



► **Nr. VO/2024/13031**
öffentlich

Lübeck, 22.02.2024

Bearbeitung: Christiane Nimz (E-Mail: christiane.nimz@luebeck.de Telefon: 122-1013)

**Frage von Herrn Blunck zum Tagesordnungspunkt Einwohner:innenfragestunde
in der Sitzung der Bürgerschaft am 29.02.2024
Thema: Bearbeitungszeiten der Verwaltung**

Herr Blunck hat für die Sitzung der Bürgerschaft am 29.02.2024 folgende Anfrage zu Tagesordnungspunkt 2 – Einwohner: innenfragestunde – eingereicht:

Welche Maßnahmen sowie strategischen und haushalterischen Möglichkeiten nutzt die Lübecker Bürgerschaft im Rahmen ihrer Zuständigkeit, um die Bearbeitungszeiten der Verwaltung zu reduzieren?

► **Nr. VO/2024/12982**
öffentlich

Lübeck, 13.02.2024

Empfehlung eines Ausschusses

Verantwortliche Bereiche:
2.500 - Soziale Sicherung

Bearbeitung: Gitta Timmermann (E-Mail: Sozialausschuss@luebeck.de Telefon: 122-4464)

Empfehlung des Ausschusses für Soziales zur Unterstützung der Umbaumaßnahmen der Sana-Klinik Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Empfehlung:

Der Ausschuss für Soziales hat sich in der Sitzung am 05.12.2024 mit Hilfe eines Sachstandsberichtes zu den Umbaumaßnahmen der Sana-Klinik Lübeck informiert und sich im Anschluss für einen Appell an die Landes- und Bundesregierung entschieden.

Die Bürgerschaft Lübeck wird gebeten, nachfolgenden Appell zu beschließen und umzusetzen:

„Der Sozialausschuss der Lübecker Bürgerschaft spricht sich für die zügige Umsetzung des Projektes SANA 2030 aus.

Er appelliert an die Landesregierung, die notwendigen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Ebenso fordert der Ausschuss die Landes- und Bundesregierung dazu auf, auch während der Bauzeit zu jedem Zeitpunkt die medizinische Versorgung in Lübeck und der Region sicherzustellen.“

Der Ausschuss für Soziales hat sich einstimmig für die Unterstützung des Projektes SANA 2023 mit Hilfe dieses Appelles ausgesprochen.

Begründung:

Im Rahmen der Ausschusssitzung wurde das Projekt von SANA-Klinik Lübeck vorgestellt und die Fraktion DIE Linke + GAL haben den o.g. Antrag gestellt. Diesem Antrag sind die Fraktionen SPD und FREIE WÄHLER sowie die CDU beigetreten.

Anlagen:

./.

Vorsitzende/r
des Ausschusses/Beirates

► **Nr. VO/2023/12554**
öffentlich

Lübeck, 14.09.2023

Anfrage

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

BM Andreas Müller (Linke), Anfrage gem. §16 GO: Parken auf Gehwegen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
28.09.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

1. Wo ist derzeit im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck offiziell „Parken auf Gehwegen“ durch Verkehrszeichen 315-65 bis 315-68 angeordnet?
2. Wie viele der genannten Verkehrszeichen hat die Hansestadt Lübeck noch in ihren Beständen?
3. Welche strategischen Ziele verfolgt die Hansestadt Lübeck in Bezug auf „Parken auf Gehwegen“? Gibt es Anträge/Pläne, Flächen für „Parken auf Gehwegen“ freizugeben oder einzuschränken?
4. Wann fand die letzte und vorletzte umfassende Verkehrsschau in den jeweils unter Nummer 1 abgefragten Bereichen statt? Wo sind die Ergebnisse/Protokolle nachzulesen? Wann finden die nächsten Verkehrsschauen in den unter Nummer 1 abgefragten Bereichen statt?
5. Sind die für „Parken auf Gehwegen“ freigegebenen Flächen, markiert oder durch Poller usw. begrenzt?
6. Wo wird illegales „Parken auf Gehwegen“ geduldet?
7. Wie hoch sind die Einnahmen pro Jahr seit 2018, aus Ordnungswidrigkeiten bei freigegebenen „Parken auf Gehwegen“, zum Beispiel wegen Gewicht, höher als 2,8t und das Herausragen des Autos über die freigegebene Fläche hinaus? Wie hoch sind die Einnahmen pro Jahr seit 2018 aus der Ordnungswidrigkeit „illegales Parken auf Gehwegen“?

Begründung:

Anlagen:



► **Nr. VO/2023/12554-01**
öffentlich

Lübeck, 12.01.2024

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Barbara Wenzel (E-Mail: barbara.wenzel@luebeck.de Telefon: 122-3349)

Antwort auf die Anfrage des BM Andreas Müller (Linke), Anfrage gem. §16 GO: Parken auf Gehwegen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des BM Andreas Müller in der Bürgerschaft am 26.09.2023 (VO/2023/12554)

Antwort:

Zu den gestellten Fragen werden folgende Antworten nach Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung gegeben:

1. *„Wo ist derzeit im Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck offiziell „Parken auf Gehwegen“ durch Verkehrszeichen 315-65 bis 315-68 angeordnet?“*

Die 504 Standorte sind der beigelegten Liste (Anlage 1) zu entnehmen.

2. *„Wie viele der genannten Verkehrszeichen hat die Hansestadt Lübeck noch in ihren Beständen?“*

Der Lagerbestand beträgt zurzeit insgesamt 119 Verkehrszeichen 315.

3. *„Welche strategischen Ziele verfolgt die Hansestadt Lübeck in Bezug auf „Parken auf Gehwegen“? Gibt es Anträge/Pläne, Flächen für „Parken auf Gehwegen“ freizugeben oder einzuschränken?“*

Die Anträge auf Anordnung oder Aufhebung werden im Einzelfall durch die Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der Straßenbaubehörde und der Polizei geprüft.

4. *„Wann fand die letzte und vorletzte umfassende Verkehrsschau in den jeweils unter Nummer 1 abgefragten Bereichen statt? Wo sind die Ergebnisse/Protokolle nachzulesen? Wann finden die nächsten Verkehrsschauen in den unter Nummer 1 abgefragten Bereichen statt?“*

Im Rahmen der sog. „allgemeinen“ Verkehrsschau nach der Straßenverkehrs-Ordnung, die alle zwei Jahre durchzuführen ist, hat die Prüfung u. a. aller Verkehrszeichen und -einrichtungen und nicht nur im Hinblick auf das Parken auf Gehwegen zu erfolgen. Von daher findet auch die nächste Verkehrsschau in 2025 in einem noch nicht festgelegten Wohngebiet nicht nur unter diesem Aspekt statt. Die Protokolle über die Verkehrsschauen befinden sich bei der Straßenverkehrsbehörde und dienen der internen Verwendung.

5. *„Sind die für „Parken auf Gehwegen“ freigegebenen Flächen, markiert oder durch Poller usw. begrenzt?“*

Die Ausführung ist unterschiedlich: teilweise baulich hergestellt, teilweise durch Markierungen, teilweise nur über die Beschilderung.

6. *„Wo wird illegales „Parken auf Gehwegen“ geduldet?“*

Gemäß § 47 des Ordnungswidrigkeitengesetzes unterliegt die Verfolgung und Ahnung von Ordnungswidrigkeiten dem Opportunitätsprinzip, hierzu zählt auch die Überwachung des Parkraumes. Eine grundsätzliche Entscheidung, bestimmte Sachverhalte nicht zu überwachen, besteht nicht.

7. *„Wie hoch sind die Einnahmen pro Jahr seit 2018, aus Ordnungswidrigkeiten bei freigegebenen „Parken auf Gehwegen“, zum Beispiel wegen Gewicht, höher als 2,8t und das Herausragen des Autos über die freigegebene Fläche hinaus? Wie hoch sind die Einnahmen pro Jahr seit 2018 aus der Ordnungswidrigkeit „illegales Parken auf Gehwegen“?“*

Abgeschlossene Ordnungswidrigkeitenverfahren werden aus datenschutzrechtlichen Erwägungen grundsätzlich sechs Monate nach Abschluss des Verfahrens gelöscht. Eine detaillierte Auswertung für die vergangenen Jahre ist daher nicht möglich. Der aktuelle Tatbestandkatalog zum bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog, zuletzt geändert am 28.08.2023, sieht im Zusammenhang mit dem unzulässigen Parken auf Gehwegen rund 45 verschiedene Tatbestände vor. Eine Auswertung für das Jahr 2023 weist für die häufigsten Tatbestände aktuell mehr als 6.000 Verfahren im Verwarn- und Bußgeldbereich mit Einzahlungen von knapp 250.000,- EUR aus.

Anlagen:

1 – Liste

Senatorin Joanna Hagen

Plan-Nr	Standort-Nr	Ortsbeschreibung	StVO-Zeichen StVO-Zeichen Nr.	StVO-Zeichen Aufstellungsdatum	StVO-Zeichen Befristet	StVO-Zeichen geändert am	StVO-Zeichen Abgebaut
1.468	158	Adalbert-Stifter-Straße	315-87	20.06.1980		07.03.2012	
1.167	151	Adalbert-Stifter-Strasse	315-71			17.01.2019	
1.671	169	Albert-Schweitzer-Straße	315-55	08.01.1990		28.01.2010	
1.671	187	Albert-Schweitzer-Straße	315-50	01.01.1901		27.01.2014	
1.671	188	Albert-Schweitzer-Straße	315-53	01.01.1901		27.01.2014	
1.671	191	Albert-Schweitzer-Straße	315-53	01.01.1901		27.01.2014	
1.671	192	Albert-Schweitzer-Straße	315-55	03.01.2008		28.01.2010	
1.671	193	Albert-Schweitzer-Straße	315-55	01.01.1901		27.01.2014	
1.370	643	Albert-Schweitzer-Straße	315-51	08.05.2018		16.02.2021	
1.370	644	Albert-Schweitzer-Straße	315-53	08.05.2018		24.06.2019	
1.572	232	Alexanderstraße	315-55	01.12.1992		24.09.2009	
1.572	235	Alexanderstraße	315-87	01.12.1972		24.09.2009	
1.371	353	Alfstraße	315-55	18.11.1991		02.12.2009	
1.469	273	Am Klosterhof	315-85	01.01.1901		09.04.2018	
1.469	276	Am Klosterhof	315-85	01.01.1901		27.01.2014	
1.167	145	Am Klosterhof	315-85	09.04.2018		09.04.2018	
1.167	149	Am Klosterhof	315-80	20.12.2018		17.06.2019	
2.581	331	An der Bäk	315-55	07.06.2023		07.06.2023	
2.581	366	An der Bäk	315-58	01.01.1901		01.09.2016	
1.471	174	An der Falkenwiese	315-55	15.09.2014		15.09.2014	
1.270	482	An der Falkenwiese	315-65	16.09.2014		16.09.2014	
1.170	259	An der Falkenwiese	315-65	16.09.2014		16.09.2014	
1.571	157	Arndtstraße	315-50	14.06.1973		28.05.2015	
1.571	173	Arndtstraße	315-55	25.01.2008		27.01.2010	
1.572	130	Arnimstraße	315-65	13.12.2005		06.01.2023	
1.572	134	Arnimstraße	315-68	13.12.2005		03.11.2009	
1.572	135	Arnimstraße	315-65	13.12.2005		03.11.2009	
1.572	141	Arnimstraße	315-65	06.01.2023		09.01.2023	
1.471	33	Attendorndstraße	315-50	04.09.2014		04.09.2014	
1.471	34	Attendorndstraße	315-55	04.09.2014		04.09.2014	
1.471	189	Attendorndstraße	315-50	03.09.2014		03.09.2014	
1.471	190	Attendorndstraße	315-55	03.09.2014		03.09.2014	
1.068	6	August-Bebel-Straße	315-85	09.02.1977		09.09.2022	
1.068	48	August-Bebel-Straße	315-65	09.02.1977		22.06.2017	
1.371	649	Balauerfohr	315-55	01.01.1901		27.01.2014	
1.369	337	Behringstraße	315-55	01.01.1901		10.05.2019	

1.769	128 Bei den Pappeln	315-65	01.01.1901	14.01.2019
1.470	255 Bei der Wasserkunst	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.469	310 Bernt-Notke-Straße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.371	934 Bierspünderstraße	315-55	04.10.1994	26.11.2009
2.581	219 Boelckestraße	315-56	21.05.1979	19.03.2009
2.581	220 Boelckestraße	315-58	21.05.1979	19.03.2009
2.581	221 Boelckestraße	315-55	21.05.1979	19.03.2009
1.572	37 Bonnusstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.769	43 Brandenbaumer Landstraße	315-67	01.01.1901	22.07.2014
1.769	44 Brandenbaumer Landstraße	315-66	01.01.1901	30.10.2018
1.670	55 Brandenbaumer Landstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.670	62 Brandenbaumer Landstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.670	65 Brandenbaumer Landstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.370	53 Brehmerstraße	315-65	26.02.1991	06.01.2022
1.370	57 Brehmerstraße	315-65	04.05.1992	06.01.2022
1.370	62 Brehmerstraße	315-65	01.07.1974	13.10.2021
1.372	29 Brockesstraße	315-53	01.01.1901	27.01.2014
1.272	296 Brockesstraße	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.372	441 Brockesstrasse	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.272	1 Brolingstraße	315-65	10.02.2009	08.02.2013
1.272	224 Brolingstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.272	617 Brolingstrasse	315-65	15.02.2013	15.02.2013
1.572	63 Bugenhagenstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	235 Bülowstraße	315-65	01.01.1901	12.10.2016
1.571	194 Chasotstraße	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.571	195 Chasotstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.571	197 Chasotstraße	315-53	01.01.1901	27.01.2014
1.571	198 Chasotstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.472	11 Curtiusstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.472	249 Curtiusstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.570	114 Danziger Straße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.570	116 Danziger Straße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.371	1.409 Depenau	315-50	16.01.2014	16.01.2014
1.469	113 Dorfstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.469	114 Dorfstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.469	116 Dorfstraße	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.469	356 Dorfstrasse	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.469	357 Dorfstrasse	315-58	01.01.1901	27.01.2014

1.469	358 Dorfstrasse	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.272	240 Drögestraße	315-50	29.11.1972	05.02.2010
1.372	15 Drögestrasse	315-50	29.11.1972	14.02.2013
1.370	181 Düvekenstraße	315-50	01.01.1901	04.06.2021
1.573	71 Eckenerstraße	315-57	01.01.1901	17.04.2020
1.573	72 Eckenerstraße	315-55	01.01.1901	17.04.2020
1.470	297 Elsässer Straße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.470	299 Elsässer Straße	315-65	01.01.1901	12.02.2015
1.470	301 Elsässer Straße	315-68	01.01.1901	12.02.2015
1.269	103 Elsässer Strasse	315-67	06.08.2018	07.08.2018
1.267	47 Elswigstraße	315-55	15.08.2018	15.08.2018
1.267	50 Elswigstraße	315-55	15.08.2018	15.08.2018
1.267	52 Elswigstraße	315-57	15.08.2018	15.08.2018
1.271	495 Emilienstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.473	26 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	16.04.2009
1.473	81 Eschenburgstraße	315-87	09.03.2009	16.04.2009
1.473	82 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	16.04.2009
1.473	85 Eschenburgstraße	315-85	09.03.2009	24.07.2009
1.473	110 Eschenburgstraße	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.473	139 Eschenburgstraße	315-85	09.03.2009	16.04.2009
1.473	140 Eschenburgstraße	315-68	09.03.2009	16.04.2009
1.473	144 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	18.04.2023
1.473	147 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	16.04.2009
1.473	148 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	16.04.2009
1.473	149 Eschenburgstraße	315-88	01.01.1901	27.01.2014
1.473	150 Eschenburgstraße	315-85	09.03.2009	16.04.2009
1.473	151 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	16.04.2009
1.473	152 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	16.04.2009
1.473	153 Eschenburgstraße	315-88	09.03.2009	16.04.2009
1.473	154 Eschenburgstraße	315-87	09.03.2009	16.04.2009
1.473	155 Eschenburgstraße	315-85	09.03.2009	16.04.2009
1.473	143 Eschenburgstraße ggü 2	315-66	09.03.2009	17.04.2023
1.473	5 Eschenburgstrasse	315-56	03.03.2009	16.04.2009
2.681	52 Fehlingstraße	315-55	21.04.1977	21.08.2009
2.682	239 Fehlingstraße	315-58	01.01.1901	12.04.2017
2.682	243 Fehlingstraße	315-58	04.06.1996	27.10.2021
2.682	245 Fehlingstraße	315-56	21.10.2004	21.08.2009
2.581	359 Fehlingstraße	315-58	21.04.1977	21.08.2009

2.581	358 Fehlingstrasse	315-57	06.05.2005	21.08.2009
2.581	558 Fehlingstrasse / Mühlenberg	315-55	01.01.1901	11.11.2020
1.368	95 Feldstraße	315-56	11.07.1985	03.08.2023
1.368	97 Feldstraße	315-58	01.01.1901	03.08.2023
1.368	99 Feldstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.368	112 Feldstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.270	317 Finkenbergr	315-86	01.01.1901	27.01.2014
1.371	880 Fischergrube	315-75	01.01.1901	27.01.2014
1.371	881 Fischergrube	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.371	882 Fischergrube	315-76	12.05.1987	17.01.2011
1.371	902 Fischergrube	315-65	01.01.1901	27.01.2016
1.371	909 Fischergrube	315-77	01.01.1901	27.01.2014
1.371	910 Fischergrube	315-56	01.01.1901	26.01.2022
1.371	911 Fischergrube	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.371	912 Fischergrube	315-78	01.01.1901	27.01.2014
1.371	915 Fischergrube	315-72	12.05.1987	13.11.2014
1.371	916 Fischergrube	315-71	01.01.1901	14.11.2014
1.371	917 Fischergrube	315-77	01.01.1901	27.01.2014
1.070	180 Fischergrube	315-72	13.11.2014	16.02.2021
1.371	345 Fischstraße	315-55	17.02.1975	01.12.2009
1.371	496 Fischstraße	315-56	17.02.1975	01.12.2009
1.371	497 Fischstrasse	315-55	16.01.2007	05.07.2019
1.070	211 Fischstrasse	315-50	30.06.2015	30.06.2015
1.574	5 Forstmeisterweg	315-55	14.05.1986	17.01.2011
1.574	6 Forstmeisterweg	315-55	06.07.1979	02.09.2009
1.574	9 Forstmeisterweg	315-55		23.04.2020
1.574	11 Forstmeisterweg	315-58	25.02.2021	19.12.2022
1.469	319 Fritz-Reuter-Straße	315-65	12.12.1991	28.05.2009
1.270	460 Georgstrasse	315-55	22.04.2015	22.04.2015
1.472	46 Gertrudenstraße	315-56	26.09.2019	30.12.2019
1.472	47 Gertrudenstraße	315-58	26.09.2019	30.12.2019
1.473	111 Gertrudenstrasse	315-57	26.09.2019	30.12.2019
1.272	223 Geverdesstraße	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.272	243 Geverdesstraße	315-53	01.01.1901	27.01.2014
1.272	244 Geverdesstraße	315-52	01.01.1901	27.01.2014
1.272	286 Geverdesstraße	315-53	01.01.1901	27.01.2014
1.272	287 Geverdesstraße 18	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.272	288 Geverdesstraße 24	315-53	03.02.1997	01.10.2015

1.272	219 Glandorpstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.272	220 Glandorpstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.272	221 Glandorpstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.471	344 Glockengießerstraße	315-65	27.01.1993	02.11.2009
1.272	155 Gloxinstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.272	156 Gloxinstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.272	214 Gloxinstraße	315-55	29.03.1979	04.02.2013
1.272	583 Gloxinstrasse	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.070	267 Gloxinstrasse	315-55	07.06.2018	07.06.2018
1.571	48 Gneisenaustraße	315-55	01.01.1901	20.04.2017
1.571	126 Gneisenaustraße	315-66	01.01.1901	06.08.2018
1.571	129 Gneisenaustraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	132 Gneisenaustraße	315-65	01.01.1901	21.04.2017
1.571	133 Gneisenaustraße	315-65	01.01.1901	06.08.2018
1.571	136 Gneisenaustraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.571	140 Gneisenaustraße	315-55	01.01.1901	27.05.2015
1.571	148 Gneisenaustraße	315-55	01.01.1901	29.04.2014
1.571	165 Gneisenaustraße	315-55	01.01.1901	29.05.2015
1.571	168 Gneisenaustraße	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.571	169 Gneisenaustraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.571	174 Gneisenaustraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.270	503 Gneisenaustrasse	315-62	06.08.2018	06.08.2018
1.270	504 Gneisenaustrasse	315-60	06.08.2018	06.08.2018
1.571	39 Goebenstraße	315-55	01.01.1901	18.06.2014
1.571	159 Goebenstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.270	554 Goebenstraße ggü 21	315-66	08.08.2022	09.08.2022
1.271	194 Greveradenstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.271	759 Greveradenstrasse	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.372	167 Große Altefähre	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.472	251 Gustav-Adolf-Straße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.769	177 Gutenbergstraße	315-55	13.07.1981	29.03.2017
1.769	182 Gutenbergstraße	315-58	13.07.1981	07.02.2023
1.769	183 Gutenbergstraße	315-58	13.07.1981	27.08.2009
1.769	184 Gutenbergstraße	315-58	13.07.1981	27.08.2009
1.769	187 Gutenbergstraße	315-55		26.08.2014
1.468	223 Gutenbergstrasse	315-65	16.09.2014	16.09.2014
1.270	119 Hanseplatz	315-65	01.01.1901	12.02.2021
1.270	125 Hanseplatz	315-67	01.01.1901	27.01.2014

1.270	127 Hanseplatz	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.270	129 Hanseplatz	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.270	217 Hanseplatz	315-65	01.01.1901	27.01.2014
969	103 Hanseplatz ggü 5	315-68	13.01.2023	16.01.2023
1.270	118 Hanseplatz ggü 9	315-65	01.01.1901	16.01.2023
1.270	218 Hansering	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.270	146 Hansestraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.270	147 Hansestraße	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.270	151 Hansestraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.270	152 Hansestraße	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.270	154 Hansestraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.271	490 Hansestraße	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.271	497 Hansestraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.271	558 Hansestraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
969	92 Hansestraße	315-57	13.09.2022	15.09.2022
1.270	149 Hansestraße 104	315-67	02.12.2022	12.12.2022
1.270	148 Hansestraße 112	315-65	02.12.2022	07.12.2022
1.271	72 Havemeisterweg	315-67	01.01.1901	03.03.2015
1.572	150 Heinrichstraße	315-50	09.08.1976	05.08.2009
1.572	212 Heinrichstraße	315-50	20.11.2007	05.08.2009
2.683	66 Helldahl	315-57	29.09.2001	23.03.2009
2.683	67 Helldahl	315-55	29.09.2001	23.03.2009
2.382	13 Helldahl Höhe Zufahrt Nr.: 7	315-58	07.07.2020	08.07.2020
1.369	307 Helmholtzstraße	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.369	335 Helmholtzstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.369	400 Helmholtzstrasse	315-55	23.01.2014	23.01.2014
1.769	131 Hirschpaß	315-67	01.01.1901	27.01.2014
1.769	142 Hirschpaß	315-65	01.01.1901	27.09.2022
1.368	107 Hirtenstraße	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.570	117 Hohenstauferstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.570	118 Hohenstauferstraße	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.570	125 Hohenstauferstraße	315-65	06.08.2018	13.08.2018
1.571	322 Hövelnstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.571	325 Hövelnstraße	315-66	01.01.1901	27.01.2014
1.571	332 Hövelnstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	337 Hövelnstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.572	60 Hußweg	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.769	49 Im Brandenbaumer Feld	315-65	01.01.1901	16.01.2019

1.769	149 Im Brandenbaumer Feld	315-65	01.01.1901	16.01.2019
1.769	193 Im Brandenbaumer Feld	315-65	01.01.1901	16.01.2019
1.769	124 Im Eichholz	315-65	01.01.1901	14.01.2019
1.473	86 Jahnstraße	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.473	88 Jahnstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.071	50 Josephinenstrasse	315-57	10.04.2017	10.04.2017
1.071	51 Josephinenstrasse	315-55	10.04.2017	10.04.2017
1.571	343 Jürgen-Wullenwever-Straße	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.571	415 Jürgen-Wullenwever-Straße	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.571	417 Jürgen-Wullenwever-Straße	315-88	01.01.1901	27.01.2014
1.470	234 Kalandstraße	315-55	23.03.1998	26.01.2010
1.470	269 Kalandstraße	315-58	01.01.1901	28.11.2022
1.769	118 Kaninchenbergweg	315-68	01.01.1901	14.01.2019
1.769	121 Kaninchenbergweg	315-65	01.01.1901	14.01.2019
1.769	138 Kaninchenbergweg	315-65	01.01.1901	05.02.2019
1.467	160 Kaninchenbergweg	315-65	19.01.2022	19.01.2022
1.271	248 Katharinenstraße	315-65	01.01.1901	20.02.2020
1.271	251 Katharinenstraße	315-87	28.06.1993	03.04.2009
1.271	255 Katharinenstraße	315-86	28.06.1993	28.02.2020
1.271	256 Katharinenstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.372	50 Katharinenstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.271	257 Katharinenstraße	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.271	258 Katharinenstraße	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.271	259 Katharinenstraße	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.372	104 Katharinenstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.372	109 Katharinenstraße	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.372	111 Katharinenstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
2.176	200 Kirchplatz	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.975	89 Kirchweg	315-65	10.08.1977	14.08.2009
1.272	94 Klappenstraße	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.371	1.033 Kleine Kiesau	315-61	26.03.2010	07.04.2010
1.371	1.203 Kleine Kiesau	315-67	30.03.2010	07.04.2010
1.571	163 Kleiststraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.671	86 Knud-Rasmussen-Straße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.671	88 Knud-Rasmussen-Straße	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.671	166 Knud-Rasmussen-Straße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.671	180 Knud-Rasmussen-Straße	315-53	01.01.1901	27.01.2014
1.671	182 Knud-Rasmussen-Straße	315-53	01.01.1901	27.01.2014

