Dieser kann bei Bedarf von den Rettungsfahrzeugen genutzt werden. Auch kann er zum Räumen des Bahnübergangs dienen, wenn bei einem außergewöhnlichen Ereignis (Unfall o.ä.) bei einem Rückstau in der Ratzeburger Allee die Schranken schließen. Es soll ein Überqueren der Ratzeburger Allee zwischen den Verbrauchermärkten durch KFZ verhindern. Daher wird der Multifunktionsstreifen beidseitig mit einem Rundbord mit 6 cm bis 8 cm Ansicht eingefasst. Da in diesem Abschnitt der Parkdruck durch die Parkplätze der anliegenden Gewerbetreibenden bedient werden kann, wird keine Fehlnutzung erwartet.

Die Länge des stadteinwärtigen Linksabbiegefahrstreifens am KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel 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.

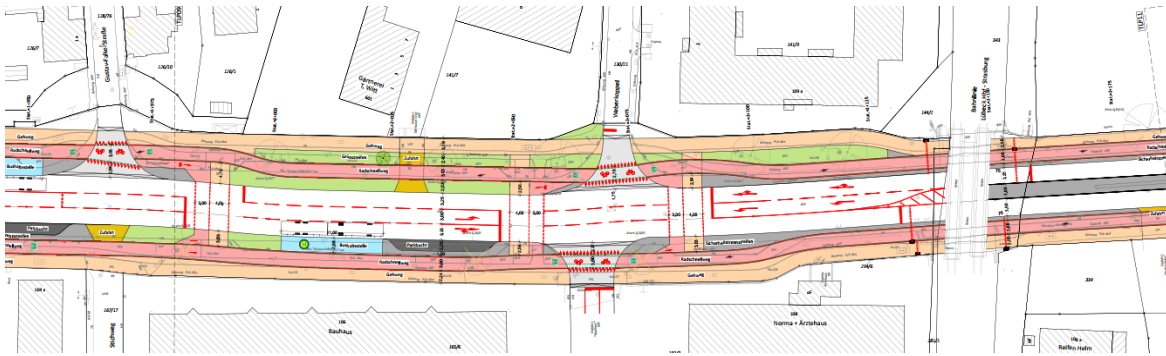


Abbildung 19: KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel und Bahnübergang Variante 1 (TLP 10)

Bei Stat 2+245 (Abb. 20) ist eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende in Form einer Mittelinsel geplant. Die Lage kann im Verlauf der Planung noch angepasst werden.

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.

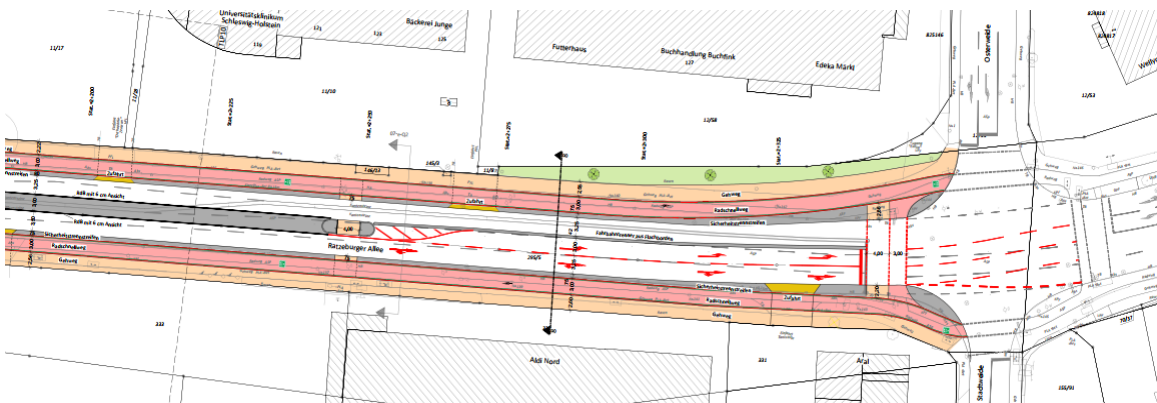


Abbildung 20: Bauende KP Ratzeburger Allee / Osterweide Variante 1 (TLP 11)

Variante 2:

In der Variante 2 wurde auf die Anlage eines Multifunktionsstreifens verzichtet und die Länge der Linksabbiegefahrspuren von der Ratzeburger Allee an den KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel und KP Ratzeburger Allee / Osterweide ähnlich der Bestandslösung gewählt. Die vorhandenen Breiten des Verkehrsraumes unter Berücksichtigung der erforderlichen Maße lassen keine bauliche Trennung der Fahrstreifen wie im Bestand zu. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Verkehrsteilnehmer:innen regelwidrig von den Parkplätzen links auf die Ratzeburger Allee einbiegen bzw. von der Ratzeburger Allee links abbiegen (siehe Abb. 22). In Zusammenhang mit dem Bahnübergang sollte dies zwingend vermieden werden, um einen Rückstau auf den Bahnübergang zu verhindern.

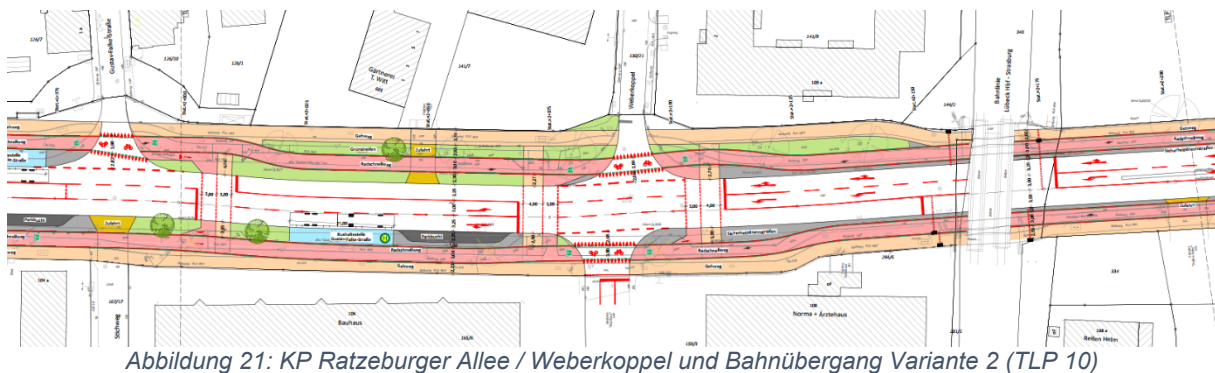


Abbildung 21: KP Ratzeburger Allee / Weberkoppel und Bahnübergang Variante 2 (TLP 10)

Eine Querungshilfe wurde zugunsten der Linksabbiegefahrstreifen nicht vorgesehen.

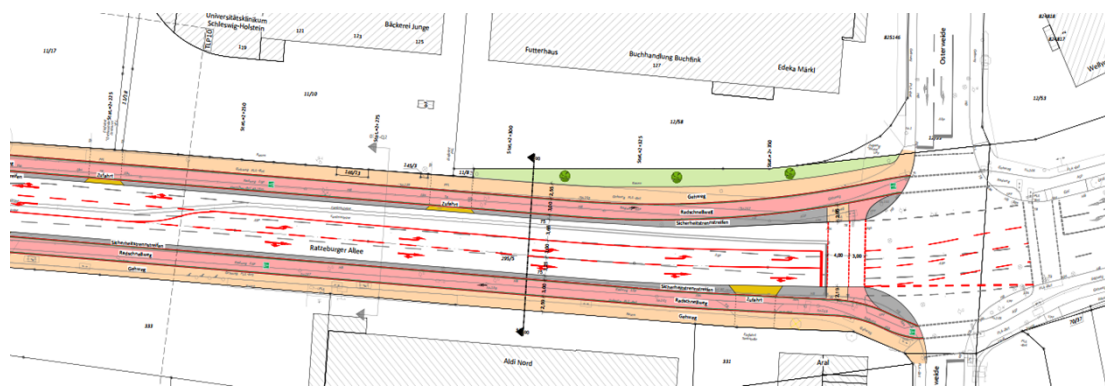


Abbildung 22: Bauende KP Ratzeburger Allee / Osterweide Variante 2 (TLP 11)

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. Kurzeitige 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:

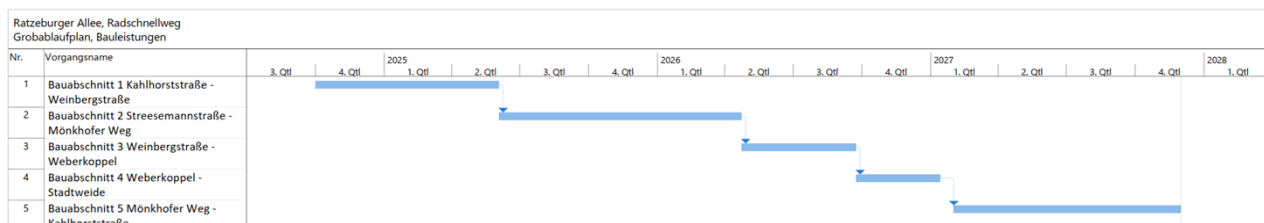


Abbildung 23: Grobablaufplan der Bauphasen / Abschnitte

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

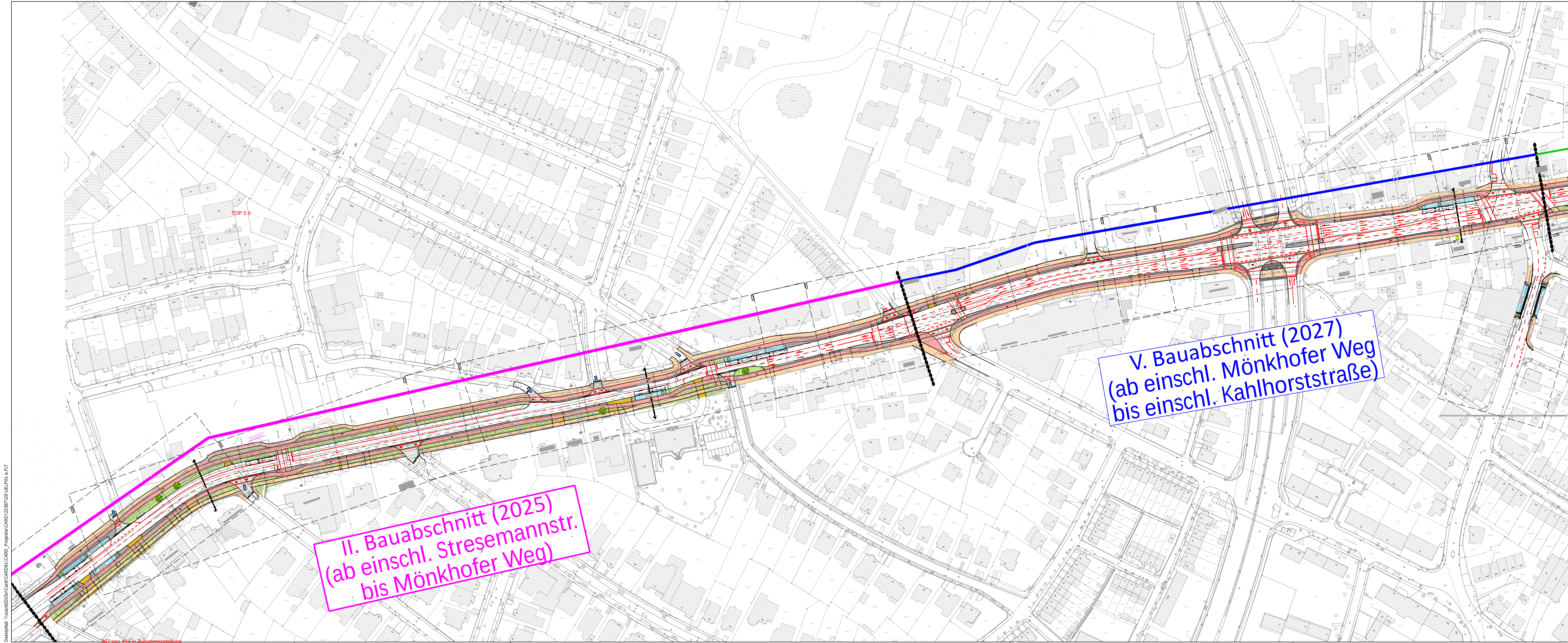
Anlage 3: Lagepläne

Anlage 4: Querschnitte

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

Senatorin Joanna Hagen

D:\proj\15\150215\150215\Card\CAD91\Card_Projekte\CARD\22387\20-UELP01.a.PLT



II. Bauabschnitt (2025)
(ab einschl. Stresemannstr.
bis Mönkhofer Weg)

V. Bauabschnitt (2027)
(ab einschl. Mönkhofer Weg
bis einschl. Kahlhorststraße)

Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

○

Top -punkt

○

Wasserschieber

○

Gasschieber

○

Schacht

○

Gully 50x50

○

Gully 50x30

○

Unterflurhydrant

○

Oberflurhydrant

○

Fahnenhülse

○

Kabelschacht

○

Kabelverteiler

○

Poller

○

Parkuhr

○

Treppe

○

Objekt ertl. n. m. vorhanden

○

Top -linie

○

Hochbord etc.

○

Tiefbord, Radwegabgr.

Bestand aus DSK

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

+

Radfahrerturf über Einmündungen

○

Poller

○

Abfallkorb

○

Sitzbank

○

Leuchte

○

HB Hochbord

○

TB Tiefbord

○

RdB Rundbord

○

RaB Abs

○

FB Flachbord

Bestand - Borde

HB

Hochbord

TB

Tiefbord (auch Flachbord abges.)

ÜB

Überfahrt/Rundbord (auch Flachbord)

RE

Rasenbord

EF

Einfassung (Metall, Stahl, Holz)

Bestand - Oberflächen

ASP

Asphaltdecke

BET

Betondecke

GPF

Großpflaster

KPF

Kleinpflaster

VPF

Verbundpflaster

DPF

Drainagepflaster

PFL

Pflaster (Sammelbegriff)

PLA

Platten

RAG

Rasengitter

BLS

Blindleitsystem

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

II. Bauabschnitt

V. Bauabschnitt

I. Bauabschnitt

III. Bauabschnitt

IV. Bauabschnitt

a

Erstausgabe

Index

Beschreibung

08.11.2023

Datum

UO/Lg/Ra

bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf

Übersichtslageplan 01

aufgestellt:

Hansestadt Lübeck

bearbeitet:

U. von der Ohe

gezeichnet:

M.L./F.R.

anlag

Registrier-Nr.:

22387-20-UELP01-a

UTM

GR3

GR4

GR5

GR6

GR7

GR8

GR9

GR10

GR11

GR12

GR13

GR14

GR15

GR16

GR17

GR18

GR19

GR20

GR21

GR22

GR23

GR24

GR25

GR26

GR27

GR28

GR29

GR30

GR31

GR32

GR33

GR34

GR35

GR36

GR37

GR38

GR39

GR40

GR41

GR42

GR43

GR44

GR45

GR46

GR47

GR48

GR49

GR50

GR51

GR52

GR53

GR54

GR55

GR56

GR57

GR58

GR59

GR60

GR61

GR62

GR63

GR64

GR65

GR66

GR67

GR68

GR69

GR70

GR71

GR72

GR73

GR74

GR75

GR76

GR77

GR78

GR79

GR80

GR81

GR82

GR83

GR84

GR85

GR86

GR87

GR88

GR89

GR90

GR91

GR92

GR93

GR94

GR95

GR96

GR97

GR98

GR99

GR100

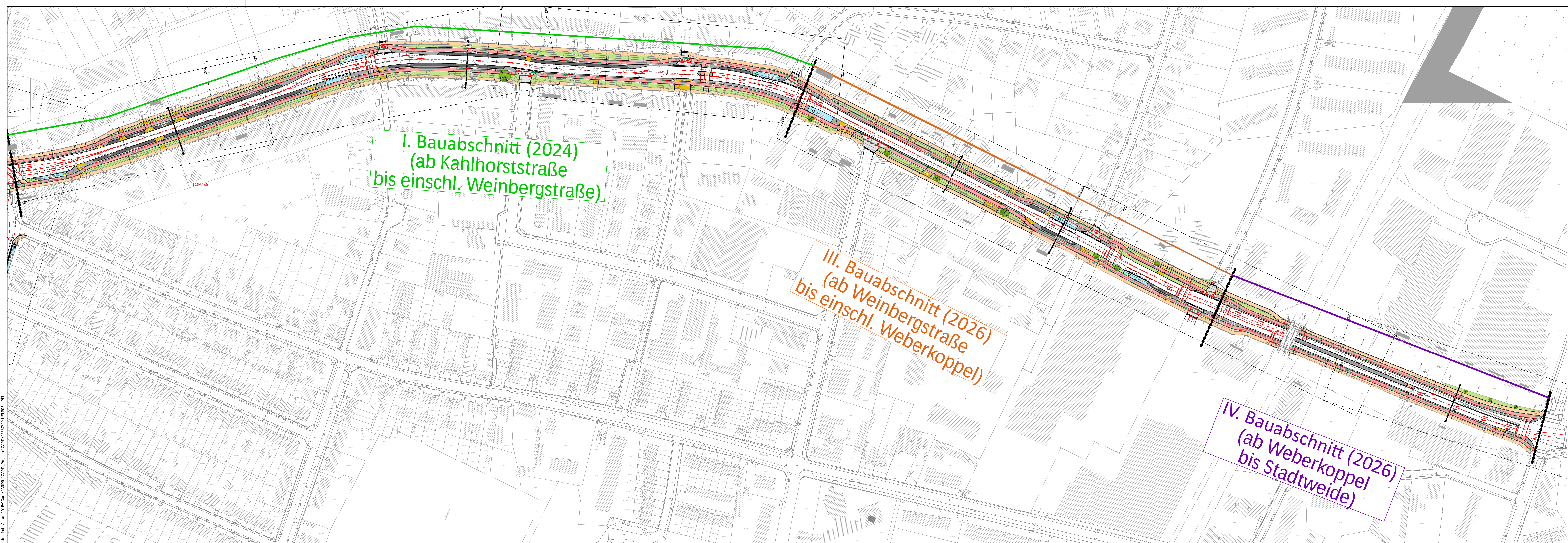
Heidt + Peters

Die Ingenieure

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

D:\projekte\2387-20-UELP02-a\11\card\2387-20-UELP02-a.plt

368 von 443 in Zusammenstellung



Zeichenerklärung

Bestand / Vermessung

- Top-punkt
- Wasserschieber
- Gasschieber
- Schacht
- Gully 50x50
- Gully 50x30
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Fahnenhülse
- KPF
- VPF
- Kabelverteiler
- Poller
- Parkuhr
- Treppe
- Objekt orts. n. m. vorhanden
- 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
- Straßenablauf
- 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
- 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
Übersichtslageplan 02

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck

Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH

Bad Bevensen, 08. November 2023

Sasendorfer Straße 14
23549 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

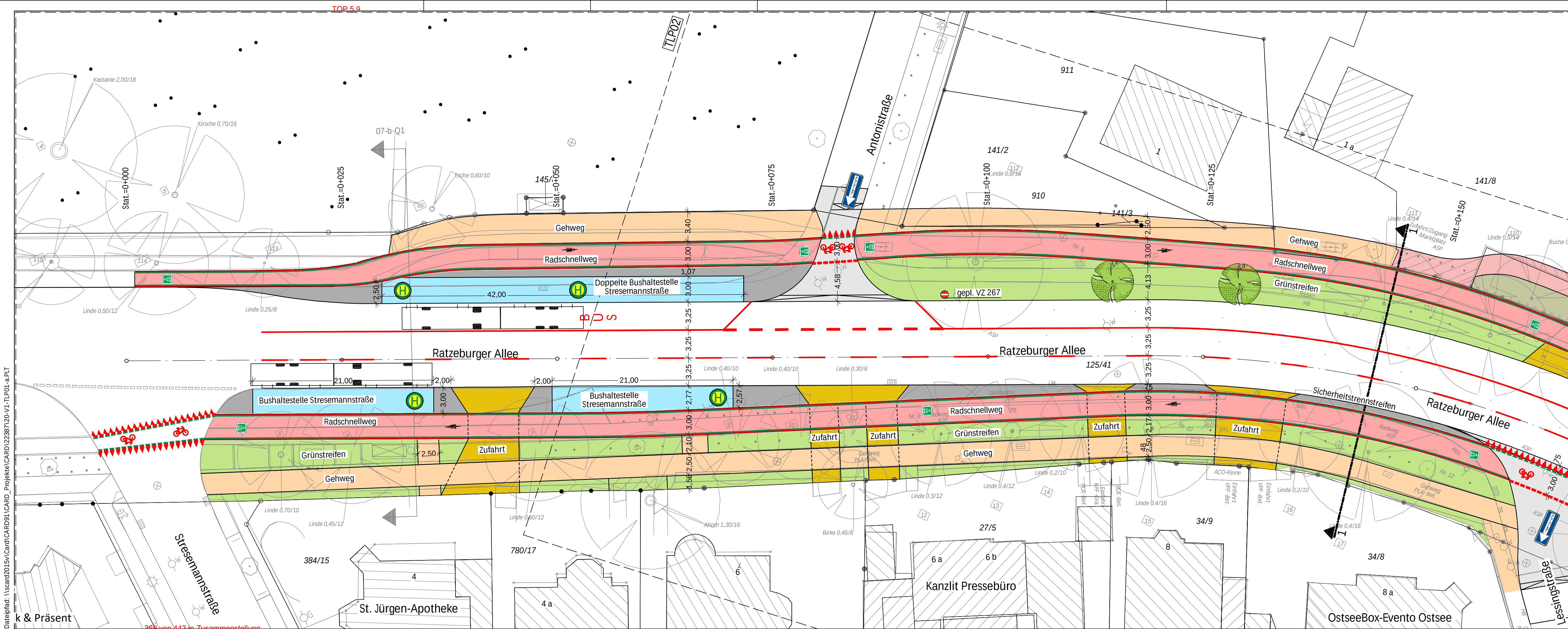
gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

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

UTM Gk3 Gk4 Lokal

Grundplan: Fremdbüro Höhensystem: -



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

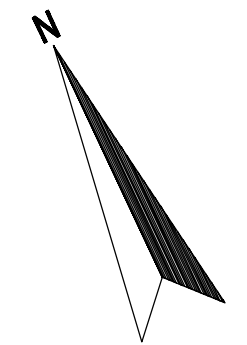
- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

Bestand - Materialien

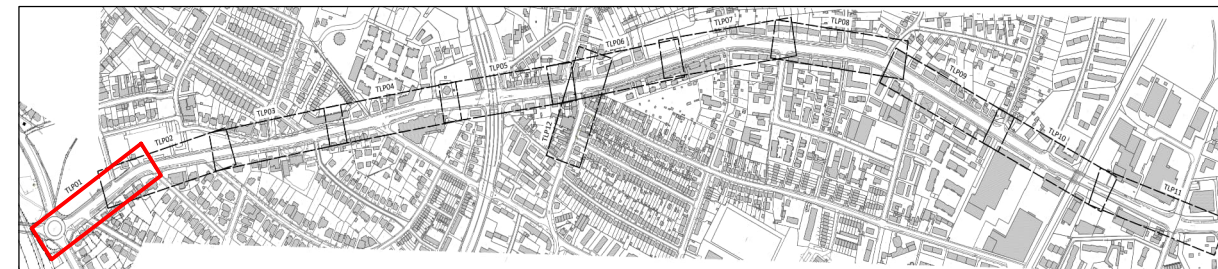
- Bet Beton
- GRA Granit
- Nat Naturstein
- Kli Klinker (zu Pflaster PFL)
- Sch Schotter
- San Sand / Kies / Grand
- Kun Kunststoff (zu Einfassung)
- Hol Holz (zu Einfassung)
- Met Metall (zu Einfassung)

Planung Oberflächen

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



Übersicht



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

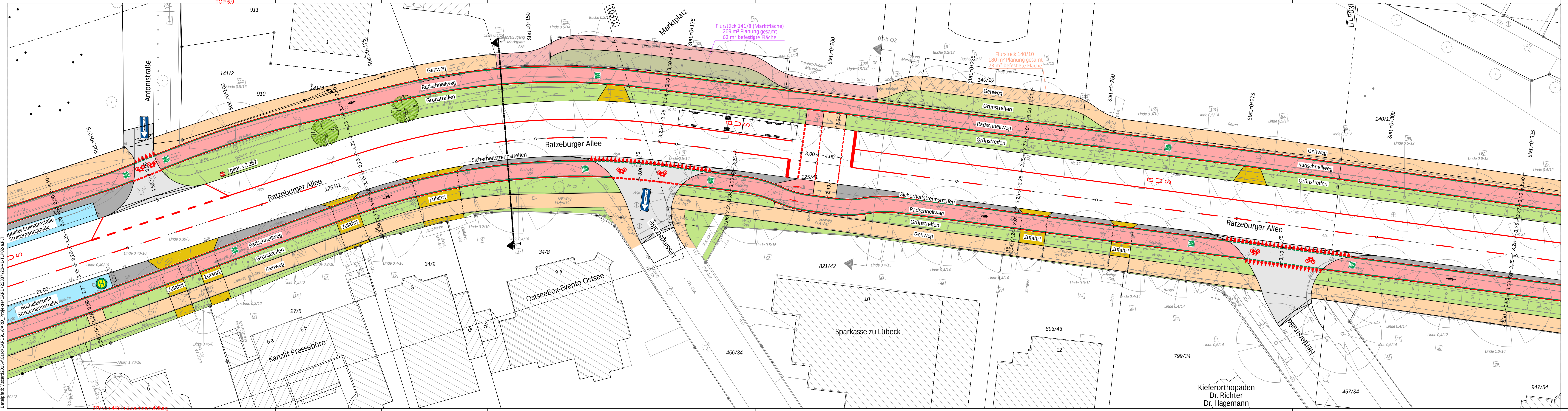
Hansestadt Lübeck



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

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 2

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

Maßstab: 1:250

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M.L./F.R.