1.369	409 Knud-Rasmussen-Strasse	315-55	24.07.2014	22.02.2023
1.369	419 Knud-Rasmussen-Strasse	315-50	18.04.2018	30.04.2021
2.680	18 Kohlenhof	315-55	01.11.1999	12.01.2022
2.681	122 Kohlenhof	315-58	01.11.1999	19.08.2009
2.681	123 Kohlenhof	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.369	310 Körnerstraße	315-50	28.01.1993	28.05.2009
1.571	238 Kottwitzstrasse	315-65	25.04.2012	25.04.2012
1.369	35 Kronsfordr Allee	315-67	01.01.1901	20.03.2023
1.368	8 Kronsfordr Allee	315-66	01.01.1901	27.01.2014
1.368	9 Kronsfordr Allee	315-66	01.01.1901	27.01.2014
2.176	44 Kücknitzer Hauptstraße	315-68	01.01.1901	18.03.2021
2.176	45 Kücknitzer Hauptstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.472	304 Lange Reihe	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.270	15 Lilienstraße	315-55	01.01.1901	16.03.2016
1.270	318 Lilienstraße	315-87	01.01.1901	27.01.2014
1.271	465 Lindenplatz	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.271	415 Lindenstraße	315-50	01.01.1901	17.01.2019
1.270	294 Lindenstraße	315-51	01.01.1901	27.01.2014
1.270	299 Lindenstraße	315-55	04.09.1995	14.09.2009
1.271	428 Lindenstraße	315-50	30.09.2022	04.10.2022
1.271	441 Lindenstraße	315-50	01.01.1901	24.01.2019
1.271	453 Lindenstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.271	454 Lindenstraße	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.271	456 Lindenstraße	315-50	01.01.1901	27.01.2014
1.271	467 Lindenstraße 46	315-55	30.09.2022	04.10.2022
969	72 Lindenstrasse	315-50		17.01.2019
1.571	199 Loignystraße	315-50	01.01.1901	25.03.2015
1.571	200 Loignystraße	315-52	01.01.1901	25.03.2015
1.571	201 Loignystraße	315-58	25.03.2015	25.03.2015
1.571	237 Loignystraße	315-65	25.03.2015	27.09.2016
1.571	456 Loignystraße	315-55	01.01.1901	25.03.2015
1.570	111 Lothringer Straße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.269	93 Lothringer Strasse	315-65	10.02.2015	06.08.2018
1.272	275 Ludwigstraße	315-53	09.11.1983	05.02.2010
1.272	276 Ludwigstraße	315-53	09.11.1983	05.02.2010
1.272	280 Ludwigstraße	315-55	09.11.1983	05.02.2010
1.272	282 Ludwigstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.272	605 Ludwigstrasse	315-50	04.02.2013	07.02.2013

1.573	215 Lutherstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.473	100 Lutherstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.473	101 Lutherstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.170	175 Märkische Straße	315-65	30.03.1981	04.03.2014
1.170	171 Märkische Straße 3	315-65	08.02.2023	08.02.2023
1.170	169 Märkische Strasse	315-65	18.05.1993	21.02.2014
1.170	170 Märkische Strasse	315-67	15.04.1993	21.02.2014
1.671	70 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	41 Marliring	315-67	04.12.2002	28.08.2009
1.671	90 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.671	92 Marliring	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.671	98 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.671	100 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	40 Marliring	315-65	04.12.2002	28.08.2009
1.571	43 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	44 Marliring	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.571	45 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	52 Marliring	315-65	01.01.1901	18.12.2014
1.571	58 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.572	197 Marliring	315-66	01.01.1901	20.04.2022
1.572	198 Marliring	315-68	01.01.1901	20.04.2022
1.572	201 Marliring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	106 Marliring	315-68	01.01.1901	27.01.2014
970	183 Marquardplatz ggü 10	315-53	03.05.2021	03.05.2021
970	182 Marquardplatz 1	315-52	03.05.2021	03.05.2021
1.271	180 Marquardstraße	315-52	03.05.2021	03.05.2021
1.571	216 Meesenring	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.571	217 Meesenring	315-65	01.01.1901	11.06.2019
1.270	553 Meesenring 4a	315-67	08.08.2022	09.08.2022
1.270	234 Meierstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
969	59 Meierstrasse	315-50	06.07.2017	06.07.2017
969	60 Meierstrasse	315-50	06.07.2017	06.07.2017
969	62 Meierstrasse	315-50	07.07.2017	10.07.2017
969	78 Meierstrasse	315-50		27.04.2020
1.472	12 Melanchthonstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.572	56 Melanchthonstraße	315-65	01.01.1901	18.10.2018
1.371	564 Mengstraße	315-85	18.11.1991	30.06.2014
1.270	180 Mittelstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014

1.571	377 Moltkestraße	315-65	01.01.1901	17.06.2022
1.468	42 Mönkhofer Weg	315-55	08.12.1999	04.09.2009
1.468	47 Mönkhofer Weg	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.471	119 Morkerkestraße	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.471	143 Morkerkestraße	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.471	168 Morkerkestraße	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.471	188 Morkerkestraße	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.170	254 Morkerkestrasse	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.170	255 Morkerkestrasse	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.170	258 Morkerkestrasse	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.170	256 Morkerkestrasse	315-55	15.09.2014	15.09.2014
1.170	257 Morkerkestrasse	315-55	15.09.2014	15.09.2014
2.581	222 Mühlenberg	315-55	24.03.1972	16.11.2020
2.280	56 Mühlenberg	315-55	24.03.2020	17.11.2020
2.280	72 Mühlenberg ggü 19a	315-55	16.11.2020	17.11.2020
1.271	450 Nebenhofstraße	315-57	01.01.1901	15.01.2019
1.271	451 Nebenhofstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.069	329 Nebenhofstraße	315-56		08.09.2021
1.270	332 Nelkenstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.270	339 Nelkenstraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.571	107 Nettelbeckstraße	315-55	09.08.1976	05.08.2009
1.571	108 Nettelbeckstraße	315-55	09.08.1976	05.08.2009
1.571	109 Nettelbeckstraße	315-55	01.01.1901	21.07.2020
1.571	110 Nettelbeckstraße	315-55	01.01.1901	29.04.2014
1.571	144 Nettelbeckstraße	315-50	09.08.1976	05.08.2009
1.571	146 Nettelbeckstraße	315-53	09.08.1976	05.08.2009
1.571	149 Nettelbeckstraße	315-50	14.05.1973	30.04.2014
1.374	24 Oderstraße	315-87	16.08.2018	21.08.2018
1.072	70 Oderstraße	315-86	16.08.2018	21.08.2018
2.073	5 Ottostraße	315-58	01.01.1901	07.02.2019
2.073	6 Ottostraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
2.073	15 Ottostraße	315-57	15.05.2009	23.04.2021
1.472	7 Parkstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.472	281 Parkstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.472	520 Parkstraße 38	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.472	291 Paulstraße	315-51	01.01.1901	27.01.2014
1.471	42 Percevalstraße	315-50	04.09.2014	04.09.2014
1.471	43 Percevalstraße	315-55	09.09.2014	09.09.2014

1.170	251 Percevalstrasse	315-50	09.09.2014	09.09.2014
1.170	252 Percevalstrasse	315-55	09.09.2014	09.09.2014
1.371	925 Petrikirchhof	315-55	21.08.1990	24.11.2009
1.371	1.283 Petrikirchhof	315-55	14.03.2013	15.03.2013
1.170	173 Pommersche Straße	315-65	30.03.1981	03.03.2014
1.270	226 Prießstraße	315-53	23.01.1981	16.09.2009
1.270	258 Prießstraße	315-50	23.01.1981	16.09.2009
1.472	18 Rathenaustraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
2.176	202 Redderkoppel	315-65	02.01.2003	16.06.2009
1.471	45 Reiherstieg	315-65	01.01.1901	03.07.2014
1.471	118 Reiherstieg	315-55	02.09.2014	02.09.2014
1.471	160 Reiherstieg	315-50	02.09.2014	02.09.2014
1.471	162 Reiherstieg	315-50	03.07.2015	03.07.2015
1.170	239 Reiherstieg	315-55	03.07.2015	07.07.2015
1.571	365 Roonstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
2.581	46 Rose	315-55	20.10.2008	24.03.2009
1.571	349 Rudolf-Groth-Straße	315-58	09.08.1976	27.01.2010
1.571	350 Rudolf-Groth-Straße	315-55	09.08.1976	27.01.2010
1.270	120 Sächsische Straße	315-65	01.01.1901	12.02.2021
1.272	173 Sadowastraße	315-55	19.09.1976	04.02.2010
1.571	116 Scharnhorststraße	315-67	15.09.1997	27.01.2010
1.571	118 Scharnhorststraße	315-65	15.09.1997	27.01.2010
1.571	137 Schillstraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.571	153 Schillstraße	315-55	14.05.1973	28.05.2015
1.571	154 Schillstraße	315-50	01.01.1901	28.05.2015
1.571	181 Schillstraße	315-57	01.01.1901	27.01.2014
1.874	42 Schlosserstrasse	315-55	22.11.2016	23.11.2016
1.671	35 Schlutuper Straße	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.671	49 Schlutuper Straße	315-85	01.01.1901	27.01.2014
1.671	53 Schlutuper Straße	315-88	01.01.1901	27.01.2014
1.671	57 Schlutuper Straße	315-88	01.01.1901	10.08.2015
1.671	85 Schlutuper Straße	315-86	01.01.1901	26.02.2019
1.671	63 Schlutuper Strasse	315-86	01.01.1901	12.04.2017
1.369	417 Schlutuper Strasse	315-86	12.04.2017	16.11.2022
1.272	10 Sedanstraße	315-55	28.06.1973	22.09.2009
1.769	117 Seerosenstraße	315-65	01.01.1901	14.01.2019
1.572	59 Sickingenweg	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.769	127 Spieringshorster Straße	315-65	01.01.1901	14.01.2019

1.470	260 Spillerstraße	315-55	28.11.1983	26.01.2010
1.470	262 Spillerstraße	315-58	28.11.1983	26.01.2010
1.470	263 Spillerstraße	315-57	28.11.1983	26.01.2010
2.582	20 Steenkamp	315-65	01.01.1901	27.01.2014
2.682	32 Steenkamp	315-65	01.01.1901	27.01.2014
2.682	36 Steenkamp	315-65	01.01.1901	16.02.2016
2.682	39 Steenkamp	315-67	01.01.1901	16.02.2016
2.682	41 Steenkamp	315-65	01.01.1901	27.01.2014
2.682	42 Steenkamp	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.271	64 Steinrader Weg	315-65	01.01.1901	27.01.2014
1.271	67 Steinrader Weg	315-67	01.01.1901	27.01.2014
1.271	69 Steinrader Weg	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.271	70 Steinrader Weg	315-68	01.01.1901	27.01.2014
1.271	136 Steinrader Weg	315-65	01.10.2002	22.09.2009
1.271	158 Steinrader Weg	315-55	01.10.2002	22.09.2009
1.271	159 Steinrader Weg	315-67	01.10.2002	22.09.2009
1.469	324 Stresemannstraße	315-67	01.01.1901	27.01.2014
1.469	325 Stresemannstraße	315-65	09.11.1994	13.09.2019
1.469	329 Stresemannstraße	315-65	09.11.1994	28.05.2009
1.168	122 Stresemannstrasse	315-67	11.04.2018	11.04.2018
1.270	103 Töpferweg	315-65	13.10.1978	15.09.2009
1.270	158 Töpferweg	315-65	13.10.1978	15.09.2009
1.271	383 Töpferweg	315-55	08.10.1990	15.09.2009
1.271	384 Töpferweg	315-75	08.10.1990	15.09.2009
1.270	162 Töpferweg	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.270	172 Töpferweg	315-65	13.10.1978	15.09.2009
969	38 Töpferweg	315-55	29.01.2015	29.01.2015
969	56 Töpferweg	315-57	09.06.2017	09.06.2017
969	91 Töpferweg 68	315-60	29.03.2022	29.03.2022
2.581	115 Torstraße	315-67	01.01.1901	01.02.2016
2.581	116 Torstraße	315-65	01.01.1901	01.02.2016
2.581	117 Torstraße	315-67	01.01.1901	01.02.2016
2.581	119 Torstraße	315-65	01.01.1901	01.02.2016
1.471	163 Travelmannstraße	315-50	21.08.1914	22.08.2014
1.471	166 Travelmannstraße	315-50	25.08.2014	25.08.2014
1.270	480 Travelmannstrasse	315-55	21.08.2014	22.08.2014
1.170	236 Travelmannstrasse	315-55	25.08.2014	25.08.2014
1.369	296 Trendelenburgstraße	315-85	01.01.1901	27.01.2014

1.369	309 Trendelenburgstraße	315-85	01.01.1901		27.01.2014
1.370	94 Uhlandstraße	315-65	01.01.1901		27.01.2014
1.470	192 Uhlandstraße	315-65	14.12.1990		09.06.2009
1.370	574 Uhlandstrasse	315-68	29.06.2011		29.06.2011
2.581	76 Vogteistraße	315-87	07.07.1997		25.08.2009
2.581	79 Vogteistraße	315-88	07.07.1997		25.08.2009
2.581	81 Vogteistraße	315-88	07.07.1997		25.08.2009
1.570	113 Von-Morgen-Straße	315-85	01.01.1901		27.01.2014
1.269	101 Von-Morgen-Strasse	315-81	06.08.2018		13.08.2018
1.269	102 Von-Morgen-Strasse	315-87	06.08.2018		13.08.2018
1.471	252 Wakenitzmauer	315-55	13.07.1977		06.12.2012
1.471	254 Wakenitzmauer	315-55	13.07.1977		03.01.2014
1.471	272 Wakenitzmauer	315-55	01.01.1901		05.01.2022
1.471	11 Wakenitzufer	315-85	12.05.2023	14.05.2023	15.05.2023
1.471	104 Wakenitzufer	315-65	01.01.1901		27.01.2014
1.471	106 Wakenitzufer	315-55	05.11.1979		25.09.2014
1.471	122 Wakenitzufer	315-85	01.01.1901		11.09.2014
1.471	192 Wakenitzufer	315-88	01.01.1901	15.05.2023	15.05.2023
1.169	137 Wakenitzufer	315-55	03.09.2014		03.09.2014
1.571	287 Walderseestraße	315-65	01.01.1901		27.01.2014
1.571	292 Walderseestraße	315-65	01.01.1901		27.01.2014
1.571	406 Walderseestraße	315-85	01.01.1901		27.01.2014
1.371	853 Wallstraße	315-55	01.01.1901		08.09.2023
1.071	74 Warendorplatz	315-55	17.11.2022		17.11.2022
1.270	139 Wendische Straße	315-56	01.01.1901		27.01.2014
1270	139 Wendische Straße	315-67	01.01.1901		27.01.2014
1.270	144 Wendische Straße	315-65	01.01.1901		27.01.2014
1.170	179 Wendische Straße	315-55	09.11.1992		14.09.2009
1.170	183 Wendische Straße	315-55	16.06.1977		05.11.2009
1.170	198 Wendische Straße	315-57	01.01.1901		27.01.2014
1.170	199 Wendische Straße	315-55	09.11.1992		20.02.2014
1.571	87 Werderstraße	315-50	07.05.2009		07.05.2009
1.571	245 Werderstraße	315-55	01.01.1901		27.01.2014
1.571	246 Werderstraße	315-52	01.01.1901		27.01.2014
1.571	506 Werderstrasse	315-55	24.04.2014		24.04.2014
2.073	96 Wesloer Straße	315-65	01.01.1901		07.02.2019
2.073	97 Wesloer Straße	315-65	01.01.1901		07.02.2019
2.073	118 Wesloer Straße	315-65	01.01.1901		20.10.2021

2.073	121 Wesloer Straße	315-65		27.01.2021
1.272	232 Westhoffstraße	315-65	10.05.1971	07.02.2013
1.272	294 Westhoffstraße	315-50	29.11.1972	05.02.2010
1.272	610 Westhoffstrasse	315-55	01.01.1901	27.01.2014
1.272	95 Wickedestraße	315-55	02.03.1995	04.02.2010
1.272	97 Wickedestraße	315-58	01.01.1901	27.01.2014
1.272	98 Wickedestraße	315-55	02.03.1995	04.02.2010
1.271	95 Ziegelstraße	315-65	19.04.2007	03.03.2009
1.271	96 Ziegelstraße	315-52	01.01.1901	15.04.2016
1.271	98 Ziegelstraße	315-65	01.01.1901	27.01.2014
970	180 Ziegelstraße 10	315-65	28.12.2020	04.01.2021
1.573	228 Zwinglistraße	315-55	01.01.1901	27.01.2014

► **Nr. VO/2024/13005**
öffentlich

Lübeck, 16.02.2024

Anfrage

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

Anfrage gem. §16 GO, BM Detlev Stolzenberg (Unabhängige Volt-PARTEI): Planungsarbeiten für Solarenergie-Freiflächenanlagen.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

1. Wird für die Hansestadt Lübeck ein Rahmenkonzept für Solarenergie-Freiflächenanlagen nach den Vorgaben des Landes Schleswig-Holstein erarbeitet?
2. Welche Kriterien sind Grundlage für Prioritätensetzungen zur Einleitung notwendiger Bauleitpläne?
3. Welche Flächengröße von Solarenergie-Freiflächenanlagen werden insgesamt für das Stadtgebiet angestrebt?
4. Welche Flächengrößen von Solarenergie-Freiflächenanlagen sind als sogenannte privilegierte Vorhaben nach §35 BauGB entlang der Autobahnen und zweigleisigen Schienenwege genehmigungsfähig?
5. Welche Flächengrößen sollen darüber hinaus im Rahmen der Bauleitplanung als Solarenergie-Freiflächenanlagen überplant werden?

Begründung:

Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherzustellen, wird von Seiten der Landesregierung empfohlen, geeignete Solarenergie-Freiflächenanlagen in einem Rahmenkonzept zu identifizieren. Zielsetzung sollte es sein, vorbelastete oder brachgefallene Flächen vorrangig auszuwählen, um wertvollere Landschaftsbereiche und ertragreiche landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Auch eine beeinträchtigende Konzentration an einzelnen Standorten oder eine Umzingelung von Orten mit jeweils negativen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild, sowie die Erholungsfunktionen sind zu vermeiden. Informationen zu genehmigungsfähigen Flächenpotentialen entlang der Autobahnen und zweigleisigen Schienenwege sind bedeutsam, um abschätzen zu können, in welchem Umfang Freiflächenanlagen in nicht vorbelasteten Bereichen benötigt werden.

Anlagen:



► 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 Mühlendamm 22, wo sich z.B. das publikumsintensive Bauaktenarchiv befinden, ist kurzfristig erforderlich (siehe VO/2023/xxxxx), um die Verkehrssicherheit weiterhin zu gewährleisten und die Nutzung für die kommenden Jahre zu ermöglichen. Langfristig, mit einem Planungshorizont bis 2030, arbeitet der Fachbereich 5 bereits an einer Lösung für einen neuen, möglichst innenstadtnahen Verwaltungsneubau.



Planungsstand

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

Variante 2

Erhalt von vorhandenen Verwaltungsstandorten in Kombination mit einem mittelgroßen Verwaltungsneubau

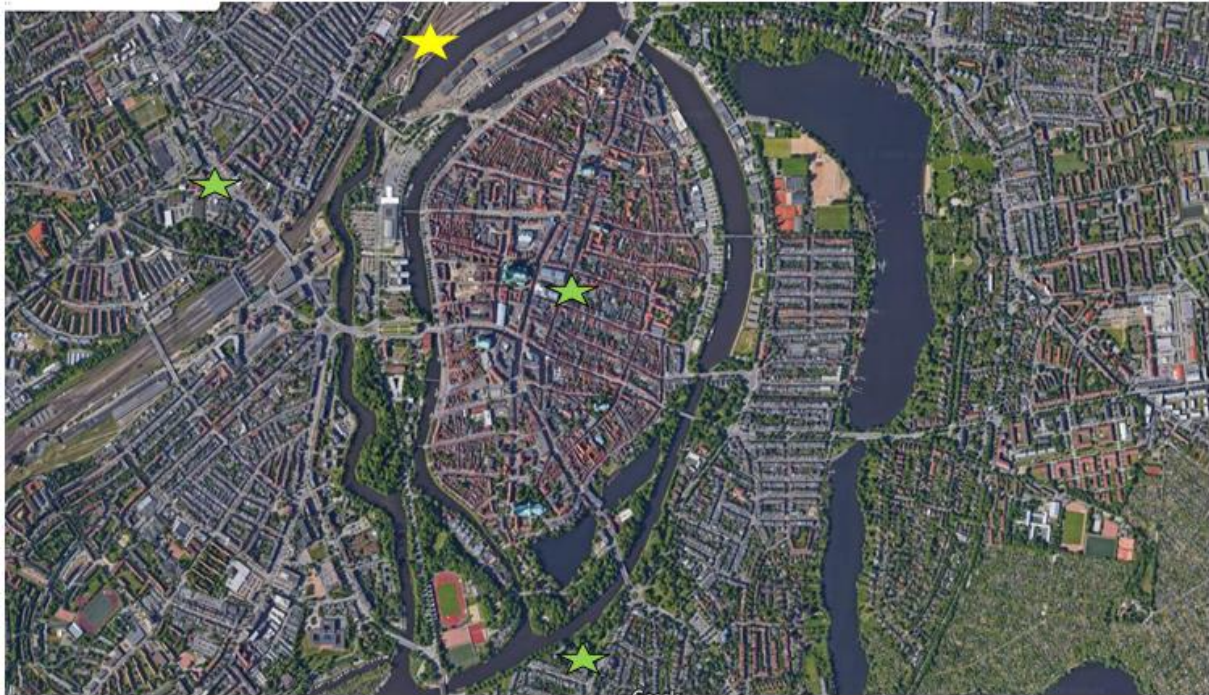
Im Gebäudebestand der Hansestadt Lübeck befinden sich mehrere Gebäude, die saniert worden sind bzw. kurz vor der Sanierung stehen und somit erhaltenswert sind. Zudem gibt es Standorte, die aufgrund Ihrer Lage und Nutzung strategisch langfristig im Bestand verbleiben könnten.

Diese Gebäude sind:

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

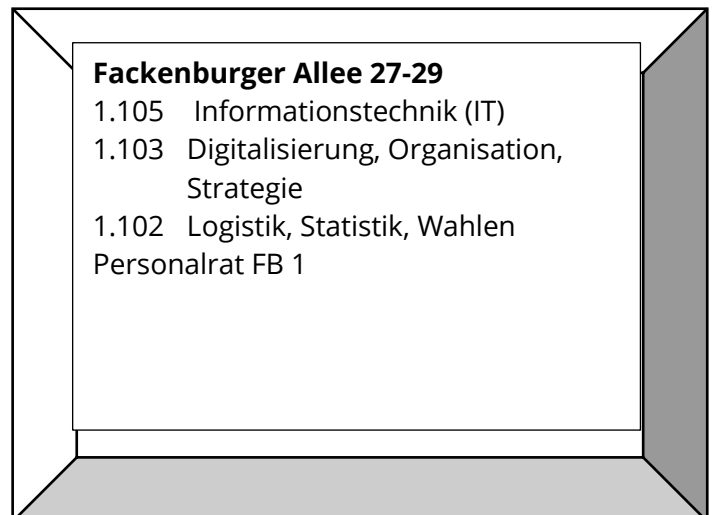
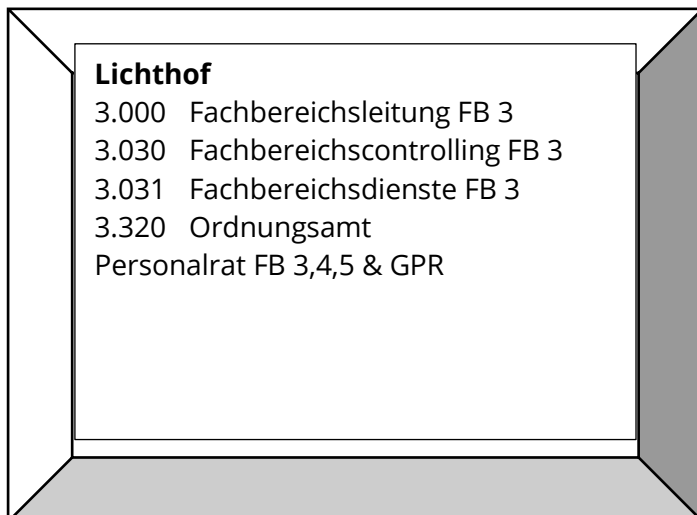
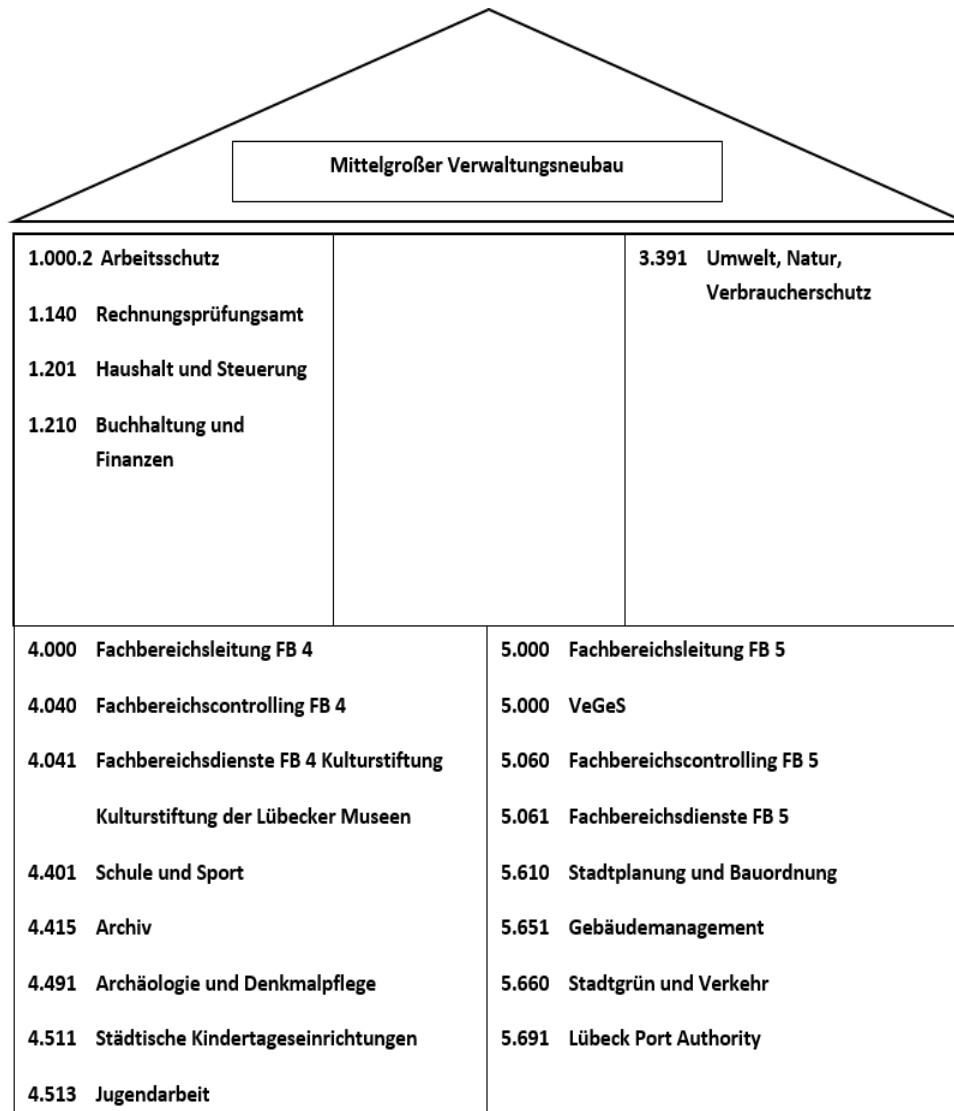
Bei einer Annahme, dass die genannten Gebäude erhalten bleiben, ergibt sich Flächenbedarf der Verwaltung in Höhe von 34.890,00 m² (Stand: 2022) für die verbliebenen städtischen Bereiche, die in einem Verwaltungsneubau tätig sein können. Ein solcher Neubau würde gemäß einer ersten groben Kostenschätzung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

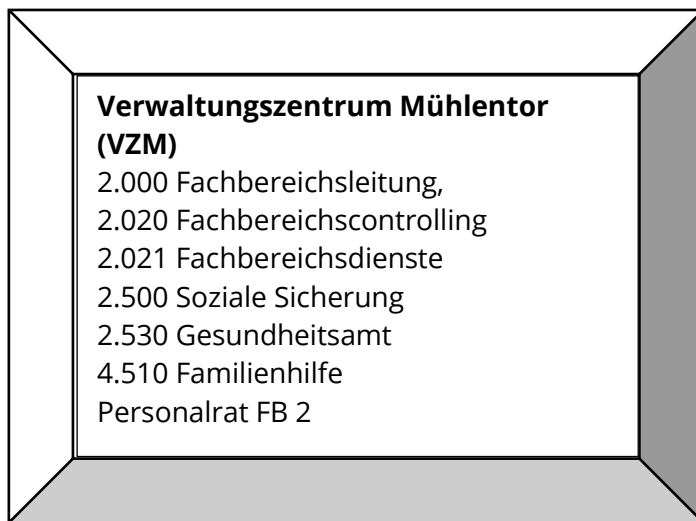




-  = Standort mittelgroßer Verwaltungsneubau: Roddenkoppel
-  = Erhaltenswerte Standorte







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

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

Folgende Standorte würden erhalten bleiben:

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



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

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

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



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

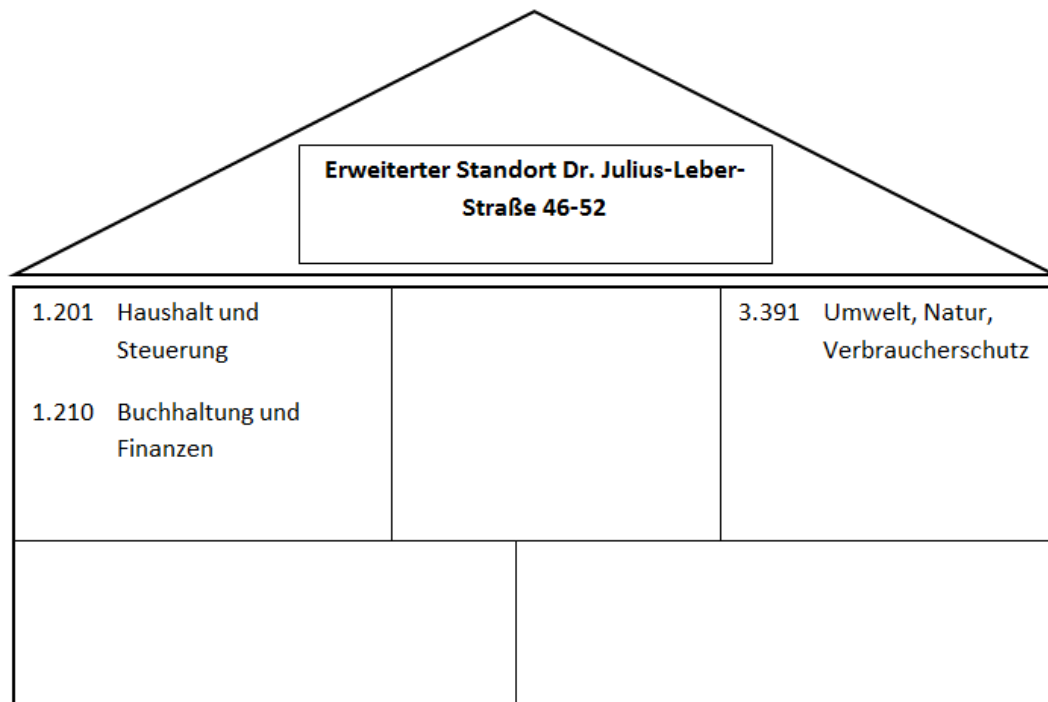
Zudem besteht die Möglichkeit, am Standort Mühlendamm 10-12/Kleiner Bauhof, dem historischen Standort der Bauverwaltung, mit einem Erweiterungsbau im Bereich des Kleinen Bauhof 11 mehrere Bereiche des Fachbereichs 5 zusammenzuführen. Bei Verbleib des GMHL im Bundesbankgebäude bzw. einer Alternativimmobilien,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

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

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

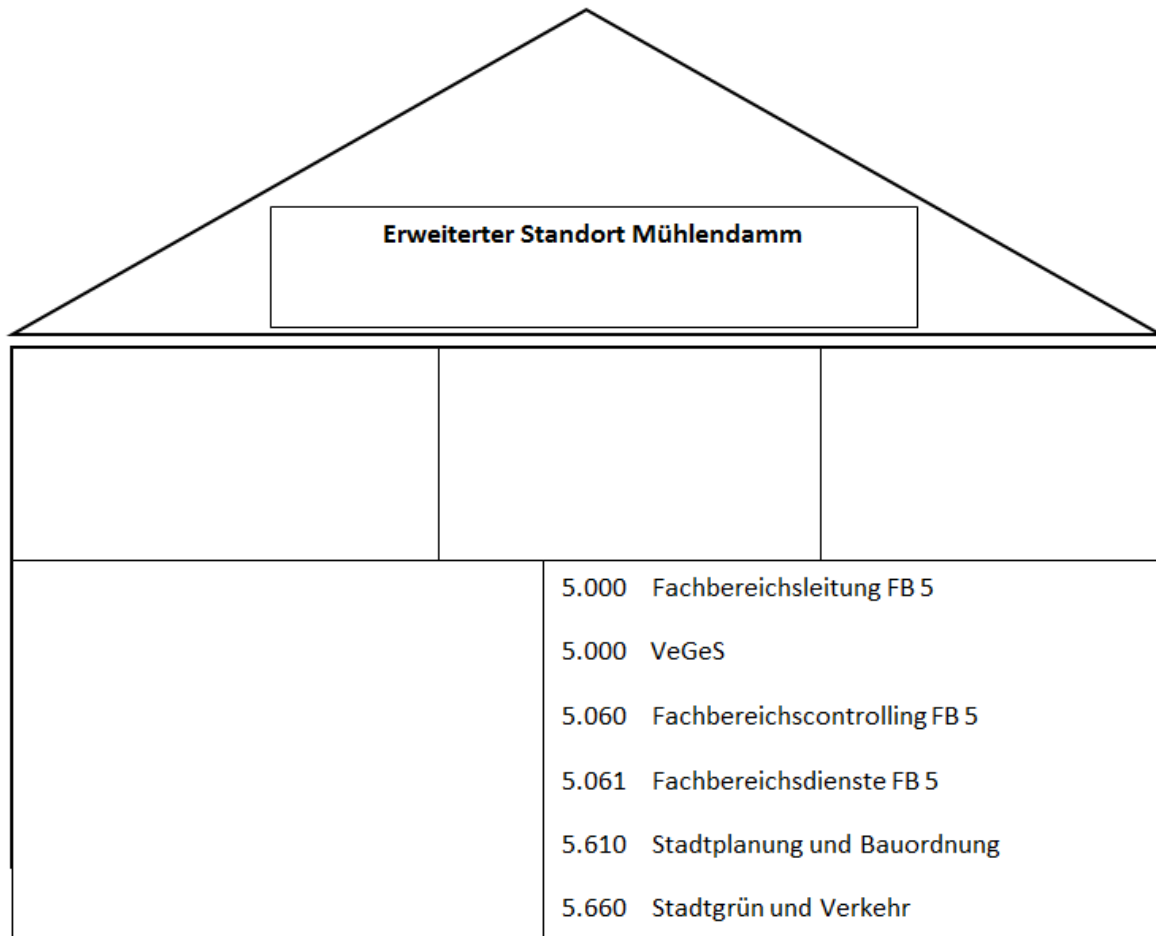
- Schildstraße 12-14: Dieser sanierte Standort ist historisch gewachsen und stellt den Sitz der Fachbereichsleitung des FB 4, sowie dessen Fachbereichscontrolling- und diensten und der Kulturstiftung der Lübecker Museen dar.
- Meesenring 8: Der Standort wird zeitnah umfangreich saniert. Die Räumlichkeiten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





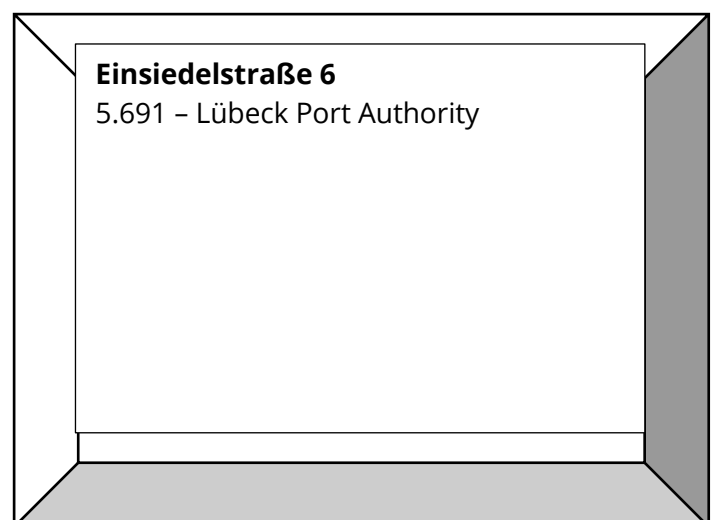
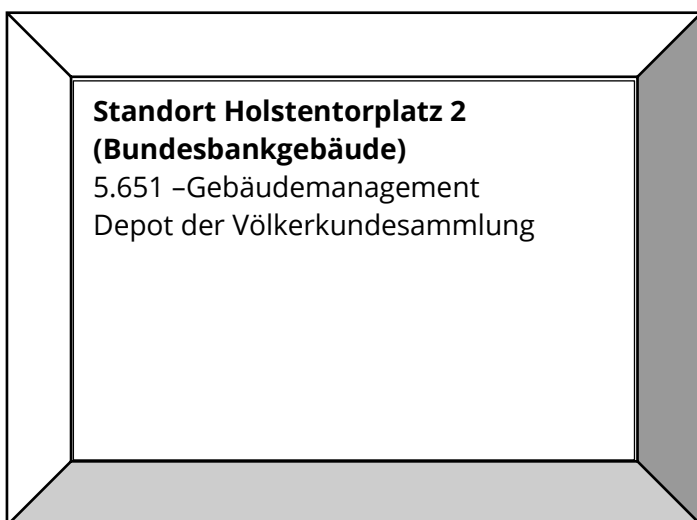
Durch diese Lösung würden weitere Konzentrationen der Fachbereiche 1 und 3 in der Innenstadt erfolgen. Die Bereiche des FB 1 verblieben in überschaubarer räumlicher Nähe zum Rathaus und der Fischstraße, wohingegen der Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz in unmittelbarer des Hauptsitzes des FB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





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

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



Lichthof

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

Zeughaus/ Großer Bauhof

4.415 Archiv

Verwaltungszentrum Mühltentor (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

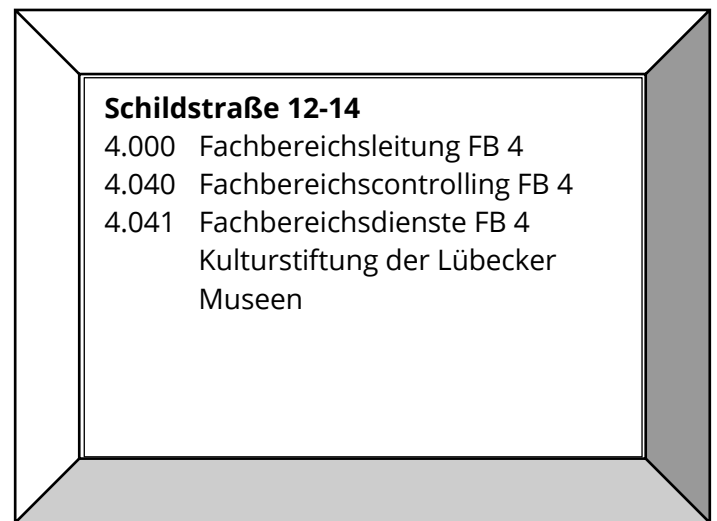
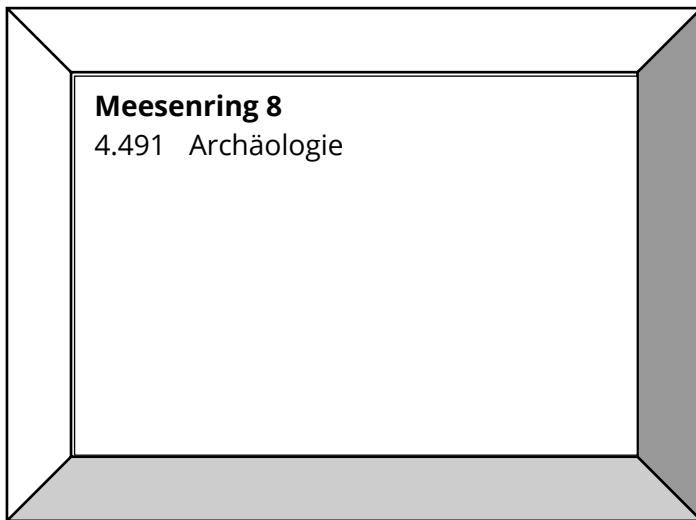
1.105 Informationstechnik (IT)
 1.103 Digitalisierung, Organisation,
 Strategie
 1.102 Logistik, Statistik, Wahlen
 Personalrat FB 1

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
Schlutuper Straße 14	bleibt im Bestand		FB 3
Carl-Gauß-Straße 9 (1. Teil)	bleibt im Bestand		FB 3
Verwaltungszentrum Mühlentor	bleibt im Bestand		FB 2, FB 4
Fackenburger Allee 27-29	bleibt im Bestand		FB 1, FB 4
Lichthof	bleibt im Bestand		FB 1, 3, 4, 5

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

2.1 Variante 2

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

- Informationstechnik
- Digitalisierung, Organisation, Strategie

- Logistik, Statistik, Wahlen
- Personalrat FB 1

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

Abb. 2: Fachbereiche und Standorte Variante 2

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

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

- Kreuzweg 7-9
- Meesenring 7
- Kirchplatz 7
- Adolf-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

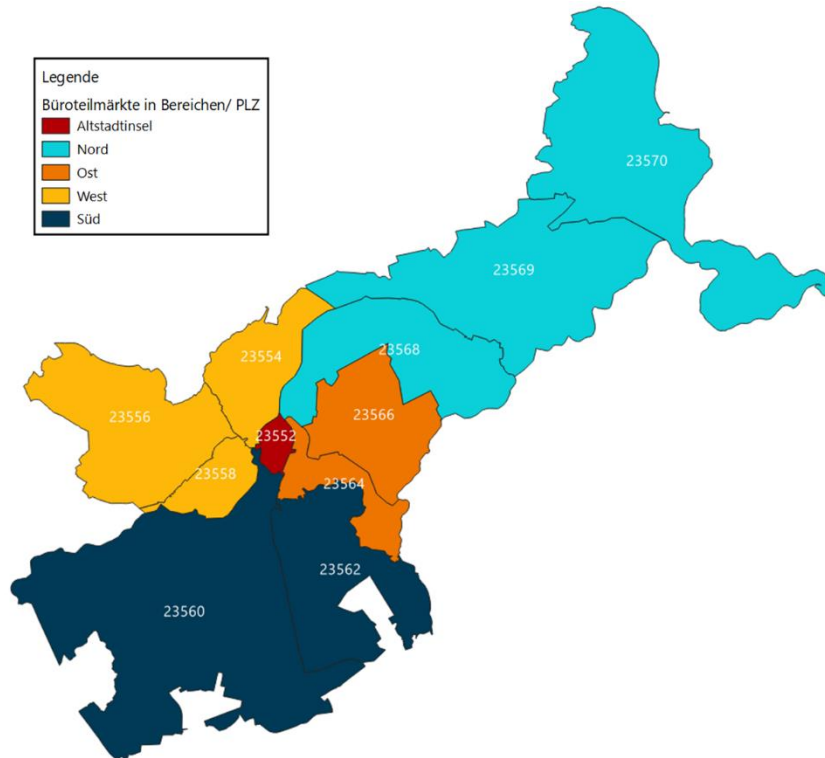
*In den PLZ-Bereichen 23564, 23569 und 23570 waren keine Angebote verfügbar

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

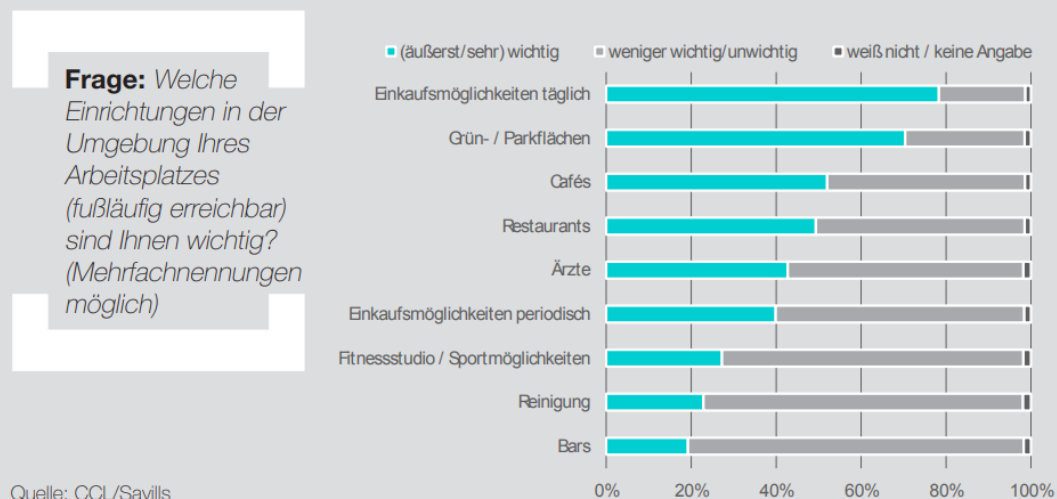
Exkurs: Anforderungen an das Umfeld von Büroräumen

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 Abschläge 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
<u>Ermittlung des Bodenwertes</u>		
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
<u>Bodenwertanteil Garten</u>	
abgabefreier Bodenwert Gartenland	1,70 EUR
Fläche Garten	873 m ²
Bodenwert Gartenland	1.484,10 EUR
<u>Ermittlung des Bodenwertes</u>	
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.

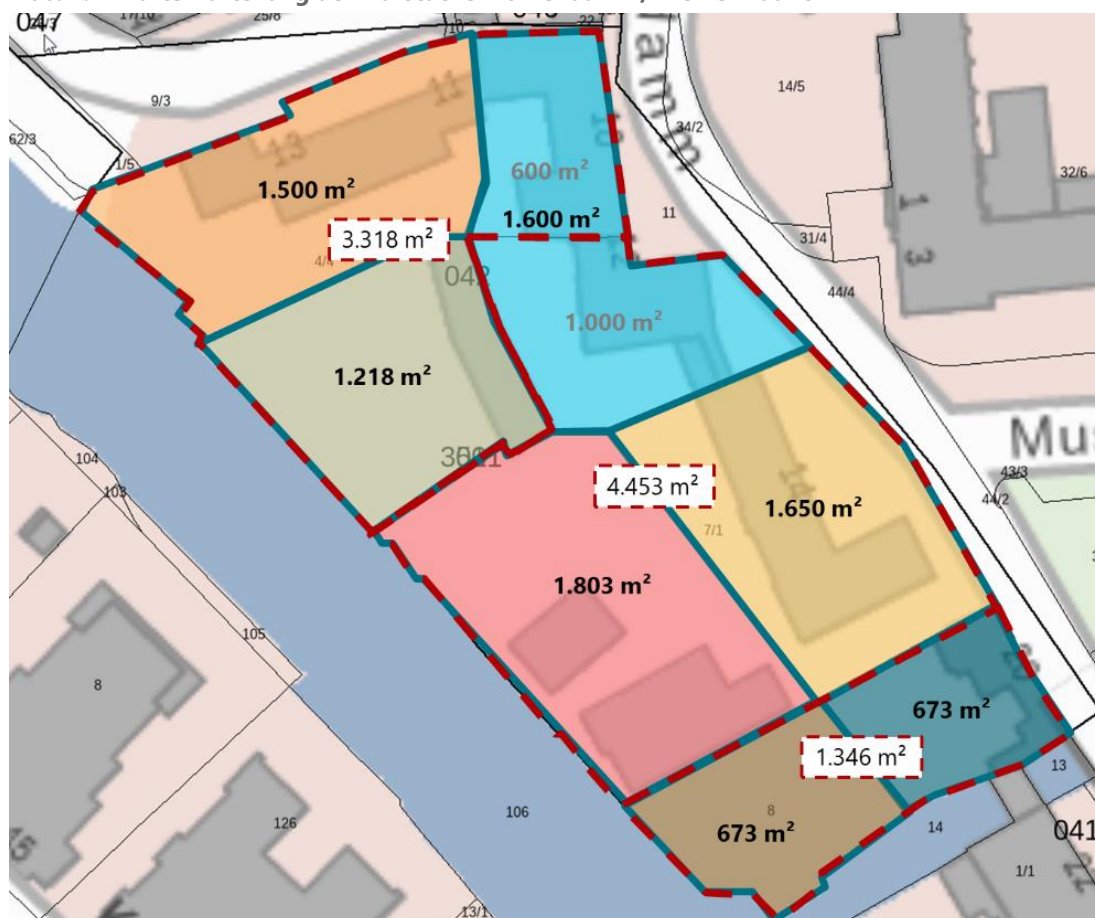
Das Objekt selbst wurde saniert und ist laut Einschätzung der cima für die nächsten 15-20 Jahre wieder ohne Einschränkungen für Büronutzungen nutzbar.

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

Ermittlung des Bodenwertes

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

Ertragswert

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

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

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

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

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

Mühlendamm 10-12**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück		600 m ²
abgabefreier Bodenwert		805,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück		01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag		1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag		821,82 EUR
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor	
Fläche	0,88	-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 im unbeplanten Innenbereich. Es zeichnet sich durch die Wasserlage als gute Wohnlage aus. In der Umgebung liegen der Lübecker Dom, das Traveufer, der Mühlenteich sowie Wohnbebauung.

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

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

Mühlendamm 14**Bodenwert**

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

Ertragswert

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

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

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

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

Mühlendamm 20**Bodenwert**

Angaben Bodenrichtwertgrundstück	600 m ²
abgabefreier Bodenwert	805,00 EUR
Stichtag Richtwertgrundstück	01.01.2022
Anpassungsfaktor Stichtag	1,02
vorläufiger abgabefreier Bodenrichtwert am Wertermittlungsstichtag	821,82 EUR
<u>Abweichungen der wertbeeinflussenden Grundstücksmerkmale</u>	Faktor
Lage	1,25
<u>Bodenwertanteil freigeräumtes Grundstück (= Bauland)</u>	
abgabefreier 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>	<u>Faktor</u>	
Fläche	0,88	-96,60 EUR
Lage	1,35	281,75 EUR

Ermittlung des Bodenwertes

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

Ertragswert

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

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

* unberücksichtigt geblieben sind mögliche steuerliche Vorteile des Denkmalschutzes

Repräsentationsfaktor	1,35
Möglicher erhöhter Verkaufspreis	2.106.000,00 EUR

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

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

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

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

Abb. 8: Übersicht der Verkaufserlöse insgesamt

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

3.2 Nachnutzungsoptionen Mietobjekte

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

Abb. 9: Nachnutzungsoptionen der Mietobjekte

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

4 Risikobewertung

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

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

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

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

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

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

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

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

Auch quantitativ ist diese Auswirkung für die Betriebe der Innenstadt spürbar. Eine empirische Befragung der CIMA am Standort München hat gezeigt, dass der durchschnittlich erreichbare Wert des Ausgabenanteils von Angestellten am Arbeitsort bei rd. 28 % liegt. Bezogen auf das 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 Ausgabenbesatz im Einzelhandel: 5.732 EUR/ Person (2021; CIMA)
93,8 einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für die Hansestadt Lübeck (MB Research 2022)
= angepasster Ausgabenbesatz im Einzelhandel für die Hansestadt Lübeck 5.376,62 EUR /Person

Abb. 11: Wirtschaftlichkeit der Varianten

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

In der Variante 2 stehen Gesamtkosten für den größeren Neubau auf der Roddenkoppel inkl. (Teil-)Verlegung der Bahnanlagen in Höhe von rd. 97,0 Mio. €, Verkaufserlösen in Höhe von rd. 33,6 Mio. € gegenüber, so dass eine Investitionssumme von rd. 63,4 Mio. € verbleibt. In der Variante 3 summieren sich die drei kleineren Neu-, bzw. Erweiterungsbauten auf Gesamtkosten in Höhe von rd. 42,9 Mio. € und es werden rd. 10,2 Mio. € Verkaufserlöse erwartet. Das zu 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/2023/11836
öffentlich

Lübeck, 12.06.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Parken in Lübeck - Eckpunktepapier Parken

Beratungsfolge:

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

Anlass:

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

Was das Eckpunktepapier Parken leisten soll:

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

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

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

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

Bericht:

A: Randbedingungen ruhender Verkehr

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

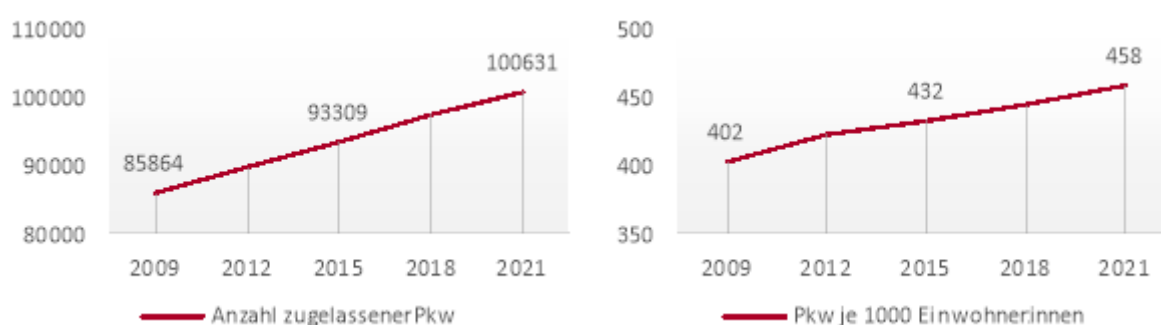


Abbildung 1. Bestand zugelassener Pkw (Abb. links) und Pkw je 1.000 Einwohner:innen (Abb. rechts) in Lübeck ⁴.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁶ ebd.

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

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

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

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

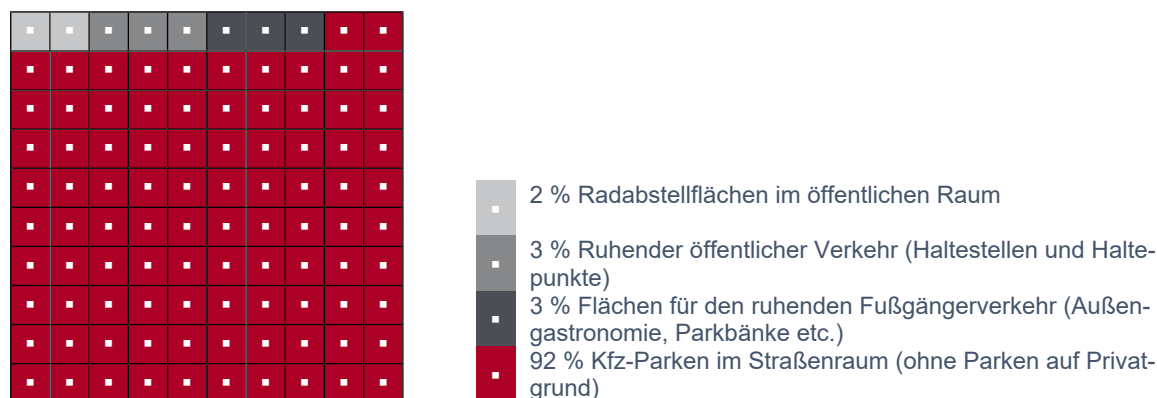


Tabelle 2. Ruhender Verkehr – Flächensplit der Stadt Graz im Jahr 2011 (FGM-AMOR in AGFS, 2015).

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

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

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

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

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

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

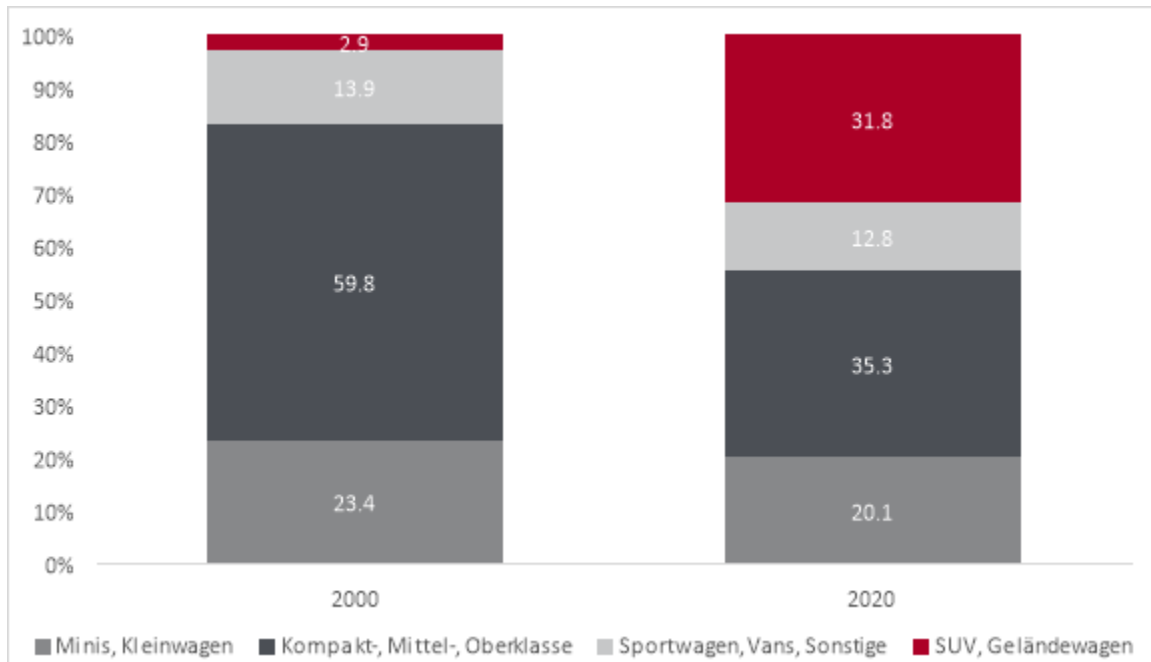


Abbildung 2. Anteil der Neuzulassungen nach Fahrzeugklassen (in %) gemäß des Kraftfahrtbundesamtes (Agora Verkehrswende (Hrsg), 2022).

B: Problemlage ruhender Verkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parken im öffentlichen Raum ist notwendig

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

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

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

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

Parken steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen im öffentlichen Raum

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

Ungeordnetes Parken stellt ein Sicherheitsrisiko dar

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

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

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

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

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

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

²⁰ ebd.

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

Die Zahl der Parkmöglichkeiten im Straßenraum sinkt

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

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

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

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

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

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

Pkw-Verfügbarkeit führt zu Pkw-Nutzung

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

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

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

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

Handlungsansatz: Parken im Straßenraum ordnen

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

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

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

Bewertung Handlungsansatz „Straßenraum ordnen“

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

Handlungsansatz: Parkraum nicht überlasten und effizient nutzen

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

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob Bewohner:innen durch Sonderparkberechtigungen (Bewohnerparken) in einem Quartier bevorrechtigt werden können. Bewohnerparken darf nur angeordnet werden, wenn Bewohner:innen regelmäßig keine Parkmöglichkeit in fußläufig zumutbarer Nähe²⁴ finden. Die Ursache dafür muss ein Mangel an privaten Stellplätzen und ein erheblicher allgemeiner Parkdruck sein, also ein Parkdruck, der nicht nur durch die Bewohner:innen selbst verursacht wird, um Bewohner:innen tatsächlich zu bevorrechtigen. Im Stadtteil St. Jürgen wird z.B. durch medizinische Einrichtungen (Universitätsklinikum Schleswig-Holstein) sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen (Universität zu Lübeck und Technische Hochschule Lübeck) Parkraumnachfrage hervorgerufen. Zur Überprüfung,

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

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

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

Bewertung Handlungsansatz gegen Überlastung des Parkraums

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

Handlungsansatz: Parkraumangebote erweitern

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

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

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

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

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

Bewertung Handlungsansatz „Parkraumangebote erweitern“

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

Handlungsansatz: Alternativen zum eigenen Pkw fördern

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

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

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

Bewertung Handlungsansatz „Alternativen fördern“

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

D: Weitere Handlungsfelder

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

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

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

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

Parkgebühren haben das Ziel, sicherzustellen, dass Parkraum für Einkäufe und Erledigungen zur Verfügung stehen. Sie verhindern, dass der Parkraum durch Langzeit- und Dauerparker belegt wird. Mit der Stadtverordnung über Parkgebühren ²⁹ kann dieses Ziel erreicht werden. Bei einer Steigerung der Parknachfrage sollten diese Gebühren erhöht werden.

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

Handlungsansatz: Parksuchverkehr vermeiden

Parkmöglichkeiten am Straßenrand sind – aufgrund des technischen und organisatorischen Aufwands – nicht in Parkleitsysteme integriert. Um Parksuchverkehr in der Altstadt zu vermeiden, sollten das Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum möglichst reduziert und ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, direkt die vorhandenen Parkhäuser und Parkplätze anzusteuern. Die Gebühren für Parken am Straßenrand sollten also deutlich höher als die von Parkhäusern und Parkplätzen in der Nähe liegen ³⁰. Diese Preisgestaltung sollte deutlich kommuniziert werden, z.B. an den Informationstafeln des Parkleitsystems oder auf www.parken-luebeck.de.

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

Bewertung Handlungsansatz gegen Parksuchverkehr

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

Handlungsansatz: Aufenthaltsqualität steigern für mehr Umsätze

Eine ansprechend gestaltete Innenstadt ist wichtiger für gute Umsätze als Parkplätze vor der Ladentür ³¹. Dies wird inzwischen auch von vielen Gewerbetreibenden selbst so gesehen.

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

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

³¹ Institut für Handelsforschung, 2014: Vitale Innenstädte (abrufbar unter: https://www.bcsd.de/suchergebnis-se/?datei=vitale_innenst_dte_ergebnispr_sentation_pressekonferenz_27.01.2015.pdf).

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

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

Bewertung Handlungsansatz „Gestaltung vor Parken“

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

Handlungsansatz: Liefern und Laden ermöglichen

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

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

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

Bewertung Handlungsansatz „Liefern und Laden ermöglichen“

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

Handlungsansatz: Digitale Parkraumüberwachung einführen

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

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

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

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

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

Bewertung Handlungsansatz „digitale Parkraumüberwachung“

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

Handlungsansatz: Dauerparken im Straßenraum reduzieren

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

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

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

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

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

³⁵ Scheidler, 2015: Das Wohnmobil aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht.

Bewertung Handlungsansatz „Dauerparken im Straßenraum reduzieren“

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

Handlungsansatz: Güterverkehr ordnen

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

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

Bewertung Handlungsansatz „Güterverkehr ordnen“

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

E: Fazit und weiteres Vorgehen

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

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

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

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

F: Anhang – Instrumente

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

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

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

Parkraummanagement

Kurzbeschreibung

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

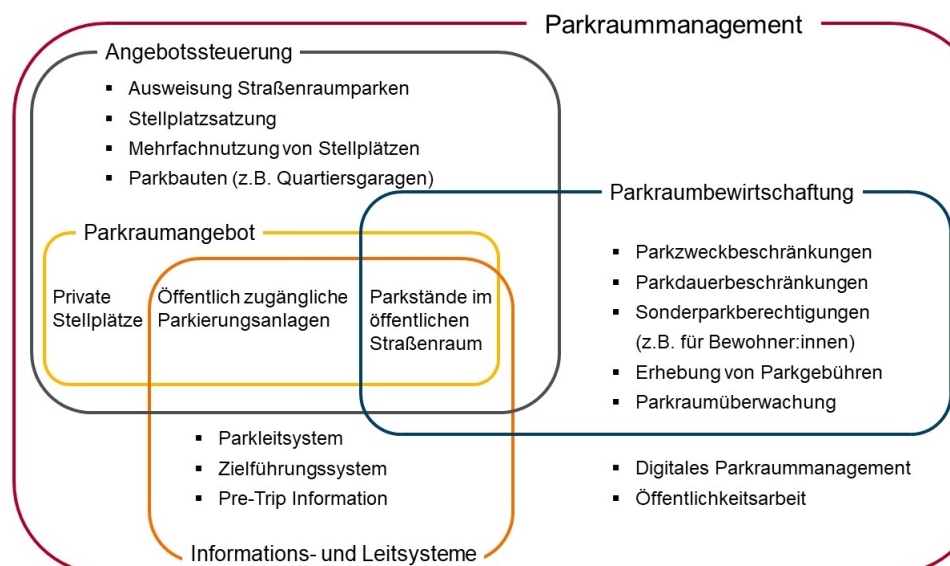


Abbildung 3. Bestandteile des Parkraummanagements (eigene Abbildung in Anlehnung)

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

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

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

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

Stellplatzsatzung

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

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

- 5.610.5 Bauaufsicht / Bauberatung

Parkraumbewirtschaftung

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

Sonderparkberechtigung für Bewohner:innen / Bewohnerparken

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

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

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

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

Standortbezogenes Mobilitätskonzept

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

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

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

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

Alternative Mobilitätsangebote

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

Informations- und Leitsysteme

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

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

Digitales Parkraummanagement

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

Digitale Parkraumüberwachung

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

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

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

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

Öffentlichkeitsarbeit

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

Mobilitätsmanagement

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

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

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

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

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

Bebauungsplan

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

Mehrfachnutzung von Stellplätzen

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

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

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

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

**SPD & FW Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2023/11836-01
öffentlich**

Lübeck, 23.01.2024

Antrag

Bearbeitung: Hinrich Bernzen (E-Mail: hinrich.bernzen@luebeck.de Telefon: 122-1035)

**Fraktion SPD & FW: Antrag zu Parken in Lübeck - Eckpunktepapier
Parken**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.01.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Die Verwaltung wird gebeten:

1. die bereits vorgesehenen Quartiersgaragen, wie im Bericht VO/2023/11836 Parken in Lübeck angekündigt, konkret darzustellen und weitere geplante Maßnahmen aufzuzeigen
2. weitere geeignete Flächen in Lübeck für Quartiersgaragen aufzuzeigen.

Begründung:

Die Möglichkeit, sein Auto abzustellen, ist besonders in hoch verdichteten Wohngebieten zunehmend erschwert. Insbesondere in Wohngebieten mit vielen Mehrfamilienhäusern gibt es nicht ausreichend Möglichkeiten, seinen PKW abzustellen. Darüber hinaus kommen weitere Rahmenbedingungen, wie erhöhte Sicherheitsmaßnahmen im Brandschutz oder breiter werdende Autos, die Druck auf den öffentlichen Raum ausüben. Dies haben wir besonders bei der Umsetzung eines Halteverbotes in der „Bülowsstraße“ sowie die Verdeutlichung von rechtswidrigem Parken in der Straße „An der Stadtfreiheit“ gemerkt. Wir können nicht an dem Anspruchsdenken festhalten, dass jeder Mensch sein Auto direkt vor der eigenen Haustür abstellen kann im öffentlichen Raum, aber wir wollen eine gesellschaftsverträgliche Lösung weiter erarbeiten. Daher fordern wir eine effiziente Nutzung des öffentlichen Raums

Anlagen :

Vorsitzende/r
der SPD & FW Fraktion

**Fraktion LINKE + GAL
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. 2023/11836-01-01**
öffentlich

Lübeck, 25.01.2024

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Fraktion LINKE & GAL: Ergänzungsantrag zu VO/2023/11836-01 Fraktion SPD & FW: Antrag zu Parken in Lübeck - Eckpunktepapier Parken

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.01.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Der Antrag von SPD & FW wird wie folgt ergänzt:

(...)

3. Es ist sicherzustellen, dass im gleichen Umfang, wie in neuen Quartiersgaragen Parkplätze geschaffen werden, in eng besiedelten Wohngebieten Parkplätze rückgebaut werden, für die die jeweiligen Quartiersgaragen vorgesehen sind.

Es wird darum gebeten, die geeigneten Flächen für den Parkplatzrückbau als Kompensation für die Parkplätze in neuen (potentiellen) Quartiersgaragen darzustellen.

Begründung:

Es ist aus Sicht von GAL und LINKEN unterstützenswert, dass die SPD beim Thema Parkplatznot nach sozialverträglichen Lösungen sucht. Wichtig ist jedoch, dass bei der Suche nach sozialverträglichen Lösungen die verschiedenen Herausforderungen, mit denen das Thema behaftet ist, gleichermaßen Berücksichtigung finden:

Es ist im Interesse des Gesundheits-, Klima- und Umweltschutzes entscheidend, bei der Suche nach Lösungen hinsichtlich bestehender aktueller Parkengpässe in dicht besiedelten Wohngebieten Lübecks, nicht nur eindimensional an anderer Stelle neue, zusätzliche Parkplätze zu fordern. Sondern es geht darum, den Parkplatzbedarf durch Verbesserung und Ausbau von Geh- und Radwegen, des öffentlichen Nahverkehrs und Car-Sharing zu verringern.

Hinzu kommt:

Wohngebiete sollten in Zeiten des Klimawandels und damit verbunden massiv steigender Temperaturen darauf ausgerichtet sein, Schatten zu spenden und bei heißem Wetter kühl zu bleiben, um das Leben der Menschen zu verbessern und öffentliche Räume attraktiver zu gestalten. Im Sommer 2023 hatten wir Überschreitungen der Temperaturmarke von 40 Grad in der Stadt. Das sind Temperaturen, die z.B. für sehr junge, ältere und/oder gesundheitlich angeschlagene Menschen lebensgefährlich werden können. Hier müssen wir Lösungen finden, um solche Temperaturen in eng bewohnten Gegenden Lübecks zukünftig zu verhindern und das heißt: Wir brauchen mehr Platz in dicht besiedelten Wohngebieten für Bäume, die Kühle und Schatten spenden können, ebenso wie unversiegelte Flächen für die Versickerung von (Stark-)Regen.

Es ist daher bei der Suche nach Lösungen für aktuelle Parkengpässe wichtig, für die Gesundheit der Menschen, die Umwelt und das Klima sicherzustellen, dass in dicht besiedelten Wohngebieten mindestens genauso viele Parkplätze abgebaut werden, wie in den für sie vorgesehenen neuen Quartiersgaragen entstehen.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL

► **Nr. VO/2023/11836-02**
öffentlich

Lübeck, 26.02.2024

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:

Geschäftsstelle der FDP Fraktion

Geschäftsstelle der CDU-Fraktion

Geschäftsstelle der Fraktion BÜ90 DIE GRÜNEN

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

FDP, CDU und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN: Antrag zu VO/2023/11836 Parken in Lübeck - Eckpunktepapier Parken

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten,

- erteilte Aufträge der Bürgerschaft zur Prüfung der Einführung weiterer Anwohnerparkgebieten erneut zu prüfen und der Bürgerschaft bis spätestens zur Sitzung der Bürgerschaft im Juni 2024 Wege zur Umsetzbarkeit aufzuzeigen und zur Entscheidung vorzulegen.
- zu eruieren und der Bürgerschaft hierüber bis zur Sitzung im Juni 2024 zu berichten, an welchen Standorten in Gebieten mit hohem Parkdruck Quartiersgaragen entstehen könnten und wie ein wirtschaftliches Betriebsmodell für sie ausschauen könnte.
- eine Konzeptidee zu entwickeln und der Bürgerschaft hierüber bis zur Sitzung im Juni 2024 zu berichten, das Digitalisierung nutzt, um freie Parkflächen im Straßenraum anzuzeigen und so Parksuchverkehr zu reduzieren.
- ein Grobkonzept für eine App zu entwickeln und der Bürgerschaft hierüber bis zur Sitzung im Juni 2024 zu berichten, mit der behördliche und gewerbliche Parkflächen außerhalb der üblichen Geschäftszeiten für private Nutzungen vermittelt werden können. Dafür ist auch eine grobe Abschätzung des potentiellen Angebotes solcher Parkplätze durchzuführen.
- als Gesellschaftsvertreter darauf hinzuwirken, dass die KWL ihre vorhandenen Daten für die Belegung der Parkflächen anderen Kartendiensten zur Verfügung stellt.
- vor der Aufhebung von rechtskonformen bestehenden Kfz-Abstellmöglichkeiten den Bauausschuss zu beteiligen. Diesem sind jeweils Alternativen vorzuschlagen. Wenn begonnen wird, an Abstellflächen für mehr als drei Fahrzeuge in einem Straßenzug seit längerer Zeit gewohnheitsmäßig vorkommendes, widerrechtliches Parken zu sanktionieren, sind dem Bauausschuss ebenfalls Alternativen vorzuschlagen.

Begründung:
Erfolgt mündlich

Anlagen:



► **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/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).

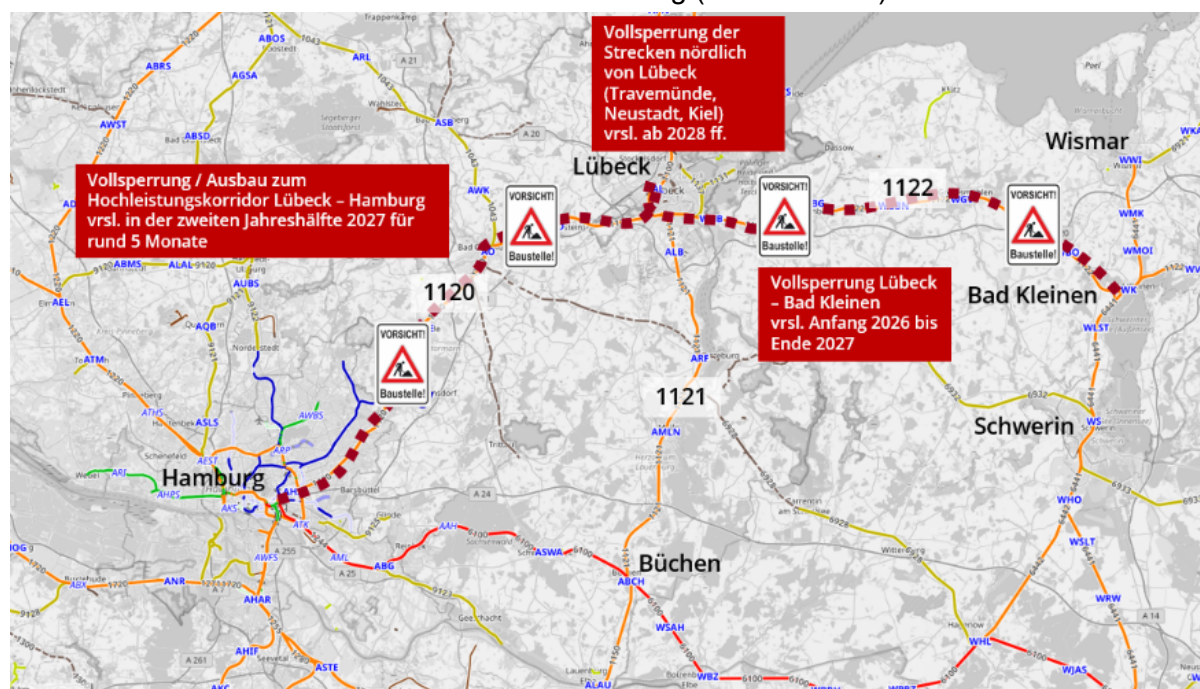


Abb. 1: Übersichtskarte über die Strecken 1120, 1121 und 1122 – alle Daten sind vorläufige Angaben. Kartengrundlage: Openrailwaymap

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.

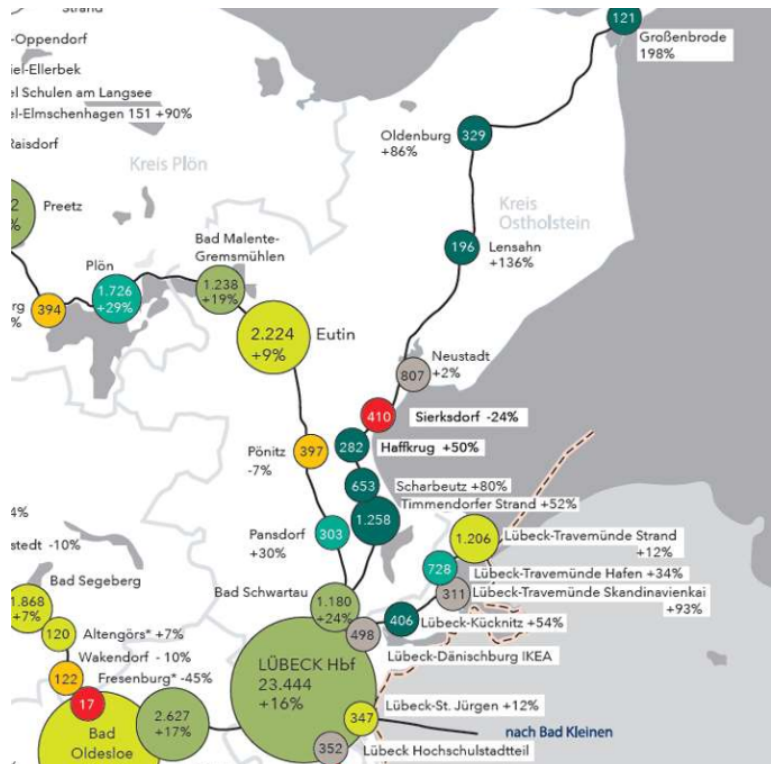


Abb. 2: Zwischen 2013 und 2019 sind laut einer Auswertung der NAH.SH die Fahrgastzahlen vor allem an den Bahnhöfen stark gestiegen, die nun nach den Planungen der DB Netz aufgegeben werden sollen: Timmendorfer Strand: +52 %, Scharbeutz: +80 % und Haffkrug: +50 %. Karte: NAH.SH



Abb. 3: Vergleich einer Regio-S-Bahn via Neubaustrecke (inkl. Shuttlebus) vs. Regio-S-Bahn via Bäderbahn im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck – in der Summe zeigen sich deutliche Fahrgastverluste

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 Anpassen 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.

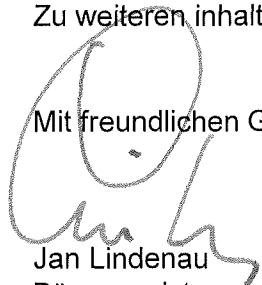
- 4 -

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. <i>clap</i>

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 Bahnhaltunkte 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.

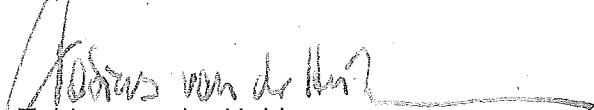
Die Umsetzung eines S-Bahn-Angebotskonzeptes im Raum Lübeck ist im Rahmen der landesseitigen ganzheitlichen SPNV-Zukunftsplanungen im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) 2022 – 2027 hinterlegt. Der Umsetzungshorizont ist auf nach 2030 festgesetzt und die Finanzierung wird als „noch nicht gesichert“ eingestuft. 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

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

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.

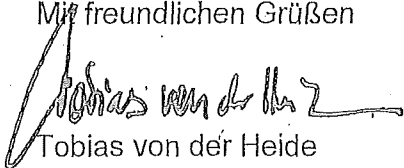
Daher würde ich es begrüßen, wenn Sie dem Bürgermeister der Hansestadt und mir die geplanten Ausbaumaßnahmen des Bundes für den Güterverkehr in der Region in einem Termin erläutern könnten. Dabei geht es insbesondere um die Herstellung einer

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.