Anlage

Registrier-Nr.:

22387-20-V1-TLP02-a

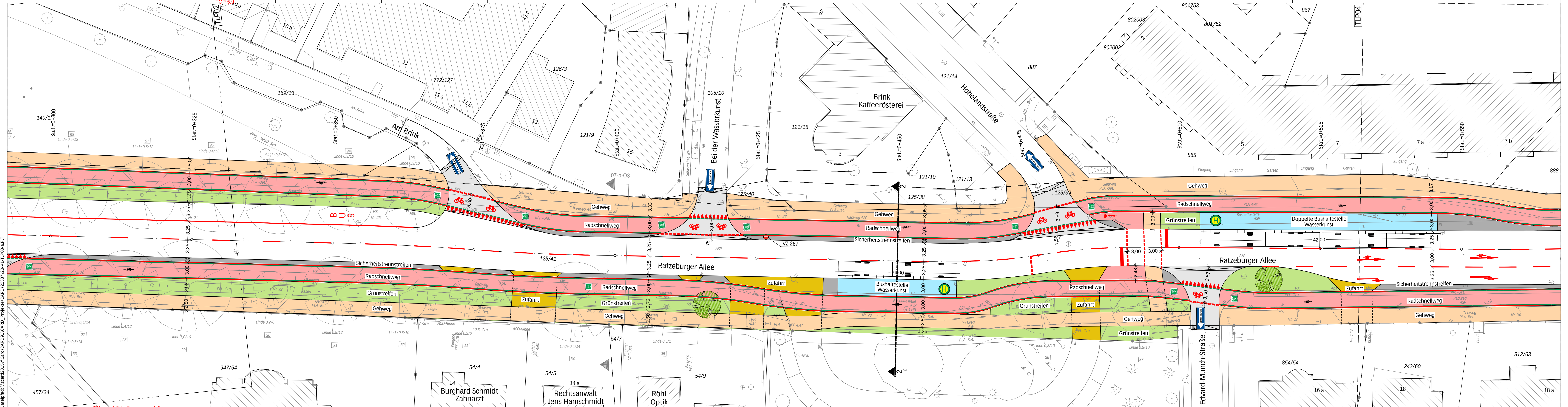
UTM	GK3	GK4	aktual
Grundplan: Fremdbüro	Höhenystem: -		

Dateipfad: \\sard2015\\Card\\Card\\CARD\\Projekte\\CARD\\22387\\20-V1-TLP02-a.PLT

370 von 143 in Zusammenstellung

02/2023

Dateipfad: \\sard2015\Card\CARD91\CARD_Projekte\CARD22387\20-V1-TLP03-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 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
- Radfahrerfurt über Einmündungen

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Radweg
- Straßennebenfläche, unbefestigt
- Zufahrt
- Bushaltestelle
- 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 Grobplaster
- KPF Kleinplaster
- 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	UO/Lg/Ra
Index	Beschreibung	Datum	bearb./gez.

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

**Vorentwurf
Variante 1
Teillageplan 3**

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

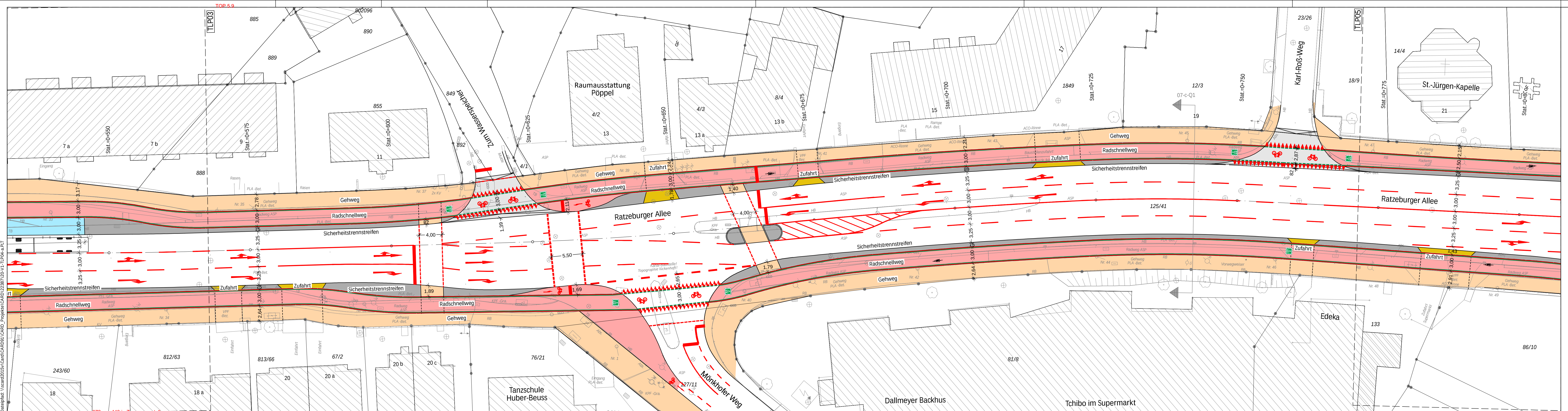
Registrier-Nr.:
22387-20-V1-TLP03-a

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**

UTM	GK3	GK4	Jahr
Grundplan: Fremdbüro	Höhenystem: -		

Dateipfad: Usard2015\\Card\\Card91\\CARD_Projekte\\CARD2387\\20-V1-TLP04-a.rtf



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

Maßstab: 1:250
bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: M.L./F.R.

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

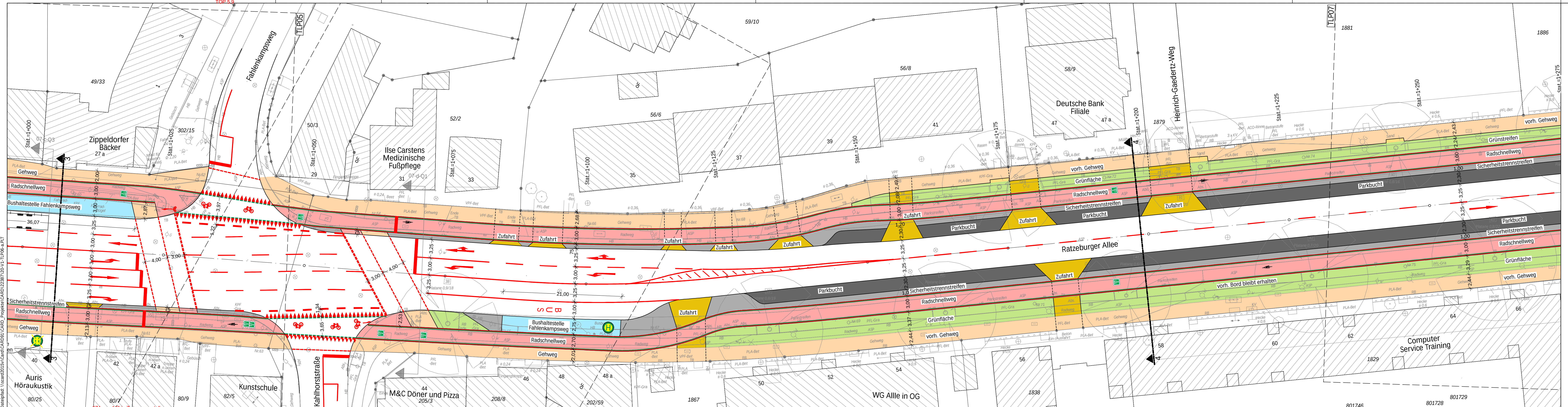
Sasendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Bad Bevensen, 08. November 2023

Heidt + Peters
Die Ingenieure

UTM	GK3	GK4	Jahr
Grundplan: Fremdbüro	Höhenystem: -		

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. n. 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

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)

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.

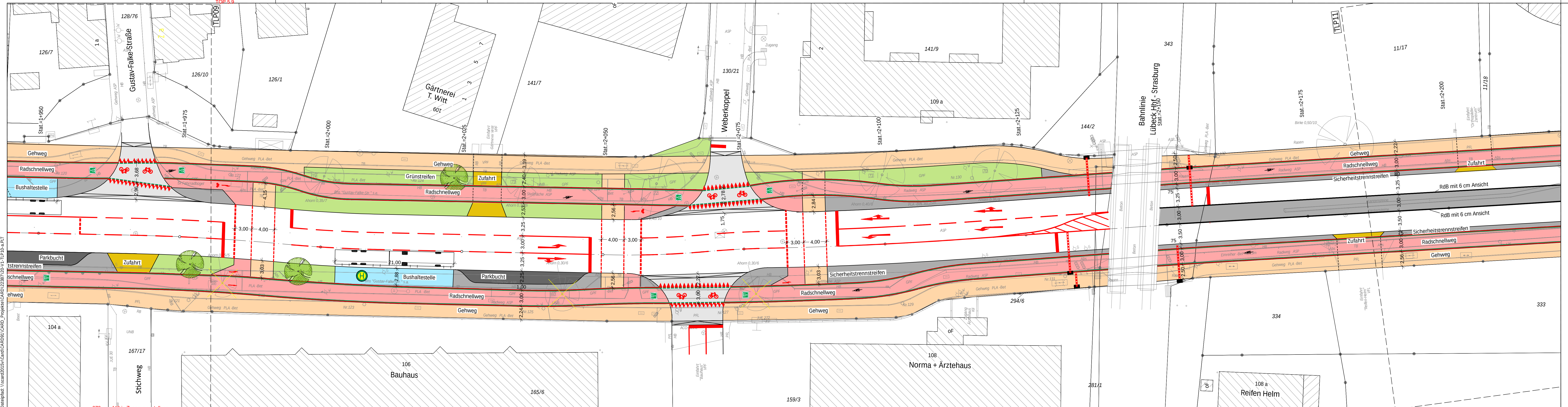
Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf Variante 1 Teillageplan 6

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-TLP06-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	GK3	GK4	Jakal
	Grundplan: Fremdbüro	Höhenystem: -		

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



378 von 443 in Zusammenstellung

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
- HB Hochbord
- TB Tiefbord
- RdB Rundbord
- RaB Rasenbord
- FB 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 (Sammebegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

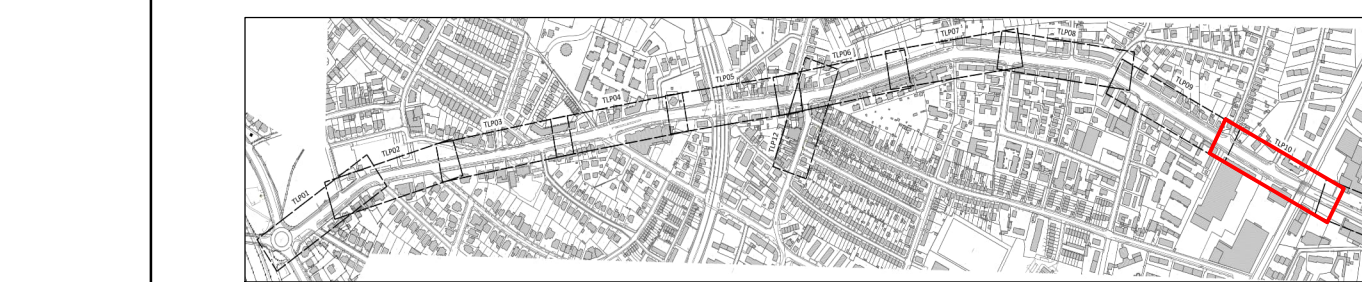
Bestand - Materialien

- 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)

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 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.BIT



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
- 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

Planung Oberflächen

- Gehweg
- Abfallkorb
- Sitzbank
- Leuchte
- Absenker / Abs
- 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)

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

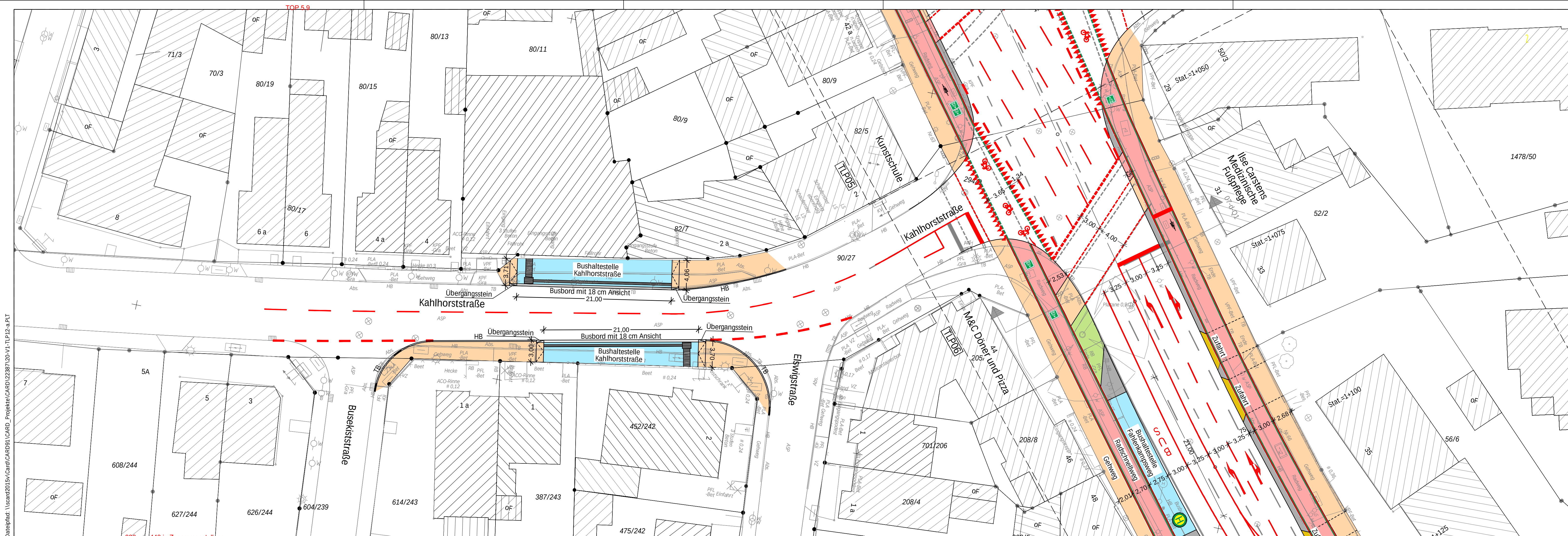
Maßstab: 1:250
bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: M.L./F.R.
Anlage
Registrier-Nr.:
22387-20-V1-TLP11-a
UTM **GK3** **CK1** **10km**
Grundplan: Fremdbüro **Höhenystem:** -

Bad Bevensen, 08. November 2023

Heidt + Peters
Die Ingenieure

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

Dateipfad: \\sard2015v1\Card\CARD091\CARD_Projekte\CARD122387\20-V1-TLP12-a.PLT



380 von 443 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

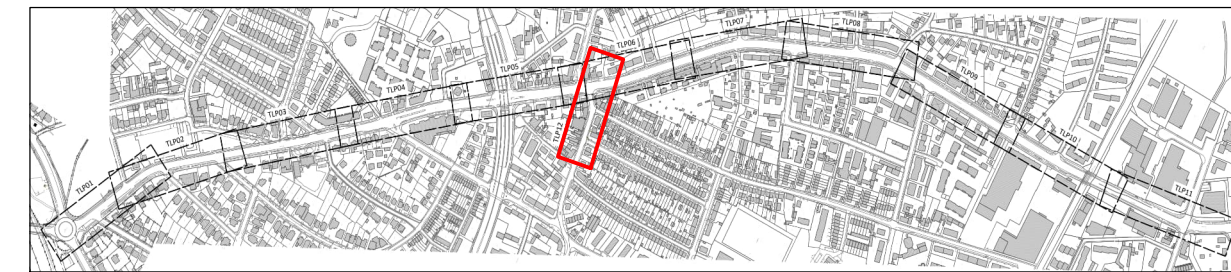
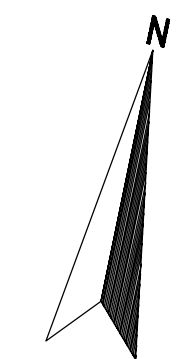
- ASP Asphaltdecke
- BET Betondecke
- GPF Großpflaster
- KPF Kleinpflaster
- VPF Verbundpflaster
- DPF Drainagepflaster
- PFL Pflaster (Sammelbegriff)
- PLA Platten
- RAG Rasengitter
- BLS Blindenleitsystem
- WGO Wassergebundene Oberfläche
- UNB Unbefestigte Oberflächen

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



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

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.

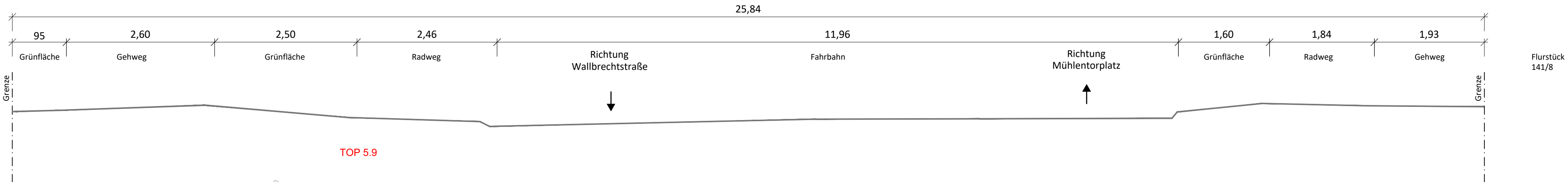
Anlage

Registrier-Nr.:
22387-20-V1-TLP12-a

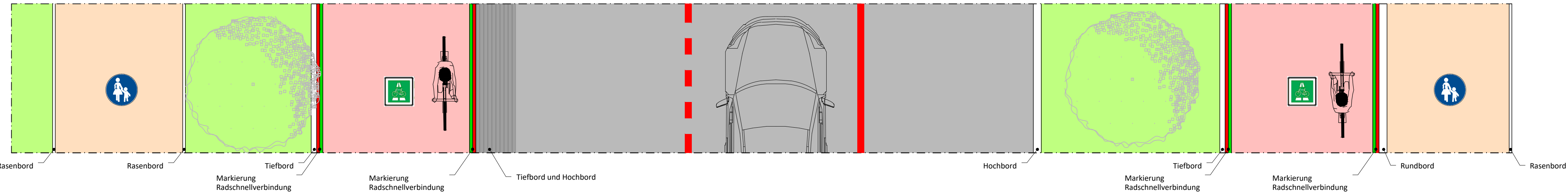
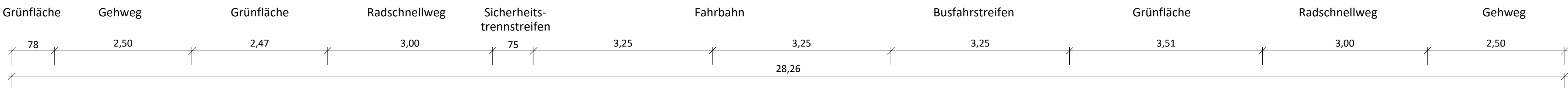
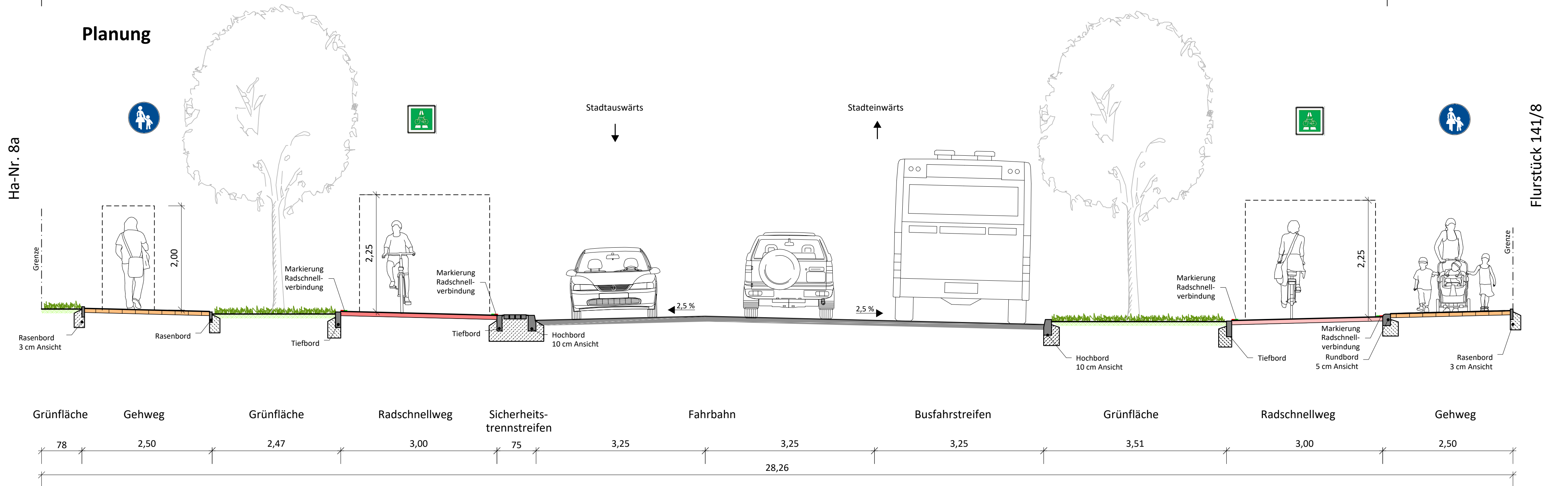
UTM	CK3	CK4	lekal
Grundplan: Fremdbüro	Höhensystem:		

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

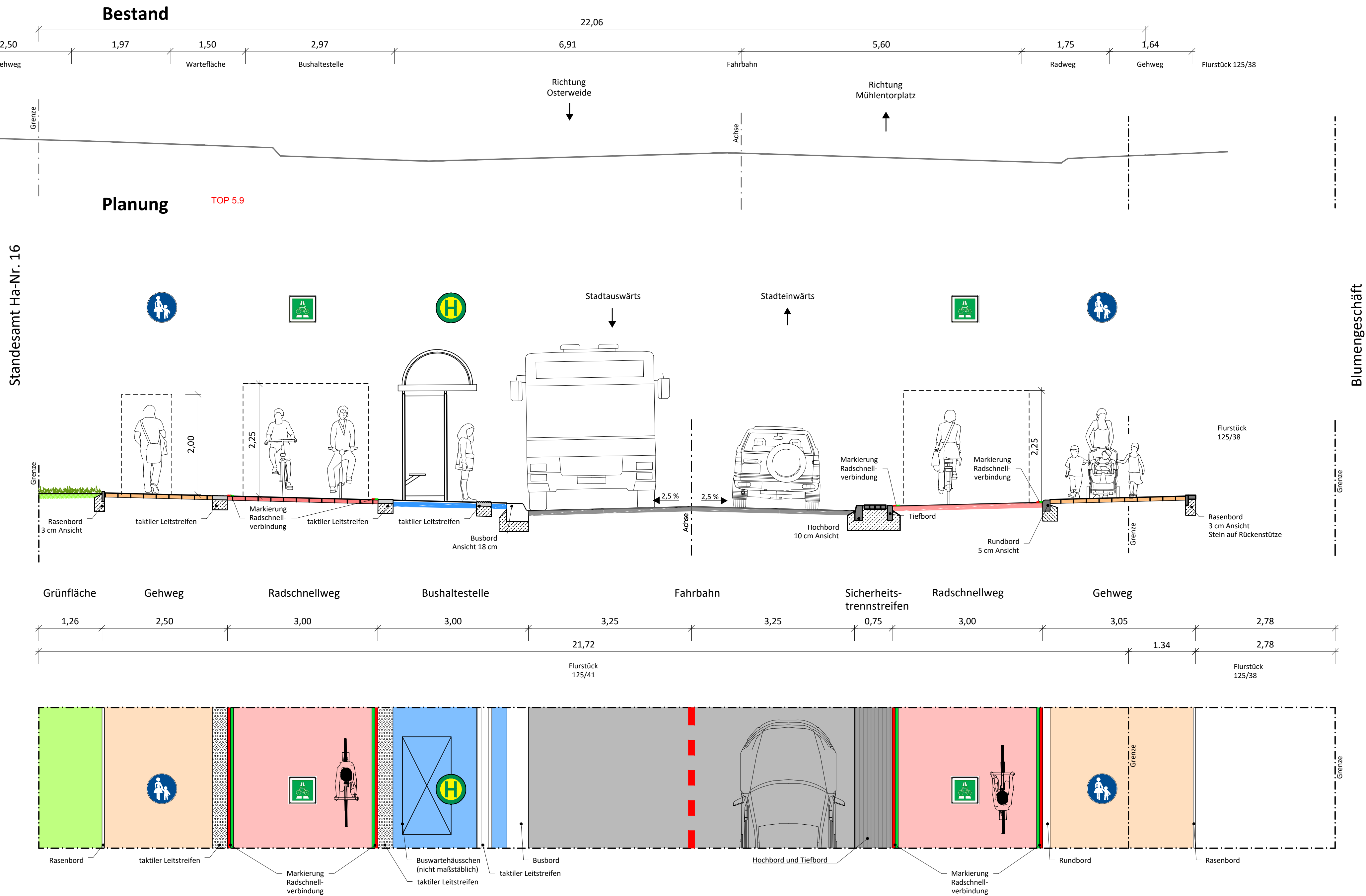
Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 1-1

aufgestellt:	Maßstab: 1 : 50/50
Hansestadt Lübeck	bearbeitet: U. von der Ohe
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	gezeichnet: A. Bendig
Bad Bevensen, 8. November 2023	Anlage
Register-Nr.:	22387-20-V1-QP1-a
Grundplan:	U1M GK3 GK4 lokal