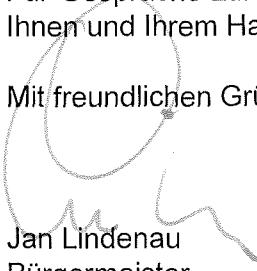
Ich freue mich jedoch über Ihre Klarstellungen zu einer möglichen Aufwärtskompatibilität der aktuellen Planungen der DB Netz im Hinblick auf einen späteren viergleisigen Ausbau „durch Flächenfreihaltungen und Bauvorleistungen“, was immerhin schon mehr ist, als uns von Seiten des BMDV kommuniziert wurde. 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 Fahrzeitverkürzung Kiel – Lübeck auf unter eine Stunde, der RE Lübeck – Fehmarn sowie die S-Bahn Lübeck.

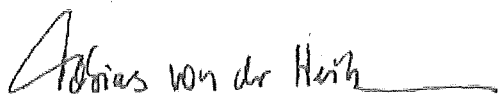
Wie ich Ihnen in meinem letzten Schreiben mitgeteilt habe, hat sich das Land dafür eingesetzt, diese Planungen in das Projekt zur Schienenanbindung der FBQ Hinterlandanbindung zu integrieren. Da dies jedoch nach Angaben der Deutschen Bahn zu einer Verzögerung der FBQ führen könnte, wurde seitens DB entschieden, 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 zukunfts kompatiblen 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.

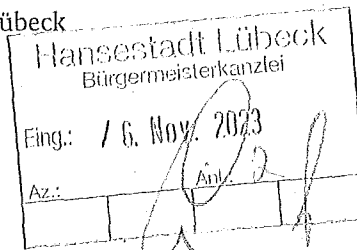
10.26.66.64



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:
5.000 Sen. Hagen
5.610 H. Stolle
5.610 H. Stolle
5.691 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.

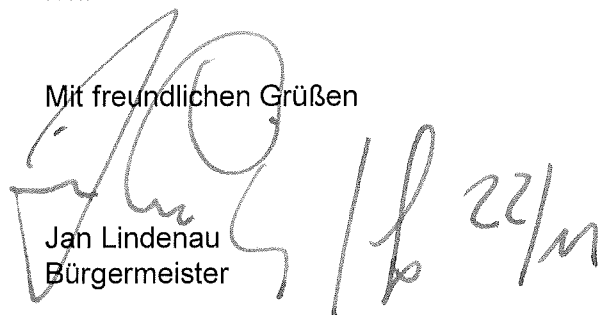
Die Bäderbahn stellt den potentialreichsten Ast der Regio-S-Bahn Lübeck dar. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger ÖPNV in die Bäderorte. Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der 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 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.

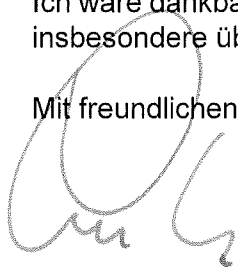
Die derzeit bestehende Aussage seitens der DB, die erforderliche Umspannung von Diesel- auf E-Traktion mittels eines noch einzurichtenden Diesellokfuhrpark zur Verfügung zu stellen, ist zwar ein erstes Angebot, welches jedoch in der Umsetzung weitere zahlreiche zusätzliche Probleme auslöst und aus heutiger 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. Schöck

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).

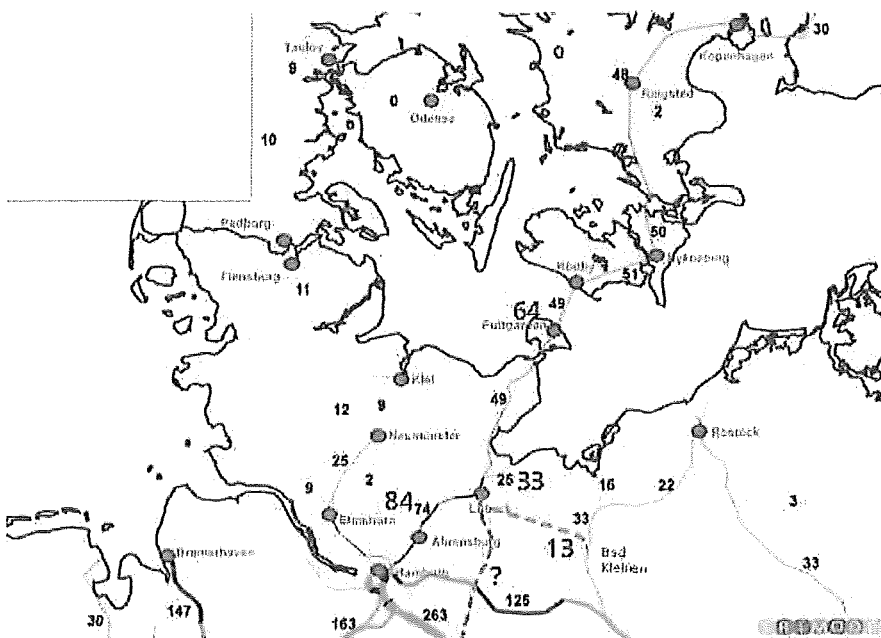


Abb. 1 – notwendige bahntechnische Einbindung Lübecks zum erforderlichen Kapazitätsausbau „Schiene“

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 Fahrverbindungen 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 Fahrangebots 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).

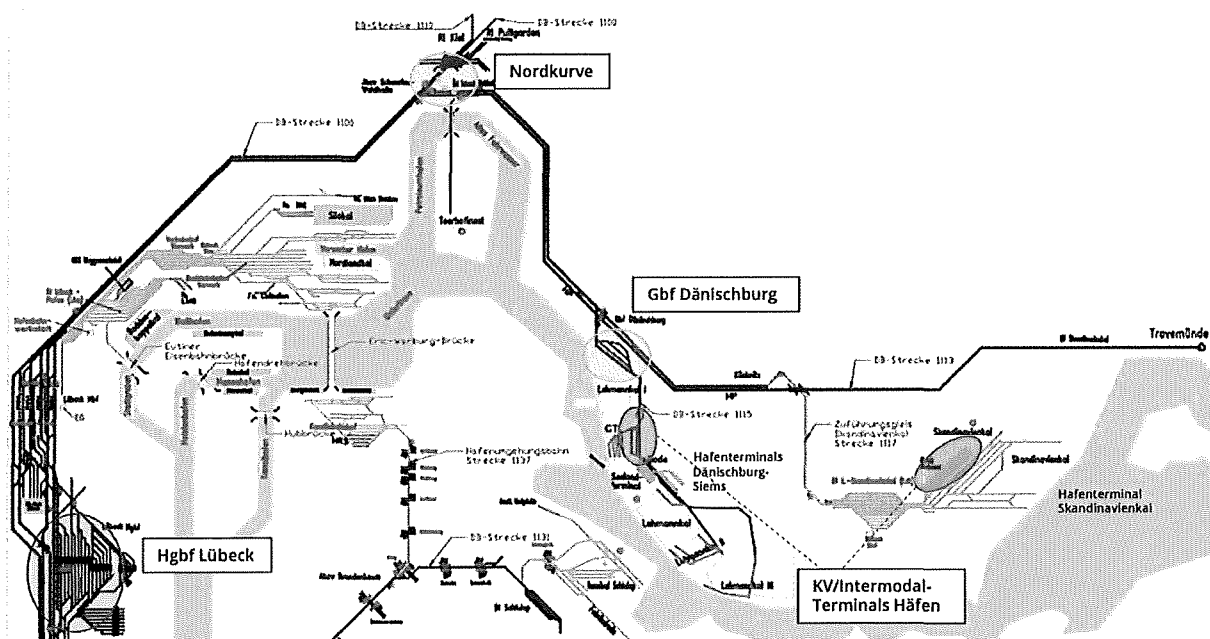


Abb. 2 – Übersichtsplan bzgl. der Schaffung von der bahnseitigen HUB-Funktion FFBQ in Lübeck

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



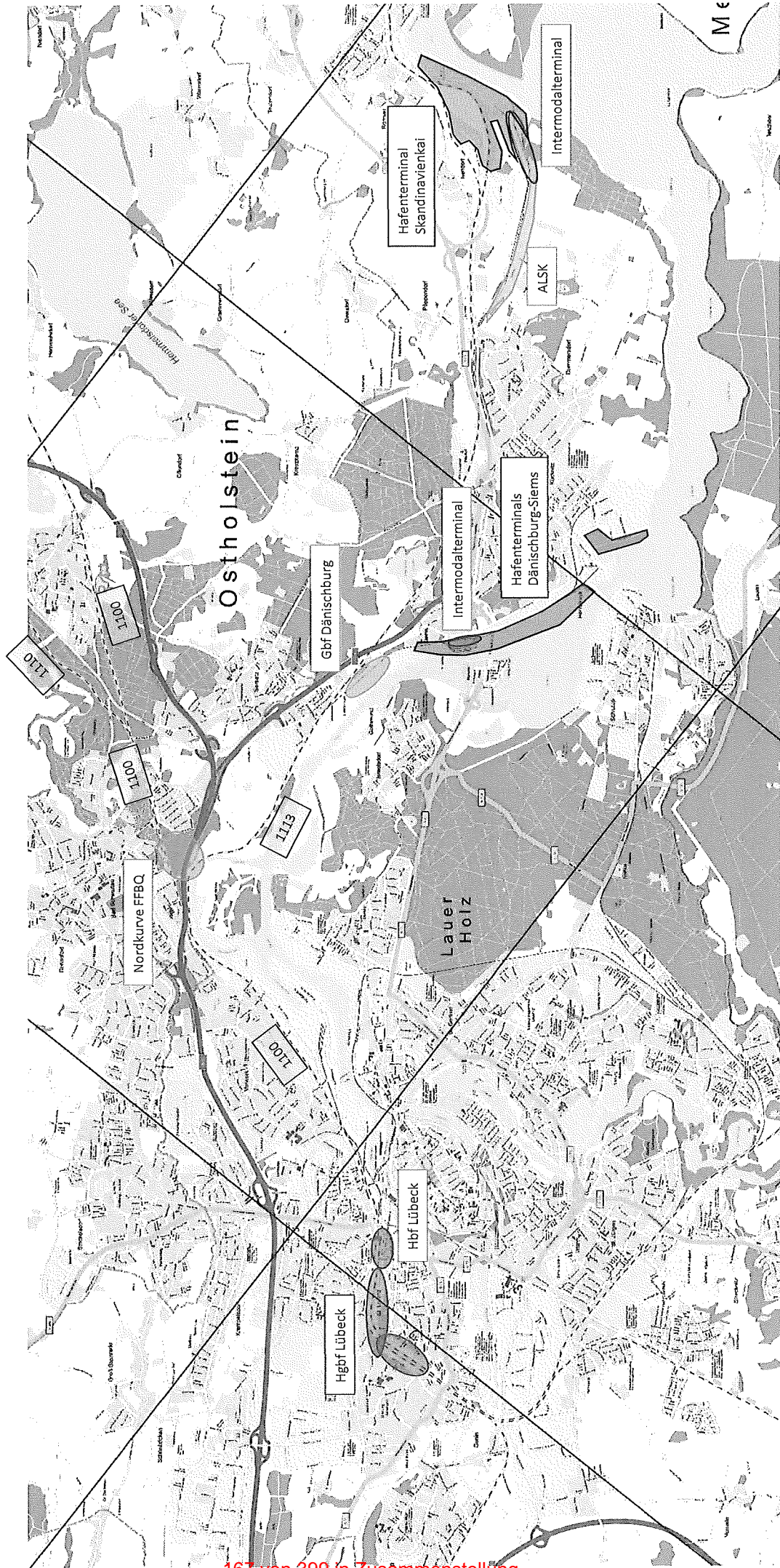
 PORT OF LÜBECK

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 Zugbildungskapazitäten) inkl. Bau der Nordkurve Lübeck nach Puttgarden im Zusammenhang mit FFBQ

1.3 Wasserstraße/Binnenschiffahrtsstraße

- Trave (Seeschiffahrtsstraße)
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

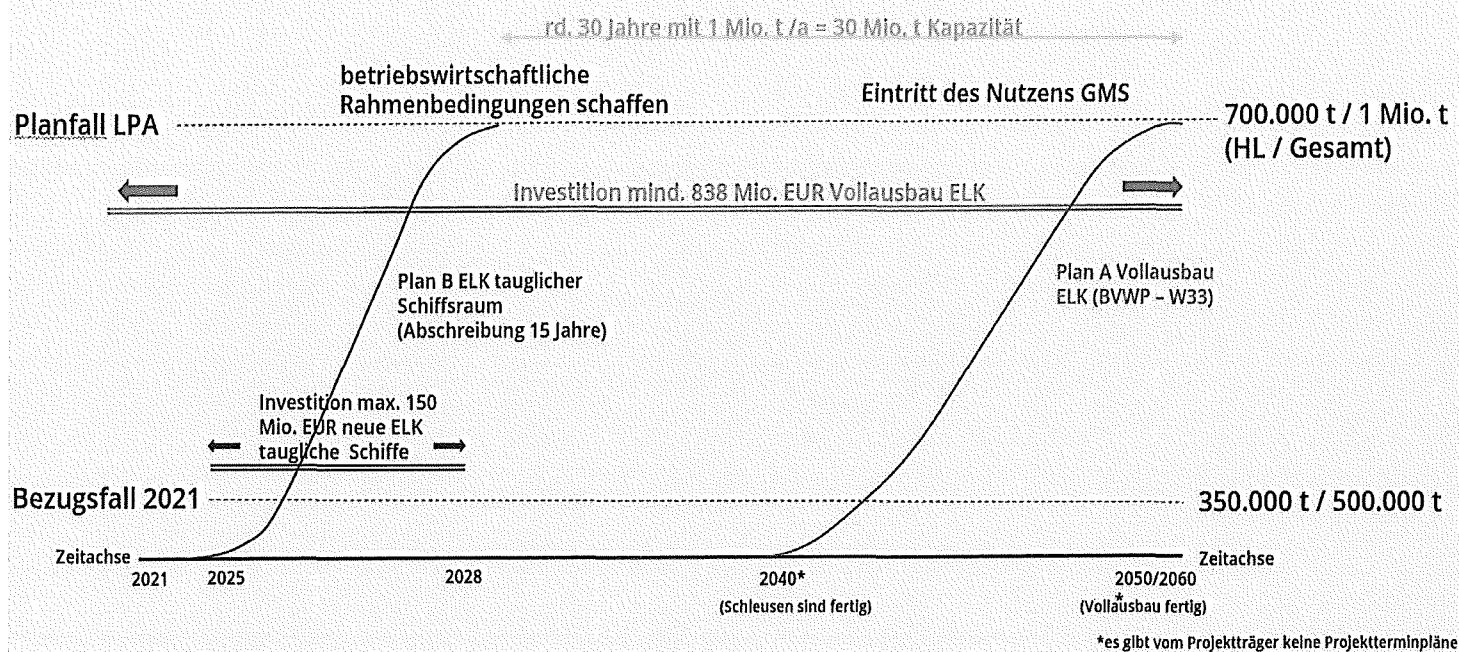


Abbildung 1 – Gegenüberstellung der Varianten zur Aktivierung des Transportpotenzials des ELK

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 Vollausbaus 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.

F.

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 ganzheitlichen, 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

entf. 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

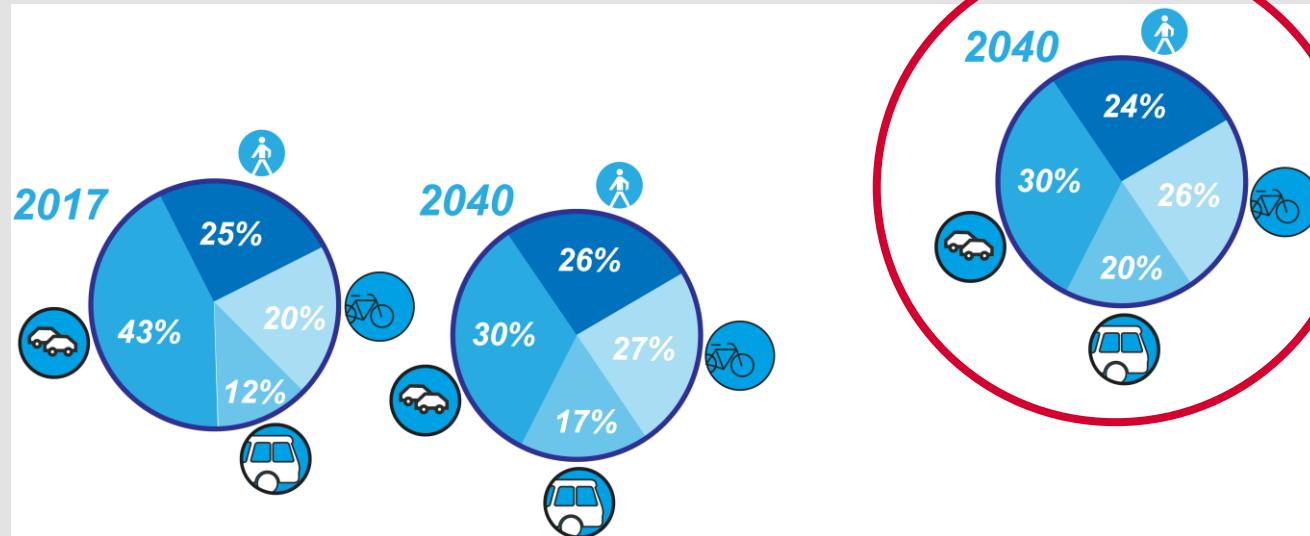
In den letzten Jahren wurden erste spürbare Maßnahmen zur Verkehrswende angestoßen bzw. auf den Weg gebracht:

- **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



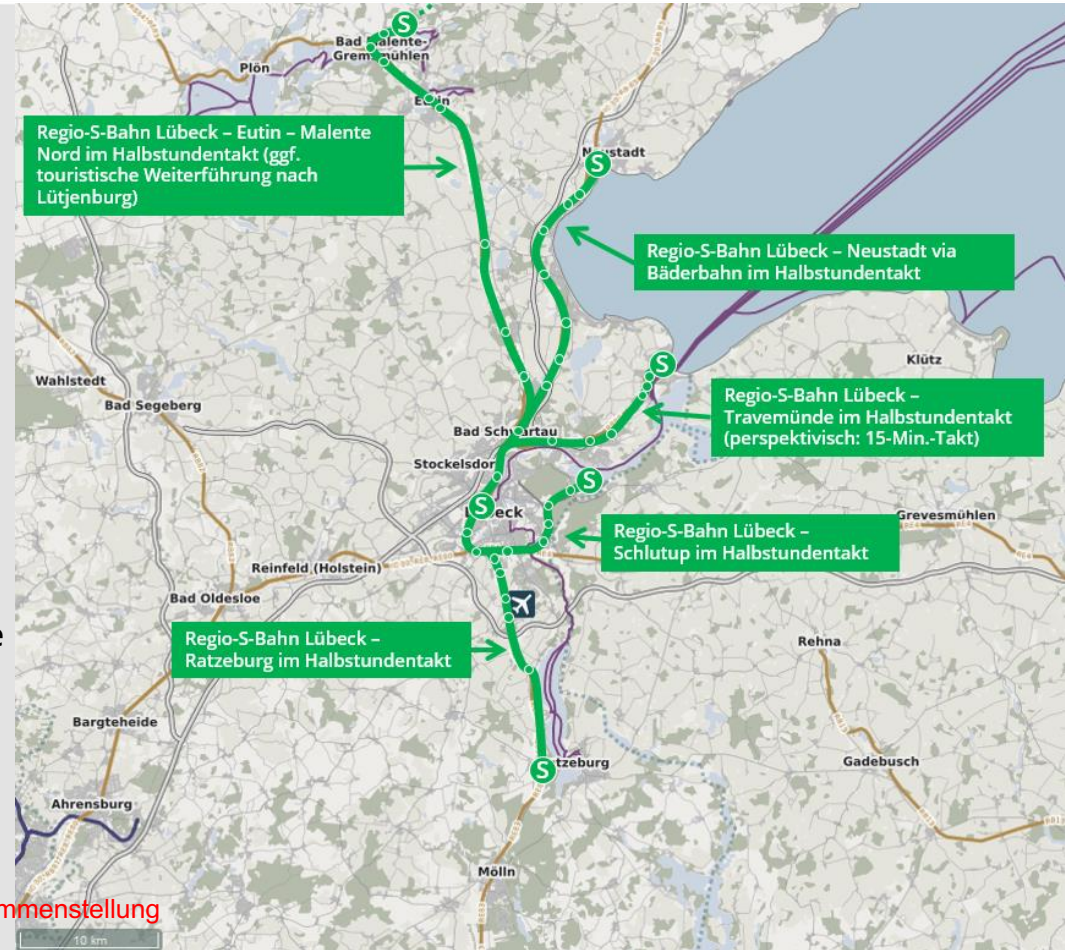
- Verteilung innerhalb des Umweltverbundes flexibel, solange 70% insgesamt erreicht werden
- Steigerung des ÖPNV-Anteils nach Wegen auf 20% (nach Verkehrsleistung auf 40 %)

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

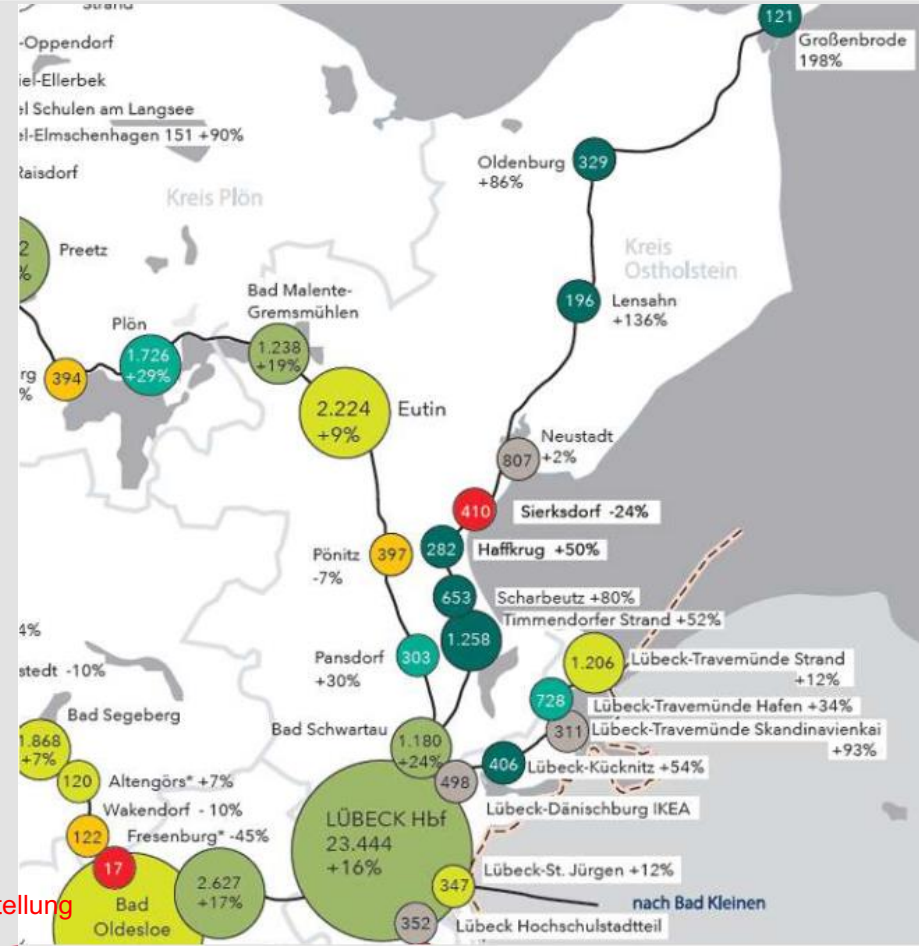
➔ Nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen



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?

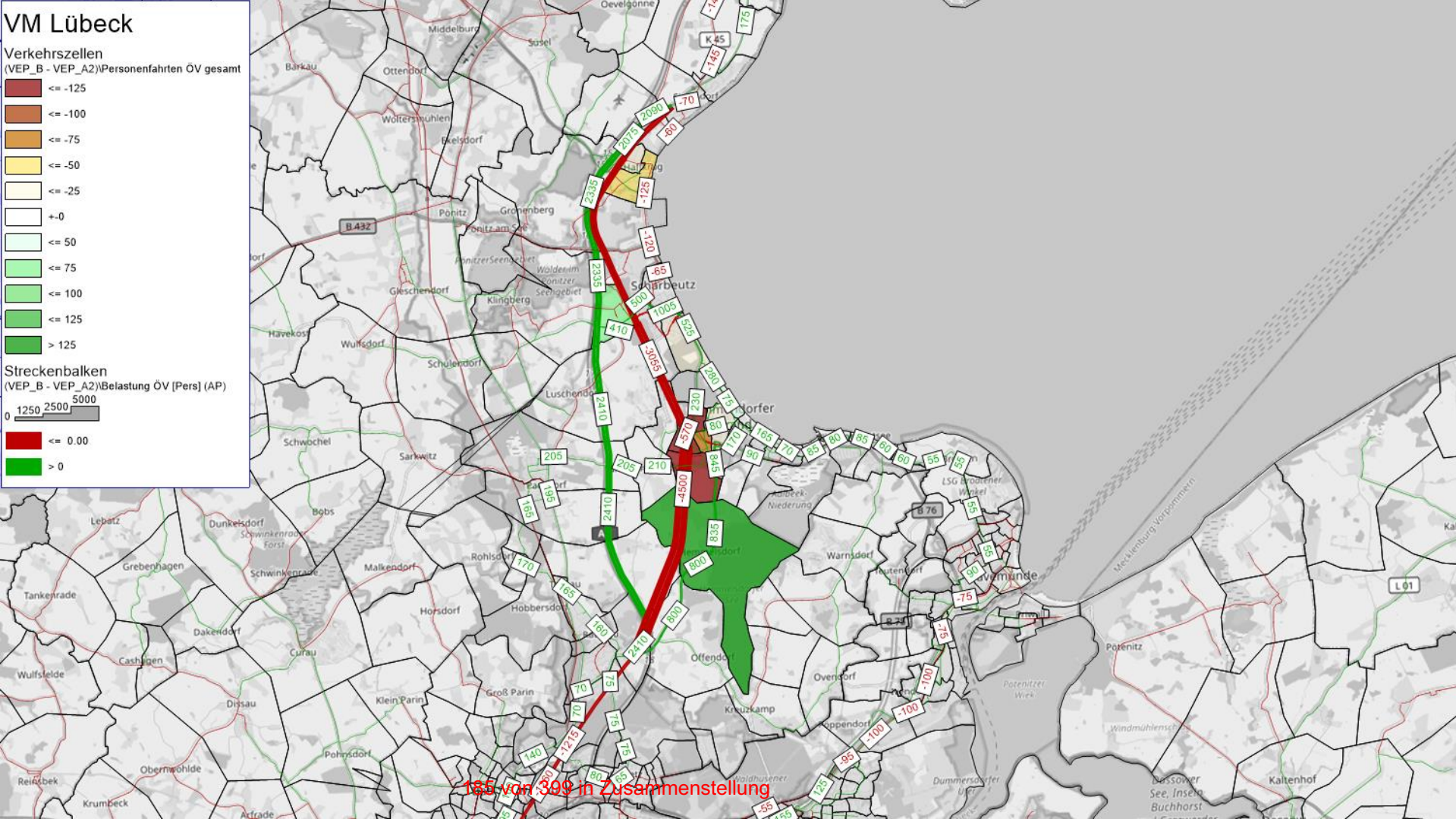
*„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet 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

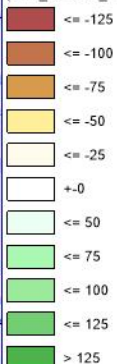
Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Neubaustrecke:	Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Bäderbahn:
RSB-Linie: Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Scharbeutz (neu) – Haffkrug (neu) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf Hansapark (neu) – Neustadt (Bestand) - 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

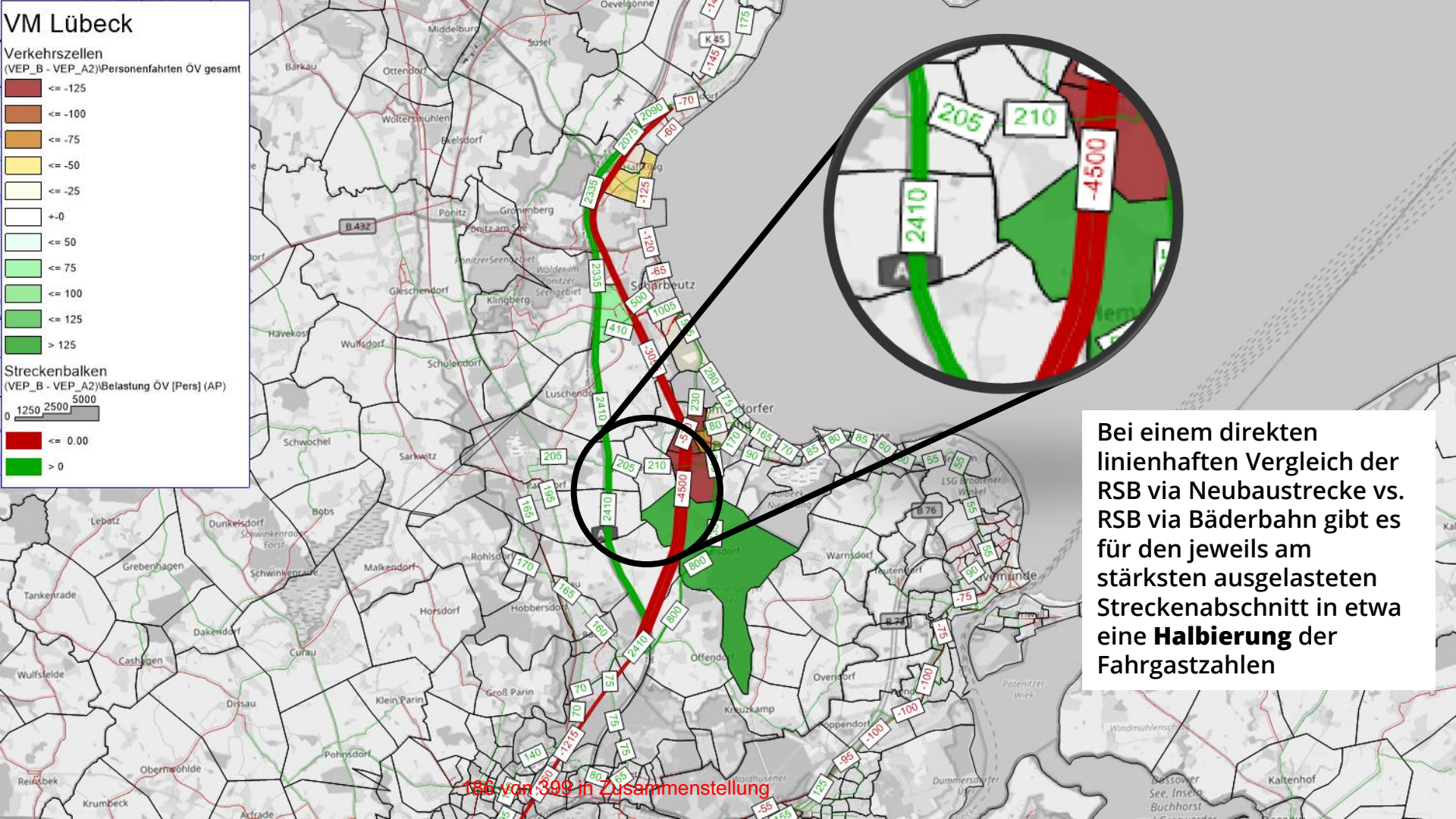
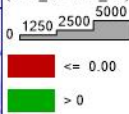
Verkehrszellen

(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken

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



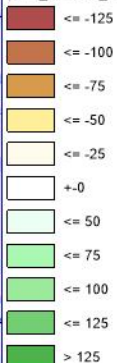
Bei einem direkten
linienhaften Vergleich der
RSB via Neubaustrecke vs.
RSB via Bäderbahn gibt es
für den jeweils am
stärksten ausgelasteten
Streckenabschnitt in etwa
eine **Halbierung** der
Fahrgastzahlen

186 von 399 in Zusammenstellung

VM Lübeck

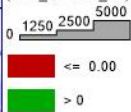
Verkehrszellen

(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken

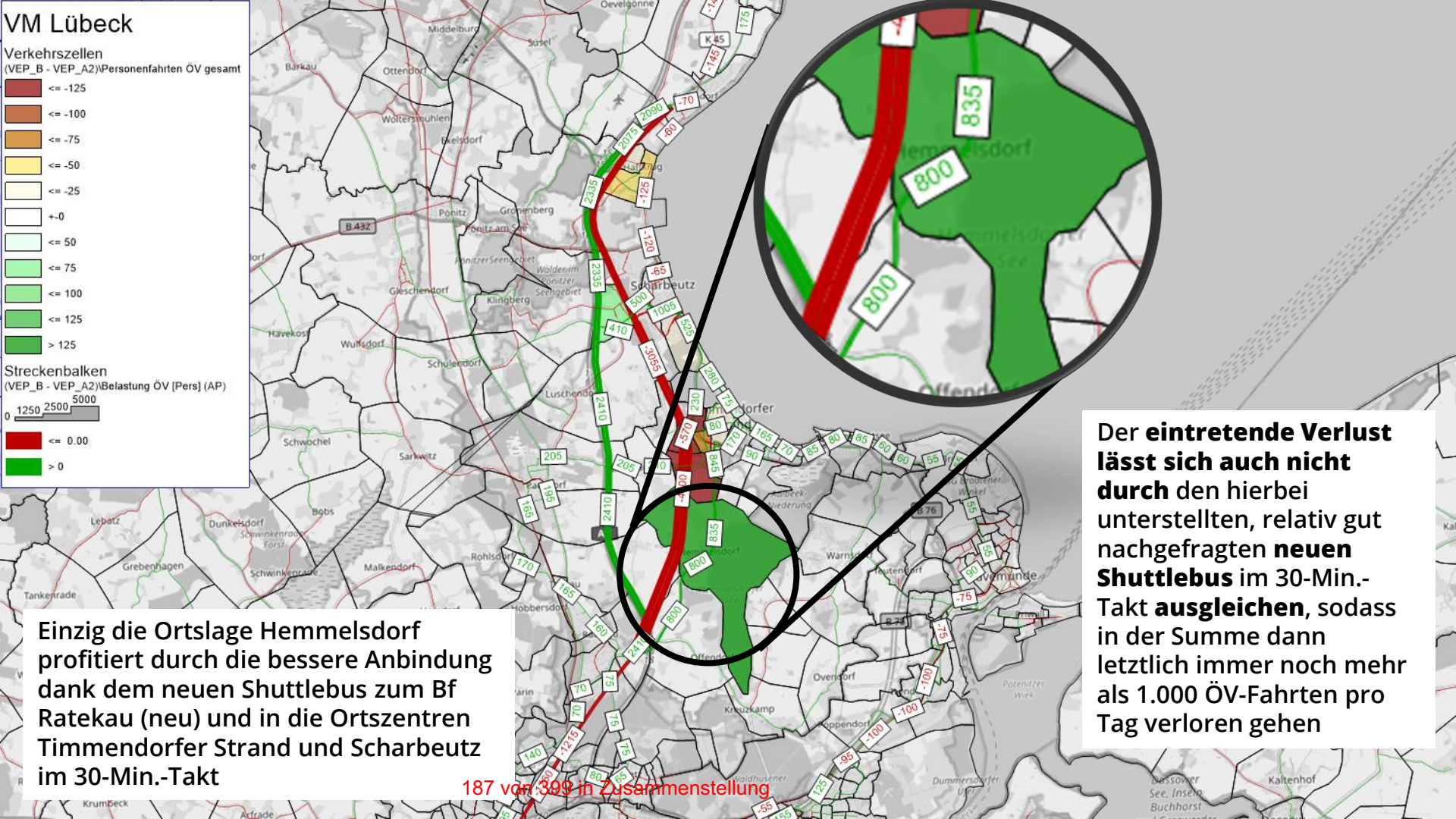
(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers.] (AP)



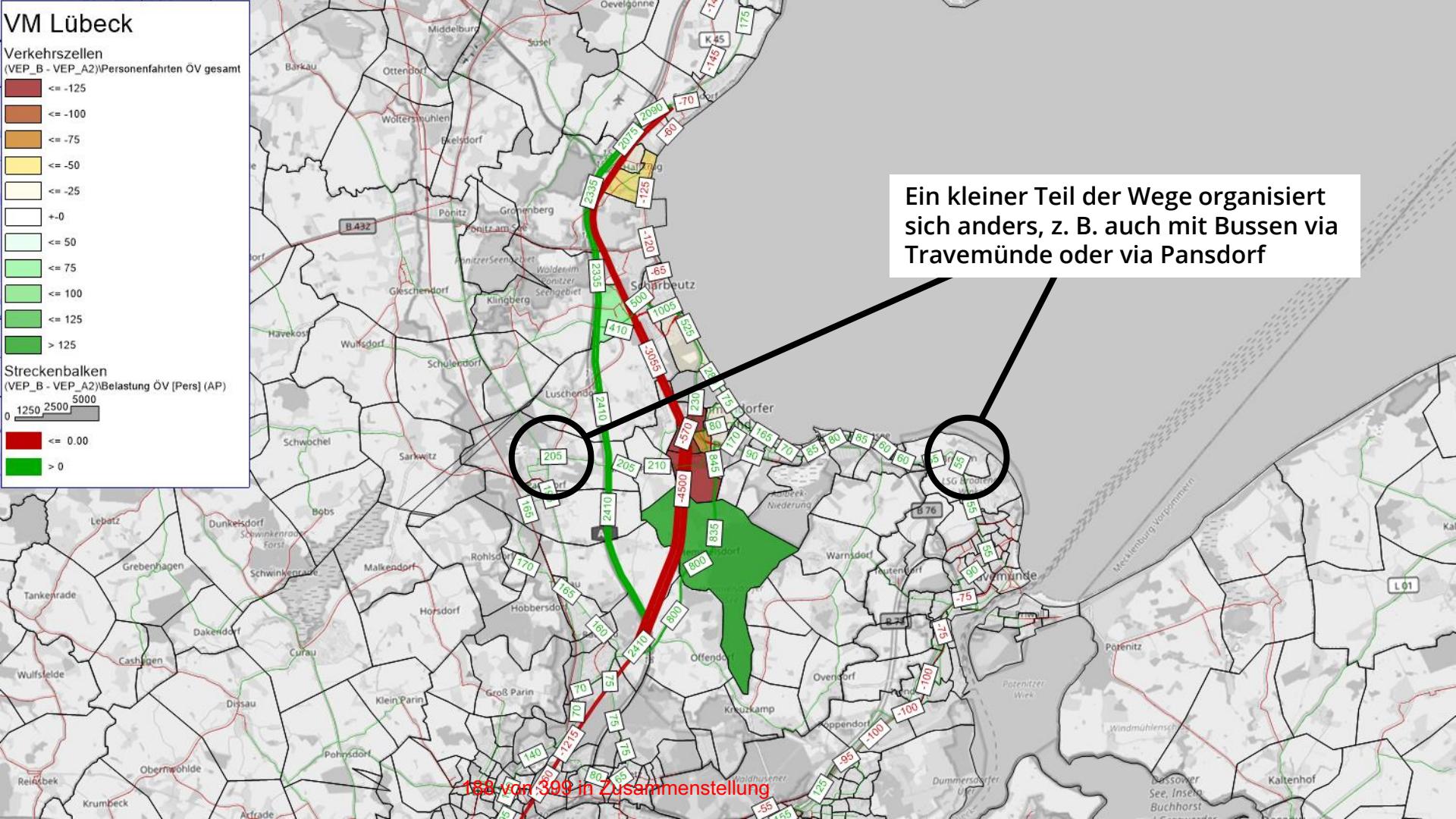
Einzig die Ortslage Hemmelsdorf profitiert durch die bessere Anbindung dank dem neuen Shuttlebus zum Bf Ratekau (neu) und in die Ortszentren Timmendorfer Strand und Scharbeutz im 30-Min.-Takt

187 von 399 in Zusammenstellung

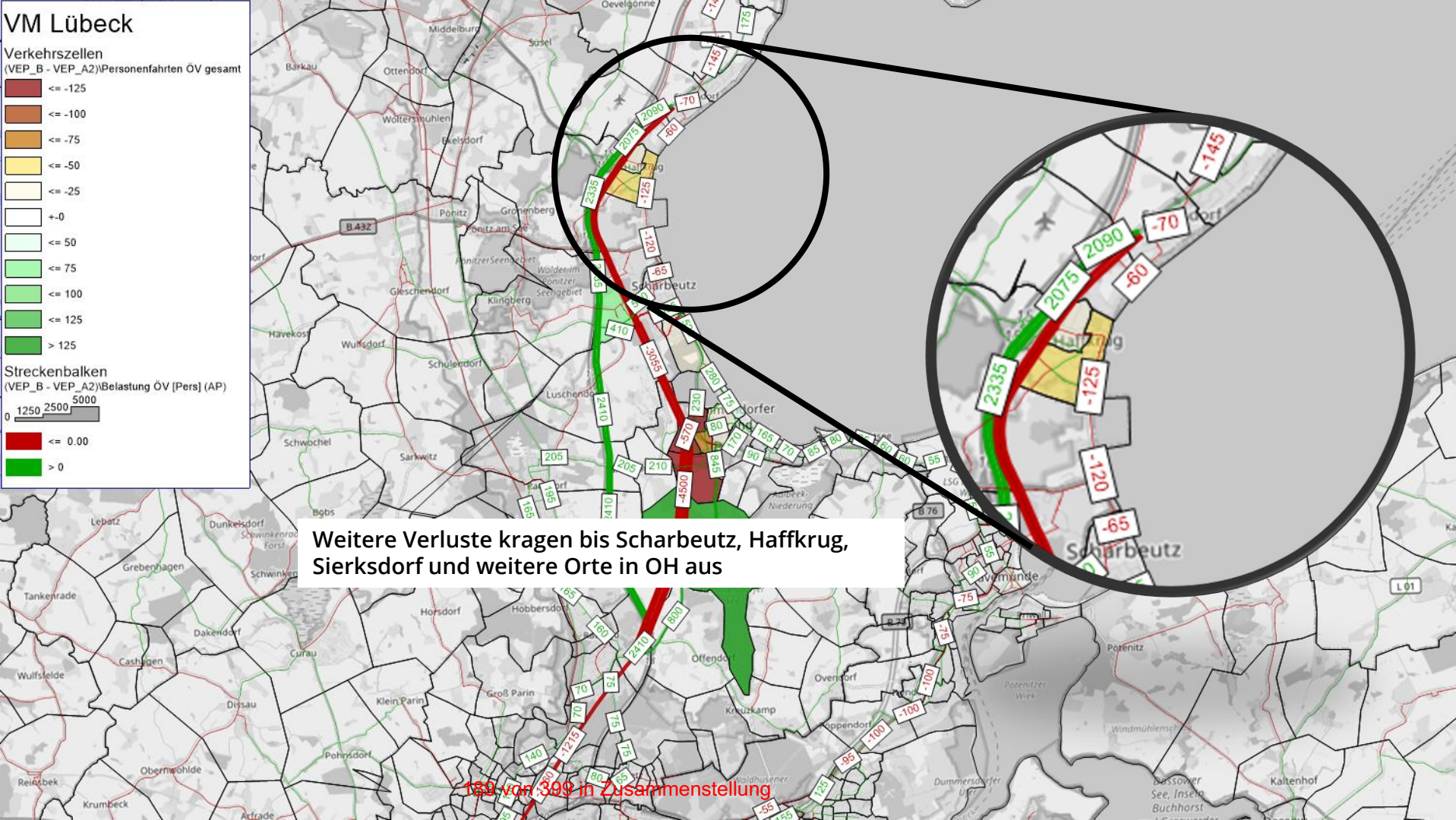
Der eintretende Verlust lässt sich auch nicht durch den hierbei unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt ausgleichen, sodass in der Summe dann letztlich immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen



Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2) Personenfahrten ÖV gesamt



188 von 399 in Zusammenstellung



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/2024/12921**
öffentlich

Lübeck, 22.01.2024

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

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

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

Beratungsfolge:

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

Anlass:

Sachstandsbericht zur Vermarktung Mecklenburger Landstraße 41-47

Bericht:

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

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

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

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

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

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

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

Anlagen:

Senatorin Pia Steinrücke



► Nr. 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/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. 3/12322-01-01-01**
öffentlich

Lübeck, 01.02.2024

Bericht **-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
1.100 - Büro der Bürgerschaft

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

Bericht zu VO/2023/12322-01-01 betr. Kinderbetreuung - Unterstützung bei der Betreuung von Kindern und zu pflegenden Angehörigen für Kommunalpolitiker:innen - Beschluss der Bürgerschaft vom 29.06.2023

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Bürgerschaft hat in der Sitzung am 29.06.2023 die VO2023/12322-01-01 einstimmig beschlossen.

Zur Umsetzung des Beschlusses wird nach eingehender Prüfung durch die Verwaltung wie folgt berichtet.

Bericht:

Zu Punkt a des Beschlusses wird mitgeteilt, dass die Erstattung von entstandenen Betreuungskosten für Kinder bis 14 Jahre oder pflegebedürftige Angehörige für Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit der Ausübung der ehrenamtlichen Tätigkeit stehen, in § 24 Abs. 1 Nr. 5 GO SH sowie § 14 EntschVO des Landes SH geregelt ist.

Diese Kosten werden bereits auf Antrag und nach Vorlage entsprechender Nachweise durch das Büro der Bürgerschaft vollständig erstattet.

Zu Punkt b und c des Beschlusses wird ausgeführt, dass für das Vorhalten einer Vor-Ort-Betreuung während der Gremiensitzungen für eine Gruppe von Kindern oder die Möglichkeit, im Falle des Ausfalls eigens organisierter Kinderbetreuung auf eine Ersatzbetreuung für einzelne Kinder zuhause zurückgreifen zu können, pädagogisch ausgebildete Fachkräfte benötigt werden.

Da an jedem Tag der Woche Gremiensitzungen stattfinden, ist von einem größeren Bedarf an Tagespflegepersonen auszugehen.

Die Verwaltung hat daher über die Servicestelle Verbund Kindertagespflege eine Abfrage bei den registrierten Tagespflegepersonen durchgeführt.

Im Ergebnis hat lediglich eine Person Interesse an der Übernahme einer solchen Betreuungsaufgabe bekundet.

Nach Einschätzung der Verwaltung reicht dies für ein zuverlässiges Angebot nicht aus.

Bei dem derzeitigen Fachkräftemangel in diesem Bereich geht die Verwaltung aktuell nicht davon aus, dass auch eine erneute Abfrage zu einem anderen Ergebnis kommen wird, so dass eine Umsetzung des Beschlusses zum jetzigen Zeitpunkt nicht realisiert werden kann.

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

**Fraktion Unabhängige
Volt-PARTEI
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2024/12988
öffentlich
Lübeck, 14.02.2024**

Antrag

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

Unabhängige Volt-PARTEI: Wahl in den Ausschuss für Kultur- und Denkmalpflege.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Als Stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss für Kultur- und Denkmalpflege wird gewählt:

Martin Janßen

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI

**Fraktion Unabhängige
Volt-PARTEI
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2024/12989
öffentlich
Lübeck, 14.02.2024**

Antrag

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

Unabhängige Volt-PARTEI: Wahl in den Ausschuss für Soziales.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Als Stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss für Soziales wird gewählt:

Jakob Tevers.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI

**Fraktion Unabhängige
Volt-PARTEI
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2024/12990
öffentlich
Lübeck, 14.02.2024**

Antrag

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

Unabhängige Volt-PARTEI: Wahl in den Schul- und Sportausschuss.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Als Stellvertretendes Mitglied in den Schul- und Sportausschuss wird gewählt:

Detlev Stolzenberg.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/13007**
öffentlich
Lübeck, 16.02.2024

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Wahl in den Schul- und Sportausschuss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Als stellv. bürgerliches Mitglied wird

Herr Patrick Pacula-Glöer

in den Schul- und Sportausschuss gewählt.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

**Fraktion Unabhängige
Volt-PARTEI
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2024/12991
öffentlich
Lübeck, 14.02.2024**

Antrag

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

Unabhängige Volt-PARTEI: Wahl in den Werkausschuss EBL.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Als Stellvertretendes Mitglied in den Werkausschuss EBL wird gewählt:

Stefan Höfel.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/13008**
öffentlich
Lübeck, 16.02.2024

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Wahl in den Jugendhilfeausschuss

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Als ordentliches bürgerliches Mitglied wird

Herr Patrick Pacula-Glöer

in den Jugendhilfeausschuss an Stelle von Herrn Julian Bickford-Novoselac gewählt.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/13010**
öffentlich
Lübeck, 16.02.2024

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Wahl in den Jugendhilfeausschuss stellv. Mitglied

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Als stellv. ordentliches Mitglied wird

Herr Julian Bickford-Novoselac

in den Jugendhilfeausschuss an Stelle von Herrn Patrick Pacula-Glöer gewählt.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen



► 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.

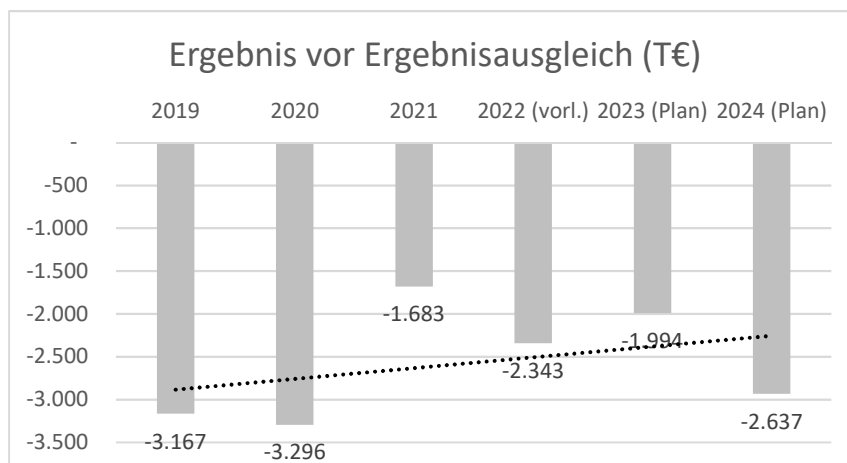
Die SIE beabsichtigen in 2024 ferner wesentliche Investitionen für die kontinuierliche Fortsetzung der 2021 begonnen Erneuerung der Betriebstechnik (Küchengeräte, Fahrstühle, pflegetechnische Investitionen, Bettenaustausch u.ä.) in allen Häusern.

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	17.723.176
	soziale Aufwendungen und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	5.380.400	5.140.500	5.094.497
	Gesamt	24.456.500	23.366.300	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	1.218.993
b)	Pflege- und Betreuungsaufwand	611.200	944.600	1.682.992
c)	Wasser, Energie, Brennstoffe	2.047.300	1.486.000	1.200.502
d)	Wirtschafts- und Verwaltungsbedarf	1.652.800	1.668.800	1.585.466
		5.511.300	5.329.400	5.687.953

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 Pflegebettentage. 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	0	380.782
	SIE Prassekstraße (Stift. Vereinigte Testamente)	0	0	310.186
	SIE Elswigstraße (Stift. Vereinigte Testamente)	0	0	343.190
	SIE Dornbreite (Stift. Vereinigte Testamente)	0	0	403.705
	SIE Solmitzstraße (GG Trave)	621.000	559.000	538.898
	SIE Am Behnckenhof (CF Lübeck GmbH)	676.600	465.000	440.114
	SIE Heiligen-Geist-Hospital (Stift. Heiligen-Geist-Hospital)	322.000	620.000	612.663
	Sonstiges	0	0	0
	Gerätemieten/Leasing	32.000	30.000	29.173
		1.651.600	1.674.000	3.058.711

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 Ausstattungen (*)	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 Ifd. 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 Ifd. 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 SeniorInneneinrichtungen 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	0,640	P5	0,750	P5	
2522.0.3000	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	1,000	P5	1,000	P6	
2522.0.3100	Altenpflegehelfer/in	1,000	P6	0,250	P5	1,000	P6	

Stellenplan für das Haushaltsjahr 2024

100SE SeniorInneneinrichtungen der Hansestadt Lübeck
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 Ü	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	0,750	P7	nvb 29,25 Std.
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	
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	1,000	P5	
2524.0.4100	Pflegehelfer/in	1,000	P5	0,110	P5	1,000	P5	
				0,860	P6			
		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 Ü	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

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
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

100SE SeniorInnenrichtungen der Hansestadt Lübeck
Datum: 01.02.2024

Seite: 19

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
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 SeniorInnen Einrichtungen 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	1,000	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	0,500	2,000			1,000	4,500	1,500					13,500
2.502-240000			E					1,000								1,000	0,500	0,500	0,750	1,000	2,000			1,000	6,250	1,000					14,500
2.502-250000			E					1,000								1,000	0,500	0,500	1,000	1,000	2,000			1,500	8,250	0,500					19,250
2.502-260000			E											0,500			0,500	0,500	0,500	0,500	1,500			1,000	7,000						15,000
2.502-270000			E													0,500	0,500	0,500	0,500	1,000			2,000	8,000							14,500
2.502-360000			E					0,500						0,500				0,750	0,500	0,500	0,500			1,000	7,500			0,500			11,750

Mandant
Abrechnungskreis

100SE
SeniorInneninstitutionen der
Hansestadt Lübeck

Teil B: Veränderungsliste zum
Stellenplan 2024

Zeitraum
01.02.2024

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 /
PI.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		Stadtmfau/-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:

Pflegetage	Pflegetage	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 Solmitzstraße	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/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,

1. 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.
2. den Standort Kanalstraße als dauerhaften Betriebsstandort der Straßenreinigung für das Revier der Innenstadt zu entwickeln.
3. 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.