Querschnitt 2-2
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (0+450)



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

Hansestadt Lübeck



Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 2-2

aufgestellt:
Hansestadt Lübeck
Ingenieurgesellschaft
Heidt + Peters mbH
Sasendorfer Straße 14
23549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Bad Bevensen, 8. November 2023



Maßstab: 1 : 50/50

bearbeitet: U. von der Ohe

gezeichnet: M. Lange

Anlage

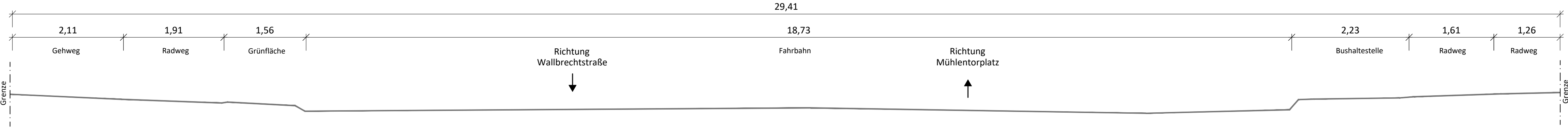
Registrier-Nr.:
22387-20-V1-QP2-a

LTMGK3GK4lokal

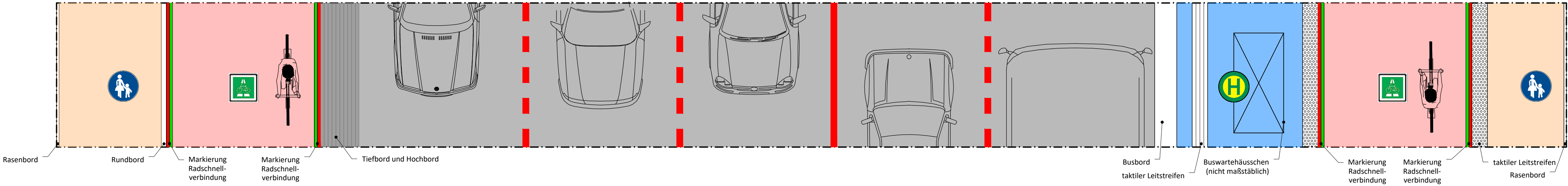
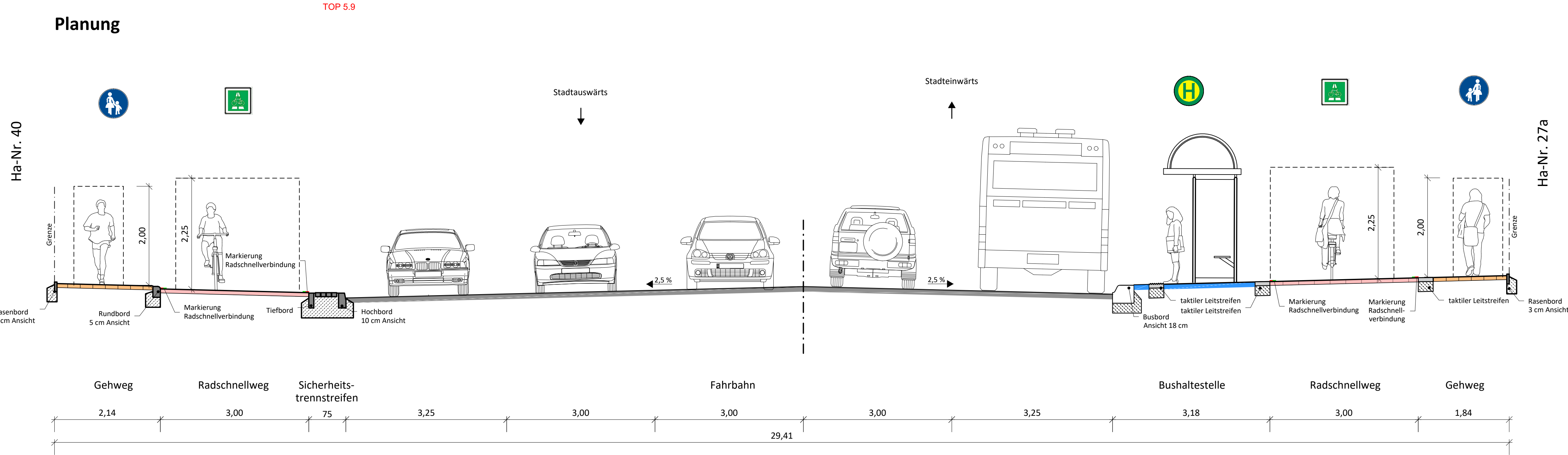
Grundplan:

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:

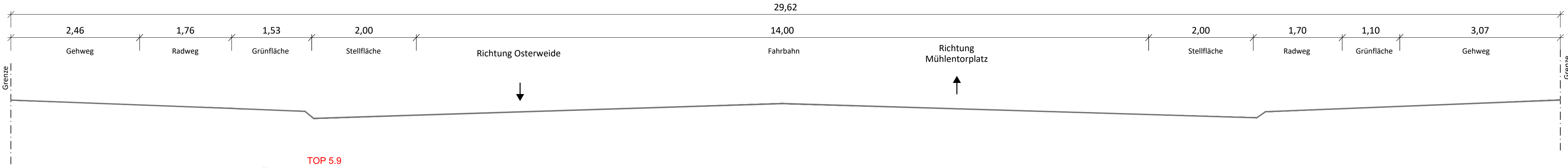


Bad Bevensen, 8. November 2023

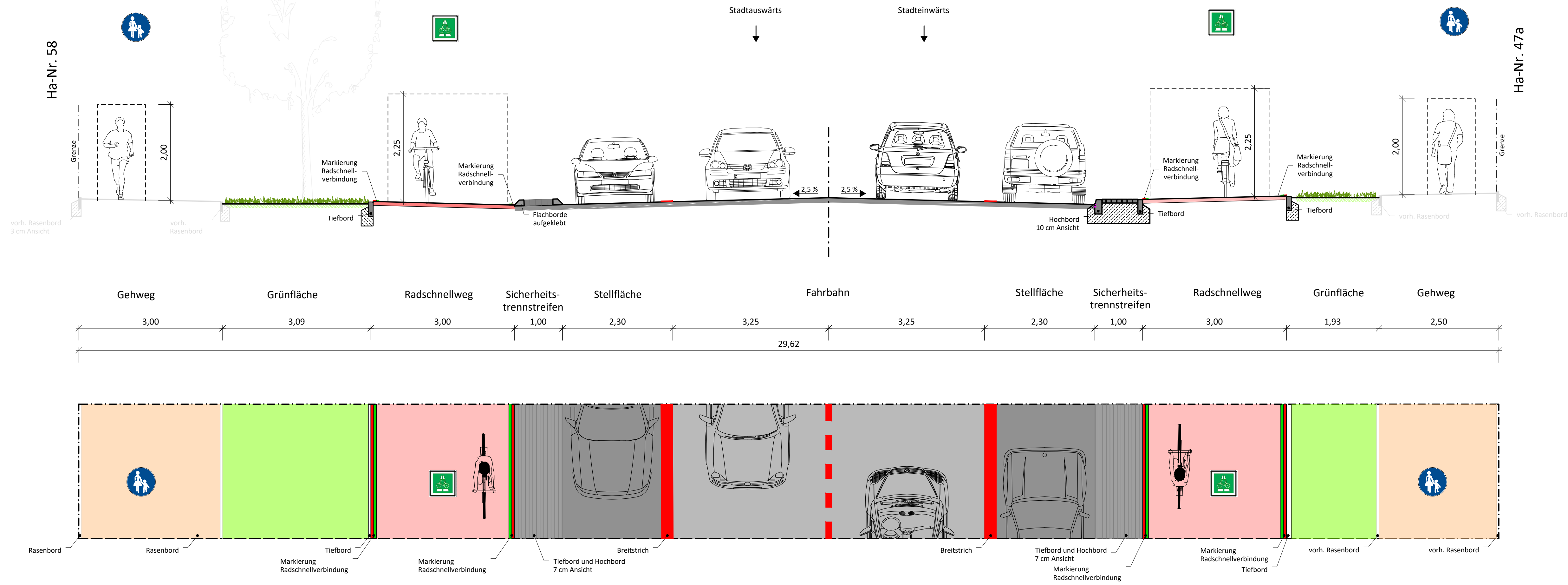
Sassendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

Querschnitt 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

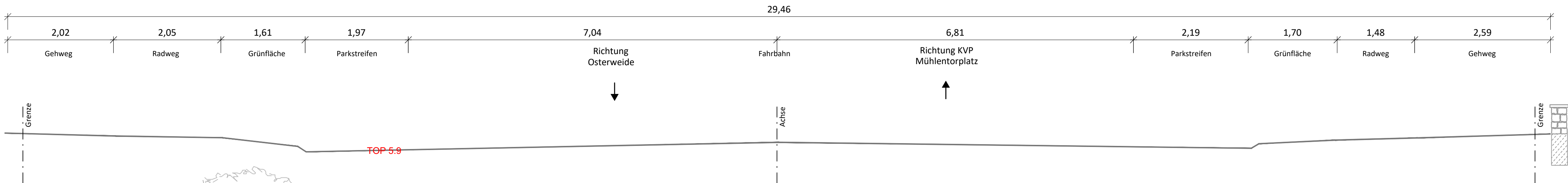
Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 4-4

aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
Bad Bevensen, 8. November 2023	gezeichnet: A. Bendig
anlassend: 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	Anlage
	Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP4-a
	Grundplan: UFM GK3 GK4 lokal

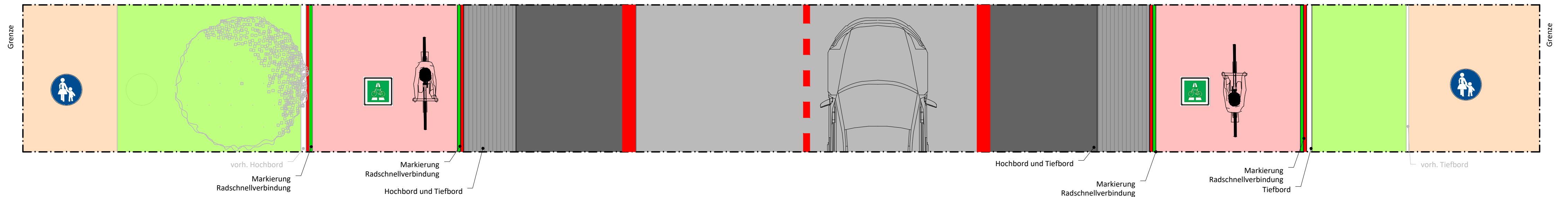
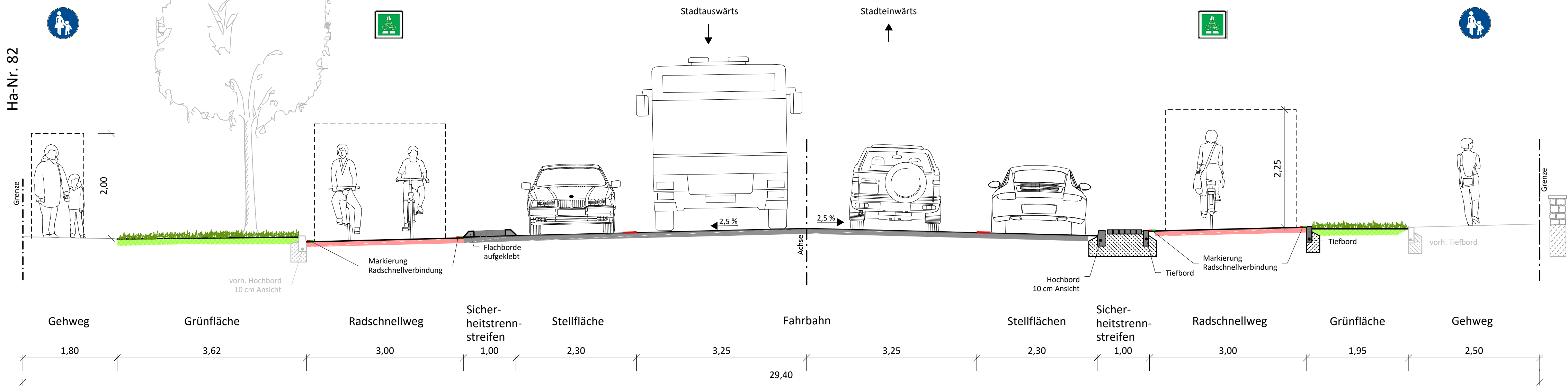


Querschnitt 5-5
Variante 1
Ratzeburger Allee
Station (1+440)

Bestand



Planung



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

Hansestadt Lübeck

Ratzeburger Allee Radschnellweg in Lübeck

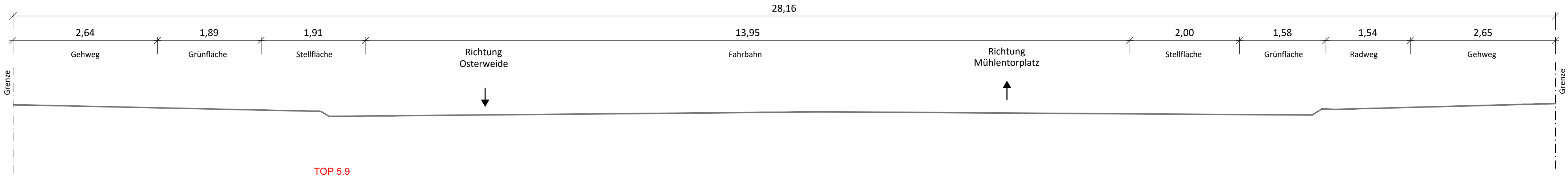
Vorentwurf
Variante 1
Querschnitt 5-5

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:

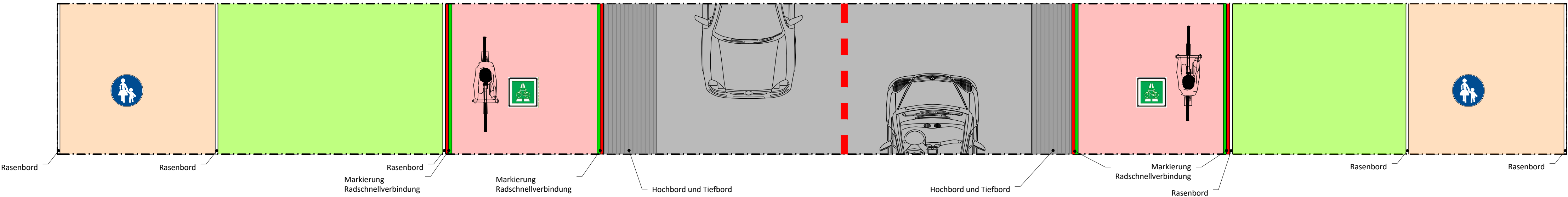
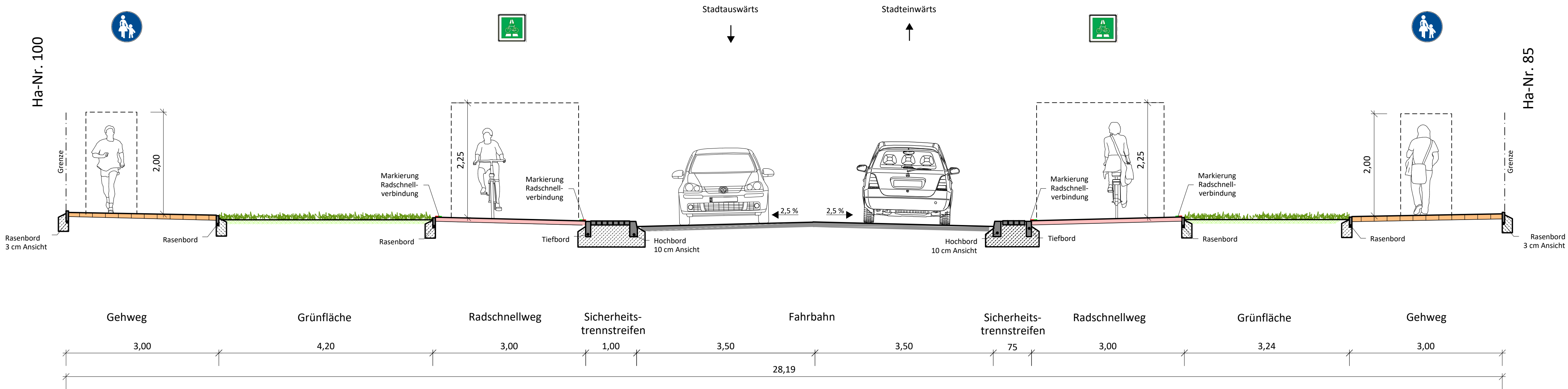
Heidt + Peters
Die Ingenieure

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

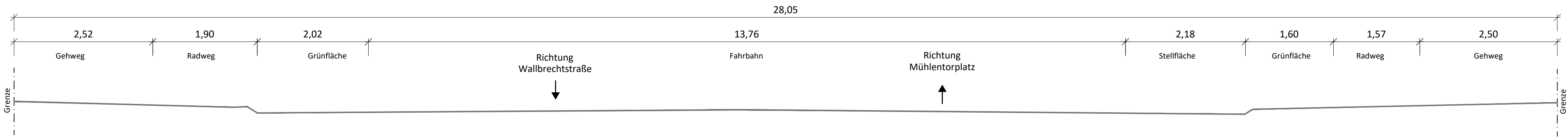
aufgestellt: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: A. Bendig	Anlage
Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP6-a	Grundplan:
Sasendorfer Straße 14 29549 Bad Bevensen Fon (0 58 21) 98 15-0 Fax (0 58 21) 98 15-21 bad-bevensen@heidt-peters.de	UTM GK3 GK4 lokal



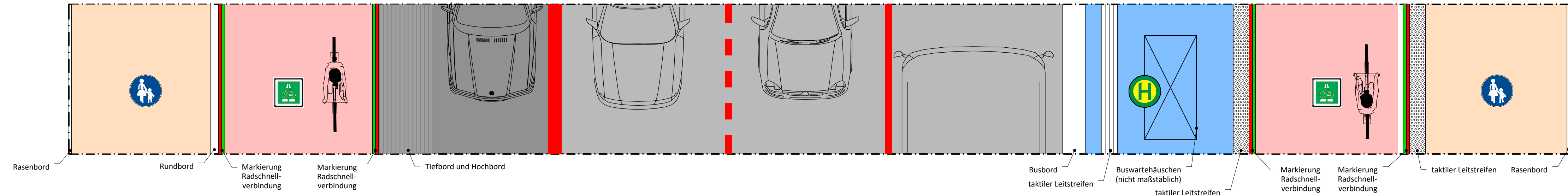
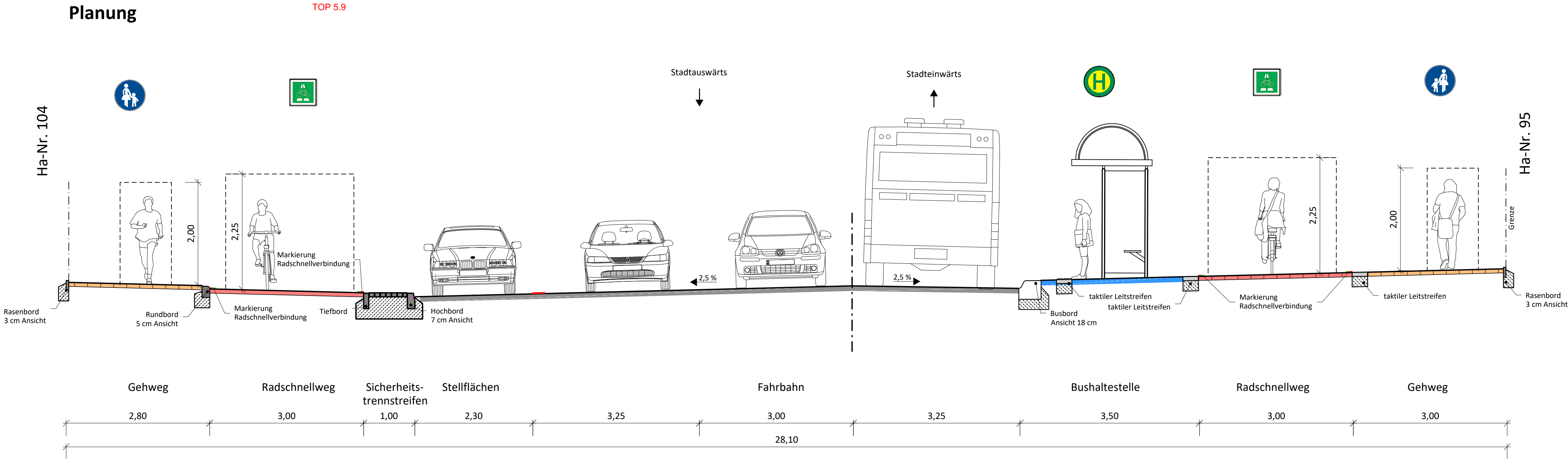
Bad Bevensen, 8. November 2023

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:
U1M	GK3
GK4	lokal

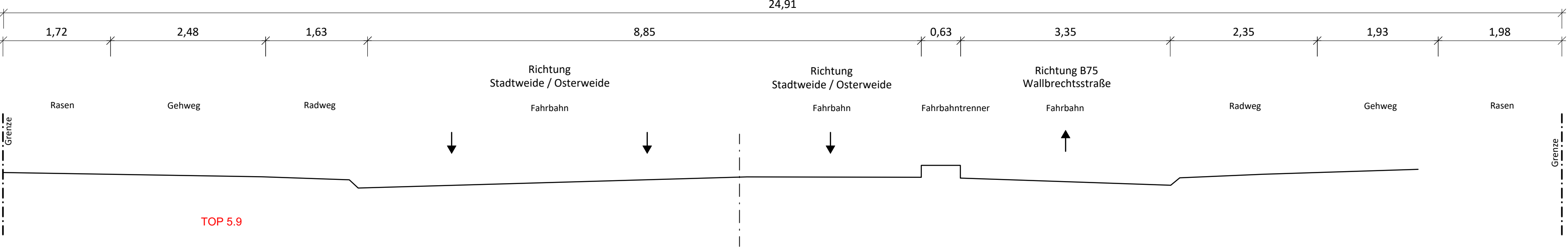


Bad Bevensen, 8. November 2023

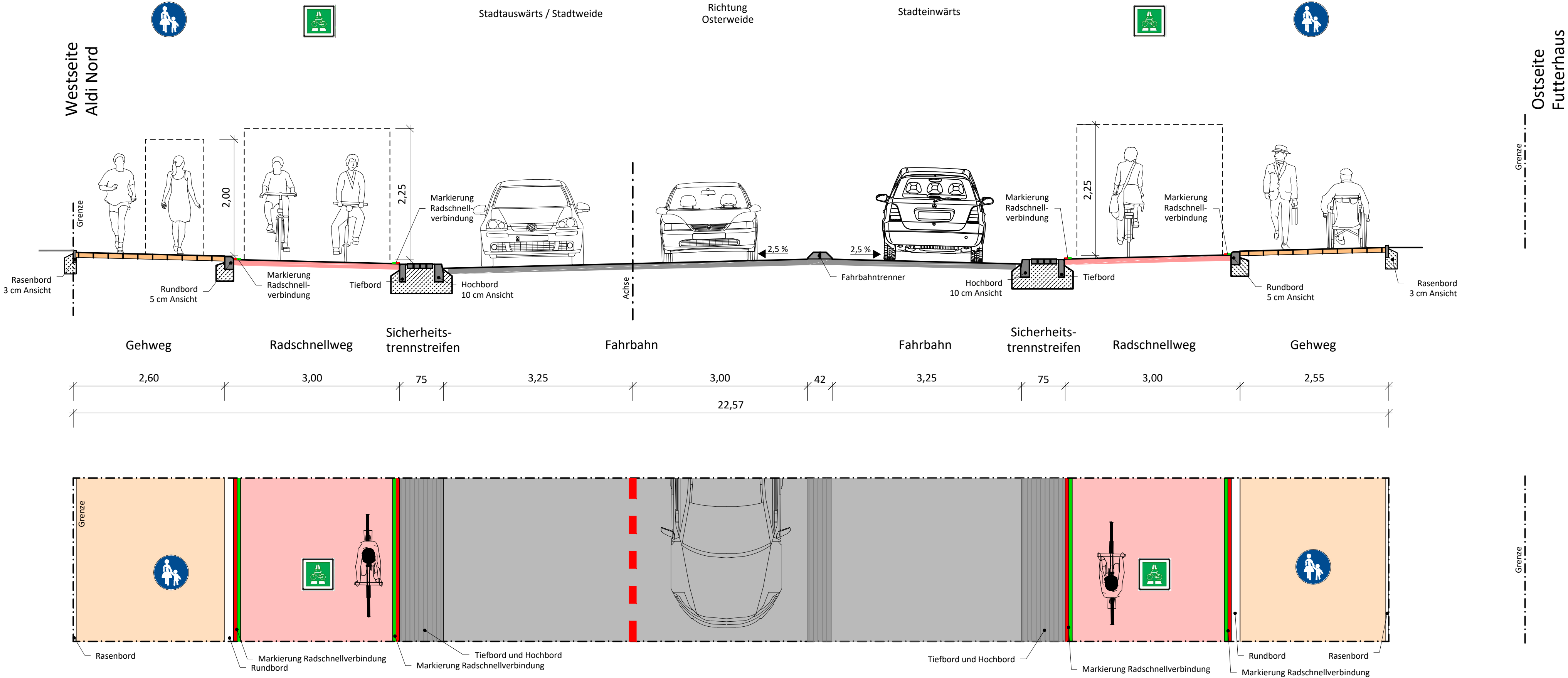
Sassendorfer Straße 14
29549 Bad Bevensen
Fon (0 58 21) 98 15-0
Fax (0 58 21) 98 15-21
bad-bevensen@heidt-peters.de

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: Hansestadt Lübeck	Maßstab: 1 : 50/50
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH	bearbeitet: U. von der Ohe
gezeichnet: T. Müller	Anlage
Registrier-Nr.: 22387-20-V1-QP8-a	Grundplan:



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

U1PM	GK3	GK4	lokal
------	-----	-----	-------



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)

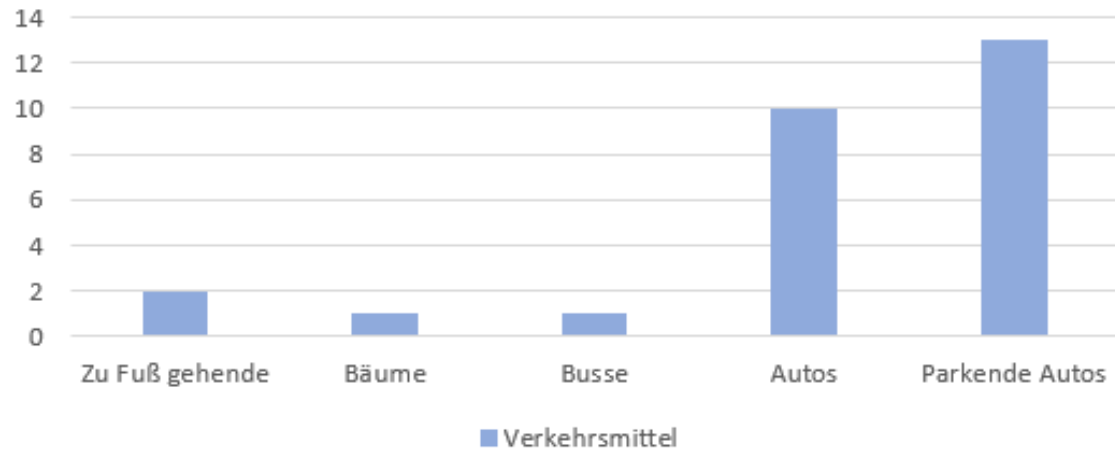
1. Wer bist Du?