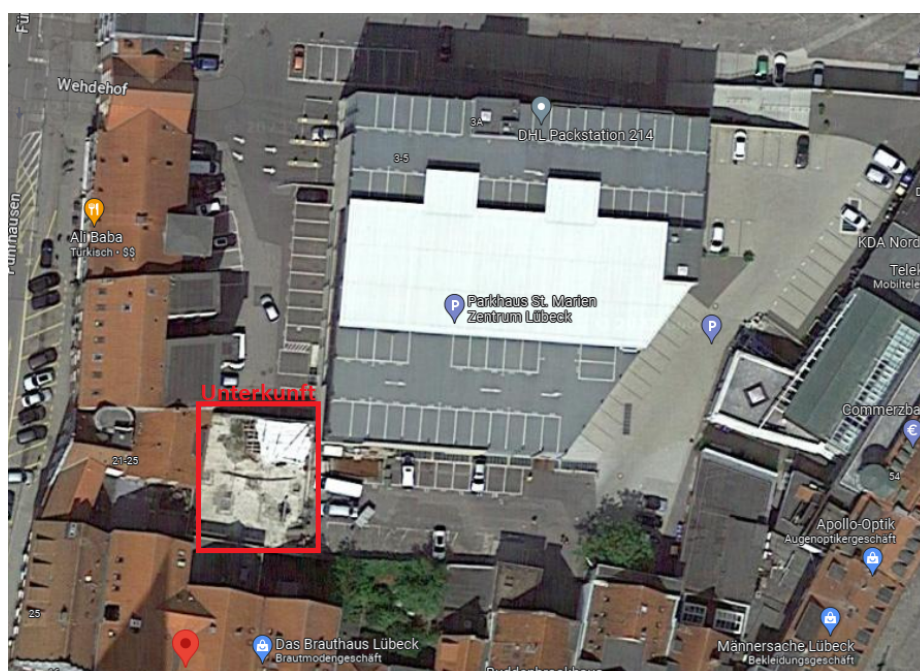
Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

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 Innenstadtkolonnen 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.



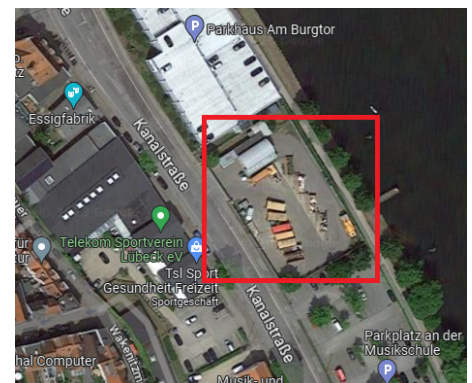
Überlegungen, das Gebäude in der Hüntertorallee trotz der ungünstigen Lage und beengten räumlichen Verhältnisse dauerhaft als Unterkunft für die Straßenreinigung zu nutzen, haben

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.

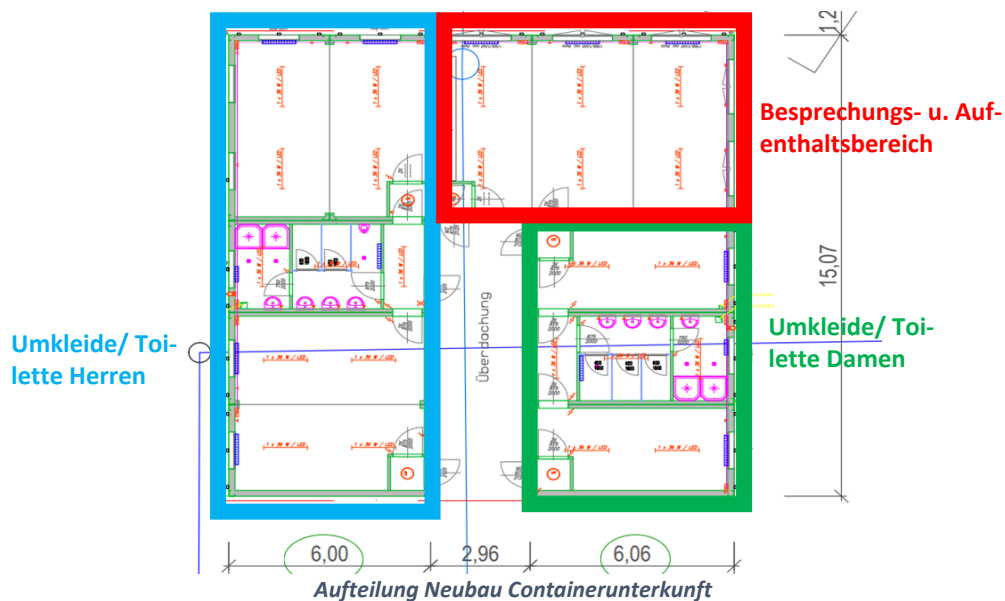
Im Zuge der kommunalen Wärmeplanung gibt es Überlegungen, die Altstadtinsel mit Fernwärme zu versorgen. Die Stadtwerke Lübeck haben dazu zwei potentielle Standorte für eine Großwärmepumpe vorgeschlagen: Ein möglicher Standort wäre der ehemalige Wertstoffhof in der Kanalstraße. Ein weiterer liegt weiter 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

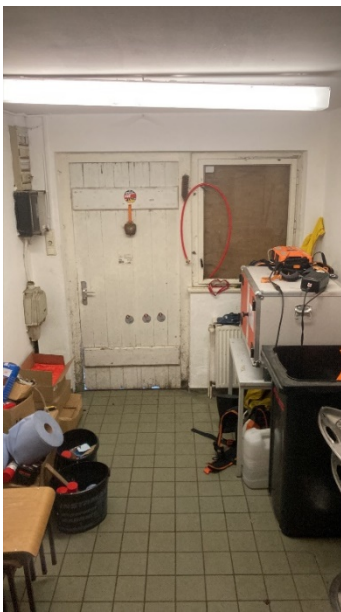


Dachfläche Gebäude Mengstraße 12-14

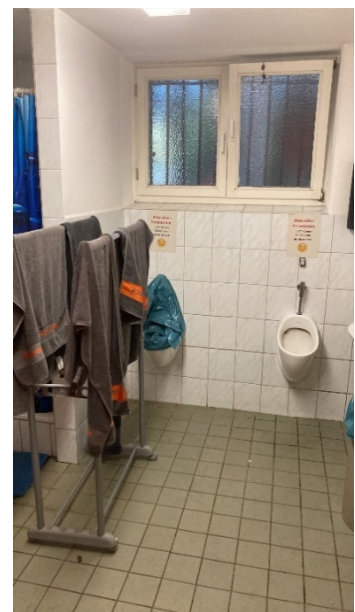


Bildmaterial Situation Hüntertorallee 22:

Außenansicht Gebäude Hüntertorallee



Innenansicht Hüntertorallee 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 Industriemuseums „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 Industriemuseums „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 herausragenden Sonderausst.	2. Eintrittspreise	Standard	bei herausragenden 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, Titelformate, kommerzielle Verwendungen für Poster, Postkarten und elektronische Verwendung (Internet, elektr. Datenträger, Ebooks)	EUR 150,00	bei einer Auflage ab 80.000 sowie für Filme, Titelformate, 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/2024/12868-01
öffentlich

Lübeck, 15.02.2024

Empfehlung eines Ausschusses

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Annika Jarrens (E-Mail: Ausschuss.Kultur-und-Denkmalpflege@luebeck.de Telefon: 122 - 4102)

Empfehlung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege an die Bürgerschaft zur Beschlussvorlage VO/2024/12868: Neuer Preistarif für die Museen der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Empfehlung:

Der Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege hat in seiner Sitzung am 12.02.2024 der Bürgerschaft einstimmig empfohlen, die Beschlussvorlage VO/2024/12868 in ergänzter Fassung anzunehmen.

Der mündliche Ergänzungsantrag von AM Petereit lautet wie folgt:

Bis zu zwei Begleitpersonen je Schulklasse oder Kindergartengruppe erhalten ebenfalls freien Eintritt.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
des Ausschusses/Beirates



► 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.

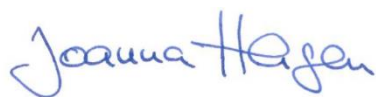
Bei der Erstellung des Terminplans soll vorrangig behandelt werden, inwieweit eine Parallelbearbeitung der Leistungsphase 5 und der anteiligen Überarbeitung der Leistungsphase 2 möglich ist. Es sollen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die vorgegebene Terminalschiene einzuhalten. Sobald der Terminplan 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

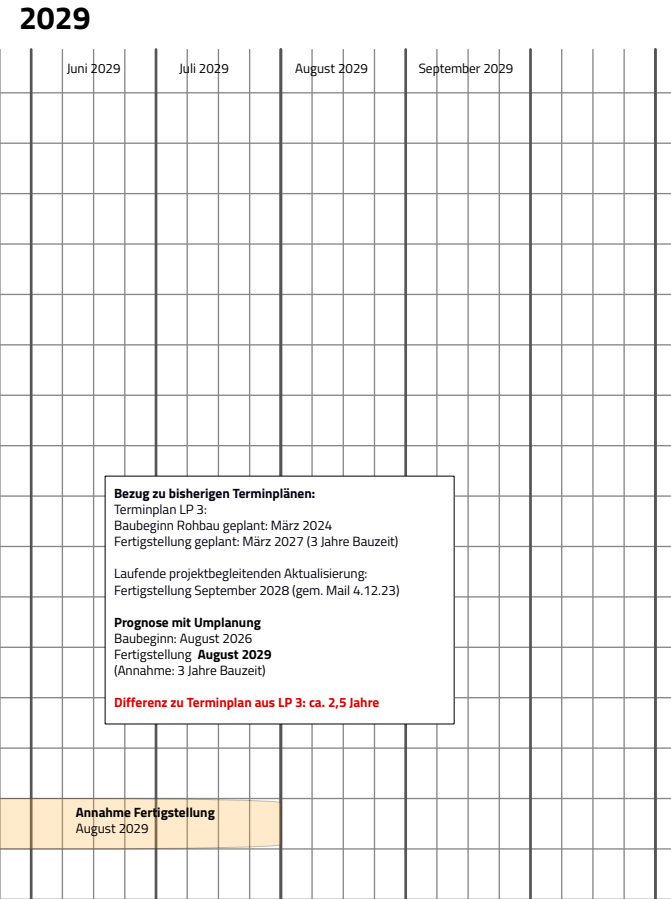
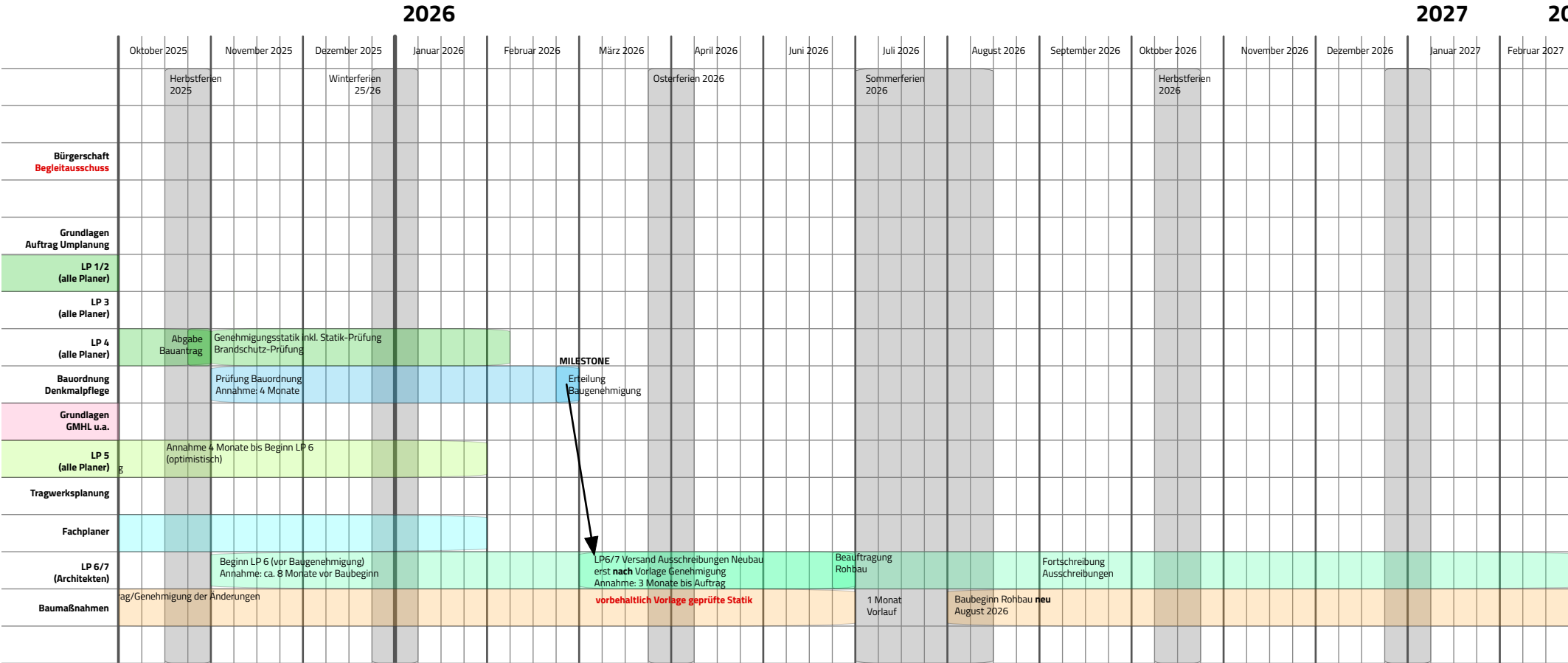
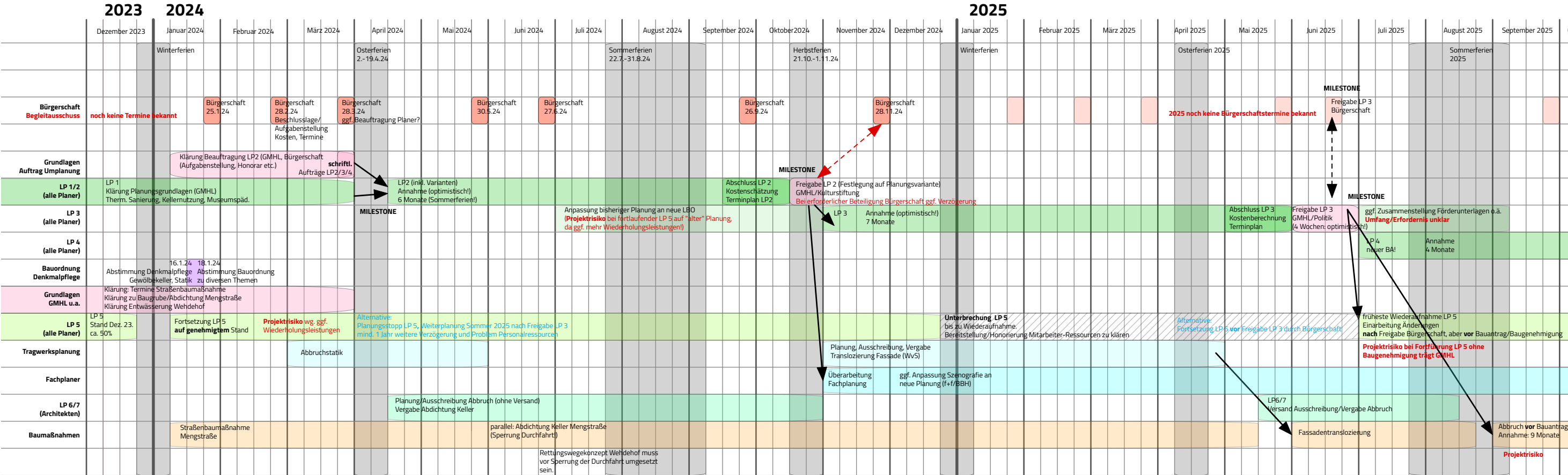
Wenn Sie in Schleswig-Holstein etwas bewegen wollen, ist die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) Ihr kompetenter Ansprechpartner. Die IB.SH berät, fördert und finanziert Unternehmen, Privatpersonen, Kommunen und öffentliche Einrichtungen. Als zentrales Förderinstitut des Landes setzt sich die 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





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/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/2024/12967
öffentlich

Lübeck, 07.02.2024

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.513 - Jugendarbeit

Bearbeitung: Dana Gladasch (E-Mail: dana.gladasch@luebeck.de Telefon: 122 - 1217)

Berufung eines stellvertretenden, beratenden Ausschussmitgliedes in den Jugendhilfeausschuss auf Vorschlag des Kreiselternbeirates der Grundschulen und Förderzentren

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.02.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung
07.03.2024	Jugendhilfeausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Frau Anne Schellin-Otte wird als stellvertretendes, beratendes Mitglied auf Vorschlag des Kreiselternbeirates der Grundschulen und Förderzentren in den Jugendhilfeausschuss berufen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
entfällt	entfällt

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

☐ Ja

☒ Nein- Begründung:

Die Einrichtung und Besetzung des Jugendhilfeausschusses ist in § 71 SGB VIII, § 48 JuFöG und durch die Satzung für das Jugendamt der Hansestadt Lübeck spezialgesetzlich und abschließend geregelt.

Die Maßnahme ist:

☐ neu

☐ freiwillig

☒ vorgeschrieben durch:

§ 71 SGB VIII, § 48 JuFöG und § 5 der Satzung für das Jugendamt der Hansestadt Lübeck

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Ja (Anlage 1)

☒ Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☒ Nein

☐ Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:
Begründung:

Seit Beginn der neuen Wahlperiode im Juni 2023, war das Mandat des stellvertretenden, beratenden Mitgliedes auf Vorschlag des Kreiselternbeirates der Grundschulen und Förderzentren nicht besetzt. Diese Besetzung wird hiermit nachgeholt.

Die Berufung erfolgt auf Vorschlag des Kreiselternbeirates der Grundschulen und Förderzentren.

Rechtliche Gründe, die gegen eine Besetzung von Frau Schellin-Otte als stellvertretendes, beratendes Mitglied sprechen, liegen nicht vor.

Sie ist von der Bürgerschaft zu berufen.

Anlagen:

keine

Senatorin Monika Frank



► 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) | 26,00 |
| | zzgl. nicht von 9.2. erfasster Laborkosten | |

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/ Analytikskosten)	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 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

- 3.1 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.

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
zzgl. je Arbeitsstunde

2,60 bis 10,20
38,00

Stadtgrün und Verkehr

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
- gewerbliche Veranstaltungen, Schaustellerveranstaltungen,
Messen, Ausstellungen oder sonstige Nutzung mit
wirtschaftlichem Interesse je m² / Tag

- Baustelleneinrichtung, Lagerung von Baustoffen
je m² / Monat

25,00

0,50

1,00

0,50

0,12 mindestens
25,00 / Tag

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

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. 70,00 jede weitere ¼ Std. zzgl. 22,50		9.1.	Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten ohne ärztliche Untersuchung gem. § 13 GDG Grundgebühr für ½ Std. 80,00 jede weitere ¼ Std. zzgl. 26,00	+14,29 +15,56	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
9.2.	Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten mit ärztlicher Untersuchung gem. § 13 GDG Grundgebühr für ½ Std. 94,00 jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl. 22,50 (nur Ärztin/Arzt) zzgl. nicht von 9.2. erfasster Laborkosten		9.2.	Bescheinigung, Zeugnis oder Gutachten mit ärztlicher Untersuchung gem. § 13 GDG Grundgebühr für ½ Std. 107,00 jede weitere angebrochene ¼ Std. zzgl. 26,00 (nur Ärztin/Arzt) zzgl. nicht von 9.2. erfasster Laborkosten	+13,83 +15,56	eine Anpassung an den Kostendeckungsgrad wurde erforderlich
Betäubungsmittelgesetz						
10.	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		10.	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		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 dem Antragstellenden	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 Techniker:innen)	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 alt 24.1.2. wird jetzt <u>neu</u> 30.4
			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		
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	0,90 0,40	+12,5 +33,33	<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.

	Selbstbedienungsauto- maten je Seite	0,10		auf Selbstbedienungsauto- maten je Seite	0,20	+100,00	
	c) bei Plänen und Zeich- nungen je Seite	2,60 bis 10,20		c) bei Plänen und Zeich- nungen je Seite	2,90 bis 12,00	+11,54 +17,65	
	d) Anfertigung von Foto- kopien durch städtische Mitarbeiter:innen im Rahmen von Planfest- stellungsverfahren und Bauleitplanverfahren - DIN A 4 - > DIN A 4	0,50 1,00		d)Anfertigung von Foto- kopien durch städtische Mitarbeitende im Rahmen von Planfest- stellungsverfahren 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 Privat- personen 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 Privat- personen 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
L 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>)

FREIE WÄHLER & GAL
Fraktion in der
Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck



► **Nr. VO/2022/11659**
öffentlich

Lübeck, 10.11.2022

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067/1068)

Freie Wähler & GAL: Bibliothek der Dinge

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.11.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Wir bitten um Erstellung eines Konzeptes für eine „Bibliothek der Dinge“ in Lübecks Stadtteilen, damit Gegenstände, wie Näh- oder Schleifmaschine, Mikroskop oder Filmkamera... gemeinschaftlich genutzt statt gekauft werden.

Dabei mögen folgende Punkte enthalten sein:

- herausragende Beispiele anderer Städte – gern auch über das o.g. Angebot hinausgehend
- sinnvolle Standorte (Stadtteilbibliotheken, Nachbarschaftsbüros)
- Möglichkeiten der Finanzierung (Städt. Haushalt, Fördermittel, Geldspenden, Sachspenden)
- Möglichkeiten der Einbeziehung der Bevölkerung: Was wird gebraucht? Was könnte gespendet und geteilt werden?
- Mögliche Kooperationen mit / Einbindung von Repair-Cafés, AStA der Uni und FH, z.B. AStA-Umweltreferat
- Evt. weitere, damit in Verbindung stehende Angebotserweiterungen im Sinne der UN-Nachhaltigkeitsziele oder BNE.

Begründung:

Mit Unterzeichnung der Agenda 2030 hat sich die Hansestadt Lübeck verpflichtet, die 17 UN-Nachhaltigkeitsziele zu verfolgen. SDG 12 lautet „Nachhaltiger Konsum und Produktion“, SDG 10 „Weniger Ungleichheit“. Wenn wir als Gesellschaft mehr Gegenstände teilen, statt sie einzeln zu besitzen, erfüllen wir automatisch diese beiden Nachhaltigkeitsziele. Dazu gehören Autos, Näh- oder Bohrmaschinen, Strommessgeräte und sonstige Gegenstände, die bei den meisten Menschen entweder nicht vorhanden sind oder selten genutzt werden. Eine *Bibliothek der Dinge* hilft einerseits Ressourcen zu schonen und trägt dazu bei, dass Menschen, die es sich beispielsweise nicht leisten können, eine Nähmaschine zu kaufen, diese ausleihen und nutzen können. In vielen Städten gibt es sie bereits, die Bibliothek der Dinge. In Lübeck sollten wir sie an möglichst vielen Standorten schaffen.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der FREIE WÄHLER & GAL Fraktion

► Nr. VO/2022/11659-02
öffentlich

Lübeck, 15.02.2024

Empfehlung eines Ausschusses

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Annika Jarrens (E-Mail: Ausschuss.Kultur-und-Denkmalpflege@luebeck.de Telefon: 122 - 4102)

Empfehlung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege an die Bürgerschaft zum Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft: Fraktion Freie Wähler & GAL: Bibliothek der Dinge (VO/2022/11659)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Empfehlung:

Der Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege hat in seiner Sitzung am 12.02.2024 der Bürgerschaft einstimmig empfohlen, den Antrag in der durch die Empfehlung der Verwaltung (vgl. VO/2022/11659-01, Nr. 7) geänderten Fassung anzunehmen.

Die Empfehlung der Verwaltung lautet wie folgt:

Der Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege empfiehlt der Bürgerschaft, den Antrag Freie Wähler & GAL: Bibliothek der Dinge (VO/2023/11659) anzunehmen, jedoch dahingehend zu konkretisieren, dass der Bürgermeister gebeten wird, Eckpunkte für das unter der Bezeichnung „Bibliothek der Dinge“ beantragte Vorhaben zum Verleih von Gegenständen in der Hansestadt Lübeck zu unterbreiten, die die Einbeziehung eines externen Dritten sowie möglichst eine Verbindung mit Beschäftigungs-, Qualifizierungs- oder Integrationsmaßnahmen vorsehen. Weiterhin regt der Ausschuss an, dass die hiervon betroffenen Ausschüsse der Bürgerschaft sich ebenfalls mit dem Antrag und der Umsetzung befassen.

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
des Ausschusses/Beirates

**SPD & FW Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2023/12461
öffentlich**

Lübeck, 21.08.2023

Antrag

Bearbeitung: Hinrich Bernzen (E-Mail: hinrich.bernzen@luebeck.de Telefon: 122-1035)

Antrag der Fraktion SPD&FW: Mieterschutz stärken - kommunale Mieter:innenberatungsstellen schaffen!

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.08.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister möge bis zur Haushaltssitzung im September 2023 berichten, welchen Umfang an Personalstellen und Sachmitteln es bedarf, um eine städtische Mieter:innenberatungsstelle zu schaffen. Eine Tandem-Lösung aus Verwaltung und einem externen Träger, ähnlich der Koordinierungsstelle Ehrenamt, ist als Variante vorzuschlagen.