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

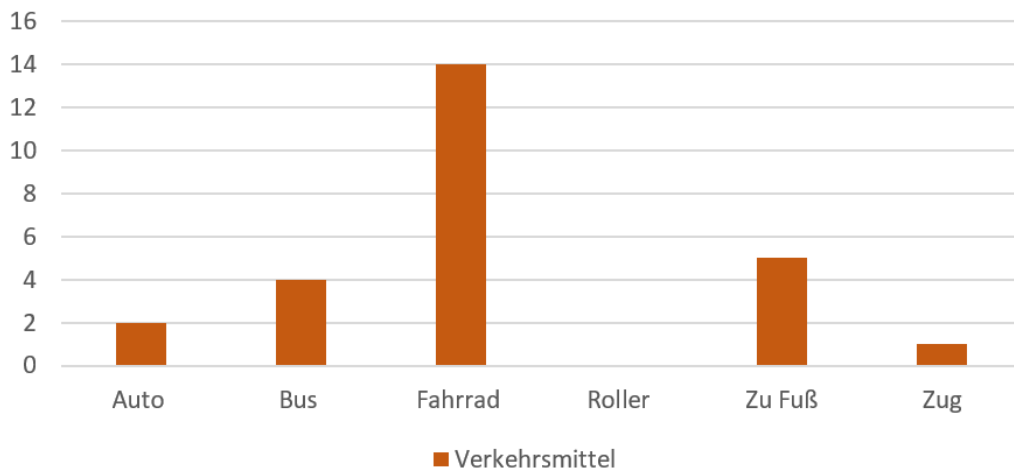
Parkende Autos

- 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

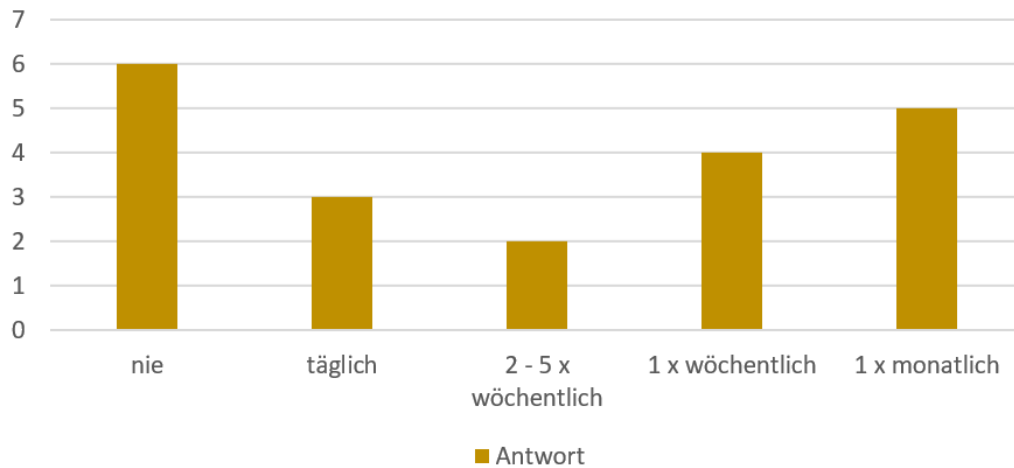
Bus

- 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):

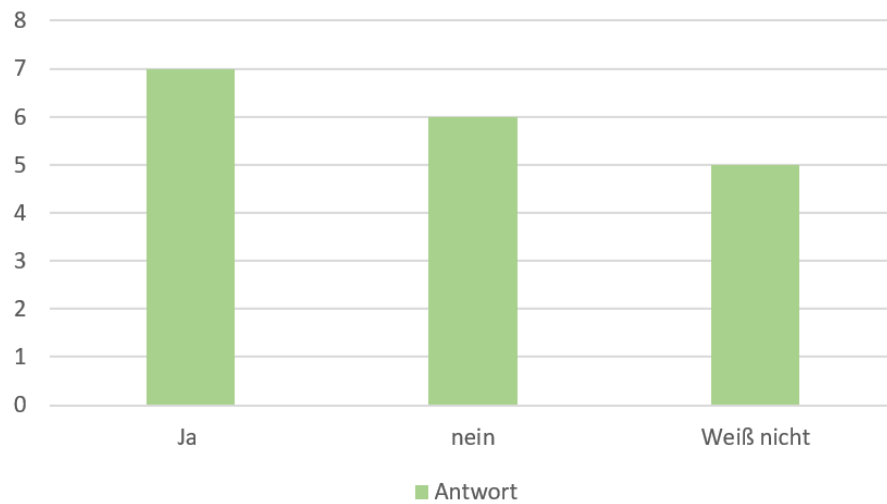
- Es wohnen da nur Freunde
- Die Ratzeburger Allee ist kein Weg den ich benutzen muss um notwendige Orte zu erreichen, da ich sehr zentral wohne.

Nie:

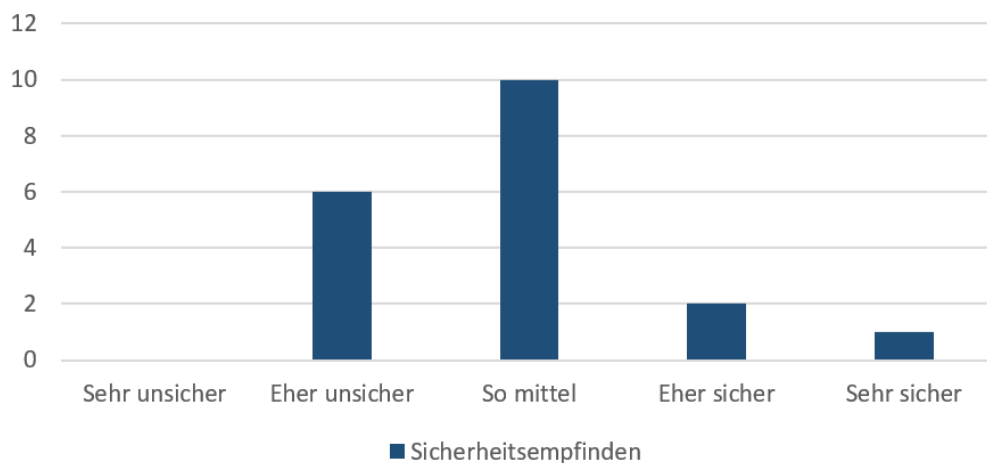
- Es ist nicht da was mich Interessiert.
- Ich bin nie in der Gegend.
- Nur zum Zahnarzttermin, keine Ziele in der Gegend.

→ 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

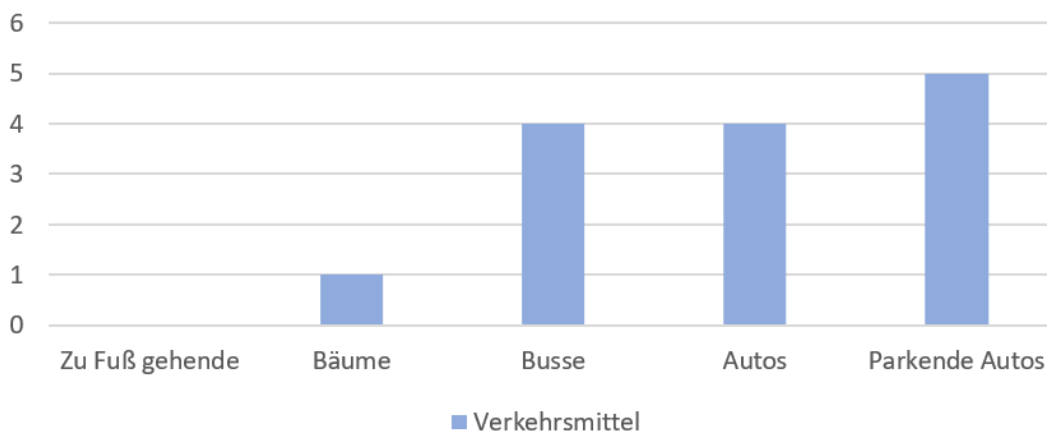
1. Wer bist Du?

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:

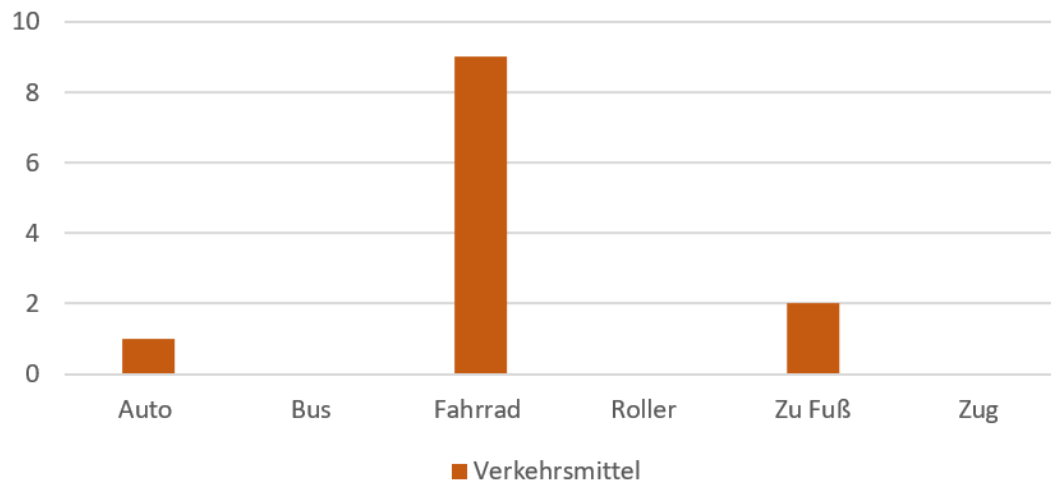
Autos sollen Platz machen:

- 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:

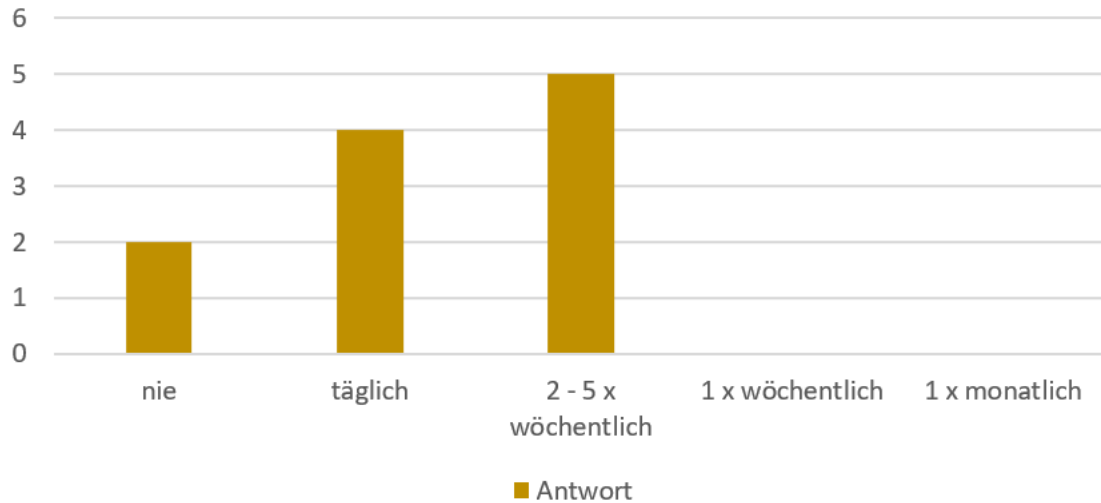
Wenn Papa Frühschicht hat bringt mich Mama mit dem Auto, wenn er Spätschicht hat bringt er mich mit dem Rad.

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:

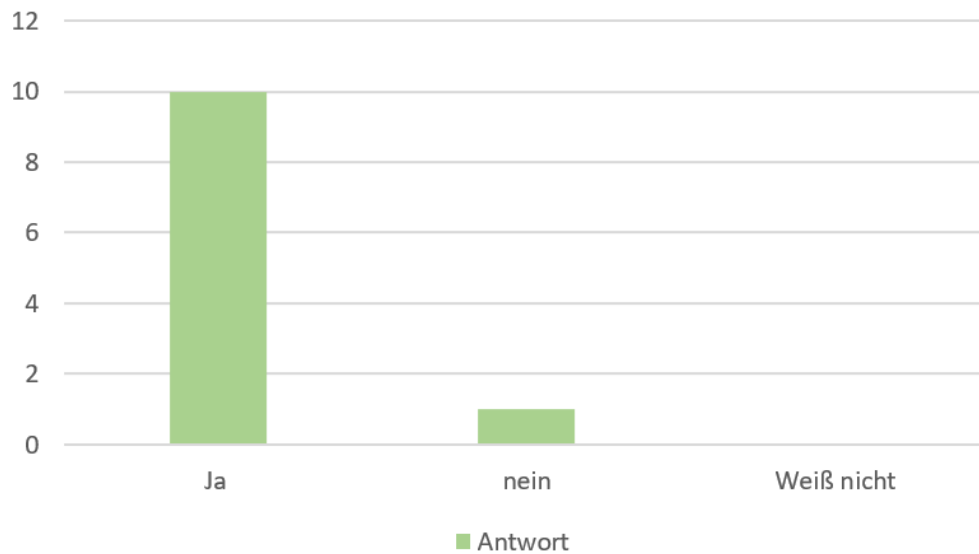
- wir müssen auf dem Schulweg da nicht lang

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.

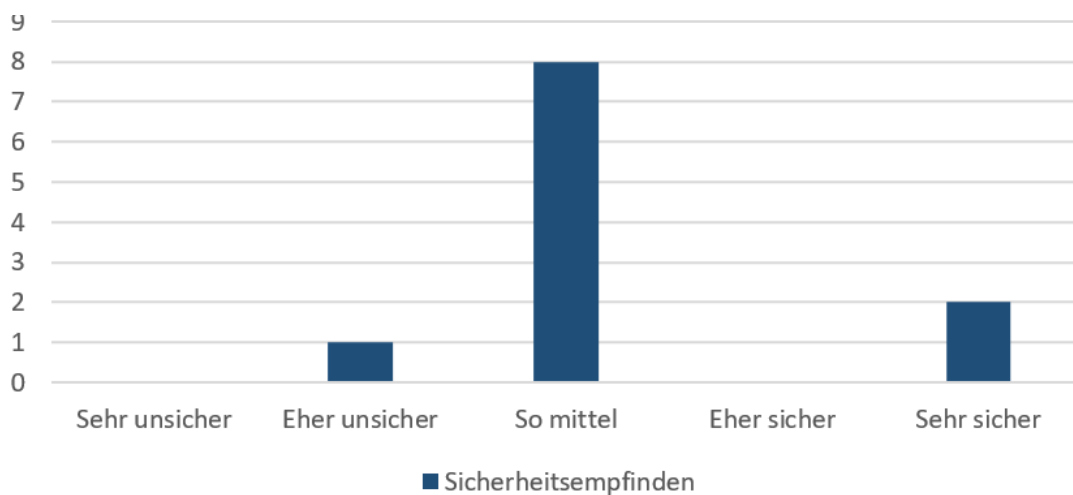
5. Würdest Du öfter mit dem Rad fahren, wenn der Radschnellweg fertig ist?



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:

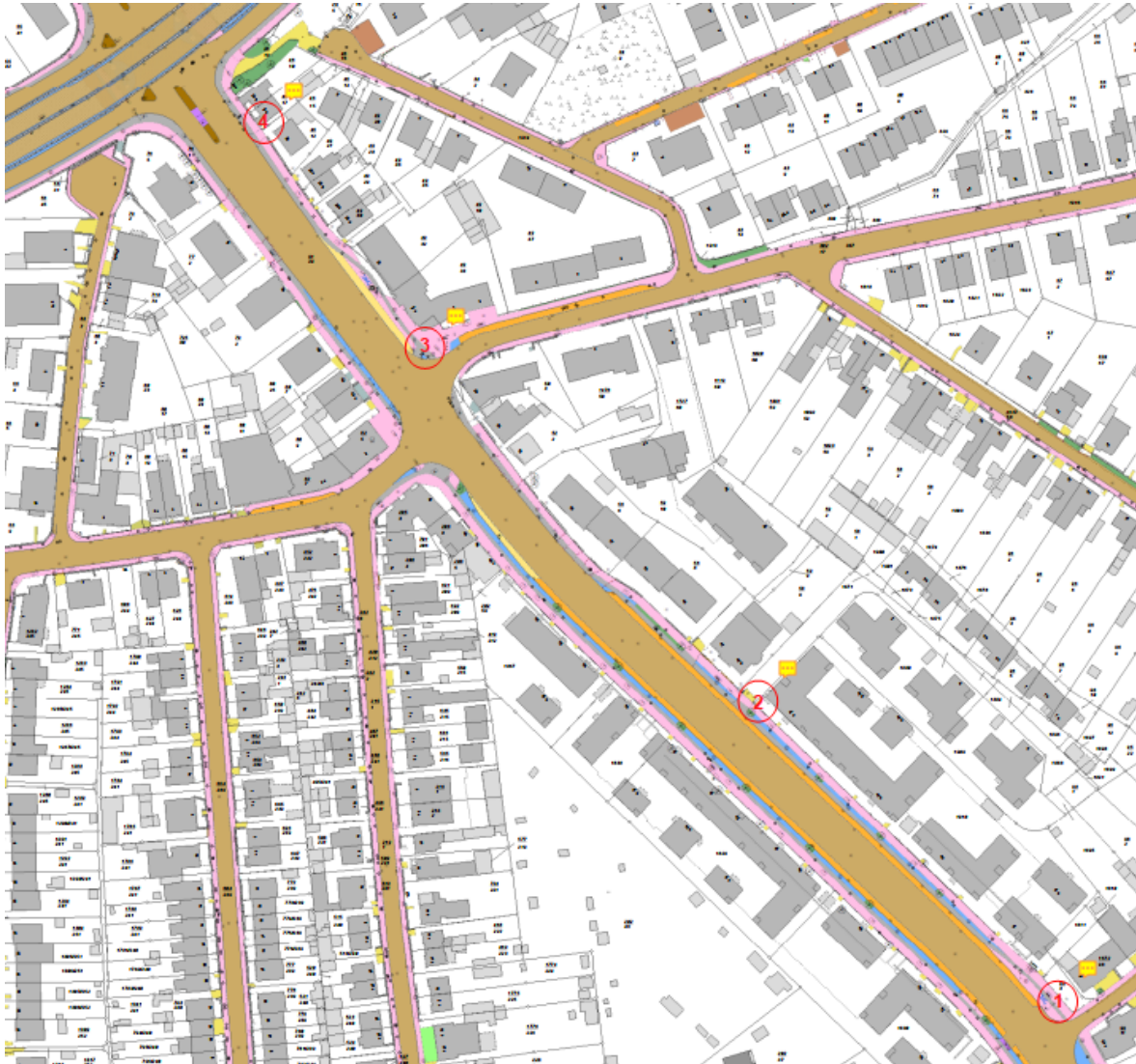


Bild: Ort des Haltes

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.

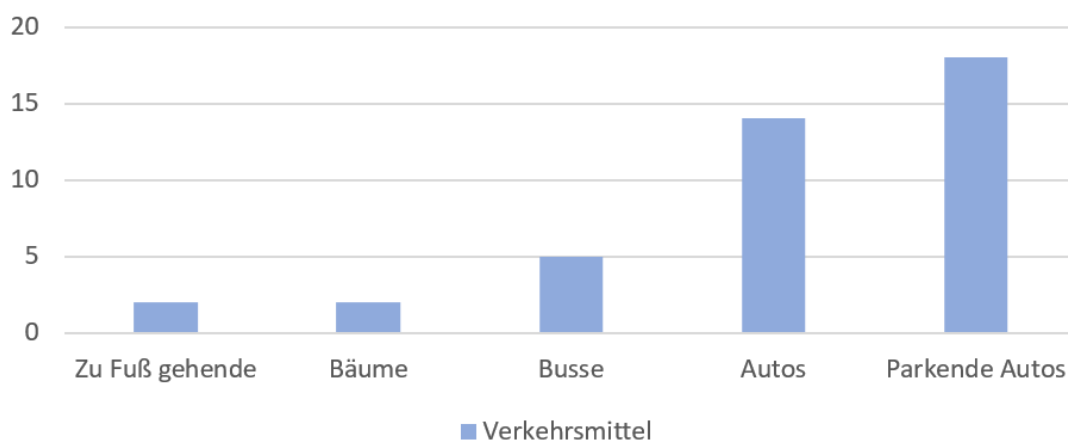
Das Interesse der Kinder und Jugendlichen an der Maßnahme „Radschnellweg Ratzeburger Allee“ und an der Beteiligung war überwiegend hoch.

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.

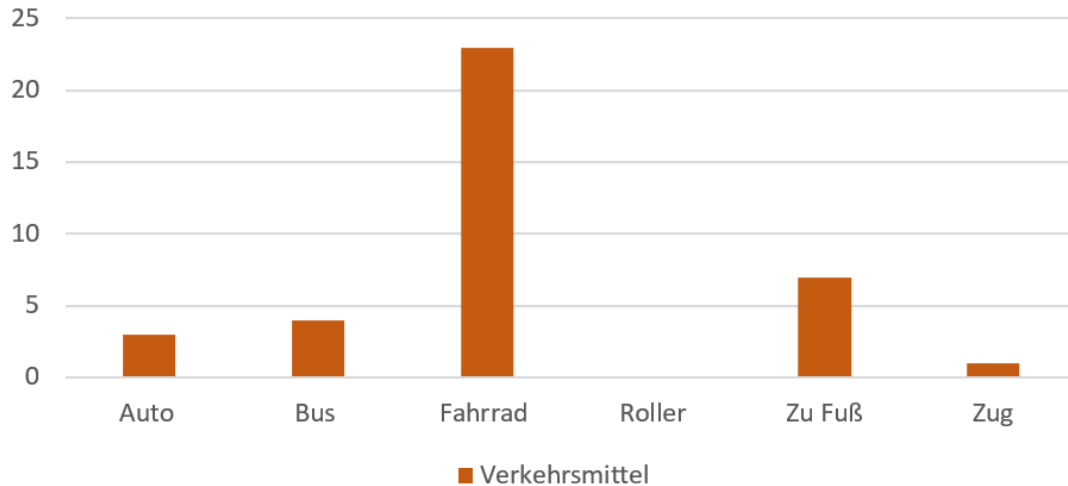
2. Es ist nur begrenzter Platz vorhanden. Wer soll in Deinen Augen seinen Platz hergeben (Mehrfachnennung möglich)?

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.



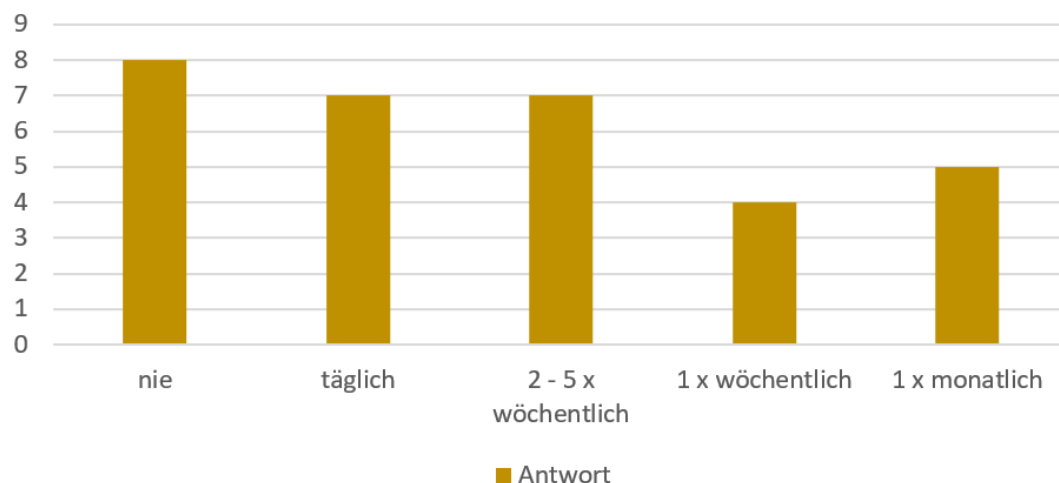
3. Wie kommst Du zur Schule (Mehrfachnennung möglich)? Warum so und nicht anders?

Eine deutliche Mehrheit fährt regelmäßig mit Fahrrad.



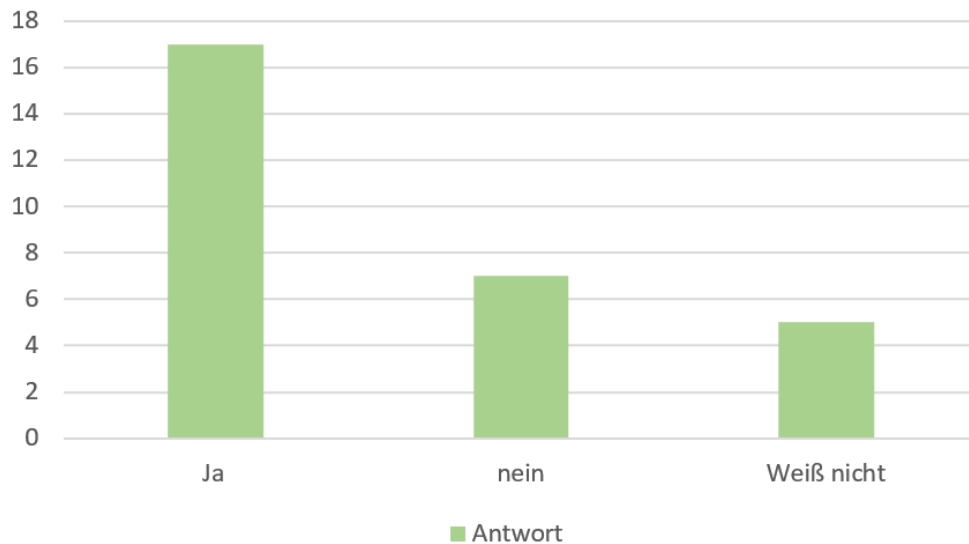
4. Fährst Du jetzt zurzeit mit dem Rad auf der Ratzeburger Allee und wenn ja, wie oft? (z.B. zu Freund:innen, Hobby ...)

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.



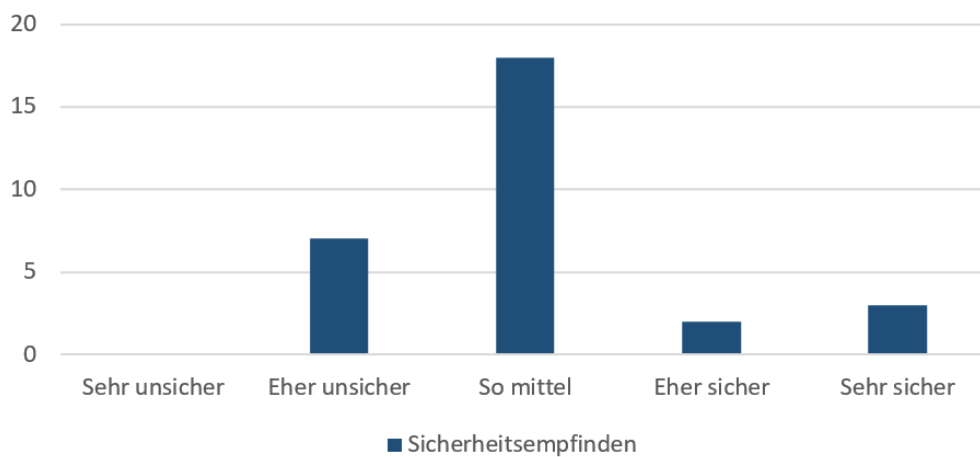
5. Würdest Du öfter mit dem Rad fahren, wenn der Radschnellweg fertig ist?

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





► Nr. VO/2023/12847
öffentlich

Lübeck, 14.12.2023

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Heike Brons-Schnell (E-Mail: heike.brons-schnell@luebeck.de Telefon: 122-6575)

Freigabe zur Fortsetzung des Projektes "Umbau und Sanierung Behnhaus Drägerhaus" aufgrund Überschreitung der Projektkosten von >175.000 EUR des veranschlagten Gesamtbudgets

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die Baumaßnahme „Umbau und Sanierung Behnhaus Drägerhaus“ am Standort Königstraße 9 - 11, bei Mehrkosten i. H. von 485.000 €, mit Gesamtkosten in Höhe von 14.735.000 € weiter fortzusetzen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
4.041.7 Kulturstiftung Hansestadt Lübeck die LÜBECKER MUSEEN	zustimmend

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da die Interessen der Kinder und Jugendlichen nicht berührt sind.

Die Maßnahme ist:

☐
☐
☒

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

§1 der Zuständigkeitsordnung

Finanzielle Auswirkungen:

☒	Ja (Anlage 1)
☐	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☐	Nein
☒	Ja – Begründung:
Einbau von Winterfenstern mit Isolierverglasung, Umstellung Beleuchtung auf LED, Energetische Ertüchtigung der obersten Geschossdecken u. aufgehenden Bauteilen im Dachraum	

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:**Begründung:****1. Allgemeines**

Es wird Bezug auf die Beschreibung der Baumaßnahme der Vorlage VO/2023/12232 vom 06.06.2023 genommen.

1.1 Zeitliche Übersicht

Planungsbeginn (Auftrag Architekt):	Februar 2015
EW-Bau:	Mai 2016
Baubeginn BA Empfangszimmer für das Buddenbrookhaus (als vorgezogene Maßnahme):	Dezember 2019
Übergabe Empfangszimmer an Nutzer:	März 2020
Projektfreigabe zur Umsetzung des Projektes:	07.05.2020 - VO/2020/08858-01
Baubeginn BA Kellersanierung:	Dezember 2020
Fertigstellung BA Kellersanierung:	Oktober 2021
Beginn vorgezogene Maßnahmen/ Archäologische Grabungen Küchenhof Behnhaus:	3. Quartal 2022
Fertigstellung vorgezogene Maßnahmen	
Erneute Projektfreigabe mit erweiterter EW-Bau:	08.11.2022 - VO/2022/011436-01
Archäologische Grabungen Küchenhof Behnhaus:	1. Quartal 2023
Baubeginn BA Behnhaus:	1. Quartal 2023
Freigabe zur Fortsetzung des Projektes:	06.06.2023 - VO/2023/12232
Übergabe Gebäude Behnhaus an Nutzer:	3. Quartal 2024
Baubeginn BA Drägerhaus:	3. Quartal 2024
Übergabe Gebäude Drägerhaus an Nutzer:	2. Quartal 2026

1.2 Aktueller Stand der Maßnahme

Die Verbauarbeiten und die archäologische Untersuchung sind abgeschlossen. Die umfangreiche Schadstoffsanierung im Behnhaus ist abgeschlossen, gleichzeitig wurden die Dachböden grundgereinigt und zur anstehenden Instandsetzung sowie für hier vorgese-

hene Einbauten freigegeben.

Die Erstellung des neuen Treppenhauses im Rohbau, sowie der Neubau der Terrassenanlage des Seitenflügels und die Abbruchmaßnahmen (u. A. der Rückbau des Schornsteins zur Erstellung der vertikalen Installationstrasse), sind zu ca. 80 % abgeschlossen. Die Erdarbeiten zur Unterflurverlegung der Haustechnik wurden durchgeführt, ebenfalls konnte die Freilegung des historischen Ziegelbodens von früheren Schuttverfüllungen im Keller des Seitenflügels berücksichtigt werden. Die Arbeiten Installation Heizung/Lüftung/Sanitär und Elektrik im KG befinden sich in der Umsetzung und werden voraussichtlich planungsgemäß zum Ende des Jahres 2023, mit dem vorgesehenen Einbau der neuen Sohle, abgeschlossen.

Vorgesehene und notwendige Arbeiten, die mit den festgestellten Schadensbildern an der Fassade Königstrasse zusammenhängen, sind in der Ausführung vorbereitet. Dazu wurden Musterflächen und Musterbauteile angefertigt.

Die denkmalpflegerische Abstimmung bezüglich der Fenstersanierung und Fassadeninstandsetzung (Arbeiten befinden sich in der Ausführung), inkl. der farblichen Fassung der Bauteile, ist weitgehend abgeschlossen und im Rahmen von umfangreichen restauratorischen Untersuchungen erfolgt.

1.3 Kostenentwicklung

Die aktuellen Kosten stellen sich nach Kostengruppen im Vergleich zur Freigabe zur Fortsetzung des Projektes – Mehrkosten I aus 06/2023 wie folgt dar:

			06/2023	11/2023
			Mehrkosten I	Mehrkosten II
KG	100	Grundstück	0 €	0 €
KG	200	Herrichten/ Erschließen	511.000 €	554.000 €
KG	300	Bauwerk-Bau- konstruktion	5.892.000 €	6.292.000 €
KG	400	Bauwerk-Techn. Anlagen	5.288.000 €	5.311.000 €
KG	500	Außenanlage n mit Planung	130.000 €	130.000 €
KG	600	Ausstattung	16.000 €	16.000 €
KG	700	Baunebenkosten	2.404.000 €	2.422.000 €
Zur Aufrundung (Sicherheit)			9.000 €	5.000 €
Gesamtkosten (brutto)			14.250.000 €	14.735.000 €
			100,00 %	103,4 %

Im Juni 2023 wurde die Freigabe zur Fortsetzung des Projektes aufgrund von Überschreitung der Projektkosten zu nunmehr 14.250.000,- € erteilt.

Nach Erhöhung der Kosten für die Fassadensanierung u. Fenstersanierung, der Preissteigerungen der Submission in der KG 400 sowie infolge erhöhter Kosten für die Auslagerung und Schadstoffsanierung belaufen sich die derzeitigen Gesamtkosten nun-

mehr auf 14.735.000 €.

2. Anlass für diese Vorlage

Nach § 1 Nr. 1 der am 26.03.2015 von der Bürgerschaft beschlossenen Fassung der Zuständigkeitsordnung ist eine erneute Entscheidung des Hauptausschusses zur Fortführung des beschlossenen Vorhabens herbeizuführen, wenn die Gesamtkosten um mehr als 20 % oder um mehr als 175.000,- € netto überschritten werden. Diese Entscheidung ist jetzt erforderlich, da die Kosten nach der jetzt vorgelegten, überarbeiteten Kostenermittlung gegenüber der Kostenermittlung aus 06/2023 um ca. 485.000,- € steigen.

Bei den hier prognostizierten Gesamtbaukosten handelt es sich um den, zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage bekannten, voraussichtlichen Kostenumfang. Bis jetzt wurden etwa 14% der Gesamtbaukosten, excl. der KG700 sowie etwa 17% der Baukosten des 1.BA, excl. der KG700 umgesetzt. Bei dem Bauvorhaben, Bauen im Bestand, wird eine größtmögliche Kostensicherheit jederzeit angestrebt. Dennoch können sich neue Erkenntnisse im weiteren Projektverlauf auf die Entwicklung der Gesamtbaukosten auswirken.

Es handelt sich bei dem Projekt um ein Gebäude mit hochgradigem Denkmalschutz. Im Vorwege konnten und können nicht sämtliche Bauteilöffnungen durchgeführt werden, die für eine maximale Kostensicherheit notwendig wären, da das Objekt fortlaufend im Betrieb war und ist. Erst mit fortschreitender Freilegung der historischen Bausubstanz im Rahmen der Sanierung konnte der teilweise sehr schlechte Zustand der Bauteile festgestellt werden.

3. Begründungen der Mehrkosten

3.1 Übersicht zur Mehrkostenentwicklung nach Kostengr. (Differenz 06/2023 zu 11/2023):

KG	200	Herrichten u. Erschließen	+ 43.000 €
KG	300	Bauwerk-Baukonstruktion	+ 400.000 €
KG	400	Bauwerk-Techn. Anlagen	+ 23.000 €
KG	500	Außenanlagen mit Planung	+/- 0 €
KG	600	Ausstattung	+/- 0 €
KG	700	Baunebenkosten	+ 18.000 €
<i>Zur Aufrundung (Sicherheit)</i>			+ 1.000 €
Gesamt (brutto)			+ 485.000 €

3.2 Übersicht zur Mehrkostenentwicklung nach Themen (Differenz 06/2023 zu 11/2023):

1.	Mehrkosten nach Submission	+ 23.000 €
2.	Mehrkosten aus vertiefender Planung	+ 251.000 €
3.	Mehrkosten Fassadensanierung Behnhaus	+ 210.000 €
<i>Zur Aufrundung (Sicherheit)</i>		+ 1.000 €
Gesamt (brutto)		+ 485.000 €

3.3 Erläuterung:

Für die straßenseitige Fassade des Behnhauses wurde eine restauratorische Befundung der Farbschichten zur Feststellung der farblichen Fassung und Beurteilung der

verwendeten Anstrichmaterialien durchgeführt. Die Untersuchung der Fassade konnte aufgrund der Komplexität erst nach Gerüststellung vollständig erfolgen. Durch die nachfolgenden, abschnittsweisen Entschichtungen, an mit der Denkmalpflege abgestimmten Musterflächen und Bauteilen wurden die im Untersuchungsbericht dokumentierten Schadensbilder weiter bestätigt.

Dass die Fassade in einem derart schlechten Zustand ist, konnte im Vorwege nicht erkannt werden. Der wirklich desaströse Zustand verdeutlicht sich auch darin, dass die Denkmalpflege unter Beteiligung vieler Experten, einem kompletten Abtrag zugestimmt hat, um die Mauerwerkssubstanz insgesamt zu erhalten.

Die Übereinstimmung zur entwickelten, denkmalpflegerischen Zielstellung und Konservierungskonzeption für die Maßnahme ist gegeben.

Während der gesamten Planungsphase und Bauzeit wurde und wird projektbegleitend von den Planern und durch das GMHL sondiert, ob Einsparungen in der Umsetzung der Maßnahme erfolgen können. Diese würden, soweit unter Wahrung der Nutzeranforderungen möglich, umgesetzt werden. Da bei diesem Projekt aber ausschließlich Maßnahmen zum Substanzerhalt, zum Brandschutz, zur Barrierefreiheit, zur Anpassung an einen zeitgemäßen Museumsbetrieb sowie energetische Maßnahmen durchgeführt werden, konnten bei Berücksichtigung aller realistischen Aspekte jedoch keine relevanten Möglichkeiten von Kosteneinsparungen identifiziert werden. Aus Gründen der Kosteneinsparung wurden u. a. restauratorische Reparaturen bspw. an den Wandflächen im marmorierten Gang, Erdgeschoss Gartenflügel Behnhaus (Restauration 1984) etc. nicht im Projektumfang berücksichtigt.

Es ist anzumerken, dass die Hochbau-Gewerke (KG 300) für das Drägerhaus, mit einem Kostenansatz von 2.150.000,- € noch nicht ausgeschrieben wurden. Die Veröffentlichungen dazu erfolgen in 2024, da mit dem 2.BA des Drägerhauses Ende 2024 gestartet wird. Durch die losweise Vergabe der Hochbaugewerke und die dadurch mögliche Berücksichtigung der aus dem 1. BA Behnhaus gewonnen Erkenntnisse, wird eine größtmögliche Kostensicherheit angestrebt.

Darstellung der ausschlaggebenden Abweichungen (Differenz 06/2023 zu 11/2023):

Maßgebliche Kostenveränderungen entsprechend der Übersicht unter 3.2 sind:

1. Mehrkosten nach Submission (Mehrkosten ca. 23.000,- €):

Aufgrund der aktuellen Marktsituation ergaben sich nach der Submission der Sicherheitstechnischen Anlagen (KG 400) Mehrkosten von ca. 23.000,- €.

2. Mehrkosten aus unvorhersehbaren, neuen Erkenntnissen während der Bauzeit (Mehrkosten ca. 251.000,- €):

Dazu gehören:

- Erneuerung der Regenwasserleitungen des Gartenflügels vom Behnhaus
- erhöhter Kostenaufwand für die Auslagerung sowie Vorhaltung der Lagerfläche für Inventar u. Kunstgegenständen (Mehrkosten i. H. v. ca. 43.000,- €)
- Erhöhung der Schutzmaßnahmen, umfangreichere Feinreinigung der Flächen und angrenzenden Bauteile und Gegenstände im Dachraum (Mehrkosten i. H. v. ca. 65.000,- €)
- Mehrkosten für Schadstoffuntersuchungen (KG 700) nach Freilegung von zuvor nicht zugänglichen Bereichen u. Bauteilen sowie der Begleitung der vorgenannten Schadstoffsanierungsmaßnahmen
- Notwendigkeit zur Fortsetzung des Monitorings im Behn- Drägerhauskeller
- Notwendigkeit zur Einrichtung eines Monitorings der raumklimatischen Einflüsse der baulichen Maßnahme auf die denkmalhistorisch wertvolle Ausstattung des Gartenflügels

- Höherer Umfang an notwendigen Arbeiten im Zuge der Sanierung der Bestandsfenster (Mehrkosten i. H. v. ca. 120.000,- €)
- baubiologische Begutachtung von Schäden nach Freilegung von zuvor nicht zugänglichen Bereichen u. Bauteilen

3. Mehrkosten aus unvorhersehbaren, neuen Erkenntnissen während der Fassadensanierung Behnhaus (Mehrkosten ca. 210.000,- €):

- materialgerechte Instandsetzung resp. den vollständigen Ersatz / Neuaufbau der Putzflächen sowie der Rustizierungen im Sockelgeschoss mittels Muschelkalk, Erneuerung der gezogenen Profilierungen im Bereich der Fensterfaschen (Mehrkosten i. H. v. ca. 76.000,- €)
- Erneuerung der Abdeckungen der Rundbogenelemente sowie der Gesimsabdeckungen (Mehrkosten i. H. v. ca. 31.000,- €)
- erforderliche Abplanung des Gerüsts sowie der sich aus den umfangreicheren Arbeiten ergebende Verlängerung der Gerüststandzeit (Mehrkosten i. H. v. ca. 10.000,- €)
- Sanierung resp. Instandsetzung der durch Witterungseinflüsse teilw. zerstörten sowie stark beschädigten Sandsteinelemente (Sandsteinbalustraden u. Sandsteinelemente der Attika) (Mehrkosten i. H. v. ca. 81.000,- €)
- restauratorische Instandsetzung der Lünetten / Konsolen sowie der Reparatur der Zahnleisten u. Stuckelemente (Mehrkosten i. H. v. ca. 12.000,- €)

4. Begründung der Dringlichkeit

Zur kontinuierlichen Fortsetzung der Baustelle und Einhaltung des Bauzeitenplanes ist eine kurzfristige Freigabe und Deckung der beantragten Mittel dringend erforderlich.

Derzeit befindet sich das Projekt noch im Zeitplan, sollte sich die Freigabe der Mehrkosten verschieben, kann es zu negativen Folgen hinsichtlich des Zeitplans kommen. Ein verzögerter Beginn der Fassadenarbeiten wirkt sich direkt auf die Gerüststandzeit aus, wodurch weitere Mehrkosten entstehen. Es ist geplant die Fassadensanierung mit der Fertigstellung des 1. BA Behnhaus abzuschließen. Der Zeitplan ist auch unbedingt einzuhalten, da die Ausstellungskonzeptionen des Museums auf die Termine ausgelegt sind.

5. Deckung des Mehrbedarfs

Der gem. o. g. Kostenzusammenstellung genannte Bedarf in Höhe von 14.735.000,- € wird in der Haushaltsanmeldung für 2025 hinsichtlich der Ordnung der Urbudgets und der VEs entsprechend angepasst. Der Mehrkostenbedarf für die Fassade von 485.000,- wird in 2024 durch das Bereichsbudget abgedeckt.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass für das Projekt Bundeszuwendungen aus „Mitteln der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) zur Substanzerhaltung und Restaurierung von unbeweglichen Kulturdenkmälern von nationaler Bedeutung“ jährlich beantragt werden. Für das Jahr 2020 wurden bereits 276.285,- € und für das Jahr 2021 weitere 117.000,- € ausgezahlt. Für das Jahr 2022 wurden 178.225,- € und für das Jahr 2023 237.800,- € bewilligt.

Weitere Fördermittel für die Folgejahre konnten seitens des BKM's leider nicht in Aussicht gestellt werden, weil das Förderprogramm eingestellt wurde. Alternative Fördermöglichkeiten werden z. Zt. untersucht.

Darüber hinaus wird versucht, weitere Mittel bei anderen Förderprogrammen zu generieren. So wurden beispielsweise Fördermittel für den Einbau, den Austausch und die Optimierung der Anlagentechnik (außer Heizung), hier Erstinstallation/Erneuerung der Lüftungsanlagen aus dem Energie- und Klimafonds (EKF), beantragt. Der zugehörige Zuwendungsbescheid über 295.000,- € liegt seit Anfang April 2023 vor. Der Zuschuss

wird erst nach Abschluss der Maßnahme ausgezahlt. Der Bewilligungszeitraum endet am 15.04.2025. Die Befristung kann auf begründeten Antrag um maximal 24 Monate verlängert werden, wenn die Umsetzung der Maßnahme innerhalb der ursprünglichen Frist vom Antragsteller aus Gründen nicht umgesetzt werden konnte, welche der Antragsteller nicht zu vertreten hat.

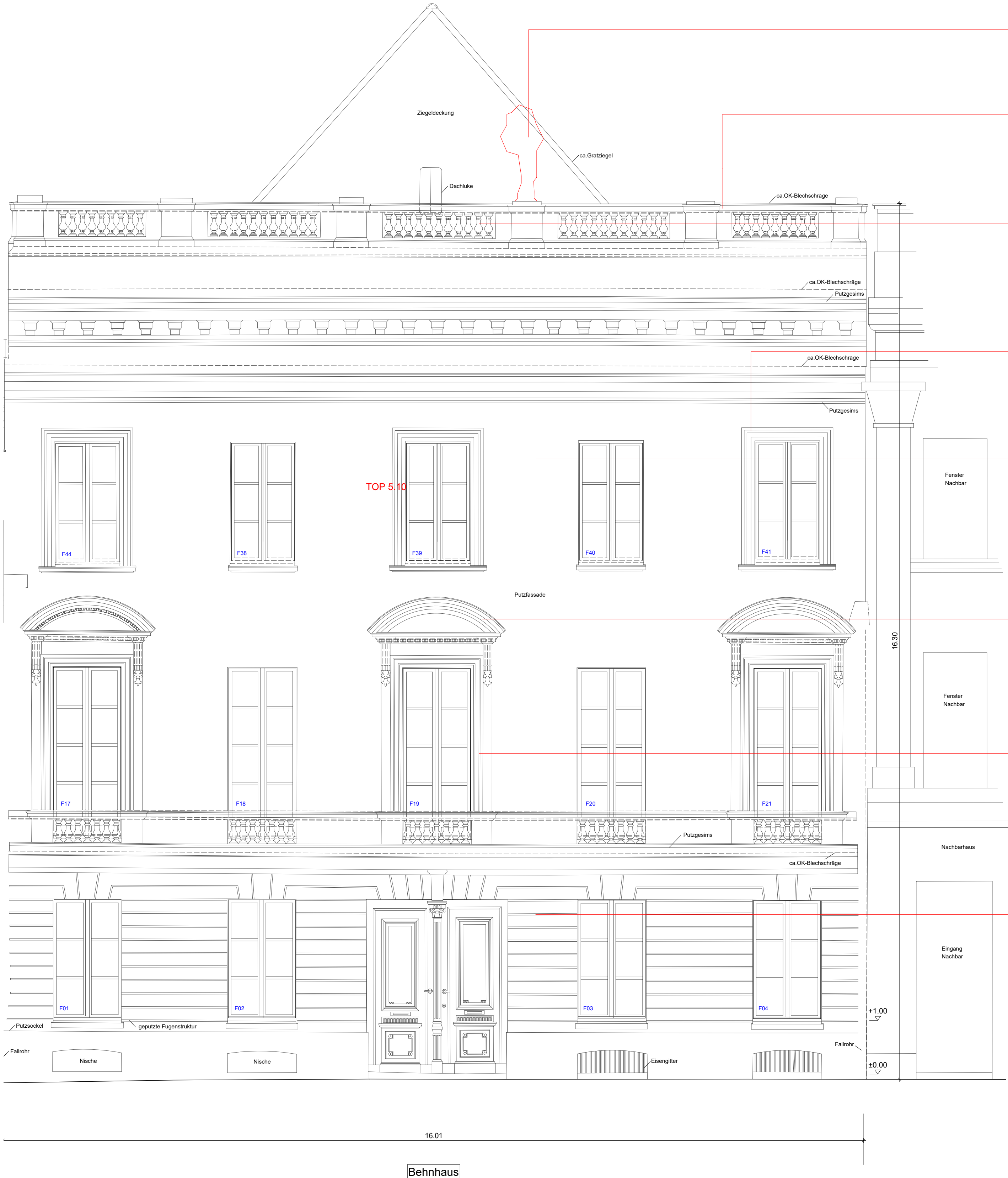
Das GMHL stellt die investive haushaltsmäßige Ordnung her, plant, beauftragt und rechnet alle Gewerke einschließlich der Betriebsvorrichtungen im Rahmen der Gesamtmaßnahme ab. Nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme und Abrechnung der Anlage im Bau durch die Anlagenbuchhaltung werden die dem Museum zuzuordnenden Betriebsvorrichtungen als Einzelanlagen dem Produkt Lübecker Museen 251001 abschreibungspflichtig zugeordnet.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Ansicht Fassadenarbeiten

Senatorin Joanna Hagen



- Attikafiguren: Farbbeschichtung und Versiegelung
Reinigung des witterungsbedingten biogenen Bewuchses
Ausführung durch Fa. Nielandt (Malerarbeiten)
- Sandsteinelemente: Konservierung der Attika
Überarbeitung deutlicher Attikaschäden (witterungsbedingt mikrobiell belegt / sandende Oberflächen) durch konservatorische Bearbeitung.
Ausführung durch Steinmetzarbeiten.
- Sandsteinbalustraden: Nachbildung (Erneuerung)
Aufgrund des festgestellten Schadensbildes (Ausbrüche, Fehlstellen, Brüche) wird eine Nachbildung der Elemente in Sandstein empfohlen (Steinmetzarbeiten).
Urzustand (Entwurf 1730: Kalkgrundierung, Grauton oben und unten, terracotta mittig (NCS-Wert = S2030 - Y30R, ggf. ursprüngliche Natursteinsichtigkeit)
Erhalt von drei Balustern nach Restauration als denkmalpflegerische Referenz.
- Fensterfaschen im 2. OG:
Die Profilierung befindet sich in einem weitgehend guten Zustand.
Die Überarbeitung erfolgt im Rahmen der Malerarbeiten.
- Glattputz: Erneuerung Fläche
Aufgrund des festgestellten Schadensbildes ist eine Reparatur nicht mehr möglich, da die festgestellten Ablösungen vom Mauerwerk gravierend sind.
Vollständiger Ersatz der Putzflächen mittels Muschelkalkputz (durch das Maurergewerk)
Farbcode Erstfassung 1730: NCS-Wert = S5005-Y50R (dunkles, warmes Grau)
- Stuckaturen + Profilierungen: Instandsetzung / teils Erneuerung aufgrund erheblicher Beschädigungen
...unter Maßgabe dokumentierter Einbindung der Altsubstanz
Die detailreiche Ausbildung der Rundbögenelemente, bestehend aus Zahnleisten, Lünetten und gezogenen Profilierungen sind maßgeblich durch Stuckateurarbeiten nachzubilden.
- Sandsteinbalustraden: Nachbildung (Erneuerung)
Aufgrund des festgestellten Schadensbildes (Ausbrüche, Fehlstellen, Brüche) wird eine Nachbildung der Elemente in Sandstein empfohlen (Steinmetzarbeiten).
Urzustand (Entwurf 1730: Kalkgrundierung, Grauton oben und unten, terracotta mittig (NCS-Wert = S2030 - Y30R, ggf. ursprüngliche Natursteinsichtigkeit)
- Rustizierung des Putzes im Sockelbereich:
Aufgrund des festgestellten Schadensbildes (Hohlstellen, Reparaturansatz aus vergangenen Jahrzehnten) ist eine Instandsetzung nicht zu empfehlen.
Ein homogener Neuaufbau unter Verwendung von Muschelkalkputz sichert die bauphysikalische Einheit aus Mauerwerk, Putz und anschließendem mineralischem Anstrich.
Ausführung durch Maurerarbeiten
- Spenglerarbeiten allgemein:
Die Erneuerung sämtlicher Blechabdeckungen ist im Rahmen der Fassadenerneuerung wie geschildert erforderlich um den dauerhaften Schutz der exponierten Bauteile zu gewährleisten.
Die Ausführung erfolgt durch Dachdecker / Spengler.

Index	Datum	Änderung	gez.
-------	-------	----------	------

LÜBECK PLANT UND BAUT

HANSESTADT LÜBECK

DER BÜRGERMEISTER

BAUHERR:

FACHBEREICH 5 PLANEN UND BAUEN

GEBÄUDEMANAGEMENT

23552 LÜBECK, MÜHLENDAMM 14

ABTEILUNG	651.1 Technisches Gebäudemanagement
BEREICH	651.0 Gebäudemanagement

ARCHITEKT / FACHPLANER

GEZEICHNET

BAUVORHABEN :

MUSEUM BEHNHAUS / DRÄGERHAUS

KÖNIGSTRASSE 9 / 11

23552 LÜBECK

UMBAU UND SANIERUNG

Leistungsphase								AUSFÜHRUNGSPLANUNG									
Gebäude								Behnhaus									
Erstellungsdatum	Gewerk	LPH	Gebäude	Planinhalt	Planinhalt	Plan	Status	Index	Erstellungsdatum	Gewerk	LPH	Gebäude	Planinhalt	Planinhalt	Plan	Status	Index
05.10.2023	Planer	1		1	2	Nummer			05.10.2023	Planer	1		1	2	Nummer		
Datum Planstand	A-5A- B- A- 01-01- V -0																
08.11.2022																	
Planinhalt																	
Ansicht 01																	
Fassadeninstandsetzung																	
M 1:50																	



► Nr. VO/2024/12920
öffentlich

Lübeck, 22.01.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.651 - Gebäudemanagement

Bearbeitung: Florian Lotties (E-Mail: florian.lotties@luebeck.de Telefon: 122-6525)

Freigabe zur Teilnahme an letzter Ausschreibung zum Programm "Interreg Baltic Sea Region 2021 - 2027"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.02.2024	Schul- und Sportausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
19.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
20.02.2024	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird mit der Einreichung eines Förderantrags zum Programm „Interreg Baltic Sea Region 2021 – 2027“ beauftragt. Gegenstand ist das Projekt „Flipped Energy Classroom to Flip Climate Change“ („Flip-EC“) mit einem kommunalen Eigenanteil von 20 %.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390.01 Klimaleitstelle	Zustimmung
4.401 Schule und Sport	Zustimmung

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

☐
☒

Ja

Nein- Begründung:

Eine umfassende Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ist Kernbestandteil des Projekts. Die Beschlussfassung zur Teilnahme am Projektauftrag erfolgt deshalb vor dem Start der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Projekt.

Die Maßnahme ist:

☒
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| ☒ | Ja (Anlage 5) |
| ☐ | Nein |

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- | | |
|-------------------------------------|------------------|
| ☐ | Nein |
| ☒ | Ja – Begründung: |
- Die Umsetzung des Projekts trägt zur Bewusstseinsbildung bei und fördert die Umsetzung technischer wie verhaltensbasierter Maßnahmen zur Energieeinsparung.

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Allgemeine Hinweise zum Interreg Programm Baltic Sea Region 2021 – 2027

Das Interreg B Ostseeraumprogramm (Interreg Baltic Sea Region) fördert und unterstützt Kooperationsprojekte, die im Rahmen der territorialen Zusammenarbeit zur Erreichung der regionalpolitischen Ziele der Europäischen Union beitragen. Eines der Schwerpunktthemen ist dabei die Steigerung der Energieeffizienz. Finanziert wird das Programm im Wesentlichen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Der aktuelle „Call for Participation“ öffnete am 17.01.2024 und wird der Letzte für den Programmzeitraum sein. Danach ist bis mindestens 2028 keine Förderung in diesem Umfang mehr über dieses Programm möglich. Über Interreg geförderte Projekte sollen an bereits lokal oder regional in den Partnerländern durchgeführte Aktivitäten anknüpfen und diese durch eine europäische Zusammenarbeit ergänzen. Die teilnehmenden Projektpartner können mit Hilfe der Förderung ihre eigenen Tätigkeitsschwerpunkte setzen sowie von dem Erfahrungsaustausch und den Aktivitäten der anderen Partner profitieren. Darüber hinaus bietet ein Interreg-Partnerkonsortium ein wichtiges Netzwerk, um ggf. Folgeprojekte zu initiieren.

Projekt: Flipped Energy Classroom to Flip Climate Change („Flip-EC“)

Projektziele und Kerninhalte

Der größte Teil des Energieverbrauchs Lübecker Liegenschaften geht auf Schulgebäude zurück. Das liegt zum einen an der Gebäudesubstanz, zum anderen an der Parametrierung der vorhandenen Heizungsanlagen sowie dem Umgang mit der Energie durch die Nutzenden.

Die Praxis zeigt, dass schon die Umsetzung von Maßnahmen mit moderatem finanziellem Aufwand, wie beispielsweise die energetische Optimierung und Parametrierung bestehender technischer Anlagen, Energieeinsparungen zwischen 10 und 20 Prozent erzielen kann. Sensibilisierungsprojekte in der Schule begünstigen zusätzliche Einsparungen, steigern die Akzeptanz und das Verantwortungsbewusstsein der Schüler:innen, Lehrpersonen, Hausmeister:innen und des weiteren Schulpersonals.

Diese Maßnahmen sind jedoch oft zeitintensiv, bedürfen umfangreicher Abstimmung und sind während der Umsetzung/Einführung mit gewissen Einschränkungen für die Nutzenden verbunden.

Für die erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung ist daher der Einbezug aller Stakeholder (Schüler:innen, Lehrpersonen, Schulpersonal, Hausmeister:innen, Ganztagsbetreuung,

Schulträger, Bauunterhaltung, und Anderer) von elementarer Bedeutung. Durch die Einbeziehung der ganzen Schulgemeinschaft werden:

1. die Akzeptanz für die Maßnahmen und Einschränkungen bei der Umsetzung gesteigert,
2. der Austausch wichtiger Informationen zur Gebäudenutzung (z. B. Nutzungszeiten) und Bedürfnisse gefördert,
3. die Menschen zur Mitwirkung an der Umsetzung der Maßnahmen gewonnen,
4. das Verantwortungsbewusstsein für den Umgang mit Energie gefördert,
5. die Selbstwirksamkeit gestärkt und
6. Schüler:innen im Sinne einer Bildung für nachhaltige Entwicklung („BNE“) und unter Beachtung des Whole School Approachs auf zukünftige Herausforderungen vorbereitet.

Über das Klimanetzwerk Schulen besteht bereits ein sehr enger, gemeinsamer Kontakt von Schulen, Schulträger, Klimaleitstelle und GMHL-Energiemanagement. Da hier bereits BNE-Projekte realisiert werden, wird für den pädagogischen Ansatz von „Flipped Classroom-EC“ eine hohe Akzeptanz erwartet werden können.

Die Zusammenarbeit von schulischen und nicht-schulischen Institutionen stellt insbesondere in Bezug auf Maßnahmen der technischen Ebene eine gemeinsame Herausforderung dar. Deshalb können in Zusammenarbeit der Projektpartner im Ostseeraum hilfreiche Methoden, Materialien und Werkzeuge zusammengestellt und erarbeitet werden, die anschließend sowohl das bestehende Lübecker Projekt zu Energiesparmodellen an Schulen als auch Kommunen, Schulen, Schulträger und weitere Akteur:innen anderer Länder befähigen, die Schulgemeinschaft besser in die Umsetzung (technischer) Energieeffizienzmaßnahmen zu integrieren.

Die Methode des „Flipped Classroom“ bezieht sich dabei auf die grundsätzliche Herangehensweise, insbesondere Schüler:innen nicht nur als Lernende, sondern auch als Lehrende zu sehen, Impulse von ihnen auf- und ernst zu nehmen und sie als gleichwertige Beteiligte zu behandeln. Grundlage für das Projekt bilden die Konzepte des [Whole Institution Approach](#) (siehe Link und Anhang „Nachhaltigkeit 360° in der Schule“) und der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE). Entsprechend soll mit dem Projekt die Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Bildung für Nachhaltige Entwicklung (NAP BNE) vorangebracht werden. Das Projekt unterstützt in großem Maße die Umsetzung der Punkte 2.2, 2.5 und 2.6 des 2023 veröffentlichten Impulspapiers der Nationalen Plattform BNE (siehe Anhang).

Mit dem Projekt wird an das laufende Projekt der Hansestadt Lübeck zu Energiesparmodellen an Schulen angeknüpft, das über die „Nationale Klimaschutz Initiative“ (NKI) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klima (BMWK) mit einer Personalstelle im Energiemanagement des GMHL gefördert wird. Mit „Flip-EC“ wird die Arbeit mit Schulen und Multiplikator:innen in Lübeck und Region strukturell durch professionell erstellte Materialien und Medien wie Leitfäden, Checklisten, Fortbildungsmodule etc. optimiert und ergänzt. Die über dieses Projekt finanzierbare externe Unterstützung z. B. beim Projektmanagement schafft zusätzliche Entlastungen, sodass sowohl „Flip-EC“ als auch das bestehende Projekt zu Energiesparmodellen an Schulen sich mehr inhaltlichen Arbeiten widmen können.

Durch den internationalen Austausch werden unterschiedliche Herangehensweisen an multilaterale Herausforderungen unter Einbezug verschiedener Rahmenbedingungen auf die Probe gestellt und nicht zuletzt bestehende Strukturen in allen Partnerländern kritisch hinterfragt. Ziel ist es, voneinander zu lernen und langfristig Strukturen so zu verändern, dass die Energiewende tatsächlich mit der nötigen Geschwindigkeit bei gleichzeitig hoher Akzeptanz umgesetzt werden kann.

Des Weiteren wirkt das Projekt unterstützend bei der Umsetzung mehrerer Maßnahmen des Masterplans Klimaschutz (insb. „EB_Sparen_2“ und explizit die Maßnahmen „EB_Sparen_8“, „EB_Sparen_9“ und „EB_Sparen_10“) des eea und Aktivitäten des Bereichs Schule

und Sport. Zu nennen sind hier vor allem die Bewusstseinsförderung zu energieeffizientem Verhalten, die durch umgesetzte Maßnahmen zu erwartenden Energie- und damit Treibhausgaseinsparungen sowie die Stärkung kommunaler Strukturen und Prozesse der Bildung für nachhaltigen Entwicklung.

Eckdaten und Rahmenbedingungen

Projektlaufzeit: 36 Monate ab Zuschlagserteilung

Projektpartner:innen:

- Die Hansestadt Lübeck tritt als sog. „Lead-Partnerin“ auf.
- Eduversum GmbH ist inhaltlicher Partner des Projekts und soll die Federführung der Materialerarbeitung übernehmen.
- aconium GmbH (ehem. atene KOM) hat die Projektidee in das Konsortium eingebracht, koordiniert die Antragstellung und könnte später im Projekt (per Ausschreibung) für Projekt-, Finanz- und Kommunikationsmanagement beauftragt werden.
- Des Weiteren sind zur Erfüllung der Förderbedingungen mindestens zwei weitere Partner:innen aus zwei Ländern des Ostseeraums notwendig. Geplante Partner-Institutionen sind Behörden in Städten und Kommunen, Energieagenturen, Umweltorganisationen und Bildungsakteure (Agenturen, Verlage, Verbände). Insgesamt sind bis zu 12 Partner:innen angedacht. Bei Partnerstädten der Hansestadt Lübeck (z. B. Klaipėda (LT), Visby (SE)) wurde eine erste Kontaktaufnahme bereits in die Wege geleitet. Die weitere Partnergewinnung soll über die sog. Matchmaking-Plattform des Programms sowie weitere Kontakte der drei o. g. Partner erfolgen.

Rahmenterminplan/Meilensteine

Seit Sept 2023: Projektskizze und Partner:innensuche

Februar 2024: Workshop zur Ausarbeitung/Finalisierung der Projekthinhalte

Ende Februar 2024: Entscheidung des Hauptausschusses über die Teilnahme

Im Falle der Zustimmung des Hauptausschusses:

März 2024: Ausfüllung des Project Idea Forms und Konsultation mit dem Interreg-Sekretariat

Ende Mai 2024: Späteste Abgabe des Projektantrags inkl. unterschriebener Partner Declaration

November 2024: Förderentscheidung

Januar 2025: Projektstart (Laufzeit 36 Monate)

Kosten/finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten hängen von der tatsächlichen Anzahl der gewonnenen Partnerorganisationen ab. Für Lübeck als Lead-Partnerin ist mit einem Anteil von ca. EUR 500.000,- zu rechnen. Der Eigenanteil beträgt, bei einer Förderquote von 80 %, entsprechend 20 %.

Gesamtkostenanteil HL	100 %	ca. 500.000 Euro
Förderung durch EFRE	80 %	ca. 400.000 Euro
Eigenanteil HL	20 %	ca. 100.000 Euro

Der o. g. Gesamtkostenanteil für die Hansestadt Lübeck enthält Aufwendungen für folgende Positionen:

- 0,5 – 1 Personalstelle bei der Hansestadt Lübeck zur Durchführung des Projekts für den Projektzeitraum,
- entstehende Kosten für die Vergabe von unterstützenden Leistungen wie Projekt- und Finanzmanagement,
- Reisekosten.

Die Haushaltsmittel sind aktuell noch nicht geordnet und werden im Haushalt des GMHL in den Haushaltsjahren 2025 bis 2027 bereitgestellt.

Die bisherige Unterstützung der Eduversum GmbH und der aconium GmbH erfolgt „auf eigenes finanzielles Risiko“ der externen Partner. Es entstehen bei Ablehnung der Förderung keine Kosten für die Hansestadt Lübeck. Im Zuschlagsfall verpflichtet sich die Hansestadt Lübeck, die sog. Preparation Costs, die vom gemeinsamen Interreg-Ostsee-Sekretariat an die Lead-Partnerin Hansestadt Lübeck überwiesen werden, an den Projektentwickler aconium GmbH weiterzuleiten.

Eine genaue Benennung der Aufteilung sowie des exakten Umfangs der Kosten ist erst kurz vor der finalen Antragstellung im April 2024 möglich. Für einen verbindlichen Start der Antragstellung unter Beteiligung von Eduversum (Projektpartner) und aconium (Projektentwickler) muss bis Ende Februar 2024 eine Entscheidung der Hansestadt Lübeck über die Freigabe zur Teilnahme an dem Förderaufruf als Lead-Partner und (im Falle der Zuschlagserteilung) der Erbringung des Eigenanteils erfolgen.

Anlagen:

- 1 – Finanzielle Auswirkungen
- 2 – Interreg Ostseeraum Infoblatt
- 3 – Masterplan Klimaschutz Maßnahmenblätter
- 4 – Info-Papier Nachhaltigkeit in der Schule 360°
- 5 – Impulspapier der Nationalen Plattform BNE 2023

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.651 Gebäudemanagement

Anlage 1 zur Vorlage vom 22.01.2024

Produkt: 111029

VO-Nr.: VO/2024/12920

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2025	2026	2027	2028
Erträge	133.334,00	133.334,00	133.333,00	
Aufwendungen	-166.667,00	-166.667,00	-166.666,00	
Saldo Ergebnisplan	-33.333,00	-33.333,00	-33.333,00	0,00
Einzahlungen	133.334,00	133.334,00	133.333,00	
Auszahlungen	-166.667,00	-166.667,00	-166.666,00	
Saldo Finanzplan	-33.333,00	-33.333,00	-33.333,00	0,00

2025	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt			Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	X	X	Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	X	X	X	X
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2025	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	111029.4147000000	Gebäudemanagement, Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.priv.U ntern	133.334,00
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	111029.5011000000	Gebäudemanagement, Personal-, Dienstaufw. Beamte	-166.667,00
Saldo Ergebnisplan			-33.333,00
	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	111029.6147000000	Gebäudemanagement, Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.priv.U ntern	133.334,00
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111029.7011000000	Gebäudemanagement, Personal-, Dienstaufw. Beamte	-166.667,00
Saldo Finanzplan			-33.333,00

aconium Infoblatt

Interreg Baltic Sea Region Ostseeraum

Programmlaufzeit: 1. Januar 2020 – 31. Dezember 2027
Projekte müssen bis zum 31.12.2029 abgeschlossen sein

Das Interreg B Ostseeraumprogramm (Interreg Baltic Sea Region) fördert und unterstützt Kooperationsprojekte, die im Rahmen der territorialen Zusammenarbeit zur Erreichung der regionalpolitischen Ziele der Europäischen Union beitragen. Der Ostseeraum umfasst Teile von acht EU-Ländern sowie Norwegens und vereint 80 Millionen Einwohner:innen auf einer Fläche von 2,9 Mio. km². Trotz sprachlicher und kultureller Unterschiede steht der von einer geringen Bevölkerungsdichte ge-

prägte Ostseeraum aufgrund seiner geografischen und sozialdemografischen Charakteristik vor länderübergreifenden Herausforderungen, die die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit über die nationalen Grenzen hinaus unterstreichen. Die Verbesserung des ökologischen Zustands der Küstengewässer, die Steigerung der Resilienz von Gesellschaft und Wirtschaft sowie Energieeffizienz, Klimaschutz und nachhaltige Mobilitätslösungen sind dabei die Schwerpunktthemen.



Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union

Länder:

- ▶ Dänemark
- ▶ Deutschland¹
- ▶ Estland
- ▶ Finnland
- ▶ Litauen
- ▶ Lettland
- ▶ Norwegen²
- ▶ Polen
- ▶ Schweden

- 1 Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen (Lüneburg), Schleswig-Holstein
- 2 Trøndelag, Møre og Romsdal, Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark, Viken, Innlandet, Oslo

- ☐ Förderfähige Gebiete – Ostseeraum
- ☒ Mitgliedstaaten der Europäischen Union
- ☐ Anrainerstaaten (nicht EU)

Abbildung 1: Förderfähige Gebiete im Interreg-Ostseeraum.
Quelle: <https://interreg-baltic.eu/about/>

Die Schwerpunkte des Programms

Für den Zeitraum 2021-2027 wurden vier thematische Prioritäten festgelegt, gleichzeitig ist jede Priorität in spezifische Ziele untergliedert. Projektideen kommen für die Förderung in Frage, wenn sie einen Beitrag zu den folgenden Zielen leisten:

Abbildung 2: Prioritäten und spezifische Ziele im Interreg -Programm Ostseeraum.

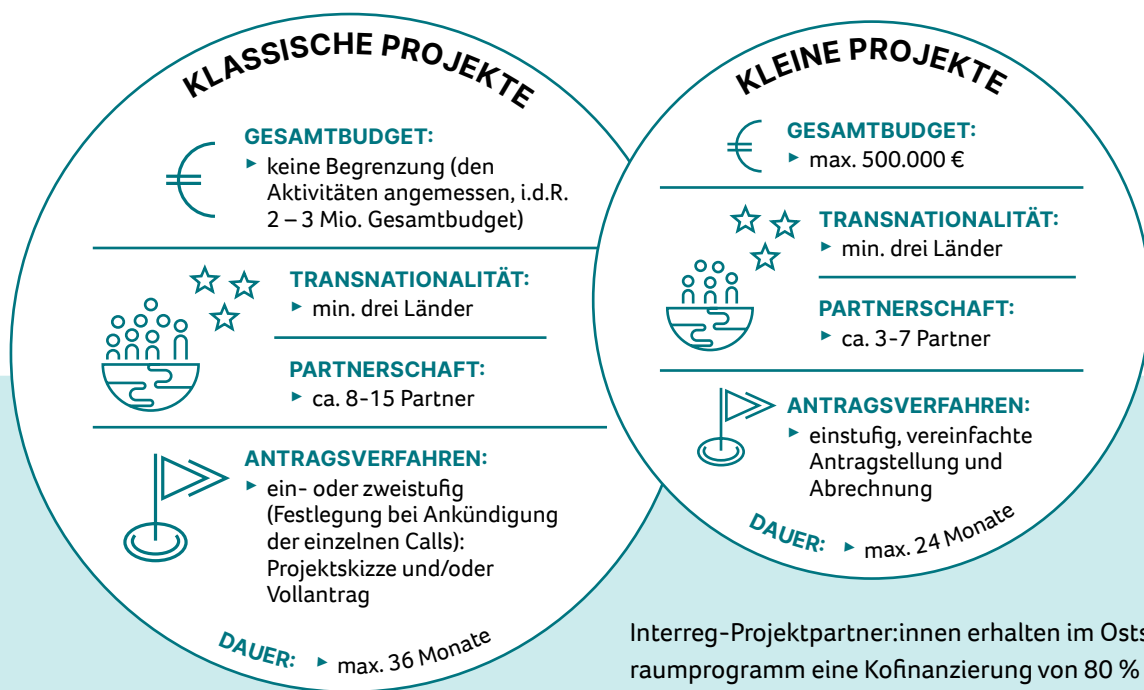
Quelle: <https://interreg-baltic.eu/about/priorities-2021-2027/>

Spezifische Ziele	
Priorität 1: Innovative Gesellschaften	▶ Resiliente Volkswirtschaften und Gesellschaften ▶ Flexible öffentliche Dienstleistungen
Priorität 2: Intelligente Wassernutzung	▶ Nachhaltige Wassernutzung ▶ Blaue Wirtschaft
Priorität 3: Klimaneutrale Gesellschaften	▶ Kreislaufwirtschaft ▶ Energiewende ▶ Intelligente Lösungen für grüne Mobilität
Priorität 4: Gute Governance in der Zusammenarbeit	▶ Projektplattformen ▶ Makroregionale Governance

Voraussetzungen für eine Förderung

Im Ostseeraum können sogenannte klassische und kleine Kooperationsprojekte gefördert werden. Diese identifizieren eine länderübergreifende Herausforderung und

entwickeln Lösungen, die nicht nur den Projektpartnern sondern auch den Regionen im Programmraum zu Gute kommen:



Interreg-Projektpartner:innen erhalten im Ostseeraumprogramm eine Kofinanzierung von 80 % der gesamten Projektkosten. Dabei sind u. a. die Kosten für Personal und Verwaltung, Reiseaktivitäten, externe Expertise sowie Materialkosten förderfähig.

Abbildung 3: Eigenschaften von klassischen Projekten (Core Projects) und kleinen Projekten (Small Projects).

Quelle: https://www.interreg.de/INTERREG2021/DE/Foerderung/SechsProgrammaeume/Ostseeraum/ostseeraum_node.html

Der Weg zur Förderung

Am Anfang steht die Idee, diese wird in einer Projektbeschreibung ausgearbeitet und daraufhin folgt bei erfolgreicher Antragstellung die Zusammenarbeit, die im Zentrum von Interreg-Projekten steht.

Aufrufe zur Einreichung von Projektanträgen werden vom Gemeinsamen Sekretariat des Ostseeraums veröffentlicht (www.interreg-baltic.eu). Calls können alle Prioritäten und

Ziele des Programms adressieren oder einen thematischen Fokus setzen.

Die Einreichung des Projektantrags erfolgt über die Onlineplattform des Interreg Ostseeraumprogramms BAMOS+. Die administrative Begleitung der Projektumsetzung (jährliche oder halbjährliche Projektfortschritts- und Finanzberichte) erfolgt ebenfalls über diese Plattform.

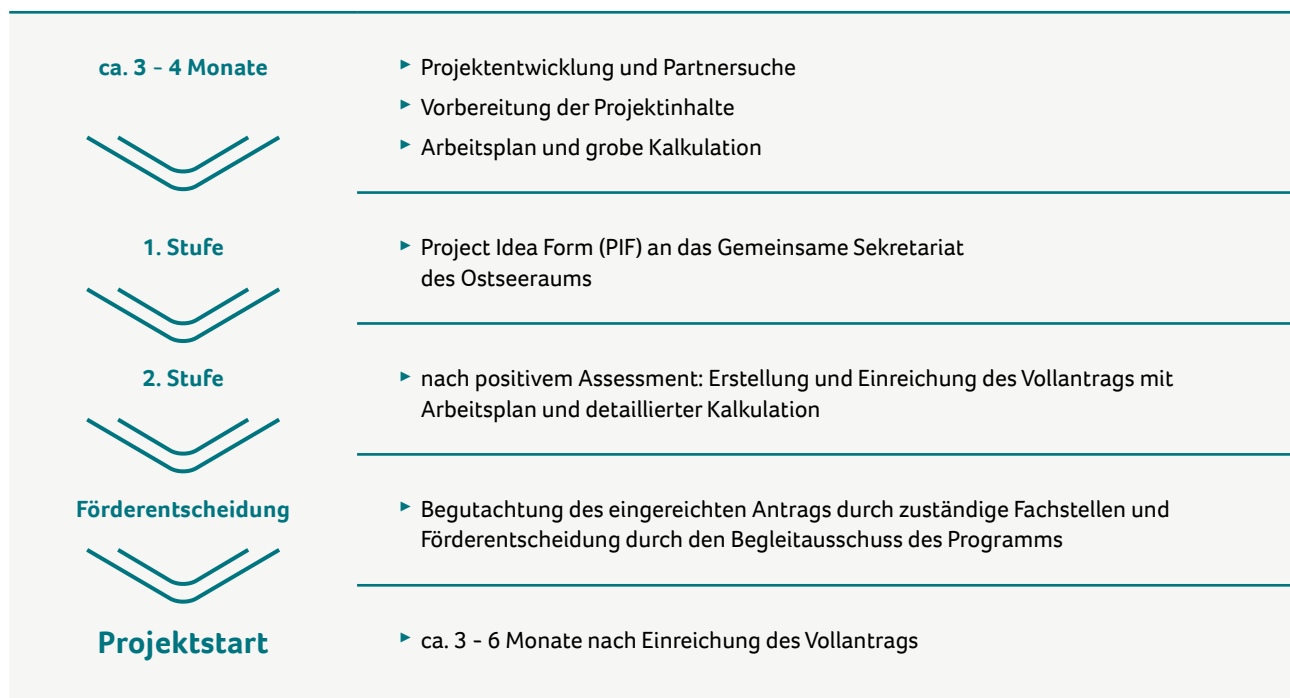


Abbildung 4: Prioritäten und spezifische Ziele im Interreg-Programm Ostseeraum.
Quelle: <https://interreg-baltic.eu/about/priorities-2021-2027/>



Unser Angebot

Sie haben eine Projektidee und benötigen Unterstützung bei der Entwicklung eines Projektantrags im Interreg-Programm Ostseeraum? Mit ihrer Expertise in der Projektentwicklung, sowie dem Projekt- und Finanzmanagement in den Aktionsbereichen Interreg A, B und C, ist die aconium GmbH die richtige Ansprechpartnerin für Sie. Wir begleiten Sie gerne in allen Phasen: von der Projektidee bis hin zum erfolgreichen Abschluss.

▶▶▶ Kontakt

Team EU-Programme und Netzwerke

aconium GmbH

Invalidenstraße 91 | 10115 Berlin

E-Mail: europa@aconium.eu

<https://aconium.eu/>

Nummer		Thema	
EB_Sparen_2	☒ Energie & Bau	☐ Wirtschaft	☐ Digitalisierung
	☐ Landnutzung & Boden	☐ Ressourcenschutz	☒ Umweltbildung
	☐ Mobilität	☒ Öffentlichkeitsarbeit	☐ Übergeordnetes
Stellschraube		Intelligent Energie sparen	
Maßnahmentitel	Nutzer:innenverhalten verbessern		
Ziel	Ziel der Maßnahme ist, den Energiebedarf in privaten und kommunalen Gebäuden durch Verhaltensänderungen deutlich zu reduzieren.		
Ausgangslage	In Lübeck existiert eine Beratungsstelle der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein und diversen selbstständigen Energieberater:innen: Zusammen stellen sie ein gutes Netzwerk dar, um Bürger:innen und Gebäudeeigentümer:innen zu Effizienz- und Energieeinsparmaßnahmen zu beraten. Dennoch bestehen lange Wartezeiten für Beratungstermine, da die Anfragen in den letzten Jahren stark gestiegen sind.		
Strategie	Nicht nur technische Lösungen wie das Sanieren von Gebäuden und effizienzsteigernde Maßnahmen führen zum Einsparen von Energie, sondern auch ein sorgsamerer Umgang mit Strom und Wärme durch die Nutzer:innen. Um dieses Wissen zu verbreiten, werden Schulungsangebote, Öffentlichkeitsmaßnahmen und Anreizsysteme eingesetzt.		
	<u>Stärken</u> vorhandenes Energiemanagement für Schulen	<u>Chancen</u> Synergie mit Umweltbildung	
	<u>Schwächen</u> bisher geringe Interaktion mit Bürger:innen (z.B. Social-Media-Nutzung nicht möglich)	<u>Risiken</u> Nutzer:innen könnten sich bevormundet fühlen	
Verantwortliche Institutionen/Bereiche	3.390.01 Klimaleitstelle; 5.651 Gebäudemanagement; Stadtwerke Energie Lübeck; TraveNetz GmbH		
Einzubindende Gruppen	1.000.3 Digitalisierung, Organisation und Service (DOS); Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein; Energieberater:innen		
Zielgruppe	Bürger:innen		
Beitrag zur Treibhausgasneutralität	Der Strom- und Wärmesektor machen 72 Prozent der Treibhausgasemissionen aus. Ziel ist, die THG-Emissionen durch Einsparen und effizientes Nutzen von Energie sowie den Einsatz erneuerbarer Energien zu minimieren. Sensibilisiertes Nutzer:innenverhalten in privaten sowie öffentlichen Gebäuden und in Gewerbebetrieben kann zur THG-Minimierung beitragen.		
Erfolgsindikatoren	Anzahl durchgeführter Energieberatungen; Einführung der öffentlichen Energieverbrauchsanzeige		
Zusätzlicher Nutzen	Nebenkosten werden eingespart.		
Hinweise & Sonstiges			

Begonnene Aktivitäten

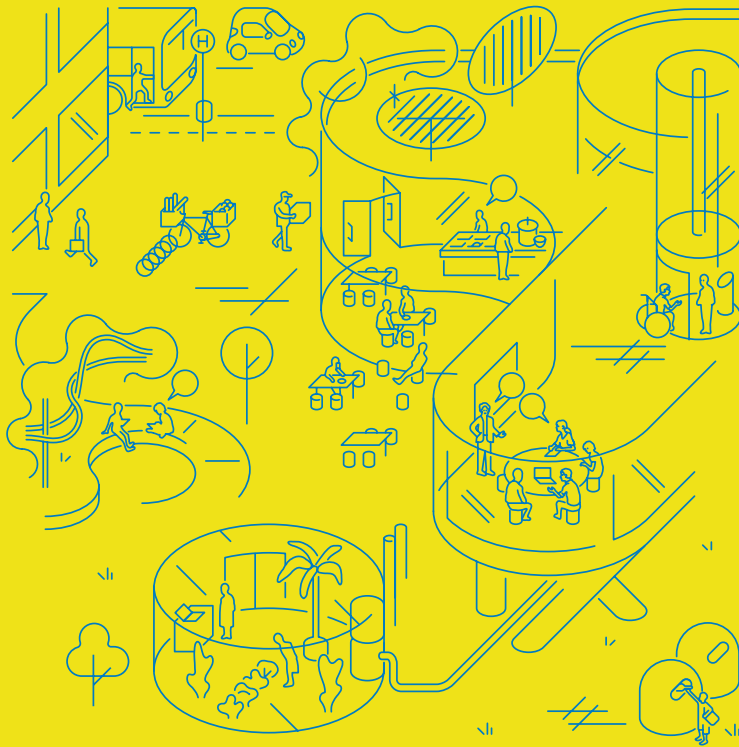
Nr.: <i>EB_Sparen_8</i> Nr. aus 2021: 11.1	Förderprogramm zu „Einführung von Energiesparmodellen“ in städtischen Schulen und Kitas fortführen		
eea-Zuordnung	Kommunale Gebäude und Anlagen		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: mittel Beeinflussbarkeit: direkt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: gut	
Instrument	Fördermittelprogramm Fordern/Konkretisieren		
Beschreibung	In Schulen und Kitas kann durch Bewusstseinsbildung und verändertes Nutzer:innenverhalten viel CO₂ eingespart werden. Anhand von Energiesparmodellen und einem ausgewählten Budgetierungssystem erhalten die Lübecker Schulen und Kitas anteilig die eingesparten Energiekosten. Dies stellt in der Regel einen hohen Anreiz dar. Dabei werden drei Bereiche betrachtet: 1. Ökologie: Beitrag zum Klimaschutz leisten, einsparen von Energie, Wasser, Abfall 2. Pädagogik: Verantwortungsbewusstsein im Umgang mit Energie und Wasser verinnerlichen 3. Ökonomie: Kosten für Energie und Wasser einsparen. Die Stelle des Energiemanagers/der Energiemanagerin für Schulen wurde im Juni 2022 besetzt und die ersten Projekte befinden sich in Bearbeitung.		
Verantwortliche/r	5.651 Gebäudemanagement, 3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Stellenbesetzung und Projektumsetzung im Juni 2022 gestartet (bereits erreicht); Anschlussförderung beschlossen und beantragt; Klimaschutzprojekte an Schulen erfolgreich fortgesetzt		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: vorhanden	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: möglich über NKI des Bundes
Verknüpfte Aktivitäten			

Mittelfristige Aktivitäten (2024-2030)

Nr.: <i>EB_Sparen_9</i> Nr. aus 2021	Klima-Bildung durch Einbindung von Energieeffizienzverhalten in Schul- und Kinderbücher fördern		
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: mittel Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Klima-Bildung fördern Aktivieren		
Beschreibung	Das Umweltbewusstsein und Nutzer:innenverhalten wird bereits im Kindesalter geprägt. Durch Muster, die durch Klima-Erziehung erlernt werden, und attraktive, motivierende Vorbilder kann nachhaltig ein sparsamer Umgang mit Energie erreicht werden. Die kommunale Förderung in Form von altersgerechten Lehrmitteln und Medien für Kinder (z. B. über Spiele und Bücher) kann diese Aktivierung in der Kinderpädagogik positiv unterstützen. Beispiel: Hörbuch „Theo träumt – von der Kraft des Windes und der Fantasie“.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nr.: <i>EB_Sparen_10</i>		Energiesparwettbewerbe für Schulen und Unternehmen initiieren	
Nr. aus 2021			
eea-Zuordnung	Öffentlichkeitsarbeit		
Bewertung	Klimaschutzbeitrag: niedrig Beeinflussbarkeit: indirekt	Wirkungstiefe: hoch Datenverfügbarkeit: mittel	
Instrument	Öffentlichkeitskampagne	Aktivieren	
Beschreibung	Ähnlich zum Fahrradwettbewerb Stadtradeln wird über einen festgelegten Zeitraum der Energieverbrauch der Teilnehmenden erfasst. Teilnehmen können Interessierte von Schulen und Unternehmen.		
Verantwortliche/r	3.390.01 Klimaleitstelle		
Meilensteine	Noch zu klären		
Finanzierungsansatz	Personalstellen: zu klären	Sachkosten: zu klären	Fördermittel: zu klären
Verknüpfte Aktivitäten			

Nachhaltig- keit 360° – in der Schule



**Was eine Schule zu einem Lernort für
nachhaltige Entwicklung und zukunfts-
fähiges Handeln macht**

Bildung für nachhaltige Entwicklung ist im Alltag der Schule verankert

Tipps zur Umsetzung

- Herstellung eines Alltags- und Handlungsbezugs der BNE-Aktivitäten
- Nutzung vielfältiger Lernzugänge/Methodik
- Sicherung des Zugangs zu hochwertigem BNE-Bildungsmaterial
- Verabschiedung eines Beschlusses zu BNE durch die Schulleitung bzw. die Schulkonferenz
- Erarbeitung eines Entwicklungsplans für die BNE-Aktivitäten der Schule: Welche Projekte plant die Schule zu welchem Zeitpunkt?
- Durchführung einer Selbstreflexion der BNE-Aktivitäten: Was funktioniert gut, was nicht so gut? Was soll beibehalten bzw. was kann künftig anders gestaltet werden?

- Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) ist als Leitbild im Schulprogramm verankert.
- Nachhaltigkeitsthemen wie Klimawandel, Biodiversität, nachhaltiger Konsum, Interkulturalität, Menschenrechte etc. werden als Querschnittsthemen im Unterricht thematisiert.
- Alle schulischen Partnerinnen und Partner werden in die Planung und Umsetzung der BNE-Aktivitäten eingebunden, um Mitgestaltung und Selbstwirksamkeitserfahrungen zu ermöglichen – darunter Schulleitung, Lehrkräfte, pädagogische Fachkräfte, Schülerinnen und Schüler, Eltern, Vertretung kommunaler Politik und Verwaltung, zivilgesellschaftliche Partnerinnen und Partner wie Schulfördervereine und Nichtregierungsorganisationen.
- etc.

BNE ist Teil der Bewirtschaftung der Schule

Tipps zur Umsetzung

- Beteiligung und Kooperation der gesamten Schulgemeinschaft, bspw. durch Ernennung eines/einer rotierenden und von der Schulleitung wertgeschätzten Nachhaltigkeitsbeauftragten innerhalb der Schülerschaft, welche die Umsetzung begleitet und weiterentwickelt
- Aufgreifen von Aspekten der nachhaltigen Bewirtschaftung der Schule im Unterricht

Ein Lernort nachhaltiger Entwicklung berücksichtigt Nachhaltigkeitskriterien bei der eigenen Ausstattung und Bewirtschaftung:

- Lebensmittel für die Mensa/den Kiosk werden aus der Region, möglichst fair gehandelt und in Bioqualität bezogen.
- Die Beschaffung von Einrichtung, und Materialien orientiert sich an Nachhaltigkeitsaspekten („reuse, reduce, recycle“); Neuanschaffungen werden möglichst über umweltfreundliche, zertifizierte Unternehmen bezogen.
- Lernende, Lehrende sowie Verwaltungsmitarbeitende gehen bewusst mit Energie und Ressourcen um.
- Umweltfreundliche Mobilitätswege wie Rad, Bus und Bahn, Fahrgemeinschaften etc. werden bevorzugt.
- etc.

BNE ist Teil der Mitarbeiterführung und der Weiterbildungsmöglichkeiten des Schulpersonals und der Schulleitung

Tipps zur Umsetzung

- Zusammentragen von BNE relevanten Fortbildungsangeboten
- Erstellung eines Weiterbildungsplans für die Mitarbeitenden
- Öffentliche Befürwortung der Schulleitung von Nachhaltigkeit in Schulalltag und Personalentwicklung
- Austausch von Lehrkräften und Verwaltungsmitarbeitenden – bspw. durch Aufgreifen von BNE in regelmäßigen Besprechungen

- Mitarbeitende – Lehrkräfte und Verwaltung nehmen an Fortbildungen teil, die Aspekte von (B)NE thematisieren.
- Die Schulleitung fördert bzw. begrüßt die Teilnahme von Mitarbeitenden an Fortbildungen im Kontext von BNE.
- etc.

Die Schule kooperiert mit Partnern (vor Ort) zu BNE

Tipps zur Umsetzung

- Öffnung der Schule nach außen für innovative Kooperationen, um Schnittstellen und Kooperationen mit außerschulischen Akteurinnen und Akteuren nutzen zu können
- Vernetzung mit anderen BNE-Mitstreitenden – auch über Bundesländer hinweg und international, um Erfahrungen auszutauschen, Synergien zu schaffen und Kooperationen weiterzuentwickeln

- Die Schule arbeitet mit lokalen Partnerinnen und Partnern zusammen, um BNE vor Ort voranzubringen: etwa der Gemeindeverwaltung, Schulförderverein, Migrantenvereinen, Seniorenheim, Sportverein, Jugendzentrum, Bioladen, Nichtregierungsorganisationen, lokalen Unternehmen, Schullandheim etc.
- Die Schule pflegt Schulkooperationen im In- und Ausland, die BNE-Aspekte aufgreifen.
- etc.



Bildung 2030 – Das Globale Nachhaltigkeitsziel 4

Mit der Globalen Nachhaltigkeitsagenda – den 17 Sustainable Development Goals, SDGs – hat sich die Weltgemeinschaft unter anderem dazu verpflichtet, bis 2030 für alle Menschen inklusive, chancengerechte und hochwertige Bildung sowie Möglichkeiten zum lebenslangen Lernen sicherzustellen.

Bildungsbereich Schule

www.bne-portal.de/bildungsbereiche

www.bne-portal.de/nationaler-aktionsplan

Rubrik Lehrmaterialien des BNE-Portals

www.bne-portal.de/lehrmaterialien

Vernetzen zu BNE

www.bne-portal.de/akteure

Bildung für nachhaltige Entwicklung

Nachhaltige Entwicklung bedeutet Menschenwürde und Chancengerechtigkeit für alle in einer intakten Umwelt zu verwirklichen. Bildung ist für eine nachhaltige Entwicklung zentral. Sie versetzt Menschen in die Lage, Entscheidungen für die Zukunft zu treffen und abzuschätzen, wie sich eigene Handlungen auf künftige Generationen oder das Leben in anderen Weltregionen auswirken.

Kontakt

Deutsche UNESCO-Kommission e.V.
Langwartweg 72, 53129 Bonn
T +49-228-688444 10, E bne@unesco.de

Redaktion

Bianca Bilgram und Julia Viehöfer (verantwortlich)

Gestaltung

Panatom Corporate Communication

Abbildungsverzeichnis

Illustration Lernorte © DUK/gestaltet von
Panatom Corporate Communication

SDG 4 Icon, CC-BY-SA 3.0, UN

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen WAP-DUK1518 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



UNESCO-Weltaktionsprogramm
Bildung für nachhaltige Entwicklung



Organisation
der Vereinten Nationen
für Bildung, Wissenschaft
und Kultur

Deutsche
UNESCO-Kommission

Impulspapier¹: Unser weiterer Weg zur Umsetzung von BNE 2030

Das Wichtigste in Kürze

Mit dem Nationalen Aktionsplan Bildung für nachhaltige Entwicklung (NAP BNE) haben wir, die Mitgliedsinstitutionen der Nationalen Plattform BNE, uns im Jahr 2017 dazu verpflichtet, uns im Rahmen unserer Zuständigkeiten dafür einzusetzen, BNE in allen Bildungsbereichen strukturell zu verankern – im Sinne des lebenslangen Lernens. Vertreterinnen und Vertreter der staatlichen Bildungsadministration aus Bund und Ländern, Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft arbeiten zusammen, um den NAP BNE in reales Handeln umzusetzen.

Wir werden auch unter dem 2021 gestarteten UNESCO-Rahmenprogramm BNE 2030 die vereinbarten Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen des NAP BNE entsprechend fortführen. Dabei sind unsere jeweiligen Handlungs- und Kompetenzrahmen maßgeblich. Dieses Impulspapier ist eine Orientierungshilfe für die Mitglieder der NP für das Setzen von Prioritäten in diesem Prozess. Es ist ein Papier für unsere Arbeit in der Nationalen Plattform BNE und der ihr zugeordneten Gremien, um Kräfte zu bündeln und den BNE-Prozess unverzüglich zu beschleunigen. Es flankiert den NAP BNE und orientiert sich an der Roadmap des neuen UNESCO-Programms „BNE 2030“. Das Impulspapier ist zudem ein Beitrag für die deutsche Umsetzung der Berliner Erklärung, welche die Dringlichkeit zum Handeln betont. Sie buchstabiert die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen von „BNE 2030“ aus.

Mit folgenden Hebeln wollen wir als Gremium Nationale Plattform BNE sowie als individuelle Mitgliedsinstitutionen die strukturelle Verankerung von BNE im gesamten Bildungssystem voranbringen: Wir wollen die Wirkung und den Einfluss der Nationalen Plattform BNE erhöhen, Synergien schaffen und Kräfte bündeln sowie unsere Förderung kohärenter ausrichten. Wir wollen bestehende und neue Zielgruppen besser erreichen, um die Wirkung in die Breite zu vergrößern.

Wir verankern BNE in allen (pädagogischen und nicht-pädagogischen) Ausbildungen und wollen in der Fort- und Weiterbildung als Teil des lebenslangen Lernens dynamisch auf Bedarfe reagieren.

Wir wollen den Erwartungen junger Menschen, der pädagogischen Fachkräfte und der Gesamtbevölkerung entsprechen und BNE beschleunigt in der formellen Bildung verankern, die non-formale/informelle Bildung (NIL) stärken und Kooperationen zwischen diesen schaffen.

Wir wollen voneinander lernen, unsere Wirksamkeit und Sichtbarkeit erhöhen sowie für BNE begeistern.

Die Hebel adressieren auch unsere BNE-Gremien (Foren sowie Partnernetzwerke) und sollen darüber hinaus als Einladung und Aufforderung an alle wirken, sich in den Prozess aktiv einzubringen. Bei ihrer konkreten Umsetzung ist die Vielfalt und Heterogenität der Mitglieder der BNE-Gremien zu berücksichtigen.

¹ Dieses Impulspapier beruht auf den Ergebnissen der Sitzung auf Arbeitsebene der Nationalen Plattform BNE vom 06. Mai 2022. Die Nationale Plattform BNE ist das Lenkungs-gremium des nationalen BNE-Prozesses. Ihr gehören Entscheidungsträgerinnen und -träger aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft an. Im Rahmen von sechs Arbeitsgruppen diskutierten die Mitglieder intensiv die Impulse des wissenschaftlichen Beraters der Nationalen Plattform BNE (Impulse: s. Sitzung der Nationalen Plattform BNE auf Entscheidungsebene vom 3. Dezember 2021 und [„2030: Perspektiven der BNE in Deutschland“](#)). Dort wurden Vorschläge erarbeitet, die bereits bestehende oder weitere Ansätze nicht ausschließen und ein Angebot sind, um gemeinsam die Umsetzung von BNE in die Breite zu fördern und zu beschleunigen.

1. Präambel

Mit der Verabschiedung der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals (SDGs) ist das Ziel für Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) gesteckt: Bis 2030 sollen alle Lernenden befähigt werden, im Sinne nachhaltiger Entwicklung handeln zu können (SDG 4.7). Dieses transformative Handeln soll ermöglichen, dass alle Menschen weltweit, gegenwärtig und in Zukunft würdig leben und ihre Bedürfnisse und Potentiale unter Berücksichtigung planetarer Grenzen und globaler Gerechtigkeit entfalten können. Auf diesem Weg markiert das Jahr 2025 einen Meilenstein im (inter-)nationalen BNE-Prozess: Zehn Jahre nach dem Startschuss des UNESCO-Weltaktionsprogramms (WAP) und fünf Jahre bis zur Zielmarke 2030 soll eine Zwischenbilanz von der UNESCO gezogen werden.

Wir, die Nationale Plattform BNE, schreiten bei der Umsetzung des Programms und der strukturellen Verankerung von BNE in allen Bildungsbereichen voran. Wichtige Meilensteine liegen bereits hinter uns:

- (1) Die Erarbeitung und Veröffentlichung des Nationalen Aktionsplans (NAP BNE) der Nationalen Plattform BNE,
- (2) die Verabschiedung des UNESCO-Rahmenprogramms „Bildung für nachhaltige Entwicklung: Die globalen Nachhaltigkeitsziele verwirklichen (BNE 2030)“ als Nachfolge des WAP mit seiner Roadmap und
- (3) die UNESCO-Weltkonferenz BNE im Jahr 2021 mit der Berliner Erklärung, die inzwischen von der UNESCO-Generalkonferenz indossiert wurde.

Mit unseren Commitments zeigen und leben wir die Unterstützung für BNE beispielgebend. Einiges haben wir, aber auch weitere Akteurinnen und Akteure, umgesetzt, anderes steht noch aus (nachzulesen in der Zwischenbilanz des NAP BNE aus dem Jahr 2020).

Die Federführung für die Umsetzung des nationalen BNE-Prozesses und die Koordinierung der Arbeit der Bundesregierung liegt beim Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF). Es unterstützt die Umsetzung des NAP BNE in Deutschland auf Grundlage des international gesteckten Rahmens der UNESCO-Programme. Gemeinsames Ziel aller BNE-Aktivitäten ist es zu befördern, dass jede und jeder Einzelne über das Wissen, die Urteils- sowie Handlungskompetenz in den Bereichen Ökologie, Soziales, Kultur und Wirtschaft sowie weiteren Dimensionen der Agenda 2030 unter Berücksichtigung der globalen Auswirkungen verfügt, um die dringend notwendige Transformation für ein lebenswertes und nachhaltiges Heute und Morgen zu erreichen. „Transformatives Handeln“ bedeutet also die Befähigung Lernender zum eigenen nachhaltigen Verhalten und zur nachhaltigeren Gestaltung von gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Es bildet gemeinsam mit „Strukturelle Veränderungen“ und „Die technologische Zukunft“ als Dreiklang die zentralen Reflexionen der Roadmap „BNE 2030“.

Dieses Impulspapier flankiert den NAP BNE und orientiert sich an der Roadmap „BNE 2030“ mit ihren fünf prioritären Handlungsfeldern, die seit dem WAP Bestand haben: (1) Politische Unterstützung, (2) Ganzheitliche Transformation von Lern- und Lehrumgebungen, (3) Kompetenzentwicklung von Lehrenden, (4) Stärkung und Mobilisierung der Jugend und (5) Förderung nachhaltiger Entwicklung auf lokaler Ebene – siehe dazu die Kästen im folgenden Text.

Die Welt befindet sich im ständigen Wandel. Globale Instabilitäten wie Kriege und die Corona-Pandemie, aber auch Wetterextreme und andere Folgen des Klimawandels bedrohen uns. Wir müssen handeln. Jetzt.

2. Hebel für eine beschleunigte Umsetzung des nationalen BNE-Prozesses

2.1. Stärkung der Nationalen Plattform BNE

Wir wollen die Wirkung und den Einfluss der Nationalen Plattform BNE erhöhen:

- 1) Unsere Zusammensetzung als Nationale Plattform BNE hat sich als Lenkungsorgan des nationalen BNE-Prozesses bewährt und bildet eine starke Allianz für die Umsetzung von BNE. Durch ein geschlossenes Auftreten und die Sichtbarmachung unserer Beschlüsse zielen wir darauf ab, Wirksamkeit und Sichtbarkeit in Politik und Gesellschaft zu erzeugen. Wir wollen BNE zunehmend in politische Prozesse auf allen Ebenen staatlichen Handelns einbringen.
- 2) Wir intensivieren die Kooperation mit allen, die für das Erreichen der Ziele von „BNE 2030“ von Bedeutung sind.
- 3) Wir stärken die Jugendbeteiligung durch Einbeziehen weiterer Jugendorganisationen in die BNE-Gremien (BNE-Foren und Partnernetzwerke).
- 4) Wir wollen eine NP, deren Strukturen noch stärker ein prozessorientiertes und effizientes Handeln ermöglichen.
- 5) Wir setzen uns für eine wirksame Finanzierung von BNE ein, um eine verlässliche, dauerhafte und tragfähige Unterstützung von strukturbildenden BNE-Maßnahmen auch zivilgesellschaftlicher Bildungsakteure und -akteurinnen zu erreichen.

Wir, die Entscheidungstragenden, intensivieren unsere Anstrengungen. Wir sorgen für eine bessere Kohärenz, ein stärkeres Engagement, eine größere Verbindlichkeit innerhalb unserer Zuständigkeiten und Möglichkeiten und eine ambitioniertere und den Krisen angemessenere Priorisierung unserer Entscheidungen.

→ „BNE 2030“ - Handlungsfeld 1: Politische Unterstützung; Handlungsfeld 4: Stärkung und Mobilisierung der Jugend

2.2. Koordinierung und Vernetzung der staatlichen BNE-Akteurinnen und -Akteure auf allen Ebenen

Wir wollen Synergien schaffen und Kräfte bündeln sowie unsere Förderung kohärenter ausrichten durch:

- 1) Stärkung der BNE-bezogenen Koordinierung zwischen den Ressorts auf Bundes- und Länderebene sowie der Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen.
- 2) Schaffung von mehr Transparenz in der BNE-bezogenen Fördersystematik durch verstärkte Koordinierung von staatlichen BNE-Akteurinnen und Akteuren auf allen Ebenen.
- 3) Einbeziehen von BNE als ein leitendes Konzept der pädagogischen Arbeit in relevante Förderungen und Programme im Bildungskontext.
- 4) Erreichen von mehr Vernetzung zwischen den BNE-Akteurinnen und Akteuren im Rahmen von Förderungen, z. B. durch ausgewiesene Verbundvorhaben.
- 5) Bewerbung von mehr Kommunen für die Teilnahme an Programmen mit dem Schwerpunkt „BNE“.
- 6) Verstärkte Berücksichtigung der prozessbegleitenden Forschung (BNE-Monitoring), Ausweitung von Evaluationsstudien, Erweiterung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und des nationalen Bildungsmonitorings um eine BNE-Indikatorik, damit noch gezielter wissensbasierte (Förder-)Entscheidungen auf allen Ebenen getroffen werden (Bund, Länder, Kommunen in Zusammenarbeit mit Wirtschaft und Zivilgesellschaft).

→ „BNE 2030“ – Handlungsfeld 1: Politische Unterstützung; Handlungsfeld 5: Förderung nachhaltiger Entwicklung auf lokaler Ebene

2.3. Fortführung und Ausbau von Kooperationen

Wir wollen bestehende und neue Zielgruppen besser erreichen, um die Wirkung in die Breite zu vergrößern durch:

- 1) Intensivierung der bisherigen Zusammenarbeit, um bestehende Zielgruppen enger mit BNE zu verbinden, im Sinne eines breiten Verständnisses von BNE.
- 2) Stärkung der interdisziplinären Vernetzung von BNE mit verschiedenen (neuen) Lern- und Handlungsfeldern. Zum Beispiel und ohne Anspruch auf Vollständigkeit: politische Bildung, Demokratielernen und Partizipation, Citizen Science, Sport, MINT, (planetare) Gesundheit, social entrepreneurship, ökonomische Bildung (Dreieck: Ökonomie, Ökologie, Soziales), Digitalisierung / Bildung in der digitalen Welt, (nachhaltiger) Konsum sowie Resilienz (etwa gegen Wetterextreme oder zur Friedens-, Menschenrechts- und Demokratiestärkung), Weiterbildung (Kultur- und Weiterbestätten als Lernorte für BNE).
- 3) Berücksichtigung aller globalen Nachhaltigkeitsziele (SDGs) im Sinne von „BNE 2030“ bei der Stärkung und Anbahnung von Kooperationen.

→ „BNE 2030“ - Handlungsfeld 1: Politische Unterstützung

2.4. Stärkung der Aus-, Fort- und Weiterbildung zu BNE

Wir verankern BNE in allen (pädagogischen und nicht-pädagogischen) Ausbildungen und wollen in der Fort- und Weiterbildung als Teil des lebenslangen Lernens dynamisch auf Bedarfe reagieren, vorhandene Zielgruppen verstärkt erreichen und neue Zielgruppen ansprechen durch:

- 1) Gründung einer Querschnitts-AG „Weiterbildung“ der Nationalen Plattform BNE zur Förderung des Austauschs untereinander und zur Bündelung und Verwertung der Kompetenzen (unter Berücksichtigung der Arbeiten der AG Weiterbildung des Forums Hochschule und der UAG Weiterbildung als Bestandteil der AG Digitalisierung der NP BNE).
- 2) Berücksichtigung von BNE bei der Umsetzung der Nationalen Weiterbildungsstrategie.
- 3) BNE-Fort- und Weiterbildungsinitiative für Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aller Bildungsbereiche sowie für Verwaltungsmitarbeitende (mit Jugendbeteiligung) und/oder für geringqualifizierte Personen sowie für die Arbeit mit jungen Menschen.
- 4) Verankerung von BNE in der Ausbildung pädagogischer Fachkräfte.
- 5) Stärkung von Volkshochschulen und anderen Akteurinnen und Akteuren der Erwachsenenbildung und der allgemeinen Weiterbildung bei ihrer Zielsetzung, Erwachsene als politische und unternehmerische Entscheidungstragende sowie in ihrer Rolle als Vorbilder für junge Menschen zu unterstützen. Darüber hinaus sollten BNE-Angebote der non-formalen Bildung auch auf ältere Menschen stärker ausgerichtet werden.
- 6) Analyse dieser Fort- und Weiterbildungsangebote für Entscheidungstragende, um eine Strategie für die Ansprache und Qualifizierung zu entwickeln.
- 7) Schaffung und Vertiefung von Synergien zwischen NIL-Bildungsanbietenden in der Zusammenarbeit mit der Wirtschaft bei der Entwicklung und Durchführung von Fort- und Weiterbildung.
- 8) Aufbau der digitalen Formate im Sinne unseres Beschlusses Bildung für nachhaltige Entwicklung – Ein Kompass im digitalen Wandel unserer Gesellschaft.

→ „BNE 2030“ - Handlungsfeld 2: Ganzheitliche Transformation von Lern- und Lehrumgebungen; Handlungsfeld 3: Kompetenzentwicklung von Lehrenden; Handlungsfeld 4: Stärkung und Mobilisierung der Jugend; Handlungsfeld 5: Förderung nachhaltiger Entwicklung auf lokaler Ebene

2.5. Beschleunigte Veränderungen in der formalen Bildung, Stärkung der non-formalen/informellen Bildung (NIL) sowie Vertiefung der Partnerschaft beider

Wir wollen den Erwartungen junger Menschen, der pädagogischen Fachkräfte wie der Gesamtbevölkerung entsprechen und BNE beschleunigt in der formalen Bildung verankern. Für die Einrichtungen der formalen Bildung (frühkindliche Bildung, Schule, berufliche Bildung, Hochschule) sollte BNE als leitendes Entwicklungskonzept viel stärker genutzt werden. Sie sind aufgefordert, die Aufnahme von BNE in ihren Profilen und Bildungsangeboten und/oder Zielvereinbarungen zu stärken. Wir wollen den NIL-Bereich als wichtigen Treiber der Verankerung von BNE entlang der gesamten Bildungskette stärken und die Kooperationen zwischen formalen und non-formalen Bildungsanbietern fördern.

Diesen Prozess wollen wir vorantreiben durch Partnerschaften mit zivilgesellschaftlichen Akteuren, demokratischer Organisationsentwicklung und stärkerer Beteiligungsmöglichkeiten insbesondere der jungen Generation sowie eine vertiefte Verantwortungsgemeinschaft von Trägern und pädagogischen Einrichtungen.

Dies wollen wir im Einzelnen erreichen durch:

- 1) Fortsetzung und Beschleunigung der strukturellen Verankerung von BNE in der formalen Bildung anhand von politischen Leitpapieren von Bund, Ländern und Kommunen, relevanten Gesetzen und leitenden Erlassen, Bildungs- und Lehrplänen, Studien- und Ausbildungsordnungen (letztere im Rahmen der Umsetzung der Standardberufsbildposition Umweltschutz und Nachhaltigkeit) und den damit verbundenen Prüfungsanforderungen sowie Hochschul-Zielvereinbarungen.
- 2) Stärkung des erfahrungs- und lebensweltorientierten Lehrens und Lernens, welches die lokale, globale und politische Perspektive (nicht) nachhaltiger Entwicklung einbezieht:
 - Stärkung von Themenstellungen und Zielsetzungen von BNE in der Breite der pädagogischen Angebote
 - Förderung von Gestaltungskompetenz durch mehrperspektivische Blickweisen, mehrdimensionale Herangehensweisen, ganzheitliche Betrachtungen und überfachliches Lernen
 - Stärkere Nutzung partizipativer, differenzierender und zieldifferenter Lernformate
 - Erweiterung der Lerngelegenheiten durch die Nutzung digitaler Lernformate (siehe Papier des Forums Schule, Dezember 2021)
- 3) Förderung einer demokratischen Entwicklung von Bildungsorten durch bessere Beteiligungsmöglichkeiten insbesondere von Kindern und Jugendlichen:
 - Stärkere Einbeziehung von Lernenden in die Gestaltung der Lernprozesse und der institutionellen Lernumfelder, insbesondere bei der Verankerung und Umsetzung von BNE
 - Ausloten der Schnittmengen von BNE und Demokratiepädagogik, Identifikation gemeinsamer Zielsetzungen zur konzeptionellen Weiterentwicklung
- 4) Umsetzung eines Whole Institution Approachs in Lernorten der formalen sowie non-formalen/informellen Bildung: Lernorte sollen bestärkt und unterstützt werden, BNE als Leitperspektive für Bildungsaktivitäten und ganzheitliche Entwicklungsprozesse zu implementieren. Damit werden Bildungsorte im Sinne von „BNE 2030“ zu zukunftsorientierten Gestaltungsräumen für eine gelebte gesellschaftliche Transformation. Dazu gehören:
 - wirksame Unterstützung u.a. durch Verankerung von BNE im Leitbild / pädagogischen Programm, Benennung von BNE- bzw. Nachhaltigkeitsbeauftragten, fachliche und überfachliche BNE-Fortbildungen, Schaffung von Freiräumen für Selbstwirksamkeitsprozesse der Lernenden etc.
 - Unterstreichung der gemeinsamen Verantwortung der Einrichtungen und der Träger für die pädagogische Arbeit und den Betrieb, um auch das Miteinander zwischen Kommune,

Träger und Bildungseinrichtung im Sinne einer lokalen nachhaltigen Entwicklung weiterzuentwickeln (vgl. Papier der BNE-Foren Schule und Kommunen, Januar 2021).

- 5) Stärkung von NIL-Bildungsanbietenden durch den Ausbau von (niederschwelligen) Finanzierungsmöglichkeiten im NIL-Bereich, z. B. von Stiftungen und Ministerien auf Landes- und Bundesebene.
- 6) Stärkung der Rolle der NIL-Bildungsanbietenden als Kooperationspartner auf kommunaler Ebene, z. B. durch verbindliche Formen der Zusammenarbeit zwischen Einrichtungen der formalen Bildung, ihren Trägern und lokalen Lernorten (auf Dauer angelegt und strukturell abgesichert).
- 7) Ausbau und Vertiefung von Synergien zwischen formaler Bildung und außerschulischer sowie im Kontext von Beruf und Freizeit angebotener non-formaler und informeller Bildung im Sinne lebenslangen Lernens, z. B. Verankerung von BNE im Ganztag, Erkennen von Kindertagesbetreuung, Schulen und Hochschulen als offene, innovative und kooperative Lernorte, Vernetzung mit UNESCO-Stätten und Netzwerken sowie Volkshochschulen und anderen gemeinnützigen Bildungsanbietenden.

→ „BNE 2030“ - Handlungsfeld 1: Politische Unterstützung; Handlungsfeld 2: Ganzheitliche Transformation von Lern- und Lernumgebungen; Handlungsfeld 3: Kompetenzentwicklung von Lehrenden; Handlungsfeld 4: Stärkung und Mobilisierung der Jugend; Handlungsfeld 5: Förderung nachhaltiger Entwicklung auf lokaler Ebene

2.6. Transfer in die Breite

Wir wollen voneinander lernen und unsere Wirksamkeit erhöhen durch:

- 1) Stärkung des Whole Institution Approach im Sinne der nachhaltigen Entwicklung, um eine Breitenwirksamkeit zu erzielen. Dafür müssen Entscheidungstragende eingebunden und wirksame Beteiligung ermöglicht werden.
- 2) Bessere Nutzung der Vernetzungen zwischen den vielfältigen (internationalen) BNE-Akteurinnen und Akteuren untereinander sowie mit weiteren Lern- und Handlungsfeldern (s. Hebel 3) zur Ausweitung von bereits als erfolgreich evaluierten Projekten.
- 3) Vom Projekt in die Struktur: Transfer von als erfolgreich evaluierten, herausragenden BNE-Projekten und -Aktivitäten in Strukturen.
- 4) Berücksichtigung von eigenen Transferprojekten in der nationalen, regionalen und kommunalen Fördersystematik sowie Förderung langfristiger Projekte, die Transfer explizit beinhalten.
- 5) Förderung von Projekten, die sich gezielt an Multiplikatorinnen und Multiplikatoren richten, um eine bestmögliche Breitenwirksamkeit zu entfalten.

→ „BNE 2030“ - Handlungsfeld 5: Förderung nachhaltiger Entwicklung auf lokaler Ebene

2.7. Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit / Medienpräsenz

Wir wollen bisherige und neue Zielgruppen erreichen, unsere Sichtbarkeit erhöhen und für BNE begeistern durch:

- 1) Umsetzung und Weiterführung des Nationalen Preises BNE und der BNE-Auszeichnungen von BMBF und Deutscher UNESCO-Kommission sowie Auszeichnungen der Länder und weiterer Institutionen
- 2) Entwicklung und Durchführung einer BNE-Kampagne im Sinne der Umsetzung von „BNE 2030“, die von den NP-Mitgliedsinstitutionen aufgegriffen und transportiert wird.
- 3) Umsetzung und Weiterführung des zweijährigen Schulwettbewerbs zur Entwicklungspolitik des BMZ in Umsetzung durch Engagement Global und unter Schirmherrschaft des Bundespräsidenten.

→ „BNE 2030“ - Umsetzung

3. Schlusswort

Mit diesem Impulspapier

- bekräftigen wir den NAP BNE und setzen ihn im Sinne von „BNE 2030“ um,
- setzen wir Prioritäten und orientieren uns dabei an den hier dargestellten Hebeln,
- setzen wir uns für deren Umsetzung auch innerhalb unserer jeweiligen Institutionen ein,
- führen wir dementsprechend bestehende Commitments fort und nehmen ggf. neue hinzu.

Wir, die Nationale Plattform BNE, bestärken und beschleunigen den BNE-Prozess. Denn nur gemeinsam kann die transformative Kraft aufgebracht werden, die es braucht, um „BNE 2030“ zu verwirklichen.

**Fraktion Unabhängige
Volt-PARTEI
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2023/12775
öffentlich
Lübeck, 20.11.2023**

Antrag

Bearbeitung: Karoline Szampanska (E-Mail: karoline.szampanska@luebeck.de Telefon: 122-1070)

Die Unabhängige Volt-PARTEI Antrag: Ehem. Priwall-Krankenhausgelände der Grundstücks-Gesellschaft Trave übertragen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.11.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Das Grundstück des ehem. Krankenhausgeländes auf dem Priwall mit den darauf stehenden Gebäuden soll auf die Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH übertragen werden, damit diese die dortigen Gebäude zu preisgünstigen Wohnungen entsprechend den Vorgaben der Stadtverwaltung umbauen kann. Diese Übertragung sollte als Kapitalerhöhung durch Sacheinlage bei der Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH erfolgen.

Begründung:

Für die geplante Ausschreibung des Geländes gab es keine Interessenten. Offensichtlich sind die vielen Vorgaben für private Investoren unattraktiv. Aufgrund der exponierten Lage ist es dennoch wichtig, dass die Stadt die Vorgaben aufrechterhält. Mit der Einbringung des Grundstückes in die Trave GmbH im Wege einer Sacheinlage zur Kapitalerhöhung auf Basis einer belastbaren Bewertung der Immobilie wird die Gesellschaft finanziell gestärkt und dadurch in die Lage versetzt leichter eine Finanzierung zum Umbau der ehemaligen Krankenhausgebäude zu erhalten. Gleichzeitig bleibt das Grundstück weiterhin im Besitz einer weitgehend städtischen Gesellschaft. Damit kann eine wirtschaftlich tragfähige Bebauung durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft realisiert werden. Dies soll zügig erfolgen.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI



► **Nr. VO/2023/12775-01**
öffentlich

Lübeck, 26.02.2024

Bearbeitung: Jan Ehrich (E-Mail: jan.ehrich@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 107)

Weitergabe der Empfehlung des WiA&KBT-A an den HA: Die Unabhängige Volt-PARTEI Antrag: Ehem. Priwall-Krankenhausgelände der Grundstücks-Gesellschaft Trave übertragen

Beigefügter Beschlussauszug der 4. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" vom 12. Februar 2024 zur gemeinsamen Empfehlung des Wirtschaftsausschusses, Ausschuss für Soziales und Hauptausschuss (federf.) zur Überweisung aus der Bürgerschaft wird zur Kenntnisnahme übersandt.

**B E S C H L U S S A U S Z U G****4. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" vom 12.02.2024**Öffentlicher Teil:

zu 6.1. Die Unabhängige Volt-PARTEI Antrag: Ehem. Priwall-Krankenhausgelände der Grundstücks-Gesellschaft Trave übertragen

Beschluss:

Das Grundstück des ehem. Krankenhausgeländes auf dem Priwall mit den darauf stehenden Gebäuden soll auf die Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH übertragen werden, damit diese die dortigen Gebäude zu preisgünstigen Wohnungen entsprechend den Vorgaben der Stadtverwaltung umbauen kann. Diese Übertragung sollte als Kapitalerhöhung durch Sacheinlage bei der Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH erfolgen.

Die gemeinsame Beratung erfolgt unter TOP 4.2. der Tagesordnung.

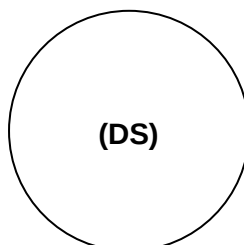
***Der Wirtschaftsausschuss und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"
empfiehlt der Bürgerschaft mehrheitlich,
den Antrag abzulehnen.
(1 Ja-Stimme, 13 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)***

Abstimmungsergebnis	einstimmige Annahme	
	einstimmige Ablehnung	
	Ja-Stimmen	1
	Nein-Stimmen	13
	Enthaltungen	1
	Kenntnisnahme	
	Vertagung	
	Ohne Votum	

Der Auszug entspricht dem Inhalt der Beratung.

Lübeck, den 26. Februar 2024

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister



► **Nr. VO/2024/13036-01**
öffentlich

Lübeck, 27.02.2024

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

AM Arne-Matz Ramcke (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN), Christopher Lötsch (CDU), Thorsten Fürter (FDP): AT zu VO/2024/13036 Dringlichkeitsantrag Raumbedarf der Verwaltung in Travemünde - Prüfauftrag

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Auf der Grundlage des Schulentwicklungsplanes wird die Schule am Meer in Travemünde mittelfristig einen erhöhten Raumbedarf haben. Derzeit werden Räume der Schule durch Einheiten der Stadtverwaltung (Kurbetrieb / Ordnungsamt) belegt. Um hier mittelfristig dem Raumbedarf der Schule gerecht werden zu können, wird der Bürgermeister beauftragt, für die derzeit in der Schule untergebrachten Verwaltungseinheiten einen neuen Standort zu finden.

Dabei sollen folgende Standorte unter den Gesichtspunkten des Bedarfs der Verwaltung (Front- oder Backoffice), des Flächenbedarfs, der zeitlichen Verfügbarkeit und einer möglichen Finanzierung geprüft werden:

- Hafenbahnhof Travemünde
- Neubau hinter dem Servicecenter der Stadtwerke mobil in der Vorderreihe 12b
- Alternativ bitte auch andere städtische Liegenschaften in Travemünde einbeziehen.

Begründung:
 Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Ausschussmitglied