Zielsetzung soll eine kostenlose Beratung zu allen Fragen rund um das Wohnraummietrecht sein, sowie Unterstützung bei der Suche nach anwaltlicher Beratung in Sachen des Mietrechts. Die Beratung soll beispielsweise folgende Themen umfassen:

- Mieterhöhung / Mietpreis
- Betriebskosten / Heizkosten
- Kautions
- Kündigungen
- Schönheitsreparaturen
- Konflikte zwischen Mieter:innen und Vermieter:innen
- Rechte und Pflichten von Mieter:innen und Vermieter:innen
- Spezielle Beratung für junge Mieter:innen unter 26 Jahren mit deren spezifischen Bedarfen

Begründung:

Zu einer aktiven politischen Steuerung der Krise auf dem angespannten Wohnungsmarkt gehört es Mieter:innen zu schützen, bevor kritische Situationen entstehen. Es gilt Mieter und Mieterinnen durch neutrale Beratung zu stärken. Hierzu kann eine kommunale Mieter:innenberatungsstelle, wie sie in vielen Städten teilweise seit Jahrzehnten besteht, einen wichtigen Beitrag leisten. Eine städtische Beratungsstelle würde der Hansestadt Lübeck die Möglichkeit geben, Mieter:innen proaktiv zu schützen und ihnen das rechtliche Rüstzeug an die Hand zu geben, um auch Spekulanten:innen im Vorfeld den Wind aus den Segeln zu nehmen. Dieses würde den Lübecker Wohnungsmarkt zukünftig auch vorbeugend für Immobilienspekulation unattraktiv machen.

Eine Koordinierung mit, bzw. eine organisierte Weiterentwicklung an bestehenden Strukturen in der Stadt, wie den präventiven Angeboten gegen Obdachlosigkeit der Diakonie Nord Nord Ost und den Angeboten des Mieterbundes, sind zwingend bei der Konzeption der Lübecker Mieter:innenberatungsstelle zu berücksichtigen.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der SPD & FW Fraktion

**Fraktion Unabhängige
Volt-PARTEI
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2023/12763
öffentlich
Lübeck, 20.11.2023**

Antrag

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

Die Unabhängige Volt-PARTEI Antrag: Kein Verkauf des Sportplatzes an der Grundschule Niederbüssau

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.11.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird als Gesellschafter der KWL angewiesen, Absichten der KWL zum Verkauf des Sportplatzes an der Grundschule Niederbüssau einzustellen. Die Fläche ist langfristig als Sportplatz für den Vereins- und Schulsport zu sichern.

Begründung:

Der Sportplatz an der Grundschule wird seit Jahrzehnten als Sportplatz genutzt. Die Fläche hat der Kronsfordor Sportverein von einem Landwirt gepachtet und als Fußballfeld angelegt. Die Fläche wird zusätzlich von der Grundschule Niederbüssau für sportliche Zwecke genutzt. Im Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck ist die gesamte Fläche als Grünfläche - Sportplatz- ausgewiesen.

Im Zuge des Grunderwerbs für das Gewerbegebiet Semiramis hat die KWL diese Fläche vom bisherigen Eigentümer übernommen und plant nunmehr die Veräußerung an einen anderen Landwirt, der den Sportplatz nunmehr als landwirtschaftliche Nutzfläche bewirtschaften möchte. Die Umnutzung der Sportplatzfläche, die vom örtlichen Sportverein und der dortigen Grundschule genutzt wird, liegt nicht im öffentlichen Interesse und soll deshalb nicht erfolgen.

Auch die Abgabe einer Teilfläche erscheint wenig sinnvoll, da dies die Zukunftsoptionen der Stadt einschränken würde.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI

**Fraktion LINKE + GAL
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/12942**
öffentlich
Lübeck, 30.01.2024

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Fraktion LINKE & GAL: Resolution für besseren Nahverkehr in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschließt:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck unterstützt das Anliegen der Beschäftigten der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH nach besseren Arbeitsbedingungen.

Wir möchten den ÖPNV gemäß der Klimaschutzziele zukunftsfähig gestalten und ausbauen. Wir fordern daher von Bund und Land die Mittel zur deutlichen Erhöhung der Personenkilometer im Nahverkehr und für bessere Arbeitsbedingungen zur Fachkräftegewinnung.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL

**Herr Lothar Möller
Fraktionsloses Mitglied
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2024/12970
öffentlich
Lübeck, 08.02.2024**

Antrag

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

Antrag BM Lothar Möller betr. Einführung einer Bezahlkarte für Asylsuchende in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, Bezahlkarten für Asylsuchende in der Hansestadt Lübeck einzuführen.

Die Lübecker Bürgerschaft beschließt:

Die schrittweise Einführung einer Bezahlkarte in Form einer Prepaid-Geldkarte für Sachleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) für geflüchtete Menschen zum 01. Juni 2024.

Die vollständige Umsetzung der Einführung ist bis zum 30. September 2024 abzuschließen.

Bei der Einführung sind Lübecker Kreditinstitute am Verfahren zu beteiligen.

Die einzuführende Prepaidkarte hat über folgende Mindeststandards zu verfügen:

- Sperrung der Karte zum Abheben von Bargeld an Bankautomaten und Supermärkten
 - Bezahlung von Einkäufen ist auf Geschäfte im Lübecker Stadtgebiet begrenzt
 - Überweisungen sind gänzlich ausgeschlossen
 - die Karte verfügt über eine aktive Verfügbarkeitskontrolle der Verwaltung der Hansestadt Lübeck und kann nicht überzogen werden
 - die Karte darf sich nicht von einer herkömmlichen EC-Karte unterscheiden
 - die Aufladung der Karte durch die Ausländerbehörde ist nur durch persönliches Erscheinen des Karteninhabers bei einer der Meldestellen in Lübeck möglich
- Bargeldauszahlungen als Taschengeld sind im Einzelfall bis zu 100,00 € in den Bürgerservicebüros der Hansestadt Lübeck möglich.

Erworbene Ansprüche aus Tätigkeiten über Arbeitsgelegenheiten nach § 5 AsylbLG können ebenfalls mit Bargeld im Einzelfall durch die Bürgerservicebüros der Hansestadt Lübeck ausgezahlt werden.

Begründung:

Die Bundesregierung hat sich mit den Ländern am 06. November 2023 bei der Ministerpräsidentenkonferenz über die Einführung einer Bezahlkarte geeinigt.

Vorausgegangen war eine Einigung der Regierungschefs der Länder am 13. Oktober 2023. Die Umsetzung obliegt den Bundesländern mit den jeweiligen Landkreisen und kreisfreien Städten.

Das AsylbLG sieht gemäß § 3 Abs. (2) die Möglichkeit vor, Sachleistungen als Gutschein oder mittels Bezahlkarte auszureichen. Mit der Umsetzung der Maßnahme wird der Verwaltungsaufwand zukünftig reduziert. Darüber hinaus wird mit der Einführung der Bezahlkarte eine sachgerechtere und bedarfsorientiertere Ausreichung von Grundleistungen an die Hilfesuchenden sichergestellt.

Die Bürger für Lübeck (BfL) sehen die Notwendigkeit, Bezahlkarten für Asylsuchende in Lübeck als Zwischenlösung einzuführen und zu gegebener Zeit auf die bundesdeutsche Variante umzusteigen.

Für die Einführung der Bezahlkarte in unserer Stadt gibt das Pilotprojekt im Landkreis Greiz eine positive Orientierung. Hier sind erste Erfahrungen und praktische Hinweise zu den Umsetzungsprozessen in der Verwaltung und im weiteren Umgang mit der Karte aufzunehmen.

Anlagen:

Lothar Möller

**Fraktion LINKE + GAL
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/12971**
öffentlich
Lübeck, 08.02.2024

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Fraktion LINKE & GAL: Strategie zur Förderung von Carsharing in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Strategie zur Förderung von Carsharing in der Hansestadt Lübeck

Die Hansestadt Lübeck entwirft bis zur Bürgerschaftssitzung im Juni 2024 ein Konzept zur zielgerichteten Förderung von Carsharing Angeboten als eine gemeinwohlorientierte individuelle Mobilitätsform und Alternative zum eigenen Pkw.

In Absprache und Zusammenarbeit mit dem Lübecker Anbieter StattAuto eG soll hierbei folgendes berücksichtigt werden:

- Förderung des Ausbaus von Carsharing durch die Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen und Carsharing Stationen in den Quartieren (insbesondere rund um die Altstadt) in Absprache mit dem Anbieter StattAuto eG
- Mehr Carsharing Stationen in Kombination mit Lastenrädern zum Ausleihen
- Einbindung von StattAuto eG in die Bedarfsplanung für die Aufstellung und den Ausbau von E-Ladesäulen u.a. durch KWL und Stadtwerke.
Mit einem wachsenden Angebot von StattAuto wächst auch der Bedarf an Lademöglichkeiten, da die Automobilflotte sukzessive auf E-Mobilität umgestellt wird.
- Informations- und Öffentlichkeitskampagne zur Nutzung von Carsharing im Zuge einer Mobilitätsberatung durch die Hansestadt Lübeck, z.B. regelmäßig bei Stadtteilkonferenzen, auf Wochenmärkten etc.
- Prüfung einer Aufnahme von StattAuto Stellplätzen und „free floating“ StattAutos in der Smart City Plattform
- Konzepterstellung bis Juni 2024 für die Einführung eines Pilotprojekts, bei dem Probepakete vergeben werden, wie in der Vorlage Eckpunktepapier Parken in Lübeck vorgeschlagen wird: Monatskarte + Carsharing + Leih-E-Bike gegen Autoschlüssel.

Die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel sollen ebenfalls bis Juni 2024 dargestellt werden, um sie im Haushalt 2025 berücksichtigen zu können.

Das Pilotprojekt soll über ein Jahr laufen und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Nach einer Evaluierung soll darüber entschieden werden, ob es sinnvoll ist, das Angebot fest zu verankern oder zu variieren.

- Kostenbeifferung für die Einführung einer Personalstelle für Mobilitätsberatung

Begründung:

„In vielen Städten – unabhängig von ihrer Größe – übersteigt die Nachfrage nach Autostellplätzen das vorhandene Angebot und beeinträchtigt den öffentlichen Raum in seiner Qualität, Attraktivität und Funktionsfähigkeit, beispielsweise durch das Parken in zweiter Reihe sowie auf Rad- und Gehwegen. Außerdem binden Parkflächen Finanzmittel einer Kommune, die nicht zwingend über Parkgebühren zu refinanzieren sind.“

Die Kommunen verfügen jedoch über wirkungsvolle Instrumente und Maßnahmen, mit denen sie den Flächenverbrauch spürbar reduzieren und die Flächennutzung gezielt steuern können: zum Beispiel das Parkraummanagement und die Förderung von Carsharing.

Die Förderung von Carsharing – und von Ridesharing – kann zu einer niedrigeren Besitzquote privater Pkw und in der Folge ebenfalls zu einem reduzierten Flächenbedarf führen. Empirische Studien belegen, dass in den Innenstadtquartieren verschiedener Großstädte **ein Carsharing-Auto acht bis 20 private Fahrzeuge ersetzen** kann.“

(Auszug aus: [Die Mobilitätswende hat in den Städten bereits begonnen. - \(agora-verkehrswende.de\)](https://www.agora-verkehrswende.de/))

Die Anzahl der zugelassenen Pkw und Pkw je 1.000 Einwohner*innen hat in Lübeck innerhalb des letzten Jahrzehnts signifikant zugenommen. Zudem nehmen auch Größe und Leistung der Kraftfahrzeuge zu. Rund 32 % der zugelassenen Fahrzeuge in Lübeck sind SUV und Geländewagen, 13 % Vans, Sportwagen und sonstige, 20 % Minis und Kleinwagen sowie 35 % Kompakt-, Mittel- und Oberklasse. So wird vorhandener Parkraum allein durch die zunehmende Größe der Pkw reduziert.

Die repräsentative Studie MiD 2017 über die alltägliche Nutzung von Pkw in der Bundesrepublik Deutschland hat ergeben, dass **„über 40 % der Pkw in Privathaushalten** am Stichtag der Haushaltsbefragung **nicht genutzt** wurden. Die mittlere Betriebszeit je Pkw belief sich am Tag auf einen Zeitraum von etwa 46 Minuten. Dies bedeutet, dass Pkw nur ca. 3 % der Zeit genutzt werden. Daraus folgt im Umkehrschluss, dass Pkw mehr als 23 Stunden am Tag geparkt sind; überwiegend am Wohnort. Im Wochenverlauf sinkt der Anteil der am Wohnort geparkten Pkw nicht unter 50 % ab, d.h. auch zu Hauptverkehrszeiten stehen mehr als die Hälfte der Fahrzeuge still.

(...)

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

Das Eckpunktepapier Parken in Lübeck schlägt ebenso wie Agora Verkehrswende als Handlungsansatz vor, Alternativen zum eigenen Pkw zu fördern:

„Handlungsansatz: Alternativen zum eigenen Pkw fördern

Idealerweise sind Lübecker:innen für ihre Mobilität im Alltag nicht auf einen eigenen Pkw angewiesen. Mit den bestehenden Angeboten im Radverkehr, ÖPNV und des CarSharing-Anbieters StattAuto ist dies bereits heute für einige Lübecker:innen der Fall. Vor der Einführung von Parkgebühren in einem Quartier sollten Bewohner:innen zu den bestehenden Angeboten beraten werden. Außerdem könnten Probe-Pakete, z.B. Monatskarte plus CarSharing-Mitgliedschaft plus Leih-E-Bike gegen Autoschlüssel, geschnürt werden. **Neben dem stadtweiten Ausbau der o.g. Angebote sollten auch qualitativ hochwertige Angebote in den Quartieren sichergestellt werden.** Insbesondere ist die Verfügbarkeit von Fahrrad-Abstellanlagen und CarSharing-Stationen in den Quartieren zu prüfen.

Des Weiteren sollte mit einem stationsbasierten Fahrradverleihsystem inkl. Lastenrädern der multimodale Baukasten ergänzt werden. Fahrräder und CarSharing-Fahrzeuge haben einen deutlich geringeren Platzbedarf als private Pkw, sodass erfolgreiche Angebote ebenfalls den Parkdruck reduzieren können. Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt 8-20 private Pkw (Bundesverband CarSharing, 2016: Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet), auf der Fläche von einem Parkstand für Pkw lassen sich bequem acht Fahrräder abstellen.“

Fazit: Bisher wird das Potential, das in der Förderung und dem Ausbau von Carsharing Angeboten in den Quartieren besteht, in Lübeck unzureichend ausgeschöpft. Da es jedoch einen sehr wichtigen Baustein darstellt, um die Anzahl von privaten Pkw nicht weiter steigen zu lassen sowie kurz- und mittelfristig reduzieren zu können, benötigen wir eine Strategie, die unter Einbeziehung des Carsharing Anbieters StattAuto von der Verwaltung erarbeitet werden soll.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL

**Fraktion LINKE + GAL
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/12995**
öffentlich

Lübeck, 15.02.2024

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Fraktion LINKE & GAL: Einrichtung eines dritten Frauenhauses in Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, der Lübecker Bürgerschaft in enger Abstimmung mit den Mitarbeitenden der bestehenden Frauenhäuser, ein geeignetes Grundstück oder eine bereits bestehende Immobilie vorzuschlagen, um einen Träger für ein drittes Frauenhaus mit mindestens 15 Plätzen zu finden.

2. Darüber hinaus wird der Bürgermeister beauftragt, die entstehenden Realisierungs- und Folgekosten für ein drittes Frauenhaus mit mindestens 15 Plätzen in den städtischen Haushalt mit aufzunehmen und entsprechende Gespräche zur Teilfinanzierung (Personalkosten) durch das Land aufzunehmen.

Begründung:

Jährlich muss eine Anzahl von Frauen und Kindern im dreistelligen Bereich abgewiesen werden (158 Frauen mit über 200 Kindern im Autonomen Frauenhaus und 145 Frauen mit über 100 Kindern im AWO-Frauenhaus bis Oktober 2023).

Die Umsetzung der Istanbul-Konvention ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, so sind auch die Bürgerschaft und der Bürgermeister dazu aufgerufen, nicht dabei müde zu werden, den Schutz der von Gewalt betroffenen Frauen zu verbessern und auszubauen.

Die Schaffung weiterer Frauenhausplätze, die barrierefrei und ausreichend pädagogisch betreut sind, ist nötig.

Jede Abweisung von Frauen und Kindern in einer für sie lebensbedrohlichen Situation kann verhindert werden, indem die Stadtverwaltung die Schaffung eines dritten Frauenhauses prüft und umsetzt.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL

**Fraktion Unabhängige
Volt-PARTEI
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**

**► Nr. VO/2024/13004
öffentlich
Lübeck, 16.02.2024**

Antrag

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

Unabhängige Volt-PARTEI: Antrag auf Einrichtung eines Sonderausschusses zum HGH.

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Zur Aufarbeitung der Verfahrensweise in Verbindung mit den Schließungsplänen der SeniorInnen-Einrichtung im Heiligen-Geist Hospital wird ein Sonderausschuss gebildet. Bei dem Ausschuss handelt es sich nicht um einen Ausschuss der Bürgerschaft im Sinne von § 45 GO Schleswig-Holstein und auch nicht um einen Sonderausschuss nach § 36 der Geschäftsordnung.

Zielsetzung des Sonderausschusses HGH ist die Aufklärung der Verfahrensweise der Verwaltung in Verbindung mit der Genehmigung und Umsetzung der erforderlichen Brandschutzmaßnahmen, die Mitwirkung von Sonderfachleuten und Betroffenen sowie die Information und Einbeziehung der politischen Gremien. Mit der Aufarbeitung der Verfahrensweise soll erreicht werden, dass in Zukunft bei ähnlich komplexen Aufgabenstellungen, Fehler vermieden und Kontroversen minimiert werden können. Der Ausschuss legt der Bürgerschaft bis zur Sitzung im November 2024 einen Abschlussbericht vor.

Der Ausschuss setzt sich analog zu den Ausschussbesetzungen der Ausschüsse nach Gemeindeordnung zusammen. Die Ausschussmitglieder sollen in der Bürgerschaftssitzung im März 2024 gewählt werden. Der Stadtpräsident beruft die erste Sitzung des Ausschusses ein und überträgt die Sitzungsleitung dem ältesten Mitglied. Der oder die Ausschussvorsitzende und die Vertretung werden in der konstituierenden Sitzung des Ausschusses von den Ausschussmitgliedern gewählt. Die Geschäftsführung des Sonderausschusses HGH erfolgt durch das Team der Geschäftsführung des Hauptausschusses.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/13006**
öffentlich
Lübeck, 16.02.2024

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Verlängerung Baugenehmigung HGH

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird als Vorsitzender der Stiftung Heiligen-Geist-Hospital (HGH) aufgefordert, die Verlängerung der Baugenehmigung für das Brandschutzkonzept vom 04.03.2021 fristgerecht bis zum 03.03.2024 bei der Bauordnung zu beantragen.

Begründung:

Die Bürgerschaft hat am 30.11.2023 beschlossen, den Auftrag für die Planung und Umsetzung des genehmigten Brandschutzkonzeptes bis zur Entscheidung über die Wiederaufnahme des APH-Betriebs in den heute nicht mehr genutzten Bereichen des HGH zeitlich auszusetzen und bei positiver Entscheidung einzustellen (VO/2023/12669-02-01). Für den Fall, dass die Planung und Umsetzung danach wieder aufgenommen werden, ist eine Verlängerung der Baugenehmigung nötig, da diese nur bis zum 04.03.2024 gültig ist.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen



Antrag

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

CDU: Nachhaltige Entwicklung der Grünfläche Spargelhof

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die bereits mehrfach beschlossene nachhaltige Entwicklung der Grünfläche Spargelhof jetzt, im Jahr 2024, umzusetzen. Im März 2024 ist dem Bauausschuss über die Umsetzung zu berichten.

Begründung:

Nach diversen Bürgerschaftsbeschlüssen wurde mit der von den Anwohnerinnen und Anwohnern lange ersehnte Entwicklung der Grünfläche am Spargelhof dadurch begonnen, dass die ehemaligen Gartenbuden abgebrochen und entsorgt wurden.

Leider schlossen sich weiterer Entwicklungsschritte nicht an. Es wurde lediglich ein neuer Zaun um das Gebiet errichtet.

Wir fordern, die gemachten Zusagen zur nachhaltigen Entwicklung der Grünfläche am Spargelhof – auch als Naherholungsgebiet im Stadtteil St. Lorenz Nord – endlich umzusetzen.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der CDU-Fraktion



Antrag

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

CDU: Einrichtung eines Europabüros in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, in Lübeck ein Europabüro der Hansestadt Lübeck – analog zum Europabüro der Stadt Augsburg – einzurichten.

Das Einwerben von Fördergeldern ist ein wichtiger Bestandteil zur Gestaltung auf kommunaler Ebene. Viele Projekte und Vorhaben sind ohne Fördergelder nicht mehr realisierbar.

Das einzurichtende Europabüro soll dazu beitragen, Entwicklungen auf der europäischen Ebene, die Relevanz für Kommunen haben, frühzeitig zu erkennen. Auch durch die Vernetzung auf nationaler Ebene sollen Interessen der Hansestadt Lübeck an geeigneter Stelle platziert werden und möglichst in Entscheidungsprozesse einfließen.

Durch gute Kenntnisse der europäischen Förderlandschaft sollen Möglichkeiten zur Einwerbung der EU frühzeitig erkannt und angemessen realisiert werden.

Zusätzlich soll sich dieses Büro auch um Fördergelder der Landes- und Bundesebene kümmern. Dem Hauptausschuss ist spätestens im Mai 2024 zu berichten.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der CDU-Fraktion

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN-Fraktion
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/13014**
öffentlich
Lübeck, 16.02.2024

Antrag

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

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN: Schutz vor häuslicher Gewalt - Frauenhäuser stärken, Schutz- und Beratungsangebote ausbauen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Text wird nachgereicht!

Begründung:

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

**Fraktion LINKE + GAL
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/13015**
öffentlich

Lübeck, 16.02.2024

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Fraktion LINKE & GAL: Sicherstellung bedarfsgerechter Gesundheitsprävention an Lübecker Schulen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsamt und den Lübecker Schulen den Bedarf für einen Ausbau der Gesundheitsprävention an Lübecker Schulen zu ermitteln und notwendige Angebote an Schulen auf den Weg zu bringen.

Begründung:

Es gibt bereits verschiedene Angebote der Gesundheitsprävention an Lübecker Schulen, vgl. VO/2023/11872-01. Mit Blick auf die Folgen der Corona Pandemie und die psychischen Belastungen durch die weltweit zunehmenden Krisen inklusive des Klimanotstandes und seine Folgen für die jungen Menschen

(vgl. z.B.: Pädiatrische Allergologie » 03/2021 » Umweltmedizin, S. 59-64, Link zum Fachartikel: https://www.gpau.de/fileadmin/user_upload/GPA/dateien_indiziert/Sonstiges/Paed_Allergologie_2021_3_Umwelt1.pdf ,

Ärzteblatt: "Kindergesundheitsbericht stellt seelische Belastung bei Jugendlichen fest"

Link: <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/146075/Kindergesundheitsbericht-stellt-seelische-Belastung-bei-Jugendlichen-fest>;

Kinder- und Jugendärzte im Netz: "Krisen haben großen Einfluss auf psychische Gesundheit von Jugendlichen", Link: <https://www.kinderaerzte-im-netz.de/news-archiv/meldung/krisen-haben-grossen-einfluss-auf-psychische-gesundheit-von-jugendlichen/>;

Die Bundesregierung: "Belastungen durch Corona: Kinder und Jugendliche im Blick", Link: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/corona-kinder-und-jugendliche-2163490>)

stellt sich jedoch die Frage, ob die Angebote weiterhin bedarfsgerecht sind. Daher unser Antrag, dass der Bürgermeister in Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsamt und den Lübecker Schulen prüft, ob der Bedarf für einen Ausbau der Gesundheitsprävention an Schulen für Lübeck besteht und falls ja, die notwendigen Angebote für die Schulen auf den Weg gebracht werden.

Grundsätzlich ist festzustellen:

Gesundheitsprävention in Schulen kann eine Vielzahl von positiven Auswirkungen haben, darunter:

1. Förderung eines gesunden Lebensstils bei Schüler*innen, einschließlich Ernährung, körperlicher Aktivität und psychischer Gesundheit.

2. Vermittlung von Kenntnissen und Fähigkeiten zur Prävention von Krankheiten und Verletzungen.
3. Reduzierung von Risikoverhalten wie Rauchen, Alkoholkonsum und Drogenmissbrauch.
4. Unterstützung der Schüler*innen dabei, gute Entscheidungen für ihre Gesundheit zu treffen und langfristige gesunde Gewohnheiten zu entwickeln.
5. Verbesserung des allgemeinen Wohlbefindens und der Lernfähigkeit der Schüler*innen.
6. Stärkung des Bewusstseins für die Bedeutung von Gesundheit und Prävention in der gesamten Gemeinschaft.

Durch den Ausbau der Gesundheitsprävention an Schulen können also nicht nur die Schüler*innen, sondern auch die gesamte Gesellschaft langfristig profitieren.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL

► Nr. VO/2024/13018

öffentlich

Lübeck, 19.02.2024

Interfraktioneller Antrag

Fraktionen:
Geschäftsstelle LINKE & GAL

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Fraktionen LINKE & GAL,: Lübeck bekennt sich zu Inhalten und Zielen der Istanbul-Konvention

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Text folgt.

Begründung:

Anlagen:

**Fraktion LINKE + GAL
in der Bürgerschaft
der Hansestadt Lübeck**



► **Nr. VO/2024/13019**
öffentlich

Lübeck, 19.02.2024

Antrag

Bearbeitung: Katja Mentz (E-Mail: katja.mentz@luebeck.de Telefon: 122-1067)

Fraktion LINKE & GAL: Einrichtung für obdachlose /von Gewalt betroffene Frauen mit psychischer Erkrankung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	

Antrag:

Der Bürgermeister wird gebeten,
den Bedarf für eine Einrichtung für akut schutzsuchende gewaltbetroffene Frauen mit psychischer Erkrankung in Lübeck zu ermitteln und ein entsprechendes Konzept inklusive Finanzierung, ggf. mögliche Fördermittel bis spätestens zur Septembersitzung 2024 im Fachausschuss vorzulegen.

Die Lübecker Beratungs- und Anlaufstellen sowie die Lübecker Frauenhäuser sollen bei der Bedarfsermittlung eingebzogen werden.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL