Hansestadt LÜBECK

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

24. Sitzung des Hauptausschusses

Termin	**Dienstag, 10.12.2024, 16:30 Uhr**
Ort	**Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung / Verpflichtungen	
2.	Genehmigung der Niederschrift	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 26.11.2024	
	Anlage wird nachgereicht	
3.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
3.1.	Ausschreibungstext der Leitung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	**VO/2024/13755**
3.2.	Anfrage von AM Andreas Müller (Die Linke): Nachbarschaftliche, nicht-kommerzielle Bürgersteig-/Wiesenflohmärkte (nicht Straßenfeste) in den Quartieren	**VO/2024/13433**
	Zurückgestellt am 16.07.24	
3.2.1.	Antwort auf die Anfrage von AM Andreas Müller (Die Linke): Nachbarschaftliche, nicht-kommerzielle Bürgersteig-/Wiesenflohmärkte (nicht Straßenfeste) in den Quartieren	**VO/2024/13433-01**
3.3.	Antwort auf mündl. Anfrage des AM Dr. Flasbarth: F-Bau im Glashüttenweg; TOP 3.20 im Hauptausschuss vom 16.07.2024	**VO/2024/13572**
3.4.	Antwort auf die mündl. Anfrage des stellv. AM Stolzenberg: Nachfrage zu Widersprüchen in Verwaltungsaussagen in der VO/2023/12216-01-01:	**VO/2024/13724**

	Bolzplatz in Groß Steinrade	
4.	Berichte	
4.1.	Mündl. Bericht zum Fortschritt der Digitalisierung in der Hansestadt Lübeck	
	Hierzu ist Herr Dr. Ivens (Chief of Digital Officer) anwesend - Eine Anlage ist der Tagesordnung hierzu beigefügt	
4.2.	Personalbericht 2023 / 2024	**VO/2024/13672**
	Zurückgestellt am 26.11.24	
4.3.	3. Quartalsbericht zum Haushalt 2024	**VO/2024/13652**
	Zurückgestellt am 26.11.24	
4.4.	Bericht über die Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck	**VO/2024/13678**
	Zurückgestellt am 26.11.24	
5.	Beschlussvorlagen	
5.1.	1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP)	**0/09394-01-01-05**
	Zurückgestellt am 12.11.24	
5.2.	Verkehrsentwicklungsplan - Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn	**VO/2024/13418**
	Zurückgestellt am 26.11.24	
5.3.	Umsetzung der ÖPNV-Anbindung Skandinavienkai	**VO/2024/13761**
5.4.	Projektfreigabe für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in der Moislinger Allee	**VO/2024/13715**
6.	Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft	
7.	Anträge von Ausschussmitgliedern	
8.	Gleichstellung	
9.	Verschiedenes	
10.	Ende des öffentlichen Teils	

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

Nichtöffentlicher Teil:

11.	Genehmigung der Niederschrift	
11.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 26.11.2024	
	Anlage wird nachgereicht	
12.	Anfragen / Antworten / Mitteilungen	
13.	Berichte	
13.1.	Quartalsbericht III/2024 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	**VO/2024/13693**
13.2.	Marktangemessenheit des Nutzungsentgeltes für die von der LHG betriebene städtische Hafenflächen	**VO/2024/13621**
	Zurückgestellt am 26.11.24	
13.3.	Mitteilung zur Anmietung des Kaisertors für die Abteilung Denkmalpflege	**VO/2024/13721**
14.	Beschlussvorlagen	
14.1.	Beschluss über die Bewilligung des Antrages für den 3. Förderaufruf des Förderprojektes "Digitales Gesundheitsamt 2025" - Beauftragung der SWL Innovation per Inhousegeschäft	**VO/2024/13507**
14.2.	Beschluss über die Instandsetzung der derzeit leergezogenen Gebäudeteile der städtischen SeniorInnenEinrichtung im Heiligen-Geist-Hospital	**2023/12669-01-01**
14.3.	Anmietung Bürgerhaus Elmar-Limberg-Platz 2-6	**VO/2024/13643**
15.	Verschiedenes	

Öffentlicher Teil:

16.	Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse	

Hansestadt LÜBECK

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

24. Sitzung des Hauptausschusses

Sitzungstermin: **Dienstag, 10.12.2024, 16:30 Uhr**

Sitzungsort: **Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

3.1.1.	AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL), Ergänzungsantrag zu: Ausschreibungstext der Leitung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	**VO/2024/13755-01**
3.5.	AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): IT-Sicherheit bei der Hansestadt Lübeck	**VO/2024/13784**
3.6.	Städteverband Schleswig-Holstein zur Finanzlage der Städte und zum Entwurf des Landeshaushalts 2025 - Städteverband lehnt Kürzungen der kommunalen Finanzausstattung ab und beschließt Neumünsteraner Erklärung (BGM)	
	Hierzu ist der TO eine Anlage beigefügt	

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13755
öffentlich

Lübeck, 19.11.2024

Bearbeitung: Nikolai Wulf (E-Mail: nikolai.wulf@luebeck.de Telefon: 122 - 1179)

Ausschreibungstext der Leitung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Wegen Ausscheidens der bisherigen Stelleninhaberin ist die Stelle der Leitung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz auszuschreiben.

Folgender Ausschreibungstext ist vorgesehen:

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

Zum nächstmöglichen Zeitpunkt suchen wir eine

Bereichsleitung Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz verantwortet innerhalb der Hansestadt Lübeck die für die Stadtgesellschaft äußerst relevanten Themen

- Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Nachhaltigkeit
- Natur- und Umweltschutz
- Lebensmittelkontrolle, Tiergesundheitsschutz und Tierschutz

und fungiert zudem als untere Naturschutzbehörde (Landschaftsplanung, Gesundheitlicher Umweltschutz), untere Wasserbehörde, untere Bodenschutzbehörde und untere Abfallbehörde.

Dieses ausgesprochen vielseitige Aufgabenspektrum wird mit rund 95 Mitarbeitenden in fünf Abteilungen wahrgenommen.

Wir wünschen uns auf dieser Vakanz eine überaus engagierte und motivierende Führungspersönlichkeit, die den Bereich mit hoher Gestaltungsmotivation weiterentwickeln möchte.

Wesentliche Aufgaben sind dabei:

- Leitung des Bereiches mit Produkt- und Budgetverantwortung
- Führen der Mitarbeiter:innen des Bereiches
- Steuerung und strategische Weiterentwicklung der Ziele und fachlichen Schwerpunkte des Bereiches und deren Anpassung an neue Herausforderungen (z.B. Gesetzesänderungen oder Digitalisierungsprojekte)

- Umfassende Vertretung des Bereiches im Innen- und Außenverhältnis, unter anderem in örtlichen sowie überregionalen Gremien und Institutionen
- Erarbeiten von Grundlagen für politische Entscheidungen
- Aufbereiten von Managemententscheidungen und Ableitung operativer Maßnahmen
- Berichterstattung an die Fachbereichsleitung und Entwicklung von Handlungsempfehlungen für diese
- Betreuen und Koordinieren fachbereichsinterner und –übergreifender Projekte
- Akquirieren prozessbegleitender Institutionen (Erschließen externen Know-Hows)
- Unterstützung der Fachbereichsleitung bei der Öffentlichkeitsarbeit in Bereichsthemen
- Externe Kommunikation mit Umweltverbänden und –institutionen, EU, Bund und Land SH, nichtregierenden Institutionen

Erwartet werden:

- ein abgeschlossenes wissenschaftliches Hochschulstudium (Master, Diplom (TU)) in der Fachrichtung Natur- und Umweltwissenschaften oder eine vergleichbare Qualifikation und Erfahrung im entsprechenden Tätigkeitsfeld

  oder

- ein abgeschlossenes wissenschaftliches Hochschulstudium (2. Staatsexamen) in Rechtswissenschaften und nachgewiesene Berufserfahrung in den oben genannten Themengebieten

  oder

- ein abgeschlossenes Hochschulstudium als Master of Arts Public Management bzw. Bachelor of Arts Public Management mit der Laufbahnbefähigung für den höheren Verwaltungsdienst (Laufbahngruppe 2.2) und nachgewiesene Berufserfahrung in den oben genannten Themengebieten

- nachgewiesene mehrjährige Führungserfahrung in leitender Position, vorzugsweise auf dem Gebiet des Umwelt- Natur- oder Verbraucherschutzes
- Erfahrungen im Projektmanagement
- ausgeprägtes Interesse am kommunalen Aufgabenspektrum und Aufgeschlossenheit gegenüber hohen fachlichen Voraussetzungen, Erfahrungen mit Projektarbeit und strategischem Planen und Handeln
- Umgang mit modernen Methoden des Personal-Managements
- Aufgeschlossenheit gegenüber technischen Entwicklungen und Digitalisierung
- Flexibilität und Belastbarkeit, hohe Sozialkompetenz
- Kreativität und Innovationsbereitschaft, Überzeugungskraft und Verhandlungsgeschick

Geboten werden unter anderem:

- **Karriere und Verantwortung:** abwechslungsreiche Fachaufgabe mit hoher Selbständigkeit und Verantwortung, eine gute Einarbeitung, ein kollegiales Umfeld in einem engagierten Team
- **Sicherheit und Leistungen:** tarifgebundenes unbefristetes Beschäftigungsverhältnis mit attraktiven Sozialleistungen (z.B. 30-Tage-Jahresurlaub, Sonderzahlungen, vermögenswirksame Leistungen, betriebliche Altersvorsorge), Rabatte und Vergünstigungen über Corporate Benefits
- **Flexibilität und Work-Lübeck-Balance:** flexible Arbeitszeitmodelle, Möglichkeiten zum mobilen Arbeiten und Telearbeit, vielfältige Angebote zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie
- **Perspektive:** Fortbildungsmöglichkeiten für den Aufgabenbereich, individuelle Weiterentwicklung und ein eigenes Fortbildungszentrum
- **Gesundheit und Vorsorge:** Gesundheitstage, Betriebssport, aktive Pause, Fitnesskurse und Ernährungstrainings

- **Nachhaltigkeit und Mobilität:** monatlicher Zuschuss für das NAH.SH-Jobticket, Fahrradkauf, -miete oder -leasing,
- **Kultur und Küstennähe:** arbeiten in und für eine lebenswerte und lebendige Stadt an der Ostsee sowie einen Arbeitsplatz im Herzen der Lübecker Altstadt

Die durchschnittliche regelmäßige Wochenarbeitszeit beträgt 39 Wochenstunden bei Tarifbeschäftigten und bei Beamten 41 Wochenstunden; die Aufgaben sind bewertet nach Entgeltgruppe 15 TVöD.

Bei Vorliegen der laufbahnrechtlichen Voraussetzungen ist die Verleihung eines Amtes der Besoldungsgruppe A 16 SHBesG möglich.

Die Vorstellungsgespräche finden voraussichtlich am 06.02.2025 und 13.02.2025 statt.

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

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

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

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

Bitte bewerben Sie sich bis zum **XX. Januar 2025** über das Karriereportal der Hansestadt Lübeck (www.luebeck.de/jobs) unter der Kennziffer K 331 / 2024.

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

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

Als Ansprechpartner steht Ihnen im Fachbereich Umwelt-, Sicherheit- und Ordnung Herr Senator Hinsen, Telefon 0451 / 122 - 3000, in personalwirtschaftlichen Angelegenheiten Herr Wulf, Telefon 0451 / 122 –1179, zur Verfügung.

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

► ***Nr. VO/2024/13755-01***
öffentlich

Lübeck, 09.12.2024

Antrag eines Ausschuss-Mitgliedes

Verantwortliche Bereiche:
Geschäftstelle LINKE & GAL

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

AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL), Ergänzungsantrag zu: Ausschreibungstext der Leitung des Bereiches Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Beratungsfolge:

Datum	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
10.12.2024	*Hauptausschuss*	*Öffentlich*	

Antrag:
Der Ausschreibungstext wird folgendermaßen ergänzt:

„Diese Position ist auch für Teilzeitbeschäftigung und/oder Jobsharing geeignet. Bitte geben Sie in Ihrer Bewerbung an, ob Sie an einer solchen Beschäftigungsform interessiert sind und im Falle einer Teilzeitbeschäftigung, in welchem Umfang.“

Begründung:
Die Hansestadt Lübeck zeigt mit diesem Ansatz, dass sie familienfreundliche und moderne Arbeitsmodelle unterstützt. Dadurch präsentiert sie sich als fortschrittlicher Arbeitgeberin, der Chancengleichheit, Vielfalt und die unterschiedlichen Lebenssituationen der Mitarbeitenden ernst nimmt. Gleichzeitig stellt die Formulierung im Ausschreibungstext sicher, dass die Stadt bei Bewerbungen mit Teilzeit- oder Jobsharing-Vorschlägen flexibel und passgenau über die Besetzung der Stelle entscheiden kann.

1. **Förderung der Chancengleichheit**: Flexible Arbeitsmodelle erleichtern die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und kommen insbesondere Frauen zugute, die häufig den Großteil der unbezahlten Sorgearbeit übernehmen. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter geleistet.
2. **Attraktivität für qualifizierte Bewerber:innen**: Arbeitszeitflexibilität erhöht die Attraktivität der Hansestadt Lübeck als Arbeitgeber. Dies spricht eine breitere Palette an Talenten an, unabhängig von Geschlecht oder familiärer Situation.
3. **Erhöhung der Diversität**: Durch das Angebot moderner Arbeitszeitmodelle können traditionelle Geschlechterrollen durchbrochen und eine größere Vielfalt in Führungs- und Fachpositionen gefördert werden.
4. **Verbesserung der Work-Life-Balance**: Flexible Arbeitszeiten tragen dazu bei, dass Mitarbeitende Arbeit und Privatleben besser in Einklang bringen können. Dies steigert Zufriedenheit, Motivation und langfristige Bindung an den Arbeitgeber.
5. **Förderung der partnerschaftlichen Aufteilung**: Flexible Modelle ermöglichen es auch Männern, sich stärker in familiäre Pflichten einzubringen. Dies unterstützt eine gleichmäßigere Verteilung der Sorgearbeit zwischen den Geschlechtern.

6. **Abbau von Vorurteilen**: Moderne Arbeitsmodelle fördern Chancengleichheit, indem sie implizite Vorurteile abbauen und Mitarbeitenden mehr Kontrolle über ihre Arbeitsgestaltung geben.

Steigerung der Produktivität: Zufriedene und motivierte Mitarbeitende leisten oft effizientere und qualitativ hochwertigere Arbeit, was langfristig dem Arbeitgeber zugutekommt.

Anlagen:

Ausschussmitglied

► Nr. VO/2024/13433
öffentlich

Lübeck, 01.07.2024

Anfrage

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

Anfrage von AM Andreas Müller (Die Linke): Nachbarschaftliche, nicht-kommerzielle Bürgersteig-/Wiesenflohmärkte (nicht Straßenfeste) in den Quartieren

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.07.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	

Anfrage:
Ich bitte die Verwaltung um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1) Welche spezifische Sondernutzungserlaubnis ist für die Durchführung eines nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Flohmarkts (nicht Straßenfest) auf öffentlichen Flächen wie Bürgersteigen und/oder Wiesen ohne Absperrung von Straßen und/oder Parkplätzen erforderlich, und wie und wo kann diese beantragt werden? Wir bitten um Angabe der zuständigen Stelle inkl. der notwendigen Kontaktdaten für eine Antragstellung.
2) Welche konkreten Sicherheitsanforderungen, insbesondere hinsichtlich der Freihaltung von Rettungswegen auf den nicht abgesperrten Straßen, müssen bei der Organisation eines solchen Flohmarkts (nicht Straßenfest) beachtet werden und wer ist verantwortlich sowie haftbar dafür, dass die Sicherheitsanforderungen bezüglich der Freihaltung von z.B. Rettungsgassen auf der nicht für den Verkehr gesperrten Straße erfüllt und während der Flohmarktzeit eingehalten werden?
3) Fällt eine Gebühr für die Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis für einen nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Bürgersteig- und Wiesenflohmarkt an (nicht Straßenfest)? Wenn ja, in welcher Höhe (€)?
4) Wo sind die Sondernutzungserlaubnisse und die damit verbundenen Regularien für einen nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Flohmarkt festgeschrieben und nachlesbar?
5) In der Vergangenheit mussten Anwohnende bei der Durchführung von nachbarschaftlichen, nicht-kommerziellen Flohmärkten (nicht Straßenfest) nach eigener Auskunft keine Sondernutzungsanträge stellen und in mindestens zwei Fällen war den Anwohnenden von Bürgersteig- und Wiesenflohmärkten nicht bekannt, dass dies nun Vorschrift ist. Haben sich die Regularien und/oder die Durchsetzungspraxis von bestehenden Regularien bezüglich solcher Veranstaltungen in letzter Zeit geändert? Falls ja, wie wurden die Menschen Lübecks darüber informiert?

Wir bitten um mündliche Auskunft im Ausschuss und nachgereicht die schriftliche Beantwortung der Fragen. Vielen Dank!

Begründung:

In den vergangenen Frühlings- und ersten Sommerwochen wurden im nachbarschaftlichen sozialen Miteinander zur Stärkung der Nachbarschaftsgemeinschaft Bürgersteig- und Wiesenflohmärkte (nicht Straßenfeste) von Anwohnenden ohne jeden gewerblichen Charakter durchgeführt. In zwei Fällen – An der Mauer und An der Obertrave – wurden diese vom Ordnungsamt aufgelöst, da die nicht-kommerziellen Flohmärkte nicht angemeldet gewesen seien, so die Auskünfte der Ordnungskräfte gegenüber den Menschen vor Ort. Es gab bei den zwei genannten Flohmärkten eine überschaubare Anzahl an privaten Flohmarktständen der Anwohnenden vor und bei ihren Häusern/Wohnungen. Vielfach wurde von den Kindern der Anwohnenden kleine Dinge vor ihrer eigenen Haustür zum Verkauf angeboten (z.B. nicht mehr benötigtes Spielzeug wie Kinderbücher, Kuscheltiere, Matchbox Autos).

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2024/13433-01**
öffentlich

Lübeck, 11.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Timo Peters (E-Mail: timo.peters@luebeck.de Telefon: 122 - 6715)

Antwort auf die Anfrage von AM Andreas Müller (Die Linke): Nachbarschaftliche, nicht-kommerzielle Bürgersteig-/Wiesenflohmärkte (nicht Straßenfeste) in den Quartieren

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.12.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage von AM Andreas Müller im Hauptausschuss am 16.07.2024 (VO/2024/13433):

„1) Welche spezifische Sondernutzungserlaubnis ist für die Durchführung eines nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Flohmarkts (nicht Straßenfest) auf öffentlichen Flächen wie Bürgersteigen und/oder Wiesen ohne Absperrung von Straßen und/oder Parkplätzen erforderlich, und wie und wo kann diese beantragt werden? Wir bitten um Angabe der zuständigen Stelle inkl. der notwendigen Kontaktdaten für eine Antragstellung.

2) Welche konkreten Sicherheitsanforderungen, insbesondere hinsichtlich der Freihaltung von Rettungswegen auf den nicht abgesperrten Straßen, müssen bei der Organisation eines solchen Flohmarkts (nicht Straßenfest) beachtet werden und wer ist verantwortlich sowie haftbar dafür, dass die Sicherheitsanforderungen bezüglich der Freihaltung von z.B. Rettungsgassen auf der nicht für den Verkehr gesperrten Straße erfüllt und während der Flohmarktzeit eingehalten werden?

3) Fällt eine Gebühr für die Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis für einen nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Bürgersteig- und Wiesenflohmarkt an (nicht Straßenfest)? Wenn ja, in welcher Höhe (€)?

4) Wo sind die Sondernutzungserlaubnisse und die damit verbundenen Regularien für einen nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Flohmarkt festgeschrieben und nachlesbar?

5) In der Vergangenheit mussten Anwohnende bei der Durchführung von nachbarschaftlichen, nicht-kommerziellen Flohmärkten (nicht Straßenfest) nach eigener Auskunft keine Sondernutzungsanträge stellen und in mindestens zwei Fällen war den Anwohnenden von Bürgersteig- und Wiesenflohmärkten nicht bekannt, dass dies nun Vorschrift ist. Haben sich die Regularien und/oder die Durchsetzungspraxis von beste-

henden Regularien bezüglich solcher Veranstaltungen in letzter Zeit geändert? Falls ja, wie wurden die Menschen Lübecks darüber informiert?“

Antwort:

1. *Welche spezifische Sondernutzungserlaubnis ist für die Durchführung eines nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Flohmarkts (nicht Straßenfest) auf öffentlichen Flächen wie Bürgersteigen und/oder Wiesen ohne Absperrung von Straßen und/oder Parkplätzen erforderlich, und wie und wo kann diese beantragt werden? Wir bitten um Angabe der zuständigen Stelle inkl. der notwendigen Kontaktdaten für eine Antragstellung.*

   Soll ein nicht-kommerzieller Flohmarkt auf öffentlich gewidmeten Gehwegen ohne die Nutzung der Fahrbahn oder der Parkplätze durchgeführt werden, ist hierfür eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Hierzu ist eine Mail mit den entsprechenden Daten (vollständige Kontaktdaten, Skizze/Beschreibung der zu nutzenden Fläche und des beabsichtigten Nutzungszeitraumes) an die funktionale Adresse Sondernutzung@luebeck.de ausreichend. Sollte der Flohmarkt an einem Sonntag stattfinden, ist darüber hinaus ausnahmslos eine Genehmigung des Ordnungsamtes erforderlich, funktionale Adresse ordnungsamt@luebeck.de.

   Sollte dieser Flohmarkt auf oder in öffentlichen Grünanlagen stattfinden, gilt bei Veranstaltungen mit bis zu 30 Personen (nicht-kommerzieller Zweck) eine Genehmigungsfreiheit.

   Im Falle von mehr als 30 Personen können diese größeren Veranstaltungen ohne kommerziellen Hintergrund eine gebührenfreie Ausnahmegenehmigung erhalten, die bei Durchführung der Veranstaltung mitzuführen ist. Kontakt für Grünanlagen: GruenundStrassenunterhaltung@luebeck.de

   Auch bei nicht-kommerzieller Flohmärkten in öffentlichen Grünanlagen ist an einem Sonntag ausnahmslos eine entsprechende Genehmigung des Ordnungsamtes erforderlich.

2. *Welche konkreten Sicherheitsanforderungen, insbesondere hinsichtlich der Freihaltung von Rettungswegen auf den nicht abgesperrten Straßen, müssen bei der Organisation eines solchen Flohmarkts (nicht Straßenfest) beachtet werden und wer ist verantwortlich sowie haftbar dafür, dass die Sicherheitsanforderungen bezüglich der Freihaltung von z.B. Rettungsgassen auf der nicht für den Verkehr gesperrten Straße erfüllt und während der Flohmarktzeit eingehalten werden?*

   Von der verantwortlichen Person ist sicherzustellen, dass jederzeit eine ausreichende Restgehwegbreite verbleibt. Der weiterhin zulässige Verkehr (sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Gehweg) darf nicht behindert werden, sodass auch der Rettungsweg gegeben ist. Die verantwortliche Person muss entsprechend auf die Standbetreiber:innen und Besucher:innen einwirken.

3. *Fällt eine Gebühr für die Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis für einen nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Bürgersteig- und Wiesenflohmarkt an (nicht Straßenfest)? Wenn ja, in welcher Höhe (€)?*

   Für die Erlaubniserteilung eines nicht-kommerziellen Flohmarktes wird eine Verwaltungsgebühr in Höhe von pauschal 20,00 € erhoben.

   Für die Ausnahmegenehmigung nach dem Sonn- und Feiertagsgesetz bei nicht-kommerziellen Flohmärkten ist ein Gebührenrahmen von 30,00 € - 90,00 € je nach

Umfang der notwendigen Beteiligung (evtl. Feuerwehr, Polizei) vorgesehen, i. d. R. tendiert die Gebührenhöhe hierbei jedoch zu 30,00 €.

4. *Wo sind die Sondernutzungserlaubnisse und die damit verbundenen Regularien für einen nicht-kommerziellen, nachbarschaftlichen Flohmarkt festgeschrieben und nachlesbar?*

   Die Erlaubnispflicht für die Nutzung der öffentlich gewidmeten Gehwege ergibt sich aus § 21 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit der Sondernutzungssatzung der Hansestadt Lübeck.

   Die Erlaubnispflicht für die öffentlichen Grünanlagen ergibt sich aus der Grünanlagensatzung der Hansestadt Lübeck.

   Die Sondernutzungssatzung sowie die Grünanlagensatzung sind auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck unter der Kategorie „Ortsrecht“ zu finden (https://bekanntmachungen.luebeck.de/ortsrecht/index).

5. *In der Vergangenheit mussten Anwohnende bei der Durchführung von nachbarschaftlichen, nicht-kommerziellen Flohmärkten (nicht Straßenfest) nach eigener Auskunft keine Sondernutzungsanträge stellen und in mindestens zwei Fällen war den Anwohnenden von Bürgersteig- und Wiesenflohmärkten nicht bekannt, dass dies nun Vorschrift ist. Haben sich die Regularien und/oder die Durchsetzungspraxis von bestehenden Regularien bezüglich solcher Veranstaltungen in letzter Zeit geändert? Falls ja, wie wurden die Menschen Lübecks darüber informiert?*

   Die gesetzlichen Grundlagen haben sich nicht geändert. Eine Ahndung erfolgt, wenn entsprechend Kenntnis über die Durchführung eines nicht genehmigten Flohmarktes erlangt wird.

   Für eine Nutzung öffentlicher Flächen ist fast ausnahmslos immer eine Genehmigung nötig (Ausnahme die < 30 Personen auf Grünanlagen). Die Informationspflicht liegt hier klar beim veranstaltenden Personenkreis.

   Auskünfte hierzu können jederzeit telefonisch, per E-Mail oder über das Kontaktformular von der Hansestadt Lübeck angefordert werden. Darüber hinaus kann auch die Behördenauskunft „115“ oder der vom Land bereitgestellte Zuständigkeitsfinder „ZuFiSH“ genutzt werden (https://zufish.schleswig-holstein.de/).

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2024/13572**
öffentlich

Lübeck, 12.09.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Rasmus Zamory (E-Mail: rasmus.vonzamory@luebeck.de Telefon: 122-6125)

Antwort auf mündl. Anfrage des AM Dr. Flasbarth: F-Bau im Glashüttenweg; TOP 3.20 im Hauptausschuss vom 16.07.2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.12.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mündl. Anfrage des AM Dr. Flasbarth zum F-Bau im Glashüttenweg aus dem Hauptausschuss (TOP 3.20) vom 16.07.2024.

(1) Inwiefern ist es aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, auf den wenigen verfügbaren freien Flächen der HL Logistikgroßhandelsgewerbe anzusiedeln? Wie sinnvoll ist es, solche Ansiedelungen in Gebieten vorzunehmen, die überwiegend durch Wohnbebauung geprägt sind?

(2) Warum wurde für den F-Bau im Glashüttenweg eine Abrissgenehmigung erteilt, ohne ein unabhängiges Gutachten unter anderem zur Erhaltenswürdigkeit des Bauwerks einzuholen?

(3) Der Bürgermeister soll kürzlich auf eine Nachfrage nach einem unabhängigen Gutachten geantwortet haben: „Es wird nun langsam politisch.“ Wie ist diese Aussage zu interpretieren? Was ist damit gemeint?

Antwort:

Zu Frage 1: *Inwiefern ist es aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, auf den wenigen verfügbaren freien Flächen der HL Logistikgroßhandelsgewerbe anzusiedeln? Wie sinnvoll ist es, solche Ansiedelungen in Gebieten vorzunehmen, die überwiegend durch Wohnbebauung geprägt sind?*

Antwort: Beim Industrie- und Gewerbegebiet Glashüttenweg handelt es sich um etabliertes Gewerbeareal, welches historisch in räumlicher Nähe zu den innenstadtnahen Hafenstandorten entlang der Trave, u.a. geprägt durch die Rüstungsindustrie, gewachsen ist. Über die Jahre haben sich die prägenden Nutzungen geändert, aber der Standort hat für die Hansestadt Lübeck weiterhin eine hohe Relevanz als Wirtschafts- und Arbeitsstandort, da in dem

Gebiet mehrere bedeutende, größtenteils produzierende, Unternehmen ansässig sind. (u. a. Alpla Lübecker Kunststoffwerk GmbH, Smurfit Kappa Deutschland GmbH, H.&J. Brüggen KG, Vestas Nacelles, GABLER Maschinenbau GmbH und die Gabler Thermoform GmbH & Co. KG). Produktionsstandorte sind auf den Transport von Waren und Materialien angewiesen, wodurch der Glashüttenweg durch entsprechende Verkehre vorgeprägt ist. Das bestehende Logistikzentrum am Standort Glashüttenweg 33-35, welches sich im privaten Eigentum befindet, ist aktuell an mehrere Logistikdienstleister, die u.a. mit den im Gewerbegebiet ansässigen Betrieben zusammenarbeiten, sowie an Unternehmen aus dem Gewerbegebiet vermietet. Nach dem aktuellen Planungsstand beabsichtigt der Investor die bereits vorhandenen Synergien, welche aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den Großunternehmen bestehen, aufzugreifen.

Bei dem Standort des bereits bestehenden, und des in Planung befindlichen, Logistikzentrums, handelt es sich um einen unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB, der als ein faktisches Industriegebiet nach §9 BauNVO einzustufen ist. Ein Logistikzentrum ist bezüglich der Art der Nutzung in einem Industriegebiet nach § 9 BauNVO allgemein zulässig. Die Flurstücke des Vorhabens grenzen unmittelbar an den Geltungsbereich des wirksamen B-Plans 25.02.02 (i. V. m. dem B-Plan 25-02-03), der als Art der Nutzung ein Industriegebiet nach § 9 BauNVO und ein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO festsetzt. Im direkten Umfeld des Betriebsgrundstücks sind keine schutzbedürftigen Nutzungen vorhanden. Die vereinzelten Wohnnutzungen auf der östlichen Seite des Glashüttenweges liegen im Bereich des festgesetzten Gewerbegebietes und wurden als Betriebsleiterwohnungen genehmigt. Die Schutzbedürftigkeit einer Betriebsleiterwohnung ist mit einer allgemeinen Wohnnutzung in Wohn- bzw. Mischgebieten nicht zu vergleichen. Da Betriebsleiterwohnungen dem Gewerbe dienen, stellt eine Betriebsleiterwohnung eine gewerbliche Nutzung dar und kann den gewerblichen Charakter des Gebiets nicht in Frage stellen.

Zu Frage 2: *Warum wurde für den F-Bau im Glashüttenweg eine Abrissgenehmigung erteilt, ohne ein unabhängiges Gutachten unter anderem zur Erhaltenswürdigkeit des Bauwerks einzuholen?*

Antwort: Im vorliegenden Fall wurde ein Antrag für den Abbruch eines eingetragenen Kulturdenkmals auf dem Grundstück Glashüttenweg 33-35 eingereicht. Nach § 16 Abs. (1) Denkmalschutzgesetz SH (DSchG SH) haben Eigentümer:innen Denkmale im Rahmen des Zumutbaren zu erhalten. Für die Prüfung und Bewertung einer denkmalrechtlichen Genehmigung für einen Abriss gemäß §12 Abs. (1) Satz 1 DSchG SH ist die Denkmalschutzbehörde zuständig.
Im Verfahren werden die von der Antragsteller:in vorgelegten Unterlagen gemäß § 13 Abs. (1) DSchG SH auf Vollständigkeit und Bewertungsfähigkeit geprüft. Nach Feststellung der Vollständigkeit der Unterlagen gemäß §13 Abs. (1) DSchG SH und der im Anschluss durchgeführten Prüfung wurde die denkmalrechtliche Genehmigung für den Abbruch erteilt.
Die Denkmalschutzbehörde ist hoheitlich für die Prüfung und Bewertung beauftragt und führt diese im eigenen Ermessen durch. Ein unabhängiges Gutachten ist nicht erforderlich, da Behörden per Gesetz zu einer unabhängigen, rein fachlich inhaltlichen Prüfung verpflichtet sind. Erst im Streitfall vor Gericht kann ein unabhängiges Gutachten zur Rate gezogen werden.

Der Begriff der „Erhaltenswürdigkeit“ ist kein im DSchG SH verankerter Rechtsbegriff und Bewertungsmaßstab. Vielmehr prüft und beschreibt die Denkmalschutzbehörde gemäß § 2 Abs. (2) und (3) DSchG SH den Denkmalwert von Einzelobjekten, Gebäudegruppen, Stadtquartieren und Landschaftsabschnitten und übernimmt diese nachrichtlich in die Denkmalliste der Hansestadt Lübeck. Die Denkmalwertbegründung bedarf einer ausführlichen Beschreibung und Würdigung des besonderen Werts/der besonderen Werte eines Denkmals. Die Behörde erstellt in diesem Sinne ein Gutachten.

Zu Frage 3: *Der Bürgermeister soll kürzlich auf eine Nachfrage nach einem unabhängigen Gutachten geantwortet haben: „Es wird nun langsam politisch." Wie ist diese Aussage zu interpretieren? Was ist damit gemeint?*

Antwort: Es ist nicht ungewöhnlich, dass im Einzelfall die Verwaltungsleitung sich in Abständen über den Sachstand von Verwaltungsverfahren informieren lässt, wo z. B. Nachfragen von dritter Seite oder von Eigentümer:innenseite vorliegen. Der hier vom AM Dr. Flasbarth zitierte Satz gibt einen Teil des Austausches zwischen dem Bürgermeister und der Bereichsleitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege der HL wieder.

Der Bürgermeister wurde durch die Eigentümer-Vertreterin darauf aufmerksam gemacht, dass beim Objekt Einsturzgefahr bestehe, was durch ein Statik-Gutachten belegt sei. Hierzu hielt der Bürgermeister Rücksprache mit der Bereichsleitung des Bereiches Archäologie und Denkmalpflege. Dieser bestätigte, dass die Bauordnung bei den elementaren prüfstatischen Punkten einbezogen wird, um diese besser bewerten zu können.

Während dieses laufenden Verwaltungsverfahrens gab es sowohl beim Bürgermeister als auch im Bereich Nachfragen von politischen Mandatsträgern aus dem Wirtschaftsausschuss sowie einer politisch tätigen Denkmalschutzinitiative.

In diesem Kontext äußerte der Bürgermeister u.a.: „…gibt es hier schon einen neuen Sachstand? Ich befürchte, das wird kurzfristig politisch…" In diesem Sinne bezog sich die Aussage des Bürgermeisters darauf, ob bereits eine der prüfstatischen Aspekte vorliegt. Der Austausch zwischen Bürgermeister und Bereichsleitung ist insoweit zu interpretieren, dass beide vor dem Hintergrund der Nachfragen aus dem politischen Raum das Ziel verfolgen, ein geordnetes, sachgerechtes denkmalrechtliches Verfahren frei von politischer Einflussnahme auf der Grundlage bestehender Gesetze sicherzustellen.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13724
öffentlich

Lübeck, 14.11.2024

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dierk Wallendzik (E-Mail: dierk.wallendzik@luebeck.de Telefon: 122 - 6620)

Antwort auf die mündl. Anfrage des stellv. AM Stolzenberg: Nachfrage zu Widersprüchen in Verwaltungsaussagen in der VO/2023/12216-01-01: Bolzplatz in Groß Steinrade

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.12.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mündl. Anfrage des stellv. AM Stolzenberg im Hauptausschuss am 10.09.2024:

„Stellv. AM Stolzenberg zeigt sich verwundert darüber, dass die Verwaltung in der Antwort auf die Anfrage von AM Siegenbrink zum Bolzplatz in Groß Steinrade unter TOP 3.5 der heutigen Sitzung (HA 10.09.2024) einerseits betone, es gebe einen bedeutenden privaten Bedarf für einen Bolzplatz in Groß Steinrade, weshalb sich der fragliche Platz nicht zu einer Schulsportfläche umwidmen lasse. Andererseits sage die Verwaltung in der Antwort jedoch auch, dass sich eine Schulsportfläche durchaus der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen lasse. Er bittet darum, den offensichtlichen Widerspruch in diesen Verwaltungsaussagen aufzulösen.“

Antwort:
Die Antwort VO/2024/13724 enthält keinen offensichtlichen Widerspruch. Es wird nicht beschrieben, dass eine Umwidmung ausgeschlossen ist. Vielmehr werden die verschiedenen Nutzungsarten und die möglichen Überlagerungen dargestellt.

Der Bolzplatz ist im B-Plan 23.24.00 als öffentliche Grünfläche festgelegt. Es gilt die Grünanlagensatzung vom 15.05.2018 gem. § 1, (2), b Spielanlagen. Keine Grünanlagen im Sinne dieser Satzung sind gem. § 1, (3), b Grünflächen, die einer eigenen Regelung unterliegen, wie z. B. Sportanlagen oder Außenanlagen von Schulen. Der Bedarf für eine Freizeitfläche/einen Bolzplatz leitet sich aus dem gültigen B-Plan ab.

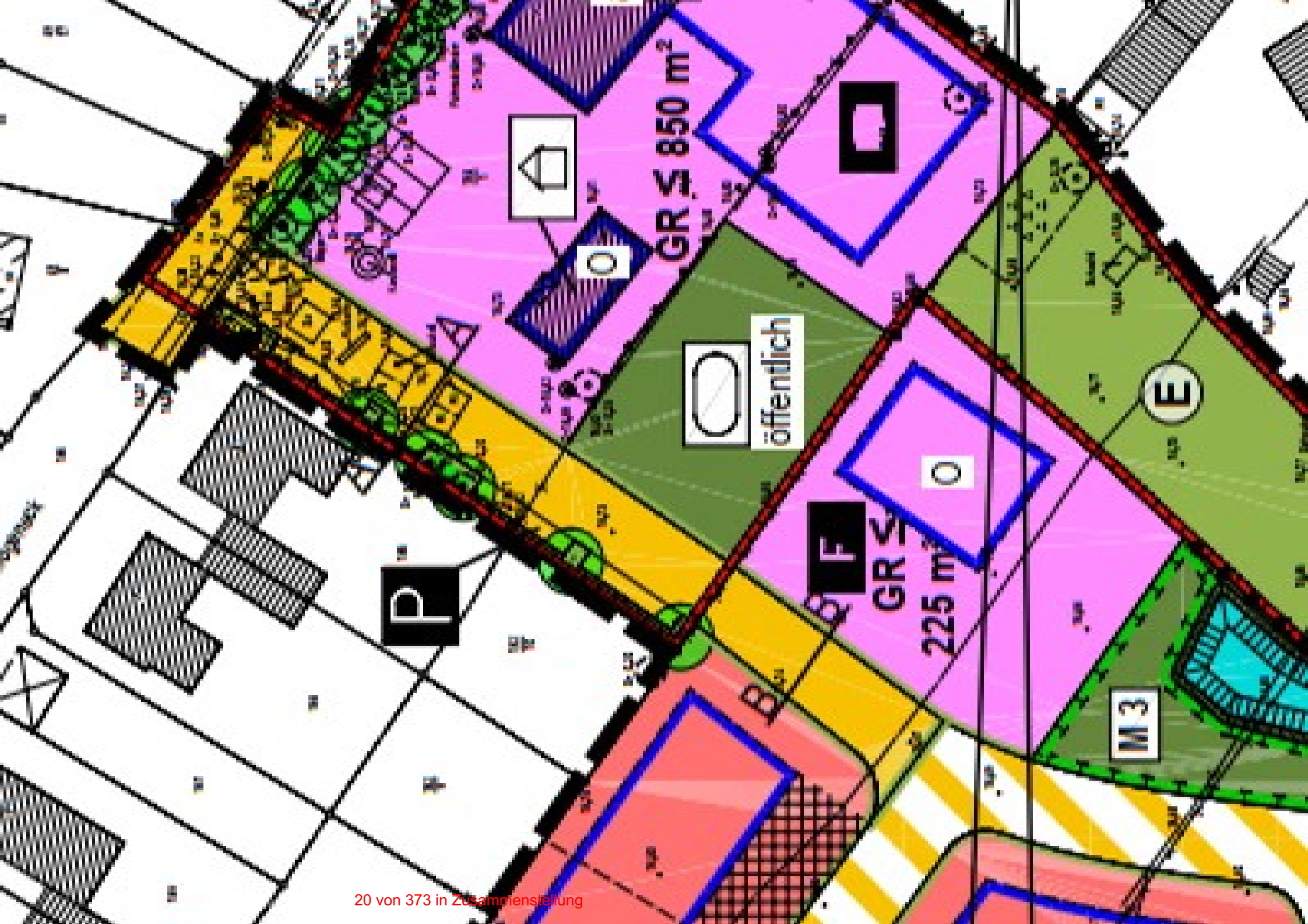
Der Bedarf als Schulsportfläche ergäbe sich aus der Organisation des eigenen Schul- und Sportbetriebes der Grundschule Groß Steinrade. Eine Umwidmung des Bolzplatzes in eine Schulsportfläche bedarf einer B-Planänderung. Es müssen dann aber im Quartier andere Freizeitflächen gesucht und zur Verfügung gestellt werden.

Bolzplätze und Schulflächen unterliegen unterschiedlichen Nutzungszeiten und Altersbegrenzungen. Ein Kompromiss für die Nutzung des Bolzplatzes für den Schulsport ist die Möglichkeit „Lernen an einem anderen Ort“. Als Erläuterung wurde der Antwort VO/2024/13724 auch eine beispielhafte Beschilderung einer Schulhoffläche zur Verdeutlichung beigefügt. Diese Regelung wäre hier nicht geeignet, um die Nutzbarkeit durch die Öffentlichkeit ausreichend sicherzustellen.
Auch muss nochmal betont werden, dass die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit nur durch einen Umbau der Fläche und nicht allein durch eine Umwidmung erzielt werden kann. Über die Rahmenbedingungen eines solchen Umbaus wurde bereits informiert.

Anlagen:

1 – Auszug aus dem B-Plan, Fläche des Bolzplatzes

Senatorin Joanna Hagen


GR ≤ 850 m²
öffentlich
P
GF
GR ≤ 225 m²
E
M 3

► Nr. VO/2024/13784
öffentlich

Lübeck, 06.12.2024

Anfrage

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

AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): IT-Sicherheit bei der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.12.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

Insbesondere auch wegen der aktuell laufenden hybriden Kriegsführung Russlands warnen die deutschen Nachrichtendienste (BND, MAD, BfV) und das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) zur Zeit vor erhöhten Gefahren für die IT-Sicherheit (nicht nur) der öffentlichen Einrichtungen in Deutschland durch Cyberangriffe. Auch der Landesrechnungshof SH hat in seinem jüngsten Prüfbericht der vier kreisfreien Städte darauf hingewiesen, dass diese Gefährdungslage in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist.

Am 28.11.2024 berichtete der Bürgermeister den Mitgliedern der Bürgerschaft schriftlich als Antwort auf Fragen im Hauptausschuss am 26.11.2024, dass die Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) bei der Hansestadt Lübeck seit knapp drei Jahren unbesetzt ist und seit über einem Jahr aufgrund von geänderten “Priorisierungsreihenfolgen” nicht mehr ausgeschrieben wurde.

Vor diesem Hintergrund möge der Bürgermeister bitte folgende Fragen beantworten.

1. Welche (außerordentlichen) Maßnahmen wurden für die Besetzung der Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) wegen der o.a. besonderen Bedeutung und der Dauer der Nichtbesetzung in den vergangenen drei Jahren unternommen? Welche sind für die Zukunft geplant und wann?

2. Welche Stellen wurden von der Kernverwaltung der Hansestadt in 2024 ausgeschrieben und damit höher priorisiert als die unbesetzte Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO), die in 2024 nicht ausgeschrieben wurde? Bitte einzeln aufführen.

3. In welcher Weise wurden die o.a. erhöhten Gefahren für die IT-Sicherheit in die Priorisierung der Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) im Vergleich zu den unter 2. genannten Stellen einbezogen?

4. Warum wurden die Bürgerschaft und ihre Gremien bisher nicht über die knapp dreijährige Nichtbesetzung der Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) informiert? Warum nicht über die nicht erfolgte Ausschreibung in 2024? Für wann war eine derartige Information der Bürgerschaft ggf. geplant?

5. In der Anlage 1a zum Bericht “Umsetzung der Haushaltsbegleitbeschlüsse 2025” (VO/2024/13683) wurde angegeben, dass die Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) aufgrund des Haushaltsbegleitbeschlusses von CDU, Grüne und FDP (VO/2024/13494-01-01) von der Verwaltung mit einem Sperrvermerk für 2025 versehen wird. In der o.a. schriftlichen Antwort des Bürgermeisters ist die Stelle 8260 (E-Gov.) mit einem Sperrvermerk für 2025 versehen. Der Haushaltsbegleitbeschluss erfordert jedoch nur einen Sperrvermerk für 2025 im Bereich DOS.

   Welche dieser beiden Stellen wurde tatsächlich von der Verwaltung mit einem Sperrvermerk für 2025 versehen?

   a. Falls die Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) für 2025 mit einem Sperrvermerk versehen wurde: In welcher Weise wurden die o.a. erhöhten Gefahren für die IT-Sicherheit in die Auswahl der Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) für einen Sperrvermerk für 2025 einbezogen?

   b. Falls die Stelle 8260 (E-Gov.) für 2025 mit einem Sperrvermerk für 2025 versehen wurde: Wann ist die erneute Ausschreibung der Stelle des Leiters der IT-Sicherheit (CISO) geplant?

Begründung:

Anlagen:

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13672
öffentlich

Lübeck, 28.10.2024

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.110 - Personal

Bearbeitung: Kristin Löwner (E-Mail: kristin.loewner@luebeck.de Telefon: 122-1175)

Personalbericht 2023 / 2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
26.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Personalbericht nach § 45c Gemeindeordnung S-H

Bericht:
Personalbericht 2023 / 2024

Anlagen:
Personalbericht 2023 / 2024

Bürgermeister Jan Lindenau

Hansestadt LÜBECK



Personalbericht 2023 / 2024

Zahlen, Daten & Entwicklungen

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 1 - Bürgermeister
Bereich Personal
Fischstraße 2-6 | 23552 Lübeck
(0451) 122-1175
personal@luebeck.de
www.luebeck.de/karriere



Liebe Leser:innen,

es ist mir eine besondere Freude, Ihnen hier den aktuellen Personalbericht der Hansestadt Lübeck vorzustellen. Dessen Zweck ist es, Ihnen einen transparenten Überblick über die Entwicklungen in unserer Verwaltung bezüglich des Personalkörpers sowie einiger zentraler Themen der Personalarbeit zu geben.

Unsere Verwaltungen sieht sich mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert, die von der Digitalisierung über den demografischen Wandel bis hin zu wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Fragestellungen reichen. Qualifiziertes und engagiertes Personal ist der Schlüssel zu einer effizienten und bürgernahen Verwaltung, die den stetig komplexer werdenden Aufgaben gerecht werden kann. Nur mit einem kompetenten Team und ausreichender Personalressource kann die kommunale Verwaltung ihre Ziele erreichen und die Lebensqualität für unsere Bürger:innen bestmöglich gestalten. Daher ist es entscheidend, in die Rekrutierung und Weiterbildung von Mitarbeitenden zu investieren, um den Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu begegnen. Der Bericht dient mithin deshalb als Grundlage für unsere strategische Personalplanung und –entwicklung.

In bewährter Manier werden im Folgenden die umfangreichen Daten jeweils kurz erläutert, Verläufe im Vergleich zu den Vorjahreszahlen aufgezeigt und die Zahlen teilweise noch tiefergehend aufgeschlüsselt. Dabei beziehen sich die Statistiken des ersten Teils auf den Berichtszeitraum des Kalenderjahres 2023. Die anschließenden Ausführungen zum Sachstand diverser Personalthemen und -projekte mit gesamtstädtischer Relevanz zeigen dagegen auch die Weiterentwicklungen der Themen in 2024 bis zur Erstellung dieses Berichts mit auf.

Mein sehr herzlicher Dank geht an die Kolleg:innen des Bereichs Personal, die sich der zeitaufwändigen Datenerhebung und Datenanalyse für den vorliegenden Bericht gewidmet haben. Die statistischen Auswertungen ergeben in Kombination mit der Beschreibung der personalwirtschaftlichen und personalpolitischen Aktivitäten ein hohes Maß an Transparenz bezüglich der personellen Lage der Stadt und bilden damit eine hervorragende Grundlage für die weitere Steuerung der vorhandenen Personalthemen.

Ich lade Sie ein, diesen Bericht aufmerksam zu lesen und die darin enthaltenen Informationen zu nutzen. Gemeinsam können wir die Herausforderungen der Zukunft meistern und die Hansestadt Lübeck weiter voranbringen.

Jan Lindenau
Bürgermeister

Inhalt

1 Überblick Hansestadt Lübeck ... 1

1.1 Personalbestand Gesamt ... 1

1.2 Kernverwaltung ... 3

2 Personalbestand und –struktur der Kernverwaltung ... 4

2.1 Übersicht Personalstruktur ... 4

2.2 Altersstruktur und demografische Entwicklung ... 6

2.3 Fluktuation ... 10

2.4 Diversity / Mitarbeitende mit Migrationsbiografie ... 13

2.5 Krankheitsbedingte Fehlzeiten ... 14

2.6 Mitarbeitende mit Behinderungen ... 17

3 Laufende Personalarbeit ... 18

3.1 Stellenbesetzungen ... 18

3.2 Ausbildung ... 20

3.3 Marketing und TalentwerkSTADT ... 23

3.4 Betriebliches Eingliederungsmanagement ... 24

3.5 Arbeitsmedizin ... 26

3.6 Leistungsprämien ... 27

4 Maßnahmen zur Arbeitgeber:innenattraktivität ... 28

4.1 Digitalisierung der Personalarbeit ... 28

4.2 Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben ... 30

4.3 Führungskräfte und Nachwuchs für Führungspositionen ... 34

4.4 Qualifizierung durch innerstädtische Fortbildungen ... 36

4.5 Betriebliches Gesundheitsmanagement ... 38

Anhang ... 40

1 Überblick Hansestadt Lübeck

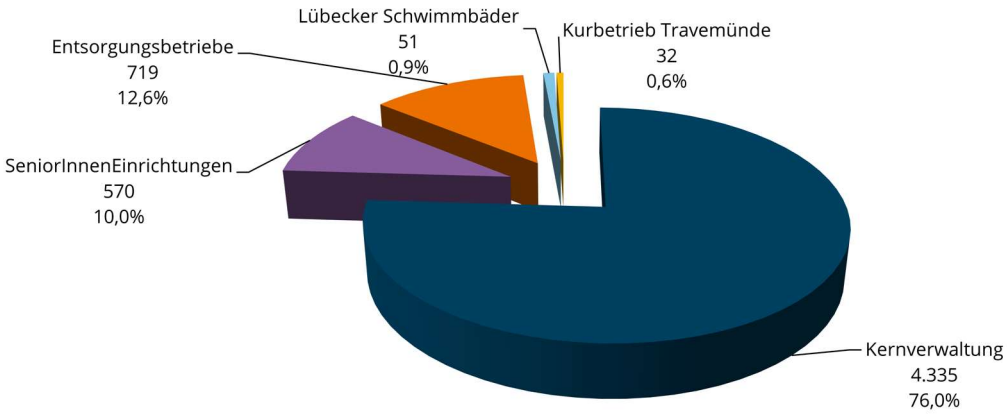
1.1 Personalbestand Gesamt

Mit Stand 31.12.2023 ist die Hansestadt Lübeck mit 5.707 Beschäftigten eine der größten Arbeitgeber:innen der Region. Neben den Beschäftigten der Kernverwaltung umfasst der Gesamtpersonalbestand auch die Beschäftigten der Entsorgungsbetriebe, der Senior:innenEinrichtungen (SIE), der Lübecker Schwimmbäder und des Kurbetriebs Travemünde. Die Hansestadt Lübeck bietet mit flexiblen Arbeitszeiten, Teilzeit- und Beurlaubungsmöglichkeiten, mobilem Arbeiten und Telearbeit gute Optionen für eine Vereinbarung von Familie und Beruf. Sie ist zudem Ausbildungsbetrieb für ein breites, ständig wachsendes Spektrum an Ausbildungsberufen.

Personalbestand der Kernverwaltung und der Eigenbetriebe

Im Jahr 2023 haben keine grundsätzlichen personalrelevanten Verschiebungen der Verteilung des Personalbestands auf Kernverwaltung und Eigenbetriebe / Sondervermögen stattgefunden.
Der Anteil der Kernverwaltung am Gesamtpersonalbestand beträgt 76 % und ist somit minimal um 0,7 Prozentpunkte gestiegen.

Abbildung 1 - Gesamt der Beschäftigungsverhältnisse bei der Hansestadt Lübeck (Gesamt: 5.707)



Gesamtbestand steigt stärker als im letzten Jahr

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Personalbestand im Jahr 2023 um insgesamt 163 Beschäftigte erhöht. Der Anstieg entspricht einem Zuwachs von 2,9 %. In 2022 betrug der Zuwachs zum Vorjahr 0,6 %.
Ein Anstieg erfolgte in der Kernverwaltung (+161 Personen) und bei den Entsorgungsbetrieben (+14 Personen). Beim Kurbetrieb blieb der Personalbestand unverändert. Bei den Lübecker Schwimmbädern hat sich Personalbestand verringert (-2 Personen), ebenso bei den Senior:inneneinrichtungen (-10 Personen).

Bezugsgrößen

Zur besseren Übersicht und um jahresübergreifende Entwicklungen aufzuzeigen, wird die Beschäftigtenstruktur, wie bereits in den bisherigen Personalberichten, nach drei Bezugsgrößen gegliedert: Stammpersonal, budgetrelevantes Personal und Gesamt der Beschäftigungsverhältnisse.

Stammpersonal
Alle befristeten und unbefristeten Beschäftigungsverhältnisse mit Bezahlung.

Budgetrelevantes Personal
Stammpersonal plus Auszubildende und Anwärter:innen sowie sonstige budgetrelevante Beschäftigte wie geringfügig Beschäftigte, bezahlte Praktikant:innen oder langzeiterkrankte Beamt:innen.

Gesamt der Beschäftigungsverhältnisse
Summe aller Beschäftigungsverhältnisse, d. h. budgetrelevantes Personal plus Beurlaubte und sonstige Beschäftigte ohne Bezahlung.

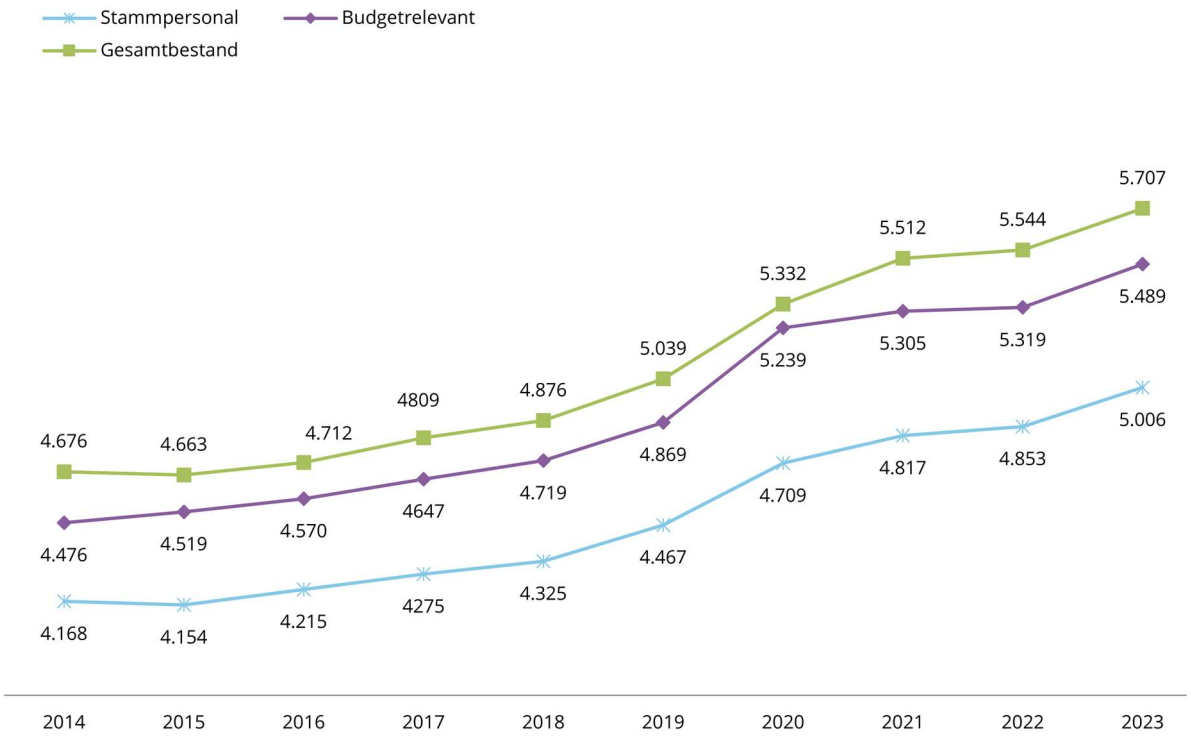
Anmerkung

In 2020 gibt es einen auffälligen Anstieg im budgetrelevanten Personalbestand. Grund hierfür ist die Zahlung der Coronaprämie im Dezember 2020. So wurden Personen budgetrelevant, die dies ansonsten nicht gewesen wären, z. B. Personen, die im Dezember in Elternzeit oder langzeiterkrankt waren.

Lesehinweis

Eine tabellarische Darstellung des gesamtstädtischen Personalbestandes ist im Anhang, Tabelle 1, enthalten. Sofern keine anderen Angaben gemacht werden, beziehen sich alle Personalbestandsdaten dieses Berichts auf den Stichtag 31.12.2023.

Abbildung 2 - Entwicklung des Personalbestandes der Hansestadt Lübeck



1.2 Kernverwaltung

In diesem Abschnitt erfolgt eine nähere Betrachtung der Zahlen der Kernverwaltung. Unter Einbeziehung aller Beschäftigtengruppen - auch Personen in Ausbildung und Beurlaubung – besteht die Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck am Stichtag 31.12.2023 aus 4.335 Mitarbeitenden. Der Personalbestand hat sich, insbesondere aufgrund neu hinzugekommener Aufgaben seit 2016, stetig vergrößert. Es bleibt abzuwarten, wie sich der nun merklich einsetzende demographische Wandel hier auswirken wird.

Abbildung 3 - Beschäftigungsverhältnisse in der Kernverwaltung (Gesamt: 4.335)

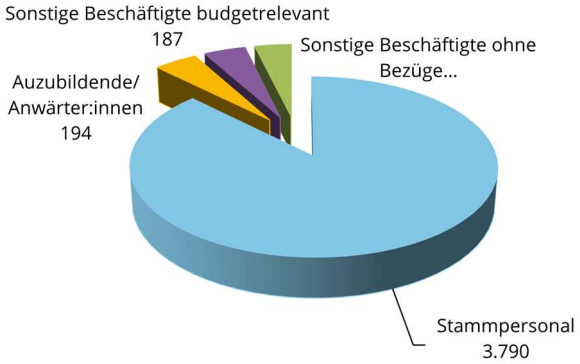


Abbildung 4 - Entwicklung Personalbestand Kernverwaltung

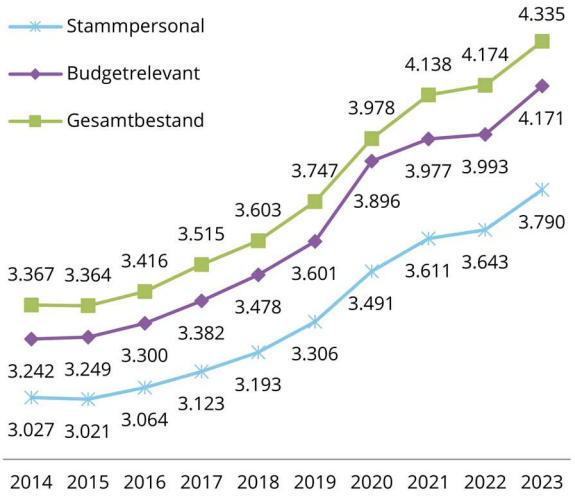
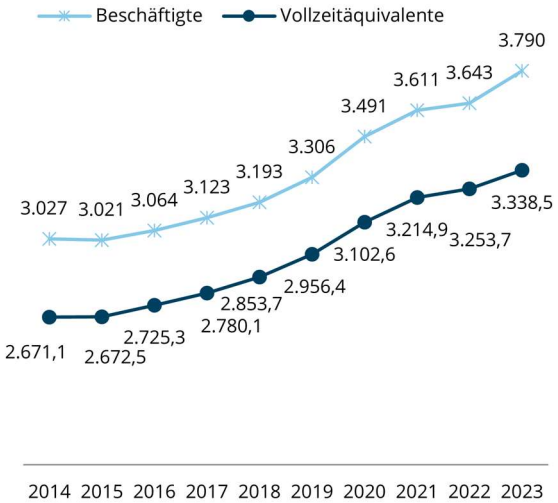


Abbildung 5 - Stammpersonal Anzahl und Vollzeitäquivalente



Personalzuwachs deutlich gestiegen

Der gesamte Personalbestand ist um 3,9 % (161 Personen) gestiegen. Im letzten Jahr betrug der Zuwachs nur 0,6 %.

Die Vollzeitäquivalente sind um 2,6 % gestiegen (2022: 1,2 %). Das entspricht 84,8 Personen.

In den Tabellen 3 und 4 im Anhang befinden sich Übersichten zu den Fachbereichen.

2 Personalbestand und –struktur der Kernverwaltung

2.1 Übersicht Personalstruktur

Dieser Abschnitt enthält eine Übersicht über die Personalstruktur des Stammpersonals der Kernverwaltung (insg. 3.790 Beschäftigte).

Es werden die Entwicklung der befristeten und unbefristeten Beschäftigungsverhältnisse sowie deren Verteilung auf die einzelnen Fachbereiche betrachtet.
Es folgen Darstellungen zur Verteilung des Personals auf Status- und Laufbahngruppen und wie viele Beschäftigte der Kernverwaltung dem Jobcenter zugeordnet sind.

Abbildung 6 – Anzahl unbefristete Beschäftigungsverhältnisse

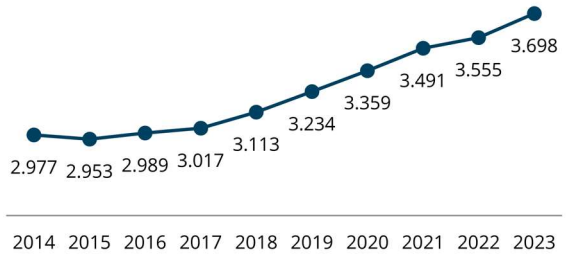


Abbildung 7 – Anzahl befristete Beschäftigungsverhältnisse

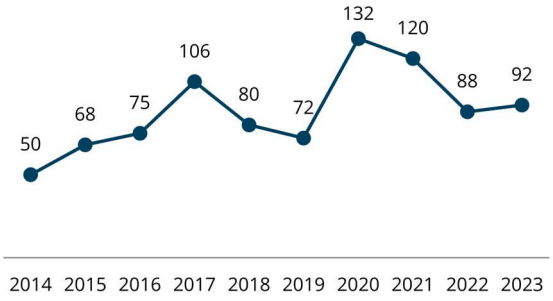


Abbildung 8 – Unbefristete Beschäftigungsverhältnisse in %

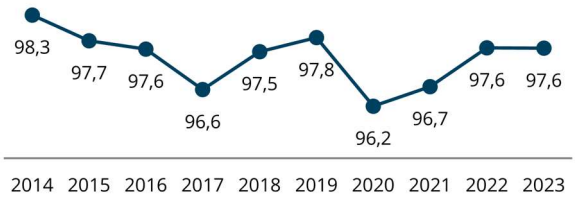
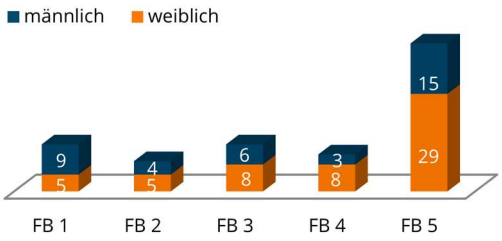


Abbildung 9 - Befristet Beschäftigte je Fachbereich



Anzahl der Befristungen weiterhin gering

Die Anzahl der befristet eingestellten Personen ist weiterhin gering. Mit fast 98 % ist der Großteil der Beschäftigten unbefristet eingestellt. Während im FB 3 und FB 5 die Anzahl der Befristungen gestiegen ist, ist sie in den restlichen Fachbereichen gesunken.

Status- und Laufbahngruppen konstant

Das Verhältnis der Statusgruppen bleibt weiterhin konstant bei ca. 80 % Tarifbeschäftigten und 20 % Beamt:innen (Abb. 10).
In den Fachbereichen 4 und 5 besteht die Belegschaft durch die dort zugeordneten sozialen und gewerblichen Berufe hauptsächlich aus Tarifbeschäftigten (Abb. 12). Der Großteil der Beamt:innen ist in den FB 1 bis 3 beschäftigt, in denen eher klassische Verwaltungsaufgaben wahrgenommen werden.

Die Anzahl der Beschäftigten im einfachen Dienst ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken, während die Anzahl der Beschäftigten in den übrigen Laufbahngruppen leicht gestiegen ist (Abb. 11).

Abbildung 10 - Entwicklung Statusgruppen - Stammpersonal

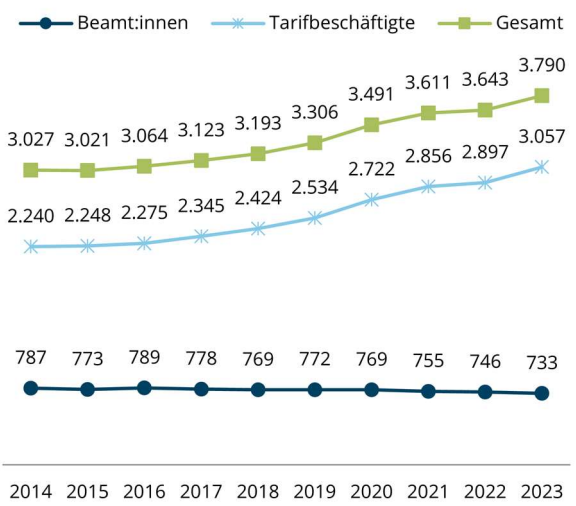


Abbildung 11 - Entwicklung Laufbahngruppen

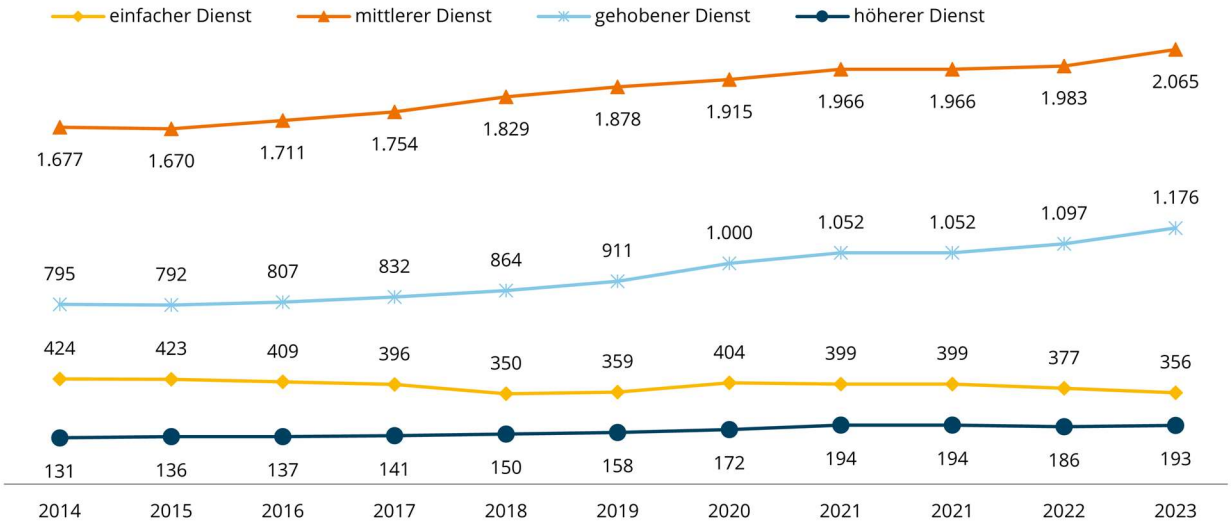


Abbildung 12 - Statusgruppen je FB im Stammpersonal

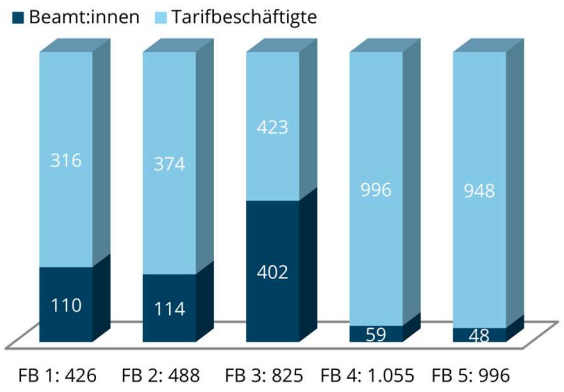
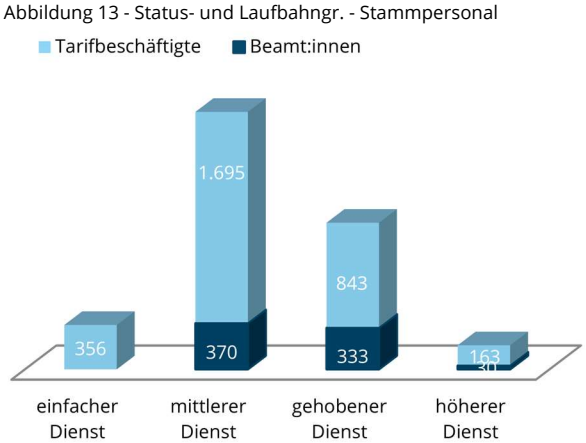


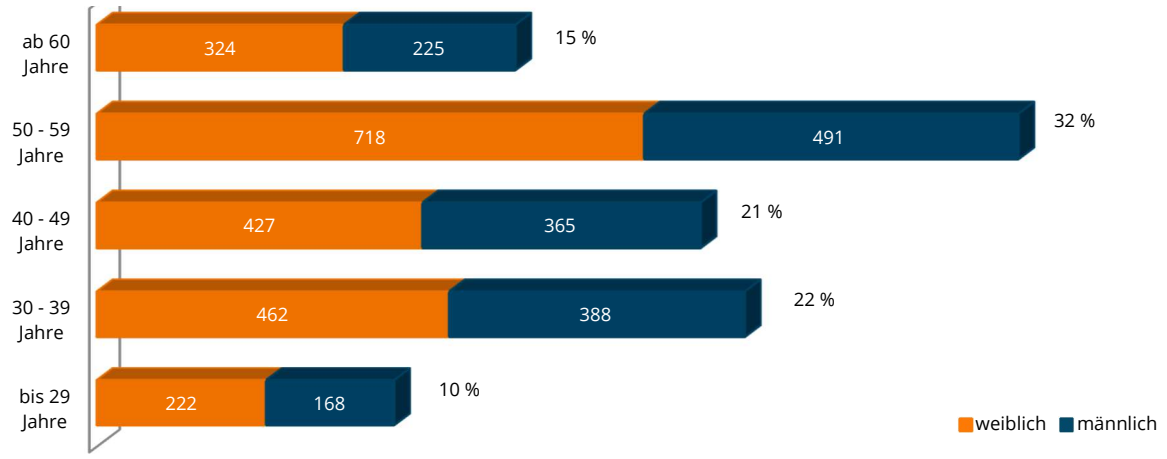
Abbildung 13 - Status- und Laufbahngr. - Stammpersonal



2.2 Altersstruktur und demografische Entwicklung

Die Betrachtung der Altersstruktur und der demografischen Entwicklung ist im Sinne einer vorausschauenden Personalplanung für den Erhalt der Handlungsfähigkeit der Verwaltung von erheblicher Bedeutung.
Die dargestellten Zahlen errechnen sich aus dem gesetzlichen Renten-/Pensionseintrittsalter. Tatsächlich wird ein Teil der Austritte noch eher erfolgen, da erfahrungsgemäß oftmals die Möglichkeit des früheren Renten- oder Pensionseintritts in Anspruch genommen wird.
Zu beobachten ist weiter, ob die Möglichkeit eines Hinausschiebens des Ausscheidezeitpunkts künftig stärker genutzt wird.

Abbildung 14 – Altersstruktur im Stammpersonal (Gesamt: 3.790)



Altersstruktur unverändert

Die Verteilung der Mitarbeitenden auf die Altersgruppen hat sich kaum verändert. Das Verhältnis der über und unter 50-Jährigen ist in etwa ausgeglichen.

Die Beschäftigten im Fachbereich 3 sind durchschnittlich am jüngsten. Dort ist das Durchschnittsalter im Standesamt am geringsten (38,8 Jahre) gefolgt von der Feuerwehr (41,3 Jahre).

Durchschnittlich am ältesten sind die Mitarbeitenden im Fachbereich 5 und dort im GMHL (49,8 Jahre)

Abbildung 15 - Durchschnittsalter in den Fachbereichen

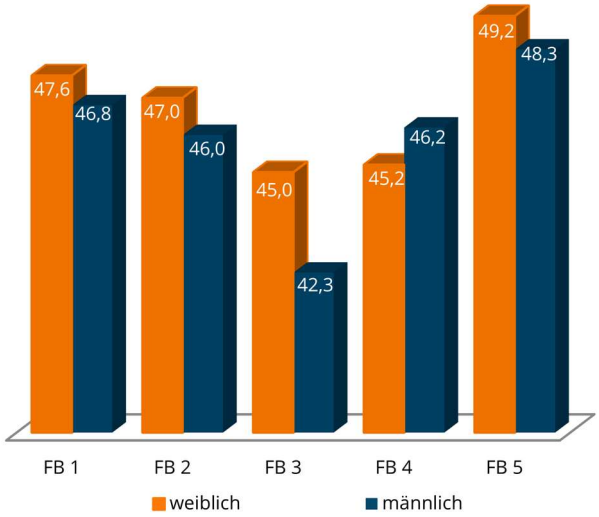
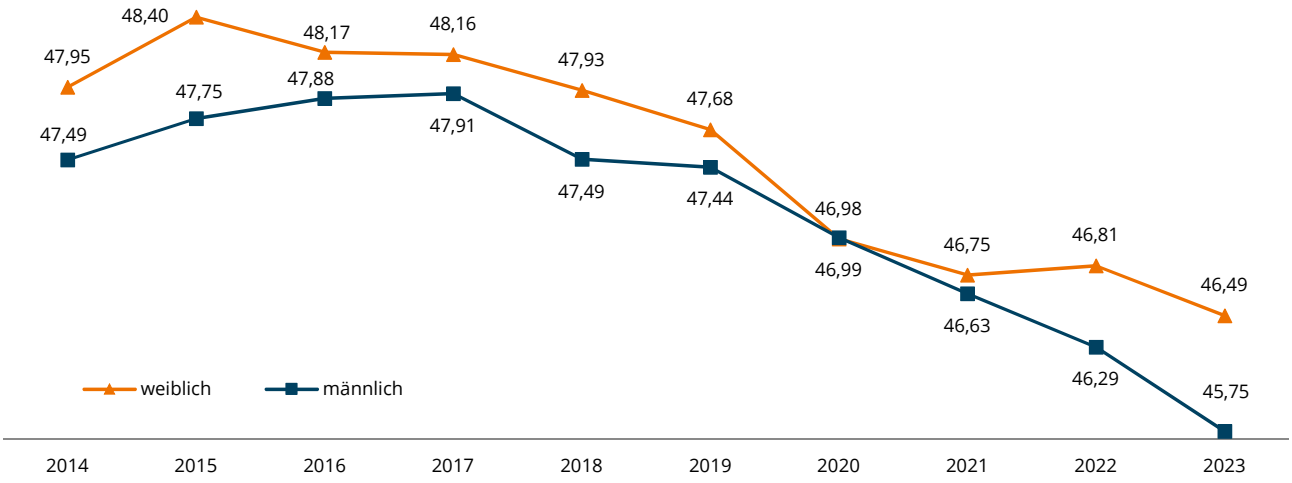


Abbildung 16 - Entwicklung Durchschnittsalter im Stammpersonal (2014 - 2023)



Durchschnittsalter sinkt seit 6 Jahren in Folge

Das Durchschnittsalter ist seit dem Jahr 2017 um fast 2 Jahre gesunken.

Die verstärkten Neueinstellungen der letzten Jahre führten zu dieser Entwicklung. In 2023 betrug der Altersdurchschnitt der neueingestellten Personen (ohne Nachwuchskräfte) 39 Jahre. Es bleibt abzuwarten, ob sich dieser Trend fortsetzt.

Das Durchschnittsalter der weiblichen Beschäftigten ist weiterhin etwas höher als das der männlichen Beschäftigten (Abb. 16). Dieser Trend zieht sich durch alle Fachbereiche (Abb. 15).

Abbildung 17 - Durchschnittsalter im Stammpersonal



Durchschnittsalter in beiden Statusgruppen gesunken

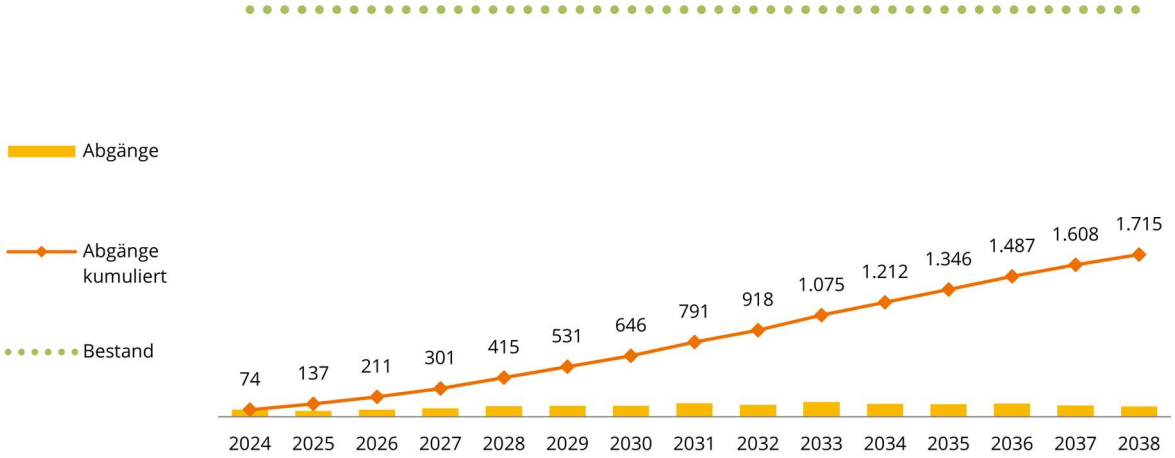
Das Durchschnittalter der Beamt:innen ist um 0,2 Jahre gesunken.

Das Durchschnittsalter der Tarifbeschäftigten ist um 0,5 Jahre gesunken.

Abbildung 18 - Entwicklung Durchschnittsalter nach Statusgruppen im Stammpersonal



Abbildung 19 – Altersaustritte in der Kernverwaltung in den nächsten 15 Jahren (Gesamt: 1.715)



Erwartung der Altersaustritte etwas verringert

In den nächsten 15 Jahren werden nach der Prognose auf Basis des Eintrittszeitpunkts der gesetzlichen Regelaltersrente/ Pensionseintritte 40 % des gesamten Personalbestandes der Kernverwaltung altersbedingt ausscheiden. Die Vorausschau im letzten Personalbericht ergab noch eine altersbedingte Austrittsquote von 42 %. Es gilt zu beobachten, ob die Quote durch die vermehrte Einstellung jüngerer Beschäftigter fortlaufend abgeschwächt werden kann.

Der einfache Dienst ist am stärksten von der demografischen Entwicklung betroffen. Hier werden 57 % der Beschäftigten ausscheiden. Es folgt der höhere Dienst mit 44 %. Im mittleren und gehobenen Dienst werden je um die 40 % der Mitarbeitenden aus Altersgründen ausscheiden. Zahlenmäßig wirken sich diese Austritte jedoch am stärksten aus.

Abbildung 20 – Altersaustritte nach Laufbahnen in der Kernverwaltung in den nächsten 15 Jahren (Gesamt: 1.715)

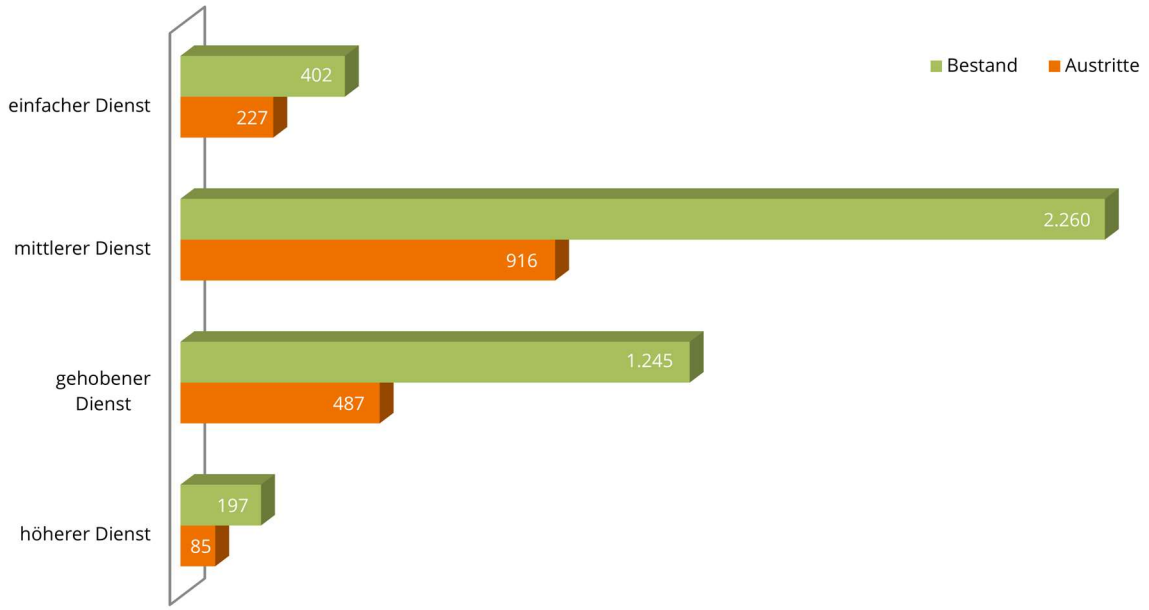


Abbildung 21 – Altersaustritte bis 2038 – die zehn prozentual am stärksten betroffenen Bereiche (Bereiche ab 15 Personen)

Bereich	Austritte	Bestand	Anteil in %
2.021 - Fachbereichsdienste FB 2	10	16	63 %
1.000 - Bürgermeister	9	15	60 %
4.416 - Stadtbibliothek	34	59	58 %
4.400 - Städtische MA der Museen	18	32	56 %
1.210 - Buchhaltung und Finanzen	44	81	54 %
1.300 - Recht	10	19	53 %
5.651 - Gebäudemanagement	247	478	52 %
5.660 - Stadtgrün und Verkehr	194	377	51 %
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften	21	41	51 %
1.102 - Zentr. Verw.dienste, Statistik, Wahlen	17	34	50 %

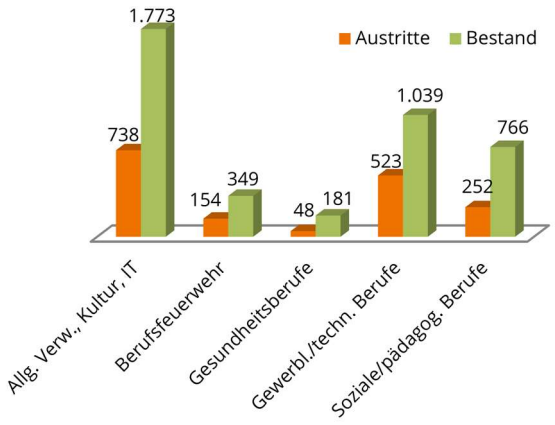
Altersaustritte werden in allen Bereichen spürbar

In 47 von 54 Bereichen werden in den nächsten 15 Jahren mindestens 1/3 der Mitarbeitenden altersbedingt ausscheiden. Die zehn prozentual am stärksten betroffenen Bereiche sind in der obigen Auflistung genannt. In 26 Bereichen scheiden mindestens 50 % der Belegschaft aus. Von der Personenanzahl her wirken sich die Altersaustritte in den Bereich GMHL (247), Stadtgrün und Verkehr (194) und Feuerwehr (174) am stärksten aus.

Gewerbliche und technische Berufe am stärksten betroffen

Bis auf die Berufsgruppe Gesundheitsberufe (27 %) werden in allen Berufsgruppen mindesten 1/3 der Beschäftigten altersbedingt ausscheiden.
Der gewerbliche Bereich ist mit 50 % am stärksten betroffen. 26 % der im gewerblichen Bereich aus Altersgründen ausscheidenden Beschäftigten sind dem Reinigungsdienst zuzuordnen, 21 % dem Aufgabengebiet Grün und Friedhöfe. Jeweils 53 % der Mitarbeitenden aus diesen Tätigkeitsbereichen werden den Zeitpunkt des gesetzlichen Renteneintritts erreichen.
44 % der Ingenieur:innen und 41 % der Techniker:innen aus verschiedensten Tätigkeitsfeldern werden ausscheiden.

Abbildung 22 – Altersaustritte bis 2038 nach Berufsgruppen



Maßnahmen der HL zur Kompensierung der Lücke im Personalbestand

Die HL ergreift bereits verschiedenste Maßnahmen zur Steigerung ihrer Attraktivität, um sich auf dem immer angespannteren Arbeitsmarkt durchzusetzen und so Mitarbeiter:innen zu gewinnen und das Bestandspersonal zu binden. Hierzu wird auf die Kapitel 3.3 und 4 verwiesen.

Im nächsten Personalbericht soll konkreter beleuchtet werden, welche Maßnahmen für besonders betroffene Personengruppen ergriffen werden können.

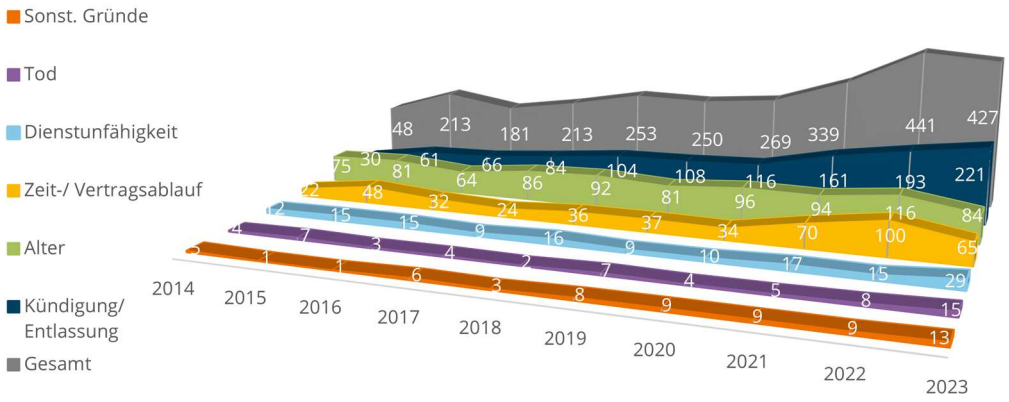
2.3 Fluktuation

Die Fluktuationszahlen zeigen die Veränderungen im Personalbestand und die Entwicklung der Austritte auf. Die Zahlen beziehen sich auf den gesamten Personalbestand der Kernverwaltung. Es wird unterschieden zwischen:

Grundfluktuation
beinhaltet alle Abgänge, die das Dienst-/Arbeitsverhältnis endgültig beenden.

Zusatzfluktuation
beinhaltet die vorübergehenden Personalabgänge ohne beendenden Charakter wie z. B. Elternzeit.

Abbildung 23 – Entwicklung der Grundfluktuation in der Kernverwaltung (2014 - 2023)



Fluktuationszahlen leicht gesunken

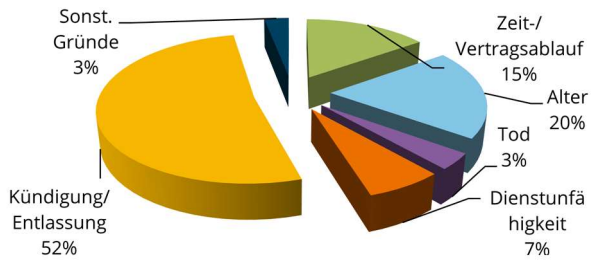
Die Gesamtfluktuationszahl ist leicht um 3,2 % gesunken.
Es ist jedoch erneut ein deutlicher Anstieg bei den Kündigungen / Entlassungen erkennbar (+ 15 %). 83 % dieser Kündigungen sind „Eigenkündigungen“, die verstärkt in den Bereichen Städt. Kindertageseinrichtungen, GMHL, Feuerwehr und Soziale Sicherung aufgetreten sind. Auch die Wechselwilligkeit der Beamt:innen steigt an – 11 % der „Eigenkündigungen“ entfallen auf die Beamt:innen.

Die Altersaustritte sind deutlich um 32 % gesunken. Die Zeitvertragsabläufe nehmen nach der Steigerung durch den vorübergehenden pandemiebedingten Personalmehrbedarf wieder ab (- 35 %).

Fluktuationsquote

Die Fluktuationsquote (Schlüter-Formel) gibt Auskunft über die Personalbewegung, d. h. wie viele Mitarbeitende im Verhältnis zum Personalkörper den:die Arbeitgeber:in verlassen. Sie beträgt für das Jahr 2023 9 % (- 0,6 %). Die Eintritte sind in 2023 deutlich gestiegen, was bei einer gleichzeitigen Verringerung der Austrittszahlen zu einer Senkung der Fluktuationsquote führt.

Abbildung 24 – Grundfluktuation in der Kernverwaltung



Eintritte übersteigen Austritte deutlich

Die Erwartung, dass die Austritte die Eintritte übersteigen, ist noch nicht eingetreten. Die Entwicklung geht sogar eher wieder in die entgegengesetzte Richtung. Die Eintritte sind mit 582 Personen um 28 % gestiegen.

Bei 93 der Eintritte handelt es sich um Nachwuchskräfte, FSJ'ler u. ä., d. h. es wurden 489 Bestandsmitarbeitende neu eingestellt.

Ursache für den notwendigen Anstieg der Eintritte ist zum einen der erforderliche Ausgleich der Fluktuation (Abb. 25), zum anderen der Aufgabenzuwachs.
Fast 1/3 der Personen wurden im FB 4 eingestellt und davon fast 40 % im Bereich Städtische Kindertageseinrichtungen.

Abbildung 25 – Eintritte nach Fachbereichen (Gesamt: 582)

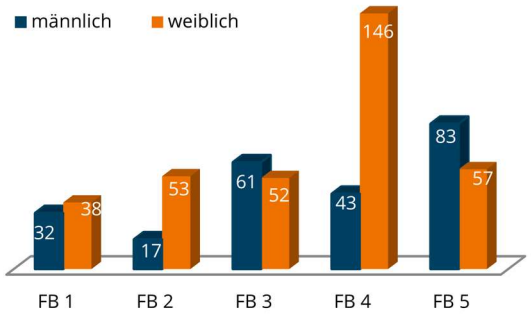
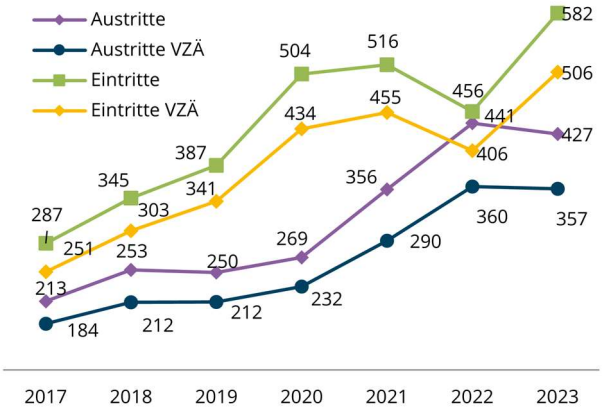


Abbildung 26 – Gegenüberstellung Ein- und Austritte



Auswirkungen auf die Altersstruktur

64 % der Neuzugänge sind unter 40 Jahre alt. Auch ohne Nachwuchskräfte u. ä. beträgt der Anteil dieser Altersgruppe noch 58 % und das Durchschnittalter 39 Jahre. Die Einstellung von vermehrt jüngeren Beschäftigten führt zur Senkung des Durchschnittsalters, siehe Kapitel 2.2.

Abbildung 27 – Eintritte nach Altersgruppen

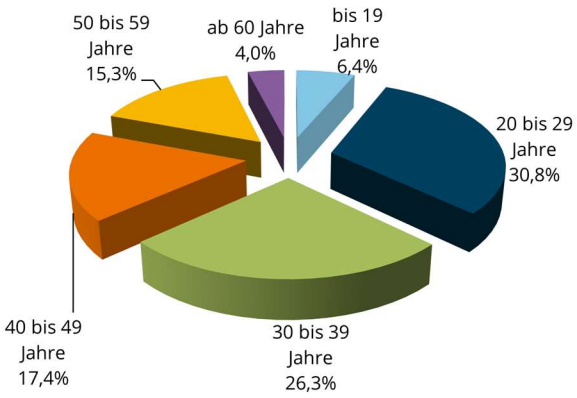
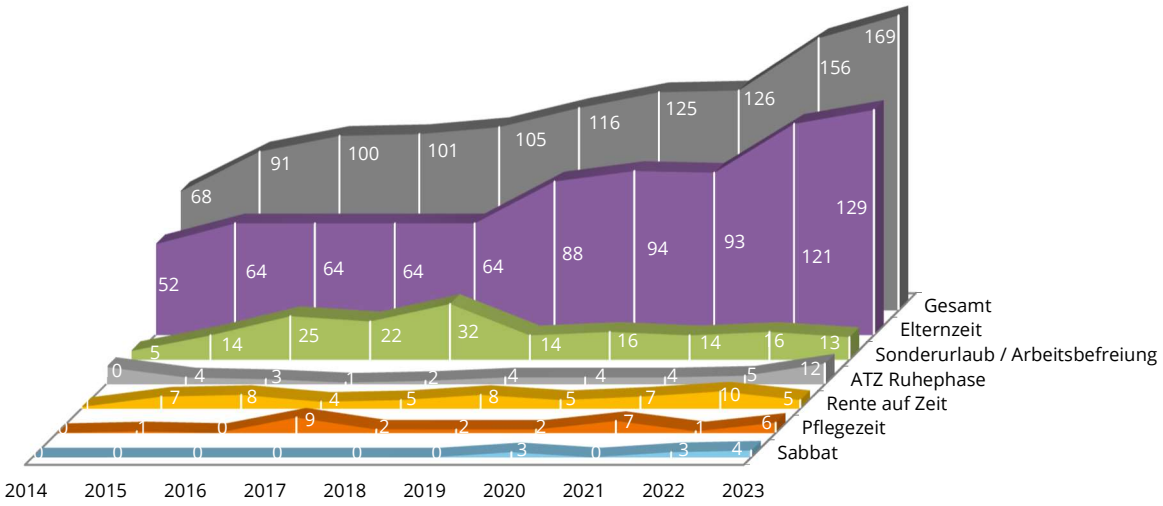


Abbildung 28 – Bereiche mit den meisten Eintritten in 2023

Bereich	Eintritte Personen	Eintritte VZÄ
5.651 - Gebäudemanagement	87	66
2.500 - Soziale Sicherung	49	43
4.511 - Städtische Kindertageseinr.	46	40
3.370 - Feuerwehr	39	35
3.320 - Ordnungsamt	33	30
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung	27	27
4.401 - Schule und Sport	27	19
4.510 - Familienhilfen - Jugendamt	22	19
4.041 - Fachbereichsdienst FB 4	21	19
1.110 - Personal	17	14

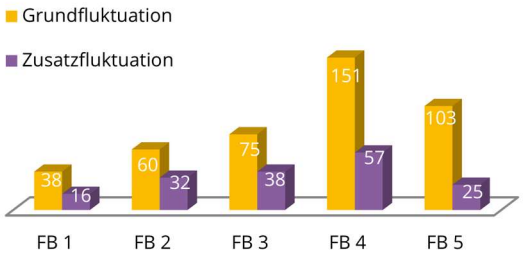
Abbildung 29 – Entwicklung Zusatzfluktuation – Beginn der Abwesenheit im jeweiligen Jahr (nicht stichtagsbezogen)



Zusatzfluktuation steigt stetig

Die Zusatzfluktuation, d. h. also eine temporäre, teilweise auch längere Abwesenheit von Mitarbeitenden, ist bei der Bewertung der Arbeitsbelastung und damit einhergehenden Überlegungen zur Arbeitsorganisation nicht zu vernachlässigen.
Denn nicht immer ist es möglich, für die Abwesenden Personen einen Ersatz zu erlangen.

Abbildung 30 – Fluktuation in den Fachbereichen



Elternzeiten sind Hauptgrund für die Zusatzfluktuation

Elternzeiten werden wieder häufiger von Frauen in Anspruch genommen (Abb. 30).
Insbesondere ist die Dauer der Elternzeiten stark geschlechterspezifisch geprägt (Abb. 31). Die durchschnittliche Dauer der Elternzeiten von Frauen beträgt 422 Kalendertage, bei Männern sind es nur 50 Kalendertage. Insgesamt waren 203 Mitarbeitende in 2023 aufgrund von Elternzeit zumindest teilweise abwesend, 129 davon haben die Elternzeit in 2023 begonnen.

Abbildung 31 – Elternzeiten nach Beginn-Jahren (2014 – 2023)

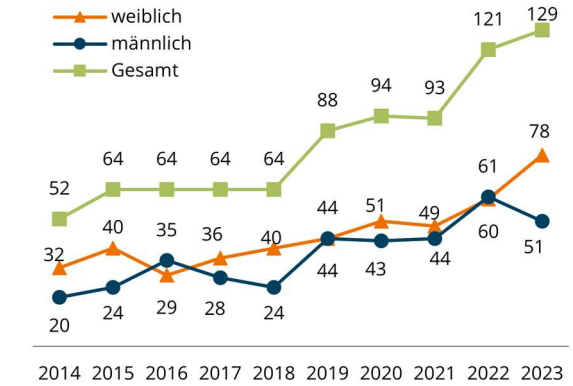
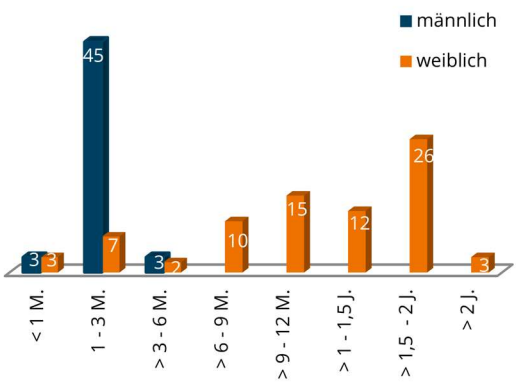


Abbildung 32 – Elternzeiten begonnen in 2023 nach Dauer



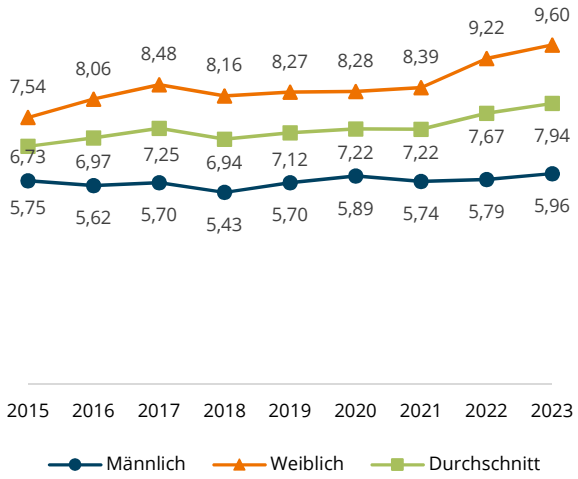
2.4 Diversity/ Mitarbeitende mit Migrations-biografie

Das Thema Integration und Diversität gewinnt im Arbeitsleben an Bedeutung. Diverse Teams können eine signifikante Bereicherung für Organisationen darstellen, eine Integration von Fachkräften ausländischer Herkunft dem Fachkräftemangel entgegenwirken. Die Hansestadt Lübeck ergreift aktiv Maßnahmen zur Vermittlung diverser und interkultureller Kompetenzen sowie für diskriminierungsfreie Personalauswahlverfahren. Auch werden zunehmend Beratungen und Veranstaltungen für Betroffene und Interessierte durchgeführt.

Kolleg:innen mit Migrationshintergrund

Der Anteil an Mitarbeitenden, die in einem anderen Land geboren wurden oder eine andere Staatsangehörigkeit haben als die deutsche, ist innerhalb der HL bisher eher gering und hat sich in den letzten 2 Jahren leicht gestiegen. Eine gezielte Ansprache und Gewinnung dieses Personenkreises ist erklärtes Ziel der HL.
Erstmals konnte 2023 durch ein neues Verfahren mit Unterstützung der kommunalen Statistikstelle belastbar ermittelt werden, wie viele Mitarbeitende mit Migrationshintergrund bei der Hansestadt Lübeck beschäftigt sind. Seit dem Beitritt zur Charta der Vielfalt im Jahr 2015 hat sich der Anteil von durchschnittlich 6,7% auf 7,8% erhöht. Dabei sind unter den Frauen deutlichere Anstiege zu verzeichnen als bei den Männern. Insbesondere bei der Altersgruppe der 40-49jährigen Frauen liegt der Anteil mit 14,1 % deutlich höher als bei den Männern mit 5,9%. Der hohe Anteil weiblicher Reinigungskräfte mit Migrationserfahrung spielt dabei eine entscheidende Rolle. Wichtig ist, zukünftig verstärkt auch Menschen mit Migrationsbiografie für weitere Berufsbereiche gewinnen zu können.
Hierzu werden bereits Beratungen in der TalentwerkSTADT durchgeführt und weiterhin an der Entwicklung gezielter zielgruppenspezifischer, niedrigschwelliger Veranstaltungen und Beratungsangebote gearbeitet.

Abbildung 33 - Anteil der Mitarbeitenden mit Migrationshintergrund der HL (in %); Quelle: Stabsstelle Integration HL



Kampagne für Vielfalt

Um für die Vielfalt bei der Hansestadt Lübeck zu werben, wurde 2023 ein Imagefilm gemeinsam mit Beschäftigten der HL gedreht. Der Film steht im Internet zur Verfügung und wird regelmäßig bei passenden Anlässen der HL gezeigt. In 2024 wurde dieser erstmals als Werbetrailer in den Lübecker Kinos veröffentlicht. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden der Hansestadt Lübeck regelmäßig Angebote, sich u. a. in Workshops für einen diskriminierungsfreien Umgang mit Kolleg:innen, Kund:innen und Bewerber:innen Schulen zu lassen.

2.5 Krankheitsbedingte Fehlzeiten

Fehlzeitendaten sind wesentliche Indikatoren im Betrieblichen Gesundheitsmanagement. Sie können jedoch nicht als einzig wichtige Kennzahl herangezogen werden. Denn Abweichungen von statistischen Durchschnittswerten lassen noch keine Rückschlüsse auf Ursachen zu. Sie sind in erster Linie Anlass für weitere Untersuchungen. In diesem Sinne sollen die im Folgenden dargestellten Ergebnisse Orientierung geben und Anregung zum Gespräch zwischen Führungskräften, Interessenvertretungen und den Akteur:innen im Gesundheitsmanagement sein. Die Fehlzeitenberechnung erfolgt nach den Vorgaben des Dt. Städtetages.

Fehlzeitenquote gesunken

Die Fehlzeitenquote gibt an, wieviel Prozent der Arbeitskraft durchschnittlich aufgrund von Arbeitsunfähig fehlte. Im Jahr 2023 ist die Quote in der Kernverwaltung um 0,68 % gesunken, liegt aber nach wie vor über dem Niveau der Jahre 2014-2021. Statistisch betrachtet bedeutet das: Jeder Beschäftigte fiel im Jahr 2023 krankheitsbedingt 35,1 Kalendertage aus (-2,5 Tage). Grund könnte ein „Nachholeffekt [1]“ nach der Coronapandemie sein.

Abb. 34 – Fehlzeitenquote

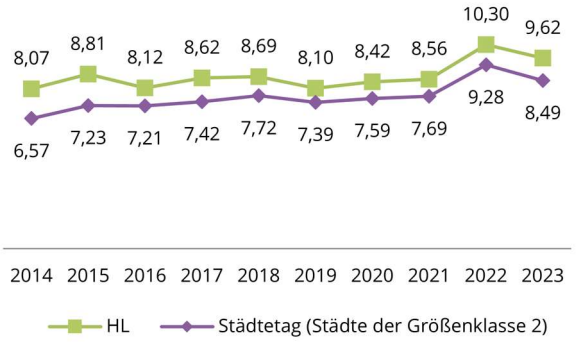
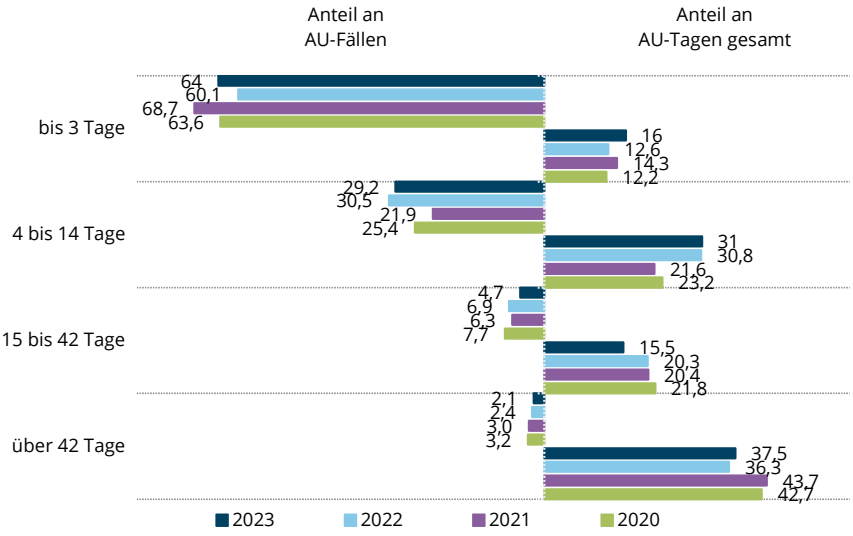


Abbildung 35 – Verteilung der Fehlzeiten nach Dauer der Arbeitsunfähigkeit in %

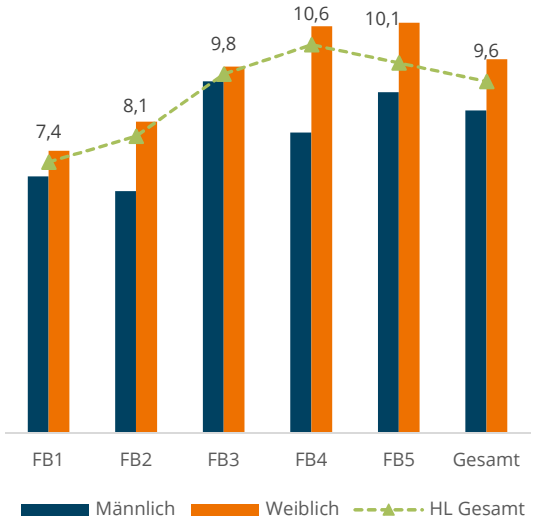


Fehlzeiten nach Erkrankungsdauer

Das Bild der Fehlzeiten wird maßgeblich durch länger andauernde Arbeitsunfähigkeiten (AU) bestimmt. Nach wie vor wird ein hoher Anteil (37,5 %) aller krankheitsbedingten Fehltage durch einige wenige Fälle verursacht. Diese Fälle bilden den Schwerpunkt der Arbeit im BEM (Betrieblichen Eingliederungsmanagement).

[1] Aufgrund der Kontaktsperren und erhöhten Hygienemaßnahmen während der Coronapandemie blieben die üblicherweise mehrmals im Jahr auftretenden Wellen an grippalen Infekte aus und werden nun seit dem Ende der Pandemie verstärkt „nachgeholt“. Hohe Infektionsraten durch Atemwegserkrankungen sind die Folge.

Abbildung 36 – Fehlzeitenquote je Fachbereich und Geschlecht



Fehlzeiten nach Fachbereichen

Verschiedene Krankheitsarten, wie z. B. grippale Infekte und Muskelskeletterkrankungen, stehen nicht oder nicht nur in Zusammenhang mit Alter und Geschlecht, sondern auch mit der Tätigkeit. Dort, wo besonders viel Kontakt zu Mitmenschen besteht, ist die Fehlzeitenquote höher, hier im FB 4. Die höchsten körperlichen Belastungen sind im gewerblichen Tätigkeitsbereich, im FB 5, zu finden, wo auch eine hohe Fehlzeitenquote sichtbar ist. Erfreulich: in allen Fachbereichen ist die Fehlzeitenquote zumindest geringfügig gegenüber 2022 gesunken:
FB 1: -1,0 %, FB 2: -1,7 %, FB 3: -0,5 %,
FB 4: -0,1%, FB 5: -0,9 %, HL Gesamt: -0,7%

Fehlzeiten nach Altersgruppen

Dass die Fehlzeitenquote mit zunehmendem Lebensalter ansteigt, wird durch zahlreiche Studien und Statistiken belegt und spiegelt sich auch im Fehlzeitengeschehen der Hansestadt Lübeck wider. Ursache dafür sind die in höherem Lebensalter häufiger auftretenden Mehrfacherkrankungen bzw. die Chronifizierung von Erkrankungen, was oftmals mit langen Ausfallszeiten verbunden ist.
Darüber hinaus verlängern sich die Regenerationszeiten, die für eine erfolgreiche Rückkehr an den Arbeitsplatz zunehmend benötigt wird.

Abbildung 37 – Fehlzeitenquote nach Altersgruppen

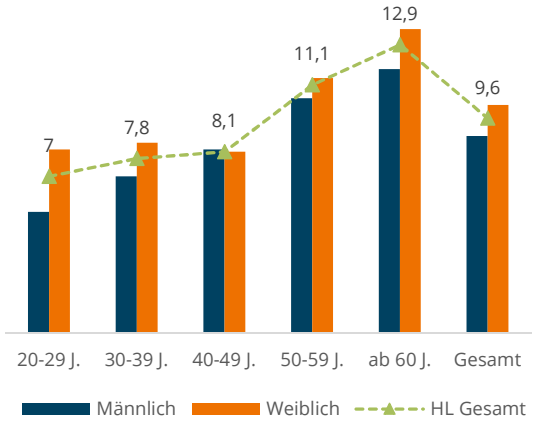
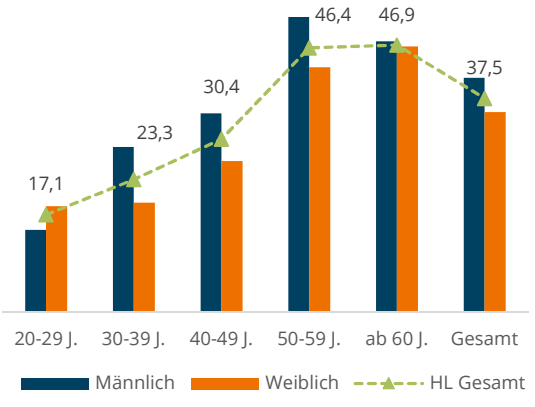


Abbildung 38 – Anteil Fehlzeiten > 42 Tage an den Gesamt-Fehlzeiten in % nach Altersgruppen



Langzeiterkrankungen

Die nebenstehende Grafik zeigt den prozentualen Anteil der Fehlzeiten, die länger als 42 Tage dauern („Langzeiterkrankungen“) an den gesamten krankheitsbedingten Fehltagen. Hier wird einmal mehr deutlich, dass in den höheren Altersgruppen die lang andauernden Erkrankungen einen merklich größeren Anteil ausmachen. Auch wenn durch den Austritt der geburtenstarken Jahrgänge das Durchschnittsalter weiter sinkt, bleiben präventive Maßnahmen zur Vermeidung von langandauernden Fehlzeiten von zentraler Bedeutung.

Erwerbsminderungsrente als Folge von Langzeiterkrankungen

Wenn langzeiterkrankte Mitarbeitende nicht erfolgreich wiedereingegliedert werden, können sie Anspruch auf Gewährung einer Erwerbsminderungsrente haben, um das bisherige Einkommen zu ersetzen bzw. Einkommensverluste auszugleichen.
Die Erwerbsminderungsrente kann in folgenden Formen gewährt werden:

- Volle oder teilweise Erwerbsminderungsrente auf Dauer:
  Das Beschäftigungsverhältnis endet. Im Falle von teilweiser Erwerbsminderungsrente endet das Beschäftigungsverhältnis nicht, wenn eine Weiterbeschäftigung im Rahmen des festgestellten Leistungsvermögens möglich ist.
- Volle oder teilweise Erwerbsminderungsrente auf Zeit:
  Das Beschäftigungsverhältnis ruht. Im Falle von teilweiser Erwerbsminderungsrente ruht das Beschäftigungsverhältnis nicht, wenn eine Weiterbeschäftigung im Rahmen des festgestellten Leistungsvermögens möglich ist.

Abbildung 39 – Erwerbsminderungsrenten auf Zeit (Arbeitsverhältnis ruht) nach FB - Stichtag 31.12.2023

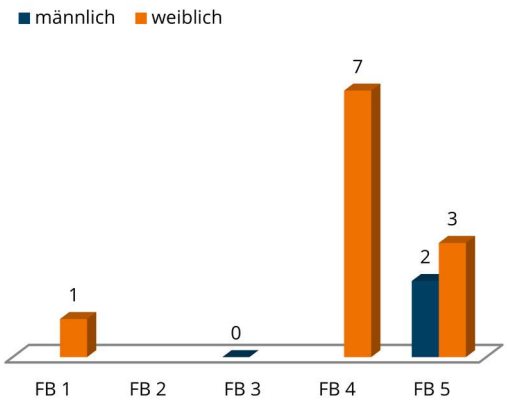
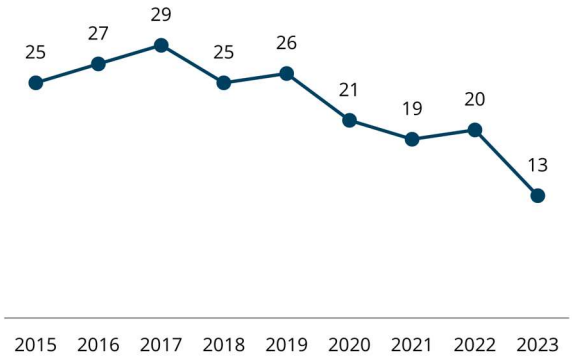


Abbildung 40 – Entwicklung der Erwerbsminderungsrenten auf Zeit (Arbeitsverhältnis ruht) - 31.12. des jeweiligen Jahres



Erwerbsminderungsrenten auf Zeit verteilen sich auf alle Berufsgruppen

Die Erwerbsminderungsrenten auf Zeit bündeln sich in FB 4 und 5 (Abb. 39), welche auch die Fachbereiche mit den meisten Mitarbeitenden sind. Die Verteilung auf die Berufsgruppen sieht wie folgt aus: 5 im gewerblichen Tätigkeitsbereich, 4 im sozialen und pädagogischen Bereich, 3 im Bereich allgemeine Verwaltung und 1 bei den Gesundheitsberufen.

Erwerbsminderungsrenten auf Zeit deutlich gesunken

Die Erwerbsminderungsrenten sind um 35 % gesunken (Abb. 40).

Erwerbsminderungsrenten auf Dauer deutlich gestiegen

Die Austritte aufgrund von Erwerbsminderungsrenten auf Dauer sind hingegen deutlich gestiegen (Kapitel 2.3, Abb. 23). Sie haben sich von 2022 auf 2023 fast verdoppelt. In 2023 sind 29 Personen dienst- / erwerbsunfähig ausgeschieden (auch dienstunfähige Beamt:innen enthalten).

Weiterbeschäftigungen werden ermöglicht

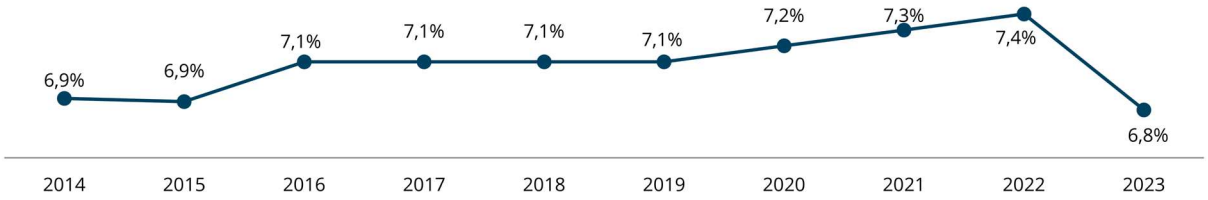
9 teilweise erwerbsgeminderten Personen (Stichtag 31.12.2023) konnten im Rahmen ihres Leistungsvermögens weiterbeschäftigt werden.

2.6 Mitarbeitende mit Behinderungen

Für Menschen mit Behinderungen besteht ein Anspruch auf besonderen Schutz und Förderung im Arbeitsleben.

Falls die gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtarbeitsplätze nicht mit Menschen mit einer Schwerbehinderung besetzt sind, ist eine Ausgleichsabgabe zu entrichten. Die Hansestadt Lübeck erfüllt die gesetzliche Beschäftigungsquote und ist somit nicht verpflichtet, eine Ausgleichsabgabe zu zahlen.

Abbildung 41 – Entwicklung der Schwerbehindertenquote im Stammpersonal (2014 - 2023)



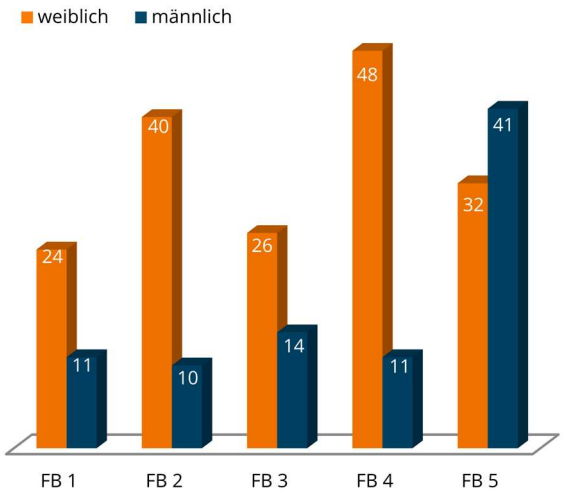
Schwerbehindertenquote in der Kernverwaltung gesunken

Der Anteil an Schwerbehinderten und Gleichgestellten im Stammpersonal ist erstmalig in den letzten 10 Jahren wieder gesunken und liegt bei 6,8 %.

Der Frauenanteil ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken und beträgt aktuell 66 %.

Auf den gesamten Personalbestand der Kernverwaltung bezogen beträgt die Schwerbehindertenquote 7,4 %.

Abbildung 42 – Schwerbehinderte in den FB im Stammpersonal (Gesamt: 257)



Quote zur Berechnung der zu besetzenden Pflichtarbeitsplätze und zur Festlegung der Ausgleichsabgabe nach § 160 Abs. 3 SGB IX

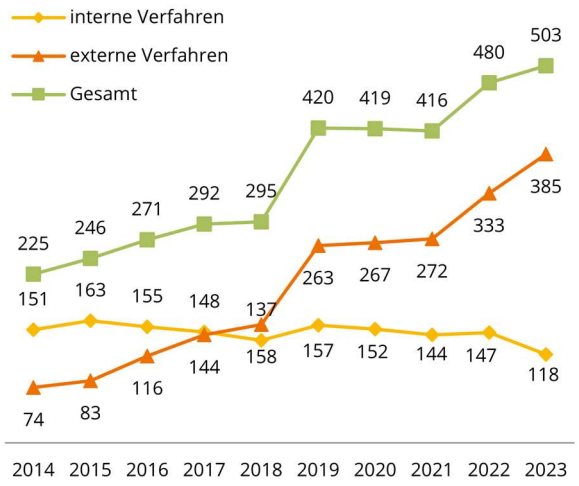
Für die Ermittlung der Schwerbehindertenquote wird anders als bei obiger Darstellung die Gesamtstadt, d. h. Kernverwaltung plus Eigenbetriebe, betrachtet. Die Quote lag hier in 2023 bei 7,7 % der besetzten Arbeitsplätze, womit die gesetzliche Mindestvorgabe von 5 % klar erreicht ist, eine Ausgleichsabgabe nicht zu leisten ist.

3 Laufende Personalarbeit

3.1 Stellenbesetzungen

Die Stellenbesetzungsverfahren in der Kernverwaltung der HL werden zentral durch den Bereich Personal koordiniert. Der Bereich Personal trägt Sorge für die Einhaltung gesetzlicher, tariflicher und innerstädtischer Regelungen und Rahmenbedingungen, für die Sicherstellung der Chancengleichheit sowie die Beteiligung der Personalvertretungsgremien. Er berät die Bereiche in allen Fragen der Personalgewinnung und organisiert, koordiniert, moderiert und dokumentiert das gesamte Verfahren von der Ausschreibung bis zur Unterzeichnung des Arbeitsvertrages sowie der Durchführung der Personalaufnahme bei erfolgreicher Kandidat:innenauswahl.

Abbildung 43 – Entwicklung Stellenausschreibungen (Gesamt: 503)



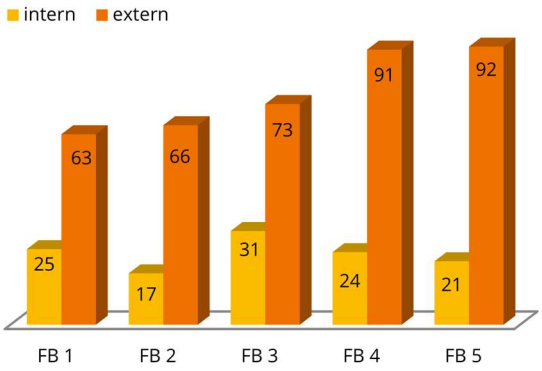
Externe Personalbeschaffung überwiegt

In allen Fachbereichen überwiegt die Einstellung externer Fachkräfte ggü. internen Besetzungen.
Auch die Anzahl der externen Verfahren ist in nahezu allen Fachbereichen weiter deutlich angestiegen.
Extern gesucht wird weiterhin vorrangig qualifiziertes Personal in technischen, pädagogischen, medizinischen und Verwaltungsberufen sowie Reinigungskräfte.

Anzahl der Ausschreibungsverfahren steigt erneut, Besetzungserfolg wird schwieriger

Die kontinuierliche jährliche Steigerung der Stellenbesetzungsverfahren setzt sich auch in 2023 weiter fort (2022: 480; 2023: 503).
Der Anteil der (auch) extern ausgeschriebenen Verfahren beträgt mittlerweile 77 % (+16 %).
Die ebenfalls weiterhin hohe Zahl an Einstellungszusagen (582, s. Kapitel 2.3) konnte für einige Aufgabenbereiche jedoch nur durch mehr Aufwand gehalten werden. Nicht wenige Stellen, insbesondere mit speziellen fachlichen Anforderungen, erreichen qualifizierte Bewerbungen nur im niedrigen einstelligen Bereich, häufig müssen diese Stellen auch mehrfach ausgeschrieben werden, z. B. Ärzt:innen, IT, Soziales.

Abbildung 44 – Stellenausschreibungen in den FB



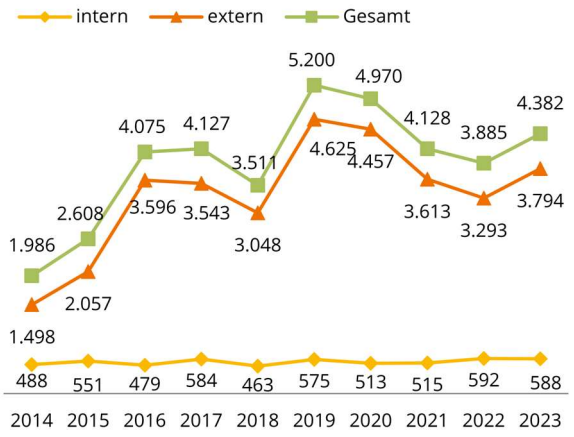
Bewerber:innenzahlen gestiegen

Die Tendenz der sinkenden Bewerbungszahlen hat sich dieses Jahr nicht fortgesetzt. Es konnte ggü. dem Vorjahr eine Steigerung von fast 500 Bewerbungen erzielt werden, von 4.382 Interessierten waren 43 % Männer und 57 % Frauen. 588 davon waren interne und 3.794 externe Bewerber:innen.

Möglicherweise machen sich hier bereits die durch die HL verstärkt eingesetzten Aktivitäten zur Bekämpfung des Fachkräftemangels bemerkbar (Näheres siehe hierzu auch in den entspr. Kapiteln).

Durch diverse Marketingaktivitäten, Optimierung und Digitalisierung des Bewerbungsprozesses sowie die Umsetzung der „personalpolitischen Eckpunkte“ wurden eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeber:innenattraktivität angestoßen und umgesetzt.

Abbildung 45 – Entwicklung Bewerbungen

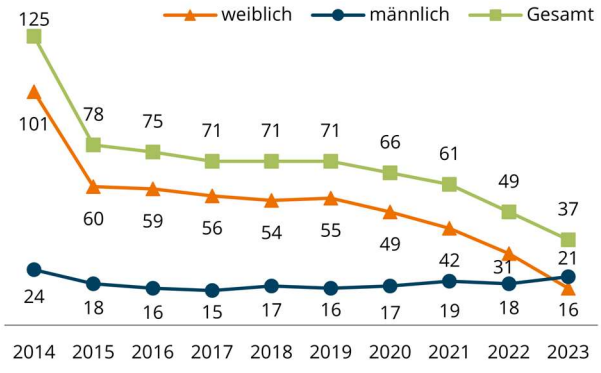


Meldungen in den internen Arbeitsmarkt sinken weiter

Vor jeder Stellenbesetzung prüft die „Koordinierungsstelle Interner Arbeitsmarkt“ (KiA), ob unterzubringendes Personal vorrangig auf diese Stelle umzusetzen ist. Die Anzahl der hier zur Vermittlung gemeldeten Mitarbeitenden sinkt stetig. Von den aktuell 37 Mitarbeitenden sind 16 Frauen und 21 Männer.
Das vor Jahren vor dem Hintergrund von Stelleneinsparungsbestrebungen entwickelte KIA Konzept ist nicht mehr zeitgemäß. Der Hauptmeldegrund in den internen Arbeitsmarkt sind inzwischen gesundheitliche Einschränkungen. Das Konzept ist daher neu zu überarbeiten, um den aktuellen Gegebenheiten besser Rechnung zu tragen, die Flexibilität und Akzeptanz zu erhöhen.

Insgesamt konnten in 2023 16 Beschäftigte (6 w, 10 m) in vorübergehende oder dauerhafte veränderte Beschäftigungen vermittelt werden.

Abbildung 46 – Entwicklung der im internen Arbeitsmarkt gemeldeten Personen



3.2 Ausbildung

Ausbildung eigener Fachkräfte ist einer der wichtigsten Bestandteile vorausschauender Personalplanung. Sie kann wesentlich zur Kompensation der demographischen Entwicklung und damit zur Sicherung der städtischen Aufgabenerledigung beitragen. Angesichts des Fachkräftemangels, der auch den Sektor des öffentlichen Dienstes betrifft, muss weiter daran gearbeitet werden, die Attraktivität des öffentlichen Dienstes für junge Nachwuchskräfte zu erhalten bzw. zu steigern. Nur so kann im immer stärkeren Wettbewerb mit anderen Ausbildungsbetrieben um leistungsfähigen Nachwuchs bestanden werden.

Abbildung 47 – Auszubildende und Studierende der Hansestadt Lübeck – Gesamtverwaltung (Gesamt: 250)



Anzahl der Nachwuchskräfte leicht gesunken

250 Nachwuchskräfte in 33 unterschiedlichen Berufen wurden 2023 bei der der Hansestadt Lübeck ausgebildet. Im Vorjahr waren es noch 259 Nachwuchskräfte in 32 Berufen. Dieser Rückgang ist (noch) nicht besorgniserregend, die weitere Entwicklung ist jedoch aufmerksam zu beobachten, bereits jetzt werden aktiv Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung ergriffen.
Die „Verteilung" der Auszubildenden und Berufe stellt sich wie folgt dar:
194 Nachwuchskräfte sind der Kernverwaltung zugeordnet, 56 den Eigenbetrieben. In der Kernverwaltung überwiegen neben den klassischen Verwaltungsberufen die Anwärter:innen der Feuerwehr sowie die Erzieher:innen. Bezogen auf alle Nachwuchskräfte der HL beträgt der Anteil an Verwaltungsauszubildenden/ -anwärter:innen rund 37,6 %. Mit 16 Berufen ist der Großteil der Ausbildungsberufe jedoch dem gewerblichen Bereich zuzuordnen. 8 Berufe gehören dem Bereich Gesundheit und Soziales an, 6 dem Aufgabenspektrum von Kultur und IT. Hinzu kommen 2 Ausbildungsberufe bei der Feuerwehr und einer bei den Lübecker Schwimmbädern.

Abbildung 48 – Entwicklung der Ausbildungs- / Studienzahlen – Gesamtverwaltung (2014 – 2023)

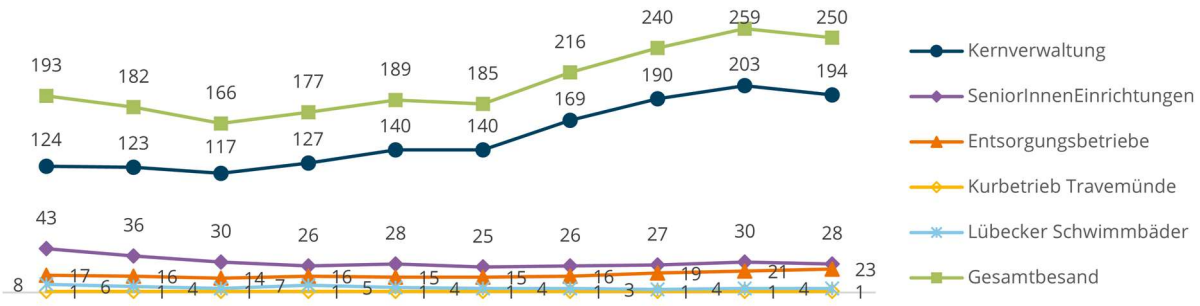
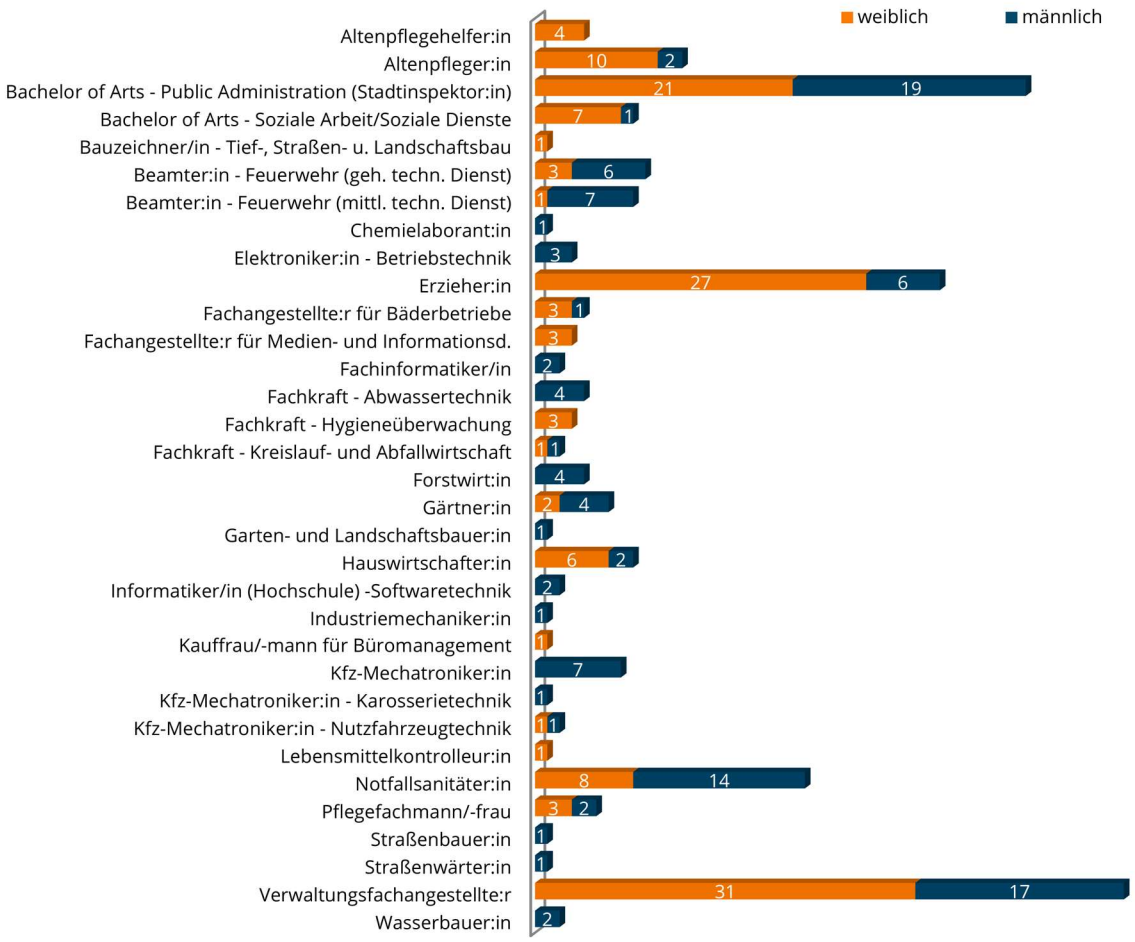


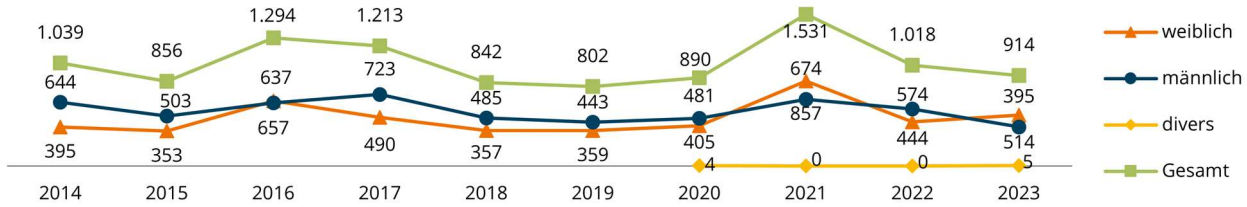
Abbildung 49 – Auszubildende / Studierende nach Berufen – Gesamtverwaltung (Gesamt: 250)



Bewerbungszahlen sinken trotz Steigerung der Ausbildungsangebote

Die Bewerbungszahlen im Ausbildungsbereich haben sich in 2023 in der Gesamtsumme verringert (s. Abb. 49). Für 18 Ausbildungsberufe lagen 914 Bewerbungen vor (-104/-10 %). Trotz Einführung attraktiver Studien- und Ausbildungsgänge (u. a. Soziale Arbeit, Lebensmittelkontrolleur:in, Fachinformatiker:in für Anwendungsentwicklung), aber auch trotz teilweiser Mehrfachausschreibungen und der Erhöhung der Anzahl der Ausbildungsplätze bei der Berufsfeuerwehr ist ein Rückgang der Bewerbungszahlen insgesamt erkennbar. Es konnten zwar trotzdem noch nahezu alle Ausbildungsplätze besetzt werden, allerdings ist dies nicht mehr gleichmäßig selbstverständlich für alle Berufe. Wenig Resonanz fanden Ausbildungsangebote insbesondere im gewerblichen / handwerklichen Bereich (Bewerbungszahlen im einstelligen Bereich). Für die Berufe Verwaltungsfachangestellte:r, Stadtinspektor:in, Notfallsanitäter:in und Brandmeisteranwärter:in lagen dagegen weiterhin Bewerbungszahlen im dreistelligen Bereich vor. Gemessen an der Anzahl der Ausbildungsplätze ist allerdings auch eine rückläufige Tendenz bei den Verwaltungsberufen erkennbar. Spürbar ist zudem eine Erhöhung des Anteils eher „schwacher" Bewerber:innen. Die Beurteilungsmaßstäbe zur Qualität der Bewerbungen selbst aber auch zu den gewünschten Anforderungen in den Vorstellungsgesprächen müssen in einzelnen Verfahren bereits abgesenkt werden, um noch ausreichend Kandidat:innen einstellen zu können. Hier wird perspektivisch zu beobachten sein, ob es stärkerer Unterstützungsangebote während der Ausbildungen bedarf, um auch bei den schwächeren Kandidat:innen einen erfolgreichen Ausbildungsabschluss zu erreichen.

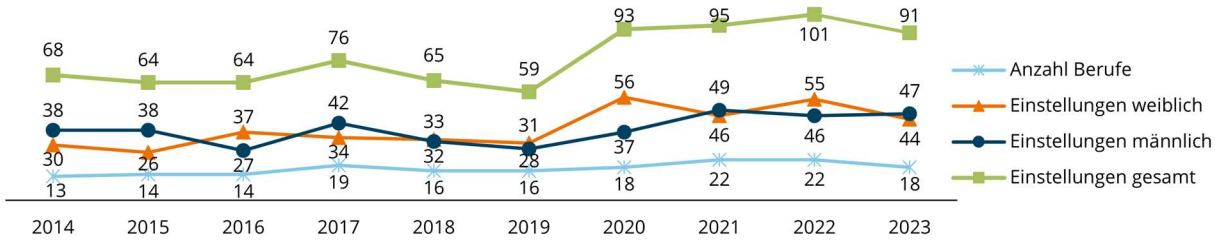
Abbildung 50 – Entwicklung der Bewerber:innenzahlen – Gesamtverwaltung (2014 – 2023)



Neue Ausbildungs- und Studienangebote steigern die Attraktivität

Die Zahl der durch die HL angebotenen Ausbildungsmöglichkeiten wird kontinuierlich erhöht und ist in 2023 mit mittlerweile insgesamt 33 Ausbildungsberufen und Studiengängen (Abb. 47) auf dem bisherigen Höchststand. Die jeweils ausgeschriebenen Berufe pro Jahr variieren je nach Ausbildungsdauer, -bedarf und -möglichkeiten. Insbes. das Angebot der praxisorientierten Ausbildung zum:zur Erzieher:in und das duale Studium Soziale Arbeit stoßen auf eine gute Bewerbungsresonanz, ebenso der Ausbildungsberuf der Notfallsanitäter:innen. Durch die zunehmende Digitalisierung werden weitere Berufsbilder erforderlich. In Zusammenarbeit mit der technischen Hochschule Lübeck wurde deshalb ein Angebot für ein Studium mit integrierter Lehre zur:zum Fachinformatiker:in entwickelt, Studienstart 2023. Auch im Rahmen des Studiengangs Bachelor of Arts Public Administration wurde ein neuer Studienzweig „Digitales Verwaltungsmanagement“ eingeführt. Zudem wird ein Konzept entwickelt, durch Umschulungsangebote sowie die gezielte Ansprache und Erleichterung des Quereinstiegs verstärkt neue Zielgruppen zu erschließen, da langfristig der Fachkräftemangel durch klassische Ausbildungsangebote allein nicht auszugleichen sein wird.

Abbildung 51 – Entwicklung der Einstellungszahlen für Ausbildungsberufe in der Gesamtverwaltung (2014 - 2023)



Fokus auf Personalauswahl und Bindungsmaßnahmen

Gerade angesichts sinkender Bewerbungszahlen muss vermehrt durch gezielte und nachhaltige Personalauswahl sichergestellt werden, dass die passendsten Bewerber:innen gefunden werden. In 2023 wurde daher ein neu konzipiertes Auswahlverfahren mit Assessmentcenterelementen und Gruppenaufgaben für Verwaltungsberufe durchgeführt. Ein zentrales Ziel der Ausbildung ist es weiterhin, nicht nur qualifizierte Fachkräfte auszubilden, sondern den Großteil der Absolvent:innen auch nach ihrem Abschluss an die HL zu binden. Dies gelingt durch verschiedenste Personalbindungsmaßnahmen, die in den letzten Jahren gezielt für Nachwuchskräfte entwickelt und kontinuierlich ausgebaut werden. Bereits die Begrüßungsveranstaltung samt Onboardingseminar holt alle Nachwuchskräfte in den ersten zwei Tagen nach Ausbildungsbeginn ab und schafft eine erste Bindung. Es werden zudem bedarfsorientiert iPads bereitgestellt, um den Anforderungen an eine moderne und digitale Ausbildung gerecht zu werden. In jedem Lehrjahr findet das Projekt „Azubi-Fit“ statt, was ein praktisches Bauprojekt sowie Seminare zur Persönlichkeitsentwicklung und Gesundheit enthält. Das Ende der Ausbildungszeit wird durch eine politische Bildungsfahrt nach Berlin und eine Würdigungsveranstaltung abgerundet, sodass nach der gesamten Ausbildungs- und Studienzeit durch kontinuierliche Personalbindungsmaßnahmen eine hohe Übernahme- und Bleibequote erreicht werden kann. Im Jahre 2023 konnten von insgesamt 85 Absolvent:innen 76 in den Dienst der HL übernommen werden.

3.3 Marketing und TalentwerkSTADT

Durch die demografische Entwicklung und den daraus resultierenden Fachkräftemangel befindet sich der Arbeitsmarkt in einem rasanten Wandel. Um als Arbeitgeberin sichtbar und attraktiv zu sein, ist auch für die HL ein aktives und zeitgemäßes Personalmarketing zunehmend unerlässlich. Hierzu gehören die regelmäßige Präsenz in analogen und digitalen Formaten, die Teilnahme an Fachkräfte- und Ausbildungsmessen, die Schaffung eines zeitgemäßen, positiven Bewerbungsprozesses sowie die kontinuierliche (Weiter-)Entwicklung von Beratungs- und Informationsangeboten für potenzielle Bewerber:innen.

TalentwerkSTADT – Angebote vor Ort

Das Bewerber:innenzentrum der Hansestadt Lübeck, die TalentwerkSTADT, stellt zum einen ein Angebot an potentielle Bewerber:innen dar, sich in Präsenz zu Ausbildungsmöglichkeiten sowie sonstige berufliche Perspektiven informieren und beraten zu lassen. Besetzt durch versierte Fachkräfte in Kombination mit engagierten Nachwachskräften werden auch ohne vorherige Terminvereinbarung Fragen beantwortet, so dass die TalentwerkSTADT ein bewusst niedrigschwelliges Angebot für Interessent:innen darstellt. Die modernen und mit aktueller Präsentationstechnik ausgestatteten Räumlichkeiten bieten zudem die Möglichkeit, Vorstellungsgespräche und Informationsveranstaltungen in ansprechender Atmosphäre durchzuführen.

Strategische Personalgewinnung

Um die Thematiken „aktiven Ansprache von Zielgruppen, die bislang im öffentlichen Dienst noch unterrepräsentiert sind“ und „Entwicklung von innovativen Formaten hierfür“ strategisch angehen zu können, wurde eine Stelle geschaffen, die den Fokus gezielt auf die entsprechende Beratungsarbeit sowie die Konzeptionierung neuer Angebote setzt. Angebote u.a. gezielt für Quereinsteiger:innen, Berufsrückkehrer:innen und Bewerber:innen mit Migrationsbiografie werden entwickelt und betreut. Auch Maßnahmen zur klischeefreien Berufsorientierung (Girls‘- und Boys‘ Day, Ausbildungsrallye etc.) werden hier geplant und in der TalentwerkSTADT durchgeführt.

Jobmessen

Die Teilnahme an Ausbildungs- und Fachkräftemessen ist ein für die HL sehr relevanter Weg der Bewerber:innenansprache, die Anzahl der Messeteilnahmen deshalb gleichbleibend hoch. 2023 konnten 10 teils mehrtägige Messeteilnahmen realisiert werden mit einer großen Anzahl an geführten Gesprächen bei durchgehend hoher Besucher:innenfrequenz am Stand. Beispiel: Bei der zweitägigen Ausbildungsmesse „vocatium“ wurden 400 fest terminierte Beratungsgespräche geführt.

Weitere Formate der Ansprache

Ein weiterer Baustein unseres Personalmarketings ist die regelmäßige Platzierung freier Stellenangebote im Internet, in Printmedien und zunehmend auch in digitaler Form. Auch neue Formate, wie Buswerbung, Kinotrailer und Sonderaktionen werden im Rahmen der vorhandenen Ressourcen realisiert. Eine digitale Präsenz in sozialen Netzwerken wird innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen angestrebt.

3.4 Betriebliches Eingliederungs-management

Das Betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) ist Bestandteil des Betrieblichen Gesundheitsmanagements der Hansestadt Lübeck. Unabhängig von der Dauer einer Arbeitsunfähigkeit steht das BEM auch präventiv zur Verfügung.

Ein BEM-Verfahren zielt auf die Sicherung und den Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit von Mitarbeitenden mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen ab. Ein krankheitsbedingter Arbeitsplatzverlust soll bestmöglich durch frühzeitiges Handeln vermieden werden.

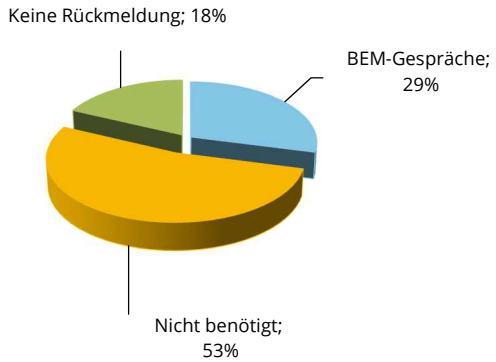
Gesetzliche Grundlage und Praxis

Das Betriebliche Eingliederungsmanagement ist in § 167 Absatz 2 des SGB IX geregelt und wird durch aktuelle Rechtsprechung ergänzt. Arbeitgeber:innen sind verpflichtet, allen Beschäftigten, die länger als 42 Kalendertage arbeitsunfähig waren oder sind, ein BEM-Verfahren anzubieten. Nach einem ersten Informationsgespräch kann eine weitere Beratung entstehen und ein BEM-Prozess eröffnet werden. Zudem ist eine Zusammenarbeit mit Bereichsleitungen, Personalvertretungen, der Arbeitsmedizin, der Personalentwicklung und der Betrieblichen Gesundheitsförderung unerlässlich für die Entwicklung einer gesunderhaltenden Arbeitsstruktur.

Eingliederungshilfen im BEM Prozess

Über die Sozialversicherungsträger sind unterschiedliche Eigliederungshilfen und finanzielle Unterstützungen möglich.
Die deutsche Rentenversicherung unterstützt bspw. nach dem Motto: "Prävention vor Reha, Reha vor Rente" im Zuge der beruflichen Rehabilitation, mit Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben.
Die bewilligten Leistungen erhalten Beschäftigte zur Vermeidung einer drohenden Erwerbunfähigkeit. Auch das Fallmanagement kann nach einer Rehabilitationsmaßnahme hilfreich bei der Wiedereingliederung sein.

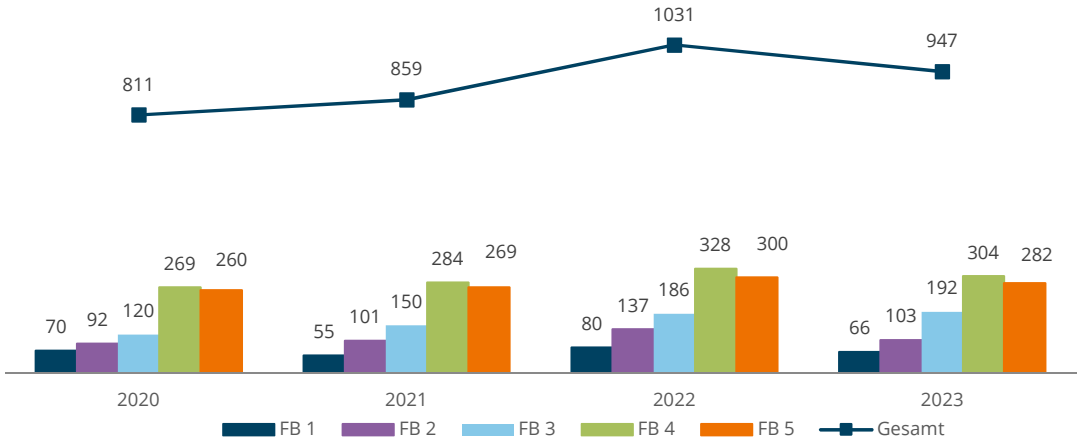
Abbildung 52 – Rückmeldungen zu BEM-Angeboten



Gesprächsbedarf nahezu gleichbleibend

Die Rückmeldequote ist im Vergleich zu 2022 von 84 % auf 82 % leicht gesunken. Bei 18 % der Fälle erfolgte auf die Einladungsschreiben keinerlei Rückmeldung. Ein Erstgespräch wurde von 29 % der angeschriebenen Beschäftigten in Anspruch genommen (2022: 32%).
53 % meldeten sich, sahen für sich jedoch keine Notwendigkeit, an einem BEM-Verfahren teilzunehmen.

Abbildung 53 – BEM-Berechtigte nach Fachbereichen



Trendwende

Die Anzahl der BEM-Berechtigten in der Kernverwaltung ist in 2023 um 84 BEM-Berechtigte auf 947 (350 männlich/ 597 weiblich) bei steigender Beschäftigtenzahl (4.368, davon 1843 männlich/ 2525 weiblich) gesunken. Damit waren 21,7 % der Mitarbeitenden aufgrund ihrer Krankheitstage BEM-berechtigt (Vorjahr: 24,5%).

BEM Anteil nach Geschlecht im Verhältnis zur Anzahl der Beschäftigten je FB							
Jahr	**Geschlecht**	**Fachbereich**					**Gesamt**
		1	**2**	**3**	**4**	**5**	
2020	**m**	12,2%	14,8%	11,9%	17,9%	23,5%	**17,0%**
	w	16,2%	16,7%	20,8%	24,2%	30,0%	**22,5%**
2021	**m**	10,3%	8,1%	16,0%	14,6%	25,3%	**17,8%**
	w	11,8%	20,8%	21,0%	24,8%	27,1%	**22,6%**
2022	**m**	10,6%	18,2%	18,6%	18,2%	25,9%	**20,0%**
	w	19,5%	26,9%	26,7%	28,8%	32,3%	**27,8%**
2023	**m**	11,5%	17,2%	18,8%	16,4%	23,1%	**19,0%**
	w	12,9%	18,7%	24,3%	25,9%	30,0%	**23,6%**

Hauptsächliche Krankheitsursachen

In 2023 waren die Auswirkungen der Corona-Pandemie im BEM nicht mehr so verstärkt wahrzunehmen. Bei Einzelfällen sind Post- und Longcovid-Symptomatiken festzustellen. BEM-Informationsgespräche wurden auf Wunsch der Beschäftigten auch weiterhin telefonisch angeboten. Vermehrt wurden grippale Infekte als Ausfallursache genannt. Psychosoziale Belastungsfaktoren auf Grund der weltwirtschaftlichen Situation in Verbindung mit Fachkräftemangel wird als zusätzliche Belastung genannt. Psychische Belastung und Erkrankung ist weiterhin einer der Hauptgründe für krankheitsbedingte, langfristige Ausfälle.

Durch den externen Beratungsservice (EAP) der Firma Stimulus erfahren Beschäftigte weitere Unterstützung im Zuge des individuellen BEM-Prozesses.

3.5 Arbeitsmedizin

Der betriebsärztliche Dienst ist für die arbeitsmedizinische Betreuung aller Mitarbeitenden der Hansestadt Lübeck zuständig.

Das Untersuchungszentrum ist als Teil der Stabsstelle Arbeitsschutz in den Lindenarcarden zu finden. Hier wird der ganz überwiegende Teil der arbeitsmedizinischen Vorsorgen und Untersuchungen durchgeführt.

Arten von Untersuchungen

- Angebots-, Pflicht- und Wunschvorsorgen, Eignungsuntersuchungen
- Untersuchungen nach Fahrerlaubnisverordnung und berufliche Sportbootführerscheine
- Beratungen in Konfliktsituationen, nach längerer Erkrankung oder auch im Rahmen einer beruflichen Wiedereingliederung

Ein kleiner Teil der Untersuchungen wird vor Ort durchgeführt, um speziell in Bereichen mit Schichtdienst eine konstante arbeitsmedizinische Betreuung zu vereinfachen, zum Beispiel in den SeniorInneninrichtungen.

Team und Aufgaben

Das Team besteht aus drei arbeitsmedizinischen Assistentinnen (Medizinische Fachangestellte), einem Arzt in Weiterbildung zum Facharzt für Arbeitsmedizin und einer leitenden Ärztin. Zudem wird Unterstützung durch Honorarärzt:innen geleistet. Die arbeitsmedizinische Grundbetreuung umfasst z. B. die Teilnahme an ASA-Sitzungen, Begehungen und Beratungen von Führungskräften zum Thema Arbeitsschutz.

Vorsorgekartei

Die Basis einer systematischen arbeitsmedizinischen Betreuung stellt die Vorsorgekartei dar, die wiederum auf Grundlage der Gefährdungsbeurteilungen erstellt wird. Nach längerer Vorbereitung startete im Mai 2023 der erste Bereich mit seiner Vorsorgekartei, weitere Bereiche folgen sukzessive.
Die Anschaffung einer arbeitsmedizinischen (Praxis-)Software ist vorgesehen. In diese sollen dann auch die bis dahin vorhandenen Vorsorgekarteien übernommen werden, um die Koordination der arbeitsmedizinischen Untersuchungen zu verbessern.

Angebote

Der betriebsärztliche Dienst war wieder beim Gesundheitstag 2024 auf der Falkenwiese vertreten und hat dort kleine Gesundheits-Checks, Sehteste und Beratungen angeboten. Diese „Sprechstunde“ wurde gern besucht

Im letzten Quartal 2023 fand die jährliche Grippeimpfaktion statt, diesmal in den Räumlichkeiten der Stabsstelle Arbeitsschutz. Es wurden insgesamt rund 285 Impfungen mit dem Standardimpfstoff durchgeführt. Für die ca. 65 Impflinge über 60 Jahre wurde entsprechend der STIKO-Empfehlungen der neue hochdosierte Impfstoff eingesetzt.

3.6 Leistungs-prämien

§ 18 TVöD enthält die Verpflichtung zur leistungsorientierten Bezahlung (LOB) für Tarifbeschäftigte.

Die Ziele der LOB sind:

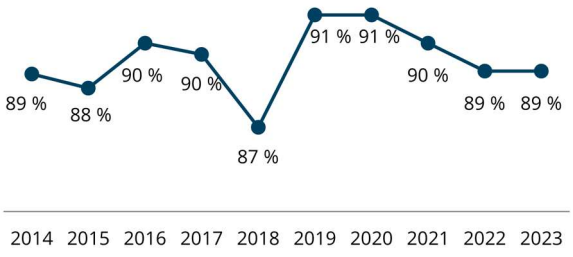
- Stärkung der Eigenverantwortung und Motivation
- Verbesserung der öffentlichen Dienstleistungen
- Verbesserung der Führungskultur

Eine Dienstvereinbarung regelt die Ermittlung jährlicher Leistungsprämien auf Basis von vereinbarten Leistungszielen zwischen Vorgesetzten und Beschäftigten.

Teilnahme an LOB gleichbleibend

Die Beteiligungsquote bei den Tarifbeschäftigten ist mit 89 % weiterhin relativ hoch und hat sich im überjährigen Vergleich kaum verändert.

Abbildung 54 – Entwicklung der Zielvereinbarungsquote

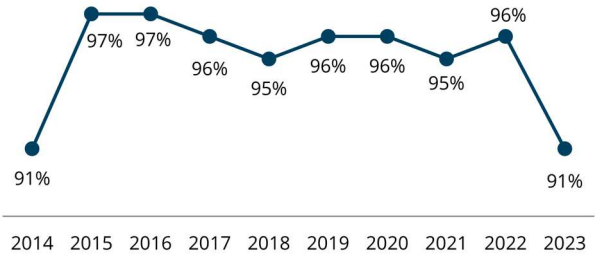


Zielerreichungsgrad (noch) hoch

Während der Zielerreichungsgrad in den letzten Jahren ca. gleichbleibend war, ist er in diesem Jahr zwar gesunken, mit über 90 % allerdings immer noch hoch.

Auch wenn eine Leistungsdifferenzierung mit dem bestehenden System kaum erreicht wird, kann davon ausgegangen werden, dass durch die Vereinbarung von Zielen ein zusätzlicher Leistungsanreiz für die Beschäftigten gegeben ist.

Abbildung 55 –Entwicklung der Zielerreichungsgrade



Steigendes Budget und steigende Prämien

Das Budget für Leistungsprämien beträgt 2% der ständigen Monatsentgelte des Vorjahres. Durch tarifliche Steigerungen der Entgelte steigt auch das Gesamtbudget stetig. Die Höhe des Budgets, die Teilnahmequote und die Zielerreichungsgrade beeinflussen den Mittelwert der Prämien.

Leistungsjahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tarifliches Budget	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Budget (gerundet)	1,37 Mio. €	1,43 Mio. €	1,47 Mio. €	1,55 Mio. €	1,63 Mio. €	1,73 Mio. €	1,86 Mio. €	1,99 Mio €	2,17 Mio €	2,30 Mio €
Mittelwert der Prämie	591 €	640 €	654 €	667 €	689 €	689 €	696 €	698 €	751 €	772 €

4 Maßnahmen zur Arbeitgeber:innenattraktivität

4.1 Digitalisierung der Personalarbeit

„Wir sind da. Wir sind gut. Wir für Lübeck.“
An dieser Maxime orientieren wir uns als Arbeitgeberin - auch mit unseren Personaldienstleistungen.
Wir wollen daher in Zukunft einen möglichst vollständig digitalisierten Personalservice von Anfang bis Ende, zu jeder Zeit und an jedem Ort anbieten.
Um diese Vision zu erreichen, arbeitet der Bereich Personal stetig an der Weiterentwicklung und Digitalisierung der Personalprozesse.

Weiterentwicklung dPersonalmanagement 2024

Unsere Personalsoftware dPers wurde von Dataport auf die neue Programmversion dPersonalmanagement 2024 mit funktionellen Verbesserungen für die Personalsachbearbeitung umgestellt. Durch das bevorstehende Rollout der neuen Oberfläche für die Zusatzmodule dPersonalportal und dZeitwirtschaft für Mitarbeitende und Vorgesetzte werden verbesserte und zusätzliche Funktionalitäten (u. a. neue Widgets, drag an drop für Anträge, digitaler Assistent, Workflow Dienstreisen) ermöglicht.
Für ca. 2800 Personen mit 10 verschiedenen Zeitmodellen ist die digitale Arbeitszeiterfassung im Einsatz, davon können ca. 2500 Personen das Personalportal nutzen. In den Entsorgungsbetrieben werden diese Zusatzmodule von dPers derzeit ebenfalls ausgerollt. Perspektivisch ist das ergänzende Angebot einer Mitarbeitenden-App mit den Funktionen des dPersonalportals geplant, so dass auch Mitarbeitende ohne EDV-Arbeitsplatz dieses nutzen können.

Zukünftig soll für das Betriebliche Eingliederungsmanagement ebenfalls ein Zusatzmodul von dPers genutzt werden, so dass derzeit bestehende Medienbrüche abgebaut werden.

Einführung einer E-Akte inkl. E-Personalakte

Die Einführung der elektronischen Akte (E-Akte) und der elektronischen Vorgangsbearbeitung im Personalbereich ist bereits ab Anfang 2025 geplant und wird erhebliche Auswirkungen auf die Personalarbeit haben. Aus diesem Grund laufen bereits seit Anfang 2024 intensive Vorbereitungen, um die Mehrwerte der Digitalisierung für komplexe Aktenstrukturen, wie z. B. die der Personalakte, gewinnbringend nutzen zu können.
Die Einführung E-Akte und der E-Personalakte ist ein wichtiger Grundstein für die weitere Digitalisierung im Personalbereich.

Fortbildungsmanagementsystem

Für die Organisation und Durchführung der verschiedenen Veranstaltungsformate im Fortbildungszentrum (siehe Punkt 4.4 „Qualifizierung durch innerstädtische Fortbildungen) wurde die Einführung einer entsprechenden Fachsoftware inklusive einer Lernplattform für E-Learningformate vorangetrieben.

Digitalisierungsgrad der Personalmanagementprozesse analog KGSt Kennzahlensystem-bericht Personalmanagement und Digitalisierung

In sogenannten Vergleichsringen erarbeitet die KGSt Kennzahlensysteme, die auf Basis von praxisnahen Kennzahlen einen interkommunalen Vergleich ermöglichen sollen und als Mittel zur Verwaltungssteuerung dienen können, so auch zum Digitalisierungsgrad im Personalmanagement. Die Prozesse sind von der KGSt vorgegeben. Der Digitalisierungsgrad beschreibt, inwieweit die wichtigsten Prozesse des Personalmanagements digital abgewickelt werden. Je höher der Wert, desto digitaler sind die PM-Prozesse.

Prozesse	**Stand 2023**	**mögliche Höchst-punktzahl**
Digitale Strategie Gesamtverwaltung (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = ja)	2	2
Digitale Strategie Personalmanagement (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = ja)	1	2
DV Teleheimarbeit (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = ja)	2	2
DV Mobiles Arbeiten (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = ja)	2	2
Fortbildungskonzept Digitalisierung (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = ja)	0	2
Fortbildungsangebot Digitalisierung (0=gering,1=langsam steigend, 2=umfangreich, bzw. schnell steigend, 3=umfangreich, mit vielen eigenen Konzepten)	2	3
Fortbildung - Digitalisierung Teil der Führungsqualifizierung (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = ja, Konzept Dritter, 3 = ja, eigenes Konzept)	3	3
Fortbildung - Digitalisierung Teil der Führungsnachwuchsqualifizierung (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = ja. Konzept Dritter, 3 = ja, eigenes Konzept)	3	3
Berücksichtigung neuer Anforderungen Digitalisierung (0 = nein, 1 = eher nein, 2 = eher ja, 3 = ja)	2	3
Prozesse - Personalverwaltungs-/HR-System (0 = nein, 1 = ja)	1	1
Prozesse - elektr. Personalakte (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	1	3
Prozesse - Bewerbermanagement Nachwuchs (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	2	3
Prozesse - Bewerbermanagement extern (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	3	3
Prozesse - Bewerbermanagement intern (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	3	3
Prozesse - Beurteilungen (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	0	3
Prozesse - Gehaltsabrechnung (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	3	3
Prozesse - Fortbildung (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	2	3
Prozesse - Zeiterfassung (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	3	3
Prozesse - Dienstreiseantrag (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	1	3
Prozesse - Reisekosten (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	1	3
Prozesse - Urlaubsantrag (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	3	3
Prozesse - Employer Self Service (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = tlw., 3 = vollst.)	2	3
Prozesse - Mobile Lösungen/Apps (0 = nein, 1 = in Arbeit, 2 = beschränkter TNKreis, 3 = viele)	1	3
Summe	**43**	**62**
Digitalisierungsquote	**69%**	

4.2 Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben

Sowohl unter Mitarbeitendengewinnungs- als auch und der Mitarbeitendenbindungsaspekten ist es mit Blick auf die Arbeitgeber:innenattraktivität unerlässlich, den für viele Menschen zunehmend zentralen Aspekt der bestmöglichen Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben im Fokus zu haben. Den Beschäftigten sollen in ihren individuellen Lebensphasen so weit als realisierbar Chancen zur Vereinbarkeit beruflicher und privater Zeitbedürfnisse geboten werden.
Angebote für Teilzeitarbeit, flexible Arbeitszeitmodelle, Beurlaubung und Telearbeit tragen dazu bei und sind Aspekte, die in Bewerbungsprozessen häufig nachgefragt werden.

Teilzeitbeschäftigungen gestiegen

Von 2022 auf 2023 hat sich die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten im Stammpersonal um fast 5 % erhöht, Abb. 56. Im letzten Jahr betrug die Steigerung nur 1,5 %. Die Teilzeitquote hat sich kaum erhöht, sie beträgt 34,6 % (Vorjahr: 34,4%).
Häufig ist die Teilzeit auf Wunsch der Beschäftigten für die Dauer von 1 – 2 Jahren befristet, so dass eine Rückkehr zu höheren Wochenarbeitszeiten flexibel ermöglicht wird.

Abbildung 56 - Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung nach Geschlecht im Stammpersonal (2014 - 2023)

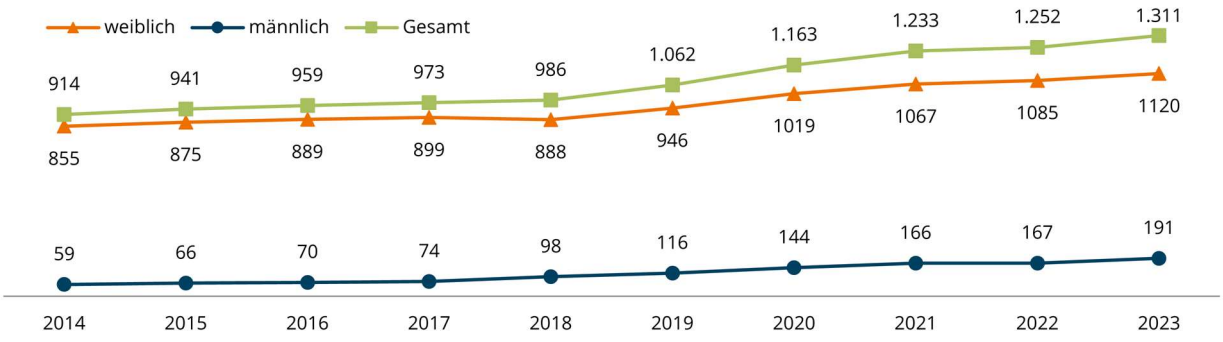
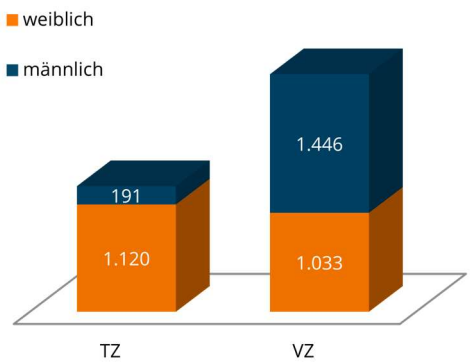


Abbildung 57 – Teilzeit und Vollzeit im Stammpersonal



Geschlechterspezifische Wochenarbeitszeiten

Es sind nach wie vor größtenteils Frauen, die in Teilzeit arbeiten (85 %).

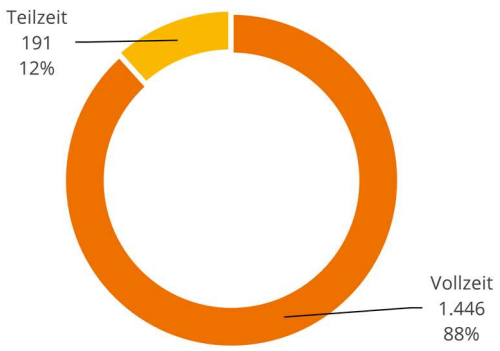
Bei den Vollzeitbeschäftigungen überwiegen die Männer leicht: 58 % der Vollzeitbeschäftigungen werden von Männern ausgeübt, Abb. 57.

Kaum Veränderung bei Männern in Teilzeit

Der Anteil der Männer in Teilzeit hat sich um 1 Prozent gesteigert und bleibt damit verhältnismäßig gering, Abb. 58.

Betrachtet man die letzten Jahre, ist jedoch eine steigende Tendenz zu erkennen. In 2018 betrug der Anteil der Männer in Teilzeit noch 7 %.

Abbildung 58 – Männer in Vollzeit / Teilzeit (Gesamt: 1.637)



Teilzeit / Vollzeit-Verhältnis der Frauen unverändert

Rund die Hälfte der weiblichen Beschäftigten arbeitet in Teilzeit, Abb. 59.

Davon entfallen 46 % auf die Verwaltungsberufe, 25 % auf die sozialen und pädagogischen Berufe und 23 % auf die gewerblichen und technischen Berufe (68 % davon Reinigungsdienst).

Abbildung 59 – Frauen in Vollzeit / Teilzeit (Gesamt: 2.153)

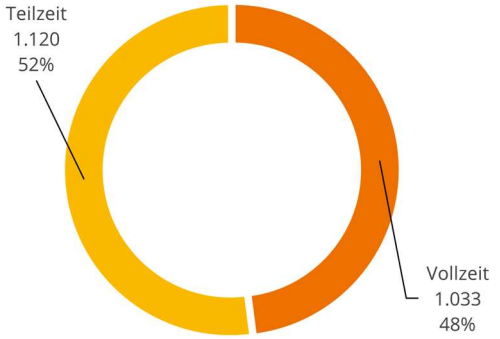
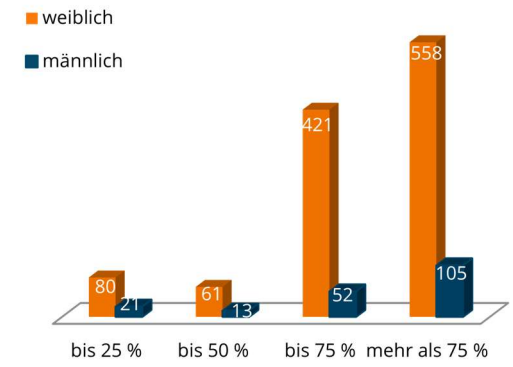


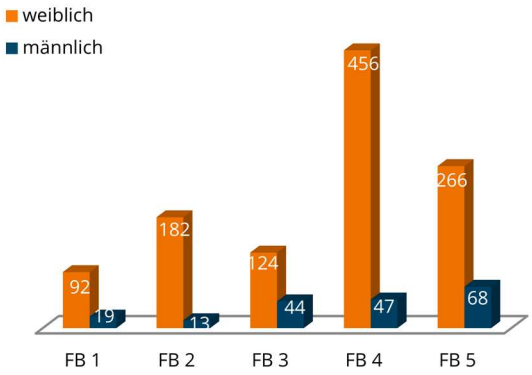
Abbildung 60 – Teilzeitmodelle nach Geschlecht in %



Größtenteils Teilzeitmodelle über 50 %

Entsprechend den Bedürfnissen der Beschäftigten bietet die Hansestadt Lübeck im Rahmen der dienstlichen Möglichkeiten individuelle Teilzeitmodelle an. Dabei werden überwiegend Modelle mit einem Stundenvolumen von mehr als der Hälfte der regulären Wochenarbeitszeit vereinbart, Abb. 60. Durchschnittlich arbeiten die Teilzeitkräfte 67 % einer Vollzeitstelle.

Abbildung 61 – Teilzeitbeschäftigte in den FB (Gesamt: 1311)



Unterschiedliche Verteilung in den Fachbereichen

In den FB 4 und 5 ist eine hohe Anzahl an Beschäftigten in Teilzeit tätig, Abb. 55. In diesen Fachbereichen gibt es große Arbeitsbereiche, die maßgeblich von Frauen wahrgenommen werden: Kindertageseinrichtungen im FB 4 und Reinigungsdienst im FB 5.

Im FB 1 beträgt die Teilzeitquote 26 %, im FB 2 40 %; im FB 3 20 %, im FB 4 48 % und im FB 5 34 %.

Flexible Arbeitszeitregelung und Unterstützung bei Betreuungsbedarfen

Soweit es nach Art der Tätigkeit möglich ist, kann in der Kernverwaltung flexibel zwischen 6:00 und 20:00 Uhr gearbeitet und Zeitguthaben auf- und abgebaut werden.
Neben flexiblen Arbeitszeitmodellen und verbindlich geregelter Telearbeit stehen eine Kindernotfall- und Sonderzeitenbetreuung sowie Senior:innenassistenz über den Kooperationspartner Beruf & Familie im Hansebelt zur Verfügung. Weitere Unterstützung erfolgt bedarfsorientiert bei der Suche nach einer Kindertagesbetreuung durch den internen Familienservice sowie die Bereitstellung eines Eltern-Kind Arbeitszimmers.

Arbeitszeitkonten und Ampelphasen

Die Arbeitszeitkonten werden von den Beschäftigten unter Beachtung der dienstlichen Belange selbst verwaltet. Die Steuerung der Arbeitszeitkonten wird in dPers durch eine Ampelfunktion unterstützt. Die Ampelfarben rot und gelb haben eine Warnfunktion für Vorgesetzte und Beschäftigte.
Für die Einhaltung der Vorgaben zur Arbeitszeitgestaltung steht den Führungskräften eine visuelle Darstellung des Stands der Arbeitszeitkonten zur Verfügung.

🟢	Zeitguthaben oder Zeitschuld bis 40 Stunden	Keine Maßnahmen erforderlich
🟡	Zeitguthaben zwischen 40 und 100 Stunden	Führungskräfte und Beschäftigte erörtern gemeinsam die Hintergründe für die Entstehung des Zeitguthabens sowie die Möglichkeiten des Abbaus. Das Ziel ist, möglichst schnell wieder in die Grünphase zu gelangen.
🔴	Zeitguthaben ab 100 Stunden, Zeitschuld über 40 Stunden	Wird diese Phase erreicht, schließen die direkten Führungskräfte mit ihren Beschäftigten eine schriftliche Vereinbarung, wie und wann eine Rückkehr in die Gelbphase erfolgen kann. Die nächsthöheren Führungskräfte werden informiert.

Die Evaluation der Ampelkonten hat ergeben, dass sich bei den rund 2.800 Mitarbeitenden mit elektronischer Zeiterfassung in dPers zum Stichtag 31.12.2023 die Arbeitszeitsalden wie folgt verteilen:

65 % (2023: 64%)	im grünen Bereich
25 % (2023: 25%)	im gelben Bereich
9 % (2023: 9%)	im roten Bereich mit Plusstunden
1 % (2023: 1%)	im roten Bereich mit Minusstunden

Es haben sich keine wesentlichen Änderungen der Verteilung auf die Ampelphasen im Vergleich zu den Jahren 2022 und 2021 ergeben. Die Steuerungswirkung der Ampelphasen ist daher in geringerem Maße eingetreten als erwartet.

Ob eine Lösung für die Fälle mit zu hohen Stundensalden möglich ist, hängt insbesondere von der Planbarkeit der Aufgaben und den zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten ab.
Aber auch der jeweilige individuelle Umgang von Führungskraft und Beschäftigten mit dieser Thematik spielt eine Rolle. Die zentrale Evaluation wird fortgesetzt, um eine Sensibilisierung für das Thema fortzusetzen.

Telearbeit erneut gestiegen

Die Telearbeitsplätze haben sich seit 2019 fast vervierfacht. Telearbeit trägt maßgeblich zur Attraktivität der Arbeitsplätze und der Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben bei.

64 % der Telearbeiter:innen sind Frauen. Die in Anspruch genommenen Zeitanteile von Männern und Frauen an der individuellen Wochenarbeitszeit sind aber in etwa ausgeglichen.

Abbildung 62 – Entwicklung Telearbeit (2019 - 2023)

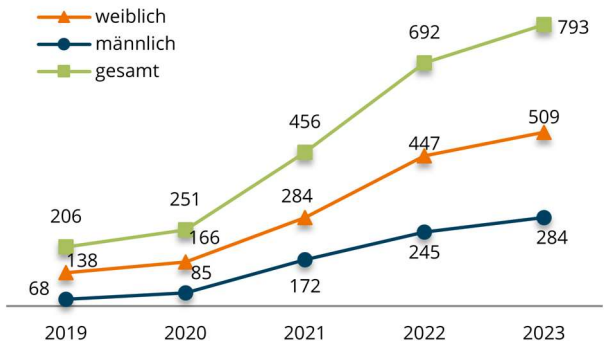


Abbildung 63 – Zeitanteile Telearbeit an der individuellen Wochenarbeitszeit

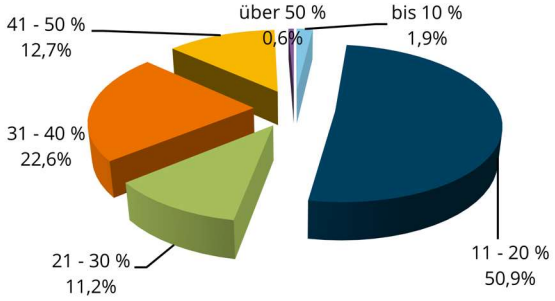
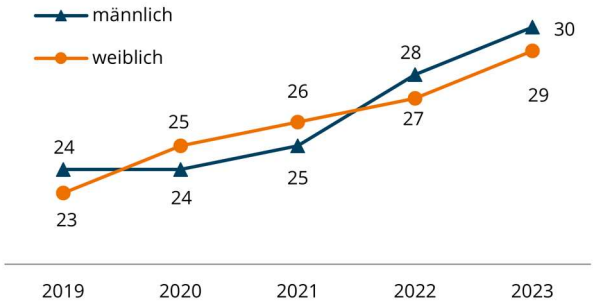


Abbildung 64 – Entwicklung durchschnittliche Zeitanteile Telearbeit in Prozent (2019 – 2023)



Altersteilzeit = Auslaufmodell

Seit 2023 besteht für Tarifbeschäftigte keine Möglichkeit mehr, Altersteilzeit zu vereinbaren, da der TVFlexAZ ersatzlos ausgelaufen ist. Für Beamt:innen fand in 2023 nur in geringem Umfang eine Neubewilligung statt. Die bereits vereinbarten Altersteilzeiten laufen dennoch weiter, die Fallzahlen sinken, aber bereits (Abb. 65). Der Großteil der Mitarbeitenden in Altersteilzeit im Blockmodell ist bereits in der Ruhephase (Abb. 66).

Abbildung 65 – Entwicklung der ATZ-Fälle 31.05. des Jahres

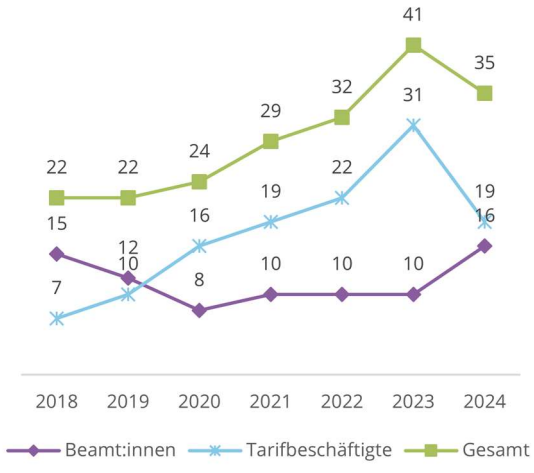
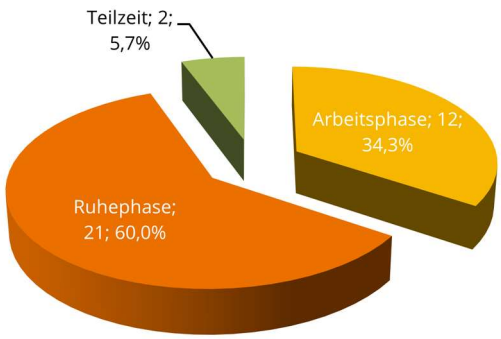


Abbildung 66– ATZ-Phasen am Stichtag 31.05.2024



4.3 Führungskräfte und Nachwuchs für Führungspositionen

Die Führungskräfte einer modernen, digitalen sowie zukunfts- und dienstleistungsorientierten Verwaltung gestalten Veränderungen maßgeblich mit. Die HL unterstützt ihre Führungskräfte durch vielfältige und gezielte Personalentwicklungsmaßnahmen beim Auf- und Ausbau der erforderlichen Kompetenzen. Die Nachwuchssicherung aus den eigenen Reihen erfolgt durch vorbereitende Qualifizierungen von geeigneten Mitarbeitenden. Dies bietet zum einen eine attraktive Möglichkeit zur individuellen Personalentwicklung, zum anderen ist es ein wichtiger Baustein zur Bewältigung des Fachkräftemangels.

Anzahl der Führungskräfte - Frauen in Führungsfunktionen in der Mehrzahl

Von 465 Führungskräften sind 51% Frauen und 49% Männer. Bei den 32 Bereichsleitungen beträgt der Frauenanteil 44%, bei den 8 Stabstellenleitungen 63%, bei den 120 Abteilungsleitungen 58%, bei den 179 Teamleitungen 54% und bei den 74 Sachgebietsleitungen 36%. Die 15 Koordinator:innen sind größtenteils im gewerblichen Bereich angesiedelt und nur zu 20% von Frauen besetzt. In der Gesamtheit bestätigt sich die erfolgreiche Umsetzung eines stetigen Gleichstellungsprozesses.

Abbildung 67 – Führungskräfte nach Geschlecht (Gesamt: 465)

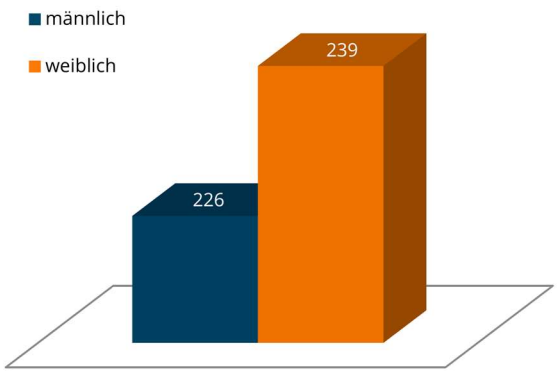
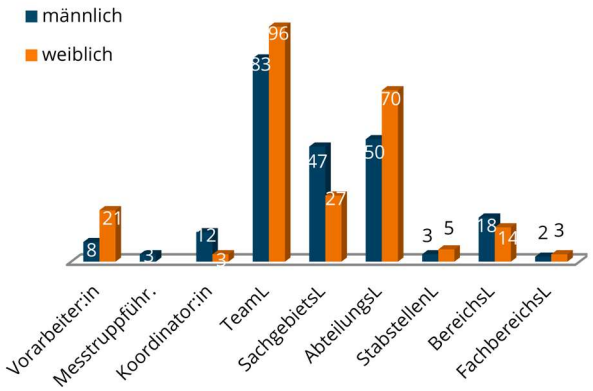


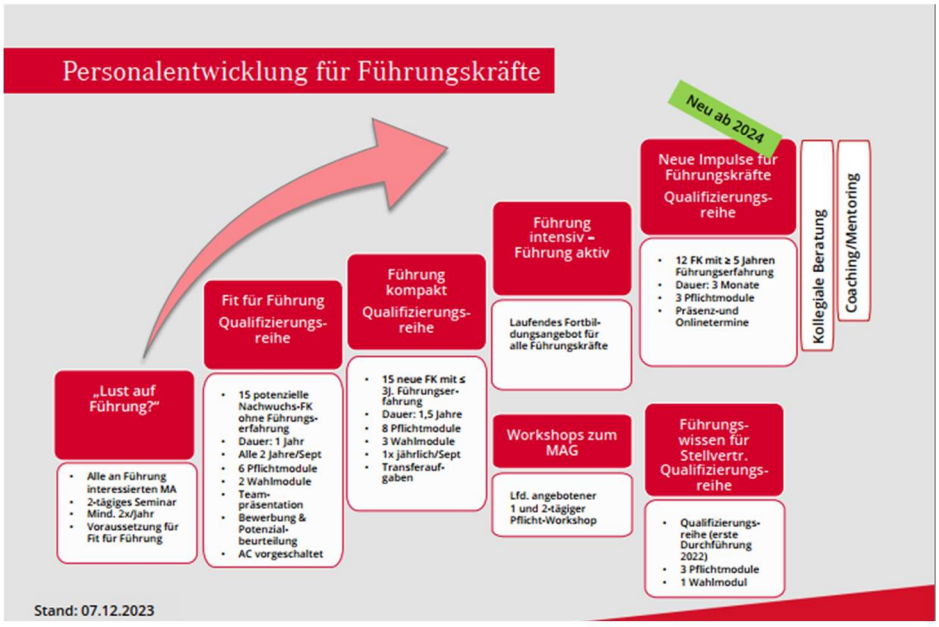
Abbildung 68 – Führungskräfte nach Funktionen (Gesamt: 465)



93 Führungskräfte (20%) sind in Teilzeit tätig. Die überwiegende Mehrheit (63%) arbeitet dabei mit einer Wochenarbeitszeit von mind. 75% einer Vollzeitkraft. 35% der Führungskräfte in Teilzeit arbeiten mit einer Wochenarbeitszeit zwischen 50 und 75%.

Abbildung 69 auf der nächsten Seite gibt einen Überblick über die aktuellen Qualifizierungsmaßnahmen, die den Führungskräften regelmäßig angeboten werden. Ergänzend werden regelmäßige zielgruppenspezifische Netzwerktreffen für Bereichsleitungen, für Absolvent:innen der Qualifizierungsreihen und für Mentor:innen und Mentees durchgeführt.

Abbildung 69 – Führungskräfteentwicklung als permanenter Prozess



Entwicklung der Durchführungsquote der Mitarbeiter:innengespräche

Die Durchführungsquote sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 2 Prozentpunkte von 66 % auf 64 %. Insgesamt wurden in 2023 somit 2.507 jährlichen Mitarbeiter:innengespräche durchgeführt.

In Bezug auf die nicht durchgeführten Mitarbeiter:innengespräche ist am häufigsten als Ursache die langfristige krankheitsbedingte Abwesenheit der:des Beschäftigten genannt worden.

Die verpflichtenden Workshops „Das Mitarbeiter:innengespräch als wichtige Führungsaufgabe" werden zielgruppenspezifisch sowohl ein- als auch zweitägig angeboten.

Die Schulungsquote der Führungskräfte verringerte sich im Vergleich zu 2022 von 66 % auf 59 %. Ursächlich dafür ist das Ausscheiden geschulter und der Eintritt noch nicht geschulter Führungskräfte. Es werden vom Fortbildungszentrum laufend Pflichtschulungen für (neue) Führungskräfte zum Thema „Durchführung von Mitarbeiter:innengesprächen" angeboten.

Abbildung 70 – Anzahl der geführten MAG

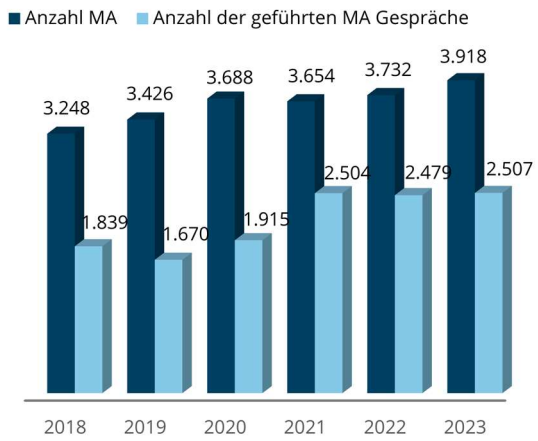
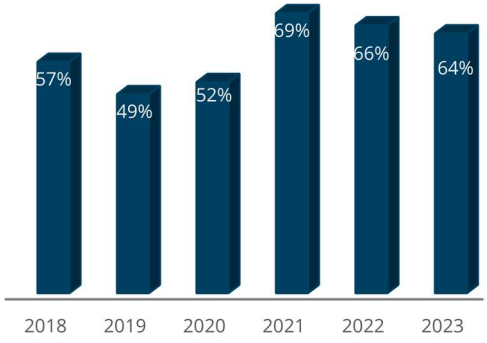


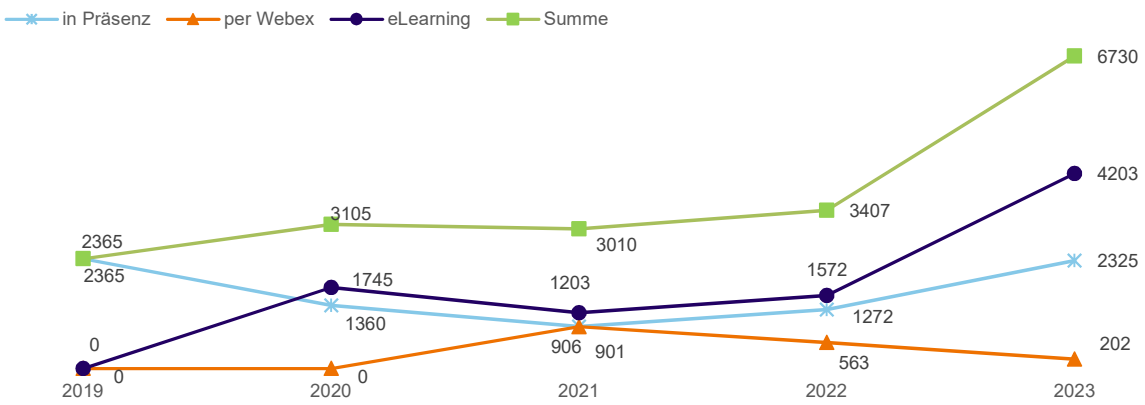
Abbildung 71 – Umsetzungsquote MAG



4.4 Qualifizierung durch innerstädtische Fortbildungen

Die innerstädtische Fortbildung im eigenen Fortbildungszentrum hat das Ziel, mittels einer strategischen und bedarfsorientierte Personalentwicklung die für die Aufgabenerledigung notwendigen Kompetenzen der Beschäftigten sicherzustellen - mit hoher Qualität und zugleich ressourcenschonend. Dabei werden auch Themenfelder für die zukünftige Gestaltung der Zusammenarbeit berücksichtigt sowie Impulse für eine moderne Verwaltungsarbeit gesetzt. Es werden in stark zunehmender Zahl sowohl Präsenzveranstaltungen als auch digitale Veranstaltungen und E-Learning angeboten und genutzt.

Abbildung 72 – Anzahl Teilnehmende nach Art der Fortbildung

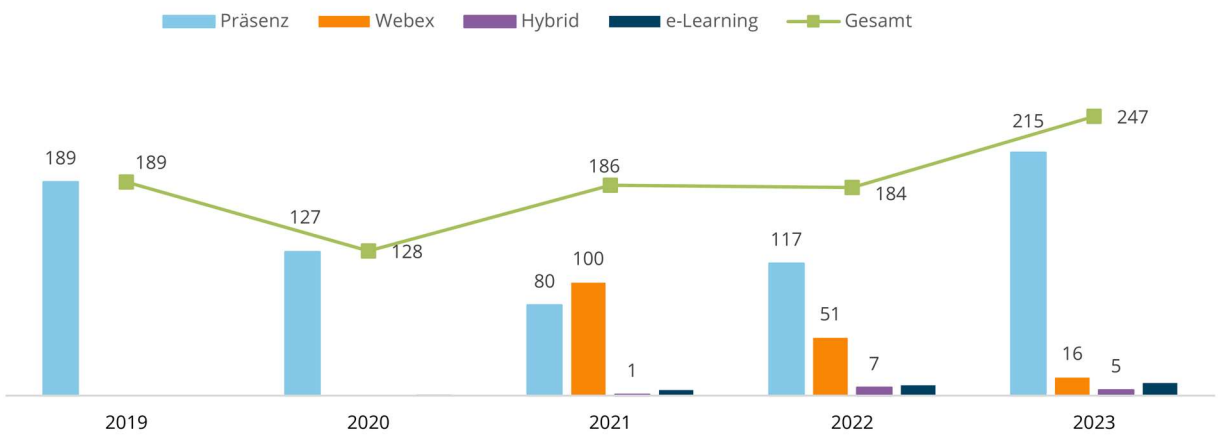


Interne Schulungen mit 6.730 Teilnehmenden

Die Anzahl der Teilnehmenden an den internen Fortbildungen konnte signifikant gesteigert werden. Durch die nicht mehr erforderlichen coronabedingten Einschränkungen des Präsenzbetriebs und durch eine fortlaufende Prozessoptimierung im Fortbildungszentrum konnte die Anzahl der Teilnehmenden in Präsenz nahezu verdoppelt werden. Die Durchführung von digitalen Live-Fortbildungen via Webex wurde zugunsten des persönlichen Austausches im Fortbildungszentrum reduziert.

Durch die kontinuierliche Weiterentwicklung der Ausstattung im Fortbildungszentrum (z. B. neue Smartboards, flexible Präsentationsmedien und agile Möbel) wurden sowohl die Gestaltungsmöglichkeiten von Fortbildungen, Workshops und Präsentationen entscheidend erweitert, als auch die Aufenthaltsqualität für die Teilnehmenden, Referent:innen und Mitarbeitenden erhöht. Das Fortbildungszentrum wird im Rahmen der Kapazitäten von einigen Bereichen auch gerne für Vorstellungsgespräche genutzt.

Abbildung 73 – Anzahl Fortbildungen nach Art der Fortbildung

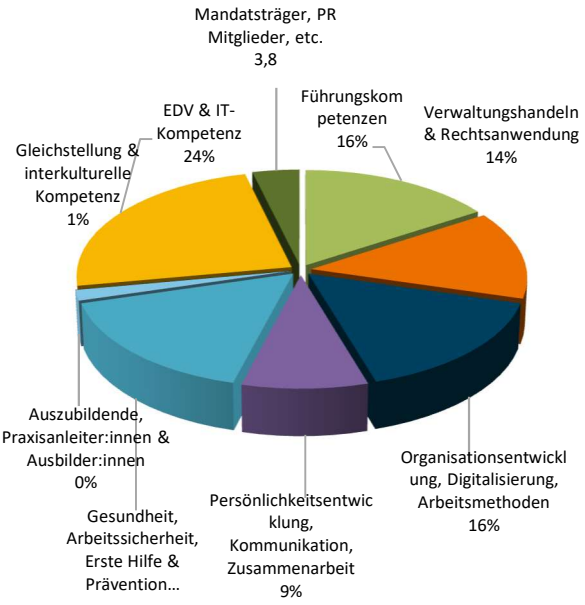


Anzahl an Präsenzveranstaltungen und E-Learning-Angeboten steigend

Vergleichbar zu der Anzahl der Fortbildungsteilnehmenden hat sich auch die Anzahl der Veranstaltungen insgesamt signifikant erhöht.

Ein Schwerpunkt für die aktuellen Angebote bildet das Changemanagement. Zu diesem Themenfeld haben wir ein individuelles Fortbildungsformat mit Gamification entwickelt, bei den Führungskräfte, Projekt- und Prozessverantwortliche anhand einer Online-Simulation einen realen Veränderungsprozess (Einführung der E-Akte in einem Team der Hansestadt Lübeck) in allen Phasen simulieren können und jeweils eine individuelle Reaktion auf ihre Entscheidungen und Handlungen erhalten.

Abbildung 74 - Veranstaltungen 2023 nach Themenfeldern



EDV-und IT Kompetenzen, Gesundheitsthemen und Führungskompetenzen als Schwerpunkthemen

Zur Stärkung der Digitalisierung unser Verwaltung haben wir 2023 die meisten Veranstaltungen im Bereich EDV/IT-Kompetenz durchgeführt.

Da uns die Gesundheit der Mitarbeitenden besonders am Herzen liegt, haben wir hier ebenfalls einen Schwerpunkt gesetzt und gemeinsam mit dem Gesundheitsmanagement auch viele neue Fortbildungsformate realisiert.

Förderung berufliche Weiterbildung

Im Rahmen der Dienstvereinbarung zur Förderung der beruflichen Weiterbildung wird die Möglichkeit zur Förderung durch Zeitanreize oder finanzielle Unterstützung für z. B. begleitende Masterstudiengänge, Meisterlehrgänge gegeben.
Diese Förderung wurde seit Einführung 2022 von 35 Personen in Anspruch genommen.

4.5 Betriebliches Gesundheits-management

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement ist mittlerweile fester Bestandteil der Lübecker Stadtverwaltung. Motivierte und leistungsfähige Mitarbeitende sind die wichtigste Voraussetzung dafür, den vielfältigen Aufgaben und Anforderungen dauerhaft gerecht werden zu können. Bei der Hansestadt Lübeck bietet ein Netzwerk von Experten vielfältige Angebote und individuelle Beratung für den Schutz und die Förderung der Gesundheit. Eine wichtige Rolle spielen Prävention am Arbeitsplatz und eine frühzeitige Unterstützung im Rahmen des Betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM).

Betriebliche Gesundheitsförderung

Auch in 2023 wurde das Präventionsangebot für die Mitarbeitenden Lübeck weiter ausgebaut. Neben dem wöchentlich durchgeführten Online-Live-Training „Frische-Kick“, in welchem in 15-Minuten-Einheiten Ausgleichs-und Lockerungsübungen professionell angeleitet werden, konnte das merklich Gesundheitsangebot erweitert werden. In regelmäßigen Abständen finden Rückenfitness-, Entspannungs- und Nordic Walking- Kurse statt. Weiterhin gibt es die Möglichkeit sich Betriebssportsparten anzuschließen um einen sportlichen Ausgleich zum Arbeitsalltag zu schaffen. Spezielle Aktionen wie die Teilnahme am Lübecker Drachenbootfestival und am Lübecker Staffelmarathon fördern neben der Gesundheit auch das Gemeinschaftsgefühl und runden das Präventionsangebot ab.

Navigation 60 plus

Angesichts des stark voranschreitenden demographischen Wandels und der steigenden Zahlen von Mitarbeitenden, die in den Ruhestand eintreten, rückt die nachberufliche Lebensphase für eine erhebliche Anzahl an Mitarbeitenden in greifbare Nähe. Die Veränderungen in vielen Bereichen des Alltags, die mit dem Ende des Erwerbslebens einhergehen, sind erheblich. Eine frühzeitige Vorbereitung auf diesem besonderen Lebensübergang ist sinnvoll, um die vielen Chancen, die der neue Lebensabschnitt bietet, zu nutzen sowie möglichen Risiken vorzubeugen.
Daher wird das Seminar für Beschäftigte aller Berufsgruppen, die sich maximal fünf Jahre vor Eintritt in den Ruhestand befinden oder vielleicht auch kurz davorstehen, im Fortbildungsprogramm zum Thema Gesundheit angeboten. In erster Linie soll mit dem Seminar „Navigation 60 plus“ der langsame Übergang vom Arbeitsleben in den Ruhestand vorbereitet werden. Die Teilnehmer:innen sollen sensibilisiert werden, sich mit den dadurch entstehenden Veränderungen zu befassen.

Azubi-FIT

Das Programm Azubi-FIT bringt den Nachwuchskräften der HL seit 2016 in nach Jahrgängen unterschiedlichen Modulen Themen wie z. B. Ernährung, Ergonomie, Kommunikation, Lern- und Prüfungsvorbereitung oder Stressprävention näher und soll Impulse setzen wie auch Wege aufzeigen, wie ein gesundes Berufsleben gestaltet werden kann.

Zusätzlich wird es immer wichtiger, durch gemeinsame Projektarbeiten und Teambildungsmaßnahmen den Austausch und die Vernetzung der Nachwuchskräfte berufsübergreifend zu unterstützen und ein Gemeinschaftsgefühl sowie die Identifikation zur Hansestadt Lübeck zu fördern.

Daher fand im Oktober 2023 bereits zum zweiten Mal das Bauprojekt im Rahmen des Azubi-Fit Programms unter dem Motto „Wir. In Bewegung für Lübeck." statt. Unsere Nachwuchskräfte des ersten Lehrjahres (bzw. des 2. Studienjahres) gestalteten in kleinen Projektgruppen Spielgeräte auf dem Schulgelände der Grundschule Roter Hahn in Lübeck Kücknitz.
Die Bauprojektwoche wurde handwerklich und pädagogisch durch eine versierte Fachfirma begleitet.





Externe Mitarbeitendenberatung (EAP)

Die Zunahme von Fehlzeiten aufgrund psychischer Erkrankungen zeigt sich auch bei der Hansestadt Lübeck. Stress, Konflikte und tiefgreifende Veränderungen sowie Alltagssorgen oder gesundheitliche Probleme führen oftmals zur Be- oder Überlastung, im ungünstigsten Fall auch zur Erkrankung. Kommt es zu einer psychischen Erkrankung, sind die Ausfallzeiten in aller Regel lange andauernd und die Rückkehr an den Arbeitsplatz ist oftmals herausfordernd.
Als umfassende Präventionsmöglichkeit wird eine externe Mitarbeitendenberatung (Employee Assistance Program) für alle Beschäftigten angeboten. Diese kostenfreie Beratung hilft bei der Lösungssuche für gesundheitliche, berufliche, private oder persönliche Fragestellungen – auch im Haushalt lebende Angehörige können das Angebot kostenfrei nutzen. Die Nutzungsrate lag im Zeitraum April 2023 – März 2024 bei 2,0%. Das sind im Nutzungszeitraum 105 Fälle, davon 15 Führungskräfteberatungen. Zum größten Teil wurden Beratungen zu arbeitsbezogenen Themen (z. B. Kommunikation und Konflikte am Arbeitsplatz) durchgeführt, gefolgt von Beratungen zu Themen aus dem Privatleben und Gesundheit.

Mobilitätszuschuss zur Förderung von Gesundheit und Umwelt

Diesen Zuschuss nehmen bereits knapp 2.060 Mitarbeitende in Anspruch. Rund 1.200 für das Jobticket, 490 für das Fahrradleasing und 335 für den Fahrradkauf (Stand Juni 2024).
Neben dem Zuschuss leisten attraktive Carsharingangebote sowie Fahrradstellplätze und Servicestationen einen Beitrag zur Arbeitgeberattraktivität, zum Klima- und Lärmschutz als auch zur Gesunderhaltung der Beschäftigten.

Anhang

Tabelle 1 – Personalbestand der Hansestadt Lübeck – Überblick
Tabelle 2 – Wichtige Personalkennzahlen der Kernverwaltung
Tabelle 3 – Personalbestand in der Kernverwaltung in 2020 – Fachbereichsübersicht
Tabelle 4 – Entwicklung Personalbestand in den Fachbereichen
Tabelle 5 – Übersicht nach Status- und Laufbahngruppen in der Kernverwaltung
Tabelle 6 – Auszubildende nach Ausbildungsberufen in der Kernverwaltung
Tabelle 7 – Bezahlungsstruktur der Beamt:innen
Tabelle 8 – Bezahlungsstruktur der Tarifbeschäftigten
Tabelle 9 – Fehlzeiten in Kalendertagen

Tabelle 1 – Personalbestand der Hansestadt Lübeck – Überblick 2023

	Kernverwaltung		SeniorInnen-einrichtungen		Entsorgungsbetriebe		Lübecker Schwimmbäder		Kurbetrieb		Gesamt	
Stammpersonal												
weiblich	2.153	56,8%	382	80,4%	88	13,2%	23	51,1%	12	41,4%	**2.658**	53,1%
männlich	1.637	43,2%	93	19,6%	579	86,8%	22	48,9%	17	58,6%	**2.348**	46,9%
gesamt	**3.790**	**100%**	**475**	**100%**	**667**	**100%**	**45**	**100%**	**29**	**100%**	**5.006**	**100%**
Auszubildende, Anwärter:innen												
weiblich	108	55,7%	22	78,6%	3	13,0%	3	75,0%	1	100,0%	**137**	54,8%
männlich	86	44,3%	6	21,4%	20	87,0%	1	25,0%	0	0,00%	**113**	45,2%
gesamt	**194**	**100%**	**28**	**100%**	**23**	**100%**	**4**	**100%**	**1**	**100%**	**250**	**100%**
Sonstiges budgetrelevantes Personal[1)]												
weiblich	109	58,3%	22	78,6%	2	15,4%	0	0,00%	0	0,00%	**133**	58,1%
männlich	78	41,7%	6	21,4%	11	84,6%	0	0,00%	1	100,0%	**96**	41,9%
gesamt	**187**	**100%**	**28**	**100%**	**13**	**100%**	**0**	**0,00%**	**1**	**100%**	**229**	**100%**
Budgetrelevant												
weiblich	2.370	56,8%	426	80,2%	93	13,2%	26	53,1%	13	41,9%	**2.928**	53,4%
männlich	1.801	43,2%	105	19,8%	610	86,8%	23	46,9%	18	58,1%	**2.557**	46,6%
gesamt	**4.171**	**100%**	**531**	**100%**	**703**	**100%**	**49**	**100%**	**31**	**100%**	**5.485**	**100%**
Beurlaubte u. sonstige Beschäftigte ohne Bezüge[2)]												
weiblich	140	85,4%	31	88,6%	3	18,8%	0	0,00%	1	100,0%	**175**	80,3%
männlich	24	14,6%	4	11,4%	13	81,3%	2	100,0%	0	0,00%	**43**	19,7%
gesamt	**164**	**100%**	**35**	**100%**	**16**	**100%**	**2**	**100%**	**1**	**100%**	**218**	**100%**
Gesamtbestand												
weiblich	2.510	57,9%	457	80,7%	96	13,4%	26	51,0%	14	43,8%	**3.103**	54,4%
männlich	1.825	42,1%	109	19,3%	623	86,6%	25	49,0%	18	56,3%	**2.600**	45,6%
gesamt	**4.335**	**100%**	**566**	**100%**	**719**	**100%**	**51**	**100%**	**32**	**100%**	**5.703**	**100%**
Gesamtbestand Vollzeitäquivalente												
weiblich	2.077	54,3%	250	77,6%	84	12,1%			13	42,2%	**2.424**	49,7%
männlich	1.748	45,7%	72	22,4%	612	87,9%			18	57,8%	**2.450**	50,3%
gesamt	**3.825**	**100%**	**322**	**100%**	**696**	**100%**	**0**	**0%**	**31**	**100%**	**4.874**	**100%**

[1)] setzt sich zusammen aus Referendaren, FSJ, BFD, geringfügig Beschäftigten und sonstigen Beschäftigten mit Bezügen

[2)] setzt sich zusammen aus Beurlaubten, Beschäftigten in Elternzeit und sonstigen Beschäftigten ohne Bezüge, z.B. Langzeiterkrankte

Tabelle 2 – Wichtige Personalkennzahlen der Kernverwaltung

	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
Beschäftigtenstand																				
Beschäftigte im Stammpersonal	3.027		3.021		3.064		3.611		3.193		3.306		3.491		3.611		3.643		3.790	
Budgetrelevanter Personalbestand	3.242		3.249		3.300		3.382		3.478		3.601		3.896		3.977		3.993		4.171	
Gesamt der Beschäftigungsverhältnisse	3.367		3.364		3.416		3.515		3.603		3.747		3.978		4.138		4.174		4.335	
Vollzeitäquivalent im Stammpersonal	2.671		2.672		2.725		2.780		2.854		2.956		3.103		3.215		3.254		3.338	
Beschäftigte mit einer Befristung	50		68		75		106		80		72		132		120		88		92	
Ausbildung, Referendariat, FSJ, BFD																				
Ausbildungskontingent insgesamt (HL)	184	3,8%	182	3,9%	167	3,5%	177	3,7%	189	3,9%	185	3,8%	216	4,5%	240	5,0%	254	5,3%	250	5,2%
Auszubildende, Anwärter:innen (Kernverwaltung)	115	3,4%	123	3,7%	117	3,4%	127	3,6%	140	3,9%	140	3,7%	169	4,2%	190	4,6%	203	4,9%	194	4,5%
Ref., FSJ, BFD (Kernverwaltung)	13	0,4%	17	0,5%	24	0,7%	31	0,9%	34	0,9%	43	1,1%	40	1,0%	38	0,9%	27	0,6%	32	0,7%
Status- und Laufbahngruppen im Stammpersonal																				
Beamt:innen	787		773		789		778		769		772		769		755		741		733	
Tarifbeschäftigte (ehem. Angestellte)	1.620		1.623		1.663		1.733		1.830		1.934		2.089		2.222		2.204		2.415	
Tarifbeschäftigte (ehem. ArbeiterInnen)	620		625		612		612		594		600		624		634		610		642	
Teilzeitbeschäftigung im Stammpersonal																				
Teilzeitbeschäftigte und -quote	912	30,1%	941	31,1%	959	31,3%	973	26,9%	986	30,9%	1.062	32,1%	1.163	33,3%	1.233	34,1%	1.398	38,4%	1.358	35,8%
Beschäftigte in Altersteilzeit (Anzahl/ Quote)	78	2,6%	57	1,9%	39	1,2%	28	0,8%	25	0,7%	19	0,6%	23	0,6%	28	0,6%	43	0,6%	38	0,6%
Altersstruktur im Stammpersonal																				
Beschäftigte bis 29 Jahre	228	7,5%	227	7,5%	266	8,7%	261	7,2%	275	8,6%	291	8,8%	352	10,1%	355	9,8%	353	9,7%	390	10,3%
Beschäftigte zwischen 30 und 39 Jahren	383	12,7%	371	12,3%	390	12,7%	454	12,6%	514	16,1%	577	17,5%	658	18,8%	746	20,7%	769	21,1%	850	22,4%
Beschäftigte zwischen 40 und 49 Jahren	891	29,4%	858	28,4%	783	25,6%	753	20,9%	732	22,9%	704	21,3%	712	20,4%	729	20,2%	770	21,1%	792	20,9%
Beschäftigte zwischen 50 und 59 Jahren	1.199	39,6%	1.209	40,0%	1.245	40,6%	1.223	33,9%	1.234	38,6%	1.275	38,6%	1.287	36,9%	1.259	34,9%	1.226	33,7%	1.209	31,9%
Beschäftigte ab 60 Jahren	326	10,8%	356	11,8%	380	12,4%	432	12,0%	438	13,7%	459	13,9%	482	13,8%	522	14,5%	525	14,4%	549	14,5%
Durchschnittsalter im Stammpersonal (w/m)	47,5	48,0	47,8	48,4	48,2	47,9	48,2	47,9	47,9	47,5	47,7	47,4	47,0	47,0	47,3	47,1	47,4	46,9	47,0	46,3
Beurlaubungen																				
Beurlaubte insgesamt [3]	82	2,4%	82	2,4%	84	2,5%	92	2,6%	89	2,5%	71	1,9%	85	2,1%	106	2,6%	93	2,2%	97	2,2%
Geschlechterverhältnis																				
Frauen und Männer im Stammpersonal	1.691	1.336	1.710	1.311	1.748	1.316	1.797	1.326	1.816	1.377	1.896	1.410	2.008	1.483	2.075	1.536	2.077	1.566	2.153	1.637
Frauenquote Stammpersonal	55,9%		56,6%		57,1%		57,5%		56,9%		57,4%		57,5%		57,5%		57,0%		56,8%	
Beurlaubte (w/ m)	72	10	72	10	74	10	78	14	82	7	64	7	77	8	93	13	83	10	91	6
Teilzeitbeschäftigte (w/ m)	853	59	875	66	932	78	899	74	888	98	946	116	1.019	144	1.090	176	1.118	183	1.152	206
VZÄ Teilzeitbeschäftigte (w/ m)					621	52	597	47	598	63	689	82	695	93,26	752	117,66	764	112	771	136
Beschäftigte in Altersteilzeit (w/ m)	41	37	32	25	25	14	17	11	16	9	13	6	17	6	18	10	27	16	23	16
Auszubildende, Anwärter:innen (w/ m)	45	70	43	80	52	65	59	68	65	75	64	76	92	77	106	84	110	93	108	86
Referendare, FSJ, BFD (w/ m)	8	5	15	2	18	6	19	12	24	10	29	14	27	13	25	13	21	6	24	8
Bereichsleitungen HL (w/ m)	14	23	13	22	12	17	14	16	15	16	15	16	16	16	16	16	14	17	14	18
Stellvertretende Bereichsleitungen HL (w/ m)	13	18	12	20	11	15	9	14	14	11	13	14	10	11	10	9	8	7	17	14
Schwerbehinderte im Stammpersonal																				
Beschäftigte mit Schwerbehinderungen	208	6,9%	207	6,9%	217	7,1%	222	7,1%	228	7,1%	235	7,1%	250	7,2%	262	7,3%	266	7,3%	257	6,8%

[1] bis 2014 sind die Referendare, FSJ, BFD in den Angaben zu den Auszubildenden, Anwärter:innen enthalten - siehe Anmerkung auf S. 3

[2] bis 2014 sind die Beschäftigten in Altersteilzeit in den Angaben zu den Teilzeitbeschäftigten enthalten - siehe Anmerkung auf S. 3

[3] ab 2019 sind Personen mit Erwerbsminderungsrente nicht mehr in der Kategorie "Beurlaubte" enthalten

68 von 373 in Zusammenstellung

Tabelle 3 – Personalbestand der Kernverwaltung in 2023 - Fachbereichsübersicht

	Fachbereich 1			Fachbereich 2			Fachbereich 3			Fachbereich 4			Fachbereich 5			Gesamt		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Stammpersonal																		
Unbefristet Beschäftigte mit Bezügen	234	178	**412**	372	107	**479**	279	532	**811**	853	191	**1.044**	360	592	**952**	2.098	1.600	**3.698**
Befristet Beschäftigte mit Bezügen	5	9	**14**	5	4	**9**	8	6	**14**	8	3	**11**	29	15	**44**	55	37	**92**
Gesamt	**239**	**187**	**426**	**377**	**111**	**488**	**287**	**538**	**825**	**861**	**194**	**1.055**	**389**	**607**	**996**	**2.153**	**1.637**	**3.790**
Zusätzlich budgetrelevantes Personal																		
Auszubildende, Anwärter:innen	52	39	**91**	4	0	**4**	13	31	**44**	37	7	**44**	2	9	**11**	108	86	**194**
Sonstige budgetrelevante Beschäftigte	2	5	**13**	12	5	**17**	11	33	**44**	69	13	**82**	15	22	**37**	109	78	**187**
Gesamt	**54**	**44**	**104**	**16**	**5**	**21**	**24**	**64**	**88**	**106**	**20**	**126**	**17**	**31**	**48**	**217**	**164**	**381**
Nicht budgetrelevantes Personal																		
Gesamt	**9**	**3**	**12**	**20**	**0**	**20**	**10**	**4**	**14**	**67**	**6**	**73**	**34**	**11**	**45**	**140**	**24**	**164**
Gesamt des Personalbestandes	302	234	542	413	116	529	321	606	927	1.034	220	1.254	440	649	1.089	2.510	1.825	4.335

Tabelle 4 – Entwicklung Personalbestand in den Fachbereichen 1 - 5

Fachbereich 1	2014			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Stammpersonal																														
Unbefristet Beschäftigte mit Bezügen	178	160	338	180	154	334	180	148	328	173	153	326	173	155	328	194	155	349	201	162	363	210	159	369	216	167	383	234	178	412
Befristet Beschäftigte mit Bezügen	3	6	9	4	4	8	6	2	8	7	2	9	7	3	10	6	5	11	4	4	8	6	6	12	5	8	13	5	9	14
Gesamt	181	166	347	184	158	342	186	150	336	180	155	335	180	158	338	200	160	360	205	166	371	216	165	381	221	175	396	239	187	426
Zusätzlich budgetrelevantes Personal																														
Auszubildende, Anwärter:innen	42	22	64	41	25	66	49	22	71	50	27	77	55	34	89	53	36	89	64	33	97	59	33	92	54	36	90	52	39	91
Sonstige budgetrelevante Beschäftigte	2	1	3	5	3	8	3	7	10	7	6	13	6	3	9	6	4	10	5	5	10	6	3	9	10	3	13	2	5	7
Gesamt	44	23	67	46	28	74	52	29	81	57	33	90	61	37	98	59	40	99	69	38	107	65	36	101	64	39	103	54	44	98
Nicht budgetrelevantes Personal																														
Gesamt	6	2	8	2	0	2	3	0	3	5	0	5	4	1	5	3	0	3	3	0	3	5	1	6	8	3	11	9	3	0
Gesamt des Personalbestandes	231	191	422	232	186	418	241	179	420	242	188	430	245	196	441	262	200	462	277	204	481	286	202	488	293	217	510	302	234	524

Fachbereich 2	2014			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
St	**Stammpersonal**																													
Unbefristet Beschäftigte mit Bezügen	278	105	383	278	107	385	292	100	392	295	97	392	286	98	384	298	101	399	336	111	447	346	112	458	356	107	463	372	107	479
Befristet Beschäftigte mit Bezügen	1	1	2	1	3	4	3	4	7	2	4	6	6	1	7	2	1	3	32	17	49	27	18	45	10	13	23	5	4	9
Gesamt	279	106	385	279	110	389	295	104	399	297	101	398	292	99	391	300	102	402	368	128	496	373	130	503	366	120	486	377	111	488
Zu	**Zusätzlich budgetrelevantes Personal**																													
Auszubildende, Anwärter:innen	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	4	0	4	4	0	4
Sonstige budgetrelevante Beschäftigte	14	7	21	14	2	16	16	3	19	12	1	13	17	2	19	17	4	21	26	4	30	22	2	24	7	4	11	12	5	17
Gesamt	14	7	21	14	3	17	16	4	20	12	1	13	17	3	20	17	5	22	26	5	31	23	2	25	11	4	15	16	5	21
Ni	**Nicht budgetrelevantes Personal**																													
Gesamt	13	1	14	14	0	14	14	1	15	14	1	15	14	1	15	17	2	19	17	2	19	16	0	16	22	1	23	20	0	20
Ge	Gesamt des Personalbestandes	306	114	420	307	113	420	325	109	434	323	103	426	323	103	426	334	109	443	411	135	546	412	132	544	399	125	524	413	116	529

Fachbereich 3	2014			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Stammpersonal																														
Unbefristet Beschäftigte mit Bezügen	172	413	585	185	402	587	189	420	609	200	422	622	211	444	655	221	456	677	242	471	713	245	493	738	245	517	762	279	532	811
Befristet Beschäftigte mit Bezügen	4	3	7	8	2	10	5	1	6	7	2	9	8	5	13	8	5	13	6	5	11	6	6	12	4	4	8	8	6	14
Gesamt	176	416	592	193	404	597	194	421	615	207	424	631	219	449	668	229	461	690	248	476	724	251	499	750	249	521	770	287	538	825
Zusätzlich budgetrelevantes Personal																														
Auszubildende, Anwärter:innen	0	29	29	0	37	37	1	27	28	6	23	29	7	23	30	7	21	28	7	28	35	10	36	46	12	38	50	13	31	44
Sonstige budgetrelevante Beschäftigte	11	7	18	6	16	22	4	13	17	7	16	23	11	8	19	9	15	24	14	22	36	12	20	32	29	10	39	11	33	44
Gesamt	11	36	47	6	53	59	5	40	45	13	39	52	18	31	49	16	36	52	21	50	71	22	56	78	41	48	89	24	64	88
Nicht budgetrelevantes Personal																														
Gesamt	11	4	15	11	3	14	12	2	14	8	1	9	12	1	13	15	4	19	5	3	8	13	6	19	14	4	18	10	4	14
Gesamt des Personalbestandes	198	456	654	210	460	670	211	463	674	228	464	692	249	481	730	260	501	761	274	529	803	286	561	847	304	573	877	321	606	927

70 von 373 in Zusammenstellung

Fachbereich 4	2014			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Stammpersonal																														
Unbefristet Beschäftigte mit Bezügen	658	206	864	655	203	858	664	137	801	680	139	819	735	147	882	767	154	921	814	163	977	843	179	1.022	850	179	1.029	853	191	1.044
Befristet Beschäftigte mit Bezügen	11	5	16	12	4	16	27	3	30	43	6	49	20	8	28	20	5	25	17	4	21	17	4	21	14	3	17	8	3	11
Gesamt	**669**	**211**	**880**	**667**	**207**	**874**	**691**	**140**	**831**	**723**	**145**	**868**	**755**	**155**	**910**	**787**	**159**	**946**	**831**	**167**	**998**	**860**	**183**	**1.043**	**864**	**182**	**1.046**	**861**	**194**	**1.055**
Zusätzlich budgetrelevantes Personal																														
Auszubildende, Anwärter:innen	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	4	2	2	4	4	2	6	18	2	20	33	3	36	36	7	43	37	7	44
Sonstige budgetrelevante Beschäftigte	29	9	38	29	8	37	37	10	47	35	20	55	52	13	65	50	16	66	93	18	111	53	16	69	38	13	51	69	13	82
Gesamt	**30**	**10**	**40**	**30**	**9**	**39**	**38**	**11**	**49**	**37**	**22**	**59**	**54**	**15**	**69**	**54**	**18**	**72**	**111**	**20**	**131**	**86**	**19**	**105**	**74**	**20**	**94**	**106**	**20**	**126**
Nicht budgetrelevantes Personal																														
Gesamt	**36**	**2**	**38**	**40**	**2**	**42**	**36**	**1**	**37**	**53**	**2**	**55**	**38**	**3**	**41**	**50**	**3**	**53**	**30**	**3**	**33**	**77**	**3**	**80**	**68**	**7**	**75**	**67**	**6**	**73**
Gesamt des Personalbestandes	735	223	958	737	218	955	765	152	917	813	169	982	847	173	1.020	891	180	1.071	972	190	1.162	1.023	205	1.228	1.006	209	1.215	1.034	220	1.254

Fachbereich 5	2014			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Stammpersonal																														
Unbefristet Beschäftigte mit Bezügen	378	429	807	374	415	789	370	489	859	364	494	858	355	509	864	367	521	888	332	527	859	357	547	904	360	558	918	360	592	952
Befristet Beschäftigte mit Bezügen	8	8	16	13	17	30	12	12	24	26	7	33	15	7	22	13	7	20	24	19	43	18	12	30	17	10	27	29	15	44
Gesamt	**386**	**437**	**823**	**387**	**432**	**819**	**382**	**501**	**883**	**390**	**501**	**891**	**370**	**516**	**886**	**380**	**528**	**908**	**356**	**546**	**902**	**375**	**559**	**934**	**377**	**568**	**945**	**389**	**607**	**996**
Zusätzlich budgetrelevantes Personal																														
Auszubildende, Anwärter:innen	1	15	16	1	16	17	1	14	15	1	16	17	1	15	16	0	16	16	3	13	16	3	12	15	4	12	16	2	9	11
Sonstige budgetrelevante Beschäftigte	11	9	23	11	11	22	11	15	26	15	13	28	15	18	33	17	17	34	26	23	49	22	31	53	17	16	33	15	22	37
Gesamt	**12**	**24**	**36**	**12**	**27**	**39**	**12**	**29**	**41**	**16**	**29**	**45**	**16**	**33**	**49**	**17**	**33**	**50**	**29**	**36**	**65**	**25**	**43**	**68**	**21**	**28**	**49**	**17**	**31**	**48**
Nicht budgetrelevantes Personal																														
Gesamt	**39**	**15**	**54**	**33**	**10**	**43**	**36**	**11**	**47**	**34**	**15**	**49**	**44**	**7**	**51**	**40**	**12**	**52**	**21**	**5**	**26**	**31**	**9**	**40**	**40**	**14**	**54**	**34**	**11**	**45**
Gesamt des Personalbestandes	437	476	913	432	469	901	430	541	971	440	545	985	430	556	986	437	573	1.010	406	587	993	431	611	1.042	438	610	1.048	440	649	1.089

71 von 373 in Zusammenstellung

Tabelle 5 – Übersicht nach Status- und Laufbahngruppen in der Kernverwaltung

	ohne / einfacher Dienst			mittlerer Dienst			gehobener Dienst			höherer Dienst			Gesamt			davon Wahlbeamte		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Beamt:innen																		
FB 1	0	0	**0**	15	8	**23**	39	41	**80**	3	4	**7**	57	53	**110**	0	1	**1**
FB 2	0	0	**0**	16	3	**19**	70	23	**93**	3	0	**3**	89	26	**115**	1	0	**1**
FB 3	0	0	**0**	16	286	**302**	31	61	**92**	4	4	**8**	51	351	**402**	0	1	**1**
FB 4	0	0	**0**	13	2	**15**	26	10	**36**	5	3	**8**	44	15	**59**	1	0	**1**
FB 5	0	0	**0**	9	2	**11**	12	20	**32**	3	2	**5**	24	24	**48**	1	0	**1**
Gesamt	**0**	**0**	**0**	**69**	**301**	**370**	**178**	**155**	**333**	**18**	**13**	**31**	**265**	**469**	**734**	**3**	**2**	**5**
Tarifbeschäftigte																		
FB 1	6	7	**13**	103	38	**141**	59	68	**127**	14	21	**35**	182	134	**316**			
FB 2	1	3	**4**	157	33	**190**	113	44	**157**	17	6	**23**	288	86	**374**			
FB 3	3	2	**5**	177	133	**310**	48	48	**96**	8	4	**12**	236	187	**423**			
FB 4	50	9	**59**	525	90	**615**	219	66	**285**	23	14	**37**	817	179	**996**			
FB 5	183	92	**275**	95	344	**439**	59	119	**178**	28	27	**55**	365	582	**947**			
Gesamt	**243**	**113**	**356**	**1.057**	**638**	**1.695**	**498**	**345**	**843**	**90**	**72**	**162**	**1.888**	**1.168**	**3.056**			
davon Angestellte																		
FB 1	4	3	**7**	103	38	**141**	59	68	**127**	14	21	**35**	180	130	**310**			
FB 2	1	3	**4**	157	33	**190**	113	44	**157**	17	6	**23**	288	86	**374**			
FB 3	3	1	**4**	176	113	**289**	48	48	**96**	8	4	**12**	235	166	**401**			
FB 4	6	0	**6**	523	76	**599**	219	66	**285**	23	14	**37**	771	156	**927**			
FB 5	0	0	**0**	67	102	**169**	59	119	**178**	28	27	**55**	154	248	**402**			
Gesamt	**14**	**7**	**21**	**1.026**	**362**	**1.388**	**498**	**345**	**843**	**90**	**72**	**162**	**1.628**	**786**	**2.414**			
davon Arbeiter:Innen																		
FB 1	2	4	**6**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	2	4	**6**			
FB 2	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**			
FB 3	0	1	**1**	1	20	**21**	0	0	**0**	0	0	**0**	1	21	**22**			
FB 4	44	9	**53**	2	14	**16**	0	0	**0**	0	0	**0**	46	23	**69**			
FB 5	183	92	**275**	28	242	**270**	0	0	**0**	0	0	**0**	211	334	**545**			
Gesamt	**229**	**106**	**335**	**31**	**276**	**307**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**260**	**382**	**642**			

72 von 373 in Zusammenstellung

	ohne / einfacher Dienst			mittlerer Dienst			gehobener Dienst			höherer Dienst			Gesamt			davon Wahlbeamt:innen		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Ges. Stammpersonal																		
Vollzeit	12	72	**84**	569	849	**1.418**	360	435	**795**	60	75	**135**	1.001	1.431	**2.432**	3	2	**5**
Teilzeit	231	41	**272**	557	90	**647**	316	65	**381**	48	10	**58**	1.152	206	**1.358**	0	0	
Gesamt	**243**	**113**	**356**	**1.126**	**939**	**2.065**	**676**	**500**	**1.176**	**108**	**85**	**193**	**2.153**	**1.637**	**3.790**	**3**	**2**	**5**
davon Mitarbeiter:innen im Jobcenter Lübeck																		
Beamt:innen	0	0	**0**	1	1	**2**	28	10	**38**	0	0	**0**	29	11	**40**			
Tarifbeschäftigte	0	0	**0**	22	6	**28**	20	10	**30**	0	0	**0**	42	16	**58**			
Gesamt	**0**	**0**	**0**	**23**	**7**	**30**	**48**	**20**	**68**	**0**	**0**	**0**	**71**	**27**	**98**			
Zusätzlich budgetrelevantes Personal																		
Auszubildende, Anwärter:innen	0	0	**0**	77	58	**135**	31	28	**59**	0	0	**0**	108	86	**194**			
Sonst. budgetrel. Personal	8	5	**13**	73	55	**128**	28	16	**44**	0	2	**2**	109	78	**187**			
Gesamt	**8**	**5**	**13**	**150**	**113**	**263**	**59**	**44**	**103**	**0**	**2**	**2**	**217**	**164**	**381**			
Nicht budgetrelevantes Personal																		
	29	4	**33**	84	14	**98**	24	3	**27**	3	3	**6**	**140**	**24**	**164**			
Gesamtes Personal	**251**	**118**	**369**	**1.299**	**1.059**	**2.358**	**783**	**564**	**1.347**	**108**	**87**	**195**	**2.510**	**1.825**	**4.335**			

Tabelle 6 – Auszubildende nach Ausbildungsberufen in der Kernverwaltung

	2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023		
	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
Eintritt Auszubildende	17	17	**34**	14	15	**29**	14	12	**26**	37	14	**51**	29	21	**50**	34	48	**44**	27	23	**44**
Eintritt Anwärter:innen	6	17	**23**	6	11	**17**	11	12	**23**	6	17	**23**	10	18	**28**	6	32	**38**	12	15	**27**
darin enthaltene Anwärter Feuerwehr	2	8	**10**	0	5	**5**	0	8	**8**	0	8	**8**	2	12	**14**	1	23	**24**	3	9	**12**
Eintritt Prakikant:innen	3	0	**3**	3	1	**4**	5	1	**6**	3	1	**4**	3	3	**6**	3	2	**5**	2	0	**2**
Eintritt Freiwilliges Soziales Jahr	5	4	**9**	9	3	**12**	9	2	**11**	10	4	**14**	7	2	**9**	4	2	**6**	7	1	**8**
Eintritt Bundesfreiwilligendienst	11	6	**17**	10	3	**13**	14	11	**25**	14	8	**22**	12	8	**20**	14	1	**15**	11	4	**15**
Gesamt Eintritt im Jahr + am 31.12 noch da	42	44	**86**	42	33	**75**	53	38	**91**	70	44	**114**	61	52	**113**	61	85	**108**	59	43	**96**
Verwaltungsfachangestellte/r	34	8	**42**	34	12	**46**	31	17	**48**	39	15	**54**	35	17	**52**	36	15	**51**	31	17	**48**
Fachangstellte/r f. Medien-u.Informationsdienste	2	1	**3**	2	1	**3**	1	1	**2**	0	1	**1**	1	1	**2**	2	1	**3**	3	0	**3**
Fachinformatiker/in	0	1	**1**	1	0	**1**	0	1	**1**				0	1	**1**	0	1	**1**	0	1	**1**
Fachkraft für Hygieneüberwachung				1	0	**1**	0	1	**1**	0	1	**1**				3	0	**3**	3	0	**3**
StadtinspektorAnwärter:innen (gD)	16	18	**34**	21	21	**42**	22	18	**40**	25	18	**43**	24	15	**39**	18	20	**38**	21	19	**40**
BrandmeisterAnwärter:innen (mD)	1	13	**14**	1	12	**13**	0	11	**11**	0	15	**15**	1	21	**22**	0	20	**20**	1	7	**8**
Oberbrandinspektor Anwärter (gD)	1	1	**2**	1	1	**2**	0	1	**1**	0	1	**1**	1	1	**2**	2	4	**6**	3	6	**9**
Brandreferendar/in (hD)							0	1	**1**	0	1	**1**									
Gärtner/in	1	10	**11**	1	8	**9**	0	7	**7**	5	3	**8**	2	4	**6**	3	3	**6**	2	1	**3**
Garten- und Landschaftsbauer:in													1	2	**3**	1	2	**3**	0	3	**3**
Forstwirt/in	1	3	**4**	1	3	**4**	1	3	**4**	0	4	**4**	0	3	**3**	0	4	**4**	0	4	**4**
Wasserbauer/in	0	2	**2**	0	2	**2**	0	2	**2**	0	2	**2**	0	2	**2**	0	2	**2**	0	2	**2**
Hauswirtschafter/in	0	1	**1**	0	1	**1**	0	1	**1**	0	1	**1**	1	0	**1**	1	0	**1**	1	0	**1**
Straßenwärter/in	0	3	**3**	0	3	**3**	0	4	**4**	0	3	**3**	0	2	**2**	0	3	**3**	0	1	**1**
Straßenbauer/in				1	0	**1**	0	1	**1**	0	2	**2**	0	2	**2**	0	2	**2**	0	1	**1**
Hafenschiffer/in	0	1	**1**	0	1	**1**	0	2	**2**	0	1	**1**									
Notfallsanitäter/in	3	6	**9**	4	7	**11**	6	5	**11**	6	7	**13**	7	10	**17**	9	9	**18**	8	14	**22**
Lebensmittelkontrolleur:in										1	0	**1**	1	1	**2**	1	1	**2**	1	0	**2**
Erzieher/in							3	0	**3**	17	1	**18**	27	2	**29**	28	5	**33**	27	6	**33**
Bachelor of Arts - Soziale Arbeit																6	1	**7**	7	1	**7**
Prakrikant:innen	3	0	**3**	3	1	**4**	5	1	**6**	3	1	**4**	3	3	**6**	3	2	**5**	6	2	**8**
Freiwilliges Soziales Jahr	11	8	**19**	10	3	**13**	10	2	**12**	10	4	**14**	7	2	**9**	4	7	**11**	7	2	**9**
Bundesfreiwilligendienst	5	4	**9**	12	6	**18**	14	11	**25**	14	8	**22**	15	8	**23**	14	1	**15**	11	4	**15**
Gesamtzahl im Jahr	78	80	**158**	93	82	**175**	93	90	**183**	120	89	**209**	126	97	**223**	131	103	**234**	132	91	**223**
davon:																					
Auszubildende in gewerb.-techn. Berufen	2	20	**22**	3	18	**21**	1	19	**20**	3	17	**20**	3	15	**18**	4	16	**20**	4	5	**9**
Auszubildende/ Anwärter in Verw. Berufen	52	28	**80**	58	34	**92**	54	37	**91**	64	34	**98**	60	34	**94**	56	37	**93**	58	38	**96**
Anwärter im feuerwehrtechnischen Dienst	2	14	**16**	2	13	**15**	0	13	**13**	0	17	**17**	2	22	**24**	2	24	**26**	4	13	**17**
Auszubildende Gesundheisberufe	22	18	**40**	30	17	**47**	9	7	**16**	8	8	**16**	9	11	**20**	14	10	**24**	8	14	**22**
Auszubildende soziale u. pädagogische Berufe										17	1	**18**	32	2	**34**	34	6	**40**	34	7	**41**

74 von 373 in Zusammenstellung

Tabelle 7 – Bezahlungsstruktur Beamt:innen - Stammpersonal

	Anzahl Beamt:innen			Vollzeit-äquivalent	Anteil in % der Laufbahngruppe			Anteil in % der Statusgruppe		
	weibl.	männl.	gesamt		weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
B-Besoldung										
B 9	0	1	**1**	1,0	0,0	50,0	**20,0**	0,0	0,2	**0,1**
B 7	1	0	**1**	1,0	33,3	0,0	**20,0**	0,4	0,0	**0,1**
B 4	2	1	**3**	3,0	66,7	50,0	**60,0**	0,7	0,2	**0,4**
Zwischensumme	**3**	**2**	**5**	**5,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**1,1**	**0,4**	**0,6**
höherer Dienst										
A 16	3	4	**7**	6,6	21,4	36,4	**28,0**	1,1	0,8	**0,9**
A 15	4	2	**6**	6,0	28,6	18,2	**24,0**	1,4	0,4	**0,8**
A 14	7	3	**10**	9,3	50,0	27,3	**40,0**	2,5	0,6	**1,3**
A 13	0	2	**2**	2,0	0,0	18,2	**8,0**	0,0	0,4	**0,3**
Zwischensumme	**14**	**11**	**25**	**23,9**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**4,9**	**2,2**	**3,2**
gehobener Dienst										
A 13	14	18	**32**	31,6	7,2	11,2	**9,0**	4,9	3,6	**4,1**
A 12	26	45	**71**	67,7	13,3	28,0	**19,9**	9,2	8,9	**9,0**
A 11	65	52	**117**	107,5	33,3	32,3	**32,9**	22,9	10,3	**14,8**
A 10	68	33	**101**	88,3	34,9	20,5	**28,4**	23,9	6,5	**12,8**
A 9	22	13	**35**	34,2	11,3	8,1	**9,8**	7,7	2,6	**4,4**
Zwischensumme	**195**	**161**	**356**	**329,3**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**68,7**	**31,9**	**45,2**
mittlerer Dienst										
A 9	16	121	**137**	131,9	22,2	36,7	**34,1**	5,6	24,0	**17,4**
A 8	40	147	**187**	178,9	55,6	44,5	**46,5**	14,1	29,2	**23,7**
A 7	16	62	**78**	75,1	22,2	18,8	**19,4**	5,6	12,3	**9,9**
Zwischensumme	**72**	**330**	**402**	**385,9**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**25,4**	**65,5**	**51,0**
Summe Beamt:innen	284	504	788	744,1	—	—	—	36,0	64,0	100,0

Tabelle 8 – Bezahlungsstruktur der Tarifbeschäftigten - Stammpersonal

	Anzahl Beschäftigte			Vollzeit-äquivalent	Anteil in % der Laufbahngruppe			Anteil in % der Statusgruppe		
	weibl.	männl.	gesamt		weibl.	männl.	gesamt	weibl.	männl.	gesamt
höherer Dienst										
EG 15Ü	0	1	**1**	1,0	0,0	1,4	**0,6**	0,0	0,1	**0,0**
EG 15	17	10	**27**	24,3	18,9	14,5	**17,0**	0,9	0,9	**0,9**
EG 14	31	18	**49**	43,4	34,4	26,1	**30,8**	1,6	1,5	**1,6**
EG 13	42	40	**82**	71,9	46,7	58,0	**51,6**	2,2	3,4	**2,7**
Zwischensumme	**90**	**69**	**159**	**140,6**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**4,8**	**5,9**	**5,2**
gehobener Dienst										
S18	2	1	**3**	2,0	0,4	0,3	**0,4**	0,1	0,1	**0,1**
EG 12	48	70	**118**	109,7	9,6	20,3	**14,0**	2,5	6,0	**3,9**
S17	10	4	**14**	12,6	2,0	1,2	**1,7**	0,5	0,3	**0,5**
EG 11	70	75	**145**	132,3	14,1	21,7	**17,2**	3,7	6,4	**4,7**
S16	4	2	**6**	5,5	0,8	0,6	**0,7**	0,2	0,2	**0,2**
S15	25	15	**40**	35,4	5,0	4,3	**4,7**	1,3	1,3	**1,3**
EG 10	36	37	**73**	73,0	7,2	10,7	**8,7**	1,9	3,2	**2,4**
S14	51	14	**65**	55,9	10,2	4,1	**7,7**	2,7	1,2	**2,1**
S13Ü	0	0	**0**	0,0	0,0	0,0	**0,0**	0,0	0,0	**0,0**
S13	20	1	**21**	20,4	4,0	0,3	**2,5**	1,1	0,1	**0,7**
S12	115	35	**150**	120,9	23,1	10,1	**17,8**	6,1	3,0	**4,9**
S11b	0	0	**0**	0,0	0,0	0,0	**0,0**	0,0	0,0	**0,0**
S10	0	0	**0**	0,0	0,0	0,0	**0,0**	0,0	0,0	**0,0**
EG 9b + c	117	91	**208**	189,7	23,5	26,4	**24,7**	6,2	7,8	**6,8**
Zwischensumme	**498**	**345**	**843**	**757,4**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**26,4**	**29,6**	**27,6**
mittlerer Dienst										
EG 9a	218	101	**319**	280,6	20,6	15,9	**18,8**	11,5	8,7	**10,4**
S9	16	2	**18**	17,3	1,5	0,3	**1,1**	0,8	0,2	**0,6**
S8b	21	17	**38**	35,1	2,0	2,7	**2,2**	1,1	1,5	**1,2**
S8a	174	15	**189**	157,9	16,5	2,4	**11,2**	9,2	1,3	**6,2**
N	11	17	**28**	20,0	1,0	2,7	**1,7**	0,6	1,5	**0,9**
P 8	1	1	**2**	2,0	0,1	0,2	**0,1**	0,1	0,1	**0,1**
EG 8	110	42	**152**	138,7	10,4	6,6	**9,0**	5,8	3,6	**5,0**
S7	0	0	**0**	0,0	0,0	0,0	**0,0**	0,0	0,0	**0,0**
EG 7	66	66	**132**	122,0	6,2	10,4	**7,8**	3,5	5,7	**4,3**
S6	0	0	**0**	0,0	0,0	0,0	**0,0**	0,0	0,0	**0,0**
EG 6	190	114	**304**	268,0	18,0	17,9	**17,9**	10,1	9,8	**10,0**
EG 5	127	182	**309**	262,9	12,0	28,6	**18,2**	6,7	15,6	**10,1**
S4	17	4	**21**	16,2	1,6	0,6	**1,2**	0,9	0,3	**0,7**
EG 4	11	71	**82**	77,0	1,0	11,1	**4,8**	0,6	6,1	**2,7**
S3	95	5	**143**	80,5	9,0	0,8	**8,4**	6,6	0,9	**4,6**
Zwischensumme	**1.057**	**637**	**1.694**	**1.478**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**57,5**	**55,1**	**56,8**
einfacher Dienst										
EG 3	54	74	**128**	113,3	22,2	65,5	**36,0**	2,9	6,3	**4,2**
EG 2Ü	4	2	**6**	4,3	1,6	1,8	**1,7**	0,2	0,2	**0,2**
EG 2	60	3	**63**	42,1	24,7	2,7	**17,7**	3,2	0,3	**2,1**
S2	2	0	**2**	1,4	0,8	0,0	**0,6**	0,1	0,0	**0,1**
EG 1	123	34	**157**	99,5	50,6	30,1	**44,1**	6,5	2,9	**5,1**
Zwischensumme	**243**	**113**	**356**	**260,6**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**12,9**	**9,7**	**11,7**
Sonstige										
	1	2	**3**	3,0	33,3	66,7	**100,0**	0,1	0,2	**0,1**
Summe Beschäftigte	**1.889**	**1.166**	**3.055**	**2.639,8**	—	—	—	**61,8**	**38,2**	**100,0**

Tabelle 9 – Fehlzeiten in Kalendertagen

Krankheitsbedingte Fehlzeiten - Überblick

	FB 1		FB 2		FB 3		FB 4		FB 5		HL Gesamt	
Berücksichtigtes Personal nach den Kriterien des DST - Stand 31.12.2023												
weiblich	238		384		296		887		411		**2.216**	
männlich	193		114		568		203		630		**1.708**	
gesamt	**431**		**498**		**864**		**1.090**		**1.041**		**3.924**	
Gesamte Fehlzeitentage und -quote 01.01.2023 - 31.12.2023												
weiblich	6.664	7,7%	11.994	8,6%	10.773	10,0%	36.316	11,2%	16.825	11,2%	**82.572**	**10,2%**
männlich	4.916	7,0%	2.752	6,6%	20.059	9,7%	6.109	8,2%	21.402	9,3%	**55.238**	**8,9%**
gesamt	**11.580**	**7,4%**	**14.746**	**8,1%**	**30.832**	**9,8%**	**42.425**	**10,7%**	**38.227**	**10,1%**	**137.810**	**9,6%**
davon Tage Langzeiterkrankte												
weiblich	2.370		3.195		3.999		13.198		6.369		**29.131**	
männlich	2.033		742		10.451		2.033		7.497		**22.756**	
gesamt	**4.403**		**3.937**		**14.450**		**15.231**		**13.866**		**51.887**	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Gesamt der Beschäftigungsverhältnisse bei der Hansestadt Lübeck 1
Abbildung 2 – Entwicklung des Personalbestandes der Hansestadt Lübeck 2
Abbildung 3 – Beschäftigungsverhältnisse in der Kernverwaltung 3
Abbildung 4 – Entwicklung Personalbestand Kernverwaltung 3
Abbildung 5 – Stammpersonal Anzahl und Vollzeitäquivalente 3
Abbildung 6 – Anzahl unbefristete Beschäftigungsverhältnisse 4
Abbildung 7 – Anzahl befristete Beschäftigungsverhältnisse 4
Abbildung 8 – Unbefristete Beschäftigungsverhältnisse in % 4
Abbildung 9 – Befristet Beschäftigte je Fachbereich 4
Abbildung 10 – Entwicklung Statusgruppen - Stammpersonal 5
Abbildung 11 – Entwicklung Laufbahngruppen 5
Abbildung 12 – Statusgruppen je FB im Stammpersonal 5
Abbildung 13 – Status- und Laufbahngruppen – Stammpersonal 5
Abbildung 14 – Altersstruktur im Stammpersonal 6
Abbildung 15 – Durchschnittsalter in den Fachbereichen 6
Abbildung 16 – Entwicklung Durchschnittsalter im Stammpersonal 7
Abbildung 17 – Durchschnittsalter im Stammpersonal 7
Abbildung 18 – Entwicklung Durchschnittsalter nach Statusgruppen im Stammpersonal 7
Abbildung 19 – Altersaustritte in der Kernverwaltung in den nächsten 15 Jahren 8
Abbildung 20 – Altersaustritte nach Laufbahnen in der Kernverwaltung in den nächsten 15 Jahren 8
Abbildung 21 – Altersaustritte bis 2038 – die 10 %ual am stärksten betroffenen Bereiche 9
Abbildung 22 – Altersaustritte bis 2038 nach Berufsgruppen 9
Abbildung 23 – Entwicklung der Grundfluktuation in der Kernverwaltung 10
Abbildung 24 – Grundfluktuation in der Kernverwaltung 10
Abbildung 25 – Eintritte nach Fachbereichen 11
Abbildung 26 – Gegenüberstellung Ein- und Austritte 11
Abbildung 27 – Eintritte nach Altersgruppen 11
Abbildung 28 – Bereiche mit den meisten Eintritten 11
Abbildung 29 – Entwicklung Zusatzfluktuation 12
Abbildung 30 – Fluktuation in den Fachbereichen 12
Abbildung 31 – Elternzeit nach Beginn Jahre 12
Abbildung 32 – Elternzeit begonnen 12
Abbildung 33 – Anteil der Mitarbeitenden mit Migrationshintergrund 13
Abbildung 34 – Fehlzeitenquote 14
Abbildung 35 – Verteilung der Fehlzeiten nach Dauer der Arbeitsunfähigkeit 15
Abbildung 36 – Fehlzeitenquote je Fachbereich und Geschlecht 15
Abbildung 37 – Fehlzeitenquote nach Altersgruppe 15
Abbildung 38 – Anteil Fehlzeiten 15
Abbildung 39 – Erwerbsminderungsrente auf Zeit nach je FB 16
Abbildung 40 – Entwicklung der Erwerbsminderungsrente auf Zeit 16
Abbildung 41 – Entwicklung der Schwerbehindertenquote im Stammpersonal 17
Abbildung 42 – Schwerbehinderte in den FB im Stammpersonal 17
Abbildung 43 – Entwicklung Stellenausschreibungen 18
Abbildung 44 – Stellenausschreibungen in den FB 18
Abbildung 45 – Entwicklung der im internen Bewerbungen 19
Abbildung 46 – Entwicklung der im internen Arbeitsmarkt gemeldeten Personen 19

Abbildung 47 – Auszubildende u. Studierende der HL Lübeck – Gesamtverwaltung 20
Abbildung 48 – Entwicklung der Ausbildungs- / Studienzahlen – Gesamtverwaltung 20
Abbildung 49 – Auszubildende / Studierende nach Berufen – Gesamtverwaltung 21
Abbildung 50 – Entwicklung der Bewerber:innenzahlen – Gesamtverwaltung 22
Abbildung 51 – Entwicklung der Einstellungszahlen für Ausbildungsberufe i. d. Gesamtverwaltung 22
Abbildung 52 – Rückmeldungen zu BEM-Angeboten 24
Abbildung 53 – BEM-Berechtigte nach Fachbereichen 25
Abbildung 54 – Entwicklung der Zielvereinbarungsquote 27
Abbildung 55 – Entwicklung der Zielerreichungsgrade 27
Abbildung 56 – Entwicklung der Teilzeitbeschäftigung nach Geschlecht im Stammpersonal 30
Abbildung 57 – Teilzeit und Vollzeit im Stammpersonal 30
Abbildung 58 – Männer in Vollzeit / Teilzeit 31
Abbildung 59 – Frauen in Vollzeit / Teilzeit 31
Abbildung 60 – Teilzeitmodelle nach Geschlecht in % 31
Abbildung 61 – Teilzeitbeschäftigte in den FB 33
Abbildung 62 – Entwicklung Telearbeit 33
Abbildung 63 – Zeitanteile Telearbeit an der individuellen Wochenarbeitszeit 33
Abbildung 64 – Entwicklung durchschnittliche Zeitanteile Telearbeit in Prozent 33
Abbildung 65 – Entwicklung der ATZ-Fälle 31.05. des Jahres 33
Abbildung 66 – ATZ-Phasen am Stichtag 31.05.2024 33
Abbildung 67 – Führungskräfte nach Geschlecht 34
Abbildung 68 – Führungskräfte nach Funktionen 34
Abbildung 69 – Führungskräfteentwicklung als permanenter Prozess 35
Abbildung 70 - Anzahl der geführten MAG 35
Abbildung 71 – Umsetzungsquote MAG 35
Abbildung 72 – Anzahl Teilnehmende nach Art der Fortbildung 36
Abbildung 73 – Anzahl Fortbildungen nach Art der Fortbildung 37
Abbildung 74 – Veranstaltungen 2023 nach Themenfeldern 37

Bildnachweis

Titelfoto – Salzspeicher Lübeck - Kostenloses Foto auf Pixabay – Nordseher

Hansestadt LÜBECK

Hansestadt Lübeck
Fachbereich 1 - Bürgermeister
Bereich Personal
Fischstraße 2-6 | 23552 Lübeck
(0451) 122-1175
personal@luebeck.de
www.luebeck.de/karriere

Druck: Druckhaus Menne GmbH

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13652
öffentlich

Lübeck, 21.10.2024

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.201 - Haushalt und Steuerung

Bearbeitung: Nils Bubolz (E-Mail: nils.bubolz@luebeck.de Telefon: 122 - 2056)

3. Quartalsbericht zum Haushalt 2024

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
26.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:
Turnusmäßige Berichterstattung für das Haushaltsjahr 2024 unter Berücksichtigung des Haushaltsbegleitbeschlusses vom 28.09.2023 | TOP Ö 9.6.2 |VO/2023/12437-02-01 AT

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

Bericht:
1. Grundlegendes zum Quartalsbericht

Die Verwaltung überprüft im Laufe eines jeden Haushaltsjahres die Entwicklung des Ergebnishaushaltes zum Ursprungshaushalt und den Stand der Investitionsmaßnahmen. Im Rahmen einer turnusmäßigen Berichterstattung erfolgt dazu eine laufende unterjährige Information für Verwaltungsführung und Politik.

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

Hiermit wird nunmehr der 3. Quartalsbericht 2024 zum Stichtag 30.09. mit der Prognose auf das voraussichtliche Jahresergebnis 2024 präsentiert.

Im Interaktiven Haushalt können auf allen Ebenen der Verwaltung bis hin zur Produktebene die Begründungen und Erläuterungen zu den eingetretenen Entwicklungen abgerufen werden. Die wesentlichen Abweichungen bei den Zielen, Kennzahlen und Strukturdaten sind jeweils Bestandteil des interaktiven Berichtes und können auf der Ebene der Produkte ebenfalls eingesehen und nachvollzogen werden.

Diese Unterlage gibt als Summary-Fassung einen Überblick zu den wesentlichen Finanzdaten und möchte einstimmen und dazu einladen, alles Weitere zu Entwicklungen und Einzelergebnissen im Interaktiven Haushalt näher zu erschließen und weiter zu vertiefen.

Darüber hinaus werden mit dem 3. Quartalsbericht 2024 aktualisierte Stände und Prognosen zu den wesentlichen investiven Maßnahmen (ab 500.000 EUR) unter Berücksichtigung der vorgenommenen Haushaltsauszahlungsresteübertragungen vorgelegt. Die tabellarische Zusammenstellung ist diesem Bericht in Anlage 1 beigefügt.

In den Anlagen 2 und 3 wird zudem zum Stand der Abarbeitung der Haushaltsbegleitbeschlüsse zum Haushalt 2024 berichtet.

Prognose mit dem 3. Quartalsbericht zum Haushalt 2024

Haushalt 2024 – Ergebnisplan

Details zur Ergebnisplanentwicklung können hier in der interaktiven Auswertung in IKVS eingesehen werden.

Der genehmigte Haushaltsplan 2024 weist einen Fehlbetrag in Höhe von 520.700 € aus.

Die Prognose für das Jahresende mit Stichtag 30.09.2024 weist einen Fehlbetrag von 19,8 Mio. € und damit eine Abweichung von ca. 19,3 Mio. € aus.

Diese erklären sich wie folgt:

Die zum 2. Quartalsbericht prognostizierten Ertragsausfälle zum Kommunalen Finanzausgleich in Höhe von 26 Mio. EUR schlagen auf das gesamte Haushaltsjahr durch.
Entgegen der letzten Einschätzung zur Entwicklung der Erträge aus der Gewerbesteuer werden diese nun voraussichtlich das Planniveau erreichen. Dieses war aufgrund der Steuerschätzung und der Buchungen zur Jahresmitte nicht absehbar. Das zeigt aber, dass sich lokal durchaus andere Entwicklungen ergeben können als landes- und bundesweit prognostiziert.
Bei dem Gemeindeanteil an der Einkommenssteuer ist weiterhin mit einer Unterschreitung des Planwerts von rd. 9 Mio. EUR zu rechnen.

Dagegen stehen Steigerungen bei den Transferaufwendungen gesamtstädtisch in Höhe von rd. 18 Mio. EUR.
Die Zuschussbedarfe der Fachbereiche sinken insgesamt gegenüber der Planung um ca. 23 Mio. €. Maßgeblich hierfür sind Mehrerträge in Höhe von 10 Mio. € im ÖPNV für das Deutschlandticket sowie die Mehrerträge beim Rettungsdienst durch Abarbeitung des aufgelaufenen Abrechnungsstaus.
Nach dem Verhängen der Haushaltssperre und in Folge der Umsetzung der mit dem 2. Quartalsbericht beschlossenen Konsolidierungsmaßnahmen zeichnet sich nun mit einem erwarteten Ergebnis in Höhe von -19,5 Mio. € eine um ca. 30 Mio. € bessere Prognose auf das Jahresergebnis ab, als noch zum 2. Quartalsbericht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Erstattungen des Landes aus der Grundsicherung nach § 46a SGB XII derzeit für die Quartale 2 und 3 offen sind. Diesbezüglich werden derzeit Gespräche mit allen Beteiligten geführt. Siehe auch VO/2024/13674. Es wird erwartet, die Ergebnisse mit dem 4. Quartalsbericht 2024 vorlegen zu können. Schon jetzt muss die ausstehende Liquidität durch die HL ausgeglichen werden

Haushalt 2024 – laufende Investitionen

Siehe Anlage 1

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

Die Ampel signalisiert somit den zu erwartenden Umsetzungsstand.

Rot 

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

Gelb 

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

Grün 

Alle Mittel werden voraussichtlich wie geplant abfließen.

Haushalt 2024 – Begleitbeschlüsse

Siehe Anlage 2 konsumtiv
Siehe Anlage 3 investiv

Anlagen:

Bürgermeister Jan Lindenau

3. Quartalsbericht zum Haushalt 2024 - Investitionstätigkeit

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
1	1	103	111032	999	7833000	1110329997833000	Allgemeine Investitionstätigkeit	100,0	75,0	143,3	247,4		
2	1	103	111032	999	7853000	1110329997853000	Allgemeine Investitionstätigkeit	960,0	100,0	104,9	130,8		Umsetzungsstand weiter als in der IST-Buchung ablesbar, da Auftragserteilung an SWL Digital bereits erfolgt bzw. weitere Projekte in einem fortgeschrittenen Stadium.
3	1	105	111007	999	7831000	1110079997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	775,0	2.450,0	1.199,1	1.583,3		Reduzierung von 400 TEUR Urbudget geplant.
4	1	105	111007	999	7832000	1110079997832000	Allgemeine Investitionstätigkeit	0,0	770,0	173,1	191,8		
5	1	105	111007	999	7853000	1110079997853000	Allgemeine Investitionstätigkeit Ausbau des städtischen LWL-Leitungsnetzes	468,0	100,0	43,7	43,7		Wahrscheinlich können die Baumaßnahmen aufgrund der starken Auslastungen der Bauunternehmen nicht so durchgeführt werden wie sie geplant bzw. beauftragt wurden.
6	2	530	414001	999	7853000	4140019997853000	Allgemeine Investitionstätigkeit	118,2	0,0	182,0	217,5		Die Auszahlungen erfolgen im Rahmen der Digitalisierung des
7	3	320	122003	999	7831000	1220039997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	128,7	320,6	86,8	194,0		Die Mittel werden wie geplant verausgabt.
8	3	370	126001	999	7831000	1260019997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	3.315,9	1.500,0	2.999,1	3.763,4		Zuweisungen aus der Feuerschutzsteuer.
9	3	370	126001	999	7832000	1260019997832000	Allgemeine Investitionstätigkeit	0,0	869,5	511,9	546,2		Die Mittel werden wie geplant verausgabt.
10	3	370	127001	999	7831000	1270019997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit Ersatzbeschaffung Rettungsdienstfahrzeuge	1.477,0	2.600,0	1.522,4	2.151,7		Lieferverzögerungen bei Fahrzeugherstellern, der komplette Mittelabfluss kann nicht sichergestellt werden. Ggf. sind Haushaltsmittel zu übertragen.
11	3	370	128001	999	7831000	1280019997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	846,0	886,0	167,2	206,0		Lieferverzögerungen bei Fahrzeugherstellern, der komplette Mittelabfluss kann nicht sichergestellt werden. Ggf. sind Haushaltsmittel zu übertragen.
12	3	820	555001	999	7831000	5550019997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit Neuwaldbildung gem. Haushaltsbegleitbeschluss 2020 vom 26.09.2019 - VO/2019/02082-27	352,7	318,5	126,8	162,1		200 T€ für Neuwaldbildung können 2024 nicht komplett umgesetzt werden. Die Maßnahme wird 2025 fortgesetzt. Die weiteren Mittel werden wie geplant verausgabt.
13	4	401	211001	700	7831000	2110017007831000	Projekt "Schulen ans Netz"	100,0	1.185,0	564,2	171,2		Vorbelastet (7831000 und 783200) 564,2 T€ Umsetzungsstand weiter als in der IST-Buchung ablesbar, da Abrechnung mit SWL Digital ausstehend.
14	4	401	211001	999	7831000	2110019997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	200,6	650,0	193,7	299,7		Die Maßnahme der integrierten Raumnutzung wird derzeit umgesetzt. Diverse Schulen haben ihre Konzepte zur Umsetzung eingereicht und angestossen.
15	4	401	217001	700	7831000	2170017007831000	Projekt "Schulen ans Netz"	400,0	520,0	1.038,5	403,4		Vorbelastet (7831000 und 783200) 1.038,5 T€ Umsetzungsstand weiter als in der IST-Buchung ablesbar, da Abrechnung mit SWL Digital ausstehend.
16	4	401	217001	700	7832000	2170017007832000	Projekt "Schulen ans Netz"	176,8	10,0	57,2	75,3		
17	4	401	218201	700	7831000	2182017007831000	Projekt "Schulen ans Netz"	204,6	625,0	674,4	459,6		Vorbelastet (7831000 und 783200) 674,4€ Umsetzungsstand weiter als in der IST-Buchung ablesbar, da Abrechnung mit SWL Digital ausstehend
18	4	401	218201	700	7832000	2182017007832000	Projekt "Schulen ans Netz"	100,0	10,0	101,0	117,9		
19	4	401	233001	700	7831000	2330017007831000	Projekt "Schulen ans Netz"	100,0	1.280,0	1.405,6	1.485,6		Vorbelastet (7831000 und 783200) 1.485,6 T€ Umsetzungsstand weiter als in der IST-Buchung ablesbar, da Abrechnung mit SWL Digital ausstehend.
20	4	401	233001	700	7832000	2330017007832000	Projekt "Schulen ans Netz"	115,9	10,0	121,2	142,6		
21	4	401	424001	039	7831000	4240010397831000	Umrüstung Sportplätze LED-Flutlich	232,6	250,0	18,9	18,9		Projekt befindet sich in der Umsetzung. Fertigstellung Herbst 2024.
22	4	401	424001	054	7831000	4240010547831000	Sportpl. Schönböcken/ Kunstrasen	1.324,8	1.238,3	39,9	42,3		Projektstart im IV. Quartal 2024 geplant. Förderbescheid vom Land über 250,0 liegt vor.
23	4	401	424001	075	7818000	4240010757818000	Falkenwiese/Entw.Sportzentrum	484,4	1.273,5	464,4	566,1		Die Schaffung von Ersatztennisplätzen "Haus des Sports" ist im August 2024 abgeschlossen worden. Spatenstich des Gebäudes ist für November 2024 geplant.
24	4	401	424001	088	7831000	4240010887831000	Sportpl.Burgfeld/Ballfangzaun	256,0	0,0	261,1	278,0		Die Maßnahme ist abgeschlossen und abgenommen.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
25	4	401	424003	097	7853000	4240030977853000	Erneuerung Steg C	459,8	392,5	711,0	711,0		Der Steg ist in Betrieb genommen. Die Maßnahme wird derzeit schlussgerechnet.
26	4	401	424003	105	7853000	4240031057853000	Begrünung Promenade	0,0	500,0	19,3	30,4		Aufhebung des Sperrvermerkes und Projektfreigabe ist im September 2024 durch die Bürgerschaft erfolgt. Mit der Umsetzung wird begonnen.
27	5	610	511003	030	7818000	5110030307818000	Soziale Stadt Moisling	0,0	1.000,0	-0,4	135,1		Die Fördermittel vom Bund und Land werden beim Sanierungsträger geführten städtebaulichen Sondervermögen eingezahlt. Die Auszahlung des konnunalen Anteils an den Sanierungsträger erfolgt üblicherweise erst zum Jahresende.
28	5	610	547001	999	7815000	5470019997815000	Investitionszuw. Verb. Untern.	0,0	5.000,0	5.288,0	5.288,0		Auszahlung erfolgt.
29	5	651	111029	269	7851000	1110292697851000	Albert-Schweitzer-Schule / Umbau /	362,0	0,0	333,8	351,5		Im Haushaltsjahr 2024 werden voraussichtlich noch ca. 50.000,- € verausgabt (Honorar-SR). Im Haushaltsjahr 2025 erfolgt parallel zum Sporthallenneubau (PSK 111029 286) die Fertigstellung der Außenanlagen der Schule.
30	5	651	111029	286	7851000	1110292867851000	A.-Schw.-Schule/ TH/ Ersatzm.	0,0	1.275,0	517,1	1.040,9		Bis Jahresende 2024 wird die Gebäudehülle geschlossen (Rohbau, Erdbau, Fenster, Zimmerer, Dachdecker). Parallel beginnen die TGA- und Ausbaugewerke. Die aufgeführten Haushaltsmittel sind bereits verausgabt. Der Baustellenbetrieb läuft weiter, für weitere prognostizierte Rechnungen bis zum Jahresende 2024 in Höhe von mind. 1,5 Mio.€ müssen Haushaltsmittel durch Abgabe nicht verausgabter Mittel aus anderen Projekten bereit gestellt werden. Die Gesamtfertigstellung ist weiterhin für die 2.Jahreshälfte 2025 geplant.
31	5	651	111029	289	7851000	1110292897851000	Behn-/Drägerh. Sanierungsmaßn.	225,3	1.530,0	1.411,4	2.478,3		Die Bauausführung des 1.BA (Behnhaus) läuft und befindet sich im Zeitplan, mit Fertigstellung ist im 1.Q 2025 zu rechnen. Der angemeldete Mittelbedarf für 2024 wird erreicht bzw. müssen Haushaltsmittel durch Abgabe nicht verausgabter Mittel aus anderen Projekten bereit gestellt werden. Die Sanierung des Drägerhauses (2. BA) beginnt im 2.Q 2025. Auftragserteilung der Hochbau-Gewerke erfolgt Ende 4.Q 2024.
32	5	651	111029	307	7851000	1110293077851000	C.J.Burckh.-Gym./Sanierung- 5.BA	573,6	178,5	626,0	785,4		Der 4.BA ist abgeschlossen und befindet sich derzeit in der Schlussrechnungs-Phase. Die Planungen für den 5.BA laufen.
33	5	651	111029	318	7851000	1110293187851000	VZM/Brandschutz u. Raumplanung	161,6	765,0	62,5	78,7		Für Haus Trave und Haus Kronsforde liegen die Bestandsaufnahmen vor, die Planung der Sanierung der Fassade wird noch verfeinert. Die Ergebnisse fließen anschließend in die Entwurfsplanung ein. Weitere Schritte folgen.
34	5	651	111029	340	7851000	1110293407851000	Julius-Leber-Schule, Sanierung	250,0	0,0	186,1	266,3		Das Projekt ist fertiggestellt.
35	5	651	111029	349	7851000	1110293497851000	Kalandschule, Sanierung und Dachg	1.394,4	1.530,0	1.327,8	2.451,9		Der Innenausbau des Gebäudes befindet sich in der Umsetzung. Mit den Arbeiten der äußeren Entwässerungsanlage wurde begonnen. Die aufgeführten Haushaltsmittel werden ca. Ende 10/2024 verausgabt sein. Der Baustellenbetrieb läuft weiter, für weitere prognostizierte Rechnungen bis zum Jahresende 2024 in Höhe von ca. 800.000,- € müssen Haushaltsmittel durch Abgabe nicht verausgabter Mittel aus anderen Projekten bereit gestellt werden. Gesamtfertigstellung weiterhin geplant Sommer 2025.
36	5	651	111029	350	7851000	1110293507851000	Paul-Gerhardt-Schule, Grundinstand	116,3	153,0	5,0	0,0		Die Vorentwurfsplanung wird in 2024 abgeschlossen. Die Rechnungstellung wird für Dezember erwartet.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
37	5	651	111029	357	7851000	1110293577851000	Johanneum - Sanierung Schulgebäu	316,4	255,0	169,6	303,1		Die Grundlagenermittlung und Bestandaufnahme sind abgeschlossen, die Aufgaben- und Zielstellungen sind im Rahmen der Ideenwerkstatt geklärt. Das räumlich-pädagogische Konzept und der Vorentwurf sollen weitestgehend bis Ende des Jahres vorliegen
38	5	651	111029	360	7851000	1110293607851000	Meesenring 8, Brandschutzsanierun	0,0	765,0	294,4	294,4		Es ist geplant, die Entwurfsplanung noch im HH 24 zu erstellen. Der Terminplan befindet sich in der Überarbeitung. Mittel werden anteilig innerhalb des Bereichsbudgets abgegeben.
39	5	651	111029	372	7851000	1110293727851000	Notstrom/Trafo FW 1	0,0	500,0	0,0	0,0		Der Terminplan des Projektes musste fortgeschrieben werden. Aufgrund neuer technischer Anforderungen durch Novellierung des EEG wurde eine Überplanung der Trafos erforderlich. Der daraus resultierende Nachtrag führt zu einer Verschiebung des Liefertermins. Aus feuerwehrtaktischen Gründen ist eine bauliche Umsetzung in der dunklen Jahreszeit ausgeschlossen. Ein Teil des Budgets wird im Zuge der flexiblen Haushaltsbewirtschaftung ins Bereichsbudget abgegeben.
40	5	651	111029	429	7851000	1110294297851000	BuddenbHaus/Erw./Umb./Sanierg.	629,3	918,0	50,0	206,3		Das Projekt befindet sin der Endphase der Ausführungsplanung "alter Stand". Die Wiederholungsleistungen "neuer Stand" wurden beauftragt, werden in diesem Jahr z.T. auch noch ausgezahlt. Des Weiteren wird in diesem Jahr mit den Bauarbeiten begonnen.
41	5	651	111029	537	7851000	1110295377851000	Feuerwehrgerätehaus FFW Kronsfo	0,0	816,0	426,0	856,8		Die Maßnahme befindet sich in der Ausführung und im Zeitplan. Die Fertigstellung erfolgt im Oktober 2024. Es wurden Fördermittel in Höhe von 120.000 EUR beim Land beantragt und bewilligt.
42	5	651	111029	541	7851000	1110295417851000	S.Stadtpark/Herricht. Ganztag	0,0	1.173,0	184,1	213,0		Nach erfolgter Projekt- und Mehrkostenfreigabe wurden die Leistungsverzeichnisse erstellt. Hinsichtlich der notwendigen Haushaltsmittel läut die Abstimmung mit Haushalt und Steuerung, als nächster Schritt folgt dann die europaweite Ausschreibung.
43	5	651	111029	543	7851000	1110295437851000	Sch.a.Koggenweg/Ganztagsräume	1.119,9	1.173,0	1.150,1	2.062,7		Die Mensa wurde Anfang Oktober eingeweiht und befindet sich in der Schlussrechnungsphase.
44	5	651	111029	552	7851000	1110295527851000	Tremser Teich/Erw. Ganztag	134,4	255,0	7,3	7,3		Die Leistungsverzeichnisse liegen teilweise vor. Es wurde ein Förderantrag (Ganztag) beim Land S-H gestellt. Hinsichtlich der notwendigen Haushaltsmittel läut die Abstimmung mit Haushalt und Steuerung.
45	5	651	111029	554	7851000	1110295547851000	GeNuG/Erneuerung Bistro	0,0	663,0	2,2	3,1		Die Baugenehmigung wurde um 3 Jahre verlängert, allerdings mit der Auflage zur Neuerstellung eines Brandschutzkonzeptes, welches durch einen Brandschutz-Prüfsachverständigen freizugeben ist. Zur Zeit erfolgt eine Überarbeitung der Kostenberechnung (LP3). Parallel erfolgen Sondierbohrungen und vorbereitende Maßnahmen für das Verwertungskonzept Tiefbau, sowie die Planung der InterimsWC's im Bestand vorbereitend für die geplante, vorgezogene Sanierung der Schüler WC`s (geplant Mitte 2025).

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
46	5	651	111029	557	7851000	1110295577851000	Neubau Sporthalle Falkenwiese	0,0	500,0	0,0	0,0		Die notwendigen Vorklärungen und Abstimmungen mit Schule und Sport und dem Sportverein sind erfolgt und abgeschlossen. Gleichwohl kann zur Zeit noch nicht in die Bautätigkeit eingestiegen werden, da weiterhin für das Projekt keine Personalkapzitäten zur Verfügung stehen. Aufgrund von zwingend erforderlichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind alle Projektleitungen derzeit in Projekten gebunden. Aktuell wird geprüft, wie die Aufnahme der Arbeiten erfolgen kann.
47	5	651	111029	558	7851000	1110295587851000	Hansehalle/Ertüchtigung Bundesliga	0,0	765,0	14,6	30,9		Aufgrund von Verzögerungen im Bauablauf kann ein Großteil der Finanzmittel für das Jahr 2024 anderen Projekten zunächst zur Verfügung gestellt werden.
48	5	651	111029	566	7851000	1110295667851000	Feuerwache II, Neubau, koop. Leits	0,0	510,0	175,4	338,3		Die Ausschreibung der Generalplanungsleistungen und des DGNB-Beraters sollen zum Ende des Jahres abgeschlossen sein. Beginn Vorentwurfsplanung weiterhin ab 2025.
49	5	651	111029	574	7851000	1110295747851000	Salzspeicher Grundinstandsetzung	273,6	204,0	46,4	94,4		Die LPH 2- Vorentwurf- ist nahezu abgeschlossen und liegt im Zeitrahmen. Landschaftsarchitekt beauftragt - dieser startet in der LPH 1 - daher ggf. kleine Verzögerungen.
50	5	651	111029	578	7851000	1110295787851000	Karstadt Mixed Use	0,0	765,0	352,4	658,8		Die Planung wird aktuell erarbeitet, Baubeginn ist weiterhin in 2026 geplant.
51	5	651	111029	999	7831000	1110299997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	157,2	185,4	137,9	184,0		
52	5	660	541001	500	7852000	5410015007852000	Um- und Ausbau von Straßen	0,0	600,0	0,0	0,0		Es handelt sich hier um ein Sammelkonto, aus dem kleinere Maßnahmen bei Bedarf umgesetzt werden. Aktuell werden die Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Masterplans Straßen geplant und umgesetzt. Dieses Ansatz wurde daher stark reduziert gem. HHBB wurde der Ansatz um 500.000 EUR erhöht. Auf dem Konto selbst wird dieses Geld nicht umgesetzt werden, es dient nun anderen Straßenbaumnaßnahmen als Puffer. So wurden bereits 470TEUR auf das projekt Bahnhaltepunkt Moisling verschoben, um dortige Mehrkosten zu decken.
53	5	660	541001	577	7852000	5410015777852000	Sanierung Travemünder Allee	0,0	1.170,0	0,0	0,0		Die Maßnahme hat keine politische Freigabe erhalten und wurde auch wegen der anstehenden Maßnahme Sandbergbrücke und der noch zu klärenden Radwegführung geschoben. Ein Umsetzungszeitraum kann auch zum Stand 1.10. noch nicht genannt werden.
54	5	660	541001	578	7852000	5410015787852000	Sanierung Buurdiekstraße/Wischhof	0,0	640,0	131,6	485,3		Maßnahme ist fertiggestellt. Es steht noch die Abrechnung des Projekts aus.
55	5	660	541001	579	7852000	5410015797852000	Sanierung Grüner Weg	0,0	1.000,0	0,4	916,5		Maßnahme ist fertiggestellt. Es steht noch die Abrechnung des Projekts aus.
56	5	660	541001	580	7852000	5410015807852000	Sanierung Schnitterweg	0,0	550,0	20,7	21,2		Maßnahme befindet sich aktuell noch in der Umsetzung. Aufgrund der vielen Grundstückszufahrten kann die Maßnahme immer nur in kleineren Baufeldern umgesetzt werden. 2 von den 5 Abschnitten werden noch in diesem Jahr fertiggestellt. Die Maßnahme wird nächstes Jahr fortgeführt und beendet.
57	5	660	541001	581	7852000	5410015817852000	Sanierung Weberkoppel	0,0	1.000,0	0,0	0,0		Es handelt sich um eine gemeinsame Maßnahme mit den EBL. Diese benötigen aktuell noch weitere Planungszeit, daher kann der Kanalbau wohl erst in Q4 starten, der Straßenbau somit erst in 2025.
58	5	660	541001	593	7852000	5410015937852000	Sanierung Westphalstr.	160,3	0,0	85,2	85,2		Maßnahme wurde 2023 fertiggestellt und ist inzwischen abgerechnet.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
59	5	660	541001	596	7852000	5410015967852000	Instandsetzung Obere Lachswehrbr	182,5	300,0	95,6	117,2		Die Maßnahme befindet sich aktuell in der Planung, der Baubeginn ist für Herbst 2024 geplant gewesen, der Bau wird auf Grund von Neupriorisierungen im Rahmen der Haushaltsanmeldungen 2025 ff. jedoch erst 2026 erwartet.
60	5	660	541001	598	7852000	5410015987852000	Umgestaltung West- und Ostpreuße	182,4	100,0	0,0	0,0		Mit dem Projekt konnte aus Kapazitätsgründen (Personal) und anderer Priorisierungen noch nicht begonnen werden. Die geplante Aussschreibung der Planungsleistung wird nicht mehr in 2024 erfolgen können. Die Haushaltsanmeldungen wurden bereits in spätere Haushaltsjahre verschoben.
61	5	660	541001	625	7852000	5410016257852000	Um- und Ausbau von Geh- und Rad	0,0	2.800,0	643,1	892,5		Es handelt sich hier um div. geplante kleinere Baumaßnahmen. Die Beteiligungen im Zusammenhang mit dem Breitbandausbau wird auch in 2024 voraussichtlich einen größeren Anteil des Budgets aufbrauchen. Aktuell werden die Versorger verstärkt darum gebeten, die bereits umgesetzten Maßnahmen zeitnah mit uns abzurechnen.
62	5	660	541001	630	7852000	5410016307852000	Bahnhaltepunkt Moisling	0,0	2.000,0	2.544,7	3.134,2		Die Maßnahme ist fertiggestellt. SR folgt.
63	5	660	541001	632	7852000	5410016327852000	Jürgen-Wullenwever-Straße	0,0	1.000,0	983,5	1.381,5		Die Maßnahme ist fertiggestellt. SR folgt.
64	5	660	541001	634	7852000	5410016347852000	Beckergrube	178,9	1.700,0	479,5	793,2		Es handelt sich um eine laufende Baumaßnahme, Start der Baumaßnahmen im Oktober, Bauende ist für Herbst 2026 angesetzt.
65	5	660	541001	674	7852000	5410016747852000	Stadtgrabenbrücke	2.566,2	2.750,0	639,4	2.841,3		Es handelt sich um eine laufende Baumaßnahme, der überwiegende Teil wird für die Nutzer:innen noch in 2024 freigegeben. Es wird in 2025 dann noch zu Restarbeiten kommen. Ein Großteil der Mittel kann dann erst nach fertigstellung in 2025 abgerechnet werden.
66	5	660	541001	760	7852000	5410017607852000	Gehwegbrücke Dornbreite	176,5	0,0	107,3	174,2		Die Maßnahme ist fertiggestellt. SR folgt.
67	5	660	541001	764	7852000	5410017647852000	Sanierung Breite Straße	0,0	1.500,0	250,5	748,6		Bis zum Herbst 2024 wird der Abschnitt von der Mengstraße zur Beckergrube zu 3/4 fertig gestaltet und die Bauarbeiten in diesem Bereich abgeschlossen sein, damit der Weihnachtsmarkt auf den neuen Flächen stattfinden kann. In 2025 werden die letzten Teile im unteren Bereich der Breiten Straße in Richtung Beckergrube und der Knotenpunkt Breite Straße/Mengenstraße in Abhängigkeit zur Neugestaltung der Beckergrube gepflastert.
68	5	660	541001	767	7852000	5410017677852000	Ersatzneubau Brücke Brandenmühl	385,2	750,0	185,3	672,0		Es handelt sich um eine laufende Baumaßnahme. Die Arbeiten mussten im Winter auf Grund der Nässe ständig unterbrochen werden und konnten erst im Frühjahr wieder beginnen.Die Brücke ist am 26.09.2024 für den Verkehr freigegeben worden. Restleistungen in den Nebenbereichen werden noch in 2024 fertiggestellt.
69	5	660	541001	999	7831000	5410019997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	150,0	500,0	87,2	104,0		Es handelt sich um Sammelkonto für Anschaffungen des beweglichen Anlagevermögens. Die bestellten Fahrzeuge und Geräte werden in der Regel ab der 2. Jahreshälfte geliefert. Immer wieder rutschen Auslieferungstermin auch in das Folgejahr. Die Mittel sind in der Regel aber vollständig gebunden und werden ausgezahlt.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
70	5	660	542001	077	7852000	5420010777852000	Mühlentorbrücke	0,0	500,0	15,8	25,2		Es handelt sich um eine laufende Baumaßnahme, wie mit VO/2023/12447 am 20.11.2023 beschlossen erfolgt die Instandsetzung 3-streifig, Brückenklasse 60 mit Verbreitung Geh- und Radwege durch getrennte Bauwerke („Anbauten“). Als Vergabeverfahren kommt, aufgrund der Notwendigkeit europaweit auszuschreiben, ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb zur Anwendung.
71	5	660	542001	093	7852000	5420010937852000	K15 Geniner Str.	0,0	1.840,0	239,5	1.416,3		Maßnahme ist fast umgesetzt. Fertigstellung Anfang November.
72	5	660	542001	145	7852000	5420011457852000	Ersatzneubau Sandbergbrücke	315,5	200,0	11,3	11,3		Aufgrund der politischen Entscheidung (siehe VO/2022/11646-03-01-01 vom 03.04.2023) sind für die Weiterführung der Planung noch konzeptionelle verkehrsplanerische Überlegung zu erarbeiten, die die Grundlage der Brückenplaung darstellen. Aufgrund von Personalengängen kann das Projekt derzeit nicht weiter bearbeitet werden. Die Wiederaufnahme der Planung erfolgt vsl. frühestens ab 2./3. Qu. 2025. Derzeit werden verkehrliche Alternativen für die Verkehrsführung geprüft. Gemäß Gutachten ist das Bestandsbauwerk vsl. nur noch bis 2025 nutzbar.
73	5	660	542001	150	7852000	5420011507852000	Ratzeburger Allee Radschnellweg	0,0	1.140,0	219,9	241,6		Aufgrund von sich hinziehenden Abstimmungen mit Dritten (insbesondere Vorreinigung des Regenwassers und finale Klärung der Fördergeldbedingungen) wird der geplante Baubeginn zum 01.12.2024 nicht realisiert werden können. Die Maßnahme befindet sich aktuell noch in der Abstimmung. Dies ist jedoch abhängig vom Ergebnis der Koordinierungen mit evtl. Maßnahmen Dritter (u.a. DB-AG, Versorgungsträger EBL, Travenetz).
74	5	660	542001	157	7852000	5420011577852000	Erschließung Schlutuper Straße/ La	0,0	1.400,0	87,7	112,1		Auftrag für die inneren Erschließungsanlagen Lauerhofer Feld erteilt am 04.07.2024, Baubeginn ab August, Anbindung über die Schlutuper Straße kann wegen Abstimmung mit dem ÖPNV erst ab 2025 erfolgen.
75	5	660	543001	044	7852000	5430010447852000	Neubau Bahnhofsbrücke	0,0	7.500,0	1.591,4	3.335,7		Die Baumaßnahme liegt im Zeit- und Finanzplan. Das Brückenbauwerk ist fertiggestellt. Im Oktober/November 2024 erfolgen die finalen Asphaltarbeiten im Straßenbereich vor und hinter dem Brückenbauwerk. Die VOB-Abnahme wird für Ende 2024 angestrebt. Die SR wird in 2025 gelegt werden.
76	5	660	543001	049	7852000	5430010497852000	Sanierung L309 Schwartauer Lands	0,0	2.170,0	1.042,2	2.082,9		Maßnahme fertig, SR folgt.
77	5	660	544001	038	7852000	5440010387852000	St.-Jürgen-Ring/Mönkhofer Weg Qu	0,0	500,0	15,1	122,1		Die Planung der Maßnahme ist abgeschlossen. Die Realisierung erfolgt im Frühjahr 2025, dies wurde der Politik im BA im September mitgeteilt.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
78	5	660	551001	084	7852000	5510010847852000	Neuanlagen Außenanlagen Schulen	0,0	600,0	0,0	15,1		Es handelt sich hier um ein Sammelkonto, aus welche Einzelmaßnahmen auf Schülhöfen finanziert werden. Zur Umsetzung kommen kassenwirksam in 2024 Maßnahmen im Bereich der Außenanlagen folgender Schulstandorte: Baltic-Schule, Maria-Montessori-Schule, Schule am Meer/ Travemünde, Berend-Schröder-Schule, Kahlhorst-Schule, Paul-Klee-Schule, WIlly Brandt Schule und Grundschule Lauerholz ("Azubi-Fit" - Projekt FB 1). Es handelt sich hierbei um Maßnahmen kleinerem Umfangs, wie einzelner Spiel- und Klettergeräte, aber auch größerem Umfangs, wie die Neuplanung einzelner Schulhofbereiche.
79	5	660	551001	999	7831000	5510019997831000	Allgemeine Investitionstätigkeit	134,0	400,0	143,2	229,9		Es handelt sich um Sammelkonto für Anschaffungen des beweglichen Anlagevermögens. Die bestellten Fahrzeuge und Geräte werden in der Regel ab der 2. Jahreshälfte geliefert. Immer wieder rutschen Auslieferungstermin auch in das Folgejahr. Die Mittel sind in der Regel aber vollständig gebunden und werden ausgezahlt.
80	5	691	552001	075	7831000	5520010757831000	Ersatz Schute T 11	338,2	0,0	357,3	563,9		Abschluss der Maßnahme Ende 2024, letzte Schlussrechnungen stehen noch aus.
81	5	691	552001	083	7852000	5520010837852000	Fi.-hfn Trave./Umgest. Hafenzone	272,4	500,0	66,9	85,9		Planungen zum 2. BA sind beauftragt, weiterhin Zeitverzug der Maßnahme durch Verzögerungen bei der Abstimmung aller Planungsbeteiligten.
82	5	691	552001	106	7852000	5520011067852000	Kaimauer Kohlenhofkai	106,2	2.150,0	252,2	282,6		Arbeiten haben im September 2024 begonnen.
83	5	691	552001	537	7852000	5520015377852000	Skandikai/Bahnhof Gewerbegebiet N	158,9	2.600,0	199,4	248,8		Einigung aller Projektbeteiligten zur Verschiebung, Planung läuft weiter bis zur Bauumsetzung im Jahr 2026, das Urbudget wird nicht in den Umfang abließen und wird für andere Bedarfe innerhalb der LPA genutzt.
84	5	691	552001	543	7852000	5520015437852000	Skandinavienkai / Anleger 5 PLUS	381,4	0,0	349,3	341,3		Maßnahme ist abgeschlossen.
85	5	691	552001	545	7852000	5520015457852000	Skandikai/Verlänger. Anl. 3/4	404,9	650,0	90,0	227,8		Es werden voraussichtlich nicht alle Mittel verausgabt, da es weiterhin noch keine Klärung und Einigung zwischen den Planungsbeteiligten über die umzusetzende Bauvariante gibt.
86	5	691	552001	551	7852000	5520015517852000	SK Flächen- und Verkehrsentw.	348,4	500,0	719,9	1.647,9		Die Teilprojekte innerhalb der Maßnahme sind im Zeitplan, Mittel werden in 2024 abfließen
87	5	691	552001	557	7852000	5520015577852000	Skandikai, Landstrom	442,9	1.000,0	1.564,8	1.574,2		Die Stufe 1 (Bau einer Landstromanlage) ist abgeschlossen, erste Planungen für zwei weitere Landstromanlagen sind angeschoben.
88	5	691	552001	564	7833000	5520015647833000	Smart Harbour Hub	168,0	100,0	164,6	316,0		Maßnahme weiterhin im Zeitplan.
89	5	691	552001	820	7852000	5520018207852000	Hafenbahn/BÜ Mecklenb. Straße	133,0	0,0	-52,9	-52,9		Abschluss der Maßnahme in 2024, letzte Schlussrechnungen stehen noch aus.
90	5	691	552001	833	7852000	5520018337852000	BHF LSK, Erneuerung W49, W50 u	126,4	0,0	58,5	58,5		Abschluss der Maßnahme in 2024, letzte Schlussrechnungen stehen noch aus.

Lfd. Nr.	FB	Bereich	Prod.	AO-Obj.-Nr.	Konto	ID	Bezeichnung	übertragene Reste nach 2024 T€	2024 T€	Umsetzungs-stand 02.07.2024 T€	Umsetzungs-stand 01.10.2024 T€	Ampel Projektstatus	Erläuterungen
91	6	280	612003	000	7821000	6120030007821000	Erwerb von Grundstücken und Geba	5.800,0	1.250,0	627,0	1.002,2		Die Investitionstätigkeit verläuft unterjährig nicht linear. Daher ist der Umsetzungsstand per 30.09.2024 planmäßig. Gemäß des HH-Begleitbeschlusses (VO 2023/12347-02-01) soll anstelle des Ankaufs der Bundesbank eine Kapitalerhöhung i.H.v. 3,6 Mio. Euro in der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH erfolgen, um zusätzlichen preisgebundenen Wohnraum in Lübeck zu schaffen. Die Umsetzung erfolgt spätestens in 2025 (VO/2024/13632). Zu diesem Zweck soll eine Verschiebung des Budgets auf 522003 999.7815000 erfolgen. Die Realisierung der Kapitalaufstockung bei der GG TRAVE soll in 2024 erfolgen. Derzeit ist noch nicht absehbar, ob die Abwicklung inkl. Leistung der Zahlung noch in diesem Jahr gelingt.
92	6	280	612003	000	7852000	6120030007852000	Erwerb von Grundstücken und Geba	4.000,0	2.000,0	437,4	814,6		Die Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen, u.a. im Baugebiet Schlutuper Straße/Lauerhofer Feld verlaufen unterjährig nicht linear. Daher ist der Umsetzungsstand per 30.09.2024 planmäßig. Die Erschließungsarbeiten im Baugebiet Bornkamp werden in 2025 beginnen.

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
Der Bürgermeister wird beauftragt, den Betrieb des **Linientaxis auf der Linie 15** zwischen den Haltestellen Hinter den Kirschkaten und Estlandring auch ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 weiter zu bestellen, **bis eine alternative Anbindung im regulären Busverkehr möglich wird**. Hierfür werden Mittel in Höhe von gegenwärtig 130.000 € jährlich aus dem städtischen Haushalt bereitgestellt. Für die folgenden Jahre ist ggf. eine Steigerung der Kosten möglich. Die Mittel werden im Produkt 547001 ÖPNV für das Jahr 2024 zusätzlich geordnet.	Erledigt	Maßnahme umgesetzt	-130.000	-130.000
1.1 Änderung der Hauptsatzung bezüglich der Aufwandsentschädigung Der Bürgermeister wird gebeten, der Bürgerschaft bis zur Sitzung im November 2023 eine Vorlage zur Änderung der Hauptsatzung zur Entscheidung zuzuleiten, die im Hinblick auf gestiegenes Aufgabenvorlumen, Kosten für IT-Geräte und allgemeine Kostensteigerungen bei der Wahrnehmung der Aufgaben die pauschale Aufwandsentschädigung auf 100 % des jeweils in der EntschVO festgelegten Höchstsatzes festzulegen.	Erledigt	-	-85.000	-85.000
2.1 Einrichtung von Quartiers-Fördertöpfen: Der Bürgermeister wird gebeten, bis zur Sitzung der Bürgerschaft im Februar 2024 ein Konzept vorzulegen, wie bürgerverwaltete Stadtteilbudgets in Lübeck eingeführt und umgesetzt werden können. Für die Umsetzung im Rahmen von zwei Modellvorhaben in den Stadtteilen Innenstadt und Schlutup werden 50.000 € in den Haushalt 2024 mit Sperrvermerk eingestellt (25.000 € pro Stadtteil). Nach Vorlage des Konzeptes (Beratungen mit Bürgerinnen und Bürgern können durch die gemeinnützigen Vereine bzw. Kirchen organisiert werden) werden die Mittel für eine erste Runde der Vergabe für Stadtteilprojekte auf Basis von Vorschlägen und nach Auswahl durch Bürgerinnen und Bürger durch den Hauptausschuss freigegeben. Über die Ausweitung des Konzeptes auf die gesamte Stadt ist im kommenden Haushaltsjahr zu entscheiden.	Maßnahme in Planung	Die Arbeiten am Konzept für die Einrichtung von Quartiersfördertöpfen werden fortgesetzt. Ergebnisse werden der Bürgerschaft vsl. im 1. Halbjahr 2025 vorgelegt.	-50.000	
2.2 Ausweitung Modellprojekt präventive Hausbesuche: Für die Ausweitung des Modellprojektes „präventive Hausbesuche“ für Seniorinnen und Senioren werden Mittel für zwei sozialpädagogische Stellen (Sozialpädagogen) im Fachbereich Wirtschaft und Soziales zur Verfügung gestellt. Die Frage, ob die Aufgabe in kommunaler Trägerschaft oder durch freie Träger wahrgenommen werden soll, ist noch zu entscheiden. Die entsprechenden Kosten sind im Haushalt 2024 zu ordnen.	Maßnahme in Planung	Die entsprechende Beschlussvorlage ist in Bearbeitung und wird der Bürgerschaft voraussichtl. Anfang 2025 vorgelegt.	-79.000	-163.000
2.3 Haustierhilfe: Die Bürgerschaft möge beschließen, den Verein Haustierhilfe e. V. (über das Jahr 2023 hinaus) in den Jahren 2024 – 2026 jeweils mit einer Summe von T€ 25 p. a. zu unterstützen.	Erledigt	-	-25.000	-25.000
2.4 Migrationsberatung: Um Reduktionen in der Bundesförderung zu kompensieren, werden für die Träger der Migrationsberatung für Jugendliche und Erwachsene (Caritas und Gemeindediakonie) insgesamt 52.800 € zur Verfügung gestellt.	Bisher keine Erkenntnisse	Bisher liegen noch keine Informationen vor, ob die Bundesförderung tatsächlich wegfällt.	-52.800	
2.5 Begegnungsstätte Wallhalbinsel: Das Budget der Begegnungsstätte auf der Wallhalbinsel wird um 160.000 € für die Erweiterung der Öffnungszeiten (90.000 €) und Ausgabe von Gratisessen (70.000 €) erhöht.	Erledigt	-	-160.000	

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
2.6 Pilotprojekt Housing First: Für den in Skandinavien verbreiteten, aber auch in Deutschland schon erprobten Ansatz Housing First zur Adressierung von Wohnungslosigkeit wird in 2024 ein Pilotprojekt durchgeführt. Hierfür werden 50.000 € Sachkosten und eine Stelle im Haushalt geordnet. Diese Posten werden mit einem Sperrvermerk versehen, der aufgehoben wird, sobald ein Konzept beschlossen wurde, mit dessen Vorlage der Bürgermeister bis Q1 2024 beauftragt wird.	Erledigt	-	-90.000	-81.000
2.7 Integrationsfonds: Der Zuschuss für die Sprachmittler wird in 2024 von 30.000 € auf 60.000 € erhöht. Hiervon soll u.a. auch ermöglicht werden, Sprachmittler für therapeutische Behandlungen zur Verfügung zu stellen.	Erledigt	-	-30.000	
2.9 Senior*innentreff St. Lorenz Süd: Für einen Senior*innentreff in St. Lorenz Süd wird ein Budgetvertrag vergeben, der 130.000 € umfasst und eine Stelle sowie Sachkosten beinhaltet und an die gute Arbeit anknüpfen soll, die hier in den vergangenen Jahren geleistet wurde.	Maßnahme in Planung	Eine umfassende Information über den Sachstand ist im Sozialausschuss erfolgt. Ein abschließendes Ergebnis liegt noch nicht vor.	-80.000	-80.000
2.10 Sozialpsychatrischer Dienst: Um den sozialpsychatrischen Dienst für psychisch beeinträchtigte Menschen auf eine 24/7-Erreichbarkeit aufzustocken, werden 2 zusätzliche Stellen geschaffen.	Maßnahme in Planung	Die Maßnahme ist in Bearbeitung. Das erarbeitete Konzept muss noch final abgestimmt werden.	-83.000	-170.000
3.1 Ordnungsamt: kommunaler Ordnungsdienst: Um verkehrsberuhigte Bereiche und vorbeugend an besonderen Standorten oder bei bestimmten Events (z. B. Travemünder Woche, Weihnachtsmarkt etc.) verstärkte Präsenz zeigen und ggf. regulierend tätig werden zu können, sind für den kommunalen Ordnungsdienst 8 zusätzliche Sollstellen vorzusehen und im Haushalt 2024 zu ordnen. Im Gegenzug sind im Haushalt der Kurbetriebe die Plankosten für den Einsatz externer Ordnungskräfte entsprechend zu kürzen, sobald die rechtliche Grundlage für den Einsatz der Ordnungskräfte im Bereich des Kurstrandes möglich ist. Zwei der zusätzlichen Stellen sind zunächst mit einem Sperrvermerk zu versehen, der durch Beschluss der Bürgerschaft aufgehoben werden kann.	Maßnahme begonnen	Von den acht Stellen sind vier besetzt, zwei sind im Besetzungsverfahren und zwei Stellen sind mit einem Sperrvermerk versehen und sollen gem. HH-Begleitbeschluss 2025 nicht besetzt werden.	-280.000	-560.000
3.2 Freiwillige Feuerwehren: Einführung von Aufwandsentschädigungen: Der Bürgermeister wird beauftragt, ein Konzept für die Einführung von Aufwandsentschädigungen im Bereich der freiwilligen Feuerwehren zu entwickeln (z. B. „Stiefelgeld“). Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren und ihr Engagement ein unverzichtbarer, wesentlicher Baustein in den Einsatzplänen der Berufsfeuerwehr sind und mit dem geleisteten gesellschaftlichen Engagement ein erheblicher Beitrag zur Sicherheit in Lübeck geleistet wird. Das Konzept ist der Bürgerschaft spätestens in der Sitzung im März 2024 zur Entscheidung vorzulegen. Für den erwarteten finanziellen Aufwand sind 200 TE im Haushalt 2024 zu ordnen.	Maßnahme begonnen	Die Beschlussvorlage zur Ehrenamtspauschale für die Freiwillige Feuerwehr ist für die Novembersitzung der Bürgerschaft vorgesehen.	-170.000	

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
3.3 Umsetzung MAKS: Für die Umsetzung der Aktivitäten des MAKS werden insgesamt 7 Stellen zusätzlich geschaffen, die sich wie folgt aufteilen: 2 Stellen für Aktivitäten im Bereich Mobilität 1 Stelle für Aktivitäten im Bereich Beschaffung 1 Stelle für Aktivitäten im Bereich Kreislauf 1 Stelle für mehr Quartierskonzepte (MAKS EB_San_5). Quartierskonzepte sind ein essentielles und erprobtes Instrument der Wärmewende. Aufbauend auf den Erfahrungen in Marli wollen wir die Anzahl der parallel erarbeiteten und umgesetzten Quartierskonzepte erhöhen. 1 Stelle für ein beschleunigtes Bauantragsverfahren für energetische Sanierung (MAKS EB_San_11). Mit der Umsetzung dieser Aktivität ist unverzüglich zu beginnen. 1 Stelle für die Sicherstellung der Anforderungen des GEG (MAKS EB_San_12). Mit der Umsetzung dieser Aktivität ist unverzüglich zu beginnen.	Maßnahme begonnen	FB 1: 1 Stelle für Aktivitäten im Bereich Beschaffung - im Besetzungsverfahren FB 3: 1 Stelle für mehr Quartierskonzepte - besetzt 1 Stelle für Aktivitäten im Bereich Kreislauf - wird zum 01.11. besetzt FB 5: 2 Stellen für Aktivitäten im Bereich Mobilität - beide besetz 1 Stelle für ein beschleunigtes Bauantragsverfahren für energetische Sanierung - im Besetzungsverfahren 1 Stelle für die Sicherstellung der Anforderungen des GEG - im Bewertungsverfahren	-260.200	-520.100
4.2 Pilotprojekte „Ganztag - Offene Arbeit“: In 2023 wurden zwei Pilotprojekte initiiert, in denen der Ganztag an Grundschulen um Inhalte der Offenen Arbeit ergänzt worden ist. Hierbei wird die jeweils bestehende Infrastruktur genutzt, die Öffnungszeiten wurden ausgeweitet. Somit wurde insbesondere für Sozialräume, die bislang keine Angebote im Bereich der Offenen Arbeit mit Kindern hatten, eine neue Angebotsform entwickelt. Die zwei Projekte sollen nach den ersten positiven Erfahrungen verstätigt werden. Für die Haushaltsjahre 2024 und 2025 sind dafür jeweils 100 TE einzustellen. Über den weiteren Verlauf der Maßnahme ist jährlich zu berichten.	Maßnahme begonnen	- Laufende Umsetzung erfolgt bei der Paul-Gerhardt-Schule mit dem Kinderschutzbund und Schule Eichholz mit Kinderwege - Mittel sind im Haushalt eingestellt.	-100.000	-100.000
4.3 Jugendtreff Marli: Für die neue Einrichtung eines Jugendtreffs auf Marli werden die Personalmittel (1 VZÄ), abweichend von der Verwaltungsvorlage VO/2022/11132, hier Punkt 2, nicht aus dem „Bestand Jugendarbeit“ bereitgestellt, sondern zusätzlich im Haushalt geordnet. Bis zur Eröffnung des Jugendtreffs wird ein mobiles Angebot beispielsweise am Standort Meesenplatz vorgehalten. Hiermit wird ein sichtbares Zeichen gesetzt und der Prozess der Beteiligung kann hierüber begleitet werden. Für die Umsetzung sind Gespräche mit dem Projektbeteiligten von „Lübeck: Go“ zu führen (Lübecker Jugendring, Turn- und Sportbund, Kulturakademie der Vorwerker Diakonie). Die in 2023 beschlossenen Mittel für dieses Projekt sind nach 2024 zu übertragen und in diesem Planungsjahr wie beschrieben einzusetzen.	Maßnahme begonnen	- Lübeck GO gibt es in der Form nicht mehr, so dass die Container von dort nicht mehr zum Einsatz kommen können. - Der Jugendtreff Dieselstraße bespielt den Meesenplatz an zwei Nachmittagen in der Woche, künftig soll einen Tag davon Streetwork übernehmen. - Lübecker Jugendring, Turn- und Sportbund, Marli und die Diakonie bieten keine weiteren Aktivitäten auf dem Platz an.	-39.000	-78.000
4.4 Umsetzung Sportentwicklungsplanung: Für die Umsetzung kleinerer Projekte wird ein Betrag in Höhe von 100 T€ bereitgestellt.	Maßnahme begonnen	Neben der Sportbox wurden bereits diverse Aktionstage in Kooperation mit Sportvereinen durchgeführt (Inklusionstage im Dräger-Park und "Tanzen für alle"; Angebote im Familienzentrum/ Kita Schaluppenweg; Sport im Park etc.). Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.	-40.000	
4.5 Grenzmuseum Schlutup: Für die räumliche und inhaltliche Weiterentwicklung des Museums sind die erforderlichen konzeptionellen Maßnahmen einzuleiten. Ein Konzept ist der Bürgerschaft spätestens bis zur Haushaltssitzung im September 2024 zur Entscheidung vorzulegen. Für den Einstieg in die Planungen sind erste Mittel in Höhe von 10 TE bereitzustellen und im Haushalt zu ordnen.	Maßnahme begonnen	Die Mittel sind im Haushalt geordnet, ein Konzept für die Weiterentwicklung der Grenzdokumentationsstätte kann entwickelt werden, wenn die Projektkoordination besetzt ist.	-10.000	
4.8 Förderung der Schwimmausbildung für Kinder: Die (frühzeitige) Schwimmausbildung von Kindern ist für die eingebundenen Vereine und Institutionen mit erheblichem Aufwand verbunden. Um dieses Engagement im gesamtgesellschaftlichen Interesse abzusichern, ist eine finanzielle Unterstützung durch die Stadt vorzusehen. Hierfür sind für 2024 im Haushalt 30 TE bereit zu stellen und zu ordnen.	Sonstiges	Aufgrund der Haushaltssperre vom 15.07.2024 und der noch nicht begonnenen Maßnahme wurden die Gelder nicht verausgabt und der Konsolidierungsliste 2024 zugeführt. Durch den Bürgerschaftsbeschluss vom 26.09.2024 sind die 30.000 € für das Haushaltsjahr 2025 vorgesehen und müssen dann neu geordnet werden.	-30.000	

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
4.9 Projekt “Kochen / vollwertige Ernährung" Für den Bereich der Kitas und Ganztag an Schule wird ein Projekt gestartet, das Kindern die Bedeutung einer vielseitigen und vollwertigen Ernährung sowie elementare Fähigkeiten bei der Zubereitung von Lebensmitteln vermittelt. Hierfür werden 100.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	Maßnahme begonnen	Fortbildungen für schulische Caterer und Küchenkräfte der Kitas sind erfolgt. An 4 Modellschulen sind Projekte bereits in der Umsetzung.	-50.000	
4.10 Kulturbüro: Um mehr Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst, insb. auch in den Quartieren außerhalb der Altstadt durchführen zu können, wird das Budget des Kulturbüros um 130.000 € auf insgesamt 200.000 € aufgestockt. Zusätzlich werden 0,5 Stellen im Stellenplan für das Kulturbüro geordnet.	Sonstiges	Die Fördermittel für 2024 wurden bis zur Haushaltssperre am 15.07.2024 anteilig verausgabt. Durch den Bürgerschaftsbeschluss vom 26.09.2024 wurde die 0,5 Stelle im Stellenplan für das Kulturbüro für das Haushaltsjahr 2025 wieder aufgenommen.	-149.400	-38.800
4.11 Museumspädagogik: Zur Durchführung museumspädagogischer Projekte wird das Budget der Kulturstiftung um 70.000 € erhöht und zusätzlich eine Stelle im Stellenplan geordnet.	Erledigt	Die Stelle ist besetzt.	-112.700	-85.400
4.12 Kulturvermittlung: Für die Begleitung von Schulen bei Projekten der kulturellen Bildung wird im Stellenplan zusätzlich eine Stelle geschaffen.	Sonstiges	Laut Beschluss der Bürgerschaftssitzung vom 26.09.2024 wurde die 1,0 Stelle für den Haushalt 2025 freigegeben.	-42.700	-85.400
4.13 Bücherpiraten: Für die Durchführung von Projekten zur Vermittlung von Lesekompetenz und -freude an Kinder (z.B. Ferienprogramm “Sommer der Worte”) bekommt der Verein Bücherpiraten e.V. einen einmaligen Zuschuss von 60.000 €. Ab 2025 ist eine Verstetigung der Unterstützung im Rahmen des Kulturentwicklungsplanes avisiert.	Sonstiges	Laut Beschluss der Bürgerschaftssitzung vom 26.09.2024 bekommt der Verein Bücherpiraten e.V. ab dem Haushaltsjahr 2025 einen jährlichen Zuschuss in Höhe von 30.000,00 €.	-60.000	
4.14 Denkmalpflege: Für die Inventarisierung von Baudenkmälern wird für die Denkmalpflege eine Stelle im Stellenplan hinzugefügt.	Erledigt	Der neue Kollege hat am 01.10.2024 die Stelle angetreten.	-48.000	-96.000
4.16 Queere Aufklärungsarbeit: Für „Queere Aufklärungsarbeit“ an Lübecker Schulen ist ein Budgetvertrag an einen Träger zu vergeben, der 40.000 € für eine Bildungsreferent*in (0,5 Stellen) umfasst.	Maßnahme begonnen	- In der BÜ in der ergänzten Fassung beschlossen: "Die Verwaltung erstellt mit der queeren Community in Lübeck insgesamt ein Handlungskonzept." - Queere Aufklärungsarbeit macht der Träger Lambda::Nord, mit dem es bereits einen Budgetvertrag gibt. Die Budgetsumme wurde um 40.000 € erhöht. - Die Erstellung des Konzepts ist in Arbeit. - Eine erste Auswertung erfolgt über den Jahresbericht für 2024, der bis Ende Mai 2025 eingereicht wird.	-40.000	-40.000
5.1 Beseitigung von Graffitti: Für die zeitnahe Beseitigung illegaler Graffiti ist der organisatorische Rahmen zu schaffen. Im laufenden Haushalt ist für erforderliche Maßnahmen ein Betrag von 50 TE zu ordnen. Der Betrag wird mit einem Sperrvermerk belegt, der durch die Bürgerschaft aufgehoben werden kann, nachdem durch die Verwaltung ein Handlungskonzept vorgelegt worden ist.	Maßnahme begonnen	Das Handlungskonzept für das GMHL ist erstellt. Die relevanten Akteure werden am 17.10.2024 in einem gemeinsamen Termin die Antworten und Aufgabenverteilung erarbeiten und Zuständigkeiten festlegen. Der runde Tisch soll danach zeitnah realsiert werden. Die Stelle zur Durchführung der Graffitiarbeiten wurde ausgeschrieben und befindet sich derzeit im Besetzungsverfahren.	-50.000	

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
5.8 Farbige Fahrradwege: Fahrradwegen werden in potenziellen Gefahrenbereichen (speziell in Kreuzungsbereichen bzw. bei kreuzenden Verkehren) um eine Signalwirkung zu erzeugen farbig markiert. Lübeck hat bereits viele Knotenpunkte im Bestand farblich markiert. Dieses Maßnahmenprogramm wird 2024 fortgesetzt. Hierfür werden 100.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	Maßnahme begonnen	Die Maßnahme befindet sich weiterhin in der laufenden Umsetzung. Zusätzlich zu den Neueinfärbungen sind die schon markierten Kreuzungsbereiche teilweise bereits wieder in der Unterhaltung und müssen erneuert werden.	-100.000	
5.9 Velorouten: Es wird die Errichtung eines umfassenden Netzes von Velorouten angestrebt. In einem ersten Schritt werden für Konzepterstellung und erste Umsetzungsschritte (z.B. Einrichtung neuer Fahrradstraßen) von mindestens drei Velorouten 100.000 € zur Verfügung gestellt.	Maßnahme begonnen	Die Erarbeitung des Veloroutenkonzepts im Rahmen des VEP läuft weiterhin. Neue Fahrradstraßen konnten bisher aber nicht umgesetzt werden. Die Maßnahmen stehen jedoch weiterhin im Arbeitsprogramm. Die Beteiligung der Mitgleider des "Runden Tisch Fahrrad", wie auch des ADFC haben stattgefunden. Die dazu gemachten Anmerkungen werden gepfrüft und in das Konzept eingearbeitet.	-100.000	
5.11 Neupositionierung von Laternen: Auf Rad- und Gehwegen befinden sich an zahlreichen Stellen Laternenmasten, die eine gute Ausnutzung der für Rad- und Fußverkehr vorhandenen Wege erschweren. Es wird ein Programm aufgelegt, diese Masten nach und nach besser im Straßenraum zu positionieren. Hierfür werden 250.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	Maßnahme nicht durchführbar	Eine Bearbeitung ist weiterhin nur im Rahmen der Beiteiligung am Breitbandausbau möglich. Somit sind Geschwindigkeit und Umfang abhängig von Maßnahmen der Versorger.	-250.000	
5.12 ÖPNV: Einführung eines ermäßigten Schüler-Tickets: In Absprache zwischen Land und den kommunalen Spitzenverbänden ist vereinbart worden, das Schüler-Monatsfahrkarten in ganz Schleswig-Holstein einheitlich auf Basis des 49-Euro-Tickets (Deutschlandticket) bereitgestellt und zusätzlich auf einen Betrag von 29 Euro/Monat subventioniert werden sollen. Der Bürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob und zu welchen Bedingungen eine vollständige Übernahme der Kosten für die Schülerbeförderung in Lübeck eingeführt werden kann. Eine Einführung sollte zum 1. April 2024 zeitgleich mit der o. g. Ermäßigungsregelung angestrebt werden. Hierfür ist im laufenden Haushalt ein Betrag von 1.500 TE vorzusehen und zu ordnen.	Erledigt	Maßnahme begann am 01.08.	-1.500.000	
5.13 Sozialticket ÖPNV: Um die Mobilitätsbedürfnisse bedürftiger Menschen besser erfüllen zu können, wird ein Sozialticket in Form eines rabattierten 49 €-Tickets eingeführt. Der Bürgermeister wird aufgefordert, aufbauend auf dem Berichtsantrag (VO/2023/11903-01) bis Q1 2024 ein Konzept vorzulegen, wie durch verschiedene Varianten von Berechtigtenkreis und Rabatthöhe in einem ersten Schritt ein Sozialticket mit einem jährlichen Budget von 1 Mio. € ausgestaltet werden kann. Für eine geplante Einführung zum 01.07.2024 sind entsprechend 0,5 Mio. € im Haushalt zu ordnen.	Maßnahme in Planung	Die Anzahl der berechtigten Personen konnte zwischenzeitlich ermittelt werden. Aktuell werden Möglichkeiten geprüft wie, möglichst unbürokratisch, ein Deutschlandticket als Sozialticket zur Verfügung gestellt werden kann. Eine Beschlussvorlage wird noch für 2024 angestrebt.	-500.000	
5.14 Projekt Büroraum-Management: Minus 20%: Der Bürgermeister wird beauftragt, eine Beratungsgesellschaft mit der Überprüfung der Büroraumkapazitäten der Stadt zu betrauen. Zielsetzung ist, durch neue Konzepte der Zusammenarbeit (Co-Working) und Ausnutzung der Bereitschaft zur Heimarbeit, den Flächenbedarf der städtischen Verwaltung bis zum Jahr 2028 im Vergleich zum heutigen Stand um 20% zu reduzieren. Hierfür werden 50.000 Euro zusätzlich im Haushalt eingestellt.	Maßnahme nicht durchführbar	Die Maßnahme ist momentan nicht durchführbar, da die Bürgerschaft bisher keine der im Raumplanungsbericht III vorgeschlagenen Varianten beschlossen hat. Hierdurch kann den Beratungsgesellschaften keine für diesen Prüfauftrag benötigte Gebäudeliste zur Verfügung gestellt werden, die eine zwingende Planungsgrundlage darstellt.	-50.000	
Haushalt 2024:Die finanziellen Mittel zur **Förderung der freien Theater in Lübeck** werden für das **Haushaltsjahr 2024** um einen Ansatz von **zusätzlich 250 T€** aufgestockt und sind im Haushalt entsprechend zu ordnen. Für die mittelfristige Finanzplanung sind entsprechende Ansätze zu berücksichtigen. Die Kulturverwaltung wird beauftragt, Vergabekriterien und -verfahren dazu zu entwickeln und dem Kulturausschuss bis zur Dezembersitzung vorzulegen, sodass Anträge für das Jahr 2024 bearbeitet werden können.	Maßnahme begonnen	- In der BÜ in der ergänzten Fassung beschlossen: "Die Verwaltung erstellt mit der queeren Community in Lübeck insgesamt ein Handlungskonzept." - Queere Aufklärungsarbeit macht der Träger Lambda::Nord, mit dem es bereits einen Budgetvertrag gibt. Die Budgetsumme wurde um 40.000 € erhöht. - Die Erstellung des Konzepts ist in Arbeit. - Eine erste Auswertung erfolgt über den Jahresbericht für 2024, der bis Ende Mai 2025 eingereicht wird.	-200.000	-200.000

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	HH 2024 beschlossen mit	Folgejahre beschlossen mit
Entgeltordnung für die Wohnmobilparkplätze des Kurbetriebes Travemünde	Erledigt	-	50.000	50.000

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	Inv.-Volumen 2024 beschlossen mit (in Eur)
1.2 Allgemeine Finanzwirtschaft, Produkt 7821000 (Ankauf): Der Bürgermeister wird beauftragt, den Budgetansatz in Höhe von 3,6 Mio. Euro für den Ankauf des Gebäudes der Bundesbank nach 2024 zu übertragen. Der Posten ist mit einem Sperrvermerk zu versehen, der aufgehoben werden kann, falls Land und Musikhochschule kein Interesse am Erwerb des Gebäudes haben sollten. Zwischenzeitlich sind sämtliche Arbeiten am Projekt „Bundesbank als Verwaltungsstandort“ ruhend zu stellen. Sofern der Erwerb des Bundesbank-Gebäudes nicht mehr zum Tragen kommt, ist der Betrag von 3,6 Mio. Euro alternativ der Grundstücks-Gesellschaft Trave mbH zur Verfügung zu stellen. Der Betrag soll das Eigenkapital erhöhen, um zusätzlichen Wohnraum in Lübeck zu schaffen (mit überwiegendem Anteil von Wohnungen in den Förderwegen 1 – 3) dienen. Der Bürgermeister wird aufgefordert, in einem Konzept bis Q1 2024 gemeinsam mit der Trave aufzuzeigen, wie durch eine sukzessiv erhöhte Eigenkapitalausstattung in den kommenden Jahren der Wohnungsbau der Trave gesteigert werden kann. Dabei ist auch die Schaffung von Wohnraum für Student*innen und Auszubildende zu berücksichtigen.	Maßnahme begonnen	Gemäß des HH-Begleitbeschlusses (VO 2023/12347-02-01) soll anstelle des Ankaufs der Bundesbank eine Kapitalerhöhung i.H.v. 3,6 Mio. Euro in der Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH erfolgen, um zusätzlichen preisgebundenen Wohnraum in Lübeck zu schaffen. Die Umsetzung erfolgt gemäß VO/2024/13632.	0
2.8 Duschbus: Der Verein Obdachlosenhilfe Lübeck e.V. erhält 100.000 € für einen Duschbus für wohnungslose Menschen.	Maßnahme nicht durchführbar	Eine alternative Nutzung der Mittel wurde gefunden und im Sozialausschuss dargestellt.. Eine entsprechende Beschlussvorlage ist in Arbeit und wird der Bürgerschaft vsl. im November vorgelegt.	50.000
4.1 Produkt 424001 (Umrüstung Sportplätze – LED-Flutlicht): Der Bürgermeister wird beauftragt, für die Umrüstung von Flutlichtanlagen auf Sportplätzen auf energiesparende LED-Beleuchtung den Planansatz im investiven Haushalt 2024 von 160 T€ auf 250 T€ zu erhöhen. Über den Umsetzungsstand und den finanziellen Bedarf für die Folgejahre ist rechtzeitig vor den Haushaltsberatungen für das Jahr 2025 zu berichten, damit ggf. auch hier und für die Folgejahre eine Anpassung der (mittelfristigen) Investitionsplanung erfolgen kann.	Erledigt	Die Maßnahme Flutlichtanlage Lohmühle wurde im Oktober abgeschlossen, die Abrechnung steht noch aus.	90.000
4.4 Umsetzung Sportentwicklungsplanung: Für die Umsetzung kleinerer Projekte wird ein Betrag in Höhe von 100 T€ bereitgestellt.	Erledigt	Die Maßnahme Sportplatz Burgfeld konnte beendet werden.	60.000
4.6. FC Phönix Lübeck e. V.: Für die Sanierung der Umkleide- und Sanitärräume des o. g. Vereins an der Sportstätte „Flugplatz“/Travemünder Allee ist eine Förderung in Form eines einmaligen Zuschusses in Höhe von 100 TE zu gewähren und im Haushalt 2024 zu ordnen. Dieser Betrag ist mit einem Sperrvermerk zu versehen, bis geklärt ist, ob es einen neuen Erbpachtvertrag gibt oder das Gelände an den Verein verkauft wird.	Maßnahme in Planung	Die Baugenehmigung wird für November 2024 erwartet	100.000
4.7 Liegeplatzmanagement: Der vorgesehene Etatposten von 180 TE ist mit einem Sperrvermerk zu versehen. Es ist zu prüfen, ob das Gesamtmanagement für alle Sportboot- und sonstige Liegeplätze sinnvoll in einer Hand, z. B. der LPA, gebündelt werden kann. Des Weiteren ist die Einführung eines einheitlichen digitalen Liegeplatzmanagements für alle genannten Liegeplätze zu prüfen. Nach Vorlage eines entsprechenden Berichts entscheidet die Bürgerschaft über die Aufhebung des o. g. Sperrvermerks.	Maßnahme in Planung	Die Einführung eines einheitlichen digitalen Liegeplatzmanagements/ Hafenverwaltungsprogramms für die Sportboothäfen Passathafen (4.401) und Fischereihafen (5.691) befindet sich in der Umsetzungsplanung. Die Haushaltsmittel in Höhe von 180 TE für die Ausstattung von Liegeplätzen mit Sensorik werden in 2024 nicht verausgabt.	0
4.15 Sanierung Naturbad Marli: Für die Sanierung des Naturbades Marli werden 370.000 € zur Verfügung gestellt. Dieser Posten ist mit einem Sperrvermerk versehen, der aufgehoben wird, sobald die Verwaltung und der Gemeinnützige Verein Naturbäder e.V. über Umfang und Durchführung der Sanierungsmaßnahmen Einvernehmen erzielt haben. Dem Ausschuss für Schule und Sport ist entsprechend zu berichten.	Sonstiges	Die 370.000 Euro sind im Zuge der Haushaltssperre in die Konsolidierungsliste 2024 geflossen und werden für das Haushaltsjahr 2025 im Wirtschaftsplan 2025 der Lübecker Schwimmbäder (LSB) geordnet.	370.000
5.2 Barrierefreie Gestaltung der Straße Meesenring: Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind die städtischen Einrichtungen in der Straße Meesenring (Stadtteilbüro, Kfz-Zulassungsstelle etc.) nur schwer zu erreichen da der Straßenbelag aus Kopfsteinpflaster sehr uneben ist. Für die Sanierung der Straße und der Fußwege ist im investiven Haushalt ein Betrag von 500 TE zu ordnen.	Maßnahme begonnen	Im Zuge der Grundlagenermittlung wurde auch eine vergleichbare Planung aus dem Jahr 2019 herangezogen. Es wurde bereits damals versucht, eine möglichst barrierefreie bzw. barrierearme Querung der Fahrbahn unmittelbar vor den öffentlichen Einrichtungen herzustellen mit ergänzenden Maßnahmen im weiteren Bereich. Nach Auswertung und Anpassung der Planungsgrundlagen kann eine erste Lösung aufgezeigt werden	500.000

Ziffer/Inhalt	Status	Begründung (bei Bedarf)	Inv.-Volumen 2024 beschlossen mit (in Eur)
5.3 Überplanung Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz: Für die fahrrad- und fußgängerfreundliche Überplanung der Unfallschwerpunkte Lindenteller, Puppenbrücke und Gustav-Radbruch-Platz werden 400.000 € bereitgestellt. Bei der Überplanung ist sicherzustellen, dass Aspekte des Verkehrsflusses aller Verkehrsmittel verträglich sind.	Maßnahme in Planung	Die Planung von Radwegen entlang des Stadtgrabens mit Anbindung an den Lindenteller wurde von der Politik zurückgenommen. Zwischenzeitlich wurden am Lindenteller und am Berliner Platz auf Veranlassung der Unfallkommisssion zusätzliche Markierungen aufgebracht, um 2 Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Am Berliner Platz wird die Komplettumplanung auf den Weg gebracht. Für den Lindenteller werden zur Zeit Vorplanungen entworfen. Mehr ist aufgrund der Personaalsituation nicht leistbar. Für den Gustav-Radbruch-Platz wird aufgrund der Komplexität ein städtebaulicher Entwurf benötigt.	400.000
5.4 Sporthallen: Für die Planung und ggf. Ausschreibung der „Sporthalle Falkenwiese“ wird ein Betrag in Höhe von 500 T€ im Haushalt geordnet. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist entsprechend der Zeitschiene aus der Investitionsplanung 2023 und unter Einsatz der genannten zusätzlichen Mittel zu realisieren. Zeitplan und Verteilung des Investitionsvolumens sind entsprechend im Plan 2024 ff. neu zu ordnen.	Sonstiges	Die Planung der „Sporthalle Falkenwiese“ soll für eine 2-Feldsporthalle erfolgen. Aufgrund von zwingend erforderlichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind alle Projektleitungen derzeit in Projekten gebunden, so dass aktuell keine Personalkapzitäten für eine Projektbearbeitung zur Verfügung stehen. Aktuell wird geprüft, wie die Aufnahme der Arbeiten erfolgen kann.	500.000
5.5 Planung eines Verwaltungszentrums: Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie werden Mittel in Höhe von 100 TE eingestellt.	Sonstiges	Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine Beauftragung nicht möglich, da es weiterhin keine belastbare Grundlage für ein Verwaltungszentrum gibt. Auch aus dem Zwischenbericht Raumplanung III erging ein erneuter Prüfauftrag, aber keine Entscheidung, inwieweit ein Verwaltungszentrum realisiert werden soll. Hierzu stehen zwei Varianten in Diskussion, die inhaltlich sehr unterschiedlich sind. Um eine konkrete Machbarkeitsstudie in Auftrag geben zu können, muss zunächst feststehen, in welcher Größenordnung geplant werden soll. Hlerzu bedarf es einer Entscheidung aus der Bürgerschaft. Derzeit wird der Zwischenbericht Raumplanung IV erstellt. Aus diesem Bericht ergeht eine konkrete Beschlusslage auf deren Basis die Beauftragung einer Planung bzw. Machbarkeitsstudie erfolgen kann.	100.000
5.6 Domschule: Neubau am Standort Marienkrankenhaus: Der Bürgermeister wird beauftragt, unter Einbindung der betreffenden Akteure (z. B. Erzbistum) zu prüfen, ob die Flurstücke 63 – 67 und 19/26 im Zusammenhang mit der Umsetzung von Konzepten zur künftigen Nutzung des Marienkrankenhauses entbehrlich sind. Weiterhin ist zu prüfen ob auf den Flurstücken 63 – 67 und 19/26 ein Neubau für die Domschule technisch realisiert werden kann. Die Errichtung einer Modulschule nach dem Vorbild der Kaland-Schule ist als eine mögliche Variante (unter den Gesichtspunkten Raumbedarf, Flächenbedarf Pausenhof, Umsetzungsdauer, Kosten) in die Prüfung einzubeziehen. Es ist zu klären, ob und unter welchen Bedingungen die Grundstückseigentümerin bereit ist, die genannten Flächen inkl. des auf einer Teilfläche vorhandenen Gebäudes (ehemaliger Bunker) an die Stadt zu verkaufen oder ein Erbbaurecht zu vergeben. Für den Einstieg in die Planungen sind erste Mittel in Höhe von 50 TE bereitzustellen und im Haushalt zu ordnen. Der Bürgerschaft ist zur Sitzung im Februar 2024 zu berichten.	Erledigt	Die Flächen am Standort Marienkrankenhaus und den benannten Flurstücken wurden für den Bau einer Interimsschule während der Umbauzeit der Domschule untersucht. Die Prüfung ergab, dass zum Einen in östlicher Richtung (Flurstück 67) der Baukörper die Baugrenze zum Flurstück 19/16 überragen würde. Zum Anderen die Fluchtwegzufahrt, die notwendigerweise im Bereich des Flurstücks 19/26 einzuhalten wäre, überbaut werden würde. Diese Erkenntnisse lassen eine Bebauung in der erforderlichen Größenordnung nicht zu. Hinsichtlich eines möglichen Ankaufs des Gebäudes des Flurstücks 19/26 gab es Kontakt seitens des GMHL zum erzbischöflichen Generalvikariat Hamburg mit dem Ergebnis, dass das GMHL die Information erhielt, dass das Erzbistum Hamburg eigene Pläne für das Gebäude und Grundstück hat. Über die Untersuchung des Standorts Marienkrankenhaus wurde in der VO/2024/13204 berichtet. Da die vorgenannten Flächen nicht geeignet sind und die Interimsmaßnahme für die Zeit der Bauausführung der Domschule rechtzeitig errichtet und daher bereits in die Planung gehen muss, wurde eine Fläche am Buniamshof für die Interimsschule untersucht und für nutzbar befunden. Die Planung hierfür ist Teil der Baumaßnahme der Domschule und befindet sich in der Entwurfsphase.	50.000
5.7 Radweg Hochschulstadtteil – Flughafen parallel zur B 207: Der Bürgermeister wird beauftragt, mittels einer Machbarkeitsstudie aufzuzeigen, ob und ggf. wie ein parallel zur B 207 verlaufender Radweg vom Hochschulstadtteil zum Flughafen realisiert werden kann. Für die Erstellung der Studie sind erste Mittel in Höhe von 50 TE bereit zu stellen und im Haushalt 2024 zu ordnen.	Sonstiges	An den Zuständigkeiten hat sich nichts geändert. Gemäß Auftrag der Politik wird die Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt, sobald hier Kapazitäten vorhanden sind. Die Maßnahme kann danach nicht vom Bereich Stadtgrün und Verkehr umgesetzt werden.	50.000
5.10 Fahrradstraße Altstadt: Im Rahmenplan Innenstadt (VO/2019/07798) wurde die Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt bereits 2019 als kurzfristige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs beschlossen. Für Planung und Beginn der Umsetzung der fahrradfreundlichen Sanierung der Fahrradstraße in der Altstadt werden 100.000 € bereitgestellt.	Maßnahme begonnen	Derzeit werden die Grundlagen zusammengestellt. Das Auftaktgespräch erfolgt aufgrund von Verzögerungen in anderen Projekten im November. Danach kann ein erster Terminplan erstellt werden.	100.000

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13678
öffentlich

Lübeck, 29.10.2024

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Timo Peters (E-Mail: timo.peters@luebeck.de Telefon: 122 - 6715)

Bericht über die Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.11.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Neufassung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck tritt zum 01.01.2025 in Kraft, zeitgleich tritt die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 01.09.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 22.01.2013 außer Kraft.

Bei der Ausarbeitung der Neufassung wurden folgende noch offenen Beschlüsse ebenfalls berücksichtigt:

VO/2017/04668: „…Der Bürgermeister wird gebeten, dafür zu sorgen, dass auf allen öffentlichen Parkplätzen, auf denen ein Tagesticket gelöst werden kann, das Parken für Elektro-Kfz unentgeltlich zugelassen wird…“

2023/12437-04-01: „Der Bürgermeister wird beauftragt, bis Q 1 2024 ein Konzept auszuarbeiten, in dem eine regional differenzierte und angemessene Erhöhung der Parkgebühren vorgeschlagen wird.“

Bericht:

Bei der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und der sich über die Jahre entwickelnden Parkgebührenhöhe werden zumeist vielfältige Ziele verfolgt. In der Regel dienen Parkgebühren aber der Steuerung der Parkdauer und der Umschlaghäufigkeit sowie der sich daraus ergebenen Verminderung des Parksuchverkehrs und der Entlastung des Straßenraums durch Lenkung der Nachfrage in andere Parkzonen oder Parkierungsanlagen.

Ein weiterer Lenkungseffekt, der besonders in den Zeiten der Verkehrswende zum Tragen kommt, ist die Beeinflussung bzw. die Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicherer Alternativen wie dem ÖPNV.

Das Parkraumangebot bestimmt im wesentlichem Maße die Größenordnung des fließenden Kfz-Verkehrs. Da im individuellen Verhalten von Kraftfahrern möglichst zielnahes Parken bevorzugt wird, ist neben der Anzahl der vorhandenen Parkmöglichkeiten auch die Gebührenhöhe entscheid bei der Beeinflussung der Parksuchverkehre.

Aus diesen Grundüberlegungen heraus wurde nun eine gänzlich andere Betrachtung der Parkgebühren vorgenommen. Dabei bildet die Annahme, dass der wertigste Parkraum der Hansestadt Lübeck in der Zone V - Travemünde liegt, die Basis einer sich abstufenden Gebührenstruktur.

Die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck ist mit den wichtigsten Akteuren abgestimmt, darunter auch mit der KWL als Dienstleister für die Parkraumbewirtschaftung. Weiter wurde in einem begrenzten Umfang auch die Bewertung von Parkraum anderer Städte und Kommunen betrachtet.

Rechtsgrundlage für die Erhebung von Parkgebühren ist § 6a Abs.6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit der Landesverordnung über Parkgebühren. Nach diesen Vorschriften ist die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.

Die derzeit gültige Stadtverordnung über die Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 01.09.2008, zuletzt geändert durch die 1. Verordnung zur Änderung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 22.01.2013 erfüllt weder den aktuell notwendigen Regelungsbedarf noch ist die Höhe der Parkgebühren und dessen Struktur geeignet, eine Lenkungsfunktion wahrzunehmen.

Die öffentliche Parkraumbewirtschaftung versteht sich als ein Baustein des Parkraummanagements, zu dem neben dem öffentlichen Parkraum und den Parkierungsanlagen auch die vielen unterschiedlichen Angebote privater Anbieter gehören.
Darum ist im Zuge dieser Parkgebührenverordnung auch Kontakt zur KWL aufgenommen worden, um die Anpassung der Gebühren der von der KWL bewirtschafteten Parkhäuser vorzunehmen.

Die hierdurch mögliche Verlagerung des Parkens von der Straße bzw. vollen Parkplätzen zu derzeit unausgelasteten Parkierungsanlagen ist Lenkungsfunktion und Ausdruck der verkehrlichen Begründung für die Höhe der Parkgebühren zugleich.

Die beabsichtigte Neufassung der Stadtverordnung über die Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck soll zum 01.01.2025 in Kraft treten. Bis zu diesem Tag besteht in den Gebieten mit hoher Parkraumnachfrage (Altstadtinsel und Travemünde) die Möglichkeit 2 €/h bei einem Gebührentakt von 3 Minuten (Zone I) bzw. 1,20 €/h bei einem Gebührentakt von fünf Minuten zu erheben.

Aktuell kostet die teuerste Parkstunde (Zone I - Altstadt) weniger als ein Einzelfahrschein im ÖPNV.

Auch unter der Berücksichtigung, dass bei der Ticketberechnung im ÖPNV andere Aspekte, wie z. B. der Kostendeckungsgrad eine Rolle spielen, besteht hier ein klares Missverhältnis, und die Parkgebühr entfaltet eine negative Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl.

Zukünftig wird die Taktung und die daraus resultierende Mindestgebühr an den Parkscheinautomaten auf 30 Minuten angepasst. Dies führt zu einer vereinfachten und zeitgemäßeren Darstellung, zudem befindet sich eine 30-minütige Taktung näher an dem bereits jetzt in der Praxis gültigen Nutzerverhalten. Dies steht daher auch nicht in einem Widerspruch zur ge-

wünschten Umschlaghäufigkeit. Im gleichen Zuge wird das kostenlose Kurzzeitparken, die sogenannte „Brötchentaste“ von 10 Minuten auf 15 Minuten erhöht. Damit sind kurze Liefer- und Abholtätigkeiten an den entsprechenden Standorten nun besser durchführbar.

Mit Ausnahme der Parkzone I – Altstadtinsel wird der Höchstsatz der Parkgebühren wie auch in der Vergangenheit durch die Gebühr für ein Tagesticket bestimmt.

Die Umstellung der Taktung in Verbindung mit der erhöhten Parkgebühr, welche sich in den unterschiedlichen Zonen deutlicher voneinander abheben, entfalten eine bessere verkehrslenkende Wirkung.

Die festgelegte Gebührenhöhe gilt über den gesamten Bewirtschaftungszeitraum ohne progressive bzw. degressive Veränderung der Gebühr bei hohen Parkdauern. Hiervon Auszunehmen ist die künftige Unterscheidung der Parkzonen IV und V –Travemünde in eine Haupt- und Nebensaison.

Travemünde hat bei der Betrachtung der Parkgebühren eine besondere Rolle und steht hierbei in der Konkurrenz zu anderen ostseenahen Gemeinden/Kommunen. Ein direkter Vergleich bleibt jedoch schwierig, da dies eine einheitliche Bemessungsgrundlage für die Wertigkeit von Parkraum voraussetzen würde.

Mit der neuen Gebührenstruktur setzt sich Travemünde an das obere Feld der allgemein vorherrschenden Parkgebührenhöhe, was sich im Hinblick auf die Wertigkeit in Verbindung mit der Verfügbarkeit (Angebot und Nachfrage) des dort vorzufindenden Parkraums zwingend ergibt.

Für die Zone V ergibt sich durch die gesunkene Wertigkeit im Winter eine Gleichsetzung mit der Parkzone III (sonstiges Lübeck außer Travemünde). Ein Lenkungseffekt ist für die Monate November bis März nicht beabsichtigt.

Auszug aus § 3 (1) u. (2) Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck ab 01.01.2025 (Teil Travemünde):

(1) Für das Parken auf Parkflächen mit Parkscheinautomat im Sinne des § 1 werden folgende Gebühren erhoben:

	je angefangene ½ Stunde		entspricht einem Stundensatz von	
In der Zeit vom	01. November bis 31. März	01. April bis 31. Oktober	01. November bis 31. März	01. April bis 31. Oktober
Zone IV	1,20 €/30 Min.	1,60 €/30 Min.	2,40 €/Stunde	3,20 €/Stunde
Zone V	1,00 €/30 Min.	1,20 €/30 Min.	2,00 €/Stunde	2,40 €/Stunde

(2) Beim Lösen eines Tagestickets beträgt die Gebühr hierfür:

Zone	Gebühr pro Tagesticket	
In der Zeit von	01. November bis 31. März	01. April bis 31. Oktober
Zone IV	8,00 €	12,00 €

Bei der Berechnung der Gebühr für das Tagesticket ist darauf geachtet worden, dass der Vorteil ab ca. 3,5 h spätestens ab der 4. Parkstunde erreicht wird. Dies stellte auch in der Vergangenheit eine gute Differenzierung zwischen den Kurzparkern (1-3 h) und dem Bedarf an längerfristigen Parkraum (4 h+) dar.

Darunter ordnen sich dann die anderen Zonen für das Stadtgebiet ohne Travemünde wie folgt:

Auszug aus § 3 (1) u. (2) Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck ab 01.01.2025:

(3) Für das Parken auf Parkflächen mit Parkscheinautomat im Sinne des § 1 werden folgende Gebühren erhoben:

	je angefangene ½ Stunde	entspricht einem Stundensatz von
Zone I	1,50 €/30 Min.	3,00 € /Stunde
Zone II	1,20 €/30 Min.	2,40 €/Stunde
Zone III	1,00 €/30 Min.	2,00 €/Stunde

(4) Beim Lösen eines Tagestickets beträgt die Gebühr hierfür:

Zone	Gebühr pro Tagesticket
Zone II	8,00 €
Zone III	6,00 €

Die Anpassung der Gebühren für die öffentlichen Wohnmobilstellplätze wird auf 20 € angehoben, Reisebusse bezahlen künftig einen pauschalen Tagessatz von 30 €.

Die Notwendigkeit von fünf Gebührenzonen besteht weiterhin, diese wurden jedoch an die sich geänderten räumlichen Anforderungen angepasst:
Die Gebührenzone I, welche weiterhin hauptsächlich den Parkraum auf der Altstadtinsel abbildet, wurde noch um den Parkbereich am Hauptbahnhof Lübeck ergänzt und bezieht künftig auch die Parkflächen an der Untertrave mit ein, da dieser Parkraum eine vergleichbare Wertigkeit aufweist.

Aus dem gleichen Grund wurde auch die Zone II ergänzt, welche sich nun ringförmig um die Altstadtinsel (Zone I) legt und auch den Parkraum an der Kanalstraße erschließt.
Zone III als Auffanggebührenzone bleibt dabei unverändert.

Weiter musste auch die Parkzone IV (Travemünde) angepasst werden, da hier, betrachtet man den Parkraum nach seiner Wertigkeit, neben den bereits inbegriffenen Parkflächen Leuchtenfeld, Möwenstein, Mecklenburger Landstraße, Backbord und Vogteistraße folgerichtig auch die Parkflächen Fährhafenvorplatz, Kirchenstr., Strandbahnhof, Kurgartenstraße und Trelleborgallee hinzugehören. Die Parkbereiche der Zone IV sind künftig auf einem der Verordnung als Anlage beigefügtem Lageplan dargestellt.

Die durch Bürgerschaftsauftrag vom 25.02.2016, VO/2016/03410, gewünschte Förderung von Elektrofahrzeugen wurde in § 9 umgesetzt. Darüber hinaus wurde die Förderung alternativer Antriebe in Anlehnung an das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) erweitert und auf dem 31.12.2026 befristet. Ergänzend hierzu der Verweis auf den Bericht der Verwaltung VO/2016/04454 und die sich darauf ergebenen Anträge.

Über eine Verlängerung dieser Fördermaßnahme sollte dann unter Berücksichtigung des Fortbestehens des Elektromobilitätsgesetzes neu entschieden werden.

Die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck erhält nun Regelungen, die bisher nicht erfasst waren, auch wenn diese in der Praxis bereits Anwendung gefunden haben, z. B. die rechtliche Verankerung der „Brötchentaste“ in § 4.

Ein weiteres Steuerungselement stellt die Regelung des § 5 Abs. 2 dar, welche es ermöglicht, bei Großveranstaltungen die Gebührenpflicht anzupassen.

Die jetzt vorgelegte Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck stellt ein stimmiges Regelwerk dar, welches durch seine neue Gebührenstruktur die nunmehr in die Jahre gekommene Verordnung auf ein zeitgemäßes Niveau hebt.

Die Hansestadt Lübeck hat sich mit der hier vorgelegten Verordnung klar gegen eine einfache und pauschalierte Erhöhung der Parkgebühren ausgesprochen. Die nun durchgeführte Bewertung und Änderung der Zonen und Gebührenhöhe stellt eine Neueinschätzung des Parkraums nach seiner Wertigkeit dar, um so regional differenziert angemessene Gebühren erheben zu können.

Gemäß § 55 Landesverwaltungsgesetz Schleswig-Holstein ist die Stadtverordnung vom Bürgermeister zu erlassen und der Bürgerschaft vorab zur Beratung vorzulegen. Als Anlage beigefügt ist der Entwurf der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck incl. der Anlage „Parkzonen (Karte)“ sowie der Anlage „Tagesticket“.

Eine Synopse als vergleichende Gegenüberstellung von Texten lässt sich hier aufgrund der Tatsache, dass es sich weniger um eine Anpassung der alten sondern mehr um eine komplette Neuschaffung der Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck handelt, nicht sinnvoll darstellen.

Anlagen:

Anlage 1: Entwurf Stadtverordnung Parkgebühren inkl. Anlagen

Senatorin Joanna Hagen

Stadtverordnung über Parkgebühren

in der Hansestadt Lübeck vom

Aufgrund des § 6 a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung vom 05.03.2003 (Bundesgesetzblatt I Seite 310, berichtigt S. 919) zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.08.2024 (Bundesgesetzblatt I Seite 266) in Verbindung mit § 1 der Landesverordnung über Parkgebühren vom 12.04.1990 (GVOBI. Schl.-H. S. 264) wird die Stadtverordnung über Parkgebühren der Hansestadt Lübeck wie folgt gefasst:

§ 1

Gebührenpflicht auf öffentlichen Parkflächen

Die öffentlichen Parkflächen der Hansestadt Lübeck werden durch die KWL GmbH bewirtschaftet. Soweit das Parken auf diesen öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen nur mit gültigem Parkschein aus einem Parkscheinautomaten zulässig ist, werden Gebühren nach Maßgabe dieser Verordnung erhoben.

§ 2

Gebührenzonen

Um die Nutzung des Parkraumes auf Öffentlichen Parkflächen durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten, werden die Gebühren entsprechend dem Wert des Parkraums in unterschiedlicher Höhe nach Zonen festgesetzt.

Zone I und II umfasst die Parkflächen mit Parkscheinautomat, die sich aus dem als Anlage beigefügten „Lageplan Lübeck Altstadt“, der Bestandteil dieser Verordnung ist, ergeben. Zone I umfasst dabei den Parkraum der Altstadt sowie die Parkplätze am Hauptbahnhof. Zone II schließt den Parkraum ringförmig um die Altstadt ein.

Zone III umfasst alle übrigen öffentlichen Parkflächen mit Parkscheinautomat der Hansestadt Lübeck mit Ausnahme der sich im Stadtteil Travemünde befindlichen öffentlichen Parkflächen.

Zone IV umfasst die Parkplätze Leuchtenfeld, Möwenstein, Backbord, Vogteistraße, Hafenbahnhof, Fährhafenvorplatz, Kirchenstraße, Strandbahnhof, Kurgartenstraße, Am Fischereihafen, Trelleborgallee und Priwall, welche sich aus dem als Anlage beigefügten „Lageplan Lübeck-Travemünde“, der Bestandteil dieser Verordnung ist, ergeben.

Zone V umfasst alle übrigen öffentlichen Parkflächen mit Parkscheinautomaten im Stadtteil Travemünde.

§ 3

Parkgebühren

(1) Für das Parken auf Parkflächen mit Parkscheinautomat im Sinne des § 1 werden folgende Gebühren erhoben:

	je angefangene ½ Stunde		entspricht einem Stundensatz von	
Zone I	1,50 €/30 Min.		3,00 € /Stunde	
Zone II	1,20 €/30 Min.		2,40 €/Stunde	
Zone III	1,00 €/30 Min.		2,00 €/Stunde	
In der Zeit vom	01. November bis 31. März	01. April bis 31. Oktober	01. November bis 31. März	01. April bis 31. Oktober
Zone IV	1,20 €/30 Min.	1,60 €/30 Min.	2,40 €/Stunde	3,20 €/Stunde
Zone V	1,00 €/30 Min.	1,20 €/30 Min.	2,00 €/Stunde	2,40 €/Stunde

Für nicht genutzte Parkzeit werden keine Gebühren erstattet.

Sofern eine Höchstparkdauer gilt, ist diese jeweils durch Beschilderung ausgewiesen.

(2) Beim Lösen eines Tagestickets beträgt die Gebühr hierfür:

Zone	Gebühr pro Tagesticket	
Zone II	8,00 €	
Zone III	6,00 €	
In der Zeit von	01. November bis 31. März	01. April bis 31. Oktober
Zone IV	8,00 €	12,00 €

Die jeweiligen Parkflächen mit Tagesticket ergeben sich aus der Anlage „Tagesticket“, welche Bestandteil dieser Verordnung ist.

(3) Für die Nutzung der Wohnmobilstellplätze auf öffentlichen Parkflächen der Hansestadt Lübeck ist eine Gebühr in Höhe von 20 € für 24 Stunden am dafür vorgesehenen Parkscheinautomaten zu entrichten. Sie wird fahrzeugbezogen, unabhängig von der Anzahl der mitreisenden Personen, erhoben. Die Nutzung des Wohnmobilstellplatzes zur Übernachtung ist ausschließlich einmalig zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit gestattet.

(4) Für die Nutzung ausgewiesener Busparkplätze auf öffentlichen Parkflächen der Hansestadt Lübeck ist eine pauschale Tagesgebühr von 30 € am dafür vorgesehenen Parkscheinautomaten zu entrichten.

(5) Die Gebühren nach Maßgabe dieser Verordnung können außer am Parkscheinautomaten auch über zugelassene Handysysteme entrichtet werden.

§ 4

Kurzzeitparken

Auf Parkflächen, deren Parkscheinautomaten das kostenlose Kurzzeitparken anbieten („Brötchentaste“), beträgt die kostenlose Parkzeit 20 Minuten, ausgenommen hiervon ist die Parkfläche am Verwaltungszentrum Mühlentor, hier beträgt die kostenlose Parkzeit 30 Minuten.

§ 5

Gebührenpflichtiger Zeitraum

(1) Die einzelnen Parkflächen sind in dem Zeitraum gebührenpflichtig, der jeweils durch Beschilderung ausgewiesen wird.

(2) Die Hansestadt Lübeck steht das Recht zu, zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung und um den Zielen nach § 2 Satz 1 zu entsprechen, auf den öffentlichen Parkflächen während Großveranstaltungen den Rahmen der Bewirtschaftung anzupassen.

§ 6

Entstehung und Fälligkeit der Gebührenschuld

Die Gebührenschuld entsteht und wird fällig mit dem Parken eines Fahrzeugs während der gebührenpflichtigen Zeit auf den in § 1 bezeichneten Flächen.

§ 7

Gebührenschuldner

Gebührenschuldner ist, wer ein Fahrzeug auf den in § 1 beschriebenen Flächen parkt.

§ 8

Allgemeines

(1) Der am Parkscheinautomaten erworbene Parkschein ist unverzüglich nach Beginn des Abstellens am Kraftfahrzeug hinter der Windschutzscheibe und durch diese gut erkennbar anzubringen. Bereits abgelaufene Parkscheine sind aus dem Sichtraum zu entfernen.

(2) Die Zonen des Handyparksystems unterscheiden sich von den Zonen nach § 2 dieser Verordnung. Dies ist zur genauen Abrechnung des Handysystems notwendig und hat keinen Einfluss auf die Gebührenhöhe, die sich aus § 3 ergeben.

§ 9

Förderung alternativer Antriebsarten

Vollelektrische Fahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge und Plug-in-Hybrid Fahrzeuge (PHEF-Fahrzeug und PHEV-Fahrzeug) nach Maßgabe des Gesetzes „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)“ können im Zeitraum ab Inkrafttreten bis zum 31. Dezember 2026 auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen, ausgenommen die Stellplätze in den Gebührenzonen I und IV (§ 2) im öffentlichen Straßenraum für die jeweilige Höchstparkdauer kostenlos parken, , wenn sie mit einer der folgenden Kennzeichnungsarten versehen sind:

- ein um den Kennbuchstaben „E“ in Anschluss an die Erkennungsnummer ergänztes Kennzeichen;

- eine für ausländische Fahrzeuge durch die Zulassungsbehörden ausgegebene (blaue) Plakette, die an der Rückseite des Fahrzeugs gut sichtbar angebracht ist;

- die im Ausland erteilten Kennzeichen und Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge.

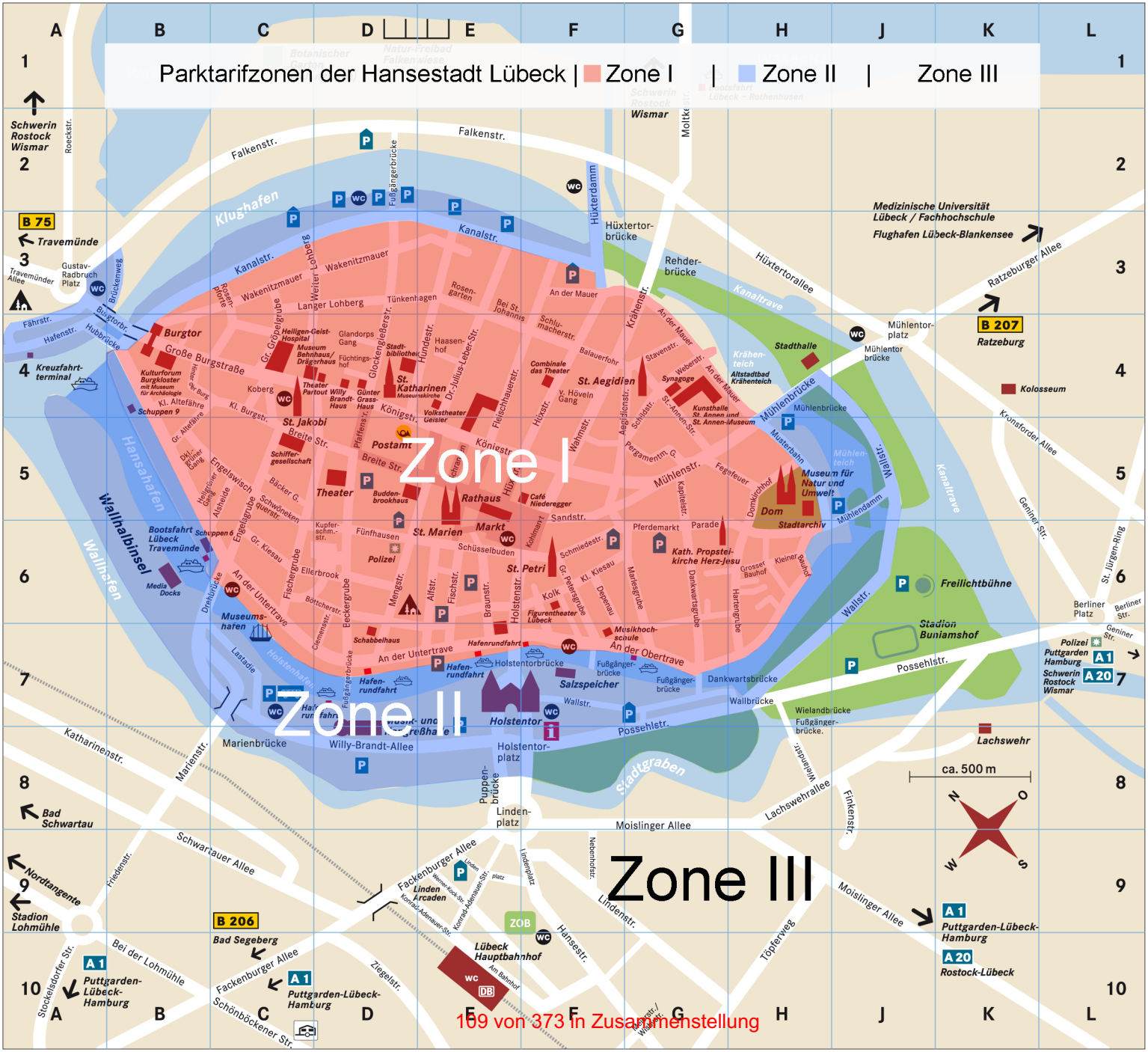
§ 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 01.01.2025 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Stadtverordnung über Parkgebühren in der Hansestadt Lübeck vom 01.09.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 22.01.2013, außer Kraft.

Lübeck,

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister


Parktarifzonen der Hansestadt Lübeck | Zone I | Zone II | Zone III
Zone I
Zone II
Zone III
Schwerin
Rostock
Wismar
Travemünde
Bad Schwartau
Bad Segeberg
Nordtangente
Stadion Lohmühle
Puttgarden-Lübeck-Hamburg
Rostock-Lübeck
Ratzeburg
Kreuzfahrt-terminal
Lübeck Hauptbahnhof
Burgtor
Holstentor
Rathaus
Dom
Museum für Natur und Umwelt
Theater
Stadthalle
Kolosseum
Freilichtbühne
Stadion Buniamshof
Lachswehr
Museumshafen
Bootsfahrt Lübeck Travemünde
Media Docks
Wallhalbinsel
Hansahafen
Wallhafen
Holstenhafen
Stadtgraben
Willy-Brandt-Allee
Marienbrücke
Holstentorbrücke
Salzspeicher
Possehlstr.
Wallstr.
Mühlenbrücke
Mühlendamm
Hüxtertorbrücke
Rehderbrücke
Kanaltrave
Krähenteich
Altstadtbad Krähenteich
Medizinische Universität Lübeck / Fachhochschule
Flughafen Lübeck-Blankensee
Ratzeburger Allee
Hüxtertorallee
Moislinger Allee
Lachswehrallee
Lindenplatz
Linden Arcaden
ZOB
Mühlentorplatz
Mühlentorbrücke
Puppenbrücke
Wielandbrücke
Dankwartsbrücke
Wallbrücke
Fußgängerbrücke
Falkenstr.
Kanalstr.
Wakenitzmauer
Langer Lohberg
Königstr.
Breite Str.
Mühlenstr.
Sandstr.
Markt
Postamt
Polizei
Schabbelhaus
Hafenrundfahrt
Musikhochschule
Figurentheater Lübeck
Kath. Propsteikirche Herz-Jesu
Dom
Stadtarchiv
Café Niederegger
Combinale das Theater
Theater Partout
Willy Brandt-Haus
Günter Grass-Haus
Kunsthalle St. Annen und St. Annen-Museum
Synagoge
Volkstheater Geisler
Schiffergesellschaft
Buddenbrookhaus
Heiligen-Geist-Hospital
Museum Behnhaus/Drägerhaus
Stadtbibliothek
Museumskirche
Füchtingshof
Glandorps Gang
Haasenhof
Rosengarten
Tünkenhagen
Bei St. Johannis
Schlumacherstr.
An der Mauer
Balauerfohr
Stavenstr.
Weberstr.
Schildstr.
Aegidienstr.
Hüxstr.
Walmstr.
Pergamentm. G.
Fegefeuer
Kapitelstr.
Parade
Pferdemarkt
Schmiedestr.
Kohlmarkt
Schüsselbuden
Fischstr.
Braunstr.
Alfstr.
Mengstr.
Beckergrube
Fischergrube
Ellerbrook
Böttcherstr.
Clemensstr.
Gr. Kiesau
Kl. Kiesau
Gr. Petersgrube
Depenau
Marlesgrube
Dankwartsgrube
Hartengrube
Grosser Bauhof
Kleiner Bauhof
An der Untertrave
An der Obertrave
Lastadie
Drehbrücke
Fischergrube
Engelswisch
Schwönekenquerstr.
Bäcker G.
Kupferschmiedestr.
Fünfhausen
Schuppen 6
Schuppen 9
Gr. Altefähre
Kl. Altefähre
Fährstr.
Hafenstr.
Hubbrücke
Brücktorbr.
Brückenweg
Gustav-Radbruch Platz
Travemünder Allee
Roeckstr.
Roggenhorst
Gr. Gröpelgrube
Kl. Burgstr.
Große Burgstraße
Koberg
Pfaffenstr.
Glockengießerstr.
Hundestr.
Dr.-Julius-Leber-Str.
Fleischhauerstr.
Schulterblatt
Kl. Gröpelgrube
Gr. Burg
Kl. Burg
Dkr. Kleiner Gang
Heiligengeister Gang
Alstelle
Mariendenkmal
Kanalstr.
Weiter Lohberg
Roggenhorst
Nordtangente
Friedenstr.
Bei der Lohmühle
Stockelsdorfer Str.
Fackenburger Allee
Schwartauer Allee
Katharinenstr.
Marienstr.
Puppenbrücke
Linden-platz
Lindenplatz
Lindenstr.
Hansestr.
Töpferweg
Finkenstr.
Wielandstr.
Ziegelstr.
Schönböckener Str.
Konrad-Adenauer-Str.
Werner-Kock-Str.
Am Bahnhof
Bahnhofsvorplatz
Berliner Platz
Berliner Str.
Geniner Str.
St. Jürgen-Ring
Possehlstr.
Polizei Puttgarden Hamburg
Schwerin Rostock Wismar
A 1
A 20
B 75
B 206
B 207
ca. 500 m
N
O
S
W
109 von 373 in Zusammenstellung

Hansestadt LÜBECK



Anlage „Tagesticket“

Zuordnung der Standorte mit Tagesticket zu den Tarifzonen

ZONE 2

Standorte
Müllergarten
Mühlendamm
Wallstraße
Lastadie
MuK
SAS
Media Docks
Drehbrücke
Hüxterdamm
Fährstraße
Kanalstraße

ZONE 3

Standorte
Roeckstraße
Burgfeld/Gericht

ZONE 4

Standorte
Vogteistraße
Hafenbahnhof
Am Fischereihafen
Priwall
Leuchtenfeld
Backbord
Möwenstein

Hansestadt LÜBECK

► Nr. 0/09394-01-01-05
öffentlich

Lübeck, 22.07.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
4.041 - Fachbereichs-Dienste

Bearbeitung: Alexander Pinto (E-Mail: alexander.pinto@luebeck.de Telefon: 122 - 4182)

1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.09.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
09.09.2024	Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege	Öffentlich	zur Vorberatung
24.09.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.09.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:
1. Die Bürgerschaft nimmt den 1. Kulturentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck zustimmend zur Kenntnis.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Maßnahmen 1 – 16 umzusetzen.

3. Der Bürgermeister wird beauftragt, für die Umsetzung der Maßnahmen 17 - 36 Finanzierungsmöglichkeiten über Drittmittel zu erschließen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie	zustimmend
1.102 Kommunale Statistikstelle	zustimmend
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
2.200.2 Stabstelle Migration und Ehrenamt	zustimmend
3.390.01 Klimaleitstelle	zustimmend
4.041.5 Nordische Filmtage	zustimmend
4.041.7 LÜBECKER MUSEEN	zustimmend
4.401 Schule und Sport	zustimmend
4.415 Archiv	zustimmend
4.416 Stadtbibliothek	zustimmend
4.491 Archäologie und Denkmalpflege	zustimmend
4.513 Jugendarbeit	zustimmend
5.610.2 Stadtentwicklung	zustimmend
5.610.3 Altstadt/Stadterneuerung/ Stadtteilplanung	zustimmend
5.651 Gebäudemanagement	zustimmend
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH	zustimmend

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH	zustimmend
Theater Lübeck gGmbH	zustimmend
Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH	zustimmend

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Für die strategische Gesamtplanung ist die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen nicht erforderlich. Dieser erfolgt jedoch im Rahmen der konkreten Planung und Umsetzung auf Projektebene.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[X] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein
[X] Ja – Begründung:

Teile der empfohlenen Maßnahmen tragen zur Erreichung der Klimaschutzziele bei

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:
Der von der Stadtverwaltung vorgelegte 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan gründet auf den im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2010« (ISEK) formulierten vier kulturpolitischen Zielen: Welterbe und kulturelles Erbe bewahren, Vielfältige Kunst und Kultur fördern, Kultursensibilität vermitteln und den Tourismus fördern. Auf dieser Grundlage und im Rahmen der vorhandenen Datenlage wurde in einem ersten Schritt eine spartenspezifische Bestandserhebung der drei Säulen der städtischen Kultur (öffentlich, privat/frei und zivilgesellschaftlich) vorgenommen. In einem zweiten Schritt wurde beteiligungsorientiert die Bedürfnisse und Interessen der Stakeholder Stadtbevölkerung, Kulturakteur:innen und Stadtverwaltung und -politik erhoben, aktualisiert, priorisiert und in insgesamt acht thematischen Bedarfs- bzw. Entwicklungsfeldern zusammengeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse wurden im dritten Schritt insgesamt 36 Maßnahmen in den acht priorisierten Entwicklungsfeldern entwickelt und ausformuliert.

Die **Bestandserhebung** hat gezeigt, dass in Lübeck von einer gut bis sehr gut ausgeprägten kulturellen Grundversorgung durch die öffentliche Hand gesprochen werden kann, außer im Bereich der »Soziokultur«. Auch ist festzustellen, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen aufgrund ihrer großen Anzahl und der Angebotsspezifik eine sehr wichtige Stellung innerhalb der kulturellen Landschaft Lübecks einnehmen. Teilweise realisieren sie sogar Angebote, die in anderen Städten als kommunale Aufgaben betrachtet und wahrgenommen werden wie bspw. die Musikschulen oder soziokulturelle Angebote in den

Stadtteilen. Erst durch die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen kann in Lübeck von einer strukturell vielfältigen Kulturlandschaft gesprochen werden.

Gleichzeitig zeigte sich in der Bestandserhebung, das sich diese wichtige Stellung der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen nur teilweise in der städtischen Kulturförderung widerspiegelt und darüber hinaus keine zusätzlichen Anreize für die Entwicklung kulturwirtschaftlicher Potenziale vorhanden sind. Zudem wurde deutlich, dass sich das kulturelle Angebot größtenteils auf die Innenstadt konzentriert und nur in drei weiteren Stadtgebieten (Travemünde, Kücknitz, Falkenfeld/Vorwerk) ansatzweise von potenziellen stadträumlichen Kulturclustern gesprochen werden kann. Weiter wurde festgestellt, dass sich die zunehmende Diversität der städtischen Bevölkerung bisher wenig in der städtischen Kultur abbildet. An der (Weiter-)Entwicklung der städtischen kulturellen Infrastruktur partizipieren bspw die. Migrant:innenselbstorganisationen (MSO) bisher kaum.

Dies ist nicht zuletzt auch auf das Fehlen einer soziokulturellen Infrastruktur in den Stadtteilen zurückzuführen, wie es sie bspw. in Form von kommunalgeförderten Bürgerhäusern, Stadtteilkulturzentren oder Soziokulturellen Zentren in anderen Städten gibt. Die neu entwickelten Outreach-Formate bspw. bei den LÜBECKER MUSEEN und bestehenden kulturellen Bildungsangebote anderer Kulturakteur:innen können diese Herausforderung nur im geringen Maße auffangen. In der Gesamtschau der Bestandserhebung lässt sich festhalten, dass die Themen »Kulturförderung«, »Stadtteilkultur«, »Teilhabe« und »Flächen und Räume« als Entwicklungsfelder benannt werden können.

Dem politischen Auftrag einer breiten Beteiligung für Kulturschaffende, Kulturinstitutionen und Nutzer:innen (VO/2020/09394-01-01) wurde im zweiten Schritt durch eine **Bedarfsanalyse** Rechnung getragen. Die beteiligungs- und bedarfsorientierte weitere Fachplanung bezog über verschiedene Formate und Strukturen die unterschiedlichen Bedürfnisse der drei Stakeholder-Gruppen »Stadtbevölkerung«, »Kulturakteur:innen« und »Stadtverwaltung und -politik« in den Prozess ein. Ziel der Bedarfsanalyse war es, die je partikularen Bedürfnisse zu gemeinsam geteilten und anerkannten Bedarfen zusammenzuführen, zu priorisieren und in thematischen Entwicklungsfeldern zu clustern.

Die Bedürfnisse der **Stadtbevölkerung** wurde zum einen durch die Auswertung von Umfragen, Dialogveranstaltungen, Workshops und Sammlungen von Zukunftsgeschichten analysiert, die im Rahmen der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« im Zeitraum 2018-2020 durchgeführt wurden. Zum anderen wurden insgesamt 30 Stadtteilkonferenzen des Lübecker Senats (bis April 2024) sowie drei Stadtteilwerkstätten des Bereichs Jugendarbeit (4.513) ausgewertet. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass »mehr kulturelle Angebote in den Stadtteilen« sowie »mehr Räume der Teilhabe« als gemeinsam geteilte Bedürfnisse (= Bedarfe) des Stakeholders »Stadtbevölkerung« betrachtet werden können.

Für die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der **privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen** wurde auf Text- und Audiomaterial zurückgegriffen, das seit Beginn des Kulturentwicklungsprozesses in Lübeck 2016 erhoben wurde. Dazu zählen Interviews, Auswertungen von Umfragen, Protokolle von Netzwerktreffen, Workshops und Fachtagen. In den acht Themenfeldern »Kulturförderung«, »Kultur- und Kreativwirtschaft«, »Nachwuchs«, »Kulturelle Bildung«, »Sichtbarkeit«, »Klimaschutz«, »Stadtteilkultur« und »Flächen und Räume« wurden wiederkehrende Bedürfnisse und Interessen artikuliert und in Sparten-Netzwerktreffen überprüft, aktualisiert und priorisiert. Im Laufe des Prozesses wurde von den Akteur:innen zusätzlich und wiederholt das Themenfeld »Weiterentwicklung und Fortschreibung Kulturentwicklungsplan« angesprochen.

Die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der **städtischen Kulturakteur:innen** erfolgte im Kontext bestehender politischer Vorgaben. Dazu wurden auf der Grundlage städtischer Entwicklungskonzepte und politischer Beschlüsse in themenspezifischen Workshops und Einzelgesprächen mit den Leitungen der städtischen Kultureinrichtungen die gemeinsam geteilten Bedürfnisse herausgearbeitet. In den fünf Themenfeldern »Teilhabe und Kulturelle Bildung«, »Digitalisierung«, »Flächen und Räume«, »Klimaschutz« und »Fortschreibung und

Erweiterung Kulturentwicklungsplanung« sind von den städtischen Kulturakteur:innen mehrfach Entwicklungsbedürfnisse und -interessen artikuliert worden.

Die Bedarfsanalyse des Stakeholders **»Stadtverwaltung und -politik«** gründete sich auf die Sichtung von insgesamt sechzehn beschlossenen bzw. in Aufstellung befindlichen städtischen Entwicklungskonzepten und -strategien und die Analyse der unmittelbaren Bezugspunkte zur kulturellen Stadtentwicklung. In insgesamt fünf Strategiekonzepten der Stadt wurden Schnittmengen herausgearbeitet, die konkrete Bezüge zur Kulturentwicklungsplanung herstellen und konkretisierte Maßnahmen und Projekte bereits formulieren bzw. einfordern. Darüber hinaus wurden eine Vielzahl von politischen Empfehlungen des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege sowie Beschlüsse der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zum Thema Kulturentwicklung gesichtet und darin formulierte Umsetzungsaufgaben für den Kulturentwicklungsplan extrahiert. In den insgesamt sechs Themenfeldern »Teilhabe und Kulturelle Bildung«, »Digitalisierung«, »Stadtteilkultur«, »Klimaschutz«, »Kulturtourismus« und »Kulturförderung« wurden wiederkehrende Bedarfe kenntlich gemacht, die aufgrund der politischen Beschlusslage bereits als erforderlich anerkannte Bedarfe betrachtet werden können.

Im Abgleich zwischen den in der Bestandserhebung deutlich gewordenen Entwicklungsfeldern und den in der Bedarfsanalyse kenntlich gemachten Themenfeldern sind insgesamt acht Entwicklungsfelder herausgearbeitet worden, in denen gemeinsam geteilte prioritäre Bedarfe durch die Stakeholdergruppen benannt worden:

- »Teilhabe und Kulturelle Bildung«
- »Stadtteilkultur«
- »Flächen und Räume«
- »Kulturförderung«
- »Klimaschutz«
- »Digitalisierung«
- »Kulturtourismus«
- »Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung«

In diesen acht Entwicklungsfeldern wurden im dritten Schritt insgesamt **36 Maßnahmen und -projekte** als fachlich erforderlich bewertet und zur weiteren Umsetzung empfohlen. Die fachliche Bewertung der Erforderlichkeit fand auf der Grundlage der kulturpolitischen Zielsetzung durch einen systematischen Abgleich der Ergebnisse der Bedarfsanalyse mit denen der Bestandsanalyse und in Abstimmung mit den betroffenen Fachbereichen der städtischen Verwaltung statt. Maßgeblich bei der Entwicklung der Maßnahmen und Projekte war ein ressourcenschonender und nachhaltig wirkender Ansatz, der alle Maßnahmen und Projekte auf Synergien und Schnittmengen innerhalb mehrerer benannter Entwicklungsfelder überprüfte. Von den 36 empfohlenen Maßnahmen sind 14 Maßnahmen (Nr. 1-14) ohne finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt der Hansestadt Lübeck. Die weiteren 22 Maßnahmen (Nr. 15–36) haben finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt.

Für den Haushalt 2025 sind zwei Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen (Maßnahme Nr. 15 und 16) mit insgesamt 115.000 EUR eingeplant. Die Maßnahme „Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitorings“ (Nr. 15) begründet sich darin, dass es für die notwendige Steuerung im Themenbereich und für die weitere politische Entscheidungsfindung maßgeblich ist, eine fundierte Datenbasis und Faktenlage sicherzustellen. Die Maßnahme Nr. 15 stellt dies sicher. Die Maßnahme „Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie Zeit.Lab“ (Nr. 16) begründet sich im bereits getätigten Beginn der Gesamtmaßnahme (VO/9/07965-01-01-02).

Die weiteren 20 Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Hansestadt Lübeck sind aufgrund der aktuellen Haushaltslage derzeit nicht Bestandteil des Haushaltsentwurfs der Verwaltung. Auch wenn die im Bericht aufgezeigten Maßnahmen als fachlich sinnvoll angesehen werden und zur Erreichung strategischer Ziele der Hansestadt Lübeck beitragen, lässt die gegenwärtige Haushaltslage der Hansestadt Lübeck keine Ausweitung der finanziellen Mittel zur Umsetzung nicht gesetzlich vorgeschriebener Maßnahmen zu. Die Kommunalaufsicht hat in der Haushaltsgenehmigung 2024 formuliert, dass es in der gegen-

wärtigen Situation gilt, „die Unsicherheiten in der wirtschaftlichen Entwicklung und in den Inflationstendenzen mit ihren Folgen im Blick zu behalten. Steigenden Belastungen im Ergebnishaushalt sollte gerade jetzt mit eigenen Konsolidierungsanstrengungen begegnet werden. Für die hierfür notwendigen Beschlüsse sind von Seiten der Verwaltungen sowohl bezogen auf die Ergebnis- wie auch die Investitionsplanung geeignete Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung zu stellen“. Neue, zusätzliche Ausgaben würden die Konsolidierungsnotwendigkeit weiter verschärfen.

Die Verwaltung empfiehlt entsprechend der jeweiligen Haushaltslage die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen in den Jahren 2025 - 2033 und strebt an, ergänzend zur öffentlichen Finanzierung und entsprechend der vorgenommenen Priorisierung eine Finanzierung dieser Maßnahmen über Drittmittel (bspw. über Förderprogramme der EU, des Bundes und des Landes SH sowie anderer Fördergeber:innen) zu erreichen.

Übersicht der Gesamtkosten der empfohlenen Maßnahmen und Projekte pro Jahr

	2025	**2026**	**2027**	**2028**
14 Maßnahmen ohne finanzielle Auswirkungen	0	0	0	0
2 Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen und in HH 2025 eingeplant	115.000 €	107.000 €	92.000 €	92.000 €
20 Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen und nicht in HH 2025 eingeplant	1.214.680 €	1.600.680 €	1.669.780 €	1.792.280 €
Gesamtkosten	**1.329.680 €**	**1.707.680 €**	**1.761.780 €**	**1.884.280 €**

Anlagen:

Senatorin Monika Frank

Bereich: 4.04104 Kulturbüro **Anlage zur Vorlage vom 22.07.2024**
Produkt: 281001 **VO-Nr.: 09394-01-01-05**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2025	2025	2026	2027
Erträge				
Aufwendungen	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00
Saldo Ergebnisplan	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00
Saldo Finanzplan	-115.000,00	-107.000,00	-92.000,00	-92.000,00

2025	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x		
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2025	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	281001 000.5291000	Aufwend.f.sonst.Dienstleistungen	-115.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-115.000,00

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	281001 000.7291000	Aufwend.f.sonst.Dienstleistungen	-115.000,00
		Saldo Finanzplan	-115.000,00

Übersicht Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	FB 4				FB 2				Sachstand
				2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
1.	Bewahrung und Digitalisierung der Sammlung der LÜBECKER MUSEEN (LM)	FB 4.041.7	/	x	x	x	x					bereits im Haushalt geordnet
2.	Stärkung der Kunden:innen- und Benutzungs-freundlichkeit der Stadtbibliothek („Open Library“)	FB 4.416	/	x	x	x						Drittmittel-finanziert
3.	Durchführung Pilot-projekt „Klimaan-passung in Kultur-betrieben“ in der Musik- und Kongresshalle (MUK)	MUK	/	x								Drittmittel-finanziert
4.	Gründung eines Arbeitskreises „Kulturelle Bildung und Teilhabe in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	/	x	x	x	x					/
5.	Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds	**FB 4.041.4** FB 4.041.2	/		x							Empfehlung des AKD VO/2022/ 11026-01
6.	Überarbeitung der bereichsspezifischen Kulturförderrichtlinien sowie des Antrags- und Zuwendungsverfahren	**FB 4.041.4** FB 1.201 FB 1.300	/	x								Empfehlung des RPA-Bericht vom 01.06.2023
7.	Aktualisierung Website des Kulturbüros	**FB 4.041.4** FB 1.101.3	/	x								/

8.	Zwischenevaluation und Fortschreibung KEP	FB 4.041.4	/				x					/
9.	Aktualisierung und Fortschreibung des Museumsentwicklungs-plans (MEP)	FB 4.041.7	/	x								MEP 2020 – 2030 (VO/2020/ 09097)
10.	Erstellung eines Bibliotheksentwicklungs plans für den Zeitraum 2026 - 2040	FB 4.416	/	x	x							/
11.	Erstellung eines Entwicklungsplans für das Archiv	FB 4.415	/	x	x							/
12.	Fortsetzung Projekt FUTURE NORTH bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	/	x	x	x	x					Drittmittel-finanziert
13.	Verstärkte Sichtbarmachung jüdischen Lebens und jüdischer Kultur in Lübeck	FB 4.415	/	x	x							Drittmittel-finanziert
14.	Prüfung Kulturbus zur Mobilitätssteigerung von Schulklassen und Kindergruppen	FB 4.041.4	/		x							/
	SUMME			**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

Priorität »sehr hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
15.	Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitoring	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	50.000	32.000	72.000	72.000					VO/2023/ 11871-01 In HH 2025 eingeplant
16.	Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie „Zeit.Lab“	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	65.000	75.000	20.000	20.000					VO/9/07965-01-01-02 In HH 2025 eingeplant
17.	Schaffung Personalstelle „Kulturvermittlung“ (1,0)	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	94.100	94.100	94.100	94.100					VO/2023/ 12437-02-01
18.	Aufnahme des Vereins Bücherpiraten e.V. in die institutionelle Förderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	30.000	30.000	30.000	30.000					VO/2023/ 12437-02-01
19.	Stärkung der institutionellen Förderung der mks Lübeck und der Lübecker Musikschule	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.					VO/2023/ 12748-03
20.	Einführung einer dreijährigen Basiskulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	182.500	182.500	182.500	100.000					/
21.	Stärkung der institutionellen Kulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	248.000	248.000	305.000	490.000					VO/2023/ 12437-09-02 Freie Thea-ter in 2024
22.	Stärkung der Professionalisierung und Vernetzung der Kultur- und Kreativszene	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	60.000	60.000	60.000	60.000					/

23.	Weiterentwicklung der kulturellen Projektförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	130.000	280.000	280.000	280.000					VO/2023/ 12437-02-01 Soziokultur und Klein-kunst in 2024
24.	Anpassung der Personalausstattung „Kulturförderung“ um 1,0	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	70.080	70.080	70.080	70.080					VO/2023/ 12437-02-01 sowie Empfehlung RPA-Bericht 01.06.2023
	SUMME				**1.129.680 + i. K.**	**1.271.680 + i. K.**	**1.313.680 + i. K.**	**1.416.180 + i. K.**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Priorität »hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
25.	Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	kon	hoch	0	35.000	0	0					
26.	Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Entwicklung sozio-kulturelle Zentren in den Stadtteilen“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 5.610.3	kon	hoch	0	50.000	0	0					
27.	Entwicklung eines digitalen Raum-Radars	**WiFö GmbH** FB 4.041.4 FB 5.610.3 FB 5.651.23	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	25.000	25.000	25.000	
28.	Erhalt der innerstädtischen kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung	**WiFö GmbH** LTM GmbH FB 4.041.4 FB 5.610.3	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	50.000	75.000	75.000	bis 08/2025 über Projekt „Übergangs-weise“
29.	Stärkung der Schwerpunktaus-richtung Kultur-tourismus bei der LTM	**LTM GmbH** FB. 4.041.4	pers + kon	hoch	0	0	0	0	0	170.100	190.100	210.100	TEK 2030
	SUMME				**0**	**85.000**	**0**	**0**	**50.000**	**245.100**	**290.100**	**310.100**	

Priorität »mittel«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
30.	Bildung einer Steuerungsgruppe „Kunst am Bau/Kunst im öffentlichen Raum“ für Modellprojekt „Neue Mitte Moisling“	**FB 4.041.4** FB 5.610.3	kon	mittel	0	10.000	10.000	10.000					VO/2023/ 12645 + 12205
31.	Stärkung der klimagerechten Modernisierung nichtstädtischer Kulturimmobilien	**FB 4.041.4** FB 3.390.1 FB 5.610.3	inv	mittel	0	0	50.000	50.000					VO/2023/ 11957
32.	Verstetigung Projekt NFLplus bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	kon	mittel	35.000	35.000	35.000	35.000					/
33.	Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2 FB 1.103.3	kon	mittel	0	15.000	0	0					/
34.	Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort	FB 4.491	kon	mittel	45.000	45.000	45.000	45.000					/
	SUMME				**80.000**	**105.000**	**140.000**	**140.000**					

Priorität »niedrig«

35.	Entwicklung einer kulturwirtschaftlichen Startup-Plattform CulturHUB	**WiFö GmbH** FB 4.041.4	kon	niedrig	0	0	0	0	0	25.000	0	0	/
36.	Stärkung der Diversität des Theater Lübecks in Bezug auf Zuschauer:inen und Mitarbeiter:innen	Theater Lübeck gGmbH	pers + kon	niedrig	70.000	70.000	18.000	18.000					/
	SUMME				**70.000**	**70.000**	**18.000**	**18.000**	**0**	**25.000**	**0**	**0**	

Hansestadt LÜBECK



1. Lübecker Kulturentwicklungsplan

Stärken stärken, Potenziale heben!

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/de/stadtleben/kultur/kulturbuero

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Kultur und Bildung
Fachbereichsdienste
Kulturbüro | Alexander Pinto
Schildstraße 12 | 23552 Lübeck
(0451) 122 4182
kulturbuero@luebeck.de
www.luebeck.de

September 2024

Vorwort



Es ist mir eine besondere Freude, Ihnen den ersten Kulturentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck präsentieren zu dürfen. Dieser Plan ist das Ergebnis eines intensiven und partizipativen Prozesses, der von zahlreichen engagierten Akteur:innen unserer Stadt mitgetragen wurde. Er wurde in einer Zeit erarbeitet, die von tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen und globalen Krisen geprägt ist. Vor diesem Hintergrund ist die Bedeutung der Kultur für demokratische Teilhabe, Bildung und die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts größer denn je. Kultur bildet das Fundament, auf dem unsere Gesellschaft ruht und das es fortlaufend zu stärken gilt.

Die Hansestadt Lübeck blickt auf eine reiche und vielfältige Kulturgeschichte zurück, die sich in ihrer Architektur, ihren Museen und den zahlreichen kulturellen Akteur:innen und Veranstaltungen widerspiegelt. Doch Kultur ist nicht statisch – sie lebt und entwickelt sich weiter, beeinflusst von den Veränderungen und Herausforderungen unserer Zeit. Die Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen, die Förderung kultureller Teilhabe und die nachhaltige Nutzung unserer Ressourcen sind Themen dieses Plans. Mit dem vorliegenden Kulturentwicklungsplan setzen wir einen ersten Meilenstein für die zukünftige kulturelle Entwicklung Lübecks. Ziel ist es, die kulturelle Infrastruktur so zu gestalten, dass sie den zukünftigen Anforderungen gerecht werden kann, Raum für Innovationen bietet und so die kulturelle Vielfalt unserer Stadt stärkt.

Die Erstellung des Kulturentwicklungsplans war ein partizipativer Prozess, der die Meinungen und Bedürfnisse unterschiedlichster Akteur:innen einbezogen hat. Von den städtischen Kulturinstitutionen über private und zivilgesellschaftliche Träger:innen bis hin zu den Bürger:innen Lübecks – alle haben zu einer umfassenden Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse beigetragen. Diese bilden die Grundlage für die hier vorgestellten Maßnahmen. Besonders hervorzuheben ist die Verknüpfung der Kulturentwicklung mit anderen Politikfeldern wie Stadtentwicklung, Bildung und Wirtschaft. Diese übergreifende Betrachtung soll sicherstellen, dass kulturelle Projekte und Initiativen nicht isoliert, sondern im Kontext eines nachhaltigen städtischen Entwicklungsprozesses gesehen werden.

Im Namen der Hansestadt Lübeck danke ich allen Beteiligten für ihr Engagement und ihre wertvollen Beiträge. Ich lade Sie ein, Kulturentwicklung als einen lebendigen und dynamischen Prozess zu verstehen, die kontinuierlich angepasst und weiterentwickelt wird. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, Lübeck als eine weltoffene und kulturreiche Stadt zu erhalten und zu fördern.

Ihre Monika Frank
Senatorin für Kultur und Bildung

Inhaltsverzeichnis

Einleitung ... 4
Städtische Ausgangslage: Lübeck im Wandel ... 6
Lübeck – eine wachsende Stadt mit regionaler Verankerung ... 6
Lübeck auf dem Weg zum Übermorgen ... 8
Kulturentwicklungsplanung in der kommunalen Kulturpolitik ... 11
Kulturentwicklungsplanung in Lübeck ... 12
Methodik der Kulturentwicklungsplanung in Lübeck ... 14
Kulturstadt Lübeck: Bestandsaufnahme ... 18
Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« ... 18
Sparte »Musik« ... 19
Sparte »Bildende Kunst« ... 21
Sparte »Darstellende Künste« ... 22
Sparte »Literatur« ... 24
Sparte »Film« ... 25
Sparte »Soziokultur« ... 26
Übergreifende Infrastruktur und Akteur:innen ... 27
Spezifische Ausprägungen des Bestands ... 29
Kulturstadt Lübeck: Bedarfsanalyse ... 31
Stakeholder »Stadtbevölkerung« ... 31
Stakeholder »Kulturakteur:innen« ... 32
Stakeholder »Stadtverwaltung und -politik« ... 34
Acht gemeinsame Bedarfsfelder der drei Stakeholdergruppen ... 36
Maßnahmen ... 41
Übersicht Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen ... 42
Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen ... 44
Beschreibung der Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen ... 49
Beschreibung der Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen ... 63

Einleitung

Die Hansestadt Lübeck steht vor der Herausforderung, ihre kulturelle Infrastruktur und ihr vielfältiges Kulturleben angesichts aktueller gesellschaftlicher Krisen und Trends zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. Mit dem politischen Beschluss zur erstmaligen Aufstellung eines Kulturentwicklungsplans (VO/2021/09394-01-01) und der Zuordnung einer Personalstelle für diesen Prozess (VO/2021/10329-01-01) überführte die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck diese Notwendigkeit nachhaltig in konkretes fachplanerisches Handeln. Dabei konnte an bereits stattgefundene Prozesse wie der Machbarkeitsstudie zur »Bewerbung um den Titel Europäische Kulturhauptstadt« (2017) und dem in 2019 vorgelegten Bericht »Kulturentwicklungsleitlinien« angeschlossen werden. Gleichzeitig wird mit der Aufstellung des Kulturentwicklungsplans einer konzeptbasierten und nachhaltig orientierten Kulturpolitik Rechnung getragen. In diesem Sinne dient der vorliegende Kulturentwicklungsplan als weiteres strategisches Instrument für eine Stadtentwicklung, die den sich verändernden Bedürfnissen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gerecht wird und zugleich die kulturelle Vielfalt der Stadt bewahrt und fördert.

Dabei ist Lübeck als Oberzentrum der Hansebelt-Region von spezifischen Bedingungen geprägt, die im Fachplanungsprozess berücksichtigt werden müssen. Die Lage an Ostsee, Trave und Wakenitz stellt Lübeck mit Blick auf bspw. die Folgen des Klimawandels vor andere Herausforderungen als Binnenstädte. Der Schutz des als UNESCO-Welterbe ausgezeichneten Altstadtensembles ist ein zentrales Motiv stadtgesellschaftlichen Handelns. Hinzu tritt die lange Tradition als Hansestadt, deren kulturelles und koloniales Erbe es ebenso zu berücksichtigen gilt wie das Erbe, das Lübeck unmittelbar mit den zwei deutschen Diktaturen des 20. Jahrhunderts verbindet. Daran schließt sich auch die Erkenntnis an, dass Lübecks Wachstum bis heute unmittelbar mit Flucht- und Migrationsbewegungen verbunden ist. Die Ausprägungen der daran gewachsenen städtischen Integrationsfähigkeit im Selbstverständnis als Kulturstadt sind ebenfalls zu beachten. Kulturelle Sensibilität und Vielfalt als Kernelemente der »Kulturstadt Lübeck« bilden zugleich die Triebkräfte für die qualitative Weiterentwicklung des Tourismus. Nicht zuletzt erfordert auch die geografische Nähe zur Metropole Hamburg und deren kulturellen Nutzungsqualitäten eine strategische Betrachtung der eigenen Stärken.

Die im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2010« (ISEK) formulierten kulturpolitische Ziele: »Welterbe und kulturelles Erbe bewahren«, »Vielfältige Kunst und Kultur fördern«, »Kultursensibilität vermitteln« sowie »den Tourismus fördern« haben bis heute Bestand. Ergänzt werden diese um die in den Kulturentwicklungsleitlinien beteiligungsorientiert herausgearbeiteten Leitmotive »Gemeinsame Identität als Kulturstadt«, »(Frei)Räume sichern«, »Kulturelle Teilhabe sichern und aktivieren«, »Vernetzung stärken und aktivieren«, »Kultur finanzieren und sichtbar machen«. Mit dem vorliegenden Kulturentwicklungsplan werden erstmals konkrete Maßnahmen und Projekte definiert und priorisiert, um die formulierten Ziele zu erreichen und die kulturelle Entwicklung der Hansestadt Lübeck konzeptbasiert fortzuführen. Mit Blick auf die multiple Krisenlage, mit der kommunale Selbstverwaltung mittlerweile dauerhaft konfrontiert ist, war oberstes Ziel der ersten Aufstellung des Kulturentwicklungsplans der strukturelle Erhalt und die Stärkung der vielfältigen Kulturlandschaft Lübecks. Dabei richtet sich der Blick einerseits auf die städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen Strukturen, die Lübecks kulturelles Leben seit Jahrzehnten prägen (Stärken stärken!). Andererseits kommen neue Initiativen und Akteur:innen in

den Fokus, die für die weitere kulturelle Entwicklung der Stadt von Bedeutung sind (Potenziale heben!).

Im folgenden ersten Kapitel wird die städtische Ausgangslage skizziert, in der sich Lübeck derzeit befindet. Dabei wird vor allem der Transformationsprozess in den Blick genommen, mit dem sich die Stadtgesellschaft in einer multiplen Krisenlage auseinandersetzen muss: Lübeck als wachsende Stadt mit regionaler Verankerung. Die Integration der mit diesem Wandel einhergehenden veränderten Bedürfnisse der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen bildet den Auftrag und die Herausforderung für einen gelingenden städtischen Entwicklungsprozess. Unter der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« hat die Hansestadt die damit verbundenen raumplanerischen Herausforderungen gebündelt und beteiligungsorientiert bearbeitet. Darüber hinaus wurden auch in den Politikfeldern »Wirtschaft«, »Umwelt und Klimaschutz«, »Digitalisierung«, »Tourismus«, »Soziales und Integration«, »Bildung und Sport« die jeweilige Rahmenplanung durch die Stadtverwaltung und -politik fortgeschrieben und angepasst.

Im Politikfeld »Kultur« gab es bisher keine solche strategische Rahmenplanung bzw. nur einen Teilfachplan für die LÜBECKER MUSEEN. Gleichzeitig ist in Lübeck seit Jahrzehnten gelebte kulturelle Praxis, was sich als Prämisse bundesrepublikanischer Kulturpolitik in den vergangenen 20 Jahren durchgesetzt hat: Verantwortungsteilung und Kooperation aller Akteur:innen. Wie sich Kulturentwicklungsplanung als fachpolitisches Planungs- und Steuerungsinstrument entwickelt hat, wie Kulturentwicklung bisher in Lübeck stattfand und auf welchen methodischen Ansatz sich der vorliegende Rahmenplan gründet, wird im zweiten Kapitel dargestellt.

Im dritten Kapitel wird der aktuelle Bestand der kulturellen Infrastruktur reflektiert. Dabei ging es weniger um eine qualitative Bewertung des Bestehenden als vielmehr um die Darstellung und Analyse möglicher struktureller Leerstellen. Der Fokus lag in Anlehnung an die Cluster der Kultur- und Kreativwirtschaft auf den sieben Sparten »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur«, »Musik«, »Bildende Künste«, »Darstellende Künste«, »Literatur«, »Film« und »Soziokultur« und deren städtische, private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen. Zusätzlich wurde die spartenübergreifende kulturelle Infrastruktur betrachtet. Aufgrund fehlender systematischer Analysedaten ist die Darstellung des kulturellen Bestandes in Lübeck nur als Näherungswert zu verstehen, der nicht auf Vollständigkeit plädiert. Gleichzeitig zeigt diese Annäherung jedoch ein hinreichendes Gesamtbild der kulturellen Infrastruktur für die weitere Fachplanung.

Mit dem politischen Auftrag einer beteiligungs- und entsprechend bedarfsorientierten Fachplanung ist die Integration der unterschiedlichen Bedürfnisse der drei Stakeholder-Gruppen »Stadtbevölkerung«, »Kulturakteur:innen« und »Stadtverwaltung und -politik« in den Prozess verbunden. Im vierten Kapitel werden diejenigen Bedarfe dargestellt, die sich als gemeinsam geteilte Bedürfnisse herauskristallisiert haben und von den Stakeholdern anerkannt wurden. Auf der Grundlage der kulturpolitischen Zielsetzungen wurden diese Bedarfe dann mit dem Bestand abgeglichen und auf ihre Erforderlichkeit hin fachlich geprüft. In den so erhobenen Entwicklungsfeldern sind im Weiteren 36 konkrete Maßnahmen und Projekte entwickelt worden. Im fünften und letzten Kapitel werden diese Maßnahmen in zweifacher Weise dargestellt: einmal in tabellarischer Form und einmal in Form der konkreten Beschreibung der jeweiligen Einzelmaßnahme. Der so entstandene Maßnahmenkatalog beinhaltet konkrete Ziele, Teilmaßnahmen, Adressat:innen, Handlungsfelder, Kosten, Finanzierung, Prioritäten und Zeithorizonte sowie Beteiligte, Erfolgskriterien und den aktuellen Sachstand (Seite 41-83).

Maßgeblich bei der Entwicklung der Maßnahmen und Projekte war ein ressourcenschonender und nachhaltig wirkender Ansatz, der alle Maßnahmen und Projekte auf Synergien und Schnittmengen in mehreren Entwicklungsfeldern hin überprüfte. Der Zeithorizont der Umsetzung der Maßnahmen ist zunächst bis 2033 angedacht, wobei Kulturentwicklung und deren Planung als dynamischer Prozess verstanden wird, der kontinuierlich weiterentwickelt und angepasst werden muss. Durch regelmäßiges Monitoring, die Zusammenarbeit der Akteur:innen und die Einbindung neuer Forschungsergebnisse und gesellschaftlicher Trends wird sichergestellt, dass die Kulturpolitik der Hansestadt Lübeck flexibel und zukunftsorientiert bleibt. Ziel ist es, eine lebendige und vielfältige Kulturlandschaft zu fördern, die das kulturelle Erbe der Stadt bewahrt und gleichzeitig Raum für neue, innovative Entwicklungen bietet.

Städtische Ausgangslage: Lübeck im Wandel

Lübeck steht als regionales Oberzentrum im 21. Jahrhundert vor vielfältigen gesellschaftlichen Entwicklungen und Herausforderungen, die eine adaptive und zukunftsorientierte Stadtentwicklung erfordern. Regionale Oberzentren, die eine Schlüsselrolle in der Versorgung der Bevölkerung mit höherwertigen Dienstleistungen spielen und als Knotenpunkte der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Interaktion gelten, müssen sich mit dem rasanten Tempo des Wandels auseinandersetzen und darauf reagieren. Zuwanderung, demografischer Wandel, wirtschaftlicher Strukturwandel, Digitalisierung, Klimawandel sowie die Pluralisierung und Individualisierung der Lebensformen und -stile sind nur einige Stichworte, die die vielschichtigen, miteinander verwobenen Herausforderungen für die Stadt umreißen. Aus der Perspektive der kulturellen Stadtentwicklung sind Oberzentren wie Lübeck dabei als spezifische Räume an der Schnittstelle von ländlichen und urbanen Räumen zu verstehen, in welcher Kultur als eine treibende Kraft für sozialen Zusammenhalt, wirtschaftliche Prosperität und lokale wie regionale Identität fungiert.

Lübeck – eine wachsende Stadt mit regionaler Verankerung

Zum 31.12.2023 verzeichnete Lübeck mit 222.927 Einwohner:innen den höchsten Stand der Gesamtbevölkerung seit 44 Jahren. Insbesondere aus anderen Städten wie Hamburg, Berlin, Kiel, Rostock aber auch Bad Schwartau, Stockelsdorf, Bad Segeberg, Boostedt und Neumünster sowie aus dem Ausland fand in 2023 der Zuzug nach Lübeck statt. Dabei stellen Personen mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit die größte Gruppe der Zugezogenen. Der Ausländer:innenanteil stieg seit 2015 um 5,0 Prozentpunkte auf 14,3 Prozent der Gesamtbevölkerung Lübecks. Auch der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund erhöhte sich seit 2015 um 4,3 Prozentpunkte auf 29,7 Prozent.[1]

Durch diese positive Gesamtbilanz der Bevölkerungsbewegung wird zugleich der demografische Wandel in Lübeck derzeit aufgefangen. Der Zuwachs der Bevölkerung mit Migrationshintergrund in den Altersgruppen der 0- bis 17-Jährigen (+8,2 Prozent seit 2015) und der 18- bis 64-Jährigen (+6,1 Prozent seit 2015) konnte die negativen demografischen Entwicklungen in diesen Altersgruppen (-0,1 Prozentpunkte bzw. +/- 0 Prozentpunkte zu 2015) verhindern. Gleichzeitig blieb auch die

[1] Vgl. Hansestadt Lübeck (2024): Statistische Nachrichten 62: Bevölkerung und Demografie 2023.

Altersgruppe der über 64-Jährigen mit einem Gesamtbevölkerungsanteil von 23,0 Prozent (+0,1 Prozentpunkte seit 2015) annähernd gleich, wobei sich der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund in dieser Altersgruppe seit 2015 um 3,1 Prozentpunkte verringerte. Allerdings ist derzeit davon auszugehen, dass sich diese Auffangeffekte mit dem Eintritt der Generation Babyboomer ins Rentenalter auch in Lübeck abschwächen und umkehren werden.

Mit Blick auf Lübecks wirtschaftliche Resilienz erscheint die Fortschreibung der aktuellen Bevölkerungsentwicklung verbunden mit zielgerichteten Integrations-, Bildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen weiter notwendig. Die wirtschaftliche Resilienz Lübecks basiert vor allem auf der Durchmischung von unterschiedlichen Branchen, Industrien, Dienstleistungen und wissensorientierten Diensten, die sich in unterschiedlichen Größenordnungen in Lübeck angesiedelt haben und die das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Lübecks im Zeitraum 2015 bis 2021 um 24,6 Prozentpunkte (BIP in jeweiligen Preisen) ansteigen ließen. Dabei sind die vier Wirtschaftsbranchen Gesundheit, Tourismus, Logistik/Hafenwirtschaft und Ernährung die wirtschaftlichen Treiber für Lübeck und die Region, in denen allein 41.500 Beschäftigte bzw. 40 Prozent aller am Arbeitsort Lübeck sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten.[2] Die Bedeutung als wirtschaftliches Zentrum der Region wird auch daran deutlich, dass 2023 insgesamt 44,2 Prozent der am Arbeitsort Lübeck sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die Hansestadt einpendelten (+0,8 Prozentpunkte zu 2015). Insbesondere für Menschen aus Ostholstein, aus Nordwestmecklenburg, aus dem Herzogtum Lauenburg, dem Landkreis Stormarn und Hamburg ist Lübeck von existenzieller wirtschaftlicher Bedeutung.[3]

Die wirtschaftliche Stärke und Vielfalt sind zugleich Garanten für die soziale Resilienz der Stadt. Zwischen 2015 und 2023 sank die Arbeitslosenquote von 9,9 Prozent auf 7,9 Prozent. Auch die Anzahl der Personen in Bedarfsgemeinschaften ist im Zeitraum Juni 2011 bis Juni 2023 um 23,1 Prozent abgesunken. Selbst größte Herausforderungen wie die starke Zuwanderung in 2015/2016, die Covid-19-Pandemie 2020/2021 und die starke Zuwanderung aufgrund des Ukraine-Kriegs seit 2022, die jeweils zu kurzfristigen Erhöhungen der Arbeitslosenzahlen führten, konnten an dieser grundlegenden Tendenz nichts ändern. Auch die Kriminalitätsstatistik zeigt eine deutliche Verringerung der Straftaten zwischen 2010 und 2023 um 19,7 Prozent, auch wenn hier ebenfalls kurzfristige Effekte zu Schwankungen führten. Dabei ist in den Stadtteilen Innenstadt, Schlutup sowie Moisling und Buntekuh die Kriminalitätsbelastung je 1.000 Einwohner:innen am stärksten gesunken.

In diesem wachsenden, wirtschaftlich und sozial stabilen städtischen Umfeld zeigt sich zugleich die Pluralisierung der Lebenslagen und -stile bspw. in der Singularisierung der Lübecker Haushalte. Die Steigerung der Gesamtzahl der Lübecker Haushalte in 2023 auf insgesamt 125.983 (+9,6 Prozent zu 2015) ist im Wesentlichen auf den Zuwachs der Einpersonenhaushalte zurückzuführen, die in 2023 einen Anteil an der Gesamtzahl der Lübecker Haushalte von 53,8 Prozent erreichten (+2,4 Prozentpunkte zu 2015). An diesen insgesamt 67.427 Einpersonenhaushalten hat wiederum die Altersgruppe der 30- bis 59-Jährigen mit 40,3 Prozent den größten Anteil. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung Lübecks leben mittlerweile 30,3 Prozent der über 18-Jährigen in einem Einpersonenhaushalt.[4]

---

[2] Vgl. Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH: https://luebeck.org/branchen (Zugriff 19.07.2024)
[3] Vgl. Hansestadt Lübeck (2023): Statistisches Jahrbuch 2019 – 2022, S. 14 sowie schriftliche Auskunft der Kommunalen Statistikstelle Lübeck vom 11.04.2024.
[4] Vgl. Hansestadt Lübeck (2024): Statistische Nachrichten Nr. 62: Bevölkerung und Demografie.

Eine wachsende, alternde, pluralisierte Stadtgesellschaft mit zunehmendem Anteil an Personen mit Migrationsgeschichte im arbeitsfähigen Alter, in einem wirtschaftlich und sozial als stabil einzuschätzenden lokalen und regionalen Umfeld, in dem sich der Einpersonenhaushalt als prägender Haushaltstyp etabliert, erzeugt veränderte Bedürfnisse in Bezug auf Arbeit, Wohnen, Mobilität, Bildung und Freizeitgestaltung und damit auf das stadtgesellschaftliche Zusammenleben insgesamt. Das Ziel, den sozialen Zusammenhalt und die wirtschaftliche Prosperität der sich verändernden Stadtgesellschaft Lübecks zu erhalten und zu stärken, rückt die Anpassung städtischer Infrastrukturen und Dienstleistungen in den Fokus von Verwaltungs- und politischem Handeln, um den veränderten Bedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen gerecht zu werden. Grundlage des Erfolgs einer solch notwendigen gesamtstädtischen Perspektive ist eine strategisch-konzeptionelle Herangehensweise mit Beteiligung der Bürger:innen, die gleichzeitig das Fundament für eine politisch breit getragene Beschlusslage zu den Konzepten und Strategien in den betroffenen Politikfeldern legt.

Lübeck auf dem Weg zum Übermorgen

Unter der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« hat sich die Hansestadt 2018 auf den Weg gemacht, städtische Entwicklungen auf die sich wandelnden Rahmenbedingungen und Bevölkerungsbedürfnissen abzustimmen. Das wird insbesondere in der Fortschreibung und Neuaufstellung der städtischen Rahmen- und Entwicklungsplanung wie dem Flächennutzungsplan (FNP) und dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) deutlich. Auch wurde der »Rahmenplan Innenstadt und Mobilitätskonzept« für eine zukunftsfähige und resiliente (Altstadt-)Entwicklung erarbeitet, aus dem heraus sich wichtige Projekte wie die Stadtgrabenbrücke, die Beckergrube oder ein Mikro-Depot in der Umsetzung befinden. Auch dem Thema innerstädtische Leerstandsaktivierung wurde sich angenommen. Das bundesgeförderte Projekt ÜBERGANSGWEISE unterstützt diese Entwicklung mit der Aktivierung des ehemaligen Karstadt Haus B, der Bespielung des öffentlichen Raums aber auch durch einen auf den innerstädtischen Strukturwandel fokussierten Stadt- und Fachdialog. Auch die aktuelle Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) von 2010 dient der Überprüfung und Anpassung der städtebaulichen Gesamtentwicklung an die veränderten Rahmenbedingungen und fließen als Abwägungsbelang in den Flächennutzungsplan ein.

Die sich verändernden Rahmenbedingungen sind mittel- bis langfristig vor allem durch den Klimawandel geprägt. Schon heute treten vermehrt Stark- und Dauerregen, längere Trockenphase und Hitzetage auf und auch der Mittelwasserstand an der Ostseeküste ist kontinuierlich angestiegen. Bis Ende des 21. Jahrhunderts ist ein erheblicher Anstieg des Meeresspiegels von bis zu deutlich über einem Meter möglich, was für Lübeck angesichts der Lage am Meer besonders brisante Folgen haben kann. Die Hansestadt Lübeck nimmt diese Herausforderungen ernst und hat das Ziel, die Stadt in den nächsten Jahren und Jahrzehnten Schritt für Schritt an den Klimawandel anzupassen und widerstandsfähiger zu gestalten, um so die Klimafolgen abpuffern und entschärfen zu können. Das in 2020 beschlossene »Klimaanpassungskonzept« (KLAK) zielt darauf ab, die Stadt robuster gegenüber den unvermeidbaren Klimafolgen zu gestalten, Schäden zu minimieren und die hohe Lebensqualität zu erhalten. Im 2023 beschlossenen »Masterplan Klimaschutz« (MAKS) wird der Weg vorgegeben, wie die internationalen Klimaziele vor Ort in Lübeck erreicht werden sollen. Er erweitert das KLAK im Rahmen einer 20 Jahre-Perspektive um die Zielsetzung: 50 Prozent Einsparung von Treibhausgasen bis 2030 (Referenzjahr 2019) und Klimaneutralität bis 2040. Dieses Ziel wird mit weiteren Umsetzungsmaßnahmen für alle Verursacher:innengruppen hinterlegt.

Lübeck ist als Stadt am Meer in besonderer Weise von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen und ist daher besonders gefordert, sich und ihre Bewohner:innen zu schützen. Gleichzeitig tragen diese strategische Lage und die damit verbundenen traditionellen Handelsbeziehungen in die skandinavischen und baltischen Länder seit Jahrhunderten zu Lübecks Identität und wirtschaftlicher Stärke bei. Als größter RoRo-Hafen im Ostseeraum nimmt der Lübecker Hafen im europäischen Transportnetzwerk eine wichtige Rolle als Kernhafen für die innereuropäischen Verkehre ein. Der in 2020 beschlossene »Hafenentwicklungsplan 2030« trägt dieser Verantwortung für die Stadt und die Region Rechnung. Er identifiziert bedarfs- und zukunftsgerechte Anpassungsmaßnahmen der Hafeninfrastruktur sowie der Vorland- und Hinterlandanbindung, bewertet deren Auswirkungen auf die Natur und die Bevölkerung und formuliert zugehörige Handlungsfelder in Richtung Natur- und Klimaschutz.

Das primäre Ziel städtischer Entwicklung, die Steigerung einer nachhaltigen Lebensqualität, wird zudem durch weitere Strategie- und Entwicklungskonzepte der Hansestadt ergänzt. Mit der 2023 fortgeschriebenen »Digitalen Strategie« (2020) sollen durch die digitalisierte Vernetzung der Prozesse die Modernisierung der Verwaltung, der nachhaltige Einsatz von Ressourcen und die Stärkung des Wirtschaftsstandortes erreicht werden. Diese stellt – deutschlandweit einmalig – mit dem Projekt »Social Smart City« die sozialen Aspekte der digitalen Transformation mit ins Zentrum. So sollen die Potenziale der Stadtgesellschaft gesteigert, ihre kulturellen Schätze gesichert und sichtbar gemacht und die ohnehin leistungsfähige Lübecker Wirtschaft noch besser für die Herausforderungen der Zukunft aufgestellt werden. Mit der ganzheitlichen Digitalisierung der Stadtverwaltung soll Lübeck bei entsprechend konsequenter Umsetzung nicht nur zum digitalen Leuchtturm des Nordens entwickelt, sondern auch eine optimale Verbindung zwischen stadtgesellschaftlicher Identität und Digitalität geschaffen werden.

Auch für den Tourismus hat Lübeck ein klares Handlungskonzept für die Zukunft formuliert. Die Stadt profitiert aufgrund ihrer Hansetradition als ursprüngliche deutsche Hafenstadt, ihrer historischen Altstadt, ihres Seebads Travemünde, ihrer drei Literatur- und Friedensnobelpreisträger sowie ihrer Nähe zur Metropolregion Hamburg im Übernachtungsbereich sehr stark von Städtereisenden mit hoher Kulturaffinität sowie als Oberzentrum auch vom Tagestourismus. Insgesamt ist die touristische Aktivität stark national geprägt (Inlandstourismus). In der Fortschreibung des »Touristischen Entwicklungskonzepts Lübeck.Travemünde 2030 (TEK)« wird eine zukunftsgerechte Tourismusvision für Lübeck und Travemünde formuliert. Dabei liegt der Fokus auf einem ganzheitlichen, wertschöpfenden Destinationsmanagement, das den quantitativ orientierten Wachstumspfad der Vergangenheit verlässt und die Qualitätssteigerung in den Blick nimmt. Wesentlicher Ansatz ist, Stadt- und Tourismusentwicklung künftig so miteinander zu verzahnen, dass touristische Entwicklungsbelange in die Stadtplanung integriert und von vorneherein mitgedacht werden können.

Eine solche Verzahnung ist Lübeck als profilierter Bildungs- und Wissenschaftsstandort mit vier Hochschulen und dem Fraunhofer-Institut für Marine Biotechnologie bereits sehr erfolgreich gelungen. Die städtebauliche Integration des Campus in den zwischen 1999 und 2013 neugeschaffenen Hochschulstadtteil bietet die notwendige Infrastruktur und hervorragende Bedingungen für Spitzenforschung und -lehre, Technologie- und Wissenstransfer, Produktentwicklung und Vermarktung. Diesen Erfolg zu stärken und weiter auszubauen ist eines der zentralen Ziele der aktuellen Fortschreibung der Wirtschaftsförderungsstrategie. Mit Blick auf die veränderten Herausforderungen werden die Anpassungsnotwendigkeiten benannt, um der lokalen und regionalen Wirtschaft auch zukünftig gut ausgebildete Arbeitskräfte bereitzustellen und

den Technologiestandort Lübeck weiter international zu profilieren. Dabei ist eine Kultur der Offenheit und Toleranz als Leitmotiv, wie sie sich im »CONCORDIA DOMI FORIS PAX« (Eintracht nach innen, Friede nach außen) am Holstentor manifestiert, von herausragender Bedeutung.

Mit der Fortschreibung des kommunalen Integrationskonzepts in 2021 und dem darin formulierten Leitspruch »Zusammen.Lübeck.Leben!« ist ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Lübecker Weg zum Übermorgen gesetzt worden. Darin wurden unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteur:innen, Organisationen und Einzelpersonen die wichtigsten Handlungsfelder neudefiniert und die Strukturen und Maßnahmen, die die Integration, gleichberechtigte Teilhabe und die interkulturelle Öffnung der Verwaltung fördern, formuliert. Der Lübecker Integrationsfonds ebenso wie das Förderprojekt »Demokratie leben!«, der Sprach- und Kulturmittler:innen-Pool, die Stärkung der kultursensiblen Elternarbeit in Kitas und Schulen, die Anpassung und Anerkennung von Qualifizierungen in Einstellungsverfahren in der Stadtverwaltung und Schulungen zur interkulturellen Kompetenz der Verwaltungsmitarbeiter:innen sind an dieser Stelle nur beispielhaft genannte bereits umgesetzte Maßnahmen.

Dass gemeinsamer Sport und Bewegung dabei nicht nur den sozialen Zusammenhalt stärken, sondern auch unverzichtbare Bildungs- und Erziehungsgüter sind, dem trägt der Sportentwicklungsplan 2021 Rechnung. Eine kooperative Planungsgruppe lokaler Expert:innen erarbeitete ein Gesamtkonzept für die weitere Entwicklung des Sports in Lübeck sowie Leitlinien, Ziele und Handlungsempfehlungen zur Sportentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Im Anschluss dazu wurde in 2023 auch eine Schulentwicklungsplanung vorgelegt, die die langfristige Prognose der Schüler:innenzahlen, die zu erwartende Nachfrage nach Ganztagsangeboten vor dem Hintergrund des Rechtsanspruchs in 2026 sowie eine Analyse der vorhandenen Schulstruktur, des zu erwartenden Raumbedarfs sowie eine Bestimmung des erforderlichen Investitionsbedarfs darstellt.

Kultur als Teil des strategischen Stadtentwicklungsprozesses

Für die identifikatorische Integration sind Bildung ebenso wie Kultur zwei wesentliche Stützpfeiler. Die Herausforderung, kulturelle Vielfalt als Bereicherung zu begreifen und migrantische Perspektiven in das Kulturleben Lübecks einzubeziehen, kann zugleich neue kreative Impulse initiieren und zur Entstehung einer inklusiven, lebendigen Kulturlandschaft beitragen, die die Identität Lübecks als weltoffene und vielfältige Stadt prägt. Gleichzeitig können die Unterstützung von lokalen Kulturakteur:innen und -institutionen, die Bereitstellung kreativer Freiräume und die Förderung der Kulturwirtschaft nicht nur die kulturelle Vielfalt, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung fördern. Innovative Kulturprojekte und -veranstaltungen können das städtische Leben bereichern und ziehen Kreative sowie Kulturtourist:innen an. Die Entwicklung öffentlicher Räume, die als Bühnen für kulturelle Aktivitäten dienen, sowie die Einbeziehung von Kunst im öffentlichen Raum können zur ästhetischen und sozialen Aufwertung der Stadt beitragen.

Dieses große Potenzial städtischen Kulturlebens zu stärken und weiterzuentwickeln, erfordert eine ebenso vorausschauende Entwicklungsstrategie, wie sie bereits in den anderen genannten Politikfeldern praktiziert wurde. Dabei sind die vielfältigen Bedürfnisse der Akteur:innen ebenso zu berücksichtigen wie Lübeck in seiner Funktion als regionales Oberzentrum in den Blick zu nehmen ist. Strategisch-konzeptionelles Instrument einer solchen kulturellen Stadtentwicklungsperspektive

ist die Kulturentwicklungsplanung. Sie integriert die Stadtkultur strategisch in die Stadtentwicklungs- und -planungsprozesse und formuliert Maßnahmen und Projekte für die Weiterentwicklung des kulturellen Lebens in Lübeck. Mit dem Auftrag an die Kulturverwaltung zur Erstellung eines Kulturentwicklungsplans (KEP) und der langfristigen Sicherung des Aufgabenfelds Kulturentwicklung durch die Schaffung einer entsprechenden Personalstelle im Fachbereich Kultur und Bildung ist eine weitere wichtige Wegmarke für Lübecks über:Morgen gesetzt.

Kulturentwicklungsplanung in der kommunalen Kulturpolitik

Kulturentwicklungsplanung als fachpolitisches Planungs- und Steuerungsinstrument entstand im Zuge der »Neuen Kulturpolitik« und ist in der Bundesrepublik eng mit dem gesellschaftlichen und politischen Wandel der 1970er Jahre verbunden. Motiviert aus einem erweiterten Kulturverständnis, das nicht nur auf die etablierten, öffentlichen Kultureinrichtungen zielt, sondern auch Politikfelder wie Bildung, Soziales und Stadtentwicklung einschloss, verband sich mit diesem neuen Instrument die Hoffnung auf die Durchsetzung von notwendigen Reformen und Veränderungen in der Kommunalpolitik. Erste kommunale Kulturentwicklungspläne formulierten eine Öffnung der kulturellen Praxis hin zur größeren Teilhabe von neuen Bevölkerungsschichten (Kultur für alle!) und die Schaffung und Etablierung neuer Kulturorte und -angebote durch die freie, soziokulturelle Szene oder durch dezentrale Stadtteilkulturarbeit.[5]

Ab den 1990er Jahren wandelten sich verbunden mit den zunehmenden Finanzierungsproblemen öffentlicher Haushalte auch die Prämissen der Kulturentwicklungsplanung. Unter dem betriebswirtschaftlich grundierten Stichwort »Kulturmanagement« orientierten sich kommunale Kulturentwicklungspläne vor allem an Kosten-Nutzen-Relationen und Rationalisierungserfordernissen. Bedarfe, Leistungen und Förderungen wurden auf die vorhandenen geringeren Ressourcen und deren effektiven Einsatz abgestimmt, umverteilt und begrenzt. War in den vorangegangenen Dekaden »Kulturarbeit« als Leitbegriff planerischen Handelns im Blick, wurde dieser nun abgelöst vom neuen Leitbegriff des »Kulturbetriebs«.

Mit dem 2007 veröffentlichten Schlussbericht der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages »Kultur in Deutschland« wandelten sich die Prämissen der Kulturentwicklungsplanung erneut. Die in diesem Bericht entwickelte Prämisse einer »aktivierenden Kulturpolitik« zielt auf ein neues, ganzheitliches kulturpolitisches Verständnis.[6] Im Sinne einer Governance-Perspektive, die vom Zusammenwirken staatlicher, privatwirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Akteur:innen bei der Regelung von Sachverhalten im gemeinschaftlichen Interesse ausgeht, soll sich ein auf Verantwortungsteilung und Kooperation angelegtes kulturpolitisches Verständnis entfalten (»Verantwortungspartnerschaft«). Entsprechend zeigt sich unter dem nun wirksam werdenden Leitmotiv des »Cultural Governance« wieder eine stärkere Orientierung an den inhaltlichen Dimensionen kulturpolitischer Steuerung und Regelung. Kulturentwicklungsplanung dient dabei als

[5] Vgl. Eichler, Kurt (2021): Kulturentwicklungsplanung – ein neues Instrument für die neue Kulturpolitik, S. 98-105. In: Knoblich, Tobias J.; Sievers, Norbert und Mohr, Hennig (Kulturpolitische Gesellschaft e.V.): Kulturpolitik neu denken – Festschrift zum 85. Geburtstag von Olaf Schwencke. Bonn 2021.
[6] Vgl. Schlussbericht der Enquete-Kommission "Kultur in Deutschland", BT-Drs. 17/7000, S. 52.

Instrument einer im Sinne der »Verantwortungspartnerschaft« kooperativen kulturpolitischen Leistungsentwicklung und Zielerreichung.[7]

Kulturentwicklungsplanung in Lübeck

In Lübeck ist diese »Verantwortungspartnerschaft« seit Jahrzehnten gelebte Praxis. Die historisch verankerte, sehr starke Identifikation der Bürger:innen Lübecks mit ihrer Stadt hat in den vergangenen Jahrzehnten zu einer unübersehbaren Vielzahl an erfolgreichen zivilgesellschaftlichen, privatwirtschaftlichen und staatlichen Einzelinitiativen geführt, die aus der Perspektive der kulturellen Stadtentwicklung nicht hoch genug eingeschätzt werden können. Die Aufnahme der Lübecker Altstadt in die Welterbelsiter der UNSECO in 1987 geht nicht zuletzt auf die Initiativen von engagierten Bürger:innen (Altstadt-Sanierer-Gemeinschaft, Bürgerinitiative Rettet Lübeck e.V.) zurück, die die Aufmerksamkeit auf Lübecks bauliches Erbe lenkten. Auch heute sind es Initiativen aus der Stadtgesellschaft und Fachwelt, die gemeinsam mit Verwaltung und Politik an einer positiven Weiterentwicklung des Welterbes arbeiten. Mit sehr großer finanzieller Unterstützung von Stiftungen (u.a. Possehl-Stiftung) und einem ebenso außergewöhnlichen Einsatz öffentlicher Mitteln (u.a. Städtebauförderung) konnte die historische Bausubstanz und die architektonische Vielfalt des Stadtbildes erhalten werden – die unverwechselbare Stadtsilhouette mit ihren sieben Türmen, die ein außergewöhnliches Sinnbild der Macht und historischen Bedeutung der Hanse und des Bunds der Kaufmannsstädte darstellt.

Heute ist der Welterbestatus fest im öffentlichen, politischen, verwaltungstechnischen und kulturellen Selbstverständnis der Stadt verankert und wird durch die Aufnahme von Dokumenten zur Geschichte der Hanse in das Welterbe-Register »Memory of the World« in 2023 noch weiter gefestigt. Die Bewahrung und Förderung nicht nur des baukulturellen und hansischen Erbes, sondern auch des kulturellen Erbes Lübecks als Standort des NS-Terrorregimes und des Widerstandes dagegen (Lübecker Märtyrer), als Fluchtort für Verfolgte und Vertriebene nach 1945 sowie als Grenzort zur ehemaligen DDR im Kalten Krieg ist zentraler Aspekt des kulturellen Handelns. Dieses gemeinschaftliche Interesse – die Bewahrung und Förderung des kulturellen Erbes Lübecks – erzeugt immer wieder kooperatives Handeln im Sinne der oben genannten »Verantwortungspartnerschaft« zwischen Stadtverwaltung und -politik, Stiftungen, Wirtschaft und den Bürger:innen der Stadt.

Aus Kulturentwicklungsperspektive zeigt sich die besondere Bedeutung dieses Handlungsfelds der Stadtkultur auch darin, dass es hier im Gegensatz zu anderen Handlungsfeldern in den vergangenen Jahren explizit eine fachpolitische Planung und Steuerung im Sinne einer langfristigen strategisch-konzeptionellen Entwicklung gab. Im Zuge der Gründung des Museumverbundes LÜBECKER MUSEEN ist 2005 erstmalig ein Museumsentwicklungsplan erstellt und beschlossen worden, der in den Jahren 2010, 2013 und 2020 bilanziert und fortgeschrieben wurde. Gleichzeitig bezog sich dieser Teilfachplan nicht auf das gesamte Handlungsfeld »Kulturelles Erbe«, sondern nur auf die städtischen Museen, ihre Arbeit und Infrastruktur. In 2022 wurde mit dem beschlossenen »Konzept zur Neu-Aufstellung der Erinnerungskultur in Lübeck« das Handlungsfeld strategisch-konzeptionell

[7] Vgl. Knoblich, Tobias; Scheytt, Oliver (2009): Zur Begründung von Cultural Governance. In: APuZ - Aus Politik und Zeitgeschichte.

um die Dimension der zivilgesellschaftlichen und privatwirtschaftlichen Aktivitäten ergänzt und mit der Schaffung einer Personalstelle im Kulturbüro der Hansestadt gestärkt.

In 2016 wurde kommunale Kulturentwicklung dann in einen übergreifenden, auf die gesamtstädtische Entwicklung zielenden Zusammenhang gestellt. Im Rahmen der Initiative »Bewerbung um den Titel Europäische Kulturhauptstadt« wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die den inhaltlichen, organisatorischen, zeitlichen und finanziellen Rahmen einer solchen Bewerbung prüfen sollte. Die Studie machte deutlich, dass eine Bewerbung nur erfolgversprechend sein kann, wenn neben einer ausreichenden Finanzierung gleichzeitig eine „systematische, strategische, gleichwohl dynamische und stark partizipative Kulturentwicklung" stattfindet, die die „Teilnahme am Wettbewerb (…) in den Kontext aktueller städtischer Herausforderungen (stellt), um Lösungsmöglichkeiten der Kultur für die gesamtstädtische Entwicklung aufzuzeigen."[8] Insbesondere den privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen (bspw. die sogenannte »Freie Szene«), die über das Beteiligungsformat »KulturBarcamp 2017« in die Studienerstellung integriert waren, war dieser kulturelle Wandlungs- und Erneuerungsprozess wichtiger als die Fixierung auf den Erfolg der Bewerbung.

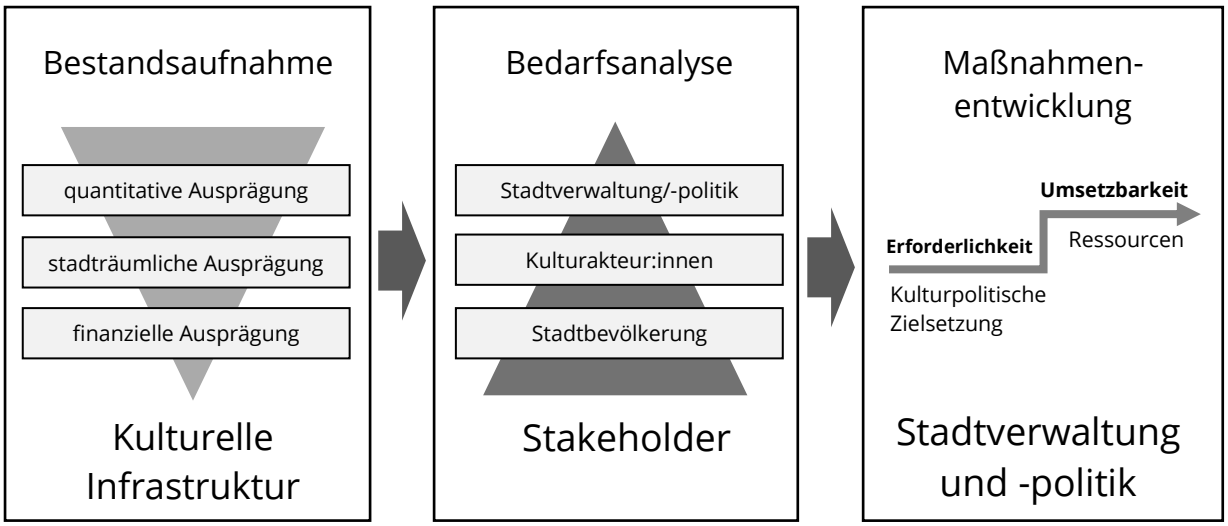
Die Entscheidung gegen eine Bewerbung zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025, aber für einen weiteren Kulturentwicklungsprozess fand seinen Niederschlag im Beschluss des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege für eine Bestandsaufnahme des kulturellen Angebots in allen Lübecker Stadtteilen im Februar 2018. Ergebnis dieser in 2019 vorgelegten, mit persönlichen Interviews und einer Onlinebefragung durchgeführten Erhebung war, dass das bestehende breite Kulturangebot in der Innenstadt positiv bewertet wurde. Gleichzeitig wurde deutlich der Bedarf an einem umfassenderen kulturellen Angebot in den Stadtteilen formuliert. In diesem Zuge wurden zugleich auch Entwicklungsfelder wie Kulturförderung, (Frei)Räume, Vernetzung, Mobilität, Sichtbarkeit und Wertschätzung genannt, die für die weitere Kulturentwicklung als notwendig und zu bearbeiten erachtet werden. Diese Erhebung bot erstmals eine empirische Grundlage, auf der im weiteren Kulturentwicklungsprozess die notwendige planerische Dimension ansetzen konnte.

Im Zwischenbericht »Kulturentwicklungsleitlinien« in 2020 wird diese planerische Dimension vertieft. Er greift zentrale Punkte der Stadtteil-Erhebung 2019 und die Ergebnisse der Beteiligungsformate (KulturBarcamp 2017, Kulturtreibhaus 2019, drei Netzwerktreffen 2017-2019) auf und fasst bereits stattfindende Maßnahmen, Projekte und Planungen öffentlicher wie privater Akteur:innen zusammen. Aus den dabei deutlich werdenden, fokussierten kulturellen Handlungsfeldern leitete der Bericht sechs Leitlinien für die kulturelle Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck ab: Gemeinsame Identität als Kulturstadt, Kulturelle Teilhabe sichern und aktivieren, (Frei)Räume schaffen, Vernetzung stärken und aktivieren, Kultur finanzieren, Kultur sichtbar machen. Diese Leitlinien bildeten den Rahmen, in dem 2022 unter Federführung der Senatorin für Kultur und Bildung eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Bürgerschaftsfraktionen den konkreten Arbeitsauftrag formulierte: Erstellung eines Kulturentwicklungsplans in einem offenen und partizipativen Prozess mit wissenschaftlicher Expertise (VO/2020/09394-01-01-01). Unterlegt wurde der Arbeitsauftrag mit einer neugeschaffenen Planstelle »Koordination Kulturentwicklungsplanung«, die im November 2022 ihre Arbeit aufnahm (VO/2021/10329-01-01).

[8] Vgl. projekt2508 GmbH (2017): Lübecks Bewerbung als Kulturhauptstadt Europas 2025 – Zentrale Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, Bonn/Berlin. VO/2017/05210.

Methodik der Kulturentwicklungsplanung in Lübeck

Umgesetzt wurde der politische Arbeitsauftrag in drei Phasen: die Bestandsaufnahme, die Bedarfsanalyse und die Maßnahmenentwicklung.



Die erste Phase der **Bestandsaufnahme** erhob die quantitative, stadträumliche und finanzielle Ausprägung der kulturellen Infrastruktur Lübecks. Die kulturelle Infrastruktur, im Sinne des Schlussberichts der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages »Kultur in Deutschland« 2007 als der zentrale Gegenstand von Kulturpolitik verstanden, umfasst dabei alle Einrichtungen und Institutionen (= Akteur:innen), die kulturelle Aktivitäten umsetzen, ermöglichen und veröffentlichen. Unter kulturellen Aktivitäten wiederum werden alle künstlerischen und kreativen Ausdrucksformen von Menschen verstanden, die materielle und immaterielle Artefakte, sogenannte Kulturgüter, hervorbringen (können).

Methodisch zielt die Bestandserhebung der Kulturgüter schaffenden und veröffentlichenden Infrastruktur vor allem auf die Analyse statistischer Daten. Dabei zeigt sich deutlich ein grundlegendes Problem der Kulturentwicklungsplanung nicht nur in Lübeck: Im Gegensatz zu anderen Politikfeldern wie Bildung und Soziales, Wirtschaft oder Umwelt wird im Kulturbereich kein systematisches und kontinuierliches Monitoring übergreifend umgesetzt. Einzelne Akteur:innen erheben zwar Kennzahlen wie die Anzahl der Besucher:innen oder die Auslastung. Auch die Förderquote oder der Mitteleinsatz pro Stadtbewohner:in werden mancherorts noch dargestellt. Aber einer fundierten Analysebasis wird die statistische Datenlage nicht gerecht. Noch 2022 kommt die Kulturpolitische Gesellschaft (KuPoGe) zu dem Schluss, dass die Kulturstatistik in der Kulturpolitik einen geringen Stellenwert hat. Dabei wurden statistische Daten bereits im Schlussbericht der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages »Kultur in Deutschland« 2007 als unverzichtbare Basis einer konzeptbasierten Kulturpolitik bezeichnet. [9]

[9] Neuere Projekte wie das KulMon® des Instituts für kulturelle Teilhabeforschung (IKTf) in Berlin oder der »Datenraum Kultur« der acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, der Behörde für Kultur und Medien der Freien und Hansestadt Hamburg, dem Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT sowie weiteren anwendungsfallbezogenen Partnern zielen auf diese Leerstelle.

Dieser Problematik, die auch auf Lübeck übertragbar ist, wurde in der Form begegnet, dass sich bei der Analyse der kulturellen Infrastruktur auf diejenigen Ausprägungen konzentriert wurde, die mit den vorhandenen Kapazitäten und im vorgegebenen Zeitrahmen durch eigene Zählungen, Recherchen und die Analyse der wenigen vorliegenden, nicht systematisierten Daten zu erheben waren: die quantitative, stadträumliche und finanzielle Ausprägung. Dabei kann es sich entsprechend nur um Näherungswerte handeln. Für die Analyse der finanziellen Ausprägungen der Sparten wurde ausschließlich auf die Zahlen des kommunalen Haushaltsansatzes 2023 zurückgegriffen, unter anderem im Vergleich zu denen der Landeshauptstadt Kiel und der Hansestadt Rostock. Kennzahlen wie Gesamtbudgets und Umsatz der jeweiligen Einrichtungen oder gar Sparten lagen nicht oder nur sehr vereinzelt vor und ließen keine Rückschlüsse auf die finanzielle Ausprägung der jeweiligen Gesamtsparte zu. Strukturiert wurde die Erhebung durch die Betrachtung der Sparten Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur, Musik, Bildende Kunst, Darstellende Künste, Film und Literatur. Soziokultur wurde ebenfalls als eigenständige Sparte betrachtet, da diese einen sehr starken Fokus auf partizipative, interdisziplinäre, oft stadtteilbezogene und auf die kulturelle Teilhabe von zugangseingeschränkten Bevölkerungsgruppen zielende Kulturgüter legt.

Neben den Sparten wurden als weiteres strukturierendes Element der Bestandserhebung die Cultural Governance-Kategorien städtische, private und zivilgesellschaftliche Kulturakteur:innen in die Betrachtung einbezogen. Die Kategorie der privaten Akteur:innen bezieht sich dabei nicht nur auf die markt- bzw. kulturwirtschaftlich orientierten Akteur:innen, sondern auch auf die sogenannte professionelle »Freie Szene«. Deren kulturelle Arbeit umfasst neben dem wirtschaftlichen Handeln oftmals auch eine sehr starke zivilgesellschaftliche bzw. gemeinnützige Orientierung, wodurch sie zugleich eine Scharnierfunktion in den Bereich der zivilgesellschaftlichen Akteur:innen übernimmt. Die Kategorie der zivilgesellschaftlichen Akteur:innen wiederum umfasst alle nicht städtischen, ausschließlich auf das Gemeinwohl orientierten Einrichtungen und Institutionen wie bspw. Kirchen, Stiftungen sowie Nachbarschafts- und Kulturvereine. Ehrenamtliches Engagement ist dabei die Basis kulturellen Handelns. Ziel der Erhebung des Bestands der kulturellen Infrastruktur Lübecks war es, die strukturellen Ausprägungen für die weitere Entwicklungsplanung kenntlich zu machen.

Die zweite Phase der Kulturentwicklungsplanung, die **Bedarfsanalyse**, nahm die sich verändernde Stadtgesellschaft und die damit verbundenen, sich ebenfalls verändernden kulturellen Bedürfnisse der stadtgesellschaftlichen Akteur:innen in den Blick. Aus der Perspektive der kulturellen Stadtentwicklung sind die drei zentralen Akteur:innengruppen bzw. Stakeholder: die Stadtbevölkerung, die (städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen) Kulturakteur:innen sowie die Stadtverwaltung und -politik. Leitend für die Bedarfsanalyse war dabei ein Fachplanungsverständnis, das in Anlehnung an planerische Entwicklungsprozesse anderer Politikfelder wie Stadtplanung oder Jugendhilfeplanung einen Bedarf nur dann als gegeben sieht, wenn die beteiligten Akteur:innen die jeweiligen Einzelbedürfnisse als gemeinsamen Bedarf anerkennen und teilen.[10] In diesem Verständnis stellt nicht jedes artikulierte Bedürfnis zugleich auch einen Bedarf dar. Ziel einer solchen fachplanerischen Bedarfsanalyse ist es, Bedarfslagen und thematische Entwicklungsfelder herauszuarbeiten, in denen im Weiteren erforderliche und umsetzbare Maßnahmen und Projekte entwickelt und ausformuliert werden können.

Ebenso wie bei der Bestandsanalyse zeigte sich auch bei der Bedarfsanalyse das Problem des bereits oben genannten, nicht vorhandenen lokalen Monitorings, hier bezogen auf die

[10] Vgl. Merchel, Joachim (2016): Jugendhilfeplanung. utb

Kulturnutzung und -nichtnutzung. Ein solches Monitoring bietet für die Bedarfsanalyse den großen methodischen Mehrwert, die formulierten kulturpolitischen Entwicklungsleitlinien und Ziele mit den über einen längeren Zeitraum wissenschaftsbasiert herausgearbeiteten Bedarfslagen der Akteur:innen abzugleichen. Damit umgeht man zugleich das Repräsentativitätsproblem von Beteiligungsformaten. Diese bilden in der Kulturentwicklungsplanung sehr oft die alleinige Grundlage für die Bedarfsanalyse, die dann – bei Nichtberücksichtigung des obengenannten Fachplanungsverständnisses – von den getätigten Bedürfnisartikulationen direkt auf erforderliche Bedarfe schließt. Unklar bleibt bei diesem methodischen Fehlschluss auch, ob es sich um kurzfristige, bspw. mediengetriebene Bedürfnisse handelt oder um grundlegende Bedarfe. Um einen solchen Fehlschluss so gering wie möglich zu halten, bot es sich in Lübeck an, in Anlehnung an die Methode der Inhaltsanalyse, zusätzlich zu den Beteiligungsformaten bestehendes Textmaterial zu kategorisieren und dessen Inhalte auf wiederkehrende Muster, Themen und Bedeutungen hin zu analysieren.

Schwerpunkt der Bedarfsanalyse der Akteurin »Stadtbevölkerung« war die inhaltsanalytische Auswertung von bereits durchgeführten beteiligungsorientierten Formaten. Im Rahmen der vom Fachbereich 5 – Planen und Bauen zwischen 2018 und 2020 unter der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« durchgeführten Bürger:innenbeteiligung fanden Umfragen, Dialogveranstaltungen, Workshops und Sammlungen von Zukunftsgeschichten statt, in denen insgesamt 5.900 Stimmen zur Geltung gebracht wurden. Ausgewertet wurden außerdem die Bürger:innenfragen der seit 2020 insgesamt achtzehn vom Lübecker Senat durchgeführten Stadtteilkonferenzen (Stand März 2024). Zusätzlich wurden die Ergebnisse der drei seit 2022 vom Bereich Jugendarbeit durchgeführten Stadtteilwerkstätten zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gesichtet. Auch wenn Kultur bzw. kulturelle nur in der dritten Stadtteilwerkstatt Schwerpunktthema der Beteiligungsformate war, so lassen sich aus den gesichteten Geschichten, Kommentaren, Fragen und Ergebnissen wichtige Rückschlüsse auf die kulturellen Bedürfnislagen der Beteiligten in den Stadtteilen ziehen.

Die Erhebung der Bedürfnislagen und deren Analyse bei den städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen fand mit einem Methodenmix statt. Ähnlich wie bei der Akteurin »Stadtbevölkerung« konnte auch bei den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen auf Text- und Audiomaterial von bereits stattgefundenen Beteiligungsformaten zurückgegriffen und dieses analysiert werden. Da die Beteiligungsformate und entsprechend die darin stattgefundenen Bedürfnisartikulation bereits drei Jahre zurücklagen, wurde die analysierte Bedürfnislage in 2023 in insgesamt sieben moderierten Sparten-Netzwerktreffen, zwei themenspezifischen Workshops, einem Fachtag und mehr als sechzig persönlichen Akteur:innen-Gesprächen überprüft und aktualisiert. Zugleich konnte so die methodische Herausforderung gemeistert werden, im Sinne des genannten Fachplanungsverständnisses von den Bedürfnisartikulationen zu spartenübergreifend gemeinsam geteilten Bedarfen zu gelangen. Die dabei zusätzlich vollzogene Priorisierung der Bedarfs- und Entwicklungsfelder bot die Möglichkeit der fokussierten und ressourcenschonenden weiteren Bearbeitung in der Maßnahmenentwicklung.

Im Gegensatz zu den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen war die Bedarfslage der städtischen Kulturakteur:innen sehr stark im Kontext der politischen Vorgaben und Beschlüsse zu betrachten. Entsprechend fand in einem ersten Schritt eine Auswertung städtischer Entwicklungskonzepte und weiterer politischer Beschlüsse auf ihre mittel- und unmittelbaren Bezüge und Auswirkungen auf die Kulturentwicklung Lübecks statt. Insgesamt wurden sechzehn beschlossene bzw. in Aufstellung befindliche städtische Entwicklungskonzepte und -strategien gesichtet bzw. mit den zuständigen Fachabteilungen besprochen. Zudem wurden die im Zeitraum

2017 bis 2024 gesammelten politischen Vorlagen und Beschlüsse des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege der Bürgerschaft zum Thema Kulturentwicklung gesichtet und daraus inhaltsanalytisch die Bedarfe und konkreten Umsetzungsaufgaben extrahiert. Diese Bedarfslage kann – im Gegensatz zu den Bedarfslagen der anderen Akteur:innen – als fachlich und politisch bereits geprüft und entsprechend als erforderlich und umsetzbar betrachtet werden. In einem zweiten Schritt wurde diese städtische Bedarfslage dann mit den Leiter:innen der städtischen Kultureinrichtungen in insgesamt vier themenspezifischen Workshops und vertiefenden Einzelgesprächen bearbeitet, überprüft und aktualisiert, um daraus die Bedarfe der städtischen Kulturakteur:innen herauszuarbeiten.

Während es das Ziel der Bedarfsanalyse war, die grundlegenden Bedarfe der Stakeholder systematisch herauszuarbeiten und konkrete, übergreifende thematische Entwicklungsfelder zu benennen, ist das Ziel der dritten Prozessphase **Maßnahmenentwicklung**, auf der Grundlage einer fachlichen Bewertung die erforderlichen und umsetzbaren Entwicklungsmaßnahmen und -projekte zu formulieren. Die fachliche Bewertung der Erforderlichkeit fand durch einen systematischen Abgleich der Ergebnisse der Bedarfsanalyse mit denen der Bestandsanalyse statt. Als fachlich erforderliche Bedarfe wurden diejenigen anerkannt, die auf der Grundlage der kulturpolitischen Ziele den Leerstellen im Bestand entsprechen. Für die Prüfung der Erforderlichkeiten im Entwicklungsfeld »Kulturförderung« wurde zusätzlich eine vertiefende Recherche zur kulturellen Förderung von Stiftungen in der Hansestadt Lübeck beauftragt. Daran anschließend wurden Maßnahmen und Projekte entwickelt und formuliert, die aus fachlicher Sicht als geeignet gelten, die erforderlichen Bedarfe zu beheben. Unterstützt wurde die Maßnahmenentwicklung durch vertiefende Recherchen und Gespräche in anderen Kommunen sowie durch die Sichtung externer Studien bspw. zur Publikumsentwicklung.

Diese als fachlich erforderlich eingeschätzten Maßnahmen und Projekte wurden in einem dritten Schritt auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft. Dieser Prüfungsschritt erfolgte als verwaltungsinterner Bewertungs- und Abstimmungsprozess durch alle unmittelbar von der Umsetzung der Maßnahme betroffenen Bereiche und Abteilungen. Kriterien der Bewertung und Abstimmung waren dabei u. a. Überschneidungen mit bereits laufenden Maßnahmen und Projekten, Erforderlichkeit aus der jeweiligen fachlichen Perspektive der betroffenen Abteilungen und die vorhandenen Kapazitäten und Ressourcen für eine Umsetzung. Alle Maßnahmen und Projekte, die in diesem verwaltungsinternen Prüfungsprozess als erforderlich und umsetzbar anerkannt wurden, sind im Juli und September 2024 im Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege beraten und als Bericht der Verwaltung in den politischen Abstimmungsprozess der Lübecker Bürgerschaft gegeben worden. Der Bericht bildete die fachliche Grundlage, auf der eine politische Entscheidung über Anpassungs- und/oder Kontinuitätsnotwendigkeiten in der kulturellen Stadtentwicklung getroffen wurde.

Kulturstadt Lübeck: Bestandsanalyse

Vor dem Hintergrund des Fehlens systematisierter statistischer Daten und begrenzter zeitlicher, finanzieller und personeller Kapazitäten sind die im Folgenden dargestellten quantitativen, stadträumlichen und finanziellen Ausprägungen der jeweiligen Sparte und ihrer Sparten-Akteur:innen als Näherungswerte zu verstehen.

Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte zeigt sich, dass insgesamt zwölf städtische Einrichtungen (LÜBECKER MUSEEN, das Archiv sowie die Archäologie und Denkmalpflege), drei weitere Einrichtungen der öffentlichen Hand (das Willy-Brandt-Haus Lübeck, das Brahms-Institut der Musikhochschule Lübeck sowie das Bundespolizeimuseum Lübeck) und elf privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Einrichtungen (das Europäische Hansemuseum, die Gedenkstätte Lübecker Märtyrer, das KOLK 17 Figurentheater & Museum, das Haus Hansestadt Danzig, der Museumshafen Lübeck, das Niederegger Marzipan-Museum, die Grenzdokumentationsstätte Schlutup, das Seebadmuseum Travemünde, das Maritime Museum Alter Leuchtturm Travemünde, die Kutschen- und Pferdewagen-Sammlung sowie das Museumsschiff Viermastbark Passat) der Sparte zuzuordnen sind. Darüber hinaus sind weitere Einrichtungen wie bspw. die Stadtbibliothek, das Heiligen-Geist-Hospital, das Rathaus sowie der Lübecker Dom, das Burgkloster und die Altstadt-Kirchen wichtige Träger:innen des kulturellen Erbes und der Erinnerungskultur Lübecks.

Im Vergleich mit den anderen Sparten ist die Sparte »Kulturelles Erbe« auf der Grundlage der recherchierten Zahlen als quantitativ am stärksten ausgeprägt zu bezeichnen. Rechnet man die zum Verbund LÜBECKER MUSEEN gehörenden Einrichtungen wie das Buddenbrookhaus, das Günter Grass-Haus, die Kunsthalle St. Annen und das Museum Behnhaus Drägerhaus anderen Sparten (Literatur und Bildende Kunst) zu, so kamen die restlichen sechs Häuser des Verbunds im Jahr 2023 allein auf insgesamt knapp 126.000 Besucher:innen. Das Museum Holstentor war mit ca. 59.000 Besucher:innen das am stärksten frequentierte Haus vor dem Museum für Natur und Umwelt mit knapp 36.500 Besucher:innen und dem Museumsquartier St. Annen mit knapp 15.000 Besucher:innen. Mit durchschnittlich fast 87 Prozent kommt der größte Anteil der Besucher:innen der LÜBECKER MUSEEN aus dem Inland, wobei insbesondere Besucher:innen aus dem lokalen und regionalen Einzugsgebiet mit ca. 46 Prozent mehr als die Hälfte davon ausmachen (Zahlen aus 2022). Dies korrespondiert mit dem im »Tourismusentwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030« bilanzierten Fakt, dass der Hauptquellmarkt für das touristische Wachstum der vergangenen Jahre das Inland war und es auch in Zukunft sein wird.

In der stadträumlichen Ausprägung zeigt sich, dass zehn von zwölf städtischen Einrichtungen und zwei von drei weiteren öffentlichen Einrichtungen im Zentrum bzw. in unmittelbarer Nähe ansässig sind. Auch von den oben aufgezählten elf privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen sind sieben auf der Altstadtinsel verortet. Zählt man die weiteren Einrichtungen wie die Altstadt-Kirchen und die Stadtbibliothek hinzu, so sind mehr als 80 Prozent der Sparten-Infrastruktur auf der Altstadtinsel verortet. Hinzu treten die stark ausgeprägte Bewahrung und Pflege der baukulturellen Tradition in der Altstadt und des (Alt)Stadtbildes, deren Grundlage der 1987 verliehene Titel des UNESCO-Weltkulturerbes bildet. Insgesamt kann man in der stadträumlichen Ausprägung von einem eindeutigen Fokus der Sparte auf die Altstadtinsel und das Stadtzentrum sprechen.

In der Betrachtung der Zahlen aus dem kommunalen Haushaltsansatz 2023 zeigt sich, dass die kommunalen Aufwendungen für die zwölf städtischen Einrichtungen des »Kulturellen Erbes« im Vergleich ähnlich hoch sind wie die Aufwendungen für die zusammengenommen elf Einrichtungen der Landeshauptstadt Kiel und der Hansestadt Rostock. Während in Lübeck im Vergleich die Archäologie und Denkmalpflege aus nachvollziehbaren Gründen signifikant besser bezuschusst werden, zeigt sich gleichzeitig, dass die städtischen Zuwendungen für die LÜBECKER MUSEEN und deren zehn Einrichtungen gegenüber den zusammengenommen fünf städtischen Museen in Kiel und Rostock weit zurückfallen. Mit Blick auf die privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen wird zudem deutlich, dass diese – mit zwei Ausnahmen – keine institutionellen städtischen Zuwendungen erhalten. Das Europäische Hansemuseum und das KOLK 17 Figurentheater & Museum erhalten eine institutionelle Zuwendung über das Kulturbüro der Stadt in Höhe von 425.250 EUR, die gleichzeitig fast die Hälfte der gesamten, für die institutionelle Förderung zur Verfügung stehenden Mittel umfasst. Hinzu kommen weitere kulturelle Projektmittel bspw. für die jährliche Veranstaltungsreihe »Zeit des Erinnerns« sowie Personalmittel für die in 2023 neugeschaffene Stelle »Koordination Erinnerungskultur«, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die geplanten städtischen Zuwendungen für die Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« in 2023 mindestens ca. 13,5 Mio. EUR umfassten.

In der Gesamtschau der Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« ist festzustellen, dass sie auf eine grundlegend breit aufgestellte Infrastruktur zurückgreifen kann, die die museale Bewahrung und Pflege des kulturellen Stadterbes vor allem durch die städtischen Einrichtungen in den Blick nimmt. Gleichzeitig wird die jüngere Stadtgeschichte vorrangig durch private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen erinnerungskulturell bearbeitet. Wie bereits oben dargestellt, ist die Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« als einzige von einer bereits stattfindenden konzeptionellen Entwicklungsplanung gekennzeichnet. Mit dem »Museumsentwicklungsplan 2020-2030«, der sich auf die LÜBECKER MUSEEN fokussiert, und dem »Konzept zur Neu-Aufstellung der Erinnerungskultur in Lübeck« von 2022 liegen einerseits differenzierte Bestandsanalysen und andererseits zwei strategische Konzepte für die Weiterentwicklung der Sparte bereits vor.

Sparte »Musik«

Die Sparte »Musik« ist in Lübeck von einer genrespezifischen Vierteilung gekennzeichnet. Zum einen ist die »klassische Musik« stark ausgeprägt. Das Philharmonische Orchester der Hansestadt Lübeck ist darin der zentrale städtische Akteur, der neben den Konzerttätigkeiten insbesondere in der ebenfalls städtischen Musik- und Kongresshalle Lübeck (MUK) auch die Musiktheater-Sparte am städtischen Theater Lübeck bespielt. Daneben gibt es eine Vielzahl an kleineren und größeren Klangkörpern in der Stadt wie bspw. die Kammerphilharmonie Lübeck (KaPhiL), das Europäische Hanse-Ensemble und das Jugendsinfonieorchester Lübeck. Hinzu treten große, international herausragende Musikfestivals wie das »Schleswig-Holstein Musik Festival« (SHMF) und das »Brahms-Festival der Musikhochschule Lübeck« (MHL) ebenso wie kleinere Musikfeste wie das »Kammermusikfest Lübeck« der Scharwenka-Gesellschaft oder die »Lübecker Lauten Lust«.

Ein weiteres prägendes Genre ist die »Kirchenmusik« in Lübeck. Die zentrale Akteurin ist in diesem Feld vor allem die Evangelisch-Lutherische Kirche in Norddeutschland (Nordkirche) mit ihren vier Altstadt-Kirchen und den darin stattfindenden Orgelkonzerten sowie den beiden internationalen Festivals »Lübecker Orgelsommer« und die »Lübecker Buxtehude-Tage«. Die Kirchen sind zugleich bedeutende Trägerinnen des dritten, den Musikstandort Lübeck prägenden Genres: die

»Chormusik«. Für die unüberschaubare Anzahl an aktiven Chören der verschiedenen Genres in Lübeck sind an dieser Stelle die Lübecker Knabenkantorei an St. Marien und die Kinder- und Jugendchöre an St. Aegidien, der a capella Chor Baltic Jazz Singers, der Lübecker Bach-Chor und der Mädchenchor Canta! der GEMEINNÜTZIGEN beispielhaft zu nennen. Nicht zuletzt diese lebendige Chor-Szene bot die Grundlage für die Ausrichtung des »20. Deutschen Chorfestivals« des Verbands Deutscher KonzertChöre (VDKC) in Lübeck im Jahr 2023 mit 1.000 Mitwirkenden und 4.500 Gästen.

Als viertes prägendes Genre für den Musikstandort Lübeck ist die »Populäre Musik« zu betrachten, nicht zuletzt wegen des Lehrstuhls für Popular-, Jazz- und Weltmusik und Musikbusiness an der Musikhochschule Lübeck (MHL). Strukturbildend sind in diesem Genre fast ausschließlich privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteur:innen. Festivals mit internationalen Künstler:innen wie das »Superkunstfestival« der Kulturakademie der Diakonie NNO, das von Student:innen der Universität zu Lübeck organisierte »Campus Open Air Lübeck« und das »Travejazz Festival« kennzeichnen infrastrukturell das Genre ebenso wie die kleine Live-Club-Szene mit dem Tonfink, dem Riders Café, dem CVJM, dem Strandsalon, dem Funambule und dem treibsAND.

In der stadträumlichen Ausprägung zeigt sich auch in der Sparte »Musik« ein starker Fokus auf die Innenstadt, wobei sich hier durchaus auch eine Verteilung in andere Stadtteile darstellt. So sind das »Superkunstfestival« und die Kulturakademie mit dem Tonstudio, das »Campus Open Air Lübeck«, das Zentrum für Musikkultur mit seinen über 60 Probenräumen ebenso wie der Live-Club »Rider's Café« in der städtischen Peripherie verortet. Darüber hinaus sind unzählige Chöre, einige kleinere private Musikschulen und musikalisch orientierte Vereine wie Spielmannszüge in den Stadtteilen ansässig bzw. aktiv. Ein Grund für diese stärkere stadträumliche Verteilung ist darin zu vermuten, dass die Sparte sehr stark von den an der Musikhochschule Lübeck (MHL) gut ausgebildeten privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen geprägt ist, die sich mit ihren unterschiedlichen Angeboten einer kontinuierlich hohen und differenzierten Nachfrage der verschiedenen Zielgruppen angepasst haben. Hinzu kommt, dass in den peripheren Stadtteilen eher bezahlbare Flächen und Räume zur Verfügung stehen als in der Innenstadt und dies in Teilen von den Akteur:innen erkannt und genutzt wird.

In der finanziellen Betrachtung der Sparte lässt sich feststellen, dass die Hansestadt Lübeck mit dem Philharmonischen Orchester und der Musik- und Kongresshalle zwei wichtige Akteur:innen mit spezifischen und preislich im höheren Segment angesiedelten Angeboten für ausgewählte Zielgruppen zur Verfügung stellt. Darüber hinaus fördert sie die Musik- und Kunstschule Lübeck sowie die Lübecker Musikschule der GEMEINNÜTZIGEN institutionell in Höhe von 215.640 EUR, wobei sich hier im Vergleich mit Kiel und Rostock – die jeweils kommunale Musikschulen betreiben – eine deutliche Unterfinanzierung zeigt. Politische Initiativen und Beschlüsse aus der Lübecker Bürgerschaft nahmen diese Situation bereits in den Blick. So wurden den beiden Musikschulen für 2024 200.000 EUR an zusätzlicher Förderung zur Verfügung gestellt. Der überwiegende Teil der Sparten-Akteur:innen agiert jedoch privatwirtschaftlich oder zivilgesellschaftlich und nutzt zu Teil die kulturelle Projektförderung der Stadt als Kofinanzierung der vielen musikalischen Einzelprojekte und ihrer Arbeit (in 2023: 22.200 EUR).

In der Gesamtschau und im Vergleich mit den anderen Sparten kann die Sparte »Musik« infrastrukturell neben der Sparte »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur« als weiterer herausragender Cluster eingeschätzt werden. Sie verfügt mit der Lübecker Musikschule der GEMEINNÜTZIGEN, der Musik- und Kunstschule Lübeck und der Musikhochschule Lübeck (MHL) eine differenzierte und qualitativ hochwertige Ausbildungsstruktur. Für die überwiegend privaten

und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen gibt es lokale Auftrags- und Arbeitgeber:innen sowie Produktionsmöglichkeiten. Außerdem gibt es eine Vielzahl an unterschiedlich großen Veranstaltungsorten, in denen die vier prägenden Musikgenres »Klassische Musik«, »Populäre Musik«, »Kirchenmusik« und »Chormusik« live präsentiert und konsumiert werden können. Trotz des stadträumlichen Fokus auf die Innenstadt lässt sich zugleich eine leichte Streuung der Angebote und Akteur:innen in die anderen Stadtteile erkennen. Auch mit Blick auf die vorhandenen kultur- und kreativwirtschaftlichen Potentiale der Sparte lässt sich einschätzen, dass eine weitere Stärkung der strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen als sehr sinnvoll erachtet werden kann.

Sparte »Bildende Kunst«

In der quantitativen Betrachtung zeigt sich, dass drei städtische Einrichtungen der Sparte zuzuordnen sind: Die Kunsthalle St. Annen, die mit ihrer ständigen Kunstsammlung und dem Schwerpunkt nach 1945 sowie der Präsentation von zeitgenössischer Kunst nationale und internationale Künstler:innen in Lübeck zeigt sowie das Museum Behnhaus Drägerhaus mit seiner Sammlung von Kunstwerken des 19. Jahrhunderts und der klassischen Moderne. Beide Häuser, die zum Verbund LÜBECKER MUSEEN gehören, verzeichneten in 2023 insgesamt knapp 25.000 Besucher:innen. Ein dritter städtischer Akteur ist das Kulturbüro der Hansestadt Lübeck, das das internationale »Lübecker Urban Art Festival (LUAF)« sowie die »Artothek« veranstaltet und sowohl organisatorisch als auch inhaltlich an der international ausgerichteten »HANSEartWORKS« beteiligt ist. In Teilen ist auch die städtische Akteurin »Sammlung Kulturen der Welt« der Sparte zuzuordnen. Im privatwirtschaftlichen Segment weist die Sparte eine Vielzahl an Galerien, Ateliers und Werkstätten sowie Kunstschulen auf. Viele der in Lübeck ansässigen Künstler:innen sind in der Gemeinschaft Lübecker Künstler e.V. organisiert, die neben dem Betrieb der Produzent:innen-Galerie Artler auch eine regelmäßige Jahresschau und das Format »Offene Ateliers« realisiert. Darüber hinaus sind einige zivilgesellschaftliche Kunstvereine wie bspw. die Overbeck-Gesellschaft e.V., der Verein für Kunst und Kultur zu Travemünde e.V., Defacto-Art e.V. oder auch die Photografische Gesellschaft Lübeck e.V. in dieser Sparte aktiv.
In der stadträumlichen Analyse zeigt sich, dass es auch in dieser Sparte einen eindeutigen Innenstadtfokus gibt. Alle städtischen Einrichtungen und ein großer Teil der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen sind auf der Altstadtinsel angesiedelt. Der »Einzelhandelsmonitor 2023« der Wirtschaftsförderung ergab, dass von den knapp 512 Ladengeschäften in der Innenstadt ca. 40 Ladengeschäfte und damit knapp 8 Prozent der Sparte »Bildende Kunst« zugeordnet werden können. Mit Blick auf Travemünde lässt sich mit der »WindArt« des Vereins für Kunst und Kultur in Travemünde e.V., verschiedenen Galerien und aktiven Künstler:innen ein weiterer, stadträumlicher Cluster der Sparte identifizieren. Als Besonderheit in Lübeck sind die knapp 460 Kunstwerke im öffentlichen Raum bzw. am Bau einzuschätzen, die über den gesamten Stadtraum und in allen Stadtteilen präsentiert werden. Diesem künstlerischen Schwerpunkt trug das in 2023 vom Kulturbüro der Hansestadt Lübeck erfolgreich veranstaltete internationale »Urban Art Festival Lübeck (LUAF)« Rechnung.

Im Hinblick auf die finanzielle Ausprägung der Sparte lässt sich feststellen, dass die Hansestadt Lübeck mit den drei städtischen Einrichtungen und ihren Sammlungen und Programmen die größten und reichweitenstärksten Akteur:innen finanziert. Hinzu kommen über eine geringe institutionelle Förderung die Overbeck-Gesellschaft e.V. sowie die Gemeinschaft Lübecker Künstler e.V. in Höhe von insgesamt 13.200 EUR in 2024. Ähnlich wie in der Sparte »Musik«, agiert auch in

dieser Sparte der überwiegende Teil der Sparten-Akteur:innen privatwirtschaftlich oder ehrenamtlich und nutzt die kulturelle Projektförderung der Stadt ebenfalls als Kofinanzierung für seine Arbeit. In 2023 beliefen sich die projekthaften kommunalen Zuwendungen in der Sparte auf ca. 36.000 EUR.

In der Gesamtschau ist festzustellen, dass die Sparte »Bildende Kunst« infrastrukturell das künstlerische Spektrum vom 19. Jahrhundert über die klassische Moderne und die Kunst nach 1945 bis in die Gegenwart abbildet. Dabei zeigt sich, dass es neben den städtischen Ausstellungen und Ausstellungsflächen eine breite privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Produzent:innen-, Galerien- und Atelier-Szene gibt, die vor allem in der Innenstadt bzw. innenstadtnah angesiedelt ist. Auch hier lässt sich aus kultur- und kreativwirtschaftlicher Perspektive einschätzen, dass durch ein größeres Engagement der Stadt, die infrastrukturelle Stärke und die damit verbundenen Potentiale der Sparte, bspw. mit Blick auf das Thema Innenstadtentwicklung, besser ausgeschöpft werden können.

Sparte »Darstellende Künste«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte »Darstellende Künste« zeigen sich zwei städtische und ca. 35 private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen. Das Theater Lübeck mit seinen 389 angestellten Mitarbeiter:innen und ca. 250 Gästen pro Spielzeit realisiert in den Sparten Schauspiel, Musiktheater, Konzert und mit der Abteilung Jung plus X in vier festen Spielstätten mit insgesamt ca. 1.200 Plätzen ca. 570 Veranstaltungen und verzeichnet in der Spielzeit 2022/2023 144.850 Besucher:innen pro Jahr. Vor Corona verzeichnete das Theater rund 170.000 Besucher:innen pro Spielzeit. Die Bedeutung Lübecks als kulturelles Oberzentrum wird u. a. darin deutlich, dass neben der Hansestadt Lübeck auch der Landkreis Nordwestmecklenburg Gesellschafter der Theater Lübeck gGmbH ist. Die städtische Musik- und Kongresshalle (MUK) präsentierte als größter Veranstaltungsort in 2023 insgesamt 39 Veranstaltungen mit nationalen und internationalen Theater- und Tanzproduktionen, die von 39.533 Gästen besucht wurden. Die privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Infrastruktur der darstellenden Künste in Lübeck ist über die Programme von Theater Lübeck und MUK hinaus ebenfalls stark ausgeprägt: Über 35 institutionelle Akteur:innen sind mit ihren regelmäßigen Angeboten der Sparte zuzuordnen.

Auffällig dabei ist, dass insbesondere diese Akteur:innen ein sehr weites Genre-Spektrum abdecken. Dieses reicht vom Schauspiel-, Musik- und Figurentheater über zeitgenössischen Tanz, Performances, Zirkus und Zaubertheater sowie Comedy bis hin zu Boulevard- und Volkstheater tlw. in niederdeutscher Sprache. Richtet man den Blick spezifisch auf das Kinder- und Jugendtheater, so ist festzustellen, dass es ein breites Angebot vonseiten des Theater Lübeck zum Beispiel durch rund 30 Vorstellungen des Familienstücks zur Vorweihnachtszeit, Klassenzimmerproduktionen durch die Abteilung Jung Plus X, Workshops, Krabbel- und Kinderkonzerte sowie Spielclubs gibt. Ergänzt wird dieses Angebot durch ein ebenfalls breites Programmspektrum von privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen im Bereich Schauspiel-, Musik- und Figurentheater sowie im zeitgenössischen Tanz. Hinzu kommt, dass sich eine Vielzahl privater Schulen der (Aus)Bildung von Kindern und Jugendlichen in dieser Sparte widmet. Dadurch, dass der überwiegende Teil der Akteur:innen in der Sparte »Darstellende Kunst« auf eigene feste Spiel- und Probenstätten zurückgreifen kann, tragen sie in herausragender Weise zur Vielfalt der kulturellen Infrastruktur Lübecks bei. Dies wird im besonderen Maße in der jährlich stattfindenden »Lübecker Theaternacht« deutlich, bei der sich in 2023 dreiundzwanzig Ensembles in 15 Spielstätten dem Publikum

präsentierten. Gleichzeitig ist festzustellen, dass trotz der infrastrukturellen Stärke dieser Sparte und im Vergleich mit den anderen Sparten noch kein überregional bedeutendes Theaterfestival in Lübeck verortet ist.

In der stadträumlichen Ausprägung lässt sich auch für die Sparte »Darstellende Kunst« ein deutlicher Innenstadtfokus feststellen. Über 70 Prozent der Akteur:innen sind auf der Altstadtinsel bzw. in unmittelbarer Nähe angesiedelt, was sich bspw. für die »Lübecker Theaternacht« als Vorteil darstellt. Für Angebote in den anderen Stadtteilen stehen aufgrund des spezifischen Raum- und Technikbedarfs der darstellenden Künste vor allem Schulen und im geringen Maße auch die Gemeinschaftshäuser zur Verfügung und werden von den Akteur:innen auch bespielt. Gleichzeitig ist festzustellen, dass Formate, die für die Bespielung bspw. des öffentlichen Raums oder anderer theaterfremder Orte geeignet sind, in der »Darstellenden Kunst« in Lübeck erst seit Neuestem mehr und mehr zur Geltung kommen. Hier leisten vor allem »Jung plus X« und die Sparte Schauspiel vom Theater Lübeck mit ihren regelmäßigen Stadtraumprojekten, das fund:us Theater in den Kooperationsprojekten mit dem Kollektiv UrbanProjection oder auch das Circustheater Paravicini derzeit Pionierarbeit. Dieser Umstand ist vermutlich auch auf die stark ausgeprägte Institutionalisierung mit eigenen festen Spielstätten in der Sparte zurückzuführen.

In der finanziellen Ausprägung der städtischen Förderung ist in der Sparte »Darstellende Kunst« mit dem Theater Lübeck der größte Akteur der Lübecker Kulturlandschaft verortet. Mit knapp 14 Mio. EUR an städtischen Zuschüssen (Haushaltsansatz 2023) liegt das Mehrspartenhaus im Vergleich mit dem Theater Kiel (ca. 20 Mio. EUR) und dem Volkstheater Rostock (ca. 11 Mio. EUR) zwischen diesen beiden. Den privaten und zivilgesellschaftlichen Bereich fördert die Hansestadt Lübeck tlw. über ihre institutionelle Kulturförderung. Insgesamt fünf Theater (Theater Combinale, Taschenoper Lübeck, Theater am Tremser Teich, KOLK 17 Figurentheater & Museum und die Niederdeutsche Bühne) wurden mit ca. 115.000 EUR jährlich bezuschusst. Für 2024 erhielt diese Förderung einen Aufwuchs um 140.000 EUR auf insgesamt 255.000 EUR. Das ist neben den zwei institutionell geförderten Musikschulen und den beiden institutionell geförderten privaten Museen die dritthöchste institutionelle Förderung des Hansestadt Lübeck. Die vielen anderen privaten und zivilgesellschaftlichen Sparten-Akteur:innen kofinanzieren ihre Arbeit über die kulturelle Projektförderung der Stadt (in 2023: 28.000 EUR). Hier konnte für 2024 ebenfalls ein Mittelaufwuchs um 175.000 EUR realisiert werden, wobei allein 100.000 EUR als projekthafte Starthilfe für den neuen Akteur »junges schauspiel lübeck« aufgewendet werden.

In der Gesamtschau ist festzustellen, dass die Sparte »Darstellende Kunst« infrastrukturell als ebenfalls stark ausgeprägt zu bezeichnen ist. Dabei zeigt sich, dass es neben dem städtischen Theater Lübeck und der MUK eine breite privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Theater- und Tanzszene gibt, die zum großen Teil ebenfalls eigene Spiel- und Probenstätten vorhält, und das überwiegend in der Innenstadt bzw. innenstadtnah. Auch wird deutlich, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen eine wichtige Triebkraft für die Vielfalt des künstlerischen Schaffens in der darstellenden Kunst sind. Das spiegelt sich auch in der städtischen Förderung der Sparte wider. Die »Darstellende Kunst« ist insgesamt betrachtet diejenige Sparte, die vor allem im städtischen Segment, aber auch im Bereich der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen, die meisten kommunalen Zuwendungen erhält.

Sparte »Literatur«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte »Literatur« zeigen sich wie auch schon in den anderen analysierten Sparten die städtischen Einrichtungen als größte Sparten-Akteur:innen. Die Bibliothek der Hansestadt Lübeck vereint an fünf Standorten und mit über 60 Beschäftigen eine Kinder- und Jugendbibliothek, eine Musikbibliothek sowie eine wissenschaftliche Bibliothek mit wertvollen historischen Beständen, auf die auch digital zugegriffen werden kann. Sie ist eine der traditionsreichsten Stadtbibliotheken Deutschlands mit einem physischen Bestand von über 1,1 Mio. entleihbaren Medien und knapp 200.000 Besuchen in 2022. Neben der über 400 Jahre alten Stadtbibliothek werden mit dem Buddenbrookhaus und dem Günter Grass-Haus zwei, der Hansestadt Lübeck tief verbundene Literaturnobelpreisträger geehrt. Beide Häuser sind Bestandteil des Verbunds LÜBECKER MUSEEN und präsentieren ein national und international beachtetes Ausstellungs- und Literaturprogramm sowie umfangreiche Forschungsbestände (Bibliotheken, Archive und Nachlässe) zum Werk der Familie Mann und Günter Grass. Trotz des aktuellen Umbaus des Buddenbrookhauses besuchten in 2023 ca. 17.600 Personen die dezentral stattfindenden Veranstaltungen und Ausstellungen. Das Günter Grass-Haus kam im selben Jahr auf insgesamt ca. 21.400 Besucher:innen.

Beide Häuser sind zugleich zentrale Akteur:innen für die Literaturszene in Lübeck. Mit dem »Thomas Mann-Preis« und dem »Debüt im Buddenbrookhaus« werden durch das Buddenbrookhaus zwei international beachtete Literaturpreise vergeben, die regelmäßig nationale und internationale Autor:innen in Lübeck präsentieren. Zudem sind im Buddenbrookhaus zivilgesellschaftliche Akteur:innen wie die Thomas Mann-Gesellschaft, die Heinrich Mann-Gesellschaft und die Erich-Mühsam-Gesellschaft e.V. ansässig. Auch das Günter Grass-Haus kooperiert in vielfältiger Weise mit weiteren privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen der Sparte wie bspw. dem Poetry Slam-Veranstalter »Slam A Rama«. Gleichzeitig ist festzustellen, dass die Anzahl der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen und damit die Vielfalt der kulturellen Infrastruktur vergleichsweise geringer ausgeprägt ist als in den vorgenannten Sparten. Neben einigen Einzelakteur:innen wie der Lübecker Wortwerft, dem Literaturforum Lübeck oder Autor:innen-Vereinigungen wie dem »Lübecker Autorenkreis und seine Freunde« sind es vor allem Festivals wie die »Große Kiesau Literaturnacht« oder »der NORDEN erzählt«, die neben den beiden großen Literaturhäusern die literarische Infrastruktur prägen. Eine neue Akteurin in der Sparte ist die Buch- und Verlagsmesse »Die Buchermacher«, die einmal jährlich in der Kulturkirche St. Petri stattfindet und vor allem unabhängige, eigentümer:innengeführte Verlage aus ganz Deutschland präsentiert. In 2024 nahmen 31 Verlage teil, darunter der in Lübeck ansässige Verlag »Rote Katze«. Gleichzeitig ist in Lübeck nicht von einer ausgeprägten Verlags- oder Agenturstruktur zu sprechen, die Literatur vermittelt und vertreibt.

In der Sparte »Literatur« lässt sich ein äußerst starker Innenstadtfokus feststellen, der bei über 90 Prozent zu vermuten ist. Allein die Stadtbibliothek mit ihren fünf Standorten (Innenstadt, Kücknitz, Marli-Brandenbaum, Moisling und Travemünde) ist mit Veranstaltungen und Projekten in anderen Stadtteilen präsent. Darüber hinaus sind es meist Einzelinitiativen von Bürger:innen vor Ort, die Lesungen oder andere literarische Formate jenseits der Innenstadt veranstalten. In der finanziellen Ausprägung spiegelt sich auch die quantitative Ausprägung wieder. Neben den städtischen Einrichtungen Stadtbibliothek, Buddenbrookhaus und Günter Grass-Haus gibt es derzeit keine institutionelle Förderung privater und zivilgesellschaftlicher Kulturakteur:innen über die

Kulturförderung der Hansestadt Lübeck. Auch in der kulturellen Projektförderung nimmt die Sparte mit Zuwendungen von insgesamt 4.000 EUR in 2023 einen hinteren Platz ein.

In der Gesamtschau der Sparte ist festzustellen, dass es vor allem die beiden städtischen Literaturhäuser sind, die Lübeck zu einer international beachteten Literaturstadt machen. Dabei liegt der Fokus stark auf der zeitgemäßen Vermittlung der Werke der Familie Mann und Günter Grass. Gleichzeitig adressiert die Stadtbibliothek mit ihren fünf Standorten und ihrem Veranstaltungsprogramm sehr deutlich Lübecks Bevölkerung. In diesem Sinne kann man von einer guten infrastrukturellen Grundversorgung in der Sparte »Literatur« durch die städtischen Einrichtungen sprechen. Neben den städtischen Einrichtungen und ihrem Programm gibt es eine sehr kleine, engagierte private und zivilgesellschaftliche Literatur- und Autor:innenszene, die insbesondere über Veranstaltungsformate wie Festivals und Lesungen für die Öffentlichkeit aktiv wird. Aufgrund der quantitativ geringen Größe der Sparte zeigt sich in der stadträumlichen Betrachtung ein noch größerer Fokus auf die Innenstadt als bei anderen Sparten. In der finanziellen Ausprägung der Sparte spiegelt sich dies ebenfalls wider. Es ist festzustellen, dass es neben den städtischen Institutionen und der sogenannten freien Literatur- und Autor:innenszene Lübecks so gut wie keine professionellen Strukturen wie Verlage oder Literaturbüros und -agenturen gibt. Mit der neuen Buch- und Verlagsmesse »Die Buchmacher« als Anker-Akteurin und mit entsprechenden Unterstützungsmaßnahmen für die Literatur- und Autor:innenszene bietet sich ein interessanter Impuls für die Weiterentwicklung der kultur- und kreativwirtschaftlichen Potentiale dieser Sparte.

Sparte »Film«

In der Sparte »Film« zeigt sich in der quantitativen Ausprägung ein ähnliches Bild wie in der Sparte »Literatur«. Mit den »Nordischen Filmtagen Lübeck« (NFL) gibt es eine städtische Kulturakteurin, die den größten kulturellen Impact der Sparte für die Stadt liefert. Das einmal im Jahr stattfindende traditionsreiche Filmfestival mit dem Fokus auf Filme aus dem Norden und Nordosten Europas ist Publikumsfestival und Branchentreff in einem: 2023 verzeichneten die NFL rd. 30.000 Besuche (einschließlich VoD) in den 250 öffentlichen Vorstellungen des Festivals und ca. 600 Fachbesucher:innen (Filmgäste des Festivals, Filmschaffende und Presse) waren akkreditiert. In acht Sektionen wurden 180 Filme gezeigt und elf dotierte Auszeichnungen sowie ein Ehrenpreis vergeben. Mit dem Projekt »NFLplus« erweitert das Festival sein Angebot um ein ganzjähriges Vermittlungs- und Beteiligungsformat für Lübecker Schulen und Kinder- und Jugendgruppen. Und mit den erstmals in 2023 vergebenen, von der Possehl-Stiftung geförderten zwei Drehbuchstipendien zielt das Festival auf die Stärkung von freien (Film-)Autor:innen und deren Lübeck-Bezug. In der neuen Sektion »Immersive Medien« (360 Grad InfinityDome) werden zukunftsweisende Projekte und Kooperationen und gewinnbringende Synergien auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene entwickelt, um nicht zuletzt auch neue Talente in die Hansestadt zu ziehen.

Um die »Nordischen Filmtage Lübeck« herum hat sich in Lübeck eine kleine, ca. 30 private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen umfassende Szene von professionellen Filmschaffenden entwickelt, die aus Einzelakteur:innen (bspw. Soloselbstständige) und institutionellen Akteur:innen (Unternehmen, Vereine) besteht. Für die filmische Infrastruktur zentral sind die zwei CineStar-Spielstätten Stadthalle und Filmhaus sowie das Kommunale Kino KoKi e.V. Während die CineStar-Häuser nationale und internationale Filmproduktionen zeigen, ist insbesondere das Kommunale Kino KoKi für die Lübecker Filmschaffenden von herausragender Bedeutung. Den Grundsätzen der

kommunalen Filmarbeit verpflichtet werden Filme mit kleinen und großen Budgets, Retrospektiven und cineastische Experimente gezeigt, filmpädagogische Arbeit geleistet und die lokale und regionale Filmszene unterstützt. Mit dem Neubau eines 800 m² großen Filmstudios in Lübeck durch die SG Medientechnik GmbH entsteht infrastrukturell zusätzlich ein neues Segment für die Sparte, das Lübeck neben den »Nordischen Filmtagen Lübeck« auch zu einem überregionalen Filmproduktionsstandort werden lassen kann.

In der Sparte »Film« zeigt sich in der stadträumlichen Ausprägung abermals ein deutlicher Innenstadtfokus. Alle zwei kommerziellen Filmspielstätten ebenso wie das Kommunale Kino KoKi und die »Nordischen Filmtage Lübeck« sind auf der Altstadtinsel angesiedelt. In den anderen Stadtteilen werden tlw. filmpädagogische und künstlerische Projekte bspw. durch NFLplus oder auch UrbanProjection realisiert. Bis auf das neue Filmstudio der SG Medientechnik GmbH in Lübeck-Genin gibt es jedoch keine Sparten-Infrastruktur, die jenseits der Innenstadt bzw. innenstadtnah verortet ist. Auch in der Betrachtung der städtischen Kulturförderung der Sparte wird deutlich, dass jenseits der »Nordischen Filmtage Lübeck«, die mit ca. 650.000 EUR (Haushaltsansatz 2023) ca. 50 Prozent des Gesamtbudgets als kommunalen Zuschuss erhalten, die Sparte »Film« unterrepräsentiert ist. Eine institutionelle Förderung anderer Sparten-Akteur:innen findet nicht statt und auch in der Projektförderung des Kulturbüros nehmen filmische Projekte einen geringen Stellenwert ein: in 2023 wurden insgesamt 2.160 EUR an Projektmitteln vergeben.

In der Gesamtschau der Sparte ist festzustellen, dass die Hansestadt Lübeck mit den »Nordischen Filmtagen Lübeck« die bedeutendste Sparten-Akteurin stellt. Über dieses einwöchige Kulturevent hinaus sind im Vergleich sehr wenige private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen der Sparte zuzuordnen, die zusätzliche Angebote umsetzen. Dies wird auch in der städtischen Kulturförderung für die Sparte deutlich, die im Vergleich als äußerst gering einzustufen ist. Neben den »Nordischen Filmtagen Lübeck«, ist neben dem CineStar Stadthalle und dem Filmhaus vor allem das Kommunale Kino KoKi zu nennen, das ganzjährig filmische und medienpädagogische Angebote umsetzt und als weiterer Anker-Akteur für die Lübecker und regionalen Filmschaffenden fungiert. Mit dem Studio-Neubau der SG Medientechnik GmbH ebenso wie mit den »Lübeck Meetings« oder »FUTURE NORTH« der NFL können neue Impulse für die Entwicklung der Sparte gesetzt werden, insbesondere da eine Vernetzung der regionalen und internationalen Filmszene aktiv betrieben wird. Gleichzeitig bleibt aufgrund der wirtschaftlichen Notwendigkeiten und der nationalen/internationalen Produktions- und Vertriebsstrukturen der Sparte abzuwarten, welche Wirkung diese Impulse für Lübeck entfalten können.

Sparte »Soziokultur«

In der quantitativen Betrachtung der Sparte »Soziokultur« ist festzustellen, dass es keine städtischen Akteur:innen gibt, die der Sparte unmittelbar zuzuordnen wären. Zwar stellt die Stadt mit den fünf Nachbarschaftsbüros, 18 Familienzentren und sieben Jugendzentren eine alltags- und stadtteilbezogene Infrastruktur zur Verfügung. Diese ist jedoch – auch wenn hier ebenfalls kulturelle Aktivitäten stattfinden – vor allem der sozialen und nicht der kulturellen Infrastruktur zuzuordnen. Auch die Volkshochschule Lübeck mit ihren zwei innerstädtischen Standorten bietet niedrigschwellige kulturelle Angebote an und könnte als städtische Kulturakteurin in dieser Sparte verstanden werden. Allerdings ist sie aufgrund der inhaltlichen Ausrichtung stärker dem Bildungsbereich zuzuordnen. Weitere städtische Strukturen der Soziokultur, wie es sie in vielen anderen Kommunen mit Bürgerhäusern oder soziokulturellen Zentren gibt, sind in Lübeck nicht

vorhanden. Diese Leerstelle in der städtischen kulturellen Grundversorgung wird von sieben privaten bzw. zivilgesellschaftlichen Akteur:innen wie bspw. dem IKB – Haus der Kulturen e.V., der Kulturtafel Lübeck e.V., den Tontalenten e.V. oder dem treibsAND gefüllt. Hinzu kommen Akteur:innen wie der Geschichtserlebnisraum Roter Hahn e.V. oder Mixed Pickles e.V. sowie einige Einzelakteur:innen, die soziokulturelle Einzelprojekte realisieren. Auch die Kirchen mit ihrer stadtteilbezogenen Gemeindearbeit sind an dieser Stelle zu erwähnen.

In der stadträumlichen Betrachtung ist festzustellen, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen zwar in der Innenstadt angesiedelt sind, dass jedoch ein großer Teil die soziokulturellen Angebote regelmäßig auch in den anderen Stadtteilen umsetzt. Die Ausprägung der städtischen Kulturförderung in dieser Sparte zeigt, dass mit dem IKB – Haus der Kulturen e.V. und der Kulturtafel Lübeck e.V. zwei der sieben Akteur:innen institutionell in Höhe von insgesamt 33.900 EUR gefördert werden. Für soziokulturelle Einzelprojekte wurden in 2023 insgesamt 3.300 EUR zugewendet. Mit dem Mittelaufwuchs im Bereich der kulturellen Projektförderung für 2024 konnten Stand Mai 2024 insgesamt 91.200 EUR zugewendet werden.

In der Gesamtschau der Sparte »Soziokultur« ist festzustellen, dass diese im Vergleich zu den anderen Sparten infrastrukturell stark abfällt, da es neben einer kleinen Anzahl an privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen keine städtischen Einrichtungen gibt, die dieser Sparte zuzuordnen wären. Stellt man zusätzlich in Rechnung, dass drei der privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen ausschließlich Angebote im Bereich Musik, Literatur oder Film umsetzen und entsprechend auch der jeweiligen Sparte zugeordnet werden könnten, dann ist eine soziokulturelle Grundversorgung in Lübeck derzeit nicht gewährleistet.

Übergreifende Infrastruktur und Akteur:innen

Als übergreifende kulturelle Infrastruktur werden Veranstaltungsorte, Akteur:innen und Aktivitäten betrachtet, die nicht unmittelbar einer der anderen Sparten zuzuordnen sind. In der quantitativen Ausprägung der städtischen übergreifenden Infrastruktur ist festzustellen, dass mit der Musik- und Kongresshalle (MUK), der Freilichtbühne Lübeck sowie dem Schuppen 6 drei unterschiedlich große kulturelle Veranstaltungsorte zur Verfügung stehen. Allein in der MUK fanden in 2023 insgesamt 279 Veranstaltungen mit 167.529 Gästen statt, wovon 126 ausschließlich kulturelle Veranstaltungen mit 135.915 Gästen und 82 Proben waren. Während die MUK ein städtischer Full Service-Betrieb ist und teilweise auch als Veranstalterin eines eigenen Programms auftritt, werden die anderen beiden Veranstaltungsorte im städtischen Besitz durch externe Betreiber:innen auf eigene Rechnung bewirtschaftet. Als neuer städtischer Veranstaltungsort ist ab 2024 das ehemalige Karstadt-Gebäude Haus B und heutige »Übergangshaus« in der Innenstadt hinzugekommen. Diese im Rahmen der Innenstadtentwicklung von der Hansestadt Lübeck 2022 übernommene Immobilie wird derzeit als ‚Dritter Ort'[11] in einem Mixed-Use-Konzept entwickelt, umgebaut und mit Veranstaltungsflächen unterschiedlicher Größen (bis max. 199 Personen) versehen. Als

[11] Der Begriff »Dritter Ort« geht auf den amerikanischen Soziologen Ray Oldenburg zurück und beschreibt Räume und Orte der Begegnung, des Lernens und der Freizeit, die für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sind. Im heutigen Verständnis können »Dritte Orte« auch mehrere öffentliche Aufgaben und Angebote integrieren (z. B. Bibliothek, Sozialberatung, Galerie, Stadtteilzentrum, Volkshochschule etc.). Vgl. z. B. die Projekte des niederländischen Büros Includi: www.includi.com.

verantwortliche Akteurin fungiert die stadteigene Lübeck und Travemünde Marketing GmbH in enger Abstimmung mit dem GMHL, die mit der »Weihnachtsstadt des Nordens«, dem alle zwei Jahre stattfindenden »HanseKulturFestival« und diversen kleineren Formaten eine weitere, zentrale Rolle in der Gestaltung von (Stadt)Kultur einnimmt. Hinzu kommen die ebenfalls jährlich stattfindende »Travemünder Woche«, für deren kulturelles Programm die Hansestadt Lübeck mitverantwortlich zeichnet. In Travemünde hält die Hansestadt mit dem Brügmanngarten und dem Kreuzfahrtterminal Ostpreußenkai zwei weitere Veranstaltungsorte sowie diverse Open Air-Veranstaltungsflächen vor, die vorrangig in der Tourismussaison kulturell bespielt werden.

Neben der städtischen Infrastruktur gibt es ca. 15 bis 20 private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen mit übergreifendem Charakter. Die Kulturwerft Gollan im Werftquartier mit ihren fünf Hallen für bis zu 4.200 Personen und Außenflächen für bis zu 4.900 Personen ist als größte private Akteurin in diesem Bereich zu betrachten. Das Zentrum für Musikkultur mit seinen 60 Proben- und Veranstaltungsräumen für bis zu 50 Personen, die Kirchen in den Stadtteilen sowie die Kulturkirche St. Petri in der Innenstadt mit ihrer überregionalen Reichweite sind wichtige Akteur:innen. Mit dem »Werkhof«, dem Haus Eden, der »Diele« des Jugendring e.V. und dem Kolosseum der GEMEINNÜTZIGEN gibt es weitere wichtige kulturelle Veranstaltungsorte in der Stadt. Insbesondere die »GEMEINNÜTZIGE« ist als zivilgesellschaftliche Akteurin für Lübecks kulturelle Infrastruktur von herausragender Bedeutung. Sie bildet die Dachorganisation und Förderin für eine Vielzahl unterschiedlicher Kultureinrichtungen in der Stadt wie die Lübecker Musikschule, die Kunstschule, die Lübecker Knabenkantorei an St. Marien, die Schauspielschule und die Bücherei der GEMEINNÜTZIGEN. Darüber hinaus sind viele weitere Kulturakteur:innen mit ihr verbunden wie z.B. die Internationale Dietrich-Buxtehude-Gesellschaft e.V. oder die Scharwenka-Gesellschaft e.V. Mit Vortragsreihen, Lesungen, Gesprächskreisen und vielen weiteren Veranstaltungen sowie den »Lübeckischen Blättern« ist sie bedeutender Bestandteil des kulturellen Lebens des Hansestadt Lübeck. Ebenfalls zivilgesellschaftlich organisiert sind die sieben Gemeinschaftshäuser, die zumindest in Teilen ihre Räumlichkeiten für niedrigschwellige, stadtteilbezogene kulturelle Angebote und Veranstaltungen zur Verfügung stellen. Mit dem Hafenschuppen C gibt es auf der Nördlichen Wallhalbinsel innenstadtnah derzeit noch einen weiteren großen Veranstaltungsort, der vom Verein Kunst am Kai e.V. betrieben wird und für Vermietungen an Dritte zur Verfügung steht.

In der stadträumlichen Ausprägung ist festzustellen, dass es auch in der übergreifenden kulturellen Infrastruktur einen Innenstadtfokus gibt und die Akteur:innen überwiegend auf der Altstadtinsel bzw. innenstadtnah verortet sind. Gleichzeitig finden sich bspw. mit der Kulturwerft Gollan oder den Gemeinschaftshäusern auch Kulturakteur:innen und Veranstaltungsorte in den Stadtteilen. In der Betrachtung der finanziellen Ausprägung der städtischen Förderung zeigt sich, dass die Hansestadt die MUK mit ca. 3 Mio. EUR in fast gleicher Höhe unterstützt wie die Hansestadt Rostock ihre Messe- bzw. Stadthalle, wobei 1,8 Mio. EUR ausschließlich für den Betrieb der MUK zur Verfügung stehen. Die aufgewendeten Kosten für die anderen städtischen Veranstaltungsorte ebenso wie für alle städtischen Kulturimmobilien ließen sich nicht erheben. Eine städtische institutionelle und projekthafte Kulturförderung für die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen in diesem Bereich ist nicht vorhanden. Es ist aber anzunehmen, dass über die städtische Kulturförderung in den anderen Sparten auch Mittel in diesen Bereich fließen bspw. über Vermietungen.

In der Gesamtschau der übergreifenden Infrastruktur lässt sich feststellen, dass es mit Blick auf die reinen Veranstaltungsorte eine große Ausdifferenzierung in den Größenordnungen gibt, was als wichtiges strukturelles Element und Indikator für eine vielfältige kulturelle Landschaft gelten kann. Mit Blick auf die Kulturakteur:innen sind neben der Hansestadt Lübeck und ihren Eigenbetrieben

vor allem die Kulturwerft Gollan als private Akteurin und die »GEMEINNÜTZIGE« als zivilgesellschaftliche Akteur:in von herausragender Bedeutung in diesem Bereich. Trotz des stadträumlichen Fokus auf die Innenstadt sind auch in den anderen Stadtteilen räumliche Strukturen für übergreifende kulturelle Angebote zu finden, insbesondere in den Gemeinschaftshäusern. Gleichzeitig ist festzustellen, dass dieses große Angebot an Veranstaltungsräumen nicht dazu führt, dass der Zugang zu diesen erleichtert ist. Insbesondere die finanziellen Rahmenbedingungen führen dazu, dass es eine erhöhte Nachfrage nach preiswerten Veranstaltungs- wie Produktionsräumen gibt. Über die Finanzierung der städtischen Eigenbetriebe hinaus fließt keine direkte städtische Kulturförderung in diesen Bereich.

Spezifische Ausprägungen des Bestands

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass über alle Kulturakteur:innen hinweg die Sparten »Kulturelles Erbe und Erinnerungskultur«, »Musik«, »Darstellende Künste« und »Bildende Künste« in Lübeck als am stärksten ausgeprägt betrachtet werden können. In sieben der acht betrachteten Sparten werden kommunale Strukturen und Angebote zur Verfügung gestellt, die zugleich die jeweils größten Sparten-Akteur:innen sind. Entsprechend kann in Lübeck von einer gut bis sehr gut ausgeprägten kulturellen Grundversorgung durch die öffentliche Hand gesprochen werden, mit Ausnahme der Sparte »Soziokultur«. Gleichzeitig zeigte sich, dass die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen strukturell und angebotsmäßig zwar geringer dimensioniert sind als die städtischen Akteur:innen, aufgrund ihrer großen Anzahl und der Angebotsspezifik aber eine sehr wichtige Stellung innerhalb der kulturellen Landschaft Lübecks einnehmen. Teilweise realisieren sie sogar Angebote, die in anderen Städten als kommunale Aufgaben betrachtet werden wie bspw. die Musikschulen oder Angebote in der Soziokultur. Erst durch die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen kann in Lübeck von einer strukturell vielfältigen Kulturlandschaft gesprochen werden. Jedoch ist auch festzustellen, dass sich die zunehmende Diversität der städtischen Bevölkerung nicht bzw. kaum in der kulturellen Infrastruktur abbildet. Migrantische Selbstorganisationen (MSO) als wichtige institutionelle Akteur:innen der Stadtkultur werden vorrangig im Politikfeld »Soziales und Integration« über entsprechende Instrumente wie das »Forum für Migrant:innen« oder der »Steuerungsgruppe Integration« an städtischer Entwicklung beteiligt. An der (Weiter-)Entwicklung der städtischen kulturellen Infrastruktur partizipieren die MSO bisher kaum.

Das hängt auch mit der stadträumlichen Ausprägung der kulturellen Infrastruktur zusammen. Auf der Altstadtinsel bzw. in unmittelbarer Nähe befinden sich geschätzt ca. 80 Prozent der städtischen und privatwirtschaftlichen kulturellen Einrichtungen und Angebote. Hier hat sich auf ca. 1,15 km² eine Kulturdichte herausgebildet, die als besonders zu bezeichnen ist. Neben dem Kultur-Hotspot Altstadtinsel lassen sich mit großem Abstand noch drei kleinere stadträumliche Kulturcluster identifizieren: Zum einen Travemünde mit der Stadtteilbibliothek, verschiedenen Galerien und dem »WindArt-Festival«, dem Maritimen Museum Alter Leuchtturm Travemünde und der Viermastbark Passat, dem Seebadmuseum im Gesellschaftshaus, Kunst- bzw. Kulturvereinen sowie den Orten und Veranstaltungen des Kurbetriebs und der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH, insbesondere während der Tourismussaison.

Als weiterer räumlicher Kulturcluster kann der Stadtteil Kücknitz/Herrenwyk betrachtet werden mit der Stadtteilbibliothek, dem Industriemuseum Geschichtswerkstatt Herrenwyk, dem Geschichtserlebnisraum Roter Hahn und dem Gemeinschaftshaus Rangenberg. Als dritter

stadträumlicher Kulturcluster kann der Stadtteil Falkenfeld/Vorwerk mit der Kulturakademie der Diakonie NNO, dem Zentrum für Musikkultur, zwei Theatern und dem Gemeinschaftshaus Falkenfeld betrachtet werden. Gleichzeitig zeigt sich in diesen drei wie auch in den anderen sechs Stadtteilen sehr deutlich, dass es neben den privaten vor allem die zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen sind, die vor Ort beständige Kulturarbeit leisten, oftmals ohne städtische Unterstützung und ohne kontinuierlich zur Verfügung stehende Räume und Flächen für Begegnung, Produktion, Präsentation und sonstige stadtteilbezogene kulturelle Nutzung. Schulen, Vereinsräume, Jugendzentren und kirchliche Einrichtungen versuchen das Fehlen von geeigneten Räumen der Stadtteilkultur im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu kompensieren, stoßen aber schnell an die Grenzen des Leistbaren.

Aus dem Selbstverständnis als »Kulturstadt« heraus zeigte der Vergleich mit der Landeshauptstadt Kiel und der Hansestadt Rostock in der finanziellen Ausprägung, dass die Gesamtaufwendungen Lübecks für die kulturelle Infrastruktur im Haushaltsansatz 2023 höher lagen als bei den beiden genannten Städten. Dabei konzentrieren sich in Lübeck die kulturellen Aufwendungen auf die städtischen Einrichtungen, wodurch eine gute bis sehr gute kulturelle Grundversorgung der Stadtbevölkerung gewährleistet ist. Im Gegensatz dazu haben Kiel und Rostock als zweiten finanziellen Schwerpunkt den Bereich Kulturpflege und -service entwickelt, der alle Förderaufwendungen jenseits der städtischen Kultureinrichtungen umfasst. Während die beiden Städte damit den kulturpolitischen Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte in Bezug auf den Bedeutungszuwachs der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen für die pluralisierte Stadtgesellschaft sowie mit Blick auf Flexibilität und Steuerungsmöglichkeiten des kommunalen Mitteleinsatzes Rechnung tragen, zeigt sich in Lübeck diesbezüglich eine deutlich andere Ausrichtung: die städtische Kulturförderung für private und zivilgesellschaftliche Akteur:innen ist bisher kein kulturpolitischer Schwerpunkt.

Die derzeit vorhandenen Förderinstrumente »Institutionelle Kulturförderung« und »Kulturelle Projektförderung« bieten keinen Spielraum für Entwicklungsperspektiven von Kulturakteur:innen und für inhaltliche Schwerpunktsetzung. Die aktuell institutionell geförderten Kulturakteur:innen bilden nur ein sehr kleines Spektrum der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturinfrastruktur ab. Wichtige, jedoch nicht institutionell geförderte Kulturakteur:innen sind sehr stark abhängig von privaten Fördergeber:innen. Die vergleichsweise sehr geringen Fördersummen der »Kulturellen Projektförderung« fangen das nicht auf. Das führt u. a. dazu, dass die städtischen Gestaltungsmöglichkeiten der kulturellen Stadtentwicklung im Vergleich zu bspw. Stiftungen und deren Förderstrukturen und -instrumenten wesentlich geringer ausfallen.

Kulturstadt Lübeck: Bedarfsanalyse

Die Bedarfsanalyse fokussierte mit einem Methodenmix auf die drei zentralen Stakeholder: die Stadtbevölkerung, die Kulturakteur:innen sowie die Stadtverwaltung und -politik. Geleitet vom Fachplanungsverständnis, das einen Bedarf nur dann als gegeben sieht, wenn die beteiligten Akteur:innen die jeweiligen Einzelbedürfnisse als gemeinsamen Bedarf anerkennen und teilen, war es das Ziel, die für die Stakeholder prioritären Bedarfslagen herauszuarbeiten. Dabei wurde das für den jeweiligen Stakeholder vorliegende Datenmaterial systematisiert, kategorisiert und die Inhalte auf gemeinsam geteilte Bedürfnisse und Interessen hin analysiert. Die herausgearbeiteten Bedarfslagen sind zu thematischen Entwicklungsfeldern verdichtet worden, die handlungsleitend für die weitere Kulturentwicklung der Hansestadt Lübeck sind.

Stakeholder »Stadtbevölkerung«

Die Bedürfnislage der Stadtbevölkerung wurde zum einen durch die Auswertung von Umfragen, Dialogveranstaltungen, Workshops und Sammlungen von Zukunftsgeschichten analysiert, die im Rahmen der Dachmarke »LÜBECK über:MORGEN« im Zeitraum 2018-2020 durchgeführt wurden. Während bei der Mehrzahl der Beteiligungsformate (Umfragen, Zukunftsgeschichten, Stadtentwicklungsdialog) der inhaltliche Fokus vor allem auf den Themen Wohnen, Verkehr/Mobilität sowie den Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raums lag, wurde in den neun Stadtteilveranstaltungen des Projekts im Rahmen des Workshops »Stadtteilleben« explizit zum Thema kulturelle Bedürfnisse gearbeitet. Über alle Veranstaltungen hinweg sind von den Teilnehmenden Interessen und Bedürfnisse artikuliert worden, die zum einen auf mehr kulturelle Angebote wie Kino, Theater, Konzerte und Open-Air-Veranstaltungen im Stadtteil zielen. Zum anderen wurde von den Teilnehmenden immer wieder das Fehlen von Begegnungs- und Veranstaltungsräumen angesprochen, in denen eine gleichberechtigte Teilhabe der verschiedenen Kulturen und Generationen am Stadtteilleben stattfinden kann. Diese Bedürfnisse und Interessen der Stadtteilbewohner:innen wurden auch in den Stadtteilkonferenzen des Lübecker Senats mehrfach artikuliert und bestätigt.

Mit dem besonderen Blick auf Kinder und Jugendliche fanden im Rahmen der Dachmarke »Lübeck über:MORGEN« weiterhin Beteiligungsformate in zehn Grundschulen und Betreuungseinrichtungen in allen Stadtteilen statt. Neben dem Autoverkehr im Stadtteil und der Qualität der Schulhöfe war ein weiteres dominierendes Thema die Freizeitgestaltung. Dieses reichte von der Anzahl und Qualität der Spiel- und Sportplätze über unbeaufsichtigte Naturräume bis hin zu konkreten Angeboten wie Shoppingmöglichkeiten und Schwimmbädern. In den 2022-2024 durchgeführten Stadtteilwerkstätten des Bereichs Jugendarbeit wurde das Thema Freizeitgestaltung zusätzlich mit der Frage nach kulturellen Angeboten verknüpft. Hier artikulierten die Kinder und Jugendlichen vor allem Bedürfnisse nach Kino, Musikveranstaltungen wie Disco und Konzerte, coole Museen, Bücherverleih und Kreativwerkstätten sowie sonstige Open-Air-Veranstaltungen wie Stadtteilfeste, die preiswert bzw. sogar kostenlos sein sollen. Hinzu kommen Bedürfnisse nicht nur nach Spiel- und Freiräumen, sondern auch nach Räumen, in denen die eigene Religion praktiziert werden kann und in denen auch andere Stadtteilbewohner:innen z. B. Obdachlose Möglichkeiten der Teilhabe haben. Als wichtiger Teil von Teilhabe wurde von den Kindern zudem ein kostenloser Zugang zum Internet im öffentlichen Raum benannt. In der Gesamtschau der artikulierten kulturellen Bedürfnisse und Interessen kann festgestellt werden,

dass »mehr kulturelle Angebote in den Stadtteilen« sowie »mehr Räume der Teilhabe« als gemeinsam geteilt und entsprechend als Bedarfe des Stakeholders »Stadtbevölkerung« betrachtet werden können.

Stakeholder »Kulturakteur:innen«

Für die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen wurde auf Text- und Audiomaterial zurückgegriffen, das seit Beginn des Kulturentwicklungsprozesses in Lübeck 2016 erhoben wurde. Dazu zählen Interviews, Auswertungen von Umfragen, Protokolle von Netzwerktreffen, Workshops und Fachtagen. Im Gegensatz zum Stakeholder »Stadtbevölkerung« gab es eine wesentlich breitere Bedürfnis- und Interessenartikulation. Über alle gesichteten Materialien hinweg kam immer wieder die Thematik der als intransparent und finanziell nicht ausreichend empfundenen Kulturförderung der Hansestadt zur Sprache. Auch die Verständlichkeit, Antrags- und Förderzeiträume sowie thematische Ausdifferenzierung der Förderung wurde problematisiert. Zudem sind immer wieder Interessen artikuliert worden, sich von dieser unabhängig zu machen und den eigenen wirtschaftlichen Erfolg zu stärken. Dabei wurde mehrfach die Notwendigkeit der Wertschätzung der Wirtschaftsleistung von Kunst und Kultur in Lübeck formuliert.

Thematisiert wurde ebenfalls, dass sich jenseits der Musik wenig künstlerischer Nachwuchs in Lübeck ansiedelt. Dies wird nicht nur künstlerisch, sondern auch strukturell bspw. bei Übergaben von Kultureinrichtungen als problematisch empfunden. Ein weiteres wiederkehrendes Themenfeld war die Frage nach der Heranführung von Kindern und Jugendlichen an Kunst und Kultur, insbesondere mit Blick auf deren digitalisierte Lebenswelt. Hier sind einerseits Bedürfnisse in der besseren Sichtbarkeit und Nutzung der bestehenden kulturellen Bildungsangebote und der verstärkten Zusammenarbeit mit den Schulen artikuliert worden. Anderseits bestehen Interessen an neuen niedrigschwelligen, diversitätssensiblen und nachhaltigen Formaten der kulturellen Vermittlung, insbesondere in analoger Form.

Das Thema Sichtbarkeit wurde ebenfalls wiederkehrend benannt. Dabei ging es um öffentliche Wahrnehmung, um regionale und überregionale Präsenz und die Frage nach der Kultur als Reiseanlass für Stadtbesucher:innen. Oftmals wurde das Thema mit Bedürfnissen nach größerer Wertschätzung durch das Publikum und die städtischen Institutionen verknüpft. Unter dem Eindruck der gesellschaftlichen Debatte zum Klimawandel wurde im Material deutlich, dass die Problematik von den Akteur:innen erkannt ist und bereits Schritte gegangen werden. Gleichzeitig wurden mehrfach das Bedürfnis und Interesse artikuliert, stärkere Unterstützung bei der Umsetzung nachhaltiger und klimagerechter Maßnahmen zu erhalten. Problematisiert wurden von den Kulturakteur:innen ebenfalls die hohe Kulturdichte in der Innenstadt und die fehlenden Strukturen in den Stadtteilen. Dabei ging es im Gegensatz zum Stakeholder »Stadtbevölkerung« weniger um fehlende kulturelle Angebote als vielmehr um fehlende Räume und zu wenig Publikum. Daran schließt sich die sehr starke Bedürfnis- und Interessenartikulation nach kostenlosen bzw. -günstigen und gut erreichbaren Produktions- und Präsentationsflächen verbunden mit niedrigschwelligen Zugangsmöglichkeiten an.

Die acht Themenfelder (»Kulturförderung«, »Nachwuchs«, »Kulturelle Bildung«, »Kulturwirtschaft«, »Sichtbarkeit«, »Klimaschutz«, »Flächen und Räume«, »Stadtteilkultur«), in denen die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen wiederkehrende Bedürfnisse und Interessen artikulierten,

wurden in 2023 in Sparten-Netzwerktreffen überprüft, aktualisiert und priorisiert. Ziel der Priorisierung war es zum einen, eine beteiligungs- und bedarfsorientierte Eingrenzung auf diejenigen drei Themenfelder vorzunehmen, in denen die jeweilige Sparte den dringendsten Entwicklungsbedarf sieht. Zum anderen verband sich im Sinne des Fachplanungsverständnisses mit der Priorisierung auch das Ziel, von den spartenspezifischen Bedarfen zu spartenübergreifend geteilten Bedarfs- und Entwicklungsfeldern zu gelangen. In den Themenfeldern »Kulturförderung«, »Teilhabe und kulturelle Bildung« sowie »Flächen und Räume« wurde von den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen der dringendste Entwicklungsbedarf gesehen. In Form eines themenspezifischen Workshops zu den Raumbedarfen der Kulturakteur:innen im September 2023 und des Fachtages »Kulturtreibhaus | Zukunftsforum Kultur« im November 2023 wurden die drei priorisierten Bedarfsfelder durch inhaltliche Impulse und gemeinsames Arbeiten erneut überprüft und konkretisiert. Der dringende Entwicklungsbedarf in diesen drei Themenfeldern wurde in beiden Formaten von allen Beteiligten bestätigt.

Die Analyse der Bedürfnisse und Interessen der städtischen Kulturakteur:innen erfolgte im Kontext bestehender politischer Vorgaben. Dazu wurden auf der Grundlage städtischer Entwicklungskonzepte und politischer Beschlüsse (siehe nachfolgendes Kapitel) in themenspezifischen Workshops und Einzelgesprächen mit den Leitungen der städtischen Kultureinrichtungen die gemeinsam geteilten Bedürfnisse herausgearbeitet. Von der Mehrzahl der Akteur:innen wurde wiederkehrend das Thema »kulturelle Teilhabe und Bildung« angesprochen. Trotz der erhöhten Ressourcen und der verstärkten Arbeit in diesem Themenfeld wurden Bedarfe bspw. bei der niedrigschwelligen Mobilität von Kindergruppen in die Kultureinrichtungen artikuliert. In einem gemeinsamen Workshop des Kulturbüros und des »Digitalen Kulturwerks« zum Thema Digitalisierung sind erste bereits stattfindende und geplante Maßnahmen, Projekte und die weitere Zusammenarbeit im Rahmen der Kulturentwicklung konkretisiert worden. Zudem wurde anhand der räumlichen Bedarfe, bspw. bei Lagerflächen, die Frage nach der klimagerechten Sanierung und Modernisierung der städtischen Kulturimmobilien erörtert. In Anlehnung an das Fehlen eines Stadtmuseums ebenso wie eines Welterbezentrums wurden immer wieder auch Bedürfnisse nach einem Ort artikuliert, der die Geschichte und archäologischen Schätze der Stadt präsentiert und vermittelt.

Neben den vier Bedarfsfeldern »Teilhabe und kulturelle Bildung«, »Digitalisierung«, »Flächen und Räume« sowie »Klimaschutz« sind von den städtischen Kulturakteur:innen in einem weiteren Themenfeld mehrfach Entwicklungsbedürfnisse und -interessen artikuliert worden. Im Kontext der stattfindenden Kulturentwicklungsplanung wurde von einem Teil der städtischen Kultureinrichtungen kenntlich gemacht, dass sie aufgrund der veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen eine tiefergehende Teilfachplanung für ihre jeweilige Institution als notwendig erachten. Während der Museumsentwicklungsplan schon mehrfach fortgeschrieben wurde und mit Blick auf den Leitungswechsel einer Zwischenevaluation und eventuellen Anpassung bedarf, gibt es für die anderen städtischen Einrichtungen bisher keine mittel- bis langfristig konzeptionell begründete und politisch beschlossene Entwicklungsperspektive. Ähnlich äußerten sich die städtischen Jugendeinrichtungen: In einem Workshop und zwei Info-Veranstaltungen wurde das Interesse artikuliert, das Thema städtische Kinder- und Jugendkultur stärker konzeptionell zu bearbeiten und zu begleiten. Und auch von den privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen ist mehrfach das Interesse deutlich gemacht worden, dass die Aufstellung des Kulturentwicklungsplans nur ein erster Schritt sein kann und im weiteren beteiligungs- und bedarfsorientierten Kulturentwicklungsprozess auch die nicht priorisierten Bedarfs- und Entwicklungsfelder bearbeitet werden müssen. Entsprechend kann als weiteres Bedarfs- und

Entwicklungsfeld das Thema »Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung« betrachtet werden.

Stakeholder »Stadtverwaltung und -politik«

Die Bedarfsanalyse des Stakeholders »Stadtverwaltung und -politik« gründete sich auf die Sichtung von insgesamt sechzehn beschlossenen bzw. in Aufstellung befindlichen städtischen Entwicklungskonzepten und -strategien und die Analyse der unmittelbaren Bezugspunkte zur kulturellen Stadtentwicklung. In insgesamt fünf Strategiekonzepten der Stadt wurden Schnittmengen herausgearbeitet, die konkrete Bezüge zur Kulturentwicklungsplanung herstellen und konkretisierte Maßnahmen und Projekte bereits formulieren bzw. einfordern. Darüber hinaus wurden eine Vielzahl von politischen Empfehlungen des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege sowie Beschlüsse der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck zum Thema Kulturentwicklung gesichtet und darin formulierte Umsetzungsaufgaben für den Kulturentwicklungsplan extrahiert. Die politische Beschlusslage kann nicht nur als gemeinsam geteilte Bedarfslage, sondern bereits auch als fachlich und politisch geprüft und entsprechend als erforderlich und umsetzbar betrachtet werden.

Rahmenplanerische Schnittmengen zur Kulturentwicklungsplanung

Im »Integrierten Stadtentwicklungskonzept« (ISEK), das 2010 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, werden fünf Handlungsfelder benannt, die für die zukünftige Entwicklung der Stadt handlungsleitend sind. Ausgehend von den beiden zentralen Themen »Demografischer Wandel« und »wirtschaftsstruktureller Wandel« lassen sich Schnittmengen zur Kulturentwicklung in allen fünf Handlungsfeldern feststellen. Empfehlungen zielen auf den Aufbau und die Vertiefung internationaler Kooperationen und Netzwerke, die Imageentwicklung der Altstadt und Travemünde, die Weiterentwicklung und Vernetzung innovativer Bildungsmodelle sowie die Steigerung der Lebensqualität der Stadt(teil)bevölkerung durch wohnortnahe Infrastruktur. Insbesondere in Handlungsfeld fünf »Stadtlandschaft & Weltkulturstadt« sind vier Leitmotive für die kulturelle Entwicklung Lübecks benannt: »Welterbe und kulturelles Erbe bewahren«, »Vielfältige Kunst und Kultur fördern«, »Kultursensibilität vermitteln« sowie den »Erholungs-, Städte- und Geschäftstourismus fördern«.

Im »Tourismusentwicklungskonzept Lübeck.Travemünde 2030« (TEK) werden Lübeck und Travemünde als zwei unterschiedlich positionierte Reiseziele definiert. Während Travemünde als Seebad vor allem auf Erholungsurlauber:innen zielt, ist die Markenstrategie für das Stadtgebiet Lübeck klar auf das Thema Kultur und Lübeck als die Kulturstadt an der Ostsee benannt. Sie vereint als Königin der Hanse Kultur, Geschichte und maritime Lebensart und ist als eigenständige Marke im Kultur- und Städtetourismus aktiv. Leitprodukte der Marke sind das Wassererlebnis Altstadtinsel, das »HanseKulturFestival«,, die »Nordischen Filmtage«,, die Museums- und Theaterlandschaft, die Kirchenevents sowie das baukulturelle Erbe als UNESCO-Welterbe. Mit der räumlichen Schwerpunktsetzung Altstadtinsel und ihrer Erlebnisinszenierung fokussiert das TEK die Zielgruppe der individualreisenden Städte- und Kulturtouristen aus dem Hauptquellmarkt Inland. Dabei sind vor allem die Öffnung der bestehenden Kulturangebote in den öffentlichen Raum und die Inszenierung des öffentlichen Raums selbst, bspw. über PopUp.Stadtkultur, als Bedarf formuliert.

Während das TEK als Strategie nach außen gerichtet ist, zielen das »Kommunale Integrationskonzept« und seine Fortschreibung 2021 auf die soziale Kohäsion nach innen. Vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums und der Pluralisierung der Stadtgesellschaft durch Zuzug auch aus anderen Staatsgebieten entwickelt das »Kommunale Integrationskonzept« in sieben Handlungsfeldern konkrete Maßnahmen und Projekte. Dabei wurden u. a. Migrant:innenselbstorganisationen (MSO), das »Forum für Migrant:innen« sowie Vertreter:innen aus den Gemeinschaftsunterkünften direkt beteiligt. Mit Blick auf die Kulturentwicklung der Hansestadt sind bspw. Bedarfe bei den (räumlichen) Begegnungsmöglichkeiten sowie bei der Gewährleistung von Teilhabe an kulturellen Angeboten im direkten Wohnumfeld und im Zusammenleben im Quartier benannt. Mit Blick auf die Verwaltung wurden außerdem Bedarfe in der interkulturellen Öffnung und der stärkeren Nutzung des Potentials von Mehrsprachigkeit artikuliert.

Die »Smart City Lübeck« will mit Hilfe der »Digitalen Strategie« die Handlungsfähigkeit der Stadtverwaltung und die Lebensqualität der Stadtbevölkerung erhöhen. Die intelligente Vernetzung von Daten, Informationen und technologischem Fortschritt zielt auf die Steigerung der Lebensqualität, die Modernisierung der Verwaltung, den nachhaltigen Einsatz von Ressourcen und die Stärkung des Wirtschaftsstandorts. Im »Themenfeld 02 – Moderne Verwaltung« ist vor allem das Ziel, Leistungen der Verwaltung digital, medienbruchfrei und teilweise automatisiert zur Verfügung zu stellen, als Handlungsfeld für die Kulturentwicklungsplanung benannt. Die strategischen Ziele im »Themenfeld 07 – Kultur und Freizeit« artikulieren weitere Bedarfe in Richtung Kulturentwicklungsplanung: verbesserte Kommunikation mit Besucher:innen, bedarfsgerechte Aufbereitung der vorhandenen Daten von Kulturgütern, die kreative, forschende und partizipative Nachnutzung der digitalisierten Bestände der LÜBECKER MUSEEN sowie die Entwicklung von Modellprojekten an der Schnittstelle von kultureller und digitaler Bildung. Das virtuell begehbare 3D-Modell der Lübecker Altstadt mit der Wiedergabe des Weltkulturerbes ist dabei das zentrale Projekt.

Der »Masterplan Klimaschutz (MAKS)« ist der Fahrplan für den Klimaschutz der Hansestadt Lübeck. Er überträgt das große Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2040 und der Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 in konkrete Aufgaben für die Stadtverwaltung, die städtischen Eigenbetriebe und die Beteiligungsgesellschaften. Im Handlungsfeld »Energie & Bau« werden Notwendigkeiten bei der Steigerung der Energieeffizienz, dem Ressourcenschutz sowie dem Nutzer:innenverhalten formuliert und vielseitige Aktivitäten aufgezeigt. Unter anderem wird eine Sanierungsoffensive für private wie städtische Immobilen verbunden mit einem energetischen Sanierungsstandard sowie der Stärkung der erneuerbaren Energienutzung bspw. durch Photovoltaik empfohlen. Durch Informationen, Beratung und Förderprogramme sollen Anreize für private Immobilieneigentümer:innen geschaffen werden (EB_Sanierung_2). Für die städtischen Immobilien sollen im Rahmen der Sanierungsoffensive u. a. die Sanierungsstandards und Sanierungsfahrpläne aufgestellt werden (EB-Sanierung_3).

Politische Beschlüsse zur Kulturentwicklung

Neben diesen fünf Strategiepapieren der Hansestadt Lübeck und deren Schnittmengen zur Kulturentwicklungsplanung gibt es eine Reihe von einzelnen politischen Empfehlungen und Beschlüssen aus der Bürgerschaft heraus, die unmittelbar auf die Kulturentwicklung Lübecks zielen. Als ein zentrales Bedarfsfeld wurde in den politischen Empfehlungen und Beschlüssen die städtische institutionelle wie projekthafte Kulturförderung ausgemacht. Die für 2024 beschlossene

Stärkung der institutionellen Förderung der Musik- und Kunstschule Lübeck und der Lübecker Musikschule (VO/2023/12748-03) und der Freien Theater (VO/2023/12437-09-02) sind beispielgebend dafür. Ebenso ist die befristete Projektförderung für die Overbeck-Gesellschaft (VO/2022/11299-03-02), für das »junge schauspiel lübeck«, für die Tontalente e.V., Kunst am Kai e.V. (VO/2023/12437), die Bücherpiraten e.V. (VO/2023/12437-02-01) sowie für Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst und zur Weiterentwicklung des Grenzmuseums Schlutup (VO/2023/12437-02-01) an dieser Stelle zu nennen. Insbesondere mit Blick auf Angebote in den Stadtteilen gab es weitere Beschlüsse bzw. Empfehlungen des Ausschusses bzw. der Bürgerschaft (VO/2022/11029-01 und VO/2023/12437-02-01).

Auch das Entwicklungsfeld »Teilhabe und kulturelle Bildung« wurde mit politischen Beschlüssen gestärkt. Ein für 2024 getroffener Beschluss (VO/12437-02-01) sah neben der Schaffung einer zusätzlichen halben Personalstelle »Kulturförderung« auch im Schwerpunkt »Kulturelle Bildung« ein Personalaufwuchs im Kulturbüro vor. Ebenso konnten die LÜBECKER MUSEEN einen Personalaufwuchs in diesem Bereich wie auch im Bereich »Digitalisierung« verzeichnen (u. a. VO/2023/12437-02-01). Als weiteren großen Schritt zur Stärkung der kulturellen Teilhabe und Bildung in Lübeck ist die Einführung des kostenfreien Eintritts für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre sowie für Schüler:innen und Student:innen in die LÜBECKER MUSEEN zu bewerten (VO/2024/21868). Der Beschluss VO/2023/11871-01 nimmt die problematische Datenlage der Kulturentwicklungsplanung als Ganzes in den Blick und beschließt die Einführung eines Besucher:innenmonitorings. In der Gesamtschau der Bedarfe des Stakeholders »Stadtverwaltung und –politik« (Rahmenpläne und Einzelbeschlüsse) lassen sich sechs Themenfelder erkennen: Teilhabe und kulturelle Bildung, Digitalisierung, Stadtteilkultur, Klimaschutz, Tourismus und Kulturförderung.

Acht gemeinsame Bedarfsfelder der drei Stakeholdergruppen

In der Betrachtung der Bedürfnislagen der einzelnen Akteur:innen und Stakeholder ist zusammenfassend festzustellen, dass es in acht thematischen Bedarfsfeldern gemeinsam geteilte Bedürfnisse gibt, die vor dem Hintergrund der kulturpolitischen Ziele der Hansestadt Lübeck als fachlich begründete Bedarfe für die weitere kulturelle Stadtentwicklung betrachtet werden können. Diese acht Bedarfs- bzw. Entwicklungsfelder sind:

- »Teilhabe und Kulturelle Bildung
- »Digitalisierung«
- »Kulturförderung«
- »Flächen und Räume«
- »Stadtteilkultur«
- »Klimaschutz«
- »Kulturtourismus«
- »Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung«

»Teilhabe und Kulturelle Bildung«

Teilhabe spielt für die kulturelle Entwicklung Lübecks eine herausragende Rolle. Dabei geht es zum einen um die grundsätzliche Zugänglichkeit kulturell und sozial meist homogener Kulturorte und -institutionen für Nicht-Zugehörige und weniger um den Grad der Mischung sozialer und kulturell differenter Bevölkerungsgruppen zu jeder Zeit an jedem Ort. Die Bedarfsanalyse machte deutlich, dass es in diesem Feld vielfältige Bedarfslagen gibt, bspw. bei der Einbindung der Migrant:innenselbstorganisationen (MSO) in die Gestaltung der Rahmenbedingungen für das kulturelle Angebot in der Stadt. Ein zentrales Element dabei ist die Vernetzung von Einrichtungen, Initiativen, Akteur:innen und Nutzer:innen, deren zielgruppenspezifische Bedürfnisse und Ideen in der Entwicklung des kulturellen Angebots in der Stadt berücksichtigt werden sollen. Zum anderen geht es um die Stärkung der individuellen Fähigkeit, sich bewusst mit allen kulturellen Ausdrucksformen einer (Stadt-)Gesellschaft auseinanderzusetzen und sich eigene Sichtweisen und Haltungen zu diesen zu erarbeiten. Eine so verstandene kulturelle Bildung ist gleichsam Voraussetzung für kulturelle Teilhabe. In der Bedarfsanalyse ist die stärkere Sichtbarmachung und Nutzungserleichterung bestehender kultureller Bildungsangebote ebenso angesprochen worden wie die Notwendigkeit, zeitgemäße Vermittlungsarbeit und -formate zu entwickeln, die der veränderten Lebenswirklichkeit einer pluralisierten Stadtgesellschaft gerecht wird. Projekte wie »NFLplus«, das Programm der Kunsthalle St. Annen sowie die beteiligungsorientierte Neukonzeption des Museums für Natur und Umwelt (MNU) machen beispielhaft die Potenziale dieses Entwicklungsfeldes bereits deutlich.

»Digitalisierung«

Als ein weiteres wichtiges Entwicklungsfeld ist die Digitalisierung und deren tiefe Integration in die menschliche Arbeits- und Lebenswelt zu nennen. In der Bedarfsanalyse ist deutlich geworden, dass im Gegensatz zu den städtischen Kulturakteur:innen, die privaten und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen nach wie vor stärker das analoge Kulturschaffen betonten. Die Auswirkungen der technologischen Entwicklungen wie Künstliche Intelligenz, Virtual, Augmented und Mixed Reality auf das künstlerische und kulturelle Schaffen haben sich bei ihnen (noch) nicht in veränderte Produktionsbedürfnisse bzw. Bedarfe übersetzt. Von den Akteur:innen wurde eher ein starkes Interesse an einem digitalisierten und dadurch vereinfachten Antrags- und Zuwendungsverfahren der städtischen Kulturförderung geäußert. Die städtischen Kulturakteur:innen hingegen sehen sehr deutlich die Potenziale der Digitalisierung für die zeitgemäße Vermittlung und Präsentation ihrer kulturellen Bestände und Angebote. Beispielhaft kann die Digitalisierung der musealen Sammlungen genannt werden, die zusätzlich einen herausragenden Nutzen für die wissenschaftliche Arbeit bietet, bspw. bei der Provenienzforschung. Mit dem »Digitalen Kulturwerk« hat die Stadtverwaltung eine zentrale Plattform installiert, die diese Potenziale zusammen mit den städtischen Kultureinrichtungen hebt und weiterentwickelt. Es bietet verschiedene digitale Formate und Plattformen für die Präsentation kultureller Inhalte in Form virtueller Ausstellungen, digitaler Archive und interaktiver Medien. Zudem kann es als Kompetenzzentrum für digitale Kulturvermittlung genutzt werden, das nicht nur die städtischen, sondern auch die privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen darin unterstützt, ihre Angebote und Sammlungen in die digitale Welt zu überführen. In diesem Sinne wird das Digitale Kulturwerk zukünftig die Plattform sein, auf der kulturelle Inhalte zentral zur Verfügung gestellt werden. Hierzu ist eine enge, organisatorische Abstimmung des Fachbereich 4 mit dem Projekt notwendig. Daraus resultierende, organisatorische und personelle Anpassungen sind vorzunehmen.

»Kulturförderung«

Die städtische Kulturförderung bildet ein, wenn nicht das zentrale Handlungsfeld kommunaler Kulturentwicklung. Die drei Säulen der Stadtkultur – kommunale, private und zivilgesellschaftliche Kulturangebote – sind im Sinne einer konzeptbasierten Kulturpolitik am schnellsten und wirkungsvollsten über das Handlungsfeld »Kulturförderung« zu entwickeln und zu steuern. Die Kulturförderung der privaten und der zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen bietet ein besonders hohes Maß an Flexibilität, Effizienz und Effektivität der eingesetzten Mittel und damit einen hohen Kosten-Nutzen-Effekt. In der Bedarfsanalyse wurde deutlich, dass es zur Erreichung des kulturpolitischen Ziels der Förderung einer vielfältigen Kunst und Kultur ein stärker ausdifferenziertes und ausfinanziertes städtisches Fördersystem benötigt.

Die gute bis sehr gute kulturelle Grundversorgung durch die städtischen Einrichtungen bildet das Fundament, auf dem sich Synergien und Potenziale der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturaktivitäten für eine vielfältige und lebendige Stadtkultur entfalten ließen. Anpassungen und Weiterentwicklungen von Förderinstrumenten, temporäre Schwerpunktsetzungen, fachübergreifende Abstimmung und Vernetzung sowie höhere Förderbeträge können der Stadt Handlungs- und Gestaltungsspielräume zurückgeben. Das bestehende Clustermanagement der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH in anderen Branchen oder der »GründerCube« der Universität zu Lübeck und der TH Lübeck zeigen wiederum Ansätze, wie auch die wirtschaftliche Dimension von Kultur in diesem Entwicklungsfeld bearbeitet werden könnte.

»Flächen und Räume«

Das Entwicklungsfeld »Flächen und Räume« bietet nicht nur den physischen Rahmen für kulturelle Aktivitäten, sondern beeinflusst auch die Vielfalt und Qualität des kulturellen Lebens. Kulturell genutzte Flächen und Räume schaffen physische Orte der Begegnung, fördern kulturelle Innovation und Vielfalt und tragen zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Eine strategische Planung und Nutzung dieses Entwicklungsfelds ist daher entscheidend für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Kulturpolitik. Entsprechend ist das Entwicklungsfeld in der Bedarfsanalyse in dreifacher Weise wiederkehrend betont wurden. Zum Ersten zielten Bedürfnisse und Interessen auf die dringenden Handlungsnotwendigkeiten bei den Themen »Instandhaltung«, »Verkehrssicherheit«, »Brandschutz und Flächenoptimierung«, insbesondere bei den städtischen Kulturimmobilien. Die stattfindende Aufnahme der Sanierungsbedarfe der städtischen Bestandsgebäude durch das Gebäudemanagement der Hansestadt Lübeck (GMHL) ist ein grundlegender Schritt für die weitere Entwicklung dieses Themenfeldes. Daran anschließend ist zum Zweiten die Notwendigkeit der klimaschutzorientierten Sanierung und Modernisierung nicht nur der städtischen, sondern auch der privaten Kulturimmobilien als wiederkehrendes Interesse benannt worden (siehe auch Entwicklungsfeld »Klimaschutz«). Zum Dritten sind mehrfach Bedürfnisse in Bezug auf den Zugang zu räumlichen Ressourcen artikuliert worden: angefangen beim Fehlen von Produktions- und Probenflächen sowie kulturellen Begegnungsräumen in den Stadtteilen über die kostenintensive Anmietung von Veranstaltungsflächen bis hin zu Zwischen- und Umnutzungen von Leerständen. Das Projekt »ÜBERGANGSRAUM«, das Zentrum für Musikkultur oder auch die Kulturwerft Gollan zeigen erfolgreiche Ansätze für die Potenziale und Entwicklungsperspektiven, die dieses Handlungsfeld zu bieten hat.

»Stadtteilkultur«

Die Stärkung von Kulturarealen in verschiedenen Stadtteilen fördert nicht nur die kulturelle Teilhabe breiter Bevölkerungsgruppen und unterstützt die soziale Integration, sondern trägt ebenso zur Identitätsbildung bei, bereichert die kulturelle Vielfalt und bietet Raum für kulturelle Innovation. Durch gezielte räumliche wie finanzielle Förderung der Stadtteilkultur kann die Stadt Lübeck ihre kulturelle Landschaft nachhaltig und inklusiv gestalten. In der Bedarfsanalyse ist deutlich geworden, dass insbesondere die Stakeholder »Stadtbevölkerung« und »Stadtverwaltung und -politik« wiederkehrend Bedürfnisse und Interessen an kontinuierlichen dezentralen Kulturangeboten haben. Das Fehlen von kommunalen Stadtteilkulturzentren und Bürger:innenhäusern in Lübecks Stadtteilen, wie es sie in anderen Kommunen seit vielen Jahrzehnten gibt, gepaart mit der sehr hohen Kulturdichte auf der Altstadtinsel, führte einerseits zu einer kulturellen Marginalisierung der städtischen Peripherie. Anderseits führte es in einigen Stadtteilen dazu, dass sich zivilgesellschaftliches Kulturengagement erfolgreich in eine niedrigschwellige kulturelle Infrastruktur vor Ort übertrug. So entstanden in Kücknitz, Travemünde und Falkenfeld/Vorwerk drei kleine Kulturraumcluster, die Potenziale für die Weiterentwicklung der Stadtteilkultur bieten. Wie eine erlebnisorientierte soziokulturelle Arbeit vor Ort erfolgreich gelingen kann, zeigt bspw. der Geschichtserlebnisraum Roter Hahn e.V. Aktuelle Diskurse und praktische Erfahrungen über sogenannte ‚Dritte Orte' ließen sich ebenfalls gut in die Betrachtung bspw. der Gemeinschaftshäuser integrieren. Auch der Verfügungsfonds »Soziale Stadt Moisling« zeigt beispielhaft, wie kulturelles Engagement vor Ort beteiligungs- und bedarfsorientiert gestärkt werden kann.

»Klimaschutz«

Die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die kulturelle Infrastruktur und das im »Lübecker Masterplan Klimaschutz« formulierte Ziel der Treibhausneutralität 2040 fordern auch für die kulturelle Stadtentwicklung ein Umdenken in den Planungsprozessen. Die Etablierung eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen steht dabei an erster Stelle. Von der Nutzung umweltfreundlicher Materialien und der Vermeidung von Müll über die klimabewusste Durchführung von Veranstaltungen und den energieeffizienten Betrieb der Kultureinrichtungen bis hin zur klimaschutzorientierte Sanierung und Modernisierung der Kulturimmobilien spannt dieses Entwicklungsfeld den notwendigen Handlungsrahmen. In der Bedarfsanalyse wurde festgestellt, dass es bereits breite Klimaschutzaktivitäten der Kulturakteur:innen gibt, diese aufgrund der unterschiedlichen Ressourcen und Kapazitäten jedoch auch eine Vielzahl an unterschiedlichen Bedürfnissen und Interessen hervorbringen. Die Stärkung von Informations-, Beratungs- und Vernetzungsstrukturen, wie sie die »Klimaleitstelle der Hansestadt Lübeck«, die »Servicestelle Nachhaltigkeit« des Landeskulturverbands Schleswig-Holstein oder das »Grüne Kulturnetz Nord« darstellen, sind ein potenzielles Element, um auf die artikulierten Bedarfe in diesem Entwicklungsfeld einzugehen. Ein zweites Element kann die ordnungspolitische Integration von ökologischen Standards und Zertifizierungen – wie sie die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM), die Filmförderungsanstalt (FFA), die Filmförderungen der Länder und der Arbeitskreis »Green Shooting« für deutsche Kino-, TV- und Online/VoD-Produktionen entwickelt haben – in Förderrichtlinien und Zuwendungsverfahren sein. Ein drittes Element kann die verstärkte Schaffung von Anreizen wie spezifischen Förderinstrumenten oder Auszeichnungen für den aktiven Klimaschutz sein. Die Teilnahme und Förderung der MUK am Pilotprojekt »Klimaanpassung in Kultureinrichtungen« der Kulturstiftung des Bundes oder auch die Auszeichnungen Lübecker

Kulturakteur:innen mit dem »Klimaschutzpreis« der Gemeinnützigen Sparkassenstiftung zu Lübeck weisen bereits positiv in diese Richtung.

»Kulturtourismus«

Der Tourismus ist einer der wichtigsten wirtschaftlichen Motoren der städtischen Entwicklung Lübecks. Neben dem Erholungstourismus im Seebad Travemünde ist vor allem der Kulturtourismus für die Kernstadt Lübeck von zentraler Bedeutung. Die enorme Kulturdichte auf der Altstadtinsel mit ihren Baudenkmälern, Kulturorten und -einrichtungen sowie den Kulturevents bildet einen herausragenden Aspekt des touristischen Erlebnisses der Hansestadt. In der Bedarfsanalyse wurde festgestellt, dass für eine deutschlandweite Platzierung der »Kulturstadt Lübeck« bislang die erforderlichen Ressourcen fehlen. Dies bezieht sich einerseits auf die Professionalisierung der Vermarktungs- und Vertriebsstrukturen der privaten und zivilgesellschaftlichen Kulturakteur:innen. Die Vielzahl der Kulturangebote, vor allem in der Lübecker Innenstadt, erfordert eine Spezifizierung des jeweiligen Profils der Akteur:innen und der angesprochenen Zielgruppen. Mit dem Blick auf das kulturtouristische Publikum und dem im TEK definierten Zielgruppenkorridor »Postmaterielle« und »Adaptiv-Pragmatische« (vgl. Sinus)[12] ließen sich weitere, auch datenbasierte Differenzierungen und Abgleiche zu den jeweiligen Kulturangeboten vornehmen. Anderseits zielten die Bedürfnisartikulationen auf die Integration und Weiterentwicklung bestehender auch nichtstädtischer Kulturformate in die Arbeit der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH. Unter dem Aspekt der Vielfältigkeit der Lübecker Kunst und Kultur scheint eine stärkere Bearbeitung der im TEK formulierten Leitprodukte angebracht. Zudem trägt das Entwicklungsfeld »Kulturtourismus« ebenfalls eine Stärkung der kulturwirtschaftlichen Potenziale der Hansestadt Lübeck in sich.

»Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung«

Kulturentwicklungsplanung als Instrument einer konzeptbasierten Kulturpolitik (Cultural Governance) bietet die Möglichkeit, übergreifende notwendige Maßnahmen und Projekte für die kulturelle Stadtentwicklung zu formulieren. Nur partiell in den Blick geraten in dieser Rahmenplanung die einzelnen Kulturakteur:innen und -einrichtungen mit ihren jeweiligen partikularen Bedürfnissen und Interessen. Gleichzeitig sind es aber gerade diese, und insbesondere die städtischen Kulturakteur:innen, die maßgeblich zur Bearbeitung der in der Rahmenplanung formulierten Entwicklungsfelder beitragen. Entsprechend ist vor dem Hintergrund des Prozessverständnisses die Erweiterung der Entwicklungsplanung in die Breite der Einzelakteur:innen und die Tiefe der jeweiligen Kultureinrichtungen im Sinne einer Teilfachplanung notwendig. Dies bestätigte sich auch in der Bedarfsanalyse. Mit der Aufnahme von Dokumenten zur Geschichte der Hanse in das Welterbe-Register »Memory of the World« im Jahr 2023 besteht der Bedarf eines spezifizierten Entwicklungsplans des Archivs, um auch diesen Titel und die verbundenen Kulturschätze für die Öffentlichkeit und Lübeck zeitgemäß weiterzuentwickeln.

Interessen an einer strategischen konzeptbasierten Planung wurden zudem von der Bibliothek formuliert. Im Bedarfsfeld »Teilhabe und kulturelle Bildung« wurde von den verschiedenen aktiven Akteur:innen ebenfalls Interesse an einem Gesamtkonzept artikuliert. Eine zeitnahe

[12] 2021 wurde das Gesellschafts- und Zielgruppenmodell der Sinus-Milieus den gesellschaftlichen Entwicklungen angepasst. Der vom TEK formulierte Zielgruppenkorridor würde aktuell das „Postmaterielle Milieu“, die „Adaptiv-pragmatische Mitte“ und Teile des „Nostalgisch-bürgerlichen Milieus“ umfassen. Vgl. https://www.sinus-institut.de/media-center/presse/sinus-milieus-2021

Zwischenevaluation, Anpassungen und Fortschreibungen des »Museumsentwicklungsplans 2020-2030« und des »Konzepts zur Neu-Aufstellung der Erinnerungskultur in Lübeck« wurden ebenso thematisiert. Analog zu anderen aufgestellten Entwicklungsplänen der Hansestadt Lübeck ist auch die Fortschreibung und Anpassung des vorliegenden, erstmals aufgestellten Kulturentwicklungsplans von den Kulturakteur:innen als Interesse benannt worden. Die geschaffene Planstelle im Kulturbüro des Fachbereichs Kultur und Bildung bietet für die weitere strategische, bedarfs- und beteiligungsorientierte Entwicklung der städtischen Kultur die besten Voraussetzungen.

Maßnahmen

Auf der Grundlage der kulturpolitischen Zielsetzungen und der in der Bestands- und Bedarfsanalyse ermittelten acht Entwicklungsfelder werden im folgende 36 konkrete Maßnahmen und Projekte definiert, priorisiert und für die kulturelle Weiterentwicklung der Hansestadt Lübeck zur Umsetzung empfohlen. Mit Blick auf die angespannte Haushaltslage liegt der Fokus der ersten Aufstellung des Kulturentwicklungsplans vorrangig auf dem strukturellen Erhalt und an zweiter Stelle auf der Stärkung und Weiterentwicklung der Kulturlandschaft in ihrer Vielfalt. Adressat:innen der Maßnahmen und Projekte sind einerseits die städtischen, privaten und zivilgesellschaftlichen Strukturen, die Lübecks kulturelles Leben seit Jahrzehnten prägen (Stärken stärken!). Andererseits treten neue Initiativen und Akteur:innen hinzu, die für die weitere kulturelle Entwicklung der Stadt von Bedeutung werden können (Potenziale heben!).

Das vorliegende, in zwei Teile gegliederte, Maßnahmenkapitel ist dabei als Arbeits- und Steuerungsinstrument zu betrachten und bietet die Möglichkeit, die Umsetzung und den Erfolg der Maßnahmen und Projekte anhand definierter Parameter zu beurteilen. Im folgenden ersten Teil sind alle Maßnahmen und Projekte fortlaufend und tabellarisch aufgeführt, unterteilt in Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen und in solche mit finanziellen Auswirkungen, teilweise bereits mit politischen Beschlüssen hinterlegt. Im zweiten Teil des Maßnahmenkatalogs sind die empfohlenen Maßnahmen und Projekte einzeln erläutert und Ziele, Teilmaßnahmen, Adressat:innen, Handlungsfelder, zusätzliche Kosten, Finanzierung, Prioritäten und Zeithorizonte sowie Beteiligte, Erfolgskriterien und Sachstand ausformuliert. Maßgeblich bei der Entwicklung der Maßnahmen und Projekte war ein ressourcenschonender und nachhaltig wirkender Ansatz, der alle Maßnahmen und Projekte auf Synergien und Schnittmengen innerhalb mehrerer benannter Entwicklungsfelder überprüfte.

Übersicht Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	FB 4				FB 2				Sachstand
				2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
1.	Bewahrung und Digitalisierung der Sammlung der LÜBECKER MUSEEN (LM)	FB 4.041.7	/	x	x	x	x					bereits im Haushalt geordnet
2.	Stärkung der Kunden:innen- und Benutzungs-freundlichkeit der Stadtbibliothek („Open Library“)	FB 4.416	/	x	x	x						Drittmittel-finanziert
3.	Durchführung Pilot-projekt „Klimaan-passung in Kultur-betrieben“ in der Musik- und Kongresshalle (MUK)	MUK	/	x								Drittmittel-finanziert
4.	Gründung eines Arbeitskreises „Kulturelle Bildung und Teilhabe in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	/	x	x	x	x					/
5.	Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds	**FB 4.041.4** FB 4.041.2	/		x							Empfehlung des AKD VO/2022/ 11026-01
6.	Überarbeitung der bereichsspezifischen Kulturförderrichtlinien sowie des Antrags- und Zuwendungsverfahren	**FB 4.041.4** FB 1.201 FB 1.300	/	x								Empfehlung des RPA-Bericht vom 01.06.2023
7.	Aktualisierung Website des Kulturbüros	**FB 4.041.4** FB 1.101.3	/	x								/

8.	Zwischenevaluation und Fortschreibung KEP	FB 4.041.4	/				x					/
9.	Aktualisierung und Fortschreibung des Museumsentwicklungs-plans (MEP)	FB 4.041.7	/	x								MEP 2020 – 2030 (VO/2020/ 09097)
10.	Erstellung eines Bibliotheksentwicklungs plans für den Zeitraum 2026 - 2040	FB 4.416	/	x	x							/
11.	Erstellung eines Entwicklungsplans für das Archiv	FB 4.415	/	x	x							/
12.	Fortsetzung Projekt FUTURE NORTH bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	/	x	x	x	x					Drittmittel-finanziert
13.	Verstärkte Sichtbarmachung jüdischen Lebens und jüdischer Kultur in Lübeck	FB 4.415	/	x	x							Drittmittel-finanziert
14.	Prüfung Kulturbus zur Mobilitätssteigerung von Schulklassen und Kindergruppen	FB 4.041.4	/		x							/
	SUMME			**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

Priorität »sehr hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
15.	Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitoring	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	50.000	32.000	72.000	72.000					VO/2023/ 11871-01 In HH 2025 eingeplant
16.	Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie „Zeit.Lab“	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	65.000	75.000	20.000	20.000					VO/9/07965-01-01-02 In HH 2025 eingeplant
17.	Schaffung Personalstelle „Kulturvermittlung“ (1,0)	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	94.100	94.100	94.100	94.100					VO/2023/ 12437-02-01
18.	Aufnahme des Vereins Bücherpiraten e.V. in die institutionelle Förderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	30.000	30.000	30.000	30.000					VO/2023/ 12437-02-01
19.	Stärkung der institutionellen Förderung der mks Lübeck und der Lübecker Musikschule	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.	200.000 + i. K.					VO/2023/ 12748-03
20.	Einführung einer dreijährigen Basiskulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	182.500	182.500	182.500	100.000					/
21.	Stärkung der institutionellen Kulturförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	248.000	248.000	305.000	490.000					VO/2023/ 12437-09-02 Freie Theater in 2024
22.	Stärkung der Professionalisierung und Vernetzung der Kultur- und Kreativszene	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	60.000	60.000	60.000	60.000					/

23.	Weiterentwicklung der kulturellen Projektförderung	FB 4.041.4	kon	sehr hoch	130.000	280.000	280.000	280.000					VO/2023/ 12437-02-01 Soziokultur und Klein-kunst in 2024
24.	Anpassung der Personalausstattung „Kulturförderung“ um 1,0	FB 4.041.4	pers	sehr hoch	70.080	70.080	70.080	70.080					VO/2023/ 12437-02-01 sowie Empfehlung RPA-Bericht 01.06.2023
	SUMME				**1.129.680 + i. K.**	**1.271.680 + i. K.**	**1.313.680 + i. K.**	**1.416.180 + i. K.**	**0**	**0**	**0**	**0**	

Priorität »hoch«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
25.	Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2	kon	hoch	0	35.000	0	0					
26.	Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Entwicklung sozio-kulturelle Zentren in den Stadtteilen“	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 5.610.3	kon	hoch	0	50.000	0	0					
27.	Entwicklung eines digitalen Raum-Radars	**WiFö GmbH** FB 4.041.4 FB 5.610.3 FB 5.651.23	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	25.000	25.000	25.000	
28.	Erhalt der innerstädtischen kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung	**WiFö GmbH** LTM GmbH FB 4.041.4 FB 5.610.3	kon	hoch	0	0	0	0	25.000	50.000	75.000	75.000	bis 08/2025 über Projekt „Übergangs-weise“
29.	Stärkung der Schwerpunktaus-richtung Kultur-tourismus bei der LTM	**LTM GmbH** FB. 4.041.4	pers + kon	hoch	0	0	0	0	0	170.100	190.100	210.100	TEK 2030
	SUMME				**0**	**85.000**	**0**	**0**	**50.000**	**245.100**	**290.100**	**310.100**	

Priorität »mittel«

Nr.	Maßnahme | Projekt	Zuständig	Kosten	Prio	FB 4				FB 2				Sachstand
					2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
30.	Bildung einer Steuerungsgruppe „Kunst am Bau/Kunst im öffentlichen Raum“ für Modellprojekt „Neue Mitte Moisling“	**FB 4.041.4** FB 5.610.3	kon	mittel	0	10.000	10.000	10.000					VO/2023/ 12645 + 12205
31.	Stärkung der klimagerechten Modernisierung nichtstädtischer Kulturimmobilien	**FB 4.041.4** FB 3.390.1 FB 5.610.3	inv	mittel	0	0	50.000	50.000					VO/2023/ 11957
32.	Verstetigung Projekt NFLplus bei den Nordischen Filmtagen Lübeck	FB 4.041.5	kon	mittel	35.000	35.000	35.000	35.000					/
33.	Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck	**FB 4.041.4** FB 4.041.2 FB 4.401.4 FB 2.000.2 FB 1.103.3	kon	mittel	0	15.000	0	0					/
34.	Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort	FB 4.491	kon	mittel	45.000	45.000	45.000	45.000					/
	SUMME				**80.000**	**105.000**	**140.000**	**140.000**					

Priorität »niedrig«

35.	Entwicklung einer kulturwirtschaftlichen Startup-Plattform CulturHUB	**WiFö GmbH** FB 4.041.4	kon	niedrig	0	0	0	0	0	25.000	0	0	/
36.	Stärkung der Diversität des Theater Lübecks in Bezug auf Zuschauer:inen und Mitarbeiter:innen	Theater Lübeck gGmbH	pers + kon	niedrig	70.000	70.000	18.000	18.000					/
	SUMME				**70.000**	**70.000**	**18.000**	**18.000**	**0**	**25.000**	**0**	**0**	

Beschreibung der Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen

Nr. 1	**Bewahrung und Digitalisierung der Sammlungen der LÜBECKER MUSEEN (LM)**
Erläuterung	Als Wissensspeicher für die Geschichte der Stadt und ihrer Kunst sind die Sammlungen der LÜBECKER MUSEEN von unschätzbarem Wert. Langfristig sollen diese digital erschlossen werden und damit allen zugänglich gemacht werden.
Ziele	Möglichst vollständige Digitalisierung der Sammlungsbestände der LM
Teilmaßnahmen	a) zentrale Datenbank anlegen b) konservatorische Sicherung und Fotografieren c) verbesserte Lagerung der Objekte d) Ausspielung im Digitalen Kulturwerk
Adressat:innen	Bürger:innen der Hansestadt Lübeck, aber auch die gesamte Weltöffentlichkeit (Herkunftsländer), die über das Internet erreicht wird und so Zugänglichkeit zu den Objekten ihrer Vergangenheit erhält.
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Tourismus, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	ca. 250.000 € jährlich bereits in 4.041.7 geordnet
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2032
Beteiligte	FB 4.041.7 – Lübecker Museen
Erfolgskriterien	• Anzahl der Digitalisate • Qualität der Einträge • Verbesserung der Aufbewahrung • Zugriffe in der Online-Datenbank
Sachstand	Eine zentrale Datenbank wurde bereits erworben, Vorformen und frühere Erfassungen werden derzeit migriert und angepasst. Erste Digitalisierungen werden vorbereitet, eine Digitalisierungswerkstatt wird eingerichtet. Mengengerüste wurden erfasst.

Nr. 2	**Stärkung der Kunden:innen- und Benutzungsfreundlichkeit der Stadtbibliothek („Open Library“)**
Erläuterung	Die Einführung RFID-gestützter Selbstverbuchung ist Voraussetzung für das Konzept „Open Library“. Hiermit ist in den Stadtteilbibliotheken ein besserer Zugang für die Nutzenden möglich, da auch außerhalb der durch Personal betreuten Öffnungszeiten Medien ausgeliehen und zurückgegeben werden können. In der Zentralbibliothek ermöglicht die Technik erweiterte, unbediente Öffnungszeiten
Ziele	1. Erhöhung der Öffnungszeiten in den Stadtteilbibliotheken 2. Erhöhung der Öffnungszeiten in der Zentralbibliothek durch unbediente und automatisierte Zeiten
Teilmaßnahmen	a) Einführung einer neuen Bibliothekssoftware (aktuell November 2024) b) Taggen der Medien in 2024 ff. mit Beginn in den Stadtteilbibliotheken c) Erste Open Library in Kücknitz (2025) und Travemünde (2025), später: Moisling
Adressat:innen	aktuell 12.000 Nutzende der Bibliothek, davon 80 % Bürger:innen der Hansestadt Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	500.000 € über Drittmittel (Erbe + Landesförderung)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2027
Beteiligte	4.416 – Stadtbibliothek
Erfolgskriterien	• Steigerung der Öffnungszeiten an allen Standorten • Steigerung der Nutzendenzahlen durch erhöhte Zugänglichkeit • Erhöhte Ausleihen durch höhere Zugänglichkeit
Sachstand	Einführung von RFID-gestützten Leseausweisen (bereits erfolgt). Weiteres siehe Teilmaßnahmen

Nr. 3	**Durchführung Pilotprojekt „Klimaanpassung in Kulturbetrieben“ in der Musik- und Kongresshalle (MUK)**
Erläuterung	Die MUK ist eine von deutschlandweit 20 ausgewählten Kulturinstitutionen im Pilotprojekt der Kulturstiftung des Bundes. Aufmerksam wurde die Stiftung auf das Veranstaltungshaus aufgrund seiner erfolgreichen und vielfältigen Nachhaltigkeitsmaßnahmen. Neben deutschlandweiter und internationaler Vernetzung sowie Wissenstransfer zahlt das Projekt auf die generellen Nachhaltigkeitsziele der MUK ein, bedient konkret aber auch das Ziel, CO2-Emissionen zu senken. Die Emissionen wurden 2023 ermittelt und sollen bis 2025/26 um weitere 20 % gesenkt werden.
Ziele	1. Entwicklung modellhafter Konzepte zur Klimaanpassung 2. Weiterentwicklung einer Strategie zur Anpassung an neue klimatische Bedingungen 3. Beitrag zu den Nachhaltigkeitszielen der Hansestadt Lübeck, z.B. CO2-Reduktion 4. Ausbau des Netzwerkes und Wissenstransfer
Teilmaßnahmen	a) Analysephase b) Konzepterstellung und Maßnahmenentwicklung c) Dokumentation
Adressat:innen	allgemeine Öffentlichkeit/Gesellschaft, Stadtverwaltung, Betriebsgesellschaft, Gremien
Entwicklungsfelder	Flächen und Räume, Klimaschutz, Tourismus
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	Drittmittelfinanziert über die Kulturstiftung des Bundes
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2025
Beteiligte	Lübecker Musik- und Kongresshallen GmbH
Erfolgskriterien	• Wissenstransfer und Vernetzung mit den beteiligten Projektpartner:innen aus verschiedenen Kulturbereichen • Entwicklung eines Konzepts zur Klimaanpassung • konkrete Maßnahmen zur CO2-Reduktion für die MUK
Sachstand	Beginn April 2024

Nr. 4	**Gründung eines Arbeitskreises „Kulturelle Bildung und Teilhabe in Lübeck“**
Erläuterung	Im Rahmen der Bestands- und Bedarfsanalyse der Kulturentwicklungsplanung wurde deutlich, dass das Handlungsfeld Teilhabe | Kulturelle Bildung eine bereichsübergreifende und alle Akteur:innen stärker unterstützende Abstimmung benötigt. In diesem Arbeitskreis sollen beteiligungsorientiert Initiativen entwickelt werden, die der strategischen Weiterentwicklung des Handlungsfeldes Teilhabe | Kulturelle Bildung dienen. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17.
Ziele	1. Aufbau und Stärkung eines Netzwerkes aller im Handlungsfeld tätigen Akteur:innen 2. koordinierte Weiterentwicklung der Kulturellen Bildung an Lübecker Schulen, Kindertagesstätten und Jugendzentren 3. Entwicklung von Maßnahmen und Initiativen zur Stärkung der kulturellen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen
Teilmaßnahmen	a) Gründung KB-Arbeitskreis „Städtische Akteur:innen“ b) Erweiterung KB-Arbeitskreis auf freie Träger:innen
Adressat:innen	verwaltungsinterne Schnittstellenakteur:innen, städtische und freie Akteur:innen der kulturellen Bildung und Teilhabe
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025 fortdauernd
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe, FB 4.401.4 – Bildungsmanagement, FB 4.513 – Jugendarbeit, Fachberatung Kulturelle Bildung
Erfolgskriterien	• regelmäßige Treffen mit konkreten Verabredungen • koordinierte Initiativen zur Stärkung der kulturellen Bildung in Lübeck
Sachstand	/

Nr. 5	**Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds**
Erläuterung	Im Zuge der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass Lübecks Kultur einen starken stadträumlichen Fokus auf die Innenstadt hat. Gleichzeitig ist von allen Stakeholdern der Bedarf nach stärkerer kultureller Teilhabe in den Stadtteilen geäußert worden. Sehr positive Erfahrungen wurden dazu mit dem im Rahmen des Bundesprogramms „Soziale Stadt" aufgelegten Verfügungsfonds im Stadtteil Moisling gemacht. Aufgrund des Fehlens von soziokulturellen Stadtteilzentren und anderen Instrumenten der gemeinwesenorientierten Kulturarbeit wird geprüft, wie dieses Instrument auf die anderen Stadtteile ausgerollt werden kann. AKD-Beschluss VO/2022/11026-01 Kulturbudgets für Lübecks Stadtteile vom 09.05.2022: „Der Ausschuss beschließt, den Inhalt des interfraktionellen Antrags – geändert um einen Förderetat von 50.000 Euro – als Arbeitsmaterial im Prozess der Kulturentwicklungsplanung zu berücksichtigen."
Ziele	1. Stärkung der kulturellen Teilhabe und Mitbestimmung in den Stadtteilen 2. Erhöhung der kulturellen Veranstaltungen und Projekte in den Stadtteilen
Teilmaßnahmen	a) Prüfung des Förderinstruments b) Entwicklung von Richtlinien, Verteilerschlüssel, Antrags- und Zuwendungsverfahren
Adressat:innen	Stadtteilbewohner:innen und Kulturakteur:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe
Erfolgskriterien	• Bericht und Beschlussvorlage
Sachstand	/

Nr. 6	**Überarbeitung der bereichsspezifischen Kulturförderrichtlinien und des Antrags- und Zuwendungsverfahrens**
Erläuterung	RPA-Bericht vom 01.06.2023: „Es sollten aus der HL-Richtlinie für alle Bereiche einheitliche vergleichbare Vorgaben bzw. aus bereichsspezifischen Richtlinien für den jeweilig zuständigen Bereich Regelungen z.B. zu Ermessenspielräumen der Bereiche und deren Begründung und Dokumentation, Vereinfachungen und Erleichterungen oder Ausnahmen zu formellen und inhaltlichen Anforderungen einer Förderung, möglichen Bagatellgrenzen für Antragstellung und Verwendungsnachweisen (VWN), Definition der förderfähigen Aufwendungen (u.a. Bildung von Rücklagen, Abschreibungen) etc. ersichtlich sein.“
Ziele	1. größere Transparenz der städtischen Kulturförderung 2. Vereinfachung des Antrags- und Zuwendungsverfahrens bei gleichzeitiger Stärkung der Rechtssicherheit 3. Stärkung der Servicequalität der städtischen Kulturförderung
Teilmaßnahmen	a) Formulierung und Abstimmung der Kulturförderrichtlinien b) Entwicklung von digitalen Antrags- und Zuwendungsformularen c) Erstellung eines Konzepts für interkulturelle Zugänglichkeit zu den Kulturförderrichtlinien und Antragsformularen d) Veröffentlichung der aktualisierten Kulturförderrichtlinien und Formulare
Adressat:innen	Antragsteller:innen und Zuwendungsempfänger:innen städtischer Kulturförderung
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2024-2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 1.201 – Haushalt und Steuerung, FB 1.300 – Rechtsberatung und -vertretung
Erfolgskriterien	• Inkrafttreten der Kulturförderrichtlinie • Rechtssicherheit der Antrags- und Zuwendungsformulare
Sachstand	in Bearbeitung

Nr. 7	**Aktualisierung der Website des Kulturbüros**
Erläuterung	In der Bestandsanalyse im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung wurde deutlich, dass die aktuelle Usability und Information zum Thema Kulturförderung auf der Kulturbüro-Website unzureichend sind, bspw. im Bereich der Fördermöglichkeiten, der Teilhabe und Mehrsprachigkeit. Im Zuge der Weiterentwicklung der städtischen Kulturförderung ist auch die Webpräsenz des Kulturbüros zu stärken. In der Bedarfsanalyse wurde dieser Eindruck bestätigt.
Ziele	1. Stärkung der Usability und Transparenz der städtischen Kulturförderung
Teilmaßnahmen	a) Konzepterstellung b) Umsetzung
Adressat:innen	Interessierte an Lübecks Kulturförderung und der Arbeit des Kulturbüros
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 1.101 – Bürgermeisterkanzlei | Internetredaktion
Erfolgskriterien	• Relaunch im Rahmen der CI der Hansestadt Lübeck • gesteigerte Nutzungszahlen
Sachstand	/

Nr. 8	**Zwischenevaluierung und Fortschreibung des Kulturentwicklungsplans (KEP)**
Erläuterung	Im Sinne eines Prozessverständnisses von städtischer Kulturentwicklung ist eine Zwischenevaluation der bereits umgesetzten und begonnenen Maßnahmen in 2028 und 2031 nötig. Diese ermöglicht eine Erfolgskontrolle sowie eine gezielte Nachsteuerung zu den Maßnahmen. Die Zwischenevaluation in 2031 ist zugleich der Auftakt für die Fortschreibung des Kulturentwicklungsplans für den Zeitraum ab 2034.
Ziele	1. Erfolgskontrolle der Maßnahmen 2. Nachsteuerung der Maßnahmen 3. Kontinuität in der städtischen Kulturentwicklungsplanung
Teilmaßnahmen	a) Zwischenevaluation 2028 und 2031 b) Fortschreibung KEP
Adressat:innen	Stadtverwaltung, Bürgerschaft, Kulturakteur:innen und städtische Öffentlichkeit
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Tourismus, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	niedrig
Umsetzungszeitraum	ab 2028
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung)
Erfolgskriterien	• Berichte in Senat und Bürgerschaft • Beschlussvorlage
Sachstand	/

Nr. 9	**Aktualisierung und Fortschreibung des Museumsentwicklungsplans (MEP)**
Erläuterung	Der am 24.9.2020 beschlossene Museumsentwicklungsplan (VO 2020/09097) gilt bis 2030. Da sich in den vergangenen drei Jahren Prämissen verändert haben und einige der im MEP formulierten Zielsetzungen inzwischen sehr viel präziser gefasst werden können, wird empfohlen, den Museumsentwicklungsplan zu aktualisieren, mit einer Laufzeit bis 2032 fortzuschreiben und in den Gremien zu diskutieren.
Ziele	1. Entwicklung der LÜBECKER MUSEEN (LM) zu attraktiven Kultur- und Bildungseinrichtungen 2. Entwicklung der LM zu touristischen Anziehungspunkten 3. Schaffung von attraktiven Kultur- und Ausstellungsangeboten für Bürger:innen der Hansestadt Lübeck 4. Sichere Verwahrung der Schätze der LM 5. Zugänglichkeit der Schätze der LM durch Digitalisierung 6. Stärkung der Zusammenarbeit mit den privaten Museen der Hansestadt Lübeck
Teilmaßnahmen	a) konservatorische Sicherung und Fotografie zahlreicher Objekte der Sammlungen des Museumsverbundes b) digitale Erfassung der Objekte in einer neu angeschafften zentralen Datenbank c) langfristig bessere Lagerung unter konservatorisch besseren Bedingungen der Objekte
Adressat:innen	Bürger:innen der Hansestadt Lübeck, touristische Gäste regional und überregional, Wissenschaftler:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.7 – Lübecker Museen
Erfolgskriterien	• Beschlussvorlage
Sachstand	Der aktuelle MEP hat eine Laufzeit bis 2030. Derzeit finden Vorbereitungen einer Aktualisierung und Fortschreibung statt.

Nr. 10	**Erstellung eines Bibliotheksentwicklungsplans für den Zeitraum 2026-2040**
Erläuterung	Derzeit gibt es keinen aktuellen Bibliotheksentwicklungsplan für die Stadtbibliothek. Der letzte ist aus dem Jahre 1992. In den kommenden Jahren stehen etliche Modernisierungsmaßnahmen an, die sowohl bauliche als auch strukturelle Prozesse beinhalten. Ein Bibliotheksprofil muss neu erstellt werden. Je nach Stand ist externe Begleitung nötig.
Ziele	1. Entwicklung eines Leitbildes/Bibliotheksprofils für die Stadtbibliothek 2. Prozessoptimierung durch bessere Planung
Teilmaßnahmen	interner Diskussionsprozess zur Umgestaltung der Bibliothek mit allen Mitarbeiter:innen und mit Unterstützung durch externen Dienstleister
Adressat:innen	Politische Entscheidungsträger:innen, Kund:innen der Bibliothek
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025-2026
Beteiligte	FB 4.416 – Stadtbibliothek
Erfolgskriterien	• Beschlussvorlage
Sachstand	Ergebnisse aus Design Thinking Prozessen und Umfragen liegen vor. Gestaltungsvisionen von Masterstudierenden liegen vor. Im Jahr 2024 beteiligt sich die Bibliothek an einer Umfrage von „sentobib“ – organisiert vom Deutschen Bibliotheksverband.

Nr. 11	**Erstellung eines Entwicklungsplans für das Archiv**
Erläuterung	Dem Archiv der Hansestadt Lübeck fehlen bisher ein Entwicklungsplan und eine Zielfestlegung in der Historischen Bildungsarbeit
Ziele	1. bessere Steuerung der Ressourcen für die kulturellen Aufgabefelder des Archivs 2. stärkere Sichtbarwerdung als Träger der Historischen Bildungsarbeit, insbesondere in der Erinnerungskultur und Demokratiestärkung
Teilmaßnahmen	a) Definition der Handlungsfelder b) Priorisierung der Handlungsfelder c) Umsetzung der prioritären Handlungsfelder
Adressat:innen	Politische Entscheidungsträger:innen, allgemeine Öffentlichkeit, Wissenschaft
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025-2026
Beteiligte	FB 4.415 – Archiv
Erfolgskriterien	• Beschlussvorlage
Sachstand	/

Nr. 12	**Fortsetzung Projekt FUTURE NORTH bei den Nordischen Filmtagen Lübeck (NFL)**
Erläuterung	Die „Lübeck Meetings“ als Treffpunkt der Filmbranche stärken die wirtschaftliche Bedeutung des Festivals und stellen es als Standortfaktor für Lübeck und die Region heraus. FUTURE NORTH ist ein neues Industrieprogramm, das nordischen und baltischen Nachwuchsfilmschaffenden oder Gruppen aus unterrepräsentierten Ländern die Möglichkeit gibt, sich für Fachberatung und kreativen Austausch bei den NFL zu treffen. Bei der Auswahl des Talents aus Schleswig-Holstein liegt der Fokus auf Menschen mit Migrationshintergrund, People of Color oder Minderheiten, die stärker um die Aufmerksamkeit des (Fach-)Publikums zu kämpfen haben. Ihre filmischen Arbeiten werden öffentlich präsentiert und erhalten Feedback von Branchenexpert:innen und Publikum.
Ziele	1. Entdeckung von vielversprechenden Talenten mit ihren filmischen Arbeiten 2. Schaffung einer Plattform für künstlerische Entwicklung und professionelle Vernetzung 3. Etablierung von Strukturen nachhaltiger Zusammenarbeit im Bereich Nachwuchsförderungmehr 4. mehr Diversität und Repräsentationsgerechtigkeit 5. Stärkung der Nordischen Filmtage Lübeck als kultureller und wirtschaftlicher Standortfaktor
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Junge Talente/Filmschaffende, Branche, insbesondere Vertriebsfirmen, Filmfestivals, Filminstitute, Regisseur:innen etc., interessierte Öffentlichkeit
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Tourismus
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	20.000 € über Drittmittel (Possehl-Stiftung und nationale Filminstitute)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.5 – Nordische Filmtage Lübeck
Erfolgskriterien	• Anzahl der teilnehmenden Länder/Talente/(Fach-)Publikum • Bewertungen und Feedbacks nach den Veranstaltungen • Anzahl der anschließend realisierten Vorhaben/„Verwertung“
Sachstand	FUTURE NORTH, gestartet 2023 als Pilotprojekt mit einer Finanzierung durch das Goethe-Institut und aktuell in 2024 gesichert durch eine Zusage der Possehl-Stiftung; für Fortsetzung des Projekts ab 2025 Folgeantrag beabsichtigt

Nr. 13	**Verstärkte Sichtbarmachung jüdischen Lebens und jüdischer Kultur in Lübeck**
Erläuterung	Angesichts des neuen Antisemitismus soll durch Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit des Archivs in Verbund mit städtischen und zivilen Partner:innenorganisationen sichtbarer werden, dass jüdisches Leben zu Deutschland und zu Lübeck gehört.
Ziele	1. Stärkung der Sichtbarkeit und der Vermittlung jüdischen Lebens in Lübeck 2. Bekämpfung des neuen Antisemitismus
Teilmaßnahmen	a) Erarbeitung eines Dokumentationsbandes zur Bau- und Sozialgeschichte der Carlebach-Synagoge Lübeck b) öffentliche Vortragsreihe zur jüdischen Kultur und Geschichte in Zusammenarbeit mit der Jüdischen Gemeinde Lübeck
Adressat:innen	Lübecker Bürger:innen, Lübeck-Besucher:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	Über Drittmittel (4.415). Der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde (VLGA) hat 30.000 € zugesagt.
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	2025-2026
Beteiligte	FB 4.415 – Archiv (Federführung), FB 4.491 – Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde
Erfolgskriterien	
Sachstand	Autor:innenauswahl abgeschlossen

Nr. 14	**Prüfung Kulturbus zur Mobilitätssteigerung von Schulklassen und Kindergruppen**
Erläuterung	Die Bestandsanalyse hat verdeutlicht, dass es einen stadträumlichen Innenstadtfokus der kulturellen Angebote für Schulen und Kinder- und Jugendgruppen gibt. In der Bedarfsanalyse wurde festgestellt, dass ein wesentlicher Hinderungsgrund für eine stärkere Nutzung der kulturellen Angebote städtischer und freier Kultureinrichtungen der finanzielle und organisatorische Aufwand für An- und Abreise der Gruppen zu den Angeboten ist. In Anlehnung an das Projekt „Kulturbus Duisburg“ wird geprüft, wie dieses Instrument auf Lübeck übertragen werden kann. Erfahrungen aus dem FB 4.401 – Schule und Sport (Schulbeförderung) und der Kooperation zwischen den Nordischen Filmtagen Lübeck (NFL) und dem Stadtverkehr Lübeck fließen in die Prüfung ein. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17.
Ziele	1. Stärkung der kulturellen Teilhabe von Kindern und Jugendlichen 2. kostenfreie Mobilitätssteigerung
Teilmaßnahmen	a) Prüfung des Instruments b) Konzeptentwicklung
Adressat:innen	Pädagog:innen in Kitas und Schulen, Freie Träger:innen Ganztag, Kinder und Jugendliche in Lübecker Kitas und Schulen, Lübecks Kultureinrichtungen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	/
Finanzierung	/
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.401 – Schule und Sport, FB 4.513 – Jugendarbeit
Erfolgskriterien	• Bericht und Beschlussvorlage
Sachstand	Im Rahmen des Schwimmunterrichtes der 3. Klassen wird eine kostenlose Beförderung der Schüler:innen von FB 4.401 – Schule und Sport (Schulbeförderung) bereits umgesetzt. Die NFL bieten in Kooperation mit dem Stadtverkehr Lübeck eine kostenlose Beförderung zu den NFL-Angeboten an.

Beschreibung der Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

Nr. 15	**Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitoring**
Erläuterung	Kulturmonitoring als Instrument einer konzeptbasierten Kulturpolitik und -verwaltung zielt auf Transparenz (Informationsinstrument), ermöglicht die Darstellung von Entwicklung (Analyse- und Reflexionsinstrument), ist von grundlegender Bedeutung für kulturpolitische Diskussionen (Diskursinstrument) und bildet die Grundlage für kulturpolitische Steuerungen (Governance). Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11871-01 Erhebung Besucher:innenmonitoring vom 13.06.2023: „Ergänzend zu den Aktivitäten zur Umsetzung der Kulturentwicklungsplanung (VO2023/11871) wird eine Erhebung zum Besucher:innenmonitoring zu beauftragt. (...) Die notwendigen Mittel sind zur Verfügung zu stellen. Die Ziele sollen bei der Kulturentwicklungsplanung Berücksichtigung finden.“
Ziele	1. Gewinnung strukturierter Daten und Erkenntnisse zur Kulturnutzung und -nichtnutzung in Lübeck 2. Schaffung Datengrundlage zur strategischen Organisationsentwicklung 3. Vergleichbarkeit von Kultureinrichtungen (lokal, regional, national)
Teilmaßnahmen	a) Entwicklung Leistungsbeschreibung und Vergabe b) Durchführung Kulturmonitoring
Adressat:innen	Kultur(nicht)nutzer:innen und Einwohner:innen Hansestadt Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	2025: 50.000 € (Aufbau und Implementierung bei fünf Einrichtungen) 2026: 32.000 € (Durchführung) Ab 2027 jährlich: 72.000 € (pro zusätzliche Einrichtung ca. 8.000 €)
Finanzierung	in 4.041.4 geordnet
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB - 4.041.4 Kulturbüro (Federführung), FB4 - Kulturbereiche
Erfolgskriterien	• 2025 Kulturmonitoring in fünf Kultureinrichtungen • 2027 Kulturmonitoring in fünf zusätzlichen Einrichtungen • 2029 Kulturmonitoring in fünf zusätzlichen Einrichtungen • 2031-2033 Kulturmonitoring in zehn zusätzlichen Kultureinrichtungen
Sachstand	Die NFL führten in Zusammenarbeit mit der FH Kiel bereits eine erste KI-unterstützte, zielgruppensegmentierte Befragung des Publikums durch.

Nr. 16	**Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie „Zeit.Lab“**
Erläuterung	Der neu geschaffene Arbeitsbereich „Koordination Erinnerungskultur“ (VO 9/07965-01-01-02) soll das Bildungsangebot der Stadt erweitern und zur Demokratiestärkung beitragen. Hierzu gehört die Implementierung verschiedener Formate im Rahmen der jährlich stattfinden „Zeit des Erinnerns“ (ZDE), die auf partizipative Formen der Erinnerungskultur abzielen. Die ZDE soll künftig als Seismograph die erinnerungskulturellen Themen der Stadtgesellschaft abbilden. Ferner soll gemäß Beschluss ein Lern- und Erinnerungsort „Zeit.Lab“ entstehen. Hierzu soll eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden, um ein Raum- und Nutzungskonzept zu entwickeln. Die Teilhabe und Beteiligung der Akteur:Innen der Erinnerungskultur ist hierbei zentral. Das Konzept soll die Bedarfe der Lübecker Kultur- und Bildungsinstitute reflektieren und auf den städtischen Strukturwandel reagieren. Parallel hierzu ist die Bearbeitung wissenschaftlicher Desiderate und ihre geschichtsdidaktische Aufbereitung nötig, um die thematische Ausrichtung des „Zeit.Lab“ zu entwickeln. Es sollen drei nachhaltige, zielgruppenspezifische Public Science Formate entwickelt werden, deren Ergebnisse Eingang in das „Zeit.Lab“ finden sollen.
Ziele	1. Impulse für eine Diskussion der kommunalen Erinnerungskultur 2. Entscheidungsgrundlage für ein Raum- und Nutzungskonzept 3. Erarbeitung von Inhalten für den Lern- und Erinnerungsort
Teilmaßnahmen	a) stadtteilübergreifende Projekte im Rahmen der jährlichen Veranstaltungsreihe „Zeit des Erinnerns“ (ZDE) b) Machbarkeitsstudie für das „Zeit.Lab“ c) drei Werkverträge zur Aufarbeitung wissenschaftlicher Desiderate
Adressat:innen	Bürgerschaft, Schüler:innen, Lehrer:innen, marginalisierte und unterrepräsentierte Communities
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Flächen und Räume, Tourismus
Zusätzliche Kosten	2025: 65.000 € 2026: 75.000 € ab 2027 jährlich 20.000 €
Finanzierung	in 4.041.4 geordnet, zusätzliche Drittmittelfinanzierung wird geprüft
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	a) ab 2025 b) 2025-2026 c) 2025-2026,
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• signifikant mehr und diversere Besucher:innen der ZDE • politische Entscheidungsgrundlage über Raum- und Nutzungskonzept für das „Zeit.Lab“ • didaktische Aufbereitung bisheriger Leerstellen der Lübecker Gewaltgeschichte
Sachstand	/

Nr. 17	**Schaffung Personalstelle *Kulturvermittlung* (1,0)**
Erläuterung	Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/12437-02-01: „4.12 Für die Begleitung von Schulen bei Projekten der kulturellen Bildung wird im Stellenplan zusätzlich eine Stelle geschaffen“
Ziele	1. Stärkung der Kulturellen Bildung in Lübeck
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Schulen, Kitas, Akteur:innen der kulturellen Bildung in Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 94.100 €
Finanzierung	Offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Besetzung der Stelle bis 06/2025
Sachstand	/

Nr. 18	**Aufnahme des Vereins Bücherpiraten e.V. in die institutionelle Förderung**
Erläuterung	Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/12437-02-01: „Für die Durchführung von Projekten zur Vermittlung von Lesekompetenz und -freude an Kinder (z.B. Ferienprogramm „Sommer der Worte“) bekommt der Verein Bücherpiraten e.V. einen einmaligen Zuschuss von 60.000 €. Ab 2025 ist eine Verstetigung der Unterstützung im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung avisiert.“
Ziele	1. Verstetigung der Vermittlung von Lesekompetenz und -freude an Kinder 2. Sicherung der Strukturen und Planungssicherheit des Vereins
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Bücherpiraten e.V.
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 30.000 €
Finanzierung	Offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Zuwendungsvertrag mit Zielvereinbarung • Antragstellung und Mittelabruf
Sachstand	Der Verein wurde in 2024 mit 60.000 € gefördert (siehe VO/2023/12437-02-01).

Nr. 19	**Stärkung der institutionellen Förderung der mks Lübeck und der Lübecker Musikschule**
Erläuterung	Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12748-03 vom 25.01.2024: „1. Die Musik- und Kunstschule Lübeck gGmbH und die Lübecker Musikschule der Gemeinnützigen erhalten für das laufende Jahr eine zusätzliche Förderung von 200.000 €, jeweils anteilig. Die zusätzlichen Finanzmittel sind für das Haushaltsjahr 2024 zu ordnen. 3. Die Kulturverwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit den Lübecker Musik- und Kunstschulen ein Konzept zu erstellen, wie stufenweise eine Förderung der Musik- und Kunstschulen gestaltet werden kann, um eine Angleichung an eine tarifgebundene Vergütung der Lehrkräfte gem. TVöD zu erreichen.“
Ziele	1. Erhalt der Einrichtungen 2. Anhebung der Förderung auf 35 % des Gesamtetats in Anlehnung an die durchschnittliche Förderung durch Kreise und Kommunen
Teilmaßnahmen	a) schrittweise nominale Erhöhung der institutionellen Zuwendungen b) Abschluss von Zuwendungsverträgen inkl. Ziel- und Leistungsvereinbarung
Adressat:innen	Musik- und Kunstschule Lübeck gGmbH, Lübecker Musikschule der Gemeinnützigen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	Ab 2025: 200.000 € plus zusätzliche Mittel in Klärung
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025 fortdauernd
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• angemessene Entlohnung der Beschäftigten der Musikschulen
Sachstand	Gesamtförderung 2024, die nach Beschluss VO/2023/12748-03 anteilig an die Musik- und Kunstschule gGmbH und die Lübecker Musikschule der Gemeinnützigen zugewendet wird: 415.640 €. Für den Haushalt 2025 eingeplant: 215.640 €

Nr. 20	**Einführung einer dreijährigen Basiskulturförderung**
Erläuterung	In der Bestandsanalyse im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung ist deutlich geworden, dass vor allem die soziokulturellen Einrichtungen teilweise seit Jahrzehnten wichtige Arbeit für die Stadt leisten ohne kontinuierliche städtische Unterstützung. Um die Arbeit zu sichern und den Einrichtungen eine planungssichere und zielorientierte Entwicklungsperspektive zu bieten, ist als Vorstufe der institutionellen Förderung eine dreijährige Basisförderung zu empfehlen.
Ziele	1. Erhalt von erforderlichen, nicht institutionell geförderten Kultureinrichtungen 2. Weiterentwicklung von grundlegenden Strukturen für die weitere, dauerhafte Sicherung der Arbeit mit der Perspektive institutionelle Förderung
Teilmaßnahmen	a) Förderung der positiv geprüften Kultureinrichtungen b) ab 2028 öffentliche Ausschreibung der Basiskulturförderung
Adressat:innen	Kultureinrichtungen, die • seit mindestens drei Jahren erfolgreich in ihrem jeweiligen Bereich arbeiten und Entwicklungspotenziale aufweisen und/oder • das vorhandene kommunale Kulturspektrum sinnvoll erweitern und/oder • bestehende Aufgaben der Kulturverwaltung dauerhaft übernehmen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	ab 2025 bis 2027: 182.500 € (jährlich) • Tontalente e.V.: 35.000 € • Kommunales Kino KoKi e.V.: 46.000 € • Musikkultur Lübeck e.V./Zentrum für Musikkultur: 55.000 € • TanzOrtNord e.V.: 29.000 € • Comödie Lübeck: 17.500 € ab 2028 jährlich: 100.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Mittelabruf der neu geförderten Einrichtungen
Sachstand	/

Nr. 21	**Stärkung der institutionellen Kulturförderung (ohne Musikschulen, KOLK17 und Europäisches Hansemuseum)**
Erläuterung	Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12437-09-02: „Die finanziellen Mittel zur Förderung der freien Theater in Lübeck werden für das Haushaltsjahr 2024 um einen Ansatz von zusätzlich 200 T€ aufgestockt und sind im Haushalt entsprechend zu ordnen. Für die mittelfristige Finanzplanung sind entsprechende Ansätze zu berücksichtigen." Aufgrund der Kostensteigerungen der vergangenen Jahre ist zur strukturellen Sicherung der Arbeit eine Verstetigung der zusätzlichen Mittel für die Freien Theater sowie für die weiteren institutionell geförderten Kultureinrichtungen notwendig. Darüber hinaus ist ab 2027 ein zweijährlicher Kostensteigerungsausgleich in Höhe von 2,5% für alle institutionell geförderten Kultureinrichtungen zu empfehlen (außer Musikschulen, KOLK 17 und Europäisches Hansemuseum).
Ziele	1. Erhalt der institutionell geförderten Kultureinrichtungen 2. Weiterentwicklung des Förderinstruments
Teilmaßnahmen	a) nominale Erhöhung der Zuwendungen für institutionell geförderte Kultureinrichtungen ab 2025 b) zweijährlicher Kostensteigerungsausgleich in Höhe von 2,5 % ab 2027 (ohne Musikschulen, KOLK17 und Europäisches Hansemuseum) c) Erhöhung der Förderung und öffentliche Ausschreibung in 2026/2027 für neu in die institutionelle Förderung aufzunehmende Einrichtungen ab 2028
Adressat:innen	institutionell geförderte Kultureinrichtungen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 248.000 € ab 2027 jährlich: 305.000 € ab 2028 jährlich: 490.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Erhalt der Kultureinrichtungen • Abschluss von Zuwendungsverträge inkl. Ziel- und Leistungsvereinbarung
Sachstand	Gesamtförderung ohne Musikschulen: 585.800 € • Theater Combinale: 55.000 € • Taschenoper Lübeck: 15.000 € • Theater am Tremser Teich: 15.000 € • Niederdeutsche Bühne: 4.000 € • IKB – Haus der Kulturen: 23.100 € • Kulturtafel Lübeck e.V.: 10.000 € • Gemeinschaft Lübecker Künstler: 7.000 € • Overbeck-Gesellschaft: 6.200 € • KOLK 17 | Figurentheater und Museum: 50.500 € • Europäisches Hansemuseum: 400.000 €

Nr. 22	**Stärkung der Professionalisierung und Vernetzung der Kultur- und Kreativszene**
Erläuterung	Im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung wurden unterschiedliche Beteiligungs- und Beratungsformate mit den Kulturakteur:innen erfolgreich durchgeführt. Diese wurden von allen Beteiligten als Wertschätzung und für ihre Arbeit wichtig empfunden. Eine Fortführung dieser Formate und Netzwerkarbeit bietet für die weitere Kulturentwicklung eine hohe Akzeptanzerwartung und ist als wichtiges Teilhabeinstrument an der demokratischen Willensbildung zu betrachten. Gleichzeitig wurden Bedarfe im Bereich der Weiterbildung und Beratung deutlich, die für die weitere Professionalisierung der Kultur in Lübeck notwendig sind.
Ziele	1. Professionalisierung der Kultur- und Kreativszene 2. Vernetzung der Akteur:innen und Aktivitäten 3. Beteiligung der Akteur:innen an der städtischen Kulturentwicklung
Teilmaßnahmen	a) Durchführung von sparten- bzw. themenspezifischen Beratungs- und Netzwerkformaten b) triennale Durchführung des Zukunftsforums Kultur in Lübeck
Adressat:innen	Kultur-, Kreativ- und Bildungsakteur:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 60.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Anzahl Beratungs- und Netzwerkangebote und Teilnehmende
Sachstand	/

Nr. 23	**Weiterentwicklung der kulturellen Projektförderung**
Erläuterung	Im Rahmen der Bedarfsanalyse der Kulturentwicklungsplanung wurde deutlich, dass die städtische kulturelle Projektförderung eine strukturelle wie inhaltliche Weiterentwicklung benötigt. Die Entwicklung von schwerpunktbezogenen Förderbudgets wie bspw. zielgruppenspezifische Förderbudgets für den künstlerischen Nachwuchs oder auch für Veranstalter:innen von Kunstfestivals sind wesentliche Bausteine in der Stärkung der Vielfalt des kulturellen Angebots in der Stadt. Zugleich werden dadurch die qualitativen Gestaltungs- und Steuerungspotenziale für die weitere städtische Kulturentwicklung gestärkt. Für den Schwerpunkt Soziokultur und Kleinkunst wurden in 2024 zusätzliche Mittel in Höhe von 130.000 € zur Verfügung gestellt. Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12437-02-01: „Um mehr Veranstaltungen der Soziokultur und Kleinkunst, insb. auch in den Quartieren außerhalb der Altstadt durchführen zu können, wird das Budget des Kulturbüros um 130.000 € auf insgesamt 200.000 € aufgestockt.“
Ziele	1. Verstetigung des Schwerpunkts Soziokultur und Kleinkunst 2. quantitative und qualitative Stärkung des kulturellen Angebots 3. Erhöhung der regionalen und überregionalen Sichtbarkeit 4. bedarfsgerechte Differenzierung der Förderangebote
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Kulturakteur:innen mit Lübeck-Bezug
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	ab 2025: 130.000 € ab 2026: 280.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung)
Erfolgskriterien	• Antragslage und Mittelabfluss

Sachstand	• allgemeine kulturelle Projektförderung: 70.000 €
	• befristete zusätzliche Projektförderung:
	  ○ Soziokultur und Kleinkunst: 130.000 € in 2024
	  ○ Bücherpiraten e.V.: 60.000 € in 2024
	  ○ Tontalente e.V.: 25.000 € in 2024
	  ○ Overbeck-Gesellschaft: 25.000 € jährlich bis 2025
	  ○ Kunst am Kai e.V.: 15.000 € jährlich bis 2026
	  ○ junges schauspiel lübeck gUG: 100.000€ (2024), 150.000 € (2025) und 200.000 € (2026)

Nr. 24	**Anpassung der Personalausstattung *Kulturförderung* um 1,0**
Erläuterung	Bürgerschafts-Beschluss VO/2023/12437-02-01: „(…) Zusätzlich werden 0,5 Stellen im Stellenplan für das Kulturbüro geordnet." RPA-Bericht vom 01.06.2023: „Die Personalausstattung für die Sachbearbeitung und insbesondere die Dokumentation der Zuwendungsvorgänge ist in allen Bereichen sehr knapp bemessen. Wenngleich Vertretungsregelungen grundsätzlich vorhanden sind, lag die Zuständigkeit für die Bearbeitung der Zuwendungsvorgänge in der Vergangenheit teilweise lediglich bei einem Mitarbeitenden und dies auch in der Regel nicht als Hauptaufgabe. Hieraus ergeben sich vorrangig Risiken für das Auftreten von Bearbeitungsstaus, den ordnungsgemäßen Ablauf des Zuwendungsverfahrens sowie insbesondere deren nachvollziehbare Dokumentation." Aufgrund der Ausweitung der städtischen Kulturförderung werden für deren zusätzliche Administration zusätzliche personelle Kapazitäten benötigt. Dies begründet sich in folgenden Kulturentwicklungsplan-Maßnahmen: • Maßnahme-Nr. 22 Basisförderung: 0,2 • Maßnahme-Nr. 25 kulturelle Projektförderung: 0,8
Ziele	1. Stärkung der Servicequalität der städtischen Kulturförderung
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Antragsteller:innen und Zuwendungsempfänger:innen städtischer Kulturförderung
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 70.080 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	Sehr hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Besetzung der Stelle bis 12/2025
Sachstand	Aktuell sind 0,8 Vollzeitäquivalente im Kulturbüro mit den Aufgaben der institutionellen wie projektorientierten Kulturförderung beschäftigt.

Nr. 25	**Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“**
Erläuterung	Im Beteiligungsprozess des Kulturentwicklungsplans wurde im Bereich Kinder und Jugendliche deutlich, dass die strategische Weiterentwicklung der kulturellen Bildung und Teilhabe von Kindern und Jugendlichen nötig ist. Dies ist eine Querschnittsaufgabe der Bereiche Kultur, Bildung und Jugendarbeit. Über ein gemeinsames Gesamtkonzept kann das gesamte Angebot von kulturellen Bildungsangeboten und deren Rahmenbedingungen ganzheitlich betrachtet, sichtbarer gemacht sowie ausgebaut und gestärkt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17.
Ziele	1. Übersicht über Rahmenbedingungen und Angebote der Kinder- und Jugendkultur 2. Stärkung der kulturellen Teilhabe und Bildung von Kinder und Jugendlichen 3. zielgenauere Erfolgssteuerung
Teilmaßnahmen	a) Entwicklung Leistungsbeschreibung und externe Vergabe b) Erstellung des Wegweisers
Adressat:innen	Kinder und Jugendliche, Einrichtungen und Akteur:innen der Kinder- und Jugendkultur
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 35.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe, FB 4.401 – Bildungsmanagement, FB 4.513 – Jugendarbeit, Fachberatung Kulturelle Bildung
Erfolgskriterien	• beschlussfähige Vorlage
Sachstand	/

Nr. 26	**Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Entwicklung soziokulturelle Zentren in den Stadtteilen“**
Erläuterung	Zur Stärkung der kulturellen Teilhabe in den Stadtteilen ist es erforderlich, neben Veranstaltungs- und Arbeitsräumen auch kontinuierlich niedrigschwellige Angebote zu entwickeln und anzubieten. Soziokulturelle Zentren leisten dies seit Jahrzehnten in vielen Kommunen. Die Studie soll unter Einbezug der Nachbarschaftsbüros, Familienzentren, Gemeinschaftshäuser und weiterer soziokultureller, stadtteilbezogener Angebote die Leerstellen, Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Entwicklung zeitgemäßer soziokultureller Zentren in Lübeck erheben.
Ziele	1. Schaffung einer Entscheidungsgrundlage zur Entwicklung von Soziokulturzentren in den Stadtteilen
Teilmaßnahmen	a) Leistungsbeschreibung, Ausschreibung und Vergabe b) Erstellung
Adressat:innen	Bürgerschaft Hansestadt Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 50.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 4.041.2 – Fachübergreifende Planung – Bildung, Jugendhilfe, FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung
Erfolgskriterien	• Bericht in der Bürgerschaft
Sachstand	/

Nr. 27	**Entwicklung eines digitalen Raum-Radars**
Erläuterung	Leerstehende Gewerbeflächen werden bereits für Kultur, Bildung, Produktion und bezahlbares Wohnen zwischen- und umgenutzt und bereichern so das Stadtbild. Zur Optimierung dieses Transformationsprozesses ist ein effektives Management von Ansiedlung mit neuen digitalen Instrumenten entscheidend. Eine digitale Plattform kommt Unternehmen aller Größen sowie der Kultur- und Kreativwirtschaft und sozialen Akteur:innen zugute und hilft dabei, in der lokalen Wirtschaft Fuß zu fassen.
Ziele	1. optimales „Matching“ zwischen verfügbaren Gewerbeflächen und interessanten Nutzungskonzepten
Teilmaßnahmen	a) Aufbau eines digitalen Leerstandskatasters (Tool „LeAn“), das einen automatisierten Abgleich von Flächen und Suchkonzepten erlaubt. b) Einsatz und Weiterentwicklung Gewerbe Immobilien Portal (GIP) der Wirtschaftsförderung
Adressat:innen	Kunst- und Kulturakteur:innen, Immobilienbesitzer:innen, Unternehmen/lokale Wirtschaft
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 25.000 €
Finanzierung	offen (FB2 – Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro, FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung, FB 5.651.23 – Flächenmanagement
Erfolgskriterien	• ausgewogenen Nutzungsmischung in der Innenstadt • Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität • stadtweites „Matching“ von verfügbaren Gewerbeflächen und Nutzungskonzepten
Sachstand	/

Nr. 28	**Erhalt der innerstädtischen kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung**
Erläuterung	Innerhalb des Projektes ÜBERGANGSWEISE wird von der Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH das Projekt „Übergangsraum“ zur innerstädtischen Leerstandsaktivierung realisiert. Das Projekt ÜBERGANGSWEISE wird aus dem Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ (ZiZ) des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen gefördert, welches bis 08/2025 läuft. Eine kommunale Anschlussfinanzierung für die Weiterentwicklung der positiven Impulse der kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung (Versuchshaus, Café Maret etc.) wird als wichtig und notwendig erachtet.
Ziele	1. Stärkung der Zwischen- und Umnutzungen von Leerständen 2. Ansiedlung Kultur- und Kreativwirtschaft
Teilmaßnahmen	Entwicklung eines Förderinstruments für kulturelle Zwischen- und Umnutzungen von überlassenen Leerständen
Adressat:innen	Kunst- und Kulturakteur:innen, die in Lübeck ansässig sind oder sich ansiedeln wollen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus
Zusätzliche Kosten	2025: 25.000 € 2026: 50.000 € ab 2027 jährlich: 75.000 €
Finanzierung	offen (FB2 – Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro, FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/Stadtteilplanung, Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
Erfolgskriterien	• rechtssichere Antrags- und Zuwendungsverfahren • Leerstandsaktivierung durch Kultur- und Kreativwirtschaftsakteur:innen
Sachstand	Das Projekt *Übergangsraum* fördert kultur- und kreativwirtschaftliche Leerstandsaktivierung noch bis 08/2025.

Nr. 29	**Stärkung der Schwerpunktausrichtung „Kulturtourismus“ bei der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM)**
Erläuterung	Im Rahmen der touristischen Neuausrichtung durch das Touristische Entwicklungskonzept (TEK) 2030 wird der Kultur im Marken- und Marketingkontext der Hansestadt Lübeck ein hoher Stellenwert eingeräumt. Die LTM übernimmt im Rahmen ihres Portfolios bislang eine grundlegende Kommunikationsrolle, verweist aber im TEK 2030 klar auf eine erforderliche Ressourcensteigerung für ein effizienteres und zielgruppenorientiertes Kulturmarketing, um Lübecks Kulturlandschaft überregional und international zu platzieren. Somit können Nachfrage und Auslastung gestärkt und die Refinanzierung der individuellen Kulturprojekte verbessert werden.
Ziele	1. Stärkung der Marke „Kulturstadt Lübeck“ 2. Stärkung der Sichtbarkeit der Kultureinrichtungen und -veranstaltungen 3. Zielgruppenansprache gemäß TEK 2030 4. Kostenamortisierung durch Nachfrage-/Auslastungssteigerung
Teilmaßnahmen	a) Schaffung einer VZ-Stelle E 9 inkl. AG Anteil ab 2026 b) Jährliches Projektbudget für aufmerksamkeitsstarke, große Projektpartnerschaften (bspw. ZEIT-Beilage, Anzeige in der Süddeutschen Zeitung, deutschlandweite Digitalkampagne) ab 2026
Adressat:innen	intern: Kunst- und Kulturakteur:innen extern: Tourist:innen (Postmaterielles Millieu) mit hoher Kulturaffinität
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	ab 2026 jährlich: 70.100 € für 1 VZ-Personalstelle (TVöD EG9) in 2026: 100.000 € Projektbudget in 2027: 190.100 € Projektbudget + Personalstelle in 2028: 210.100 € Projektbudget + Personalstelle jährliche Dynamisierung des Projektbudgets um 20.000 € bis zur Maximalsumme von 180.000 € in 2030 (Gesamtsumme in 2030: 250.100 €)
Finanzierung	offen (FB2 – Lübeck und Travemünde Marketing GmbH)
Priorität	hoch
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro, FB 4 – Kulturbereiche
Erfolgskriterien	• KPIs zu Sichtbarkeit und Erfolg der Maßnahmen. Die KPIs richten sich individuell an der Aktion aus.
Sachstand	/

Nr. 30	**Bildung einer Steuerungsgruppe „Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau“ für Modellprojekt im Bereich „Neue Mitte Moisling“**
Erläuterung	Im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung und funktionalen Neuordnung der „Neuen Mitte Moisling“ soll diese über Kunst am Bau/Kunst im öffentlichen Raum eine Aufwertung und Funktionsstärkung erhalten (siehe IEK-Fortschreibung Moisling Maßnahme-Nr. 3.11). (VO/2023/12645) VO/2023/12205: „Der Bürgermeister soll berichten, welche Voraussetzungen aus Sicht der Kulturverwaltung und der Bauverwaltung geschaffen werden müssen, damit die Hansestadt Lübeck Kunst am Bau oder Kunst im öffentlichen Raum realisieren und eine Kunstkommission eingesetzt werden kann.“ Protokoll vom 11.09.2023 zu VO/2023/12205: „AM Burakowski und die anwesenden Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ziehen den Antrag unter der Maßgabe der Behandlung im Rahmen der Kulturentwicklungsplanung zurück“.
Ziele	1. Stärkung der Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau 2. künstlerische und städtebauliche Qualitätssicherung des öffentlichen Raums
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Akteur:innen, die im Bereich Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau aktiv sind.
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz, Erweiterung und Fortschreibung der Kulturentwicklungsplanung
Zusätzliche Kosten	ab 2026 jährlich: 10.000 € (Organisation Fachjury)
Finanzierung	ab 2026 in 4.041.4 zu ordnen
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 5.610.3 – Altstadt/Welterbe/ Stadtteilplanung
Erfolgskriterien	• regelmäßige Treffen Steuerungsgruppe Kunst im öffentlichen Raum/Kunst am Bau
Sachstand	/

Nr. 31	**Stärkung der klimagerechten Modernisierung nichtstädtischer Kulturimmobilien**
Erläuterung	Im Masterplan Klimaschutz wird die Notwendigkeit beschrieben, nichtstädtische Immobilien bei der klimagerechten Ertüchtigung zu unterstützen (Maßnahme EB_San_13), um die städtischen Klimaziele zu erreichen. Im Rahmen der klimagerechten Kulturentwicklung sollen Eigentümer:innen und Betreiber:innen von nichtstädtischen Kulturimmobilien die Möglichkeit erhalten, zu Landes- und Bundesförderungen subsidiäre investive Fördermittel für klimagerechte bauliche und andere raumbezogene Investivmaßnahmen für nichtstädtische Kulturimmobilien zu beantragen. Bürgerschaftsbeschluss VO/2023/11957, Masterplan Klimaschutz, Maßnahme EB_San_13: „Energetische Sanierungen an denkmalgeschützten Gebäuden sind finanziell und planerisch aufwendig. Daher ist es sinnvoll, als Kommune Unterstützung zu leisten. Indem ein Förderfonds eingerichtet wird, der gezielt die energetische Sanierung an denkmalgeschützten Gebäuden unterstützt, werden Eigentümer:innen bei diesen Vorhaben finanziell entlastet. Der Fonds kann zusammen mit ansässigen Stiftungen erstellt werden.“
Ziele	1. Stärkung des klimagerechten Kulturstandorts Lübeck 2. Schaffung von Anreizen zur klimagerechten Ertüchtigung von nichtstädtischen Kulturimmobilien
Teilmaßnahmen	a) Entwicklung eines subsidiären Kofinanzierungsinstruments b) Bekanntmachung des Förderinstruments
Adressat:innen	Eigentümer:innen und Betreiber:innen von nichtstädtischen Kulturimmobilien
Entwicklungsfelder	Kulturförderung, Stadtteilkultur, Tourismus, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	2027: 50.000 € 2029: 100.000 € 2031: 150.000 € 2033: 200.000 €
Finanzierung	ab 2027 in 4.041.4 zu ordnen
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2027
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 3.390.01 – Klimaleitstelle
Erfolgskriterien	• rechtssicheres Antrags- und Zuwendungsverfahren • Antragsstellung • Mittelabfluss
Sachstand	/

Nr. 32	**Verstetigung Projekt NFLplus bei den Nordischen Filmtagen Lübeck (NFL)**
Erläuterung	NFLplus erweitert das Festivalangebot der Nordischen Filmtage Lübeck durch ein ganzjähriges Beteiligungsformat für Lübecker Schulen sowie außerschulische Gruppen. Ziel ist es, das Interesse junger Menschen am Kino zu wecken und gelebte Kinokultur zu fördern. Damit wird Filmkunst in all ihren Facetten zugänglich gemacht und medienpädagogisch begleitet sowie ein aktiver und nachhaltiger Beitrag zum Thema Audience Development geleistet.
Ziele	1. Audience Development und Publikumsbindung 2. Filmbildung
Teilmaßnahmen	/
Adressat:innen	Kinder und Jugendliche, Schüler:innen, Lehrpersonen und Pädagog:innen, weitere Akteur:innen der Kinder- und Jugendarbeit sowie aus dem Kulturbereich, schulische und außerschulische sowie perspektivisch universitäre Angebote
Handlungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich 35.000 € sofern Possehl-Stiftung nicht finanziert
Finanzierung	offen (4.041.5)
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.041.5 – Nordische Filmtage Lübeck
Erfolgskriterien	• Anzahl der teilnehmenden Schüler:innen, Lehrkräfte bzw. Begleitpersonen, der Veranstaltungen, Workshops und gebuchten Vorführungen sowie die Bewertungen und Feedbacks nach den Veranstaltungen
Sachstand	NFLplus, gestartet 2022 nach Pilotphase 2021. Seit 2022 Spezifizierung des Programms mit gezielten Workshops sowie verstärktem Ansatz der Co-Creation. 2022-2023 profitierten insgesamt rund 1.500 Personen von dem Angebot, darunter ca. 120 Lehrpersonen. Erste Projektphase von Herbst 2021 bis 2024 finanziert durch Possehl-Stiftung. Verstetigung des Projekts einhergehend mit Übernahme in finanzielle Verantwortung der NFL.

Nr. 33	**Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote kultureller Bildung in Lübeck**
Erläuterung	Die Vielzahl der Angebote kultureller Bildung werden nach Altersgruppen, Inhalt und weiteren Kriterien geordnet und den potenziellen Nutzer:innen (Kitas, Schulen, Familien etc.) zur Kenntnis und Auswahl gebracht. Die Qualität der Angebote ist dabei über den FB4 gesichert. Beschluss VO/2021/10490-01 Kulturkompass für Lehrende vom 08.11.2021: „Der Ausschuss beschließt, den Inhalt des interfraktionellen Antrags als Arbeitsmaterial im Prozess der Kulturentwicklungsplanung zu berücksichtigen.“
Ziele	1. Übersicht über altersgerechte Angebote kultureller Bildung 2. Qualitätssteigerung der Angebote
Teilmaßnahmen	a) Konzeptentwicklung b) Umsetzung und Einführung der Plattform
Adressat:innen	Pädagog:innen an Kitas und Schulen, Familien
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Stadtteilkultur, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 15.000 €
Finanzierung	offen (4.041.4)
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2026
Beteiligte	FB 4.041.4 – Kulturbüro (Federführung), FB 1.103 – Digitalisierung, Organisation und Strategie, FB 4.401.4 – Bildungsmanagement
Erfolgskriterien	• Launch der Online-Plattform
Sachstand	Im Rahmen des FB4-Workshops „Digitales Kulturwerk“ in 11/2023 wurde das Projekt auf die Projektagenda des Digitalen Kulturwerks gesetzt.

Nr. 34	**Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort**
Erläuterung	Interaktive Displays und Gamification, aber auch teilweise in analoger Beschilderung in Rundgängen (z.B. Gründungsviertel, Quartiersrundgänge, Rundgänge durch die Vorstädte etc.), Themenrouten (z.B. Route der Industriekultur/Technik- und Verkehrsgeschichte, Land- und Forstnutzung etc.) sowie von Kulturdenkmalen (z.B. Wanderweg Waldhusen, Stadtgüter, Dorfstrukturen, Landwehr im Wesloer Forst, Großsteingräber etc.) sorgen für zeitgemäße Erlebnisvermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort. Jugendbauhütte-Führungen bzw. -aktivitäten ergänzen das Angebot.
Ziele	1. kostenfreie, barrierearme und öffentliche Zugänglichkeit des UNESCO Weltkulturerbes 2. Präsentation archäologischer und interdisziplinärer Ergebnisse zu Funden und Befunden 3. Vermittlung und Erlebbarmachen der Kulturdenkmale sowie historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftselemente
Teilmaßnahmen (TM)	a) Projektentwicklung (Erarbeiten weiterer Projektinhalte) und -finanzierung b) Umsetzung Pilotprojekt „Erlebbarmachung von fünf historischen Kellern im Lübecker Gründungsviertel“ c) Etablierung eines Vermittlungskonzeptes für den naturkundlich-historisch-archäologischen Wanderweg im Waldhusener Forst (ggf. gemeinsam mit Schule und Sport) d) Umsetzung weiterer Projekte, Ausbau und Weiterentwicklung e) Ausspielung im Digitalen Kulturwerk
Adressat:innen	Jugendliche und Schulklassen, Tourist:innen, kulturinteressierte Öffentlichkeit, Bewohner:innen Lübecks und des Umlandes
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung
Zusätzliche Kosten	ab 2025 jährlich: 45.000 €
Finanzierung	offen (4.491)
Priorität	mittel
Umsetzungszeitraum	ab 2025
Beteiligte	FB 4.491 – Bereich Archäologie und Denkmalpflege
Erfolgskriterien	• klare Beteiligung und Kooperation von bzw. mit Bauherren und anderen Stakeholdern • effektive öffentliche Zugänglichkeit, Führung und moderne Vermittlung, Zeigen von Originalfunden, Beschilderung (Waldhusener Forst, Alt Lübeck und weitere zugängliche Bodendenkmale) • finanzielle Unterstützung
Sachstand	TM 11a: In Arbeit, wird sukzessive fortgeschrieben. TM 11b: Ein initiales Didaktikkonzept zur Erlebbarkeit der Keller wurde ausgearbeitet und befindet sich in der Umsetzungsphase. Ein übergreifendes Gesamtkonzept befindet sich in Arbeit. TM 11c: Der naturkundlich-historische-archäologische Wanderweg im Waldhusener Forst ist 2020 neu beschildert worden. In 2023 war der Wanderweg in einem Filmprojekt bei den Nordischen Filmtagen Lübeck vertreten und ist auf der Smart City Plattform veröffentlicht.

Nr. 35	**Entwicklung eines kulturwirtschaftlichen Startup-Clusters (CulturHUB)**
Erläuterung	In der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass die kultur- und kreativwirtschaftlichen Potenziale der Kulturakteur:innen derzeit nur sehr partiell weiterentwickelt werden. Um diese Potenziale zu nutzen, bedarf es neben der künstlerischen Kulturförderung auch einer wirtschaftlichen Kulturförderung. Diese soll eine grundlegende und strukturierte Unterstützung bei der Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Potenziale neuentwickelter künstlerischer und kultureller Projekte/Formate zu existenzsichernden Geschäftsmodellen zum Ziel haben. Diese spezifische Leerstelle in der kulturellen Förderung wurde in der beteiligungsorientierten Bedarfsanalyse deutlich. Um den Bedarf zu decken, ist in einem ersten Schritt die Konzepterstellung für ein kulturwirtschaftliches Startup-Cluster (CulturHUB) zu empfehlen.
Ziele	1. Stärkung der kulturwirtschaftlichen Gründungsinitiativen 2. Unterstützung bei der Skalierung neu entwickelter kultureller Projekte und Formate
Teilmaßnahmen	a) Konzeptentwicklung und externe Vergabe b) Beratung in der Bürgerschaft
Adressat:innen	kulturelle Gründungsinteressierte und Gründer:innen
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Kulturförderung, Flächen und Räume, Stadtteilkultur, Tourismus, Digitalisierung, Klimaschutz
Zusätzliche Kosten	in 2026 einmalig: 25.000 €
Finanzierung	offen (FB2 – Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH)
Priorität	niedrig
Umsetzungszeitraum	2026
Beteiligte	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH (Federführung), FB 4.041.4 – Kulturbüro
Erfolgskriterien	• Bericht in der Bürgerschaft
Sachstand	/

Nr. 36	**Stärkung der Diversität am Theater Lübeck in Bezug auf Zuschauer:innen und Mitarbeiter:innen**
Erläuterung	Das Theater Lübeck ist eine öffentliche Kulturinstitution und möchte eine Einrichtung von allen, mit allen und für alle sein. Vielfalt birgt große Innovationskraft, dies gilt auch für die Kultur. Dieses Leitbild möchte das Theater Lübeck leben und in die Gesellschaft tragen.
Ziele	1. Sichtbar- und Erfahrbarmachung der Diversität der Stadtgesellschaft im Programm, im Publikum und im eigenen Personal
Teilmaßnahmen	a) Stellenbesetzung einer „Projektleitung Diversität“ für zunächst zwei Jahre b) Evaluierung IST-Zustände c) Entwicklung Maßnahmen zur Zielerreichung
Adressat:innen	Theaterpublikum und alle Bürger:innen der Hansestadt Lübeck, Personal des Theater Lübeck
Entwicklungsfelder	Teilhabe | Kulturelle Bildung, Stadtteilkultur
Zusätzliche Kosten	2025-2026 jährlich: 70.000 € (52.000 € Personalstelle + 18.000 € Schulungen) 2027-2029 jährlich: 18.000 €
Finanzierung	offen (FB4 – Theater Lübeck gGmbH)
Priorität	niedrig
Umsetzungszeitraum	2025-2029
Beteiligte	Theater Lübeck gGmbH
Erfolgskriterien	• bis 2029 Umsetzung der formulierten Diversitäts-Maßnahmen im Personal, im Programm und weiteren Veranstaltungen
Sachstand	Aktueller Stand (März 2023): Das Theater Lübeck hat intern bereits diverse Gespräche geführt/erste Ideen entwickelt hinsichtlich einer inhaltlichen Ausrichtung der neu zu schaffenden Stelle und sich in diesem Zusammenhang auch fundiert über bereits erfolgreich implementierte Diversitätsstellen an anderen Theatern informiert.

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13418
öffentlich

Lübeck, 26.06.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Verkehrsentwicklungsplan - Teilgutachten Potenzialanalyse Straßenbahn

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
08.07.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.10.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
08.10.2024	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
14.10.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
12.11.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.11.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck nimmt die Potenzialanalyse für eine Straßenbahn zur Kenntnis.
2. Die Einführung eines Straßenbahnsystems wird im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) nicht berücksichtigt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.101 Bürgermeisterkanzlei	zustimmend
1.103 Digitalisierung, Organisation und Strategie	zustimmend
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
3.370 Feuerwehr	zustimmend
3.390 Umwelt, -Natur- und Verbraucherschutz	zustimmend
3.700 Entsorgungsbetriebe	zustimmend
5.660 Stadtgrün und Verkehr	zustimmend
Lübeck Travemünde Marketing	zustimmend
Stadtwerke Lübeck GmbH (SWL Mobil, Travenetz)	zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen ☐ Ja

gem. § 47 f GO ist erfolgt:	x	Nein- Begründung: Da es sich zunächst um eine Potenzialanalyse handelt, wurde nur eine verwaltungsinterne Beteiligung durchgeführt.
Die Maßnahme ist:		neu
	x	freiwillig
		vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:		Ja (Anlage 1)
	x	Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:	x	Nein
		Ja – Begründung:
Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:		

Begründung:

Anlass und Verfahren

In Lübeck soll der Weg frei gemacht werden für fundamentale Verbesserungen im ÖPNV, denn das Mobilitätsverhalten in Lübeck ist derzeit noch geprägt von einem hohen Anteil des Autoverkehrs. Dies hat negative Folgewirkungen in Bezug auf den CO_2-Ausstoß oder eine starke Belastung der Wohnquartiere durch den ruhenden Verkehr. Um hier eine Verkehrswende zu erreichen, muss Lübeck verstärkte Anstrengungen unternehmen, um den Umweltverbund zu befördern. Dies soll insbesondere durch sogenannte „Pull-Maßnahmen“ erfolgen – also Maßnahmen, die durch verbesserte Angebote Menschen dazu bewegen, den Umweltverbund stärker als bisher zu nutzen.

Erster Schritt in diese Richtung soll der 5. Regionale Nachverkehrsplan (RNVP) sein, der für die kommenden Jahre deutliche Verbesserungen im Busverkehr vorsieht. Neben der Einführung von 10-Minuten-Taktachsen soll ein sog. Integraler Taktfahrplan implementiert werden, der optimierte Anschlüsse, insbesondere an den Bahnhaltepunkten sowie die Einführung einer stadtweiten Fahrplansymmetrie vorsieht. Die mögliche Einführung einer Straßenbahn bietet darauf aufbauend eine langfristige Perspektive für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Der ebenfalls in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für das Zieljahr 2040 stellt eine integrierte Planung dar, die für sämtliche Verkehrsarten den Bedarf prognostiziert, damit das Verkehrsnetz darauf hin ausgelegt werden kann. Dabei sind politische Zielwerte für den zukünftigen Verkehr zu berücksichtigen und Maßnahmen aufzuzeigen, wie diese Zielwerte erreicht werden können. In der VO 2020/09617 sowie der VO 2021/10558-

08-01 wurde beschlossen, den Modal Split-Anteil nach Wegen des ÖPNV (d. h. Hauptwege mit Bus, Bahn und Taxi) gemäß Grundlagenbeschluss für den VEP von derzeit 11 % auf 20 %, sowie den Modal Split-Anteil des ÖPNV nach Verkehrsleistung von derzeit 27 % auf 40 % zu erhöhen und damit die Verkehrswende in Lübeck voranzubringen.

Zentrale Herausforderung wird dabei sein, die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten übereinander zu bringen. Die Ausweitung des ÖPNV – insbesondere die Einführung einer Straßenbahn – wird zwangsläufig auch zu Konfliktpunkten in der Flächenkonkurrenz mit dem Kfz- und dem Radverkehr geraten. Insbesondere die Verteilung des öffentlichen Raums wird daher ein wichtiges Thema im VEP darstellen. Das Straßenbahngutachten klammert diese möglichen Zielkonflikte zunächst aus. Es obliegt dem VEP-Hauptgutachten, am Ende die unterschiedlichen Anforderungen in Einklang zu bringen und bei begrenztem öffentlichen Raum sinnvolle Kompromisse aufzuzeigen.

Methodik

Das Straßenbahngutachten umfasst kurz zusammengefasst folgende Arbeitsschritte:

1. **Prognose des Fahrgastpotenzials im Stadtraum**
   Um möglichst viel Nachfrage zu generieren, wurden im städtischen Verkehrsmodell Linienverläufe unterstellt, die ein hohes Maß an Wohnbevölkerung (verdichtetes Wohnen) und wichtige Quelle-Ziel-Standorte (zentrale Versorgungsbereiche, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen, …) bedienen können.

2. **Prüfung der Machbarkeit**
   Die in Frage kommenden Korridore wurden grob auf ihre bauliche Machbarkeit geprüft. Hierbei wurden Korridore ausgeschlossen, für die die Indikation des Verkehrsmodells zwar hinreichende Nachfrage aufzeigte, aber baulich deutliche Herausforderungen aufweisen und für die ein gleichwertiger anderer Korridor existiert. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Durchfahrbarkeit der Altstadt sowie realisierbare Führungsformen gelegt.

3. **Festlegung straßenbahnwürdiger Korridore und Ableitung Liniennetz**
   … auf Basis der beiden ersten Arbeitsschritte, die iterativ erfolgen.

4. **Entwicklung eines ergänzenden Busnetzes**
   Auch bei einem realisierten Straßenbahnnetz sind weiterhin Buslinien zur Erschließung der nicht von der Straßenbahn erschlossenen Stadtteile notwendig. Das begleitende Busnetz wurde aufbauend auf das Straßenbahnnetz ausgearbeitet.

5. **Abschätzung der Aufwendungen**

Mit Hilfe des neuen Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck konnten die Nachfrageeffekte der unterschiedlichen Trassenvarianten untersucht werden. Dadurch wird gewährleistet, dass das erarbeitete Liniennetz verkehrlich sinnvoll den größtmöglichen Potentialen folgt.

Ausprägungen des Liniennetzes

Verkehrsplanerisch können die Ergebnisse des Gutachtens wie folgt zusammengefasst werden:

- Im Lübecker Stadtgebiet sowie in die angrenzenden Kommunen Stockelsdorf und Bad Schwartau bestehen mehrere Korridore, auf denen eine hohe potenzielle Fahrgastnachfrage besteht, welche die Einführung einer Straßenbahn rechtfertigen. Es wurden zunächst vier Straßenbahnlinien definiert, auf denen die potenzielle Nachfrage besonders hoch ist und durch welche man eine hohe Netzabdeckung erreicht. Auch handelt es sich um Trassen, bei denen der bauliche Aufwand im Vergleich weniger hoch ausfällt.

- Derzeit kommt der ÖPNV (mit Bus, Bahn und Taxi) noch auf 194.732 Personenfahrten pro Werktag in der Region Lübeck und 73.300 Personenfahrten im Lübecker Binnenverkehr. Durch die Einführung einer Straßenbahn mit Busergänzungsnetz belaufen sich diese Zahlen auf insgesamt täglich 234.018 Fahrten in der Region und 100.966 im Binnenverkehr. Eine höhere Anzahl ist möglich, wenn das Liniennetz ausgeweitet wird.
- Die Umsetzung einer Straßenbahn in Lübeck ist baulich möglich, auch wenn nicht überall im Stadtgebiet optimale Voraussetzungen bestehen. So ist die Durchfahrbarkeit der Altstadt zwar möglich, stellt aber gleichzeitig einen begrenzenden Faktor dar. Eine separate Führungsform als „besonderer Bahnkörper“ ist grundsätzlich optimal, ist aber nur in bestimmten Abschnitten möglich (23% des Netzes in beide Richtungen, 33% in eine Richtung). An vielen Stellen müsste die Straßenbahn gemeinsam mit den Kfz im Mischverkehr geführt werden (41% des Netzes). 3% verlaufen eingleisig.

Ein mögliches Straßenbahnnetz in Lübeck würde vier Linien vorsehen, die im Zehn-Minuten-Takt verkehren würden (vgl. Abb. 1):

- Linie 1: Bad Schwartau – UKSH (11,7 km)
- Linie 2: Cleverhof – Hochschulstadtteil (11,4 km)
- Linie 3: Stockelsdorf – Eichholz (9,6 km)
- Linie 4: Buntekuh – Marli / Kaufhof (9,1 km)

Mit diesem Straßenbahnnetz werden die Stadtteile und Hauptziele (z. B. Hbf / ZOB, Innenstadt, Universität, UKSH) mit dem größten Fahrgastpotenzial erschlossen. Aus dem Netz mit vier Linien auf der Altstadtinsel ergibt sich auch die Möglichkeit, weniger Busse im Kerngebiet der Altstadt fahren zu lassen. Daraus ergeben sich auch Chancen für die städtebauliche Aufwertung des Straßenbahnumfelds. Die vier Linien fahren jeweils im Zehn-Minuten-Takt und gewährleisten damit einen leicht merkbaren und attraktiven Fahrplan mit sechs Abfahrten pro Stunde in Haupt- und Nebenverkehrszeit. Aus Überlagerungen im Linienverlauf ergeben sich Taktverdichtungen, beispielsweise bei den Linien 1 und 2, die im gemeinsamen Abschnitt im exakten Fünf-Minuten-Takt verkehren. Darüber hinaus wird insbesondere in der Altstadt das Angebot durch Linienüberlagerungen verdichtet, weil hier alle vier Linien verkehren und die Hauptrelation zum Hauptbahnhof bedienen.

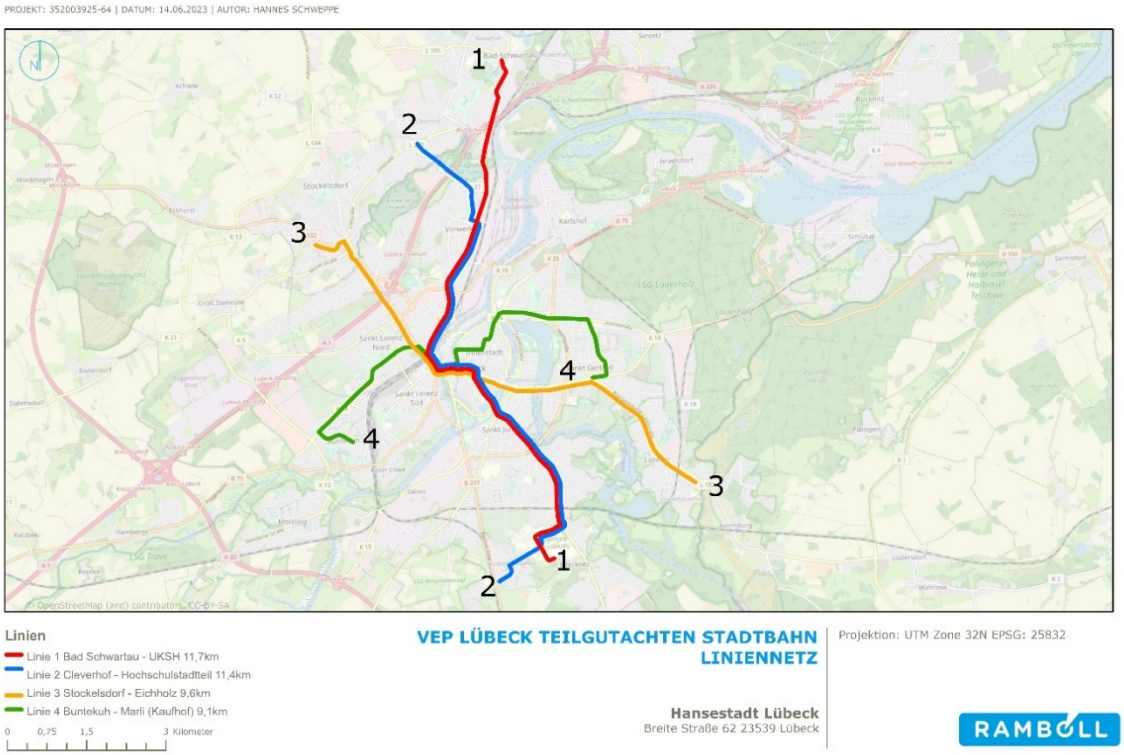


Abb. 1: Straßenbahn-Liniennetz

Die Neuimplementierung eines Stadtbahnnetzes zeichnet sich durch folgende Parameter aus:

- Straßenbahnen gelten als wichtiges Instrument zur Verkehrswende im straßengebundenen ÖPNV, wenn es um eine besonders große Hebelwirkung in Bezug auf die Fahrgastzahlen geht; durch den im Vgl. zu einem Busverkehrssystem deutlich erhöhten Komfort (sog. Schienenbonus), gelingt es mit einer Straßenbahn deutlich mehr wahlfreie Fahrgäste anzusprechen – dies sind Fahrgäste, die theoretisch auch mit dem eigenen Auto fahren könnten
- Städte mit schienengebundenen Nahverkehrssystemen (Straßen- / Stadtbahn, U-Bahn) erreichen im Durchschnitt einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split; mit einem Anteil von 20,2 % nach Hauptwegen liegt dieser fast doppelt sich hoch wie bei anderen Städten (11,5%). Der höhere ÖPNV-Anteil verringert dabei vorwiegend Wege mit dem MIV
- Straßenbahnsysteme weisen höhere Beförderungskapazitäten pro Fahrzeug (mehr als 200 Fahrgäste) im Vgl. zum Bus (100 Fahrgäste pro Gelenkbus) auf und ermöglichen dadurch eine erhebliche Kapazitätserhöhung auf dicht belegten Innenstadtrelationen, die so mit dem Bus nicht möglich wäre (im Fall von Lübeck: Zugang für deutlich mehr Menschen pro Stunde auf die Altstadtinsel im Vgl. zu Bus oder Auto)
- Straßenbahnen gelten als einziges innerstädtisches Verkehrsmittel, deren Infrastruktur dank des Rasengleises Flächenversiegelung aktiv entgegenwirken kann und für eine Verbesserung des Mikroklimas sorgt (Schaffung 0,5 ha urbaner Grünflächen pro Strecken-km mit Rasengleis)
- die Frage nach einer klimaneutralen Ausgestaltung des ÖPNV geht abseits einer Straßenbahn, die seit vielen Dekaden ausgereifte E-Mobilität bietet, mit technischen Herausforderungen einher. Die ersten Elektrobusse befahren bereits die Lübecker Straßen, allerdings sind diese in Bezug auf Einsatzmöglichkeiten und Reichweite den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor noch deutlich unterlegen; Klimaneutralität kann hier wahrscheinlich nur mit deutlich verbesserten Batterien, Oberleitungs- oder Wasserstoff-basierten Lösungen erzielt werden

Aufwendungen

Insgesamt ist für die Realisierung einer Straßenbahn mit investiven Baukosten von ca. 640 Millionen € zu rechnen. Insbesondere für die Herrichtung der Verkehrswege (einschließlich z.B. Brückenbau) stehen jedoch attraktive Förderprogramme bereit. Der städtische Anteil beliefe sich bei einem angenommenen Förderanteil von 90 % aus GVFG-Mitteln (wird so derzeit von Kiel angestrebt) dadurch voraussichtlich auf ca. 64 Mio. €. Bei diesen Werten handelt es sich um Pauschal- bzw. Schätzwerte. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind diese zu verifizieren. Zudem hat das Land Schleswig-Holstein angekündigt die GVFG-Mittel dauerhaft zu reduzieren. Erhebliche Kosten entstehen darüber hinaus durch Investitionen in Betriebshöfe und Fahrzeuge, die nicht förderfähig sind. Diese belaufen sich auf ca. 171 Mio. € für Fahrzeuge und ca. 95 Mio. € für den Betriebshof.

Als weiterer Kostenpunkt wären zusätzliche Personalstellen in der Bauverwaltung erforderlich. In Kiel sind derzeit acht Personen in der Stabstelle Mobilität mit der Einführung der Straßenbahn betraut. Diese ist federführend für die Stadtbahnplanung zuständig. Für die nächste Planungsphase ist ein weiterer Aufwuchs vorgesehen, aktuell steht die Ausschreibung fünf weiterer Stellen an. Hinzu kommen in den meisten beteiligten Fachämtern Projektkoordinator:innen, die die Stadtbahnbelange bearbeiten. Diese Stellen verteilen sich auf das Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Grünflächenamt und den Eigenbetrieb Beteiligungen (Vorhabenträger ÖPNV). Hierbei sind nicht alle Stellen besetzt, aber insgesamt acht Stellen eingeplant.

Neben den hohen Kosten sind die umfangreichen Bauarbeiten nicht zu vernachlässigen. Es muss davon ausgegangen werden, dass dort, wo die Straßenbahn fahren soll, der komplette Straßenraum umgebaut werden muss – über- und unterirdisch – wodurch erhebliche Belastungen für die Einwohner:innen Lübecks entstehen. Dies wird nicht überall gleichzeitig passieren, aber über viele Jahre hinweg. Zahlreiche Brücken müssen ertüchtigt werden. Betroffene Bahnübergänge müssen mit entsprechenden Über- bzw. Unterführungen niveaufrei umgebaut werden. Das genaue Ausmaß hiervon wäre ebenfalls im Rahmen einer vertiefenden Studie zur Machbarkeit zu ergründen. Der Umbau des kompletten Straßenraums bietet gleichzeitig jedoch die Chance, den Straßenraum neu zu ordnen und zu gestalten.

Erforderliche weitere Schritte und Umsetzung

Entscheidend für die Inanspruchnahme von Fördermitteln (teils bis zu 90 % der Umsetzungskosten) wäre eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), die einen Wert von >1 erzielen muss. Dies sollte der nächste Schritt sein.

Ursprünglich war die Durchführung einer NKU im Rahmen des vorliegenden Gutachtens vorgesehen. Allerdings zeigten sich hierbei im Prozess mehrere Probleme: An einigen Punkten kann das als Potentialanalyse gedachte Gutachten noch nicht die entsprechende Detailtiefe erreichen, die für diese Berechnung notwendig ist. Zum anderen ist für die Berechnung der NKU der Vergleich mit einem sogenannten Ohnefall notwendig. Der Ohnefall ist hierbei das „Verkehrswendeszenario“ als das Szenario, in dem die zugrundeliegenden verkehrsplanerischen Ziele mit anderen Mitteln – in diesem Fall nur mit Bussen – erreicht werden sollen. Das „Verkehrswendeszenario“ konnte aufgrund der Abhängigkeiten im Prozess mit dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan (5. RNVP) erst parallel zum Straßenbahngutachten fertiggestellt werden.

Im Gutachten wurden ausschließlich jene Linientrassen näher betrachtet, die die größten Potentiale aufweisen und gleichzeitig baulich gut umsetzbar erscheinen. Darüber hinaus wäre es denkbar, weitere Trassenverläufe detaillierter zu prüfen, um ggf. ein umfangreicheres Netz weiter zu verfolgen. Hierzu zählen z. B. auch Linienäste nach Kücknitz und Moisling, die zunächst aufgrund baulicher Herausforderungen nicht berücksichtigt worden sind.

Auch wenn die vorliegende Studie bereits einige Aspekte der Machbarkeit geprüft hat, handelt es sich noch nicht um eine vollwertige Machbarkeitsstudie. In einer solchen müssen alle Trassenverläufe festgelegt werden und die Machbarkeit detailliert betrachtet werden. Die Kostenberechnung erfolgt dann nicht mit Pauschalwerten. In einer solchen vertiefenden Untersuchung müssten dann auch im Detail bspw. die Belange der Feuerwehr vor allem im Hinblick auf Flächen zur Sicherstellung der zweiten Rettungswege aus den Obergeschossen berücksichtigt werden. Hierbei sind die einschlägigen Regelwerke und Fachempfehlungen zu berücksichtigen. Ebenso würden hierbei dann auch mit an sämtliche Bedarfe der Abfallentsorgung gedacht. Ebenfalls zu berücksichtigen wären dann auch die vorhandenen Leitungen unter möglichen Straßenbahn-Trassen (Regen- und Schmutzwasser, Versorger, Telekommunikation etc.). Im Allgemeinen verbleibt diese Infrastruktur nicht unter einer Trasse, um bei späteren Bauarbeiten keine Sperrung des Straßenbahnnetzes notwendig werden zu lassen. Die Verlegung wird ebenfalls gefördert, ist aber frühzeitig zu planen.

Auf Grundlage einer vertieften Machbarkeitsstudie könnte dann endgültig beschlossen werden, ob eine Straßenbahn umgesetzt werden soll. Auf Basis einer zu erstellenden Genehmigungsplanung und der zu erteilenden Genehmigung (Planfeststellung) könnte bestenfalls noch in den 2030ern gebaut werden.

Gleichwohl ist im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung zu konstatieren, dass Straßenbahnprojekte trotz der einschlägigen Vorteile keinesfalls Selbstläufer sind und auch immer wieder zu beobachten ist, dass diese Widerstand aus der Bevölkerung ausgesetzt sind, bei dem es vor allem um die notwendigen Bauarbeiten, die Baukosten und die Flächenkonkurrenz mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) geht. Beispiele für Projekte, die bei Bürgerentscheiden gescheitert sind, sind u. a. in Aachen, Plankstadt, Wiesbaden und Tübingen zu finden. Jüngst sprach sich in zwei Bürgerentscheiden in Bayern, die im Zuge der Europawahl am 09.06.2024 durchgeführt wurden, eine knappe Mehrheit in Erlangen (52,4 %) für die Realisierung einer Straßenbahn aus und in Regensburg eine knappe Mehrheit (53,6 %) gegen die Realisierung einer Straßenbahn aus.

Zusammenspiel 5. RNVP (VO/2024/13416), „Verkehrswendeszenario“ (VO/2024/13415) und Potenzialanalyse Straßenbahn und Fazit

Können die politisch beschlossenen Ziele für den ÖPNV in Lübeck erreicht werden? Das im Rahmen des 5. RNVP neu entwickelte Busnetz kann spürbar mehr Nachfrage von 10 % in der Hauptverkehrszeit generieren. Bei dem Zielwert von 20 % ÖPNV-Modal-Split-Anteil nach Wegen handelt es sich allerdings um eine sehr ambitionierte Vorgabe, die durch den 5. RNVP bei weitem noch nicht erreicht werden kann. Eine zehnprozentige Steigerung bei einem derzeitigen Modal-Split-Anteil von 11 % wird zu einer Steigerung des Modal Split-Anteils nach Wegen von 1 bis 2 Prozentpunkten führen.

Das im Rahmen des 5. RNVP beauftragte „Verkehrswendeszenario“ soll aufzeigen, wie und ob die Zielwerte langfristig mit einem reinen Busverkehrssystem erreicht werden können. Dabei wurden allerdings nur Angebotsmaßnahmen unterstellt – keine Push-Maßnahmen. Bei der Angebotsstruktur wurde darauf geachtet, dass ein sinnvolles Verhältnis zwischen Nutzen und Aufwand gewahrt wird. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei einem reinen Bussystem mit vertretbaren Maßnahmen rd. 16 % Modal-Split-Anteil erreicht werden können. Die Zielmarke von 20 % Modal-Split-Anteil kann damit allerdings nicht erreicht werden, da auf vielen Achsen eine Nachfragesättigung auftritt (d. h. eine dann noch dichtere Taktung würde nicht weiter zu einer höheren Nachfrage führen) und die Strecken mit Bussen in der Altstadt dann bereits am Ende ihrer Kapazität angekommen sind.

Das Straßenbahngutachten kommt in der aufgezeigten Form mit den vier unterstellten Straßenbahnlinien und dem Busergänzungsnetz auf einen ÖPNV-Modal-Split-Anteil nach Wegen von 15,4 % (alle ÖPNV-Hauptwege in/aus/nach Lübeck mit Bus, Bahn und Taxi). Dabei sind allerdings zwei Aspekte zu bedenken:

1. Das heutige Busnetz kommt auf 31.000 Wagenkilometer / Tag. Dies ist der Leistungsumfang, der mit den Bussen und dem Fahrpersonal erbracht wird. Dieser Leis-

tungsumfang wird im „Verkehrswendeszenario“ um 117 % auf 67.000 Wagenkilometer / Tag erhöht. Entsprechend müssen mehr als doppelt so viele Busse und Fahrer:innen eingesetzt werden. Mit der Straßenbahn erhöht sich die Leistung dagegen lediglich um 7,5 % auf 33.000 Wagenkilometer / Tag. Dies bedeutet, dass ein vergleichbarer Nachfragewert mit deutlich geringerem Einsatz von Fahrzeugen und Personal erreicht werden kann. Die laufenden Betriebskosten sind damit niedriger – allerdings bei deutlich höheren Aufwendungen zur Implementierung der Straßenbahn.

2. Das Straßenbahnnetz kann theoretisch über die vier Linien hinaus ausgeweitet werden, um einen noch höheren Modal-Split-Wert zu erreichen – hierbei steht jedoch die Frage im Raum, ob dies das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht verschlechtert.

Die Empfehlung, ob langfristig eher die Straßenbahn oder das Verkehrswendeszenario empfohlen werden sollte, hat sich die Verwaltung nicht leicht gemacht. Grundsätzlich besteht in der Stadt- und Verkehrsplanung Einigkeit, dass eine Straßenbahn ein hervorragendes Instrument darstellt, als potentiell klimaneutrales Transportmittel die Verkehrswende voranzubringen – sie stellt eine echte Chance für die Lübecker Stadtentwicklung dar. Dem stehen allerdings aus Sicht der Verwaltung erhebliche Risiken gegenüber:

- Die dargestellten Kosten sind (trotz Förderung) extrem hoch. Auch wenn sich die derzeitige finanzielle Situation der Hansestadt zukünftig bessert, wäre die Implementierung der Straßenbahn eine enorme Belastung des städtischen Haushalts.
- Die jetzige Baustellensituation in Lübeck wird von weiten Teilen der Einwohner:innen bereits als sehr negativ wahrgenommen. Der Bau der Straßenbahn würde dieses negative Stimmungsbild voraussichtlich vervielfachen.
- Vor allem im Bereich der engen Altstadt steht der Bau der Straßenbahn womöglich in Konkurrenz zum Ausbau der Wärmenetze, da diese in der Regel nicht übereinander gebaut werden.
- Auch stellt der Bau einer Straßenbahn eine Festlegung auf einen Verkehrsträger für viele Jahrzehnte dar. Es ist nicht absehbar, wie sich Mobilitätstechnologien in den kommenden Jahren entwickeln werden. Es wäre bedauerlich, wenn die Straßenbahn eines Tages erneut als nicht zukunftsgerecht wahrgenommen würde.
- Trotz anfänglicher Begeisterung und weit fortgeschrittener Planungen können Straßenbahnprojekte kurz vor Baubeginn noch gestoppt werden, wie zahlreiche Beispiele verdeutlichen. Dies stellt auch mit Blick auf den Personal- und Ressourceneinsatz der Verwaltung ein erhebliches Risiko dar.

Letztlich ist der zu erwartende Nutzen aber auch geringer ausgefallen als erwartet. Der prognostizierte Modal-Split-Wert von 15,4 ist dann doch zu weit von der 20 %-Zielmarke entfernt, als dass er große Euphorie hervorrufen würde. Diese bräuchte es aber – und zwar in der gesamten Stadtgesellschaft und auch dauerhaft – um so eine Generationenaufgabe erfolgreich zu bewältigen.

Daher empfiehlt die Verwaltung, von weiteren Planungsschritten für eine Straßenbahn abzusehen. Dadurch besteht Klarheit für die Ausgestaltung des VEP, der sich bei der Gestaltung der Verkehrswende zielgerichtet auf die Planung von Bustrassen, Velorouten und die Regio-S-Bahn fokussieren kann.

Anlagen:

Anlage 1: Teilgutachten Straßenbahn VEP Lübeck

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK



Teilgutachten Straßenbahn

Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

Potenzialanalyse Straßenbahn Hansestadt Lübeck

Untersuchung des Potenzials und der Machbarkeit einer Straßenbahn in Lübeck unter Berücksichtigung nachfrageseitiger, technischer und wirtschaftlicher Faktoren.

Hansestadt Lübeck
Planen und Bauen
Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Mühlendamm,12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de

24.06.2024

Teilgutachten Straßenbahn

Verkehrsentwicklungsplan Lübeck

Autoren

Ben-Thure von Lueder, Gertz-Gutsche-Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR

Nils Jänig, Hannes Schweppe, Johanna Zoe Hartmann, Ramboll Deutschland GmbH

Abbildungsverzeichnis 5

Tabellenverzeichnis 10

Abkürzungsverzeichnis 12

1. Einleitung 13

2. Rahmenbedingungen und Kontext 15
2.1 Rahmenbedingungen und Kontext 15
2.2 Straßenbahn im Kontext der historischen Lübecker Altstadt 15
2.3 Renaissance der Straßenbahn in Europa 18
2.4 Verkehrspolitische Ziele bzw. Beschlusslage in Lübeck 18

3. Planungsparameter 19
3.1 Hochwertiger Straßenbahnbetrieb 20
3.2 Betriebsform 20
3.3 Fahrzeuge 21
3.4 Barrierefreiheit, Bahnsteighöhe und Einstiegssituation 22
3.5 Energieversorgung 22
3.6 Regelquerschnitte 24
3.7 Lichtraumbedarf in engen Radien (Altstadt) 25
3.8 Umgang mit Kreisverkehren 26

4. Analyse und Netzkonzeption 26
4.1 Analyse von Korridoren 26
4.1.1 Verkehrsnachfrage und Verkehrsmodellierung 27
4.1.2 Korridor Nord (Bad Schwartau inklusive Cleverbrück) 29
4.1.3 Korridor Nordwest (Stockelsdorf) 29
4.1.4 Korridor Südwest (Buntekuh und Moisling) 30
4.1.5 Korridor Nordost (Kücknitz und Karlshof, Eric-Warburg-Brücke) 31
4.1.6 Korridor Ost (Schlutup und Eichholz) 32
4.1.7 Korridor Süd (UKSH und Universität) 33
4.2 Realisierbarkeit einer Straßenbahn in der Altstadt 34
4.2.1 Bauwerke 35
4.2.2 Knotenanalyse 36
4.2.3 Straßenbreiten 38
4.2.4 Fazit Querung Altstadt 40
4.3 Netzkonzeption 40
4.3.1 Entwicklung Netzvarianten 40
4.3.2 Zielnetz und -konfiguration 42
4.3.2.1 Straßenbahnlinien 43
4.3.2.2 Begleitendes Busnetz 44
4.3.3 Oberbauformen 46
4.3.4 Nachfragemodellierung 48
4.3.5 Betriebskonzept (Takt, Fahrzeiten, Umläufe) 50
4.3.6 Standort Betriebshof 50
4.3.7 Schnittstellen zu Dritten 53
4.4 Kostenschätzung 54
4.5 Fördermöglichkeiten 55
4.5.1 Brückenbauwerke 56
4.5.2 Förderanteile 56

5. Bewertung der Netzkonzeption und Vergleich mit reinem Busnetz 58

6. Fazit 60

7. Anhang 62
7.1 Anhang 1: Regelquerschnitte 62
7.1.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast 62
7.1.2 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast 63
7.1.3 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten 64
7.1.3.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung 64
7.1.4 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper 65
7.1.5 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk 66
7.2 Anhang 2: Bauwerke Altstadt 67
7.2.1 Burgtor 67
7.2.2 Brücken 72
7.2.2.1 BW002 Holstenbrücke 72
7.2.2.2 BW004 Moltkebrücke 72
7.2.2.3 BW005 Mühlentorbrücke 72
7.2.2.4 BW006 Burgtorbrücke 73
7.2.2.5 BW011 Puppenbrücke 73
7.2.2.6 BW016 Mühlenbrücke 74
7.2.2.7 BW025 Rehderbrücke 74
7.3 Anhang 3: Analyse Anbindung und Querung Altstadt 75
7.3.1 Knoten 1: Koberg 76
7.3.2 Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave 77
7.3.3 Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen 83
7.3.4 Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße 84
7.3.5 Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße 89
7.3.6 Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße 94
7.3.7 Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße 100
7.3.8 Knoten 8: Wahmstraße/Königstraße 101
7.3.9 Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) 106
7.3.10 Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße 107
7.3.11 Zusammenfassung Querung Altstadt 108
7.3.12 Straßenbreiten Altstadt Kernnetz 109
7.4 Anhang 4: Großräumige Potentialanalyse 109
7.5 Anhang 5: Ortsbesichtigung 120
7.6 Anhang 6: Analyse Straßenbahnnetz hinsichtlich Straßenbreiten und Querschnitten 121
7.7 Anhang 7: Regionalbuslinien 123
7.8 Anhang 8: Stadtbuslinien 125
7.9 Anhang 9: Städtebauliche Skizzen 129

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck, zentraler Bereich 1950er Jahre (Quelle Stadtarchiv Lübeck) 16

Abbildung 2: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck 17

Abbildung 3: Beispiel Straßenbahn Bordeaux, Unesco-Weltkulturerbe (Quelle: Wikipedia) 17

Abbildung 4: Betriebsform Straßenbahn (Quelle: Ramboll) 21

Abbildung 5 : Anzustrebende Einstiegssituation, Quelle: VDV7011, Kapitel 3.1, 11/2000 22

Abbildung 6 : Straßenbahn Angers (links, Quelle Ingolf Berger, Ramboll) und Straßenbahn Luxemburg (rechts, Quelle Ramboll) 23

Abbildung 7 : Straßenbahn Luxemburg, Stromzuführung aus dem Gleisbett an den Haltestellen (Quelle: Stadt Luxemburg) 24

Abbildung 8: Untersuchte Korridore außerhalb der Innenstadt 28

Abbildung 9: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren 36

Abbildung 10: 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius (rot) und Trassenbreite von 8,00m bei 23m Radius (grün)) 37

Abbildung 11: Realisierbarkeit der Altstadt - Abbiegemöglichkeiten und Brückenbauwerke 38

Abbildung 12: Straßenbreiten in der Lübecker Altstadt 39

Abbildung 13: Netz der Straßenbahnlinien, farbig unterschieden 43

Abbildung 15: Liniennetz Straßenbahn mit begleitendem Busnetz im Vertiefungsbereich Kernstadt Lübeck 45

Abbildung 16: Mögliche Oberbauformen im Kernnetz 46

Abbildung 17: Mögliche Querschnitte im Kernnetz, Verteilung in % 47

Abbildung 18: Mögliche Querschnitte im Kernnetz 48

Abbildung 19: Nachfrage Straßenbahn und Bus-Zielnetz 1 49

Abbildung 20: Schematische Darstellung für Konzepte von zentralen und dezentralen Betriebshofstandorten 51

Abbildung 21: Ortsfeste Infrastruktur – Infrastrukturkosten (Stand 2022) 54

Abbildung 22: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast 62

Abbildung 23: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast 63

Abbildung 24: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten 64

Abbildung 25: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung 65

Abbildung 26: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper 65

Abbildung 27: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerken 66

Abbildung 28: GIS-Karte betroffene Bestandsbauwerke im Kernnetz 67

Abbildung 29: Burgtor, Ortsbesichtigung November 2022 68

Abbildung 30: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 1 (genaues Datum unbekannt) 68

Abbildung 31: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 2 (genaues Datum unbekannt) 69

Abbildung 32: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, linkes Tor 70

Abbildung 33: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, rechtes Tor 71

Abbildung 34: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren 76

Abbildung 35: Knoten Koberg – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite 7,9 m bei 25 m Radius) 77

Abbildung 36: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius 8,00 m bei 23 m Radius) 78

Abbildung 37: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius) 78

Abbildung 38: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 3. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius und 7,4 m bei 23 m Radius) 79

Abbildung 39: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 5. Variante Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius) 80

Abbildung 40: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 80

Abbildung 41: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,8 m bei 25 m Radius und 6,9 m bei 23 m Radius) 81

Abbildung 42: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius und 3,80 m bei 23 m Radius) 81

Abbildung 43: Knoten Beckergrube/Fünfhausen – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 84

Abbildung 44: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 1: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m und 8,00 m bei 23 m Radius) 85

Abbildung 45: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius) 85

Abbildung 46: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius) 86

Abbildung 47: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 4: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius) 87

Abbildung 48: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 6: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90 m bei 23 m Radius) 87

Abbildung 49: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße Drehgestellfahrzeug – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 89

Abbildung 50: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius) 90

Abbildung 51: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius) 90

Abbildung 52: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße - 4. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 91

Abbildung 53: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius) 92

Abbildung 54: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 94

Abbildung 55: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius und 4,80 m bei 23 m Radius) 95

Abbildung 56: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40m bei 23m Radius) 95

Abbildung 57: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 4. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m und 3,80 m bei 23 m Radius) 96

Abbildung 58: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße - Variante 5: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius) 97

Abbildung 59: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 6: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 97

Abbildung 60: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 7: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90m bei 23m Radius) 98

Abbildung 61: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius und 3,50 m bei 23 m Radius) 98

Abbildung 62: Knoten Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius) 101

Abbildung 63: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius) 102

Abbildung 64: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius) 102

Abbildung 65: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 4. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius) 103

Abbildung 66: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius) 104

Abbildung 67: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 8. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius) 104

Abbildung 68: Knoten Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius) 106

Abbildung 69: Knoten Mühlenstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius) 107

Abbildung 70: Umlegung der Gesamtnachfrage im Werktagsverkehr auf alle (baulich) in Frage kommenden Korridore 109

Abbildung 71: Bündelungspotentiale einzelner Korridore bei einer Bestweg-Umlegung 112

Abbildung 72: Grundszenario 1 mit Nord-Süd-Linie 114

Abbildung 73: Grundszenario 2 ohne Nord-Süd-Linie 114

Abbildung 74: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 1) 117

Abbildung 75: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) 117

Abbildung 76: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 1) 118

Abbildung 77: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) 118

Abbildung 78: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) mit Ergänzungen 119

Abbildung 79: Straßenbreiten im Verlauf des Kernnetzes 121

Abbildung 80: Straßenbreiten Kernnetz – Verteilung in % 122

Abbildung 81: Straßenbahn am Burgtor (Visualisierung) 129

Abbildung 82: Straßenbahnen mit Rasengleis am Holstentorplatz (Visualisierung) 130

Abbildung 83: Straßenbahn am zentralen Umsteigepunkt auf der Altstadtinsel, Ecke Sandstraße/Kohlmarkt (Visualisierung) 131

Abbildung 84: Straßenbahn in der Fackenburger Allee in Fahrtrichtung stadtauswärts (Visualisierung) 131

Abbildung 85: Umgestaltete Werner-Kock-Straße mit Straßenbahnhaltestelle "Hauptbahnhof" in Seitenlage (Visualisierung) 132

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 25 m 25

Tabelle 2: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 23 m 25

Tabelle 4: Änderung im Angebot der Stadtbuslinien 44

Tabelle 5: Oberbauform Kernnetz 46

Tabelle 6: Anteile der Querschnittsformen 47

Tabelle 7: Betriebskonzept Zielnetz 50

Tabelle 8: Gegenüberstellung zentrale und dezentrale Betriebshofstrategie 51

Tabelle 9: Zusammenstellung der Technische Grundlagen Betriebshof Straßenbahn 52

Tabelle 10: Teilindikatoren und Nutzen-Kosten-Indikator 57

Tabelle 11: Vergleich Mengengerüste zum Verkehrswendeszenario 58

Tabelle 12: BW002 Holstenbrücke 72

Tabelle 13: BW004 Holstenbrücke 72

Tabelle 14: BW005 Mühlentorbrücke 73

Tabelle 15: BW006 Burgtorbrücke 73

Tabelle 16: BW011 Puppenbrücke 73

Tabelle 17: BW016 Mühlenbrücke 74

Tabelle 18: BW025 Rehderbrücke 74

Tabelle 19: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 82

Tabelle 20: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 83

Tabelle 21: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 88

Tabelle 22: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 88

Tabelle 23: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 93

Tabelle 24: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 93

Tabelle 25: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 99

Tabelle 26: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 99

Tabelle 27: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug 105

Tabelle 28: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug 105

Tabelle 29: Zusammenfassung der technische Machbarkeit der Querungen Altstadt 108

Tabelle 30: Korridore für die Potentialanalyse 111

Tabelle 31: Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf für die Potentialanalyse 113

Tabelle 32: Ergänzungsbausteine für die Potentialanalyse 116

Tabelle 33: Anteile der Straßenbreiten Kernnetz in % 122

Abkürzungsverzeichnis

BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
DF	Drehgestellfahrzeug
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	motorisierter Individualverkehr
MG	Multigelenkfahrzeug
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Einleitung

Die Hansestadt Lübeck ist ein Oberzentrum mit ca. 222.000 Einwohner:innen und etwa 105.000 Arbeitsplätzen, Wissensstandort mit über 10.000 Studierenden und Smart City. Die historische Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte, das Seebad Travemünde und diverse Kulturveranstaltungen beleben den nachhaltigen Tourismus mit über 2.200.000 Übernachtungen jährlich. Nicht zuletzt aufgrund der engen Pendelverflechtungen mit dem Umland ist das täglich zu bewältigende Verkehrsaufkommen relativ hoch in Lübeck, der flächenmäßig größten Stadt in Schleswig-Holstein.

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat mit dem Grundlagenbeschluss zum Entwurf der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VO/2021/10558-08-01) das verkehrspolitisch ambitionierte Ziel gesetzt, den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird, von 11 % auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern. Vor dem Hintergrund des Klimanotstandes, den die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 28. Mai 2019 festgestellt hat, und dem beschlossenen Lübecker Masterplan Klimaschutz (VO/2023/11957) mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2035, stellt sich ferner die Frage, wie die Attraktivität des ÖPNV als einem stadt- und umweltfreundlichen Verkehrssystem umfassend gesteigert werden kann.

Über die Einführung eines hochwertigen schienengebundenen Verkehrsmittels wie z. B. der Straßenbahn[1] als Rückgrat des ÖPNV wurde in Lübeck bereits Ende der 1990er-Jahre diskutiert. Ein Basisnetz für ein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-System wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck im Jahr 2000 vorgeschlagen. Allerdings konnte die Frage, ob die Einführung einer Straßenbahn für Lübeck zweckmäßig ist, seinerzeit nicht abschließend ermittelt werden, sodass vertiefende Untersuchungen empfohlen wurden.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Lübeck soll mit dem vorliegenden Gutachten die Fragestellung aufgegriffen werden, ob das Potenzial für die Einführung eines Straßenbahnsystems in Lübeck vorhanden ist. Darüber hinaus soll die Machbarkeit der Einführung eines hochwertigen schienengebundenen ÖPNV-Systems unter Berücksichtigung der topografischen und städtebaulichen Randbedingungen wie z. B. der Straßenquerschnitte und der historischen Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte erörtert werden.

In Deutschland gibt es nur wenige Großstädte mit mehr als 200.000 Einwohner:innen, die über kein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-System verfügen[2]. Ambitionierte verkehrspolitische Ziele wie die beträchtliche Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split[3] können in der Regel nicht mit reinen Busverkehrssystemen realisiert werden. Dies ist auch für Lübeck zutreffend, was mit dem sog. „Verkehrswendeszenario“ als Randuntersuchung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) modellbasiert nachgewiesen wird.

---

[1] Als Begriff für ein hochwertiges schienengebundenes Verkehrsmittel des ÖPNV, das mit elektrischer Energie betrieben wird, wird in diesem Gutachten einheitlich „Straßenbahn“ verwendet.

[2] Aachen, Kiel, Lübeck, Mönchengladbach, Münster und Wiesbaden sind deutsche Großstädte mit über 200.000 Einwohnerinnen, die bislang über keinen hochwertigen schienengebundenen kommunalen Nahverkehr verfügen. Die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat mit der Drucksache 0786/2022 gleichwohl die Planung eines hochwertigen ÖPNV-Systems als Tram-System (modernes Stadtbahnsystem) beschlossen.

[3] Verteilung des Personen-Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel nach der Anzahl der Wege oder der zurückgelegten Personenkilometer.

Das vorliegende Gutachten wurde ergebnisoffen erarbeitet und soll Aufschluss darüber geben, ob die Einführung eines Straßenbahnsystems in Lübeck dazu beitragen kann,

- den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem ÖPNV zurückgelegt wird, auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern,
- und die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu reduzieren
- sowie der Frage nachgehen, wie eine Straßenbahn (inkl. Busergänzungsnetz) im direkten Vergleich mit einem nachdrücklich ausgeweiteten reinen Busverkehrsangebot (sog. „Verkehrswendeszenario“) hinsichtlich verschiedener Parameter (z. B. Effizienz, Gewinn wahlfreier Fahrgäste, Fahrzeuge, Fahrer:innen) abschneidet.

Die Hansestadt Lübeck steht in Anbetracht der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes vor der Grundsatzentscheidung, ob der Systemwechsel von einem reinen Busverkehrssystem zu einem kombinierten System aus Bus und Straßenbahn sinnvoll ist. Sofern das Potenzial und die Machbarkeit einer Straßenbahn nachgewiesen werden können, bedarf es der Beschlussfassung der zuständigen politischen Gremien, ob auf Basis der vorliegenden Ergebnisse die Planungen fortgeführt werden und bei der weiteren Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Berücksichtigung finden sollen.

Eingangs werden die Randbedingungen und der Kontext in Kapitel 2 beschrieben.

Die Planungsparameter, die der Potenzial- und Machbarkeitsstudie für die Einführung eines neuen Straßenbahnsystems in Lübeck zugrunde gelegt werden, werden in Kapitel 3 dargelegt.

Die Arbeitsschritte – von der Analyse der Gesamtverkehrsströme des Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck bis zur Modellierung des vorliegenden ÖPNV-Systems – werden in Kapitel 4 transparent gemacht. Die Analyse umfasst zum einen die verkehrliche Betrachtung unterschiedlicher Korridore und zum anderen die technische Realisierbarkeit der Einführung eines modernen Straßenbahnsystems in der historischen Lübecker Altstadt. Darauf aufbauend erfolgt die Konzeption des potenziellen Straßenbahnnetzes. Gegenstand sind z. B. das Straßenbahnliniennetz, das Buslinienergänzungsnetz, die unterschiedlichen möglichen Oberbauformen des sog. Straßenbahnkernnetzes, aus denen bspw. Abschnitte mit besonderem Bahnkörper oder Mischverkehr ersichtlich werden, ein mögliches Betriebskonzept sowie die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Lage eines zentralen Standortes mit mehreren dezentralen Standorten für einen Betriebshof.

Abschließend werden das Potenzial und die Machbarkeit der Einführung eines neuen Straßenbahnsystems in Lübeck fachgutachterlich in Kapitel 5 bewertet sowie der direkte Vergleich mit einem nachdrücklich ausgeweiteten reinen Busverkehrsangebot sog. „Verkehrswendeszenario“ gezogen.

Weitere Informationen wie die Regelstraßenquerschnitte mit einer Straßenbahn, die Bestandsaufnahme und Ersteinschätzung von Bauwerken (z. B. Burgtor und Holstenbrücke), die Prüfung der Schleppkurven mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen und –breiten an Knotenpunkten der historischen Altstadt, die Ausgangsbasis der Gesamtverkehrsströme im Detail, die Analyse von Straßenbreiten und –querschnitten eines potenziellen Straßenbahnnetzes

und skizzenartige Visualisierungen einer modernen Straßenbahn an unterschiedlichen Orten in Lübeck sind dem Kapitel 7.9 – Anhang 9 zu entnehmen.

2. Rahmenbedingungen und Kontext

2.1 Rahmenbedingungen und Kontext

In diesem Kapitel werden die Voraussetzungen der Wiedereinführung der Straßenbahn beschrieben, insbesondere die grundsätzlichen Bedingungen.

Die Kernbereiche Lübecks umfassen die Altstadtinsel und die historisch gewachsenen umliegenden Stadtteile. Die historisch gewachsene Struktur mit der Altstadt im Zentrum der Stadt ist in Lübeck von der Umrandung durch die Trave und Wakenitz geprägt. Daraus ergeben sich Herausforderungen bei der Erschließung der Altstadtinsel und verkehrliche Zwänge (z.B. vorhandene Brückenbauwerke, Denkmalschutz). Die mittelalterlich geprägte Stadtstruktur der Altstadtinsel wird durch die heutigen Anforderungen vor Herausforderungen gestellt. Das UNESCO-Welterbe „Lübecker Altstadt“ auf der Altstadtinsel stellt einen Publikumsmagnet dar, der überregionale Tourist:innenströme anlockt. Aber auch innerhalb der Stadt Lübeck gibt es erhebliche Binnenverkehre, die sich ebenso stark auf die Altstadtinsel konzentrieren. Das Busverkehrssystem in Lübeck hat im Bestand seinen wichtigsten Umsteigeknoten am Hauptbahnhof, an dem der ZOB angegliedert ist. Die meisten Buslinien bedienen die Altstadt und fahren ab dem ZOB über den Holstentorplatz. Die Linie 5 quert die Altstadt beispielsweise in Ost-West-Richtung und verkehrt ganztägig im 10-Minuten-Takt, was sie zur taktstärksten Linie in Lübeck macht. Die abseits der Altstadt gelegenen Stadtteile bedingen eine gute Anbindung an die zentralen Bereiche der Stadt, insbesondere die Großwohnsiedlungen von Kücknitz, Moisling, Buntekuh und Eichholz sind Nachfrageschwerpunkte.

Die heutige Situation ist durch einen für eine Stadt dieser Größe niedrigen Modal-Split im ÖV von rund 11 % geprägt, vergleichbar mit Kiel. Die Klimaschutzziele (siehe Hauptwerk Verkehrsentwicklungsplan Lübeck) sind mit diesem ÖV-Anteil nicht zu erreichen, der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) selbst wird Aussagen tätigen, wie diese Situation zu verbessern ist. Die Innenstadt, die ursprünglich nicht für das Auto geplant wurde und die längste Zeit ihrer Geschichte autofrei war, ist heute sehr deutlich durch den Kfz-Verkehr und Busverkehr geprägt. Der Hauptbahnhof als zentraler Bahnknoten mit ZOB liegt in westlicher Richtung außerhalb der Innenstadt.

2.2 Straßenbahn im Kontext der historischen Lübecker Altstadt

Die Straßenbahn ist 1959 in Lübeck geschlossen worden, es gab aber mal ein recht umfangreiches Netz, wie die folgende Abbildung 1 zeigt:

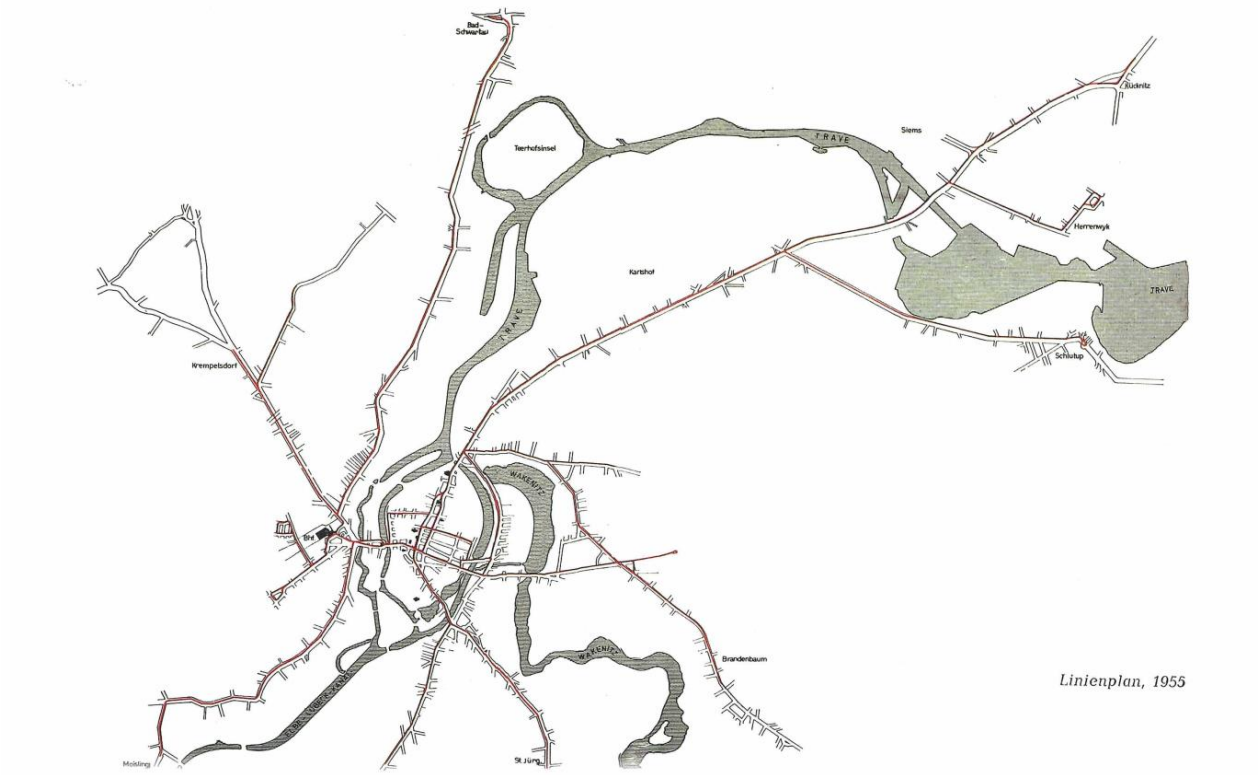


Abbildung 1: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck, zentraler Bereich 1950er Jahre (Quelle Stadtarchiv Lübeck)

Neue Straßenbahnfahrzeuge, die deutlich breiter als die alten Straßenbahnfahrzeuge sind, müssten auch die Innenstadt mit ihren engen Straßenräumen und Kurven durchqueren. Sonst ist aufgrund der topographischen Lage auch im Zusammenhang mit der Trave und den vielen Brücken, die alle unter Denkmalschutz stehen, keine sinnvolle Anbindung der Innenstadt und Durchbindung von Linien denkbar. Für den Fall von Überlegungen, ein Straßenbahnsystem nicht in die historische Innenstadt führen zu wollen – also ein Szenario „Straßenbahn nur außerhalb der Innenstadt“ müsste diese noch durch viele Buslinien erschlossen werden, was auf den Außenästen zwangsläufig zu parallelen Bedienungen führen würde, was wirtschaftlich und planerisch nicht sinnvoll ist. Dementsprechend wird in dieser Untersuchung ein Fokus auch auf die Altstadt gelegt. Hier sinnvolle Querungs- und Bedienmöglichkeiten zu ermitteln und daraus ein Liniennetz mit ausreichender Nachfrage zu entwickeln ist von zentraler Bedeutung für das gesamte Teilgutachten.

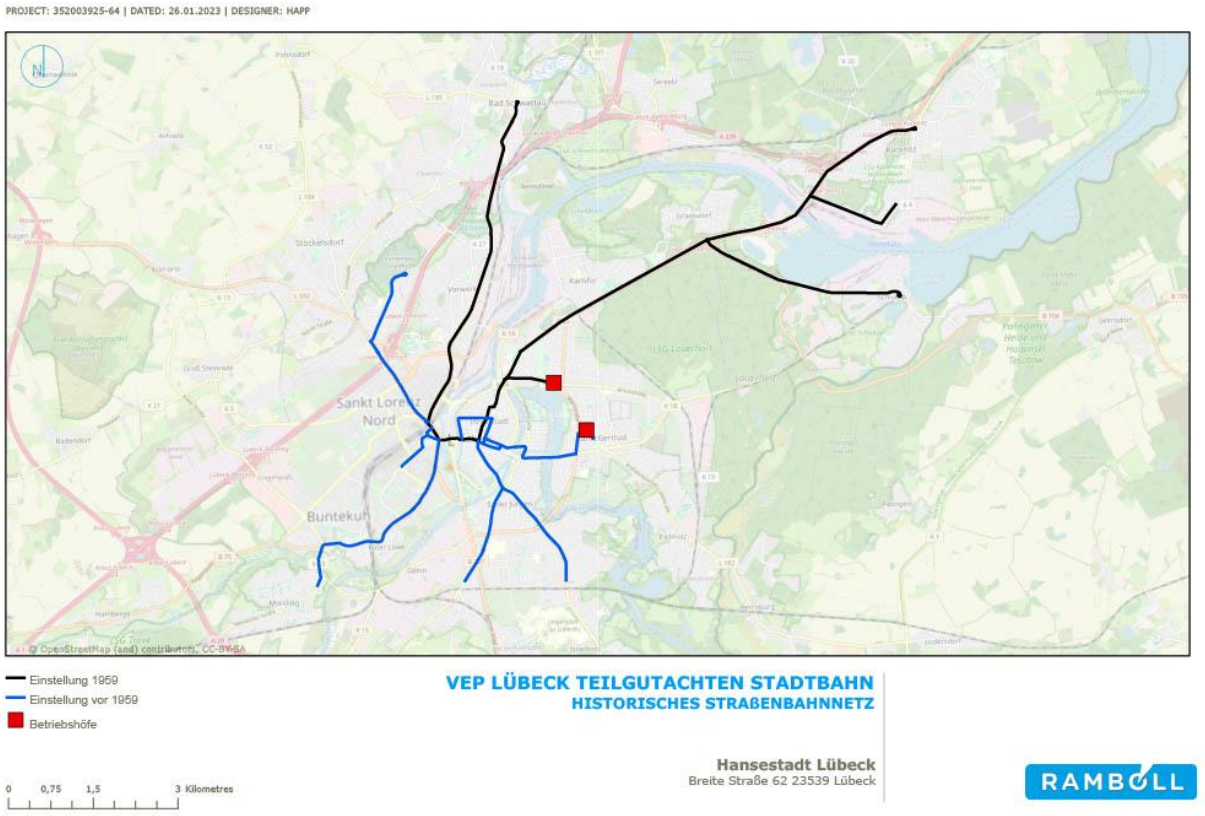


Abbildung 2: Historisches Straßenbahnnetz Lübeck

Zu beachten ist dabei der UNESCO-Weltkulturerbe-Status der Innenstadt als Ensemble. Hier ist Lübeck vergleichbar mit Bordeaux, welches diesen Status heute auch hält, ihn aber insbesondere mit der Einführung der Straßenbahn ohne Oberleitung in der Innenstadt erhalten hat (siehe folgende Abbildung 3). Der UNESCO-Weltkulturerbe-Status und eine Straßenbahn schließen sich also nicht aus, wenn diese behutsam in den städtebaulich sensiblen Bereich eingefügt wird.



Abbildung 3: Beispiel Straßenbahn Bordeaux, Unesco-Weltkulturerbe (Quelle: Wikipedia)

2.3 Renaissance der Straßenbahn in Europa

Ein Blick in unser Nachbarland Frankreich zeigt, dass dort in den letzten drei Jahrzehnten über 25 Städte (z.T. bereits ab 40.000 Einwohner:innen) neue Straßenbahnsysteme eingeführt haben. Waren dort Mitte der 1980er Jahre nur noch drei Straßenbahnsysteme in Betrieb (in Lille, St Etienne, Marseille), könnte in naher Zukunft das 130.000 Einwohner:innen zählende Annecy die 30. Straßenbahnstadt in Frankreich werden. Langzeiterfahrungen in französischen Straßenbahnstädten zeigen, dass hier oftmals eine Vervielfachung der Fahrgastzahlen im Vergleich zum vorher verkehrenden Bussystem möglich wurde sowie zusätzlich positive Effekte auf den innerstädtischen Einzelhandel feststellbar sind. Die neuen Systeme bewiesen sich als wichtiger Standortfaktor: So trat in Städten mit wiedereingeführten Straßenbahnen – beispielsweise in Strasbourg – eine Attraktivitätssteigerung und Belebung der Stadtkerne ein (mehr Passant:innen, weniger Emissionen). Hierdurch stiegen sowohl der Absatz des Handels als auch die Grundstückswerte. In Strasbourg konnten bereits drei Jahre nach der Eröffnung der ersten Straßenbahnlinie 43% mehr Menschen im Gesamtnetz des ÖPNV gezählt werden. Insgesamt konnte dort der ÖPNV-Anteil am Modal Split verdoppelt, der Autoverkehr um 17% verringert, sowie das Aufkommen an Fußgänger:innen in den Einkaufsstraßen um 20% gesteigert werden. In Grenoble in den französischen Alpen, wo bereits 1987 die Straßenbahn wiedereingeführt wurde, konnten die Fahrgastzahlen im ÖPNV-Gesamtnetz mittlerweile im Vergleich zu Vor-Straßenbahn-Zeiten mehr als verdoppelt werden, ebenso im südfranzösischen Montpellier (+115 % Fahrgäste), wo ab dem Jahr 2000 ein immer größer werdendes Netz aufgebaut werden konnte. Ähnliche Erfolgszahlen sind im Nachbarland Dänemark zu verzeichnen: In Aarhus, das seit dem 21. Dezember 2017 wieder eine Straßenbahn hat, lag das Fahrgastaufkommen bereits 100 Tage nach der Eröffnung knapp 40% über dem Niveau der zuvor auf den nun durch die Straßenbahn bedienten Busrelationen. Auch in Odense nahm 2022 ein neues Stadtbahnsystem den Betrieb auf, in Kopenhagen soll die neue Stadtbahn 2025 eröffnet werden. In Lund, Schweden, wurde der Betrieb einer neuen Straßenbahn 2020 aufgenommen.

2.4 Verkehrspolitische Ziele bzw. Beschlusslage in Lübeck

Das Thema Wiedereinführung einer Straßenbahn wurde in Lübeck in den letzten Jahren immer wieder diskutiert, war im alten VEP von 2000, sowie im ersten und zweiten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck enthalten. So schlug der VEP 2000 die „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch 'Systemsprung' auf die Stadtbahn“ vor und empfahl die weitere Vertiefung dieses Themas. Entsprechend wurde die Stadtverwaltung am 24.02.2011 von der Bürgerschaft damit beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahn durchführen zu lassen (TOP 12.3, Drs. Nr. 29). Dies konnte jedoch infolge anderer Prioritätensetzung zunächst nicht umgesetzt werden, sodass für die Klärung der vor dem Hintergrund der Verkehrswende strategisch wichtigen Grundsatzfrage pro oder contra Straßenbahnsystem bis dato eine fundierte Planungs- und Entscheidungsgrundlage fehlte.

Die hiermit vorgelegte Untersuchung hat somit eine hohe Relevanz für die politische Entscheidungsfindung und für den zukünftigen Verkehrsentwicklungsplan: Dieser soll generell aufzeigen, wie das Lübecker Verkehrssystem im Hinblick auf die Herausforderungen der Zukunft angepasst werden muss. Vor dem Hintergrund ist gleich zu Beginn des Prozesses die Frage zu klären, ob eine Straßenbahn bei der Aufstellung des VEP mitgedacht werden soll oder nicht. Das Gutachten soll dabei auf den Punkt bringen, wie und ob eine Straßenbahn dazu beitragen kann,

die Ziele der Bürgerschaft zum VEP (20 % ÖV-Modal Split-Anteil nach Wegen, 40 % nach Leistung) sowie die Ziele der Bürgerschaft zum Klimaschutz (Klimaneutralität bis 2035) zu erreichen. Darüber hinaus soll geklärt werden, wie eine Straßenbahn (mit Busergänzungsnetz) im direkten Vergleich zu einem deutlich verbesserten Busverkehrssystem im Hinblick auf Punkte, wie Effizienz, Gewinn wahlfreier Fahrgäste, verfügbare Kapazitäten der Altstadtinsel, den Einsatz von Fahrzeugen und Fahrer:innen abschneidet.

Hierbei steht die Frage im Mittelpunkt, ob ein Systemsprung auf die Straßenbahn eine Strategie ist, auf die die Hansestadt Lübeck setzen sollte, oder ob die Potenziale zu gering sind, um dieses Vorhaben hinreichend zu begründen.

3. Planungsparameter

In diesem Kapitel werden die grundsätzlichen technischen Planungsparameter für eine hochwertige, moderne Straßenbahn definiert. Es wird erläutert, wie diese auf die Hansestadt Lübeck angewendet werden können, welche Annahmen der weiteren Planung dieser Machbarkeitsstudie zugrunde liegen und welche Parameter noch flexibel sind.

Eine Straßenbahn sollte auf eigener Trasse möglichst unabhängig vom Straßenverkehr geführt werden, um einen verlässlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Auch für die Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist eine Mindestquote von 50% eigenem Bahnkörper relevant.

Sollte ein eigener Bahnkörper nicht möglich sein, was im Allgemeinen an den verfügbaren Straßenraumbreiten (von Fassade zu Fassade) oder der verringerten Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs liegt, ist auch eine Führungsform als Mischbetrieb mit Lage von Gleisen im Straßenraum möglich. In diesem Falle sollte durch moderne Methoden der Verkehrslenkung eine gute Priorisierung der Straßenbahn erreicht werden, damit diese möglichst wenig durch andere Verkehrsteilnehmende beeinträchtigt wird. Auch das ist eine Voraussetzung für die Förderung nach GVFG (siehe Kapitel 4.5).

Grundsätzlich sind in den Straßenzügen, welche für die Straßenbahn in Frage kommen, die verfügbaren Straßenraumbreiten zu klären. Dabei sind alle Verkehrsträger angemessen zu berücksichtigen. Ein klassischer Querschnitt beinhaltet Raum für den Fußverkehr, Radverkehrsanlagen, Parken/Anliefern, Bäume, Straßen, Straßenbahn, Signale/Schilder/Lichtsignalanlagen, Masten der Stromversorgung oder Straßenbeleuchtung sowie ggf. Haltestellen. Für alle Verkehrsträger gibt es Mindestmaße, die weitgehend in den Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt) oder den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geregelt sind. Zwischen den Verkehrsträgern sind dabei auch Sicherheitsabstände zu berücksichtigen. Für die Straßenbahn gilt die Verordnung für Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab).

Die nach BOStrab maximal mögliche Fahrzeugbreite beträgt 2,65 m. Grundsätzlich wurde deswegen für diese Machbarkeitsstudie diese Breite von 2,65 m unterstellt, welche die höchste Fahrgastkapazität und damit Wirtschaftlichkeit pro Fahrgast bietet. Diesen Weg geht aktuell die Stadt Kiel mit 54 und 45 m langen Straßenbahnfahrzeugen der Breite 2,65 m. Für Lübeck muss aber die Altstadt mitberücksichtigt werden, so dass die Breite von 2,40 m, die aus städtebaulichen

Gründen viele französische Systeme (oder Deutsche Systeme aus historischen Gründen) aufweisen, mit in Betracht gezogen wird. Die Fahrzeugbreite ist also nicht vorab festgelegt.

Die notwendige Fahrzeuglänge und damit auch Haltestellenlänge ergibt sich aus der Nachfrage und wurde für diese Studie grob abgeschätzt.

3.1 Hochwertiger Straßenbahnbetrieb

Folgende Grundsätze kommen zur Anwendung, welche bei einer späteren Fortführung der Planung auch gelten werden. D.h. von diesen sollte nicht abgewichen werden:

- Führung so viel wie möglich auf eigener zweigleisiger/zweispuriger Trasse, wenn es von den Straßenbreiten möglich ist und die anderen Verkehrsträger den notwendigen Platz erhalten sowie die Straßenleistungsfähigkeit noch angemessen ist.
- Volle 100 % Priorisierung an Kreuzungen für attraktive Fahrzeiten ist anzustreben, wobei insbesondere der Einfluss auf die Knotenleistungsfähigkeit zu prüfen ist.
- Der Betrieb muss „hochwertig" für den Fahrgast erfahrbar sein, durch einen möglichst hohen Beförderungskomfort, insbesondere im Vergleich zum Ist-Zustand.
- Für ein attraktives Angebot ist ein dichter Takt von mindestens 10 Minuten (zur Hauptverkehrszeit) auf den Außenästen einzurichten.
- Fahrzeuge verkehren im Zwei-Richtungsbetrieb ohne Wendeschleifen (die oft mehr Platz benötigen).
- Es besteht ein hoher städtebaulicher Anspruch**,** mit besonderer Sensibilität in der Innenstadt von Lübeck vor dem Hintergrund des UNESCO-Welterbes
- Haltestellenabstand
  - Im Kernbereich liegt dieser bei 300 bis 400 m,
  - Außenbereich gilt der Zielwert von 700m – 1000m (höhere Reisegeschwindigkeit)
- Zielwert für die Durchschnittsgeschwindigkeit einer Straßenbahn in Lübeck ist 18-20 km/h
  - Gute Balance zwischen attraktiven Fahrzeiten (auch im Vergleich zum MIV) und Nachteilen für andere Verkehrsteilnehmende.
  - Effekt der Altstadt mit langsamen Geschwindigkeiten ist dabei berücksichtigt.

3.2 Betriebsform

Folgende Möglichkeiten kommen für die Straßenbahn in Frage:

- Typ 1 Besonderer Bahnkörper: 2-gleisig; ungestörter Betrieb auf eigenem Gleiskörper (besonderer Bahnkörper gem. BOStrab) als Grundsatz der gesamten Studie
- Typ 2 Straßenbündiger Bahnkörper (Mischbetrieb mit IV im Straßenraum): Diese Ausprägung ist nur die Ausnahme - wenn möglich unter Einsatz der dynamischen Straßenraumfreigabe. Idealerweise sollte ein möglichst geringer Teil des gesamten Netzes als Mischbetriebstrasse ausgeführt werden, um die Projektziele zu erreichen. Bei hohen Werten sollten zukünftige betriebliche Simulationen zeigen, wie die Effekte auf die Fahrzeitberechnung sich insgesamt auswirken und die Projektziele - insbesondere ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Indikator - trotzdem erreichbar sind. Bei

diesem Typ kann auch ein Gleis im Straßenraum liegen, und das andere als eigener Gleiskörper ausgeführt werden.
- Typ 3 Eingleisige Abschnitte: Diese Betriebsform ist grundsätzlich zu vermeiden und nur in Ausnahmefällen (z.B. städtebauliche Gründe, enge Platzverhältnisse) denkbar; sie ist bei Fortführung der Planung auf ihre betrieblichen Folgewirkungen (geringe Kapazität und Betriebsstabilität) im Netz mit einem Betriebsmodell zu prüfen.





Abbildung 4: Betriebsform Straßenbahn (Quelle: Ramboll)

3.3 Fahrzeuge

Folgende Grundsätze kommen zur Anwendung:

- Modernes attraktives Niederflursystem mit 100% Barrierefreiheit, die gesetzlich vorgeschrieben ist.
- Der Einstiegsbereich der Fahrzeuge liegt ca. 50 mm höher als die Bahnsteighöhe. Eine Standardbahnsteighöhe für neue Systeme ist normalerweise 300 mm, was ein guter Kompromiss zwischen der notwenigen Barrierefreiheit, der Wirtschaftlichkeit von Fahrzeugen (Instandhaltung und Anschaffung) und der städtebaulichen Integration von Haltestellen darstellt. Die Bahnsteighöhe ist aber für Lübeck noch nicht festgelegt.
- Die Fahrzeuglänge ist abhängig von Nachfrage und bestimmt auch die Länge der Haltestellen. Beides ist aktuell für Lübeck noch nicht festgelegt, erste grobe Abschätzungen wurden getroffen.
- Es gibt eine klare Tendenz bei neuen Straßenbahnsystemen zu längeren Fahrzeugen, die nicht mehr in zweifach-Traktion gekuppelt fahren. Die Unterschiede zwischen Hauptverkehrs- und Schwachlastzeiten nehmen generell ab, Stärken- und Schwächen von Fahrzeugeinheiten wird damit weniger relevant. Das wurde auch für Lübeck unterstellt, ist aber nicht final festgelegt.
- Die Fahrzeugbreite sollte aus wirtschaftlichen Gründen die maximale Breite von 2,65 m nach BOStrab ausnutzen, eine geringere Breite von 2,40 m sollte aber auch aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Altstadt geprüft werden. Die Fahrzeugbreite ist somit nicht festgelegt.
- Bei einer Fahrzeugbreite von 2,30 m sind nur noch 2+1 Sitze in einer Reihe möglich, was langfristig zu einer zu geringen Kapazität führt und für ein neues System nicht zu empfehlen ist. Diese Breite wurde in der Machbarkeitsstudie deswegen nicht berücksichtigt.
- Die minimale Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer beträgt 3,80 m, was für die Prüfung bei engen Durchfahrten (z.B. Burgtor) wichtig ist.
- Es wird noch keine Vorentscheidung für einen Fahrzeugtyp getroffen, die wesentlichen Typen werden in dieser Machbarkeitsstudie geprüft:
  - Drehgestellfahrzeug, d.h. unter dem Fahrzeug sind frei ausdrehbare Drehgestelle angebracht, die im Allgemeinen eine gute Laufruhe, hohen Fahrgastkomfort und

geringeren Lärm in Kurvefahrten aufweisen sowie zu weniger Verschleiß (Instandhaltungskosten) führen.

- Multigelenkfahrzeug, d.h. nur geringfügig ausdrehbare Fahrgestelle unter dem Fahrzeug, welche aber zu einem großzügigeren Innenraum und dessen Konfigurationsmöglichkeiten führen. Multifunktionsbereiche und Türen können freier angeordnet werden. Die meisten der modernen französischen Systeme sind Multigelenkfahrzeuge, die aber im Allgemeinen mehr Verschleiß und Instandhaltungskosten nach sich ziehen.

3.4 Barrierefreiheit, Bahnsteighöhe und Einstiegssituation

Die vollständige Barrierefreiheit ist zu gewährleisten. Das ist eine gesetzliche Vorgabe ab 2022 in allen ÖV-Netzen. In dem zum 1. Januar 2013 erneuerten PBefG kommt der Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich erhöhte Bedeutung zu. Die aktualisierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG verlangt, dass der Nahverkehrsplan des ÖPNV-Aufgabenträgers die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Bahnsteige für moderne neue Straßenbahn-Systeme weisen eine Höhe von 250 bis 300 mm auf (siehe auch Kapitel 3), die genaue Höhe muss zum aktuellen Zeitpunkt nicht festgelegt werden. Die Einstiegshöhe des Fahrzeugs liegt rund 50 mm im leeren unbeladenen Zustand über der Bahnsteighöhe.

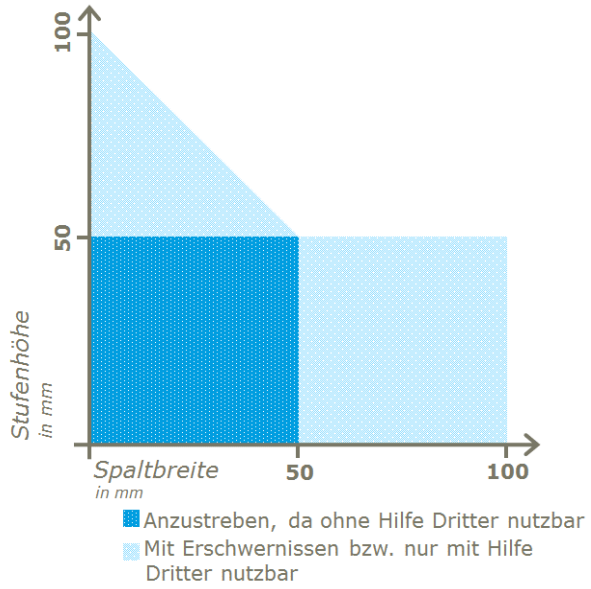


Abbildung 5 : Anzustrebende Einstiegssituation, Quelle: VDV7011, Kapitel 3.1, 11/2000

3.5 Energieversorgung

Die gegenwärtig am häufigsten verwendete Technologie und somit die herkömmlichste Antriebstechnologie im Bahnsektor ist das Fahren unter Fahrdraht. Die Oberleitung ist ein sehr bewährtes System, das sich nicht nur als wirtschaftlichste Lösung der Stromversorgung für Straßen- und Straßenbahnen kennzeichnet, sondern auch einen geringen ökologischen

Fußabdruck aufweist. Auch was den Wirkungsgrad (Ausnutzungsgrad der zu Verfügung gestellten Primärenergie) angeht, ist der Fahrdraht mit 80 % die bestmögliche Lösung (Quelle: Miklautz, 2019). Die Erfahrungen der seit den 1990er Jahren in Frankreich neu entstandenen Netze zeigen, dass eine städtebaulich verträgliche Integration (auch Oberleitung ohne Tragseil) auch bei der klassischen Oberleitung machbar ist.

Deswegen ist die klare Empfehlung außerhalb der Altstadt eine Oberleitung mit 750 V zu installieren, Unterwerke sind alle 1,5 bis 2 km notwendig. Das sollte in zukünftigen Planungsphasen auch berücksichtigt werden.

Für die Altstadt stellt sich die Lage anders dar. Hier wird ein oberleitungsloser Betrieb aus städtebaulichen Gründen empfohlen. Die genaue technische Lösung steht zu einem so frühen Zeitpunkt aber nicht fest. Grundsätzlich ist dabei folgendes zu beachten bzw. folgende Lösungen kommen in Frage:

- UNESCO-Welkulturerbe Status: Nach der Ortsbesichtigung ist nach Auffassung von Ramboll eine Oberleitung kaum vorstellbar oder technisch teilweise nicht möglich (z.B. Burgtor Durchfahrtshöhe)
- Mögliches Vorbild ist die Straßenbahn in Bordeaux, die im Innenstadtbereich ohne Oberleitung verkehrt; dessen Lösung der Stromzuführung aus dem Gleisbereich (APS) ist aber teuer und technisch anspruchsvoll; in Deutschland ist das System bisher nicht realisiert und nicht zugelassen worden.
- Die Batterietechnik auf den Fahrzeugen entwickelt sich immer weiter und stellt eine sinnvolle Alternative zur Oberleitung auf kürzeren Abschnitten dar. Gesamte Systeme, die nur mit Batterieenergie ohne weitere Aufladung verkehren, gibt es bisher nicht. Nachteilig ist das höhere Gewicht der Fahrzeuge und insbesondere die Auswirkungen auf die vielen Brücken in Lübeck.
- Für Lübeck kommt nach Einschätzung von Ramboll eine Lösung wie in Luxemburg ohne Oberleitung mit kurzer Aufladung von Fahrzeugbatterien an zentralen Haltestellen in der Altstadt in Frage; die Aufladung kann aus dem Gleisbett erfolgen, um die Fahrzeuge nicht mit zu schweren und großen Batterien ausstatten zu müssen.





Abbildung 6 : Straßenbahn Angers (links, Quelle Ingolf Berger, Ramboll) und Straßenbahn Luxemburg (rechts, Quelle Ramboll)

- Die wesentlichen Merkmale aus Luxemburg sind:

- Das Fahrzeug verfügt über einen Stromabnehmer für den Betrieb in Außenbereichen- In der zentralen Innenstadt wird der Strom (auch 750 V) über einen sogenannten „ausfahrbaren Schuh“ unter dem Drehgestell an Haltestellen zugeführt.
- Die Stromschiene im Gleis an den Haltestellen führt nur Strom, wenn das Fahrzeug darüber fährt, d.h. es ist eine aufwändigere Sicherung notwendig. Das System ist deutlich komplexer und auch teurer als eine konventionelle Oberleitung.
- Batterien/Super-Caps werden an den Haltestellen kurz aufgeladen, was für den Betrieb in der Innenstadt ausreicht.
- Die Kapazität der Batterien/Super-Caps ist so bemessen, dass die Innenstadt auch bei technischen Fehlern der Stromschiene (Frage nach der Verfügbarkeit des Systems) eingeschränkt durchfahren werden kann. Wichtig ist die Redundanz des Gesamtsystems.

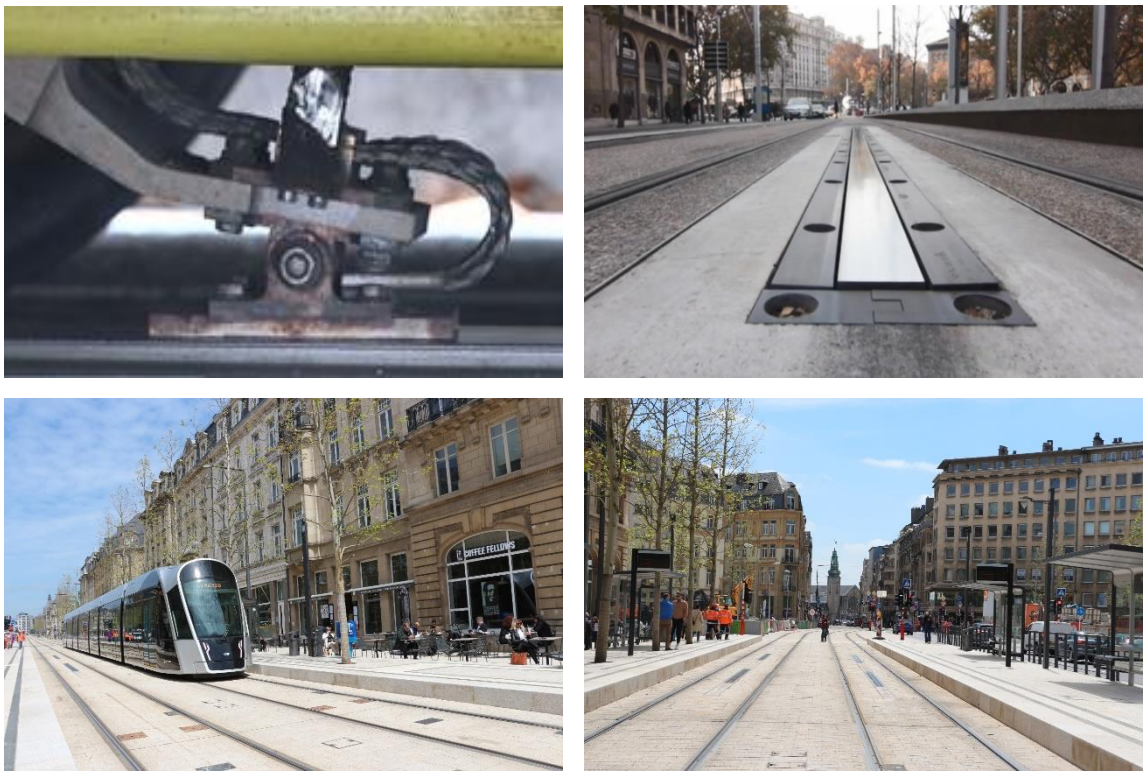


Abbildung 7 : Straßenbahn Luxemburg, Stromzuführung aus dem Gleisbett an den Haltestellen (Quelle: Stadt Luxemburg)

3.6 Regelquerschnitte

Die Regelquerschnitte beziehen sich nur auf den Bereich der Fahrbahn der Straßenbahn, die Planung und Dimensionierung von Kfz-Fahrspuren, Radwegen oder Gehwegen erfolgt nach den einschlägigen Regelwerken bzw. nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den lokalen Standards, die hier nicht aufgelistet werden.

Die vorgeschlagenen Regelquerschnitte beruhen auf:

- Betriebsordnung Straßenbahn, BOStrab
- Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs, EAÖ-Ausgabe 2013
- Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen, RASt 2006

- Dem Lichtraumbedarf von Fahrzeugen der Breite 2,65 m mit Zuschlägen (siehe auch Kapitel 7.1 - Anhang 1

Es wurden 6 Regelquerschnitte entwickelt, welche in Kapitel 7.1 – Anhang 1 dokumentiert sind:

- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper
- Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk

3.7 Lichtraumbedarf in engen Radien (Altstadt)

In engen Radien ist der Standardlichtraum der Regelquerschnitte aufzuweiten, da Straßenbahnfahrzeuge in verschiedenen Konfigurationen, d.h. in Abhängigkeit der Länge und Anordnung von Wagenkästen und Drehgestellen bzw. Fahrwerken, nach innen und außen „ausschlagen“ und mehr Platz als im geraden Gleis benötigen. Da zu diesem Zeitpunkt noch kein Fahrzeugtyp ausgewählt wurde (siehe Kapitel 3.3) ist aufgrund von vergleichbaren Projekten der notwendige Zuschlag für enge Radien abgeschätzt worden. Das ist für die beiden in Frage kommenden Fahrzeugbreiten von 2,40 m und 2,65 m erfolgt.

Generell gilt, dass der Verschleiß Rad-Schiene in engen Radien deutlich ansteigt und ein wesentlicher Kostentreiber ist. Auch nimmt das sogenannte „Kurvenquietschen“ zu und damit das Lärm- und Erschütterungsrisiko. Deswegen wurden die minimalen Radien, die für moderne Fahrzeuge noch sinnvoll zu betreiben sind, auf 25 bzw. 23 m gesetzt. Der Zielwert ist 25 m, 23 m der Ausnahmewert. Davon sollte auch in zukünftigen Planungen nicht abgewichen werden.
Insbesondere die Straßenräume in der Altstadt werden einer detaillierten Betrachtung mit diesen Radien unterzogen.

Die folgenden Annahmen für minimalen Lichtraumbedarf der Trasse in engen Kurvenradien bei geringen Geschwindigkeiten und 15 cm Zuschlag für den dynamischen Lichtraum ohne Sicherheitsbereich (50 cm in den Regelquerschnitten, siehe Kapitel 7.1 - Anhang 1) wurden getroffen. Mit diesen Werten wurden die Querungsmöglichkeiten der Altstadt berechnet:

Tabelle 1: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 25 m

Kurvenradius=25 m	Multigelenkfahrzeug	Drehgestellfahrzeug
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 2 Gleise	7,30 m	7,90 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 2 Gleise	6,80 m	7,40 m
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 1 Gleis	3,70 m	4,70 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 1 Gleis	3,45 m	4,45 m

Tabelle 2: Abschätzung Lichtraumbedarf im Radius 23 m

Kurvenradius=23 m	Multigelenkfahrzeug	Drehgestellfahrzeug
Fahrzeugbreite: 2,65 m; 2 Gleise	7,40 m	8,00 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 2 Gleise	6,90 m	7,50 m

Fahrzeugbreite: 2,65 m; 1 Gleis	3,80 m	4,80 m
Fahrzeugbreite: 2,40 m; 1 Gleis	3,55 m	4,55 m

3.8 Umgang mit Kreisverkehren

Eine im Vergleich zu anderen Städten besondere verkehrliche Situation ergibt sich in der Hansestadt Lübeck durch die Vielzahl groß dimensionierter, teils mehrspuriger und großteils bisher nicht signalisierter Kreisverkehrsplätze, die “Teller” genannt werden.

Die Dimensionen würden ein Ausfahren der Kreisfahrbahn durch die Straßenbahn zwar teilweise sogar zulassen, aus verkehrstechnischer und fahrdynamischer Sicht stellt dies jedoch keine sinnvolle Lösung dar. Grundsätzlich ist daher davon auszugehen, dass bei einer Umgestaltung der Kreisverkehre mit entsprechender Signalisierung eine gradlinge Führung der Straßenbahn über die Kreisverkehrsmitte baulich machbar ist. Hierfür existieren aus umgesetzten Straßenbahnprojekten im In- und Ausland auch entsprechende Umsetzungsbeispiele, die sowohl die baulichen, als auch die regulatorischen Anforderungen erfüllen.

Aufgrund der beschriebenen besonderen Situation in Lübeck, der teils im heutigen Bestand nachgewiesenen Unfallhäufung und der Auswirkungen der teils sehr innenstadtnah liegenden “Teller” auf den Fuß- und Radverkehr und das Stadtbild sollte jedoch stets im Einzelfall betrachtet werden, welche anderen Führungsformen machbar sind. Da für einen Straßenbahnkorridor ohnehin der Straßenraum umverteilt wird, besteht hier auch eine Chance, historisch gewachsene, aber nicht mehr zeitgemäße Strukturen zu ersetzen und die geförderten Baukosten der Straßenbahn auch für die Zwecke der anderen Verkehrsträger einzusetzen.

Der in Erarbeitung befindliche Verkehrsentwicklungsplan ist ein Bindeglied der Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger und soll optimale Lösungen ableiten, die trotz der Konkurrenz um die begrenzten Flächen eine verbesserte Gesamtsituation ergeben. Hierbei werden auch die Lübecker Teller mit ihren Besonderheiten betrachtet und Erkenntnisse abgeleitet werden, die für den Umsetzungsprozess einer Straßenbahn hilfreich sein werden.

4. Analyse und Netzkonzeption

4.1 Analyse von Korridoren

Nachfolgend wird beschrieben, mit welchen Eingangsdaten die denkbaren Varianten geprüft wurden und welche Erkenntnisse hierbei gewonnen wurden. Die gesamte Phase der Netzkonzeption wurde mit dem Verkehrsmodell begleitet, sodass transparent und vergleichbar Aufwand und Wirkungen der Ansätze in Relation gebracht werden konnten.

Zunächst sollen in Kapitel 4.1.1 das Verkehrsmodell und die daraus gewonnenen Daten beschrieben werden, anschließend werden für jeden Korridor die Ergebnisse der Abwägung dargestellt.

4.1.1 Verkehrsnachfrage und Verkehrsmodellierung

Für die Hansestadt Lübeck wurde in den vergangenen Jahren ein neues regionales multimodales Verkehrsnachfragemodell erarbeitet. Zu Beginn der Bearbeitung des "Teilgutachten Straßenbahn" lag aus diesem der finalisierte Analysestand vor, wohingegen die Prognose noch in Abstimmung war. Aus diesem Grund wurde für das Teilgutachten Straßenbahn ein mehrstufiges Vorgehen gewählt. Die Grobanalyse der einzelnen Korridore wurde basierend auf dem Analysestand durchgeführt. Die Erkenntnisse aus der Modellierung wurden zur Veredelung der Modellstände im Sinne der Fragestellung genutzt, die in das Grundmodell einflossen. Parallel wurde der Prognosestand finalisiert und erarbeitet, sodass für die Bewertung der Gesamtnetzvarianten auf diesen zurückgegriffen werden konnte.

Die Verkehrsströme im Analysefall sind anhand von Zählwerten der Jahre 2016-2019 sowie 2022 kalibriert, um Effekte durch die Corona-Pandemie auszublenden. Die Strukturdatenbasis (z. B. Einwohner:innenzahlen, Beschäftigte etc.) wurde für den Analysefall auf das Basisjahr 2021 festgesetzt. Für den Prognosefall sind die Strukturdaten auf das Prognosejahr 2035 fortgeschrieben worden, wobei hier insbesondere auch künftig geplante Aufsiedlungen von Wohnen und Gewerbe im Stadtgebiet und angrenzenden Umland im Modell berücksichtigt sind. Weiterhin sind beispielsweise auch Veränderungen der demographischen Struktur der Bevölkerung sowie die Umsetzung bestimmter Verkehrsprojekte im Straßen- und Schienenverkehr berücksichtigt. Für den Straßenverkehr handelt es sich um die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung sowie kommunale Maßnahmen mit fortgeschrittenem Planungsstadium. Für den ÖPNV lag ein landesweites Prognosenetz 2030+ der NAH.SH vor, welches u. a. neue Halte und verdichtete Betriebsleistung im Schienenverkehr vorsieht. Dieses wurde für den Prognosenullfall des Teilgutachtens Straßenbahn berücksichtigt, um mögliche Wechselwirkungen zwischen SPNV-Ausbau und einer städtischen Straßenbahn zu erkennen und zu bewerten.

Das Modell wurde als zentrales Werkzeug an diversen Stellen im Bearbeitungsprozess eingesetzt, welche nachfolgend dokumentiert werden:

Phase 1 – Anhand der heutigen Gesamtverkehrsströme aus dem Verkehrsmodell und der vorhandenen Nachfrage im ÖPNV wurde ermittelt, auf welchen Grobkorridoren die Einführung einer Straßenbahn nachfrageseitig Sinn ergeben könnte. Die in Frage kommenden Korridore wurden hiernach grob auf ihre bauliche Machbarkeit geprüft. Hierbei wurden Korridore ausgeschlossen, die zwar die hinreichende Nachfrage aufweisen, aber baulich deutliche Herausforderungen aufweisen und für die ein gleichwertiger anderer Korridor existiert.

Phase 2 – Modellierung und Bewertung der Bündelungswirkung eines Straßenbahn-Angebots in unterschiedlichen Korridoren bezogen auf gewonnene Neufahrgäste und Bündelung von Bestandsfahrgästen.
Mittels eines unterstellten Grundnetzes und korridorweisen "Ergänzungsbausteinen" wurden die einzelnen Ansätze auf ihre Wirksamkeit untersucht. Der Fokus hierbei lag auf der Anzahl gewonnener Neufahrgäste und der Bündelungsfähigkeit der Achse (Querschnittsbesetzung).

Phase 3 – Iterative Weiterentwicklung von Variantenansätzen in Korridoren in Abhängigkeit der baulichen und betrieblichen Restriktionen sowie qualitativen Auswirkungen auf das Gesamtnetz.

Für Korridore, in denen mehrere mögliche Laufwege und Bedienansätze bestanden, wurden diese einzeln bewertet. Sofern die Ergebnisse gleichrangig waren, wurden beide Varianten in die Gesamtnetzkonzeption weitergetragen. Sofern sich eine eindeutige Vorzugsvariante ergab, wurde nur diese für die Gesamtnetze verwendet.

Phase 4 – Kopplung der Einzelkorridore und der für die Korridore vorliegenden Alternativvarianten in Gesamtnetze, die betrieblich und baulich machbar erscheinen.

Phase 5 – Weiterentwicklung der Gesamtnetze und Priorisierung möglicher Bauabschnitte in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck für ein realistisches Gesamtszenario.

Phase 6 – Entwicklung eines flankierenden Busnetzes für das Gesamtszenario mit iterativer Prüfung von unterschiedlichen Ansätzen in den nicht von der Straßenbahn erschlossenen Gebieten.

Phase 7 – Modellierung des finalen Gesamtszenarios und Ergebnisdarstellung.



Abbildung 8: Untersuchte Korridore außerhalb der Innenstadt

Nachfolgend werden die Erkenntnisse für die einzelnen Korridore in den jeweiligen Phasen dargestellt und die Auswirkungen auf die Untersuchungen beschrieben. Dabei bleibt die Innenstadt vorerst unbetrachtet, da eine Führung aller Linien über die zentrale Altstadt als notwendig gilt und die exakte Verortung der Durchfahrung der Innenstadt hierbei nicht

entscheidend ist. Die technische Realisierbarkeit wird daher erst in den folgenden Kapiteln erörtert.

4.1.2 Korridor Nord (Bad Schwartau inklusive Cleverbrück)

Der Korridor weist bereits eine hohe Nachfrage im Bestand und zusätzlich hohe zusätzliche Nachfragepotentiale für ein Straßenbahn-Angebot auf. Durch die Lage im Netz besteht eine sehr hohe Bündelungsfähigkeit und ohne zusätzliche Travequerung auch keine Alternativtrasse (siehe Kapitel 4.1.5). Da die Nachfrage im südlichen Teil für einen 10-Minuten-Takt bereits zu hoch ist, wurde eine Aufspaltung auf zwei Linienäste als betrieblich beste Lösung angesehen. Diese stellen bis Vorwerk die notwendige Kapazität mit einem überlagerten 5-Minuten-Takt sicher. Für die beiden Außenäste drängt sich die Linienführung aus den heutigen starken Busachsen auf. In Phase 3 wurden diverse Untervarianten im Bereich Vorwerk sowie weitere Verlängerungen im Bereich Cleverbrück - Bad Schwartau ausgeschlossen, da für den zu erwartenden Mehraufwand keine hinreichende zusätzliche Nachfrage oder eine Reduktion der Busbetriebsleistung zu erwarten wäre. Vielmehr stellte sich eine starke tangentiale Busachse zwischen Stockelsdorf, Clever Landstraße und Bad Schwartau, die alle drei Straßenbahn -Radialen vernetzt, als beste Lösung in diesem Korridor heraus.

Alternative Linienführungen mit besserer Feinerschließung des Stadtbezirks Holstentor-Nord wurden verworfen, da hier straßenräumlich keine Eignung für eine Straßenbahn gegeben ist.
Auch eine baulich einfacher zu realisierende Führung gebündelt mit dem Korridor in Richtung Stockelsdorf bis zur Lohmühle und Weiterführung über den breiteren Straßenquerschnitt im Verlauf “Bei der Lohmühle” bis Vorwerk wurde bereits in Phase 2 ausgeschlossen, da den denkbaren baulichen Umsetzungsvorteilen eine erheblich schlechtere Erschließungswirkung gegenüber steht, die Verkehrsbelastung hoch ist und zudem für die südliche Schwartauer Allee weiter ein dichtes Busangebot finanziert werden müsste.

4.1.3 Korridor Nordwest (Stockelsdorf)

In diesem Korridor weist die direkte radiale Führung bis ins Stadtzentrum Stockelsdorf eine hohe Nachfrage aus, die mit einem 10-Minuten-Takt kapazitativ kongruiert. Da eine Verdichtung der Achse somit nicht zwingend nötig ist, verursachen weitere Außenäste höhere Betriebskosten bei geringerem Nutzen. Denkbare Abschnitte in Richtung Dornbreite, Schönböcken, Groß Steinrade und Stockelsdorf-Nord wurden aufgrund der geringen Nachfragewirkung bei höheren Betriebkosten und baulichsteils schwierig umzusetzenden Rahmenbedingungen bereits in Phase 2 ausgeschlossen. Eine Führung der Achse in Richtung Cleverbrück (siehe 4.1.2) über die Friedhofsallee wurde in Phase 3 verworfen, da ein deutlich geringeres Nachfragepotential als über die Schwartauer Allee und Vorwerk besteht und sich dort eine weitere Linie aus Kapazitätsgründen als notwendig herausgestellt hat.

Das Linienende in Stockelsdorf wurde in Phase 3 in verschiedenen Varianten geprüft. Die im Zielnetz unterstellte Endstelle am Ravensbusch mit räumlich feinerschließender Durchfahrung des Zentrums via Ahrensböker Str. und Marienburgstr. hat sich hierbei als zielführend erwiesen,

da hierdurch die meiste Einsparung an Buskilometern bei guter Erschließungswirkung möglich ist.

4.1.4 Korridor Südwest (Buntekuh und Moisling)

In den Phasen 1+2 wurde die hohe Bündelungswirkung und das hohe Nachfragepotential über die Ziegelstraße bestätigt. In Phase 3 wurde geprüft, ob eine Verdichtung mit einer zweiten Linie die Nachfrage weiter steigern kann. Hierbei wurden auch verschiedene Endstellen und Erschließungsvarianten im Bereich Buntekuh überprüft. Die Nachfragewirkung blieb verglichen mit anderen Korridoren jedoch unterdurchschnittlich, sodass eine Verdichtung mit einer zweiten Linie für die ersten Umsetzungsstufen verworfen wurde. Über Buntekuh hinaus besteht nur im Korridor in Richtung Moisling ein ausreichend hohes Nachfragepotential, welches jedoch innerhalb von Moisling auf drei Korridore aufgespalten wird. Eine alle Nachfragebereiche erschließende Lösung ist nicht möglich und Varianten mit optimaler Erschließung stellten sich baulich als schwierig heraus. Da auch weiterhin starke Busachsen in Richtung Moisling über Sankt-Lorenz-Süd bestehen und insbesondere der Bahnhof Moisling auch aus verschiedenen Korridoren angefahren werden sollte, weswegen weitere Busleistungen notwendig sind, hat sich auch aus Sicht der Betriebsleistung eine Durchbindung nach Moisling nicht als vorteilhaft erwiesen. Da die grundsätzliche Nachfrage jedoch vorhanden ist und mit einer möglichen Alternativführung mit neuer Travequerung im Bereich Hohenstiege auch eine optimierte Variante besteht, wird der Korridor Moisling für eine mögliche weitere Ausbaustufe empfohlen und nicht verworfen.

Über Buntekuh hinausgehend wurden mögliche weitere Endpunkte am CITTI-Park Herrenholz, im Bereich Moislinger Baum oder Hamburger Str. Untersucht. Alle Varianten wiesen nur geringe zusätzliche Nachfrageeffekte bei gleichzeitig höheren Baukosten auf und werden daher nicht zur Umsetzung empfohlen. Eine konsequente Ausrichtung des Busverkehrs auf die Haltestelle Buntekuh mit optimierten Umsteigebeziehungen hat sich auch als betrieblich effizienteste Lösung herausgestellt. Zur optimalen Erschließung von Buntekuh hat es sich als ausreichend erwiesen eine Verlängerung der Trasse von der Ziegelstraße bis zum Quartierszentrum vorzunehmen. Eine rückwärtige Führung über Fregattenstraße weist gegenüber einer direkten Führung über die Ziegelstraße ein geringeres Nachfragepotential auf und wurde daher verworfen. Eine Optimierung der Fußwegebeziehungen in Richtung Ziegelstraße bzw. Quartierszentrum ist für eine Hebung der Nachfragepotentiale ausreichend.

Ein zusätzlicher Linienast im Bereich Sankt Lorenz-Nord in Richtung Beethovenstraße bis zur Schönböckener Str. / Hugo-Distler-Straße hat in den Phasen 1+2 ebenfalls eine hinreichend hohe Nachfrage gezeigt. Jedoch würde hierfür eine weitere Linie benötigt, für die auf der anderen Seite der Innenstadt kein passender Gegenast besteht. Zudem wären weiter Busangebote in Richtung Roggenhorst/Groß Steinrade nötig und eine bauliche Machbarkeit über Artlenburger Str. oder Beethovenstraße erscheint ebenfalls herausfordernd. Daher wurden im Abgleich zu anderen potentiellen Ästen diese Varianten in Sankt Lorenz-Nord zum Ende der Phase 3 verworfen.

Der Korridor Innenstadt – Moisling via Moislinger Allee bzw. durch weitere Straßenzüge in Sankt Lorenz-Süd wurde ebenfalls geprüft. Das grundsätzliche Potential ist hier ebenfalls als straßenbahnwürdig einzustufen. Eine Führung über Wendische Straße wurde hierbei jedoch

aufgrund der Fahrbahnbreiten und Radien bereits in Phase 2 ausgeschlossen. Ebenso wurde die Führung über die Moislinger Allee aufgrund der geringen Restbreiten und des kurvigen Verlaufs als herausfordernd angesehen. Da nachfrageseitig für Varianten in Richtung Moisling (s.o.) zudem der Korridor über Ziegelstraße die höhere Wirkung erzielte, wurden die Varianten über die Moislinger Allee in Phase 3 zurückgestellt. Im Zusammenhang mit Überlegungen zu einer direkteren Verbindung aus Richtung Hauptbahnhof in Richtung SANA-Klinikum und Hochschulstadtteil wurde auch eine tangentiale Führung über Lachswehrallee und Berliner Allee untersucht. Hierbei würde auch das Drägerwerk als Arbeitsplatzschwerpunkt direkt angebunden. Um zusätzlich auch den Hauptbahnhof anzubinden, wäre eine Führung über den Töpferweg denkbar, wenn eine direkte Fortführung auf die Lachswehrallee möglich wäre. Aufgrund der geringeren Nachfrage dieser Ergänzungsachse gegenüber der Stammstrecke über Mühlenstraße und Ratzeburger Allee (siehe Kapitel 4.1.7) wird diese Ergänzung für eine weitere Umsetzungsstufe zurückgestellt. Zudem wurde geprüft ob eine Teilrealisierung, z.B. mit Endpunkt am Drägerwerk nachfrageseitig sinnvoll wäre. Hierbei stellte sich heraus, dass aufgrund des weiter dichten Busangebots in Richtung Moisling keine ausreichend hohe Zusatzwirkung der Straßenbahn entsteht, sondern diese nur eintritt, wenn eine Fortführung bis mindestens zum SANA-Klinikum umgesetzt würde.

4.1.5 Korridor Nordost (Kücknitz und Karlshof, Eric-Warburg-Brücke)

Der Korridor in Richtung Kücknitz und Travemünde weist bereits durch die Status-Quo-Nachfrage ein straßenbahnwürdiges Potential auf, welches in den Untersuchungen bestätigt wurde. Jedoch wurden travequerende Varianten in Richtung Kücknitz für diese Untersuchung nicht weiter verfolgt, da eine bauliche Realisierbarkeit und die zu erwartenden Kosten den auf anderen Korridoren leichter hebbaren Nachfragepotentialen gegenüberstanden. Zudem ist eine durchgehende Führung bis Travemünde auch nachfrageseitig als schwierig einzuschätzen, da sich die Nachfrage auf mehrere Teilkorridore aufteilt. Eine Brechung der Achse in Kücknitz würde erfordern, dass die Busverkehre aus Travemünde dort ebenfalls gebrochen werden, womit Direktverbindungen gegenüber heute verloren gehen würden. Da die grundsätzliche Nachfrage bis Kücknitz jedoch vorhanden ist und mit der Solmitzstraße auch eine optimal feinerschließende potentielle Führung vorliegt, wird die Variante nicht verworfen, sondern für weitere Umsetzungsstufen empfohlen. Hierbei sollte das Augenmerk insbesondere auf möglichen Travequerungen liegen, wo mehrere Optionen (Nutzung Herrentunnel, neue Umweltverbund-Brücke bei Schlutup) sich als denkbar erweisen. Ohne neue Travequerung wäre zudem auch eine bahnparallele Führung ab Vorwerk über Dänischburg-Siems denkbar, wenn beispielsweise ein Ast des Korridors Schwartauer Allee (siehe Kapitel 4.1.1) sich als nicht umsetzbar erweist.

Demgegenüber weist die Führung einer Straßenbahn in Richtung Karlshof oder Israelsdorf keine hinreichend hohe Nachfrage auf, die auch durch ein dichtes Fahrplanangebot nicht auf ein sttraßenbahnwürdiges Niveau angehoben werden konnte. Lediglich Karlshof könnte als Endpunkt herangezogen werden, wenn ein freier Linienast aus Richtung Innenstadt zur Verfügung stünde, da sich hier im Verlauf zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Karlshof noch höhere Nachfragepotentiale befinden. Jedoch hat sich in Phase 3 die Führung nach Karlshof als betrieblich ineffizient herausgestellt, da weiter ein starkes Busangebot in Richtung Kücknitz und Travemünde benötigt wird, welches die Nachfragepotentiale der südlichen Travemünder Allee ebenso heben kann. Die Führung nach Marli (siehe Kapitel 4.1.6) wurde daher ab Phase 3 weiterverfolgt und der Endpunkt Karlshof verworfen.

Da sich in Phase 3 herausstellte, dass mehr potentielle Äste auf der Westseite der Innenstadt ein hohes Nachfragepotential aufweisen als auf der Ostseite, wurde zudem überlegt, ob eine Entzerrung der Verkehre über den Holstentorplatz möglich ist, indem Verkehre in Richtung Vorwerk und Bad Schwartau ganz oder teilweise mit einer Linienführung über Gustav-Radbruch-Platz und Eric-Warburg-Brücke abgewickelt werden. Hierbei stellte sich heraus, dass bei entsprechender Netzverknüpfung hier ein ausreichendeswürdiges Bündelungspotential auf Nachfrageniveau einer Straßenbahn bestünde, obwohl dort heute kein regelmäßig verkehrendes ÖPNV-Angebot angeboten wird. Da jedoch eine bauliche Umsetzung als herausfordernd erscheint, wird diese Lösung analog zur Travequerung in Richtung Kücknitz als mögliche weitere Ausbauvariante zurückgestellt, während für die Grundvariante die Variante ohne Nutzung der Eric-Warburg-Brücke festgelegt wird.

4.1.6 Korridor Ost (Schlutup und Eichholz)

Die Achse nach Eichholz über die Brandenbaumer Landstraße wurde bereits in das Basisnetz integriert, da hier eine durchweg gute Querschnittsbelastung vorliegt, insbesondere da sich am Linienende auch eine Arbeitsplatzagglomeration befindet. Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Herrnburg hat sich als nicht potentialträchtig erwiesen, da gegenüber dem Laufweg des Busverkehrs die Wohngebiete schlechter feinerschlossen werden können und auch eine Verknüpfung mit dem SPNV die Fahrgastzahlen nicht deutlich steigern konnte, da die Verflechtungen in diesen Korridor zu gering sind. Allenfalls eine kurze Verlängerung bis zum Kreisverkehr Herrnburg wäre denkbar, erfordert jedoch größere Eingriffe in die Natur und die Beteiligung weiterer Gebietskörperschaften. Da ohnehin ein Busangebot in Richtung Herrnburg aufrecht erhalten bleiben muss, kann dieses auch weiterhin bis zur vorgesehenen Endhaltestelle Eichholz geführt werden. Die Endstelle Eichholz/Teich ist als Sensitivität geprüft worden und verändert die Nachfrageabschöpfung des Korridors kaum. Es kann also je nach baulicher Umsetzung der dortigen Gleisquerung bzw. Umsetzung eines Übergangspunktes zwischen Straßenbahn, Bus und potentieller Regio S-Bahn flexibel entschieden werden.

Der Korridor nach Schlutup weist nicht die notwendigen Fahrgastmengen für einen 10-Minuten-Betrieb auf, die einen Ausbau der Gesamtstrecke rechtfertigen würden. Aufgrund der großen Streckenlänge müsste der Nutzen hier auch entsprechend höher sein, als bei kürzeren Ausbaustrecken. Wenn die bestehenden Gleisanlagen ab Kirschenallee mitgenutzt werden könnten, würde sich eventuell ein anderes Bild ergeben, da hiermit deutliche Ausbaukostenersparnisse einhergehen. Allerdings ist unklar ob und wie Straßenbahn, eine geplante Regio S-Bahn und der Güterverkehr zum Schlutupkai auf diesem Abschnitt harmonsiert werden können. Auch verkürzte Ausbauten mit einer Endhaltestelle an der Wesloer Brücke über Schlutuper Straße oder Arnimstraße wurden geprüft. Da von Schlutup entweder ein Umstieg nötig wäre (schlechterer Nutzen) oder der direkte Busverkehr parallel aufrecht erhalten werden müsste (höhere Kosten) und die Fahrgasteffekte in den Teilabschnitten auf der Schlutuper Str. bzw. Arnimstraße nur gering waren, wurden diese Varianten verworfen.

Für das Zielnetz wurde daher eine Variante gewählt, die gute Adaptionsmöglichkeiten für zukünftige Weiterentwicklungen besitzt. Der Linienverlauf verstärkt die Äste Hauptbahnhof – Innenstadt – Gustav-Radbruch-Platz zum 5-Minuten-Takt und den Korridor Innenstadt – Marli zu einem angenäherten 5-Minuten-Takt über verschiedene Laufwege mit unterschiedlichen

Zwischenzielen. Für den Abschnitt zwischen Gustav-Radbruch-Platz und Marli wurden die Varianten über Marlistraße oder Marliring geprüft. Die Variante Marliring schnitt hierbei nachfrageseitig besser ab, da die Erschließungswirkung der Trasse bis in die dicht besiedelten Wohngebiete entlang der Arnimstraße reicht. Zudem ermöglicht die Einführung dieses Linienasts von Osten in die Haltestelle Kaufhof eine später denkbare Verlängerung dieser Linie in Richtung St. Jürgen und Universität, womit eine halbringförmige Tangentialerschließung im Osten der Innenstadt entstünde.

Eine Führung der Verstärkerlinie über die Wahmstraße in Richtung Kaufhof wurde ebenfalls geprüft. Hierbei zeigte sich, dass die Nachfrageabschöpfung zwar bis Kaufhof ähnlich hoch ist, jedoch bereits in der 1. Ausbaustufe Zielnetz die maximale Aufnahmefähigkeit der Wahmstraße erreicht wäre. Insbesondere wenn zukünftig sowohl eine mögliche Erweiterung in Richtung Schlutup, als auch eine tangentiale Ergänzung in Richtung Universität möglich bleiben sollen, sollte die Variante über Gustav-Radbruch-Platz für die erste Baustufe präferiert werden.

4.1.7 Korridor Süd (UKSH und Universität)

Der Korridor aus der Altstadt in Richtung Ratzeburger Allee ist bereits für das Basiszenario zwingend gesetzt, da hier mit Abstand die größten Potentiale im Gesamtverkehr liegen. Es stellte sich bereits früh heraus, dass eine Bedienung mit nur einer Linie kapazitativ nicht ausreichend ist, weswegen von Beginn an mit zwei überlagerten Linien geplant wurde, die einen 5-Minuten-Takt herstellen. Mögliche Varianten über die Possehlstraße statt der Altstadtinsel wurden ausgeschlossen, da sich die Nachfrageabschöpfung massiv schlechter darstellte. Eine Führung über den Mönkhofer Weg statt der Ratzeburger Allee wurde aus baulichen Gründen für das Basisnetz ebenfalls zunächst ausgeschlossen, sodass bis zur Kreuzung Universitätsstraße eine gradlinige Führung gewählt wurde. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass für die Ratzeburger Allee die Umsetzung eines Radschnellwegs mit entsprechenden Flächenbedarfen beschlossen wurde. Daher stellen sich die im Status Quo noch günstigen Rahmenbedingungen für die Integration einer straßenunabhängigen Führung der Straßenbahn in einem Fall mit Radschnellweg anders dar, sodass nur eine gemeinsame Führung von MIV und Straßenbahn möglich erscheint. Diese Situation wäre aber am dem Mönkhofer Weg, als einziger möglicher Parallelachse gleich, sodass hier bei einer geänderten Führung der Straßenbahn keine Vorteile entstehen würden. Da zudem die Nachfrageabschöpfung einer Trasse über Mönkhofer Weg oder Ratzeburger Allee annähernd gleich ist, wurde für das Basisnetz die Variante über die Ratzeburger Allee beibehalten.

Für die Führung über den Campus wurden verschiedene Varianten untersucht. Die konkrete Umsetzung hängt sehr von der baulichen Machbarkeit und den Möglichkeiten einer konfliktarmen und schnellen Trassierung ab. Die Studie greift diesem komplexen Punkt nicht vorweg, sondern simuliert nur einen denkbaren Verlauf, der die Nachfrageeffekte gut widerspiegelt.

Für das Basisnetz wurde eine der beiden Linien über den Campus weiter in den Hochschulstadtteil geführt, die Führung beider Linien dorthin wurde als Unterplanfall untersucht. Ausgehend von diesem Netz wurden verschiedene Optionen für den zweiten Linienast geprüft,

u.a. mit einer Führung über den Campus, die ab Audimax nach Süden abschwenkend weiter den Verlauf bis St. Hubertus bedient. Diese Variante erzielte zwar gewisse Nachfragezuwächse im direkten Einzugsbereich, machte aber aus Richtung Süden entweder eine Parallelführung der Busse bis mindestens auf den Campus oder eine Brechung der Linien kurz vor einem der wichtigen Zielorte nötig, die entsprechend negative Nachfragewirkungen hatte. Eine Endstelle St. Hubertus wird daher nicht empfohlen, stattdessen sollten die von dort einbrechenden Busverkehre optimal mit der Straßenbahn vernetzt werden und beispielsweise im dichten Überlagerungstakt den Korridor Universität - Berliner Allee – Hauptbahnhof bedienen. Dieser Korridor wurde ebenfalls als Erweiterungsbaustein im Straßenbahnnetz geprüft, wird für die erste Ausbaustufe jedoch nicht empfohlen, da kein passender Gegenast besteht und auch Kannibalisierungseffekte mit der Hauptachse über die Ratzeburger Allee bestehen. Für weitere Ausbaustufen, insbesondere wenn die maximalen Zugzahlen in der Innenstadt überschritten sind, stellt die Trasse Uni – Hauptbahnhof via SANA-Klinikum eine wichtige tangentiale Ausweichrelation dar.

Sollten sich im Zuge der Umsetzungsplanung auf der Ratzeburger Allee wegen der Flächenkonkurrenz mit Radverkehr und MIV bauliche oder betriebliche Schwierigkeiten ergeben, steht zusätzlich zur Variante Mönkhofer Weg auch die weiträumigere Umfahrung über Berliner Allee und Kronsforder Allee zur Verfügung, die auch deswegen als Erweiterungsstufe vorgeschlagen wird. Diese Erweiterungsstufe kann zum Beispiel ins Basisnetz aufgestuft werden, wenn über die Ratzeburger Allee nur Kapazitäten für die Abwicklung einer Linie bestehen.

Insbesondere bei Führung der Busverkehre aus Süden weiter in Richtung Berliner Allee über Hochschulstadtteil schwindet die Notwendigkeit der Führung beider Straßenbahn-Äste in diese Richtung. Daher wurde die als Ergänzungsbaustein gerechnete Verlängerung beider Linien bis in den Hochschulstadtteil verworfen, da kaum zusätzliche Nachfrage abgeschöpft werden konnte. Stattdessen wurde auch eine abzweigende Endstelle im südlichen Campus gerechnet, die die Nachfrage dort besser auf die Straßenbahn konzentrieren kann. Mit einer solchen Lösung sind sowohl eine bessere Erschließung des Campus als auch mögliche Verlängerungen in Richtung Süden in Zukunft weiterhin möglich, weswegen diese als Vorzugslösung empfohlen wird.

4.2 Realisierbarkeit einer Straßenbahn in der Altstadt

Um die Querung der Altstadt mit der Straßenbahn einschätzen zu können, wurde nach einer Ortsbesichtigung (siehe Kapitel 7.5 – Anhang 5 eine grundsätzliche Analyse durchgeführt. Ausgangspunkt der Analyse ist die Annahme, dass für ein zukünftiges Netz mindestens eine durchgehende Ost-West-Querung möglich sein sollte und ein Abzweig nach Süden vorhanden ist. Zudem sollte geprüft werden, wie die nördliche Altstadt und der Gustav-Radbruch-Platz in das Netz eingebunden werden können und auf welchen Laufwegen eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung realisiert werden könnte.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung in der Altstadt Lübecks wurden mögliche Korridore zur Aufnahme von Straßenbahnstrecken identifiziert. Diese Korridore orientieren sich an den heute genutzten Achsen des Busverkehrs und den Straßenzügen mit besten Voraussetzungen zur Aufnahme einer Straßenbahn. Die Führungen in der Altstadt wurden im Anschluss an die nachfrageseitige Untersuchung in Kapitel 4.1 Analyse von Korridoren durchgeführt. Die Auswahl

orientiert sich dabei an den heutigen Führungen im Busbereich, zumal ein Großteil der Straßenzüge aufgrund ihrer Breite vorab ausgeschlossen werden konnten. Gleichwohl wurde auf eine möglichst offene Betrachtung besonders Wert gelegt und auch technisch aufwändige Varianten geprüft. Im weiteren Schritt wurde die technische Machbarkeit dieser Korridore vertiefend untersucht, insbesondere an Knoten, an denen Korridore abknicken und somit für den Betrieb eines hochwertigen Straßenbahnsystems kritische Radien entstehen. Die Knoten wurden im Rahmen der Analyse nummeriert (siehe Abbildung 9). Diese Nummerierung wurde bei der vertieften Untersuchung, die in Kapitel 7.3 - Anhang 3 beigefügt ist, genutzt.

4.2.1 Bauwerke

Die Querung der Innenstadt erfordert die Befahrung der Brückenbauwerke, die vor allem die Altstadtinsel erschließen.

Für die in der Bestandsaufnahme ermittelten Bauwerke entlang relevanter Korridore sind keine vertieften Analysen oder Berechnungen durchgeführt worden, sondern es wurde eine erste Einschätzung über zu erwartende Problembereiche gegeben, in der Analogieschlüsse, sofern möglich, zu Bauwerken aus der Trassenstudie Stadtbahn Kiel gezogen wurden.
Folgende Bauwerke wurden in die Machbarkeitsstudie mit einbezogen:

- BW002 Holstenbrücke
- BW004 Moltkebrücke
- BW005 Mühlentorbrücke
- BW006 Burgtorbrücke
- BW011 Puppenbrücke
- BW016 Mühlenbrücke
- BW025 Rehderbrücke
- Bahnhofsbrücke

Für alle Bauwerke wurden auf Basis der von HL zu Verfügung gestellten Unterlagen folgende Punkte, die im 7.2- Anhang 2 zu finden sind, analysiert:

- Baujahr
- Brückenklasse
- Zustandsnote
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn
- Breite und Einschätzung, welche Trasse (eigener Gleiskörper oder Mischbetrieb) möglich ist
- Einschätzung, ob ein Neubau erforderlich ist

Die Analyse hat gezeigt, dass die meisten Brücken ertüchtigt oder neu gebaut werden müssen. Falls weitere Planungsphasen für die Straßenbahn anstehen, sind die Bauwerke auch vertieft zu untersuchen.

4.2.2 Knotenanalyse

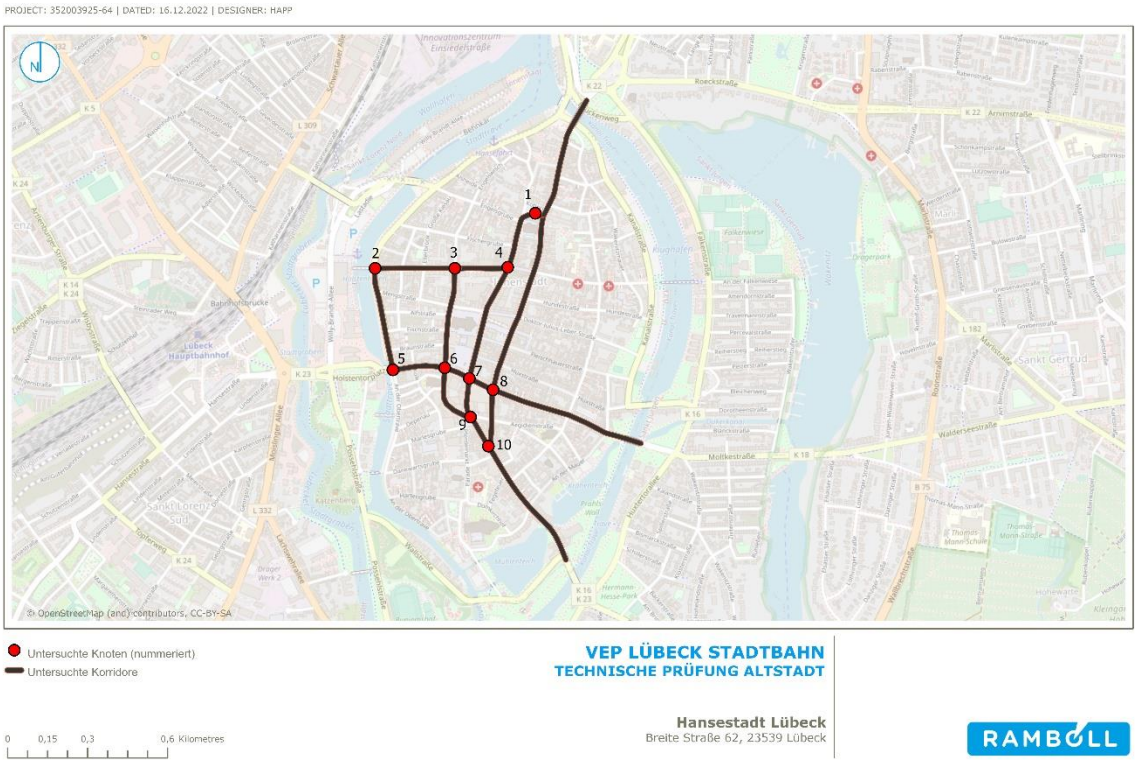


Abbildung 9: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

Wie bei den Untersuchungen vorgegangen wurde, lässt sich aus Abbildung 10 entnehmen. Die breiteste Fahrzeug- und Infrastrukturkonfiguration wurde zuerst gewählt und anschließend die Parameter so verändert, dass die Unterbringung der Trasse möglich wird. Die dafür angepassten Parameter umfassen den Fahrzeugtyp (Drehgestell- und Multigelenkfahrzeug), die Fahrzeugbreite (2,40 m und 2,65 m) und den Kurvenradius (25 m und 23 m) (siehe Tabellen Kapitel 7.3 - Anhang 3). In Abbildung 10 ist der Knoten 2 beispielhaft für ein Drehgestellfahrzeug mit 2,65 m Breite untersucht worden. Im Rahmen der Untersuchung wurden weitere Konfigurationen geprüft, die den Eingriff in die Uferpromenade an der Stadttrave reduzieren können. Insgesamt zeigt sich, dass sich die Umsetzung nach Abschluss der technischen Grobprüfung als möglich herausgestellt hat.



Abbildung 10: 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius (rot) und Trassenbreite von 8,00m bei 23m Radius (grün))

Anschließend wurden die Ergebnisse der Untersuchung in einer Tabelle (siehe Kapitel 7.3 - Anhang 3, Tabelle 28) zusammengefasst. Aufgrund des Eingriffs in die Gehwege wurde geschlussfolgert, dass ein Abbiegen hier nur mit Eingriff in die Mindestgehwegbreite möglich ist. Durch andere Fahrzeugkonfigurationen können die Eingriffe gemindert werden, was Kapitel 7.3 - Anhang 3 zu entnehmen ist. Die genannte Tabelle wurde auch noch einmal in kartographischer Form zusammengefasst. Diese Karte fasst als Abbildung 11 die Erkenntnisse der technischen Machbarkeitsprüfungen in der Altstadt zusammen.

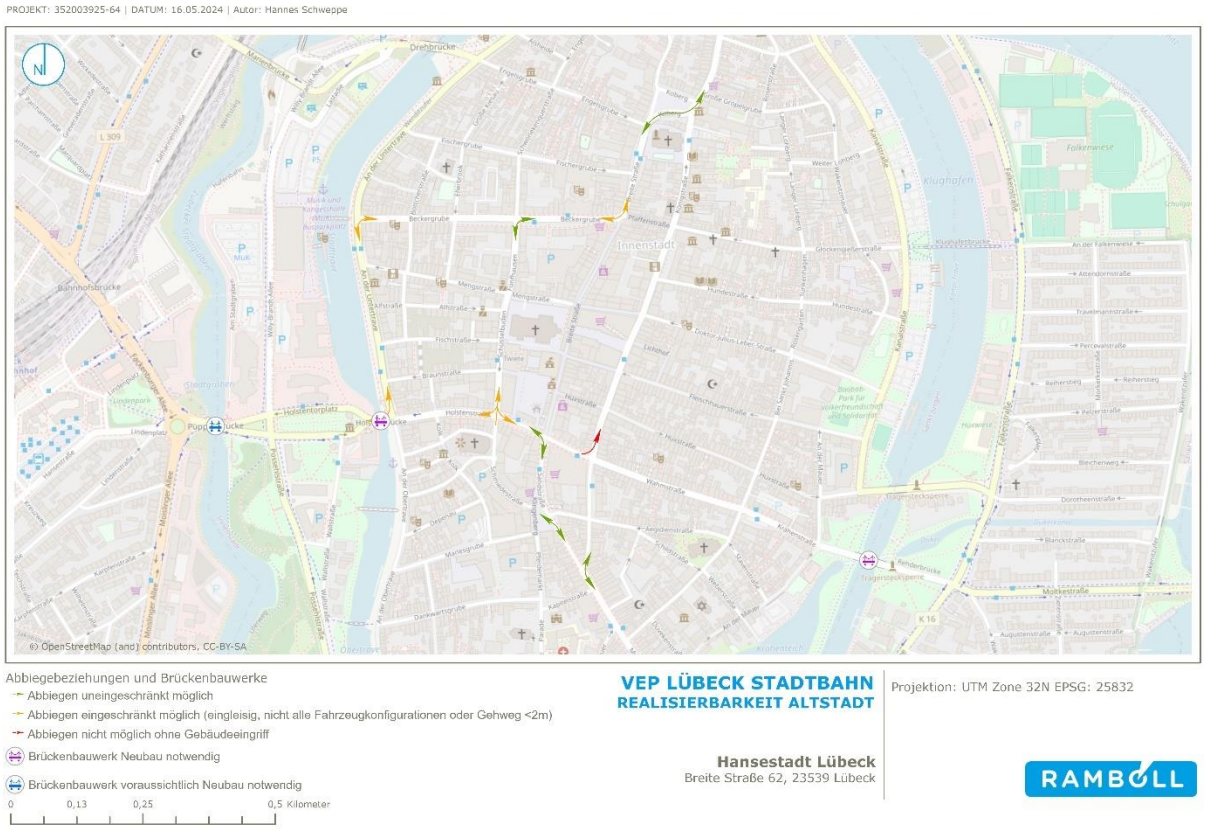


Abbildung 11: Realisierbarkeit der Altstadt - Abbiegemöglichkeiten und Brückenbauwerke

Die Abbildung 11 zeigt, wie die Altstadt durchfahren werden kann. An mehreren Knoten ist die Trassierung voraussichtlich nur realisierbar, wenn die Parameter Fahrzeugtyp, Ein-/Zweigleisigkeit und Kurvenradius angepasst werden.

Insgesamt ist die Durchfahrung der Altstadt entlang der Ost-West-Achse über Holstenstraße, Wahmstraße und Krähenstraße technisch möglich. Auch das Abbiegen vom Kohlmarkt in die Sandstraße ist aufgrund der verhältnismäßig großzügigen Platzverhältnisse in diesem Bereich der Lübecker Altstadt machbar. Das Abbiegen aus „An der Untertrave“ in die Beckergrube erfordert bei den breiteren Fahrzeugkonfigurationen einen Eingriff in den Uferbereich an der Trave. Ebenfalls untersucht wurde das Abbiegen aus der westlichen Holstenstraße in die Schüsselbuden, was allerdings nur eingleisig möglich ist. Auch die Durchfahrt aus der Schmiedestraße in die Schüsselbuden ist nur eingleisig möglich. Darüber hinaus können die Schüsselbuden ebenfalls nur eingleisig vom Kohlmarkt aus erreicht werden.

4.2.3 Straßenbreiten

Um einen möglichst störungsfreien Straßenbahnbetrieb zu gewährleisten, sind möglichst hohe Anteile von besonderem Bahnkörper förderlich. Insbesondere die in den letzten Jahrzehnten neu entstandenen Straßenbahnsysteme zeichnen sich durch einen hohen Anteil von besonderem Bahnkörper aus, der eine effektive Priorisierung der Straßenbahn im Straßenraum ermöglicht. Klar ist, dass in der Lübecker Altstadt der Fokus auf eine behutsame Integration der Straßenbahn in die bestehende Stadtstruktur gelegt werden sollte. Die verfügbaren Straßenbreiten,

städtebauliche Gestaltungsoptionen und Nutzungsanforderungen an den Straßenraum bedingen die Straßenraumaufteilung. In der Lübecker Altstadt stehen neben der Wahrung des UNESCO-Titels die städtebauliche Aufwertung durch die Straßenbahn im Vordergrund. Die Straßenbahn kann die Straßenräume nachhaltig umgestalten.

In der Lübecker Altstadt bestehen allerdings teilweise Straßenräume, die die Integration der Straßenbahn aller Voraussicht nach herausfordernd machen. Die Holstenstraße weist als Beginn der Ost-West-Achse immer eine Breite von mindestens 15 m auf. Im weiteren Verlauf bis Kohlmarkt steigt die Breite auf über 20 m an. Dort ist eine Straßenbahn gut integrierbar. Auch der Ast in südlicher Richtung zum Mühlentor weist durchweg hohe Straßenbreiten auf. Die Ost-West-Verbindung weist im weiteren Verlauf der Wahmstraße Straßenbreiten von nur knapp zehn Metern auf. Hier ist eine Sonderlösung möglich, die eine eingleisige Führung im Beidrichtungsbetrieb vorsieht. Da es sich um einen kurzen Abschnitt handelt, der im zentralen Innenstadtbereich liegt, erscheint hier allerdings eine Taktverdichtung dichter als ein 10-Minuten-Takt wenig realistisch und ist mit erheblichen betrieblichen Risiken behaftet. Die Strecke entlang der Untertrave weist hohe Straßenbreiten von über 20 m auf. Hier scheint eine Priorisierung der Straßenbahn gegenüber dem Individualverkehr realistisch. In der Beckergrube wechseln die Breiten des Straßenraums mehrfach, sind allerdings deutlich weniger herausfordernd als in der Wahmstraße und erfordern voraussichtlich nicht die Einrichtung eines eingleisigen Abschnitts.

Folgende Abbildung 11 zeigt die Straßenbreiten für das in Kapitel 4.3 hergeleitete Straßenbahnnetzstruktur.

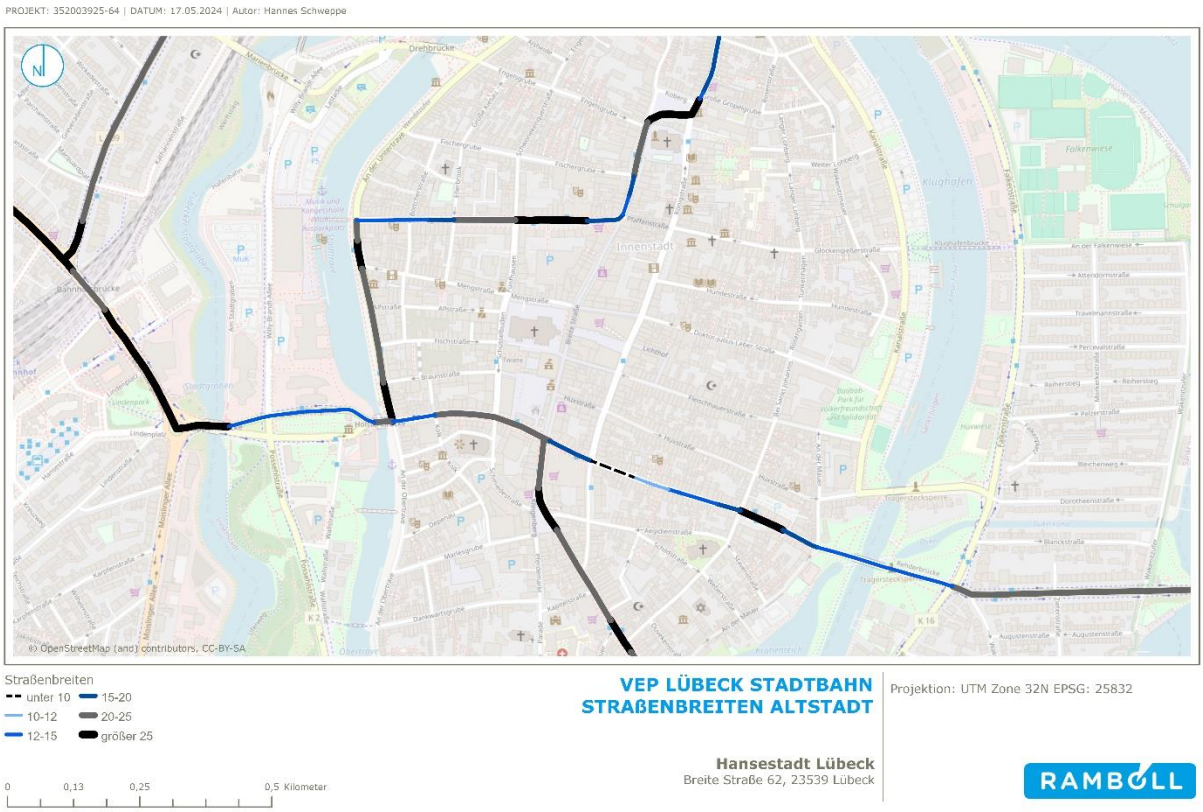


Abbildung 12: Straßenbreiten in der Lübecker Altstadt

4.2.4 Fazit Querung Altstadt

Schlussfolgerung für die gesamte Innenstadt:

- Es wird empfohlen die weitere Untersuchung auf den minimalen Infrastrukturparametern wie folgt zu basieren: 2,65 m breites Multigelenkfahrzeug mit einem Mindestradius von 23 m in Kurvenbereichen. Das Multigelenkfahrzeug ermöglicht eine größere Flexibilität bei der Trassierung, insbesondere im Innenstadtbereich und erhält größere Platzreserven für andere Verkehrsarten als das Drehgestellfahrzeug. Die Breite von 2,65 m wird empfohlen, da diese Fahrzeuge eine höhere Fahrgastkapazität (Wirtschaftlichkeit) aufweisen und diese Breite das Standardmaß moderner Straßenbahnsysteme ist.

Genauere Untersuchungen zur technischen Machbarkeit und der Trassierung können andere Parameter als empfehlenswert hervorbringen und müssen mit den weiteren Planungsphasen zu Beginn einhergehen. Diese Schlussfolgerung fußt auf der erfolgten Grobuntersuchung. Die Altstadt ist wie in Abbildung 11 dargestellt auf der Ost-West-Achse durchfahrbar. Dafür muss auf die Sonderbauform mit einem eingleisigen Abschnitt in der Wahmstraße gesetzt werden. Auch die Trasse in Richtung Südosten (Mühlentor) ist durchfahrbar. In Richtung Norden ergeben sich Änderungen zum Bestand, die Straßenbahn kann nicht wie die bestehenden Busverkehre die Königstraße nutzen, da der Knoten Wahmstraße/Königstraße aus Gründen des Kurvenradius nicht machbar ist. Die Nutzung der Beckergrube in beide Fahrtrichtungen ermöglicht Fahrgästen eine leichtere Orientierung als heute (Bündelung der ÖV-Verkehre entlang der Achse Beckergrube-Koberg-Burgtor). An den Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave und Beckergrube/Breite Straße sind Eingriffe in die Gehwegbreite von zwei Metern bei der empfohlenen Fahrzeugkombination nicht auszuschließen. Insgesamt zeigt sich, dass die gewählten Parameter voraussichtlich die Einführung der Straßenbahn in Lübeck nicht ausschließen. In weiteren Planungsphasen wären in dem Fall weitere Untersuchungen zur technischen Machbarkeit notwendig.

4.3 Netzkonzeption

Nachdem in Kapitel 4.1 die grundsätzlich nachfragewirksamen Korridore im Zulauf und in Kapitel 4.2 die Durchfahrung durch die Innenstadt hergeleitet wurden, wird in diesem Kapitel die konkrete Netzkonzeption beschrieben, die sich auf die vorhergehenden Ergebnisse bezieht.

4.3.1 Entwicklung Netzvarianten

Auf Grundlage der Analyseergebnisse konnten erste Überlegungen für Verknüpfungen von Korridoren getroffen werden. Dabei steht neben der generierten Nachfrage und passenden Takten auch eine Ausgeglichenheit der Anzahl der Linienäste im Zu- und Ablauf zur Innenstadt im Fokus. Hintergrund ist, dass möglichst eine gleiche Anzahl von Ästen westlich wie östlich des Holstentors bestehen sollte, um ein sinnvolles Betriebskonzept zu ermöglichen. Im Rahmen der Netzvariantendiskussion wurde eine Vielzahl von Lösungen diskutiert. Die gesamthafte Erschließung der Altstadt mit der Straßenbahn erfordert die Aufspaltung der Verkehre vom

Hauptbahnhof kommend in drei Äste, die jeweils den nördlichen, östlichen und südlichen Teil der Altstadt erschließen. Auf dem Südast werden hierbei kapazitativ zwei Linien benötigt, sodass insgesamt 4 Linienäste durch die Innenstadt verlaufen sollten.

1. Nord-Süd-Strecke

Nachfrageseitig hat sich gezeigt, dass eine mögliche Nord-Süd-Strecke ein großes Verkehrsbedürfnis befriedigen kann. Dem steht gegenüber, dass eine Nord-Süd-Strecke mit erheblichen Schwierigkeiten der technischen Machbarkeit verknüpft ist. Sowohl das Abbiegen in die Schüsselbuden ist nur eingleisig machbar, ebenso die Durchfahrt aus der Schmiedestraße in die Schüsselbuden. Um ein attraktives Angebot zu ermöglichen, sollte ein 10-Minuten-Takt gewährleistet sein. Sowohl die Einrichtung einer eingleisigen Trasse in der Schmiedestraße als auch ein eingleisiges Abbiegen in die Schüsselbuden birgt erhebliche betriebliche Risiken. Bei der Schmiedestraße scheint die Machbarkeit in baulicher Hinsicht sehr herausfordernd und ungewiss. Ein eingleisiges Abbiegen aus dem Kohlmarkt in die Schüsselbuden wirkt sich direkt auf andere hier verkehrende Linien aus.

2. Ausgeglichenheit der Linienäste

Für eine sinnvolle Konfiguration des Gesamtnetzes ist es förderlich, dass die Äste des Netzes im Gleichgewicht sind. Nachfrageseitig sind die Äste nach Eichholz, Stockelsdorf, zur Universität und nach Bad Schwartau am stärksten belastet. Außerdem hat sich nachfrageseitig gezeigt, dass sich zur Universität zwei Linien im überlagerten 5-Minuten-Takt positiv auswirken. Hierbei sollte angestrebt werden, dass eine möglichst lange Überlagerungsstrecke besteht, um durchgehende Verbindungen im dichten Takt anbieten zu können. Daher wurden die Linien 1 und 2 mit einem gemeinsamen Laufweg zwischen Vorwerk und Uni-Campus festgelegt, wo sich die Fahrten zum 5-Minuten-Takt überlagern.

3. Zweite Westzufahrt

Aufgrund der sich abzeichnenden dichten Belegung der Trasse im Abschnitt vom Hauptbahnhof zur Holstenstraße wurden auch weitere Möglichkeiten zur Erschließung der Altstadt aus Westen untersucht. Die anfängliche Fokussierung auf die Trasse am Holstentor entlang ergibt sich aus der heutigen Bedeutung im Busbereich. Es wurde zur Entlastung auch eine weitere Erschließung der Altstadt diskutiert. Eine mögliche Führung sah dabei ein neues Brückenbauwerk von der Musik- und Kongresshalle (MuK) zur Altstadtinsel vor. Die Diskussion dieser Führung stand im Zeichen des Neubaus der Radverkehrsbrücke über den Stadtgraben. Damit wäre eine zweite Erschließung der Altstadt gegeben. Eine Brücke an der MuK kann auch eine mögliche Trasse über die Marienbrücke zur Schwartauer Allee ermöglichen. Daraus würden sich neue Netzvarianten ergeben, die grundsätzlich mit den Konzeptionsüberlegungen harmonieren. Aufgrund der zu erwartenden ähnlichen Nachfragewirkungen wurden diese Optionen nicht vertiefter untersucht, sondern die Stammstrecke im Laufweg über den Holstentorplatz belassen.

4. Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft, eine gute Verknüpfung der Straßenbahn zum SPNV sicherzustellen. Da die nachfragestarken Äste in Richtung Stockelsdorf, Schwartauer Allee und Buntekuh über die Bahnhofsbrücke verkehren,wäre eine Haltestelle auf der Brücke mit Treppenabgängen zu den Bahnsteigen eine Variante, die Umstiege erleichtern würde und gleichzeitig die Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste stark verkürzen würde. Zudem kann die verkehrliche Leistungsfähigkeit durch den Entfall der Abbiegebeziehungen der Busse aus bzw. in Richtung ZOB deutlich gesteigert werden.

Aus betrieblicher Sicht sollte jedoch auch weiterhin eine Endstelle im Bereich des Hauptbahnhofs zur Verfügung stehen, um ggf. Verstärkerfahrten zu Nachfragespitzen abwickeln zu können. Diese könnte über eine entsprechende Ausschleifung aus der Stammstrecke an verschiedenen Stellen realisiert werden,

Auf Basis der Analyseergebnisse wurden entlang der nachfragewürdigen potentiellen Straßenbahnkorridore unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und Planungsparameter zwei zusammenhängende Zielnetze entwickelt. Die Vorgehensweise ist in Kapitel 4.2 beschrieben. Da eine Vorfestlegung auf die Variante ohne zusätzliche Travequerung erfolgte, werden die nachfolgenden Details nur für das Zielnetz 1 dargestellt. Für eine valide Bewertung wurden hierbei auch Anpassungen im Busnetz vorgenommen, da die Straßenbahn diesen auf vielen Abschnitten ersetzt und das System als Zubringersystem grundlegend neu organisiert werden muss.

4.3.2 Zielnetz und -konfiguration

Das Zielnetz sieht die Einführung von vier Straßenbahnlinien vor, da bei einer höheren Linienanzahl aufgrund der dichten Belegung der Innenstadt-Stammstrecke keine 10-Minuten-Taktung je Linie mehr möglich wäre, was zu einer inkonsistenten Bedienung von Außenästen führen würde. Die Straßenbahnlinien übernehmen im Mitfall die Hauptlast des ÖPNVs in der Hansestadt Lübeck. In diesem Zuge wird das gesamte Busnetz überplant und umstrukturiert. Künftig übernehmen die Buslinien schwerpunktmäßig eine Zubringerfunktion zur Straßenbahn. Lediglich die Abschnitte, die erst für weitere Ausbaustufen der Straßenbahn vorgesehen sind, erhalten weiter eine direkte Anbindung in die Innenstadt im Sinne eines hochwertigen Bussystems, während auf vielen anderen Relationen ein einmaliger Umstieg auf die Straßenbahn notwendig wird.

4.3.2.1 Straßenbahnlinien

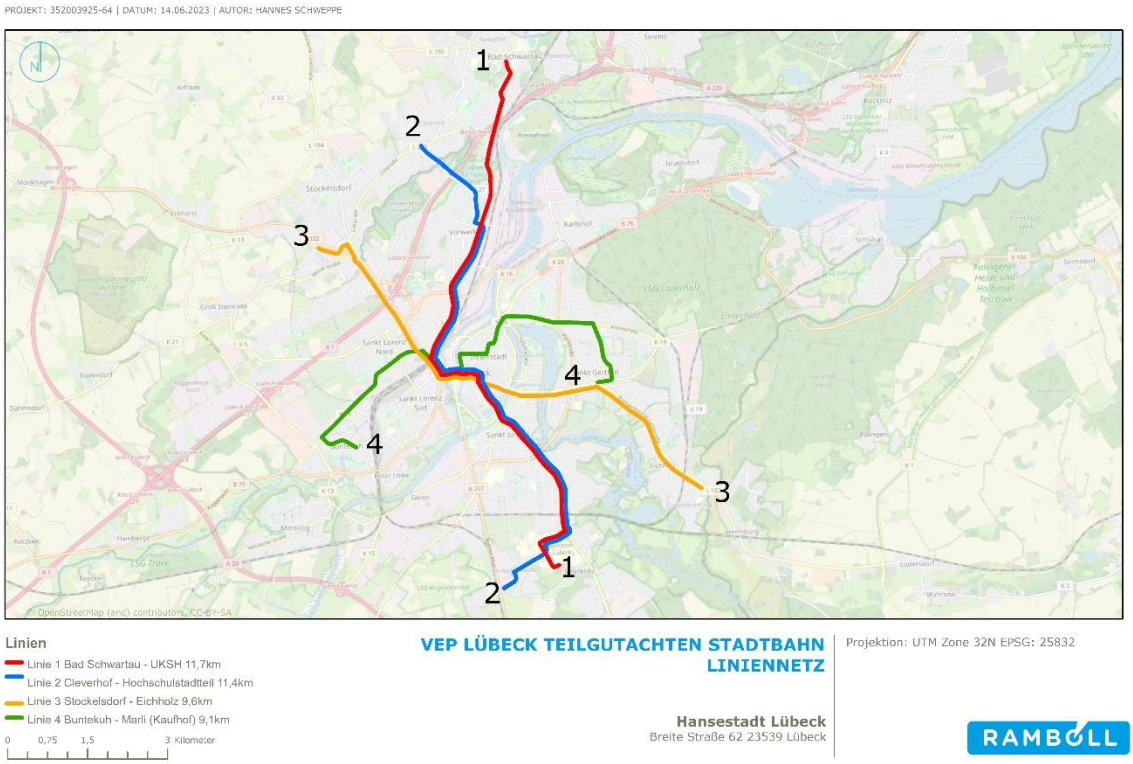


Abbildung 13: Netz der Straßenbahnlinien, farbig unterschieden

Das Netz der geplanten Straßenbahn in Lübeck sieht vier Linien vor, die in der Hauptverkehrszeit (HVZ) allesamt im Zehn-Minuten-Takt bedient werden:

- Linie 1: Bad Schwartau – UKSH (11,7 km)
- Linie 2: Cleverhof – Hochschulstadtteil (11,4 km)
- Linie 3: Stockelsdorf – Eichholz (9,6 km)
- Linie 4: Buntekuh – Marli/Kaufhof (9,1 km)

Mit diesem Straßenbahnnetz werden die Stadtteile und Hauptziele (Bsp. Universität, UKSH) mit dem größten Fahrgastpotenzial erschlossen. Aus dem Netz mit vier Linien auf der Altstadtinsel ergibt sich die Möglichkeit, weniger Busse im Kerngebiet der Altstadt fahren zu lassen. Daraus ergeben sich auch Chancen für die städtebauliche Aufwertung des Straßenbahnumfelds. Die vier Linien fahren jeweils im Zehn-Minuten-Takt und gewährleisten damit einen leicht merkbaren und attraktiven Fahrplan mit sechs Abfahrten pro Stunde in Haupt- und Nebenverkehrszeit.

Aus Überlagerungen im Linienverlauf ergeben sich Taktverdichtungen, beispielsweise bei den Linien 1 und 2, die im exakten Fünf-Minuten-Takt verkehren. Darüber hinaus wird insbesondere in der Altstadt das Angebot durch Linienüberlagerungen verdichtet, weil hier alle vier Linien verkehren und die Hauptrelation zum Hauptbahnhof bedienen.

4.3.2.2 Begleitendes Busnetz

Auch bei einem realisierten Zielnetz (siehe Kapitel 5) sind weiterhin Buslinien zur Erschließung der nicht von der Straßenbahn erschlossenen Stadtteile notwendig. Das begleitende Busnetz aufbauend auf das Straßenbahnnetz mit seinen vier Linien ausgearbeitet.

Für die Durchführung einer standardisierten Bewertung sollten möglichst wenige Linien und Linienführungen verändert werden, um eine Vergleichbarkeit zum Ohnefall sicherzustellen und die Bewertung von Kosten und Nutzen transparent durchführen zu können.

Die nachfragestärksten Relationen des heutigen Busnetzes werden mit dem vorliegenden Zielnetz von der Straßenbahn übernommen. Einige Linien entfallen daher komplett. Um Parallelverkehre zu vermeiden, werden weitere Buslinien verkürzt und einige Linienäste neu verknüpft. Dabei wurde das Hauptaugenmerk auf die Zubringerfunktion und ergänzende Tangentiallinien in Ergänzung zur Straßenbahn gelegt. Gleichwohl bleiben für viele Stadtteile, die nicht Teil des Straßenbahnnetzes sind, attraktive Verbindungen erhalten.

Die heutigen Regionalbuslinien bleiben im Konzept unverändert bestehen, da Parallelverkehre zur Straßenbahn auf den meisten Korridoren vernachlässigbar sind. Einzige Ausnahme stellt die aus Ostholstein ins Stadtgebiet einbrechende Linie 500 dar, die auf gesamter Länge zwischen Bad Schwartau und Hauptbahnhof parallel zur Straßenbahnlinie 1 verkehren würde. Hier zeigte sich in Nachfrageberechnungen, dass eine tangentiale Verschwenkung der Buslinie ab Vorwerk über Gustav-Radbruch-Platz in Richtung Marli und Eichholz sinnvoll ist. Für die Erreichbarkeit von Hauptbahnhof und Innenstadt ist aus Richtung Ostholstein zwar ein Umstieg nötig, dieser kann jedoch an einem kombinierten Bahnsteig stattfinden und ist aufeinander abgestimmt. Durch die tangentiale Weiterführung werden aus Richtung Ostholstein, Bad Schwartau und Vorwerk zahlreiche Ziele in der nördlichen Altstadt und im Lübecker Südosten erstmals direkt erreicht, sodass die Nachfragegewinne durch die Netzeffekte den Malus des Umstiegs deutlich überlagern.

In der folgenden Tabelle sind die Änderungen im Stadtbusnetz gegenüber dem Fahrplan 2024 dargestellt.

Änderungen im Angebot der Stadtbuslinien

Tabelle 3: Änderung im Angebot der Stadtbuslinien

Linie	Verlauf	Takt HVZ
5	**Moisling** – Drägerwerk – ZOB – Kohlmarkt – Gustav-Radbruch-Platz – Kücknitz – **Travemünde** (bis Kohlmarkt wie heutige Linie 5, ab Siems 2 Äste via Kücknitzer Scheide, 1 Ast via Seelandstraße)	10
9	**Bad Schwartau Bf**.-Bad Schwartau West-Clever Landstraße – **Stockelsdorf Mitte** (verkürzter Laufweg der heutigen Linie)	10
10 (neu)	**Schlutup**-Wesloer Brücke-Kaufhof-Fahlenkampsweg-Bf. St. Jürgen-Uni/UKSH-**Grillenweg**	10
11	**Klein Wesenberg/Moorgarten**-Moisling-**Buntekuh** (wie heutige Linie 11 im verkürzten Laufweg)	30
12 (neu)	**Blankensee/Groß Grönau**-St. Hubertus-Uni/UKSH-Hochschulstadtteilt-SANA-Klinikum-Lachswehrallee-ZOB	10 außen 20

13	**Klein Wesenberg/Moorgarten**-Moisling-Buntekuh (wie heutige Linie 11 im verkürzten Laufweg)	30
14	**Groß Parin**-Bad Schwartau-Bf. Bad Schwartau-LUV-Sereetz	30
21	**Gleisdreieck**-Wesloer Brücke-Arnimstraße-Gustav-Radbruch-Platz (wie heutige Linie 21 im verkürzten Laufweg)	30
500	**Ratekau/Scharbeutz/Timmendorfer Strand**-Bad Schwartau Markt-Tremskamp-Hochstraße-Gustav-Radbruch-Platz-Kaufhof-Wesloer Brücke-Eichholz-**Herrnburg** (nördlich von Bad Schwartau mit heutigen diversen Endpunkten)	30
Linien 2+7+12+15+16+17+18+33+35+38+39+40 verkehren **wie im Fahrplan 2024**, teilweise anschlussoptimiert auf die Straßenbahn		
Entfall der heutigen Linien 1+3+4+5+6+8+10+12+30+31+32		

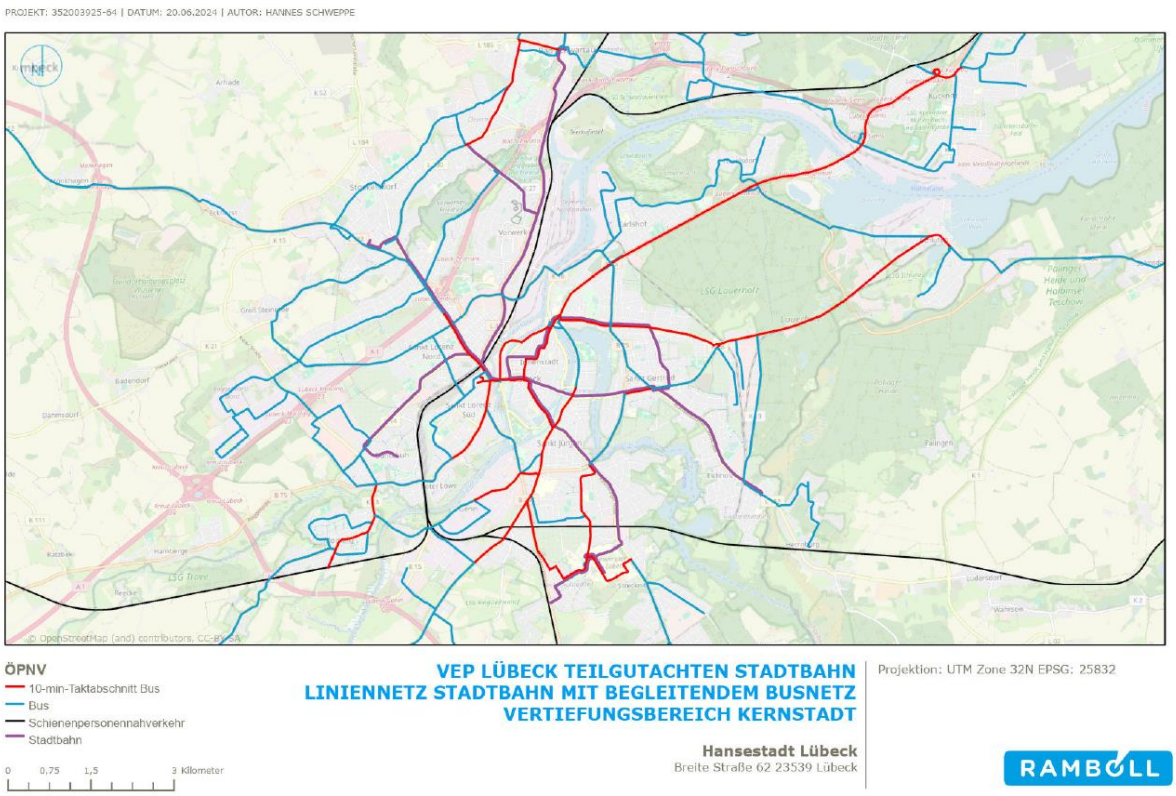


Abbildung 14: Liniennetz Straßenbahn mit begleitendem Busnetz im Vertiefungsbereich Kernstadt Lübeck

Etwaige weitere Änderungen, insbesondere die Neugestaltung ganzer Korridore oder des Gesamtnetzes sollten entweder vorab erfolgen und somit bereits im Ohnefall übernommen werden oder als Ergänzungsbaustein im Nachgang umgesetzt werden. Erste Empfehlungen für weitergehende Änderungen im Kontext eines Straßenbahnnetzes sind in Kapitel 7.7 – Anhang 7 für den Regionalbusverkehr und in Kapitel 7.8 – Anhang 8 für den Stadtbusverkehr enthalten.

4.3.3 Oberbauformen

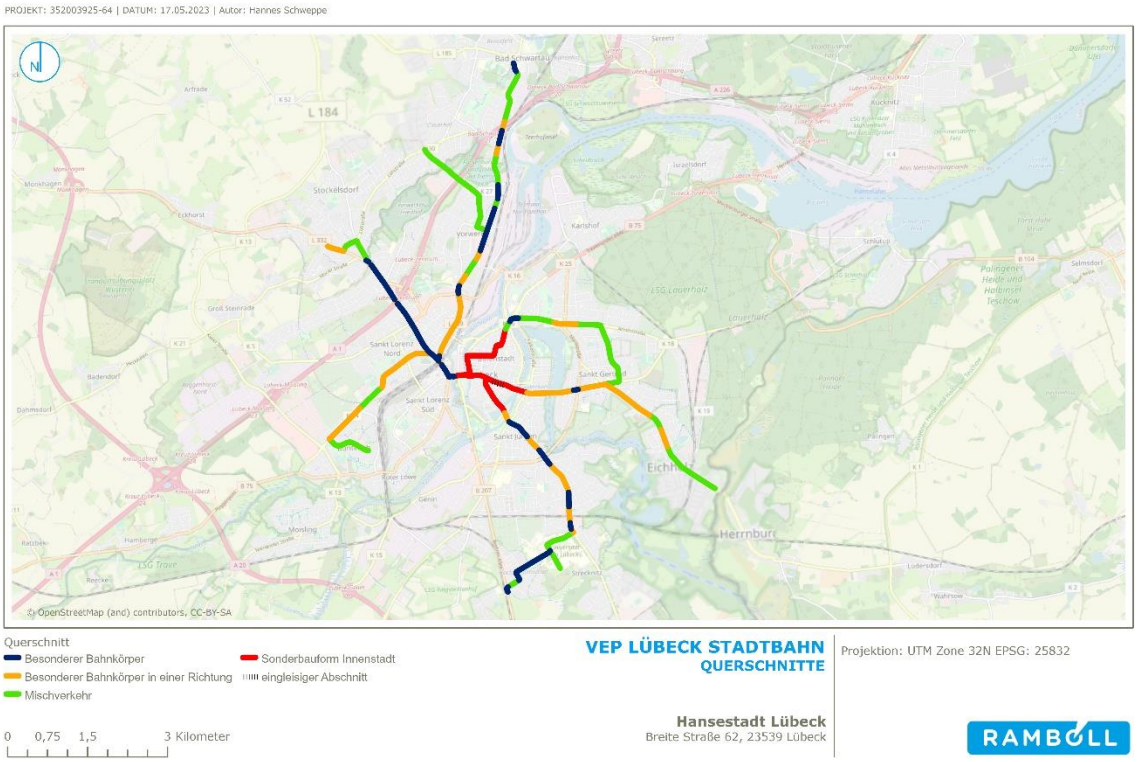


Abbildung 15: Mögliche Oberbauformen im Kernnetz

Tabelle 4: Oberbauform Kernnetz

Oberbauform	Länge km
Besonderer Bahnkörper	6,7
Besonderer Bahnkörper in einer Richtung	9,3
Mischverkehr	12
Sonderbauform Innenstadt	3,4
Sonderbauform Innenstadt eingleisig	0,3

Das erarbeitete Netz der Straßenbahn sieht eine Gesamtstreckenlänge von 31,4 Kilometern vor. Im Rahmen der zuvor untersuchten Breite der Straßenräume in Kapitel 4.2.3 wurden die Querschnitte katalogisiert. Daraus können in der Konzepterstellung Führungen der Straßenbahn im Straßenraum abgeleitet werden, die prinzipiell technisch möglich sind. Es handelt sich hierbei um eine ausschließlich technische Abschätzung auf Grundlage des Straßenraums, die die lokalen Gegebenheiten wie beispielsweise Baumbestand außen vor lässt. Aus den Untersuchungen ergibt sich ein Anteil besonderen Bahnkörpers von 23 % in beiden Richtungen sowie weiteren 33 % in eine Richtung. Diese Untersuchung gilt für die Annahme, dass 2,65 m breite Fahrzeuge verwendet werden. Entsprechend kann der Anteil an besonderem Bahnkörper im Nachhinein durch Anspassung der Planungsparameter noch weiter erhöht werden.

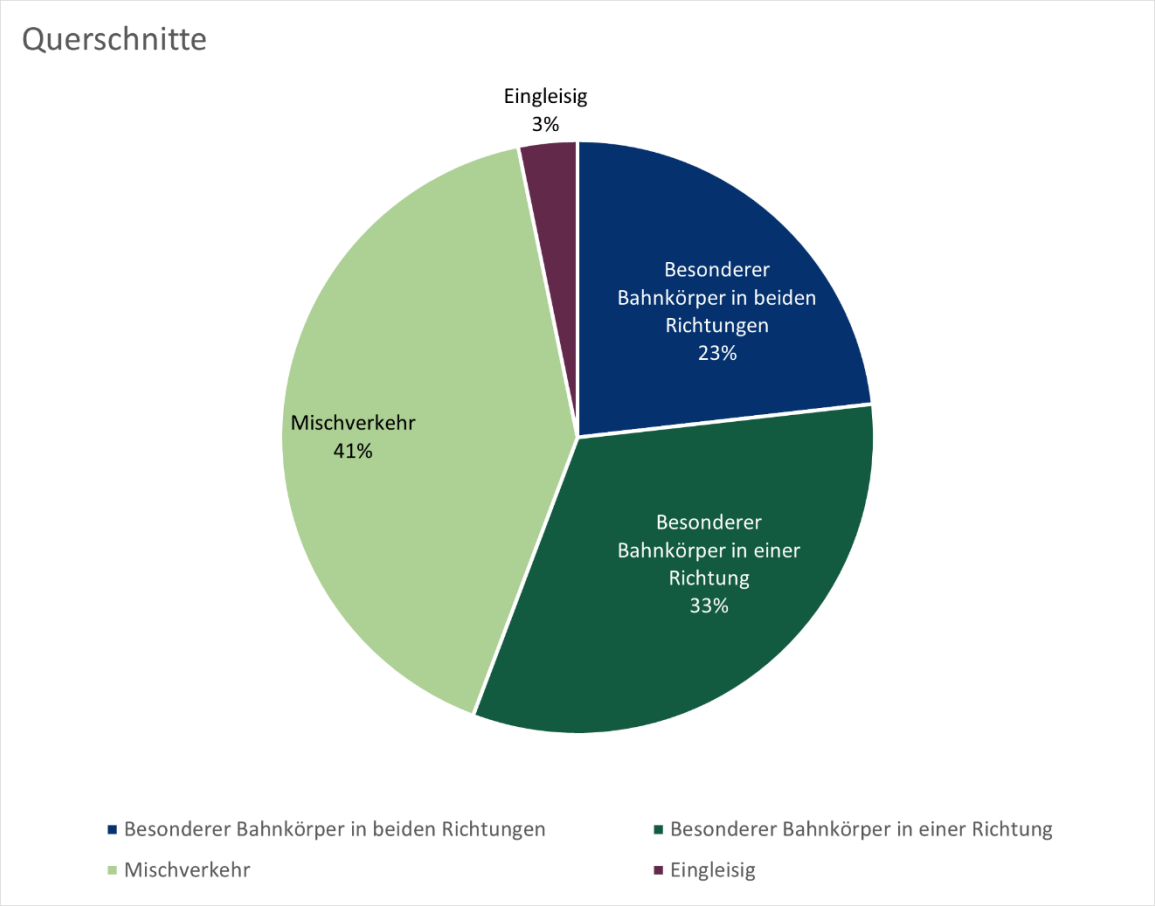


Abbildung 16: Mögliche Querschnitte im Kernnetz, Verteilung in %

Tabelle 5: Anteile der Querschnittsformen

Querschnitt	Anteil
Besonderer Bahnkörper in beiden Richtungen	23 %
Besonderer Bahnkörper in einer Richtung	33 %
Mischverkehr	41 %
Eingleisig, genaue Gestaltung offen	3 %

Aus den Straßenbreiten ergeben sich die entsprechenden Querschnitte, was den besonderen Bahnkörper vor allem in den breiten Ausfallstraßen, z.B. Fackenburger Allee, Ratzburger Allee und Schwartauer Allee ermöglicht (siehe Abbildung 17).

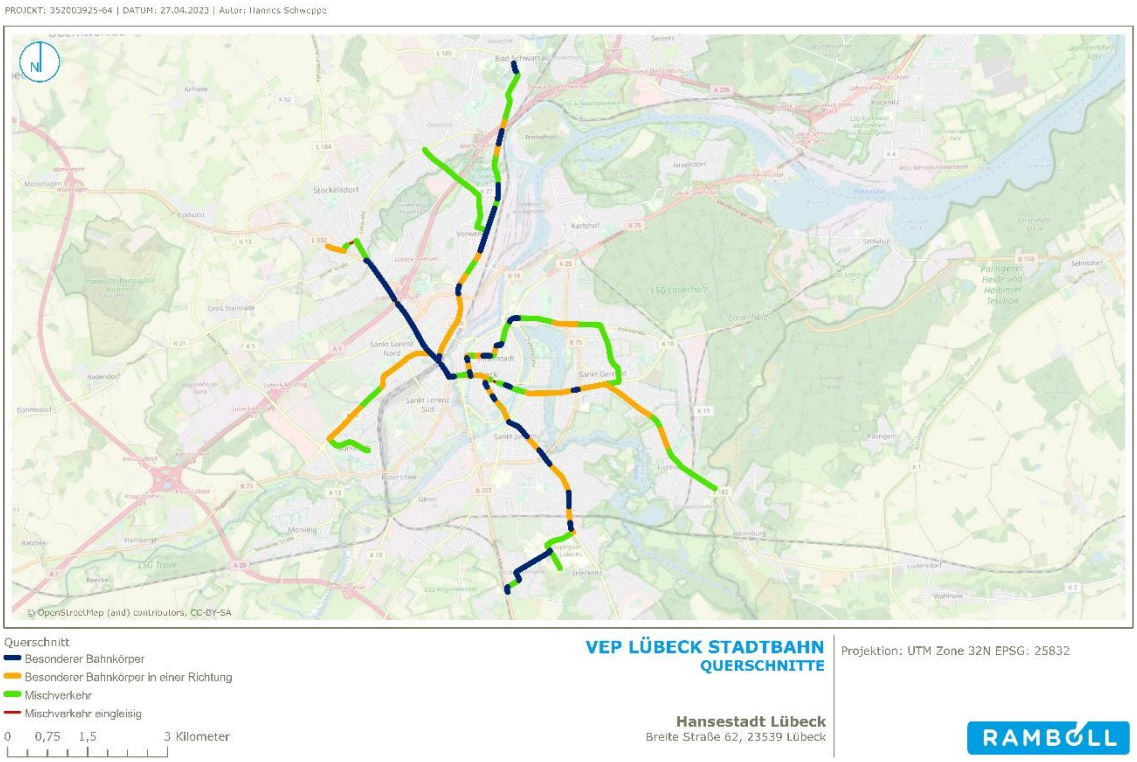


Abbildung 17: Mögliche Querschnitte im Kernnetz

4.3.4 Nachfragemodellierung

Während die grundsätzlichen Konzeptionsbetrachtungen und die Herleitung der Zielnetze mit dem multimodalen Verkehrsnachfragemodell der Hansestadt Lübeck bewertet wurden, gelten für die Einflussgrößen der Nachfrage für die standardisierte Bewertung abweichende Rahmenbedingungen und –parameter. Daher wurde hierfür gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck ein Zielnetz ausgewählt, für welches bereits in diesem Projektstadium die Adaption auf die Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung erfolgte., Dadurch sind die Ergebnisse dieser Studie noch einmal konservativer verglichen mit einer herkömmlichen Betrachtung im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck, da das Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung auf die sichere Seite geht. Die Erfahrungen aus vielen realisierten Straßenbahnprojekten zeigen, dass die tatsächliche Nachfrage deutlich höher, als die mit Berechnungsverfahren ermittelte liegt.

Ausgewählt wurde das Zielnetz ohne zusätzliche Travequerung, welches in den vorhergehenden Kapiteln bereits beschrieben wurde Für dieses Zielnetz wurden folgende alle notwendigen Kennziffern für Kosten und Nutzenkomponenten der standardisierten Bewertung ermittelt.

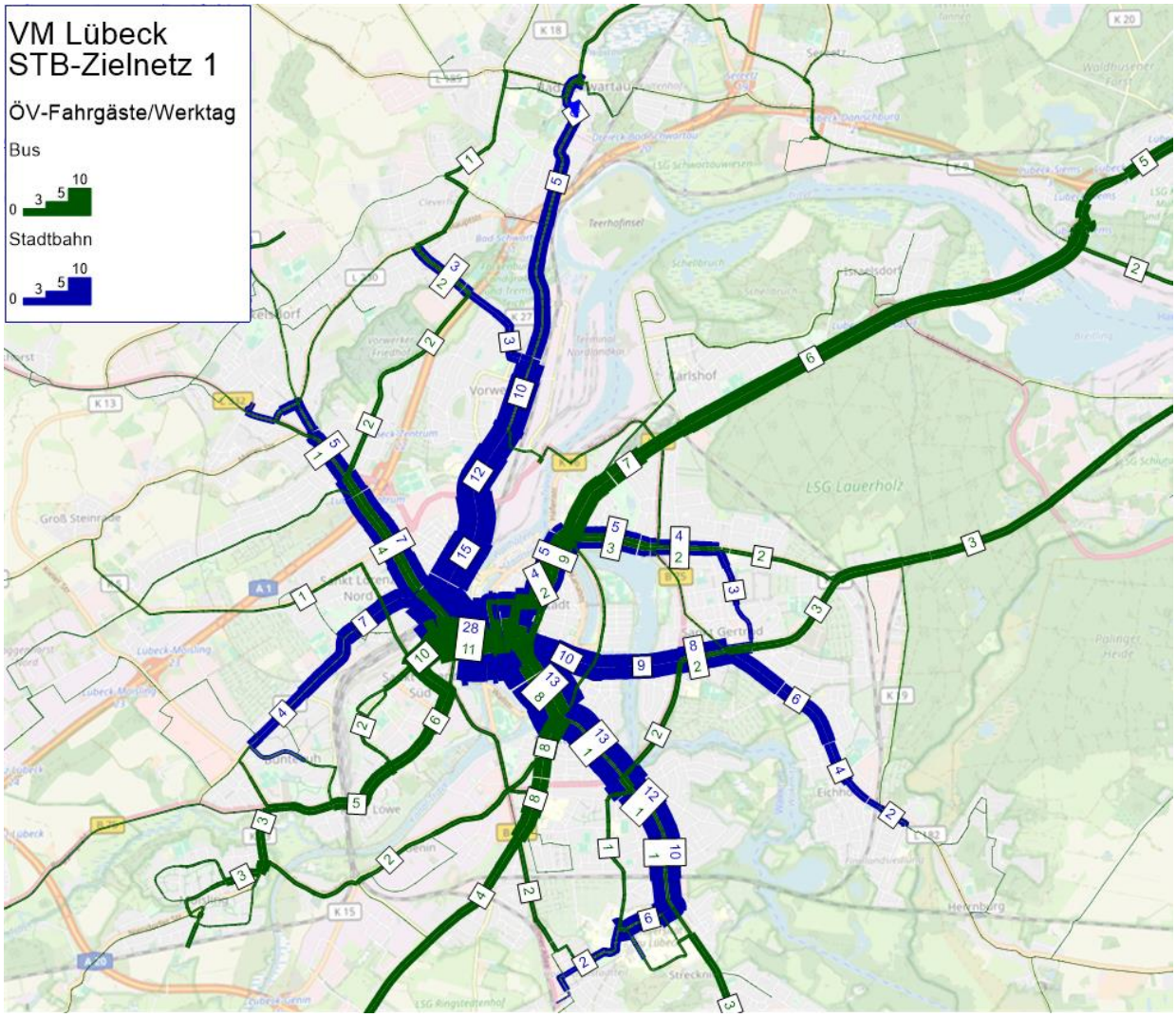


Abbildung 18: Nachfrage Straßenbahn und Bus-Zielnetz 1

4.3.5 Betriebskonzept (Takt, Fahrzeiten, Umläufe)

Die folgende Tabelle fasst die wesentlichen betrieblichen Kennzahlen für die vier Linien zusammen und weist die Fahrzeuganzahl mit Reserve (15 %) aus.

Tabelle 6: Betriebskonzept Zielnetz

Linie	Länge [km]	V [km/h]	Fahrzeit [min]	Umlauf [min]	Takt [min]	Anzahl Fahrzeuge
1	11,74	19	37,1	90	10	9
2	11,36	19	35,9	90	10	9
3	9,62	18	32,1	80	10	8
4	9,13	18	30,4	70	10	7
Summe	41,84	18,5				33 (ohne Reserve) 38 (mit Reserve)

Die Fahrzeuglänge ergibt sich aus dem Abgleich der nachfragstärksten Querschnitte (siehe Kapitel 4.1.1) bei dem 10-Minuten-Takt. Dabei wird von einer Ausnutzung von 65 % der Fahrzeugkapazität (alle Sitzplätze besetzt und 4 Personen / m² Stehplätze) ausgegangen, welche als Dimensionierungskriterium gemäß VDV für die Standardisierte Bewertung vorgegeben ist (analoges Vorgehen Stadtbahn Kiel).

Der stärkste Querschnitt im aktuellen Modell liegt an der Schwartauer Allee nördlich des Hbf mit 15.000 Fahrgästen/Werktag für beide Richtungen. Die notwendige Kapazität errechnet sich auf dieser Basis wie folgt: 15000/2=7500 je Richtung, Annahme 15 % Spitzenstunde bei 65% Auslastung, 2 Linien, d.h. 12 Kurse: Kapazität 144 Fahrgäste.

Die notwendige Kapazität je Fahrzeug beträgt demnach mindestens 150 Personen (alle Sitzplätze besetzt und 4 Personen / m² Stehplätze). Das kann aber nur ein erster Hinweis sein.

Es wird klar empfohlen hier nicht zu konservativ zu planen, die aktuellen Modellzahlen sind eine Art „Worst-Case-Szenario“, da sie den Formeln der Standardisierten Bewertung folgen und die zusätzlichen (nachfragesteigernden) VEP-Maßnahmen nicht integriert sind. Auch hat sich in fast allen neuen Straßenbahnsystemen gezeigt, dass nach Einführung die tatsächliche Nachfrage deutlich höher, als in den Modellen prognostiziert, war.

Da der Fahrzeugtyp noch nicht vorgegeben ist, führt dies zu einem 30 bis 40 m langen Fahrzeug der Breite 2,40 m oder 2,65 m. Ein Fahrzeug dieser Größe kann rund 200 -250 Personen befördern (bei 2,65 m sogar etwas mehr).

4.3.6 Standort Betriebshof

Gemäß der nachfolgenden Darstellung wird die zentrale und dezentrale Lage des Betriebshofes in der Anzahl und der Lage der Standorte unterschieden. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist die Trennung von Werkstatt und Abstellung.

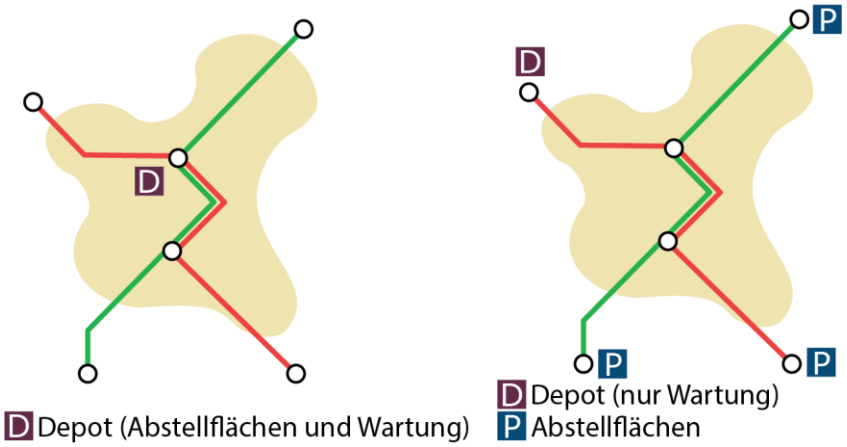


Abbildung 19: Schematische Darstellung für Konzepte von zentralen und dezentralen Betriebshofstandorten

Vergleicht man die beiden möglichen Strategien so ergeben sich daraus die folgenden grundsätzlichen Unterschiede.

Tabelle 7: Gegenüberstellung zentrale und dezentrale Betriebshofstrategie

Input	zentraler Betriebshof		dezentraler Betriebshof	
Länge Strecke zum Betriebsnetz	minimal da Standort zentral im Netz liegt	+	Standortbedingt lang für einzelne Streckenäste	-
Linienbeginn der Strecke	kann lang sein in Bezug auf einzelnen Streckenästen	-	Standortbedingt kürzer, vor allem für die Abstellung	+
Wirtschaftlichkeit	Höher, da sich Synergien bei Werkstatt und Abstellung ergeben	+	Geringer, da u.a. längere Leerfahrten zwischen Werkstatt und Abstellung notwendig sind	-
Platzbedarf je Standort	Am zentralen Standort ist der Platzbedarf höher, da alle Funktionen an einem Standort zusammengefasst werden	-	Funktionen werden auf mehrere Standorte verteilt mit geringerem Platzbedarf je Standort	+
Platzbedarf gesamt	Platzbedarf gesamt ist geringer als bei dezentralen Standorten	+	Platzbedarf gesamt ist höher da mehrere Standorte benötigt werden	-
Fahrbetrieb	Minimiert Leerkilometer und Personalkosten	+	Höherer Aufwand und erhöhte Personalkosten	-
Fahrzeuginstandhaltung	Vorteilhaft, da die Infrastruktur für alle Arbeiten an einem Standort konzentriert wird und die Auslastung höher ist	+	Keine Nachteile, wenn Fahrfertig machen jeweils mit der Abstellung kombiniert wird, ansonsten müssen Funktionen mehrfach vorgesehen werden und Auslastung u.U. geringer	-
Grunderwerbskosten	In der Regel geringer, da der Platzbedarf niedriger ist	+	Höher, da mehrere Standorte, die auch nicht zusammenhängend sind	-

Die Gegenüberstellung in Tabelle 7 demonstriert sehr gut, dass viele Vorteile für einen zentralen Standort sprechen. Dazu kommt, dass bei einem neuen ÖPNV-System, welches zumindest im Fall der Straßenbahn auch eine neue Organisationsform benötigt, die Konzentration an einem

Standort zu empfehlen ist. Daher wird für die Standortsuche ein zentraler Betriebshofstandort mit allen Funktionen empfohlen.

Am Ende sind jedoch auch die tatsächlich zur Verfügung stehenden Standorte maßgebend. Selbst wenn alle Argumente aus der Tabelle 7 für eine zentrale Betriebshofstrategie sprechen, braucht es dafür den passenden Standort. Das bedeutet, dass aufgrund der zur Auswahl stehenden Grundstücke die gewählte Strategie unter Umständen noch einmal modifiziert werden muss.

Die notwendigen Anforderungen für das Straßenbahn-System werden in der folgenden Tabelle definiert.

Tabelle 8: Zusammenstellung der Technische Grundlagen Betriebshof Straßenbahn

Input	Straßenbahn
Anzahl Fahrzeuge	40 (aufgerundet aus Betriebskonzept, Abschätzung)
Länge	Bis zu 45 m (das beinhaltet eine mögliche Verlängerung von Fahrzeugen für die Zukunft)
Anzahl der Arbeitsstände	6
Notwendige Größe	40.000 m²
Instandhaltungstiefe	100 %
Abstellmöglichkeit	ja
Erweiterungsflächen	nicht zugrunde gelegt

Auf Basis des in der vorstehenden Tabelle angegebenen Flächenbedarfs hat die Stadt Lübeck grob geprüft, welche Flächen als mögliche Standorte in Frage kämen. Zwei Flächen wurden als besonders geeignet identifiziert: Kleingartenfläche nahe Ziegelstraße sowie das SWL-Betriebsgeländer am Seeetzer Weg.

- Fläche nahe Ziegelstraße: Das ist eine Kleingartenanlage, welche nicht mehr im besten Zustand ist und deren Umnutzung denkbar erscheint. Es besteht die Schwierigkeit, dass der Boden schlecht für die Versickerung von Regenwasser geeignet ist. Daher müssen evtl. zusätzliche Versickerungsflächen eingeplant werden.
- Das Betriebsgelände von SWL am Sereetzer Weg: Wie viel Fläche nutzbar wäre, wäre in einer Folgephase mit SWL mobil zu klären. Attraktiv könnte in diesem Fall die Konzentration aller Werkstattflächen an diesem Standort sein. Zustätzlich wären aber dann wahrscheinlich weitere Abstellanlagen notwendig – evtl. auch nur für Busse. Ein ähnliches Vorgehen wurde in Kiel mit dem Depot und Werkstatt in der Dietrichstraße gewählt.

Weitere denkbare Flächen, die aber nur deutlich weniger geeignet erscheinen, sind:

- Fläche nahe Gewerbegebiet Genin: Wenig genutzte Gewerbeflächen, nur bei Trasse über Kronsforder Allee anbindbar.
- Fläche am Tremser Teich Schwartauer Landstraße/Warthestraße: Private Fläche, für die eine Nachnutzung gesucht wird – bisher aber keine Absprache mit Eigentümer:innen; nur ca. 3 ha.
- Fläche nahe Ziegelstraße/Padelügger Weg: Private Fläche, für die eine Umnutzung ansteht – bisher aber keine Absprache mit Eigentümer:innen.

- Fläche nahe An den Schießstände): Kleingartenanlage, Prüffläche des FNP; Anbindung direkt nach Querung des Industriegleises wahrscheinlich herausfordernd.

Falls eine Straßenbahn in Lübeck weiterverfolgt wird, sollte diese Standortsuche und Bewertung in detaillierterer Form durchgeführt werden. Das Ergebnis an dieser Stelle ist nur als vorläufig zu bewerten und gibt einen Hinweis, dass grundsätzlich Flächen der richtigen Größe zu Verfügung stehen.

4.3.7 Schnittstellen zu Dritten

Bei Einführung eines neuen Straßenbahnsystems sind viele Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, vorhandener Infrastruktur, Flora und Fauna, Anwohner:innen, vorhandenen Gebäuden etc. zu beachten. Diese Themen können in späteren Planungsphasen iterativ behandelt werden – im vorliegenden Gutachten wurde im Wesentlichen die Frage der Straßenraumbreite in der Altstadt und die Frage der grundsätzlichen Tragfähigkeit der Brücken betrachtet.

Die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern beinhalten z. B. die Querbarkeit einer Straßenbahntrasse für Fußgänger:innen (Sicherheit, Leistungsfähigkeit) oder parallele oder querende Wege für Radfahrer:innen[4]. So wird aktuell in der Vorplanung der Stadtbahn Kiel die Veloroutenplanung eng mit den konkreten Vorzugsvarianten der Stadtbahn abgestimmt, damit Konflikte vermieden werden.

Eine andere wesentliche Schnittstelle besteht zum MIV. Die Leistungsfähigkeit des geänderten Straßennetzes ist nachzuweisen, was im Allgemeinen kleinräumig (mit VISSIM oder HBS wie für die Stadtbahn Kiel nun in der Vorplanung) oder großräumig mit einem Verkehrsmodell (VISUM, auch in Kiel in der Nutzung) erfolgt.

Schnittstellen zu vorhandener Infrastruktur sind zu beachten, im Allgemeinen ist Grunderwerb von privaten Dritten zu minimieren (das ist eine der Planungsmaximen der Stadtbahn Kiel aktuell), da das die finanziellen und rechtlichen Risiken bei der Realisierung steigert. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch die vorhandenen Leitungen unter der Trasse (Regen- und Schmutzwasser, Versorger, Telekommunikation etc.). Im Allgemeinen verbleiben diese parallel nicht unter einer Trasse und werden verlegt. Das wird auch anteilig gefördert, ist aber zeitlich früh zu planen und wird oft vorlaufend bereits umgesetzt, um die Dauer der eigentlichen späteren Bauphase der Straßenbahn zu minimieren.

Schnittstellen zu Flora und Fauna betreffen oft den existierenden Baumbestand oder geschützte Naturgebiete in städtischen Räumen. Gutachten dazu sind in den späteren Planungsphasen notwendig, oft kann der bestehende Baumbestand nicht komplett erhalten werden und es sind Ausgleichsmaßnahmen notwendig. In der Vorplanung der Stadtbahn Kiel wird eine genaue Baumbilanz erstellt, das Grünflächenamt plant, ein Baumkonzept für die gesamten 36 km Stadtbahnstrecken erstellen zu lassen.

[4] Es sollte vermieden werden, Radverkehr auf einer neuen Straßenbahntrasse zu führen, da Radfahrer:innen sonst leicht in die Rillenschiene gelangen und stürzen können. Systeme, in denen die Rillenschiene mit Gummielementen aufgefüllt wird, welche die Straßenbahn bei Überfahrt „freifährt", haben sich bisher nicht bewährt, besonders nicht bei den Wetterbedingungen Regen und Schnee.

Weitere Schnittstellen zu Anwohner:innen und anderen Gebäuden betreffen Themen wie Lärm und Erschütterung oder die elektromagnetische Verträglichkeit - EMV (insbesondere mit Forschungsinstitutionen). Auch hier sind Gutachten in den späteren Planungsphasen zu erstellen.

Im weiteren Planungsprozess sind auch betriebliche Schnittstellen zur Feuerwehr, Rettungsverkehren oder der Müllabfuhr zu beachten. So wird bei der Stadtbahn Kiel in der Vorplanung der grundsätzliche Dialog mit der Feuerwehr geführt, um besondere Anforderungen integrieren zu können. Grundsätzlich ist das städtische Rettungskonzept unter Berücksichtigung der Anleiterung und Befahrbarkeit zu berücksichtigen.

4.4 Kostenschätzung

Die Kosten werden auf Basis vereinfachter Einheitskostensätze vergleichbarer Projekte abgeleitet. Für die Infrastruktur Straßenbahn werden die ermittelten Längen des Zielnetzes herangezogen, wobei Analogieschlüsse anhand des laufenden Projekts Trassenstudie Kiel herangezogen werden können (Stand Ende 2022). Dort wurde in der Trassenstudie bis Ende 2022 eine detaillierte Kostenermittlungen auf Basis einer Planung 1:2.2500/1:1.000 nach den Positionen der Standardisierte Bewertung durchgeführt. Für Lübeck werden noch keine Pläne erstellt.

Die notwendigen Investitionskosten im ergänzenden Busnetz beinhalten die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Straßenbahn erforderlich werden und die es ohne das Straßenbahnnetz allein nicht gegeben hätte. Das sind z.B. Umsteigeanlagen/Mobilitätshubs oder Busspuren im Zubringernetz. Laut Standardisierter Bewertung werden pauschal 10% der Baukosten als Planungskosten angesetzt.

Anlagenteil Nr.	Anlagenteilbezeichnung	Kosten [€]
Teil A: Verkehrswege ÖPNV		
10	Grunderwerb (nichtstädtische Flächen)	€2.954.108
20	einmalige Aufwendungen	€53.501.832
60	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/-überführungen	€86.721.152
72	Gleise: Feste Fahrbahn	€98.860.467
73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	€11.220.000
74	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	€961.510
81	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	€503.691
90	Haltestellenausstattung und Zubehör	€1.420.000
100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	€12.780.000
110	Sicherungs- und Signalanlagen inkl. BÜ-Sicherungsanlagen	€20.710.000
120	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	€5.680.000
131	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	€20.243.645
132	Umformwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	€20.057.700
170	Landschaftsbau, Bepflanzungen	€925.425
Teil B: Verlegung von Anlagen Dritter (sonstige Infrastruktur)		
300	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	€163.389.130
310	Stützmauern	€1.177.378
340	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Wasser, Abwasser, Fernwärme	€29.375.402
Zwischensumme		**€578.224.770**
400	10 % Planungsleistungen	€57.822.477
Gesamtsumme		**€636.047.247**

Abbildung 20: Ortsfeste Infrastruktur – Infrastrukturkosten (Stand 2022)

Die Fahrzeugkosten können nur grob geschätzt werden, da weder Typ noch genaue Länge feststehen. Für die 38 Fahrzeuge wird ein mittlerer Fahrzeugpreis von 4,5 Mio € angesetzt, was zu 171 Mio. € führt.

Auch für den Betriebshof liegt keine Planung vor, aus Vergleichsprojekten kann von durchschnittlichen Kosten pro Fahrzeug von 2,0 bis 2,5 Mio € ausgegangen werden, das führt zu 95 Mio. € (oberer Wert).

D.h. die Gesamtkosten für die Infrastruktur, Fahrzeuge und den Betriebshof (Stand 2022) können grob auf rund 900 Mio € abgeschätzt werden, was aber ohne Planungen nur als ein erster Hinweis dienen kann. In dieser Summe sind bisher keine Zuschläge und Risikopuffer enthalten.

4.5 Fördermöglichkeiten

Der Bund stellt für die Förderung von ÖPNV-Vorhaben insbesondere das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung. Der Bundesanteil beträgt üblicherweise 75 % der förderfähigen Kosten.

Weitere Fördermöglichkeiten ergeben sich aus verschiedenen Landesprogrammen, insbesondere zu nennen ist hier das GVFG-SH, welches durch das Land Schleswig-Holstein aufgestellt wurde.

Im Landes-GVFG Schleswig-Holstein (GVFG-SH) wird – analog dem Bundes GVFG – eine Maximalfinanzierung von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten genannt. Es ist allerdings auf Grund der finanziellen Ausstattung dieses Etatpostens eher unwahrscheinlich, dass diese Förderquote für ein Projekt in der Größenordnung der Straßenbahn Lübeck allein aus Mitteln des Landes SH erreicht werden könnte. Nicht fixiert ist auch die Komplementärfinanzierung des Landes, die bei einer Förderung durch Bundes-GVFG durch das Land SH beigesteuert würde. Erfahrungen aus anderen Straßenbahnprojekten in Schleswig-Holstein gibt es bisher nicht. In anderen Bundesländern beträgt der Landesanteil in der Regel 15 %, sodass von diesem zumindest als Basisszenario ausgegangen wird. So wurde auch in Kiel für das Straßenbahnprojekt vorgegangen. Beispiele finden sich in Ulm (neue Straßenbahn Kuhberg/Science Park), Heidelberg (Mobilitätskonzept, u.a. Straßenbahn in die Bahnstadt) oder dem Straßenbahntunnel in Karlsruhe (Kombilösung).

Auf Grund der aktuell noch frühen Planungsphase mussten sowohl bei der Kostenschätzung als auch bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Anteile einige Annahmen getroffen werden. Bisher noch nicht berücksichtigt und im weiteren Planungsverlauf zu betrachten sind dabei der Wertausgleich für Anpassungen an sowohl städtischen Anlagen als auch solchen im Eigentum Dritter – dies kann insbesondere bei bereits vorhandenen (und damit teilweise abgeschriebenen Anlagen) relevant werden, die für die Straßenbahn umgebaut oder neu erstellt werden, z.B. Lichtsignalanlagen oder Versorgungsleitungen.

Grundsätzlich ist dem Zuwendungsgebenden gegenüber immer das Erfordernis der (Teil-) Maßnahme für das Gesamtprojekt Straßenbahn darzulegen, da nur in diesem Fall die grundsätzliche Zuwendungsfähigkeit gegeben ist.

4.5.1 Brückenbauwerke

Insbesondere bei Brückenbauwerken ergeben sich einige Themen, die gesondert zu den übrigen Anlagenteilen des Straßenbahn-Projektes zu betrachten sind.

Für Kreuzungsbauwerke, die andere Verkehrswege queren, kommen teilweise neben dem GVFG weitere Gesetzesregelungen zum Tragen, um diese Bauwerke (ggf. anteilig) zu fördern bzw. es tritt eine gesetzlich geregelte Kostenfolge ein. Diese ist beispielsweise im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zu untersuchen. Für Lübeck ergibt sich die Besonderheit der denkmalgeschützten Bauwerke im Innenstadtbereich, die besondere Aufmerksamkeit erfordert.

4.5.2 Förderanteile

(1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden:

1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der
   a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
   b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen,
   c) Seilbahnsysteme, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen,

Für die Einführung eines Straßenbahnsystems kann für die Kostenteile A und B (siehe Tabelle) eine Förderung gemäß Bundes-GVFG von 75 % angenommen werden. Der Kostenteil C (Baunebenkosten und Risiken) kann lediglich für den Teil der Planungskosten mit der Pauschalen Förderung von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten gemäß Bundes-GVFG mit 75 % gefördert werden. Eine Risikoposition findet bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten keine Anwendung, da eine Förderung lediglich auf tatsächlich anfallende Kosten erfolgen kann. Für den Kostenteil D wird keine Förderung für Fahrzeuge, Betriebshof und Betriebshofstrecke angenommen, da diese im Rahmen des Bundes-GVFG nicht Fördertatbestand sind.

Möglichkeiten ergeben sich ggf. über Förderprogramme für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben oder für Ladeinfrastruktur. Zielgerichteter erscheint zum aktuellen Zeitpunkt aber eine Debatte auf politischer Ebene, ob auf Grund der Erfordernis insbesondere der Betriebshofanlagen – ohne die die Einführung einer Straßenbahn ja gar nicht möglich wird – eine Förderung denkbar wird. Gleiches gilt auf Landesebene zum Thema Fahrzeugförderung, welches für ein städtisches System anders zu bewerten ist als für Eisenbahnverkehre, da die betrieblichen Kosten des Stadtverkehrs nicht durch Regionalisierungsmittel unterstützt werden.

Städtebauliche Aufwertungen und parallele Maßnahmen, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Straßenbahn-Projekt stehen sind in aller Regel nicht zuwendungsfähig. Das ausgearbeitete Straßenbahnnetz ist so ausgeplant, dass nach aktuellem Stand von einem Anteil an besonderem Bahnkörper von 56 % ausgegangen werden kann (siehe Kapitel 6.1.3). Um die Anforderung gemäß §2 GVFG zu erfüllen, dass die Straßenbahnen „überwiegend auf besonderem Bahnkörper“ verkehrt, sollte in weiteren Planungsschritten ein Hauptaugenmerk auf die Steigerung des Anteils des besonderen Bahnkörpers gelegt werden. Hierfür ist insbesondere eine vertiefende Untersuchung der Straßenbreiten notwendig, um genauere Aussagen über mögliche Querschnittsbreiten treffen zu können. Auch für die nicht im besonderen Bahnkörper trassierten Abschnitte wäre eine gleichwertige Bevorrechtigung, z.B via Lichtsignalanlagen zu erreichen. Diese Planungsgrundsätze wären in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

Tabelle 9: Teilindikatoren und Nutzen-Kosten-Indikator

Teil	Beschreibung	GVFG (Bund)	GVFG (Land)	Eigenanteil Hansestadt Lübeck	Bemerkung
Teil A	**Verkehrswege ÖPNV** Grunderwerb Trassen Bauwerke Gleise inkl. Weichen Haltestellen inkl. -ausstattung Telekommunikation Unterwerke Landschaftsbau und Bepflanzungen	75 %	15 %	10 %	Aufhebung Bahnübergänge (EKrG)
Teil B	**Verlegung von Anlagen** Bauwerke Leitungen Gewässer	75 %	15 %	10 %	Thema Leitungsverlegung, evtl.- Wertausgleich oder Folgepflicht nicht förderfähig
Teil C	**Baunebenkosten und Risiken** Fachplanung Baunebenkosten	Ca. 40 %	Ca. 7,5 %	Ca. 52,5 %	Teilweise nicht förderfähig (Baunebenkosten)
Teil D	**Betriebshof und Fahrzeuge**	0 %	0 %	100 %	Nicht förderfähig gemäß Bundes GVF, Annahme keiner Landesförderung
Teil E	**Städtebauliche Aufwertungen**	0 %	0 %	100 %	Als nicht förderfähig angesetzt

5. Bewertung der Netzkonzeption und Vergleich mit reinem Busnetz

Im Zuge der Erstellung des 5. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) sind auch die Potentiale einer Erweiterung eines reinen Busnetzes umfangreich hergeleitet worden. Mit diesem Verkehrswendeszenario sollte geprüft werden, wie weit der Modal Split des ÖPNV mit Angebotsausweitungen gesteigert werden kann, ohne bestimmte Rahmenbedingungen, wie die Belastung der Strecken in der Innenstadt, zu verletzen. Die Details der Herleitung sind dem eigenständigen Bericht zu entnehmen.

Analog zur Weiterentwicklung der Netzvarianten im vorliegenden Gutachten ist auch das Verkehrswendeszenario ausgehend von einem Basisnetz Schritt für Schritt weiterentwickelt worden, bis ein möglichst hohes Fahrgastwachstum mit optimiertem Gesamtnetz erzielt werden konnte. Bei der Interpretation zu beachten ist, dass für das Verkehrswendeszenario einige Streckenabschnitte auf dem Kreisgebiet Ostholstein in das Konzept einbezogen und aufgewertet wurden, während im Straßenbahnkonzept nur die bisherigen Lübecker Stadtbuslinien in die Überarbeitung einbezogen wurden. Eine Vergleichbarkeit besteht jedoch trotzdem.

Tabelle 10: Vergleich Mengengerüste zum Verkehrswendeszenario

	Vergleichsfall o. Maßnahmen	Zielnetz Straßenbahn	Verkehrswendeszenario
Anzahl Straßenbahnlinien	-	4	-
Anzahl Buslinien	31	19	25
Anzahl Fahrten / Werktag	2.323	2.443	3.889
Wagenkilometer / Werktag	30.912	33.240	67.282
ÖV-Wege / Werktag Gesamtraum	194.732	234.018	242.063
ÖV-Wege / Werktag Binnen HL	73.300	100.966	103.532
Modal-Split ÖV – Lübeck	11,1%	15,4%	16,0%

Es wird deutlich, dass im Verkehrswendeszenario insgesamt ein höheres Fahrgastwachstum erzielt wird, als im hergeleiteten Straßenbahn-Zielnetz (inkl. Busergänzungsnetz).

Im Unterschied zum Verkehrswendeszenario bestand im Teilgutachten der Straßenbahn jedoch die Anforderung, die Leistungsausweitung in einem engen Rahmen zu halten und möglichst viel Busverkehrsleistung 1:1 durch die Straßenbahn zu substituieren. Um eine Finanzierung der Straßenbahn aus Bundes- und Landesmitteln förderfähig zu gestalten, ist zwingend ein Kosten-Nutzen-Faktor > 1 zu erzielen. Da hierbei auch die laufenden Betriebskosten, der effiziente Fahrzeugeinsatz und andere Parameter berücksichtigt werden, muss ein Zielnetz für eine Straßenbahn immer stark auf Effizienz fokussiert werden. Im Verkehrswendeszenario stand hingegen vor allem die Steigerung von Fahrgastzahlen im Vordergrund, da abgeprüft werden sollte, wieviele Fahrgäste mit Angebotsmaßnahmen für den ÖPNV gewonnen werden können. Zwar wurden auch hier durch das iterative Vorgehen besonders unwirtschaftliche Ausweitungen wieder zurückgenommen, jedoch nicht in dem hohen Maße wie beim Teilgutachten Straßenbahn. Dies führt dazu, dass die beiden Ansätze zwar grundsätzlich vergleichbar sind, aber bedacht werden sollte, dass die Fahrgastzahlen des Straßenbahnnetzes ebenfalls noch steigerbar wären, wenn mehr Verkehrsleistung vorgesehen würde.

Deutlich wird der Unterschied der beiden Szenarien beim Blick auf die erbrachte Betriebsleistung. Während das Zielnetz Straßenbahn mit 33.240 Wagenkilometern gegenüber dem Fahrplan 2024 nur eine Mehrleistung von 7,5 % enthält, wird im Verkehrswendeszenario das Volumen mehr als verdoppelt (+117 %). Diese Ausweitung hat auch erhebliche Folgen auf die benötigte Anzahl an Fahrzeugen und somit auch die Betriebshofstandorte. Zudem wäre ein erheblicher Personalaufwuchs nötig. Diese Zahlen verdeutlichen, dass bereits eine Steigerung des Modal-Split auf 16 % erhebliche Aufwendungen notwendig machen würde und das Netz zudem nur eine beschränkte Aufnahmefähigkeit für weitere Verkehre besitzt.

Im Straßenbahn-Netz hingegen wird trotz der erheblich geringeren Leistungsausweitung ebenfalls eine deutliche Steigerung des Modal-Split auf 15,4 % erzielt.Ein Abgleich der abgeschöpften Nachfrage nach Teilkorridoren zeigt, dass im Verkehrswendeszenario vor allem auf den Abschnitten außerhalb des Straßenbahn-Kernnetzes und auf den Tangentialen noch Fahrgastmengen gewonnen werden konnten, während die Abschöpfung innerhalb der Korridore des Straßenbahn-Kernnetzes trotz des erheblich üppigeren Angebots in etwa auf einem Niveau ist. Diese Erkenntnis ist folgelogisch, da im Verkehrswendeszenario insbesondere in den Außenbereichen teils massive Angebotsverdichtungen enthalten sind, die aus beschriebenen Gründen im Straßenbahn-Netz nicht umgesetzt wurden.

Es ist davon auszugehen, dass mit den Erkenntnissen des Verkehrswendeszenarios auch im Straßenbahn-Szenario weitere Leistungsausweitungen möglich wären, die den Modal-Split noch weiter steigern können. Aufgrund der höheren Massenleistungsfähigkeit und der höheren Attraktivität einer Straßenbahn sind jedoch bei weitem keine so hohen Ausweitungen wie im Verkehrswendeszenario erforderlich.

Bei einer generellen Steigerung des Leistungsvolumens ist auch eine Ausbildung fester Hierarchiestufen im Netz deutlich einfacher umzusetzen. Im Verkehrswendeszenario konnte nachgewiesen werden, dass ein System aus starken Achsen und starken tangentialen Ergänzungslinien auch zur Entlastung der Kapazitäten in besonders stark nachgefragten Korridoren beiträgt. Auch der gezielte Einsatz von Expressverbindungen bei hohem Punkt-zu-Punkt-Aufkommen über einen langen Laufweg hat sich als effizient und nachfragesteigernd erwiesen.

Die im Verkehrswendeszenario hergeleitete Hierarchieebene eines “Metrobus” wird im Straßenbahn-Szenario weitestgehend durch die Straßenbahn ersetzt.

Bei einem Straßenbahn-System besteht durch das Produkt an sich bereits eine hochwertige und hoch leistungsfähige Netzebene, bei denen aufgrund der höheren Massenleistungsfähigkeit grundsätzlich auch weniger Kapazitätsengpässe auftreten, als in einem vergleichbaren Busnetz. Dennoch gilt auch für das Straßenbahn-System, dass eine tangentiale Ergänzung notwendig ist, um die Nachfrage auf besonders stark belasteten Korridoren zu entzerren. Dies gilt insbesondere für die Ratzeburger und Schwartauer Allee, wo durch tangentiale Ergänzungslinien verhindert werden konnte, dass noch größere Fahrzeuge oder noch engere Takte eingesetzt werden müssten.

Zudem ist auch die hochwertigere Angebotsebene auf Niveau eines “Metrobus” auch im Straßenbahn-Szenario sinnvoll, da aufgrund nötiger baulicher Abwägung bzw. aus betrieblichen Gründen (vgl. Kap. 4) nicht auf allen grundsätzlich nachfragewürdigen Strecken eine gleichzeitige

Umsetzung einer Straßenbahn in der 1. Stufe möglich ist. Diese Teilstrecken werden daher als potentielle Erweiterungsbausteine. Somit verbleibt der Bus auf diesen stark nachgefragten Korridoren als "Vorläufer". Aufgrund des nachgewiesenen hohen Potentials sollten hier dieselben Planungsparameter wie für eine Straßenbahn gelten, was gradlinige Laufwege, einheitliche Takte und einen ganztägigen 10-Minuten-Takt (oder dichter) umfasst. Für die betreffenden Achsen wurde daher auch ein gradliniger Laufweg durch die Altstadt vorgesehen, um den Fahrgästen dieser Korridore einerseits einen direkten Innenstadtzugang und andererseits einen optimalen Übergang auf das Straßenbahn-Netz zu bieten.

Auch im Straßenbahn-Szenario zeigt sich die im Verkehrswendeszenario beschriebene Überlastung bestimmter Korridore in der Innenstadt, wenngleich in geringer ausgeprägter Form. Zur Entlastung der Innenstadt wurden daher viele Ergänzungslinien, die nicht als Metrobus klassifiziert wurden, tangential abgeleitet. Hierbei wurden jedoch optimierte Umsteigepunkte mit direktem Übergang zur Straßenbahn vorgesehen, zudem werden im tangentialen Laufweg auch mehrere andere Achsen erreicht, sodass für die Fahrgäste zwar teilweise ein Umstieg mehr entsteht, dafür aber andere Ziele und Korridore direkter und öfter erreicht werden. Diese Logik des "gebrochenen Verkehrs" mit einem zusätzlichen Umstieg führt zu einer besseren Bündelung in der kapazitativ leistungsfähigen Straßenbahn, während mit der eingesparten Betriebsleistung der Busse die tangentiale Ergänzung und dichtere Takte kompensiert werden können.

Die im Verkehrswendeszenario beschriebenen hochwertigen Umsteigepunkte sind auch auf ein Straßenbahn-Netz übertragbar. Hiermit sind insbesondere die Kreuzungsstellen der radialen auf die Innenstadt zulaufenden Straßenbahn-Linien mit den tangentialen Busachsen gemeint. Ein Beispiel stellt die Haltestelle Fahlenkampsweg dar, die im Verkehrswendeszenario als "Südkreuz" fungiert. Hier kann die starke Nachfrage der Ratzeburger Allee durch ein dichtes Busangebot auf dem Ring (St. Jürgen-Ring-Wallbrechtstraße) entzerrt werden, wenn gute Übergänge angeboten werden. Da für die Straßenbahn ohnehin neue Haltestellen gebaut würden und der öffentliche Raum umgestaltet wird, kann somit auch eine optimierte Haltestellenlage mit optimaler Verknüpfung mit möglichst kurzen Fußwegen ausgearbeitet werden. Insbesondere am Beispiel Südkreuz stellen sich hierbei aufgrund der Situation im MIV mit dem kreuzenden Brückenbauwerk und den Rampen und den parallelen Anforderungen aus dem Rad- und Fußverkehr besondere bauliche Herausforderungen, die nur integriert mit dem Blick auf die Belange aller Verkehrsträger gelöst werden können. Diese integrierte Betrachtung wird maßgeblicher Bestandteil des zur Zeit in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans sein, auf den an dieser Stelle verwiesen wird.

6. Fazit

Das Teilgutachten Straßenbahn hat gezeigt, dass technisch – auch in der Innenstadt – eine Straßenbahn in Form einer modernen Stadtbahn in der Hansestadt Lübeck eingeführt werden kann. Die Ergebnisse des Verkehrswendeszenarios zeigen, dass ein erweitertes Bussystem sehr bald an die Grenzen der Leistungsfähigkeit kommt. Der Vergleich Zielnetz Straßenbahn mit den Ergebnissen des Verkehrswendeszenarios des 5. RNVP legt nahe, dass das verkehrspolitische Ziel, den prozentualen Anteil an (Haupt-)Wegen, der mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird, von 11 % auf 20 % und den prozentualen Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung nach Personenkilometern sukzessive auf 40 % bis zum Jahr 2040 zu steigern, nicht mit einem reinen verbesserten Busverkehrssystem erreicht werden kann. Im dargestellten Straßenbahn-Zielnetz werden mangels Ausweitung der Gesamtverkehrsleistung

zwar die Ziele auch nicht erreicht, im Unterschied zum Verkehrswendeszenario sind jedoch bei weitem noch nicht alle potentialträchtigen Elemente aktiviert, sodass sowohl Restkapazitäten im Netz als auch potentialträchtige Maßnahmenansätze vorliegen. Zudem kommt der sogenannte "Schienenbonus“ zum Tragen, d. h. nur eine Straßenbahn ist in der Lage (im Vergleich zum Bus) deutlich mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Daher wird die Erreichung des politischen Modal-Split-Ziels mit einer Straßenbahn als möglich angesehen.

Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur, Fahrzeuge und Betriebshof einer Straßenbahn wurden mit ca. 900 Mio. € für das vorgeschlagene Netz grob abgeschätzt. Die Anteile für die Infrastruktur sind nach GVFG mit bis zu 90% förderfähig. Diese GVFG-Förderung beinhaltet auch Zuschüsse für Brückensanierungen oder Zuschüsse zur Umlegung von Leitungen, was bei ohnehin anstehenden Sanierungen oder Erneuerungen genutzt werden kann.

Im Gesamtzusammenhang sollte auch das Projekt Stadtbahn Kiel noch einmal erwähnt werden. Dieses 36 km Netz ist aktuell in der Vorplanung und schreitet mit großem lokalen Engagement voran. Eine Straßenbahn in Lübeck kann davon profitieren und es gibt sicher viele Synergieeffekte zwischen den Projekten, wenn sie in ähnlichen Zeitkorridoren geplant und realisiert werden.

Wie in Kiel darf die Straßenbahn nicht nur als reines Transportmittel gesehen werden. Die französischen Vorbilder der neuen Straßenbahnen der letzten 30 Jahre zeigen, wie eine Straßenbahn zur städtebaulichen Aufwertung und Erneuerung beitragen und diese voranbringen kann. Diese Chance besteht auch in Lübeck und ist positiv zu bewerte. Die ersten Visualisierungen (siehe Kapitel 7.9 – Anhang 9) deuten diese Potentiale an.

Risiken, die mit der Einführung einer Straßenbahn verbunden sind, sind in dieser Studie nicht im Detail ausgearbeitet worden, müssen aber auch genannt werden. Hier sind insbesondere die Beeinträchtigungen, die mit den notwendigen Bauphasen einhergehen, zu erwähnen. Dafür sind profunde Konzepte mit Kommunikationsstrategien zu entwickeln.

Es wird empfohlen als nächste Schritte folgendes zu untersuchen:

- Detaillierte Trassenauswahl für ein zukünftiges Straßenbahnnetz
- Vertiefte technische Machbarkeit für ein zukünftiges Straßenbahnnetz
- Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung)

7. Anhang

7.1 Anhang 1: Regelquerschnitte

7.1.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast

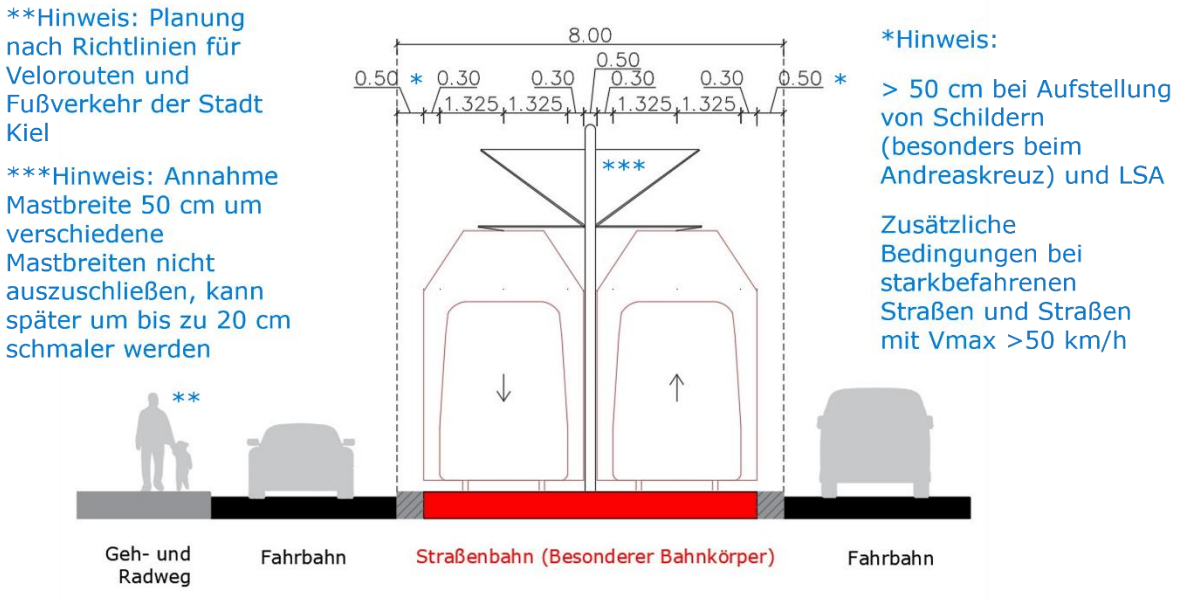


Abbildung 21: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ1: Besonderer Bahnkörper mit innenliegendem Mast

Der gesamte Querschnitt hat eine Breite von 8,00 m, wobei jeweils 0,5 m Straßensicherheitsraum mit eingerechnet sind. Die Straßenbahntrasse mit dynamischem Lichtraumprofil benötigt 7,00 m. Der dargestellte Gleisachsabstand von 3,75 m gilt bei Stahlmasten mit 0,50 m Querschnittsbreite. Für den Abstand zwischen Gleisachse und Bordsteinkante der Fahrbahn zur Straße wird berücksichtigt:

- halbe Fahrzeugbreite 2,65 m/2 +
- dynamischer Zuschlag Lichtraum 0,3 m +
- Sicherheitsraum der Straße 0,5 m (nicht zu verwechseln mit dem BOStrab-Sicherheitsraum, dieser beträgt ab dem dynamischen Lichtraum 0,7 m, darf aber in der Straße liegen, da hier kein festes Hindernis zwischen Straße und Straßenbahntrasse liegt)
- Summe = 2,125 m

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,50 m reduziert werden, was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 8,00 m auf 7,50 m reduziert werden. Weitere Reduktionen sind bei der Auswahl schmalerer Mastformen möglich, was aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden kann.

Auch der BOStrab-Sicherheitsraum in Höhe von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) wird in diesem Querschnitt eingehalten, da es zulässig ist, dass der Sicherheitsraum auch im Verkehrsraum des Individualverkehrs liegt (vgl. §19 (4) BOStrab und EAÖ, S. 28).

7.1.2 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast

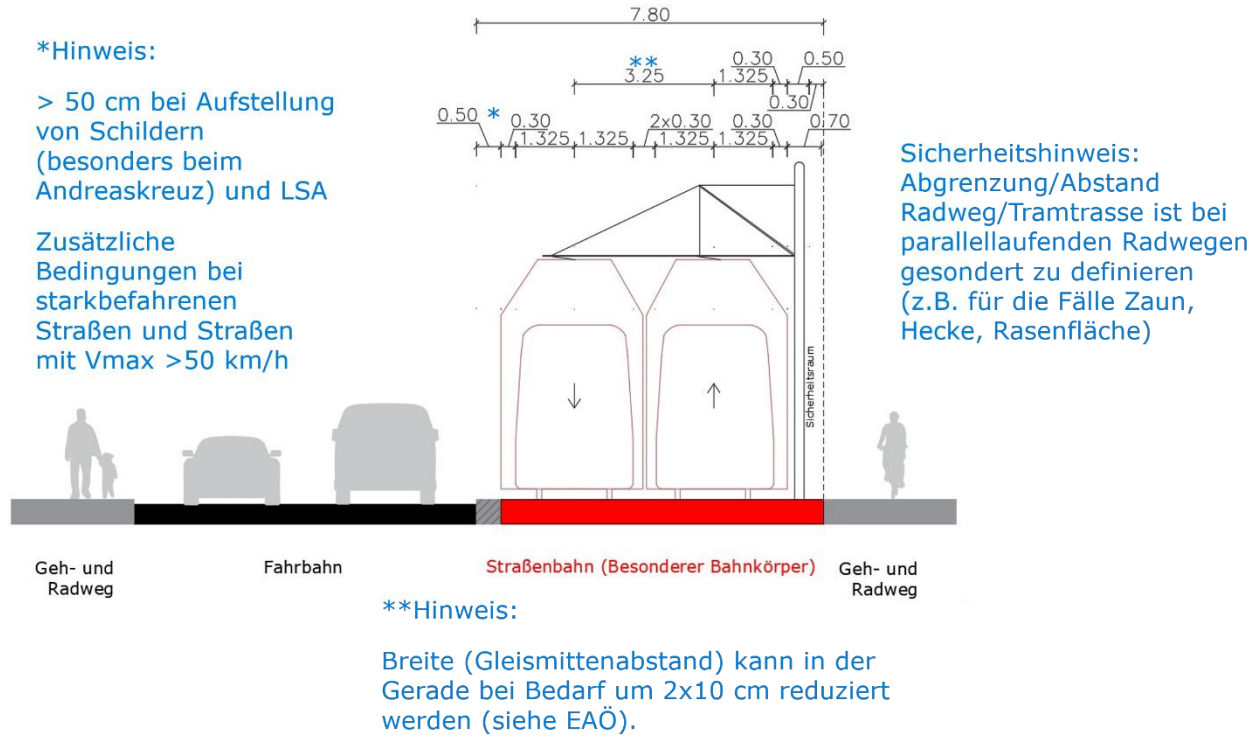


Abbildung 22: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ2: Besonderer Bahnkörper mit außenliegendem Mast

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

Unterbrechungen des Sicherheitsraums von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) durch Einbauten, insbesondere durch Stützen oder Signalanlagen (hier Fahrleitungsmast), sind auf kurzen Längen zulässig, wenn dabei zwischen den Einbauten und dem Fahrzeug ein Abstand von mindestens 0,45 m vorhanden ist (vgl. § 19 (3) BOStrab).

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,25 m reduziert werden (nur auf der Seite zur Straße hin), was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 8,00 m auf 7,55 m reduziert werden. Weitere Reduktionen sind bei der Auswahl schmalerer Mastformen möglich, was aber zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden kann.

7.1.3 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten

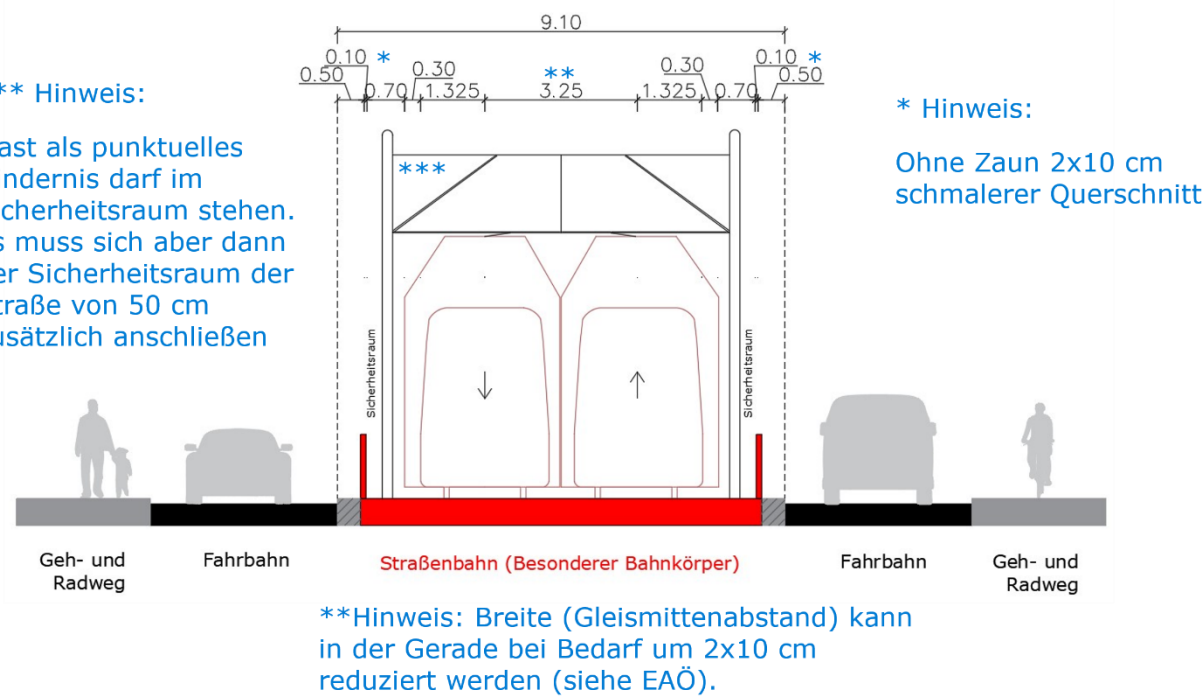


Abbildung 23: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ3: Besonderer Bahnkörper mit Zäunen bei höheren Geschwindigkeiten

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

Auf der Straßenbahnseite der Geländer ist ein Sicherheitsraum von 0,70 m (vgl. § 19 (2) BOStrab) vorzusehen, wohingegen auf der Straßenseite ab Bordsteinkante ein seitlicher Sicherheitsraum von 0,50 m einzuhalten ist. Dieses Maß kann bei Fahrgeschwindigkeiten von ≤ 30 km/h auf 0,30 m reduziert werden (vgl. EAÖ, S. 29).

7.1.3.1 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung

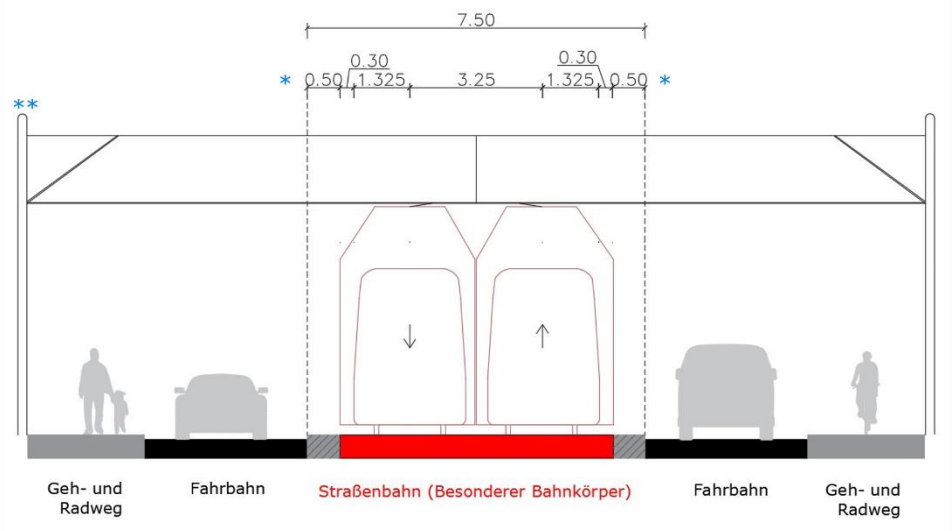


Abbildung 24: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ4: Besonderer Bahnkörper mit Querüberspannung

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h kann der Querschnitt schrittweise auch um bis zu 0,50 m reduziert werden, was aber von Fall zu Fall lokal zu entscheiden ist. So könnte der Querschnitt von 7,50 m auf bis zu 7,00 m reduziert werden.

7.1.4 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper

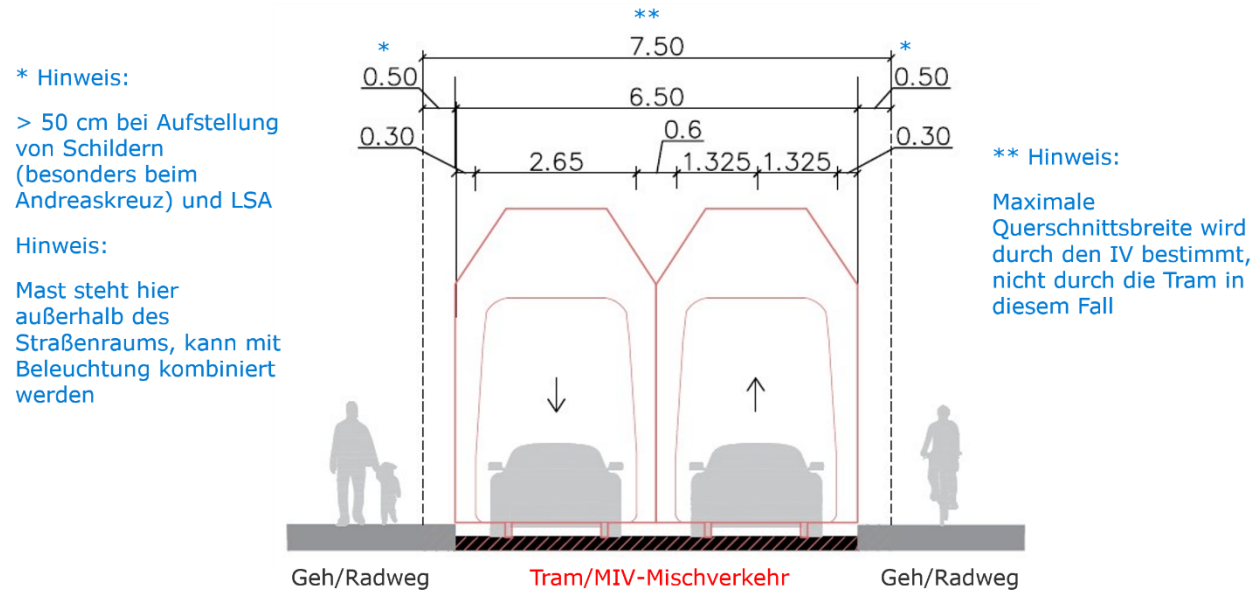


Abbildung 25: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ5: Straßenbündiger Bahnkörper

Der angezeigte Regelquerschnitt gilt für Bereiche mit Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h. Die Fahrleitungen sind der individuellen Situation vor Ort anzupassen. Maßgebend für die Bemessung ist das Grundmaß für den Verkehrsraum beim Begegnen von Linienbussen (6,50 m von Bordstein zu Bordstein, wie im Fall Straßenbahn hier). Die Freihaltung des lichten Raumes für den Straßenbahnverkehr ist dagegen nicht maßgebend (vgl. EAÖ, S. 28). Im Falle eines an die Straßenbahn angrenzenden Radverkehrsstreifens ist ein Abstand vom Straßenbahnverkehrsraum zum Bord in Höhe von ≥1,60 m (≥1,30 m ohne Überholmöglichkeiten im Radverkehr) bzw. zu Parkstreifen ≥2,10 m (≥1,80 m ohne Überholmöglichkeiten im Radverkehr) vorzusehen (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010, ERA, S. 31).

7.1.5 Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerk

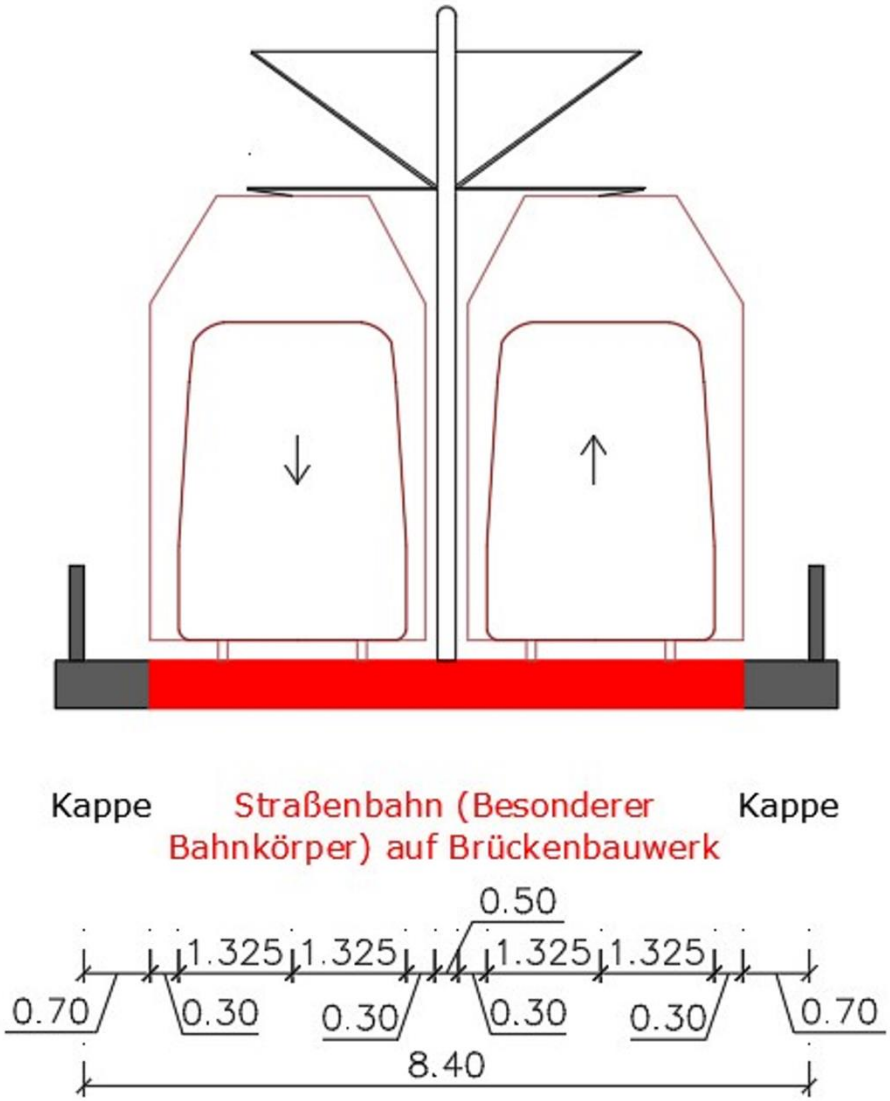


Abbildung 26: Straßenbahn-Regelquerschnitt RQ6: Besonderer Bahnkörper auf Brückenbauwerken

Grundsätzliche Erläuterungen siehe Straßenbahn RQ1.

In Bereichen mit niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten besteht in diesem Querschnitt kein Optimierungspotential, nur eine schmalere Mastform ändert die Dimensionen etwas. Der BOStrab Sicherheitsraum von 0,70 m kann nicht reduziert werden.

Der Mast kann auch als Seitenmast gestellt werden, dann ändert sich der Querschnitt analog der anderen Beispiele.

7.2 Anhang 2: Bauwerke Altstadt

Bestandsbauwerke: Für die in der Bestandsaufnahme ermittelten Bauwerke entlang relevanter Korridore werden keine vertieften Analysen oder Berechnungen durchgeführt, sondern eine erste Einschätzung über zu erwartende Problembereiche gegeben, indem Analogieschlüsse, sofern möglich, zu Bauwerken (besonders aus Kiel) gezogen werden.

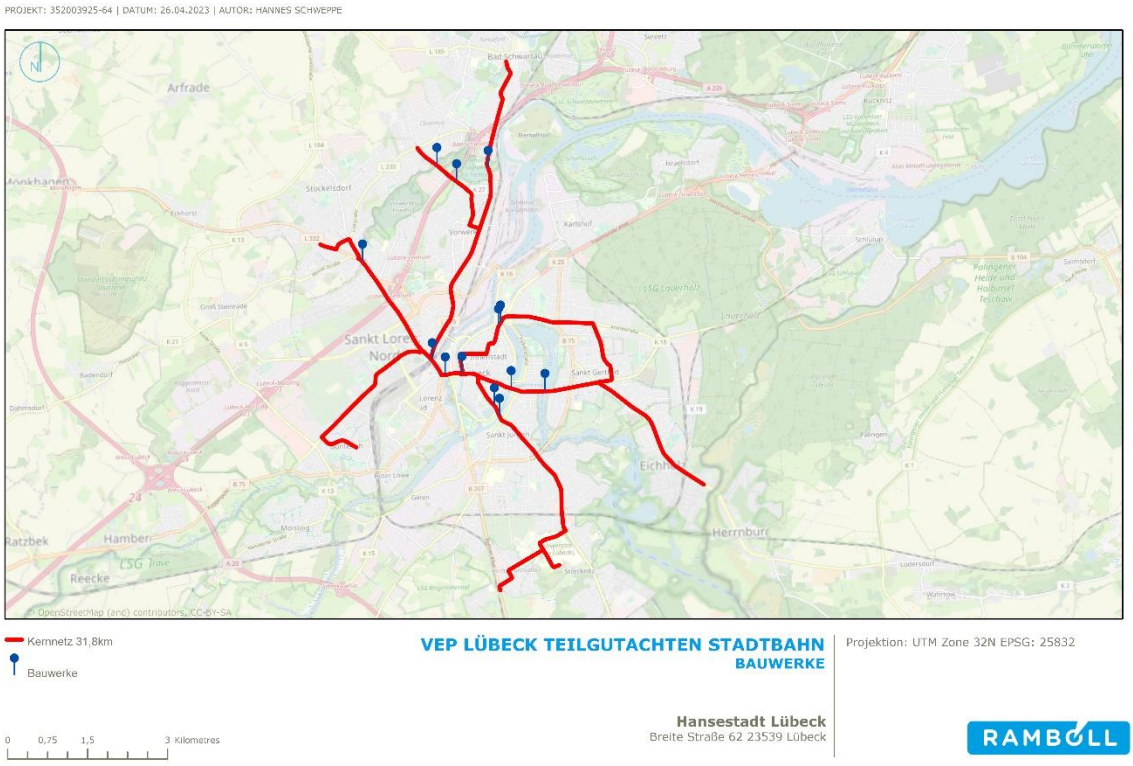


Abbildung 27: GIS-Karte betroffene Bestandsbauwerke im Kernnetz

7.2.1 Burgtor

Im Norden kann die Altstadt nur durch das Burgtor erschlossen werden. Dort verkehrte in der Vergangenheit bis 1957 auch die Straßenbahn, aber mit einer Fahrzeugbreite von 2,20 m. Es besteht aus zwei Tordurchfahrten mit folgenden Dimensionen (Fahrtrichtung stadteinwärts):

- Linkes Tor
  - Breite 4,30 m
  - Höhe in der Mitte am Scheitelpunkt 4,50 m
- Rechtes Tor
  - Breite 4,0 m
  - Höhe in der Mitte am Scheitelpunkt 4,50 m



Abbildung 28: Burgtor, Ortsbesichtigung November 2022

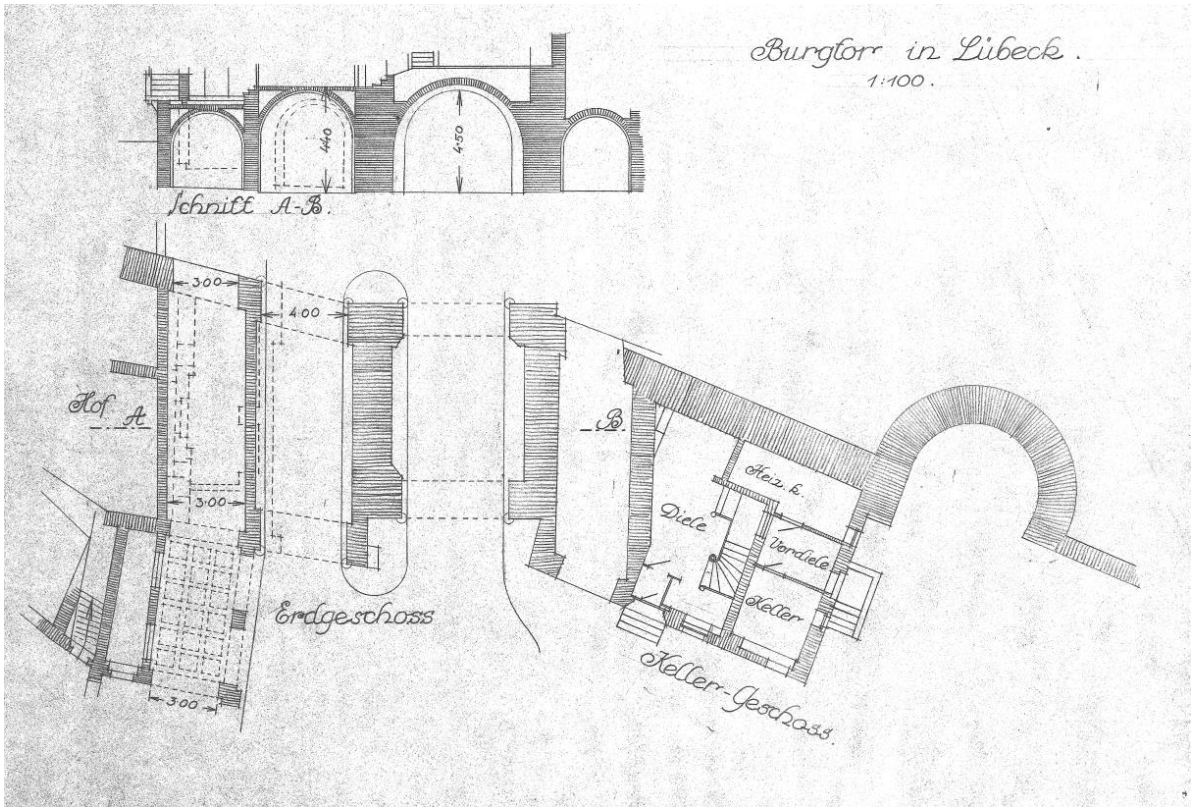


Abbildung 29: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 1 (genaues Datum unbekannt)

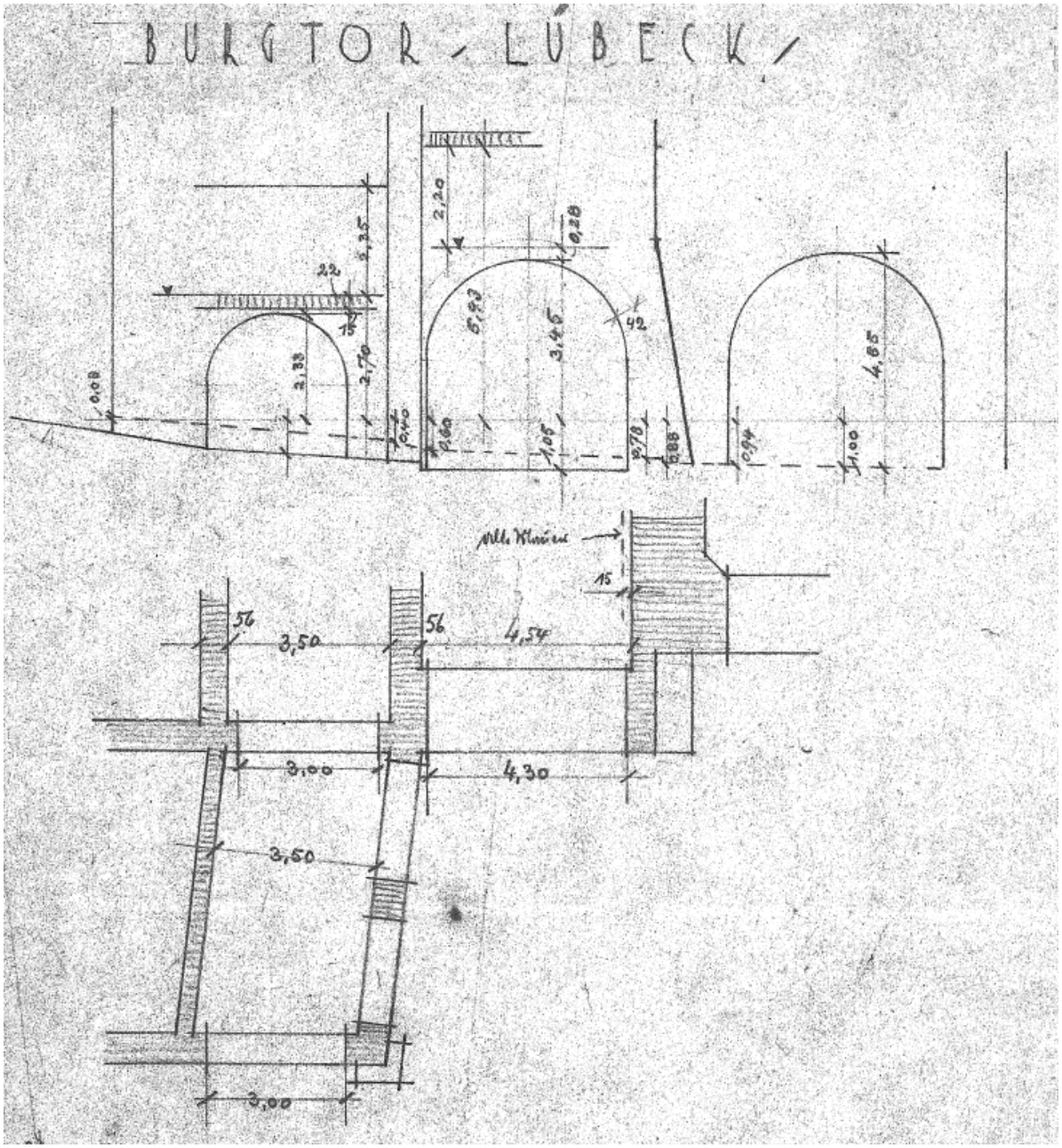


Abbildung 30: Burgtor, historischer Plan mit Dimensionen Nr. 2 (genaues Datum unbekannt)

Für die beiden in Frage kommenden Fahrzeugbreiten 2,40 m und 2,65 m wurde ermittelt, ob eine Durchfahrt mit modernen Fahrzeugen grundsätzlich möglich ist. Dafür wurde das „Quetschmaß“ gemäß BOStrab unterstellt, welches für die Unterbrechung von Sicherheitsräumen gilt, auch wenn dieser formal immer auf der der anderen Seite liegen kann (Zweirichtungsfahrzeuge mit Türen auf beiden Seiten). Trotzdem wurde dieser mit 500 mm angesetzt, um auf der sicheren Seite zu sein. Der BOStrab Sicherheitsraum ist mit 700 mm anzusetzen. Für ein Fahrzeug der Breite 2,65 m ergibt sich dann folgendes Bild:

- Prüfung Durchfahrt Burgtor (Lichtraum): Linkes Tor
  - Breite Durchfahrt 4.300 mm
  - Höhe am Scheitelpunkt 4.500 mm
  - Gleis in der Geraden

- Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer 3.600 mm
- Dynamischer Sicherheitsraum um das Fahrzeug 150 mm (Vmax 15 km/h, anstelle von 300 mm in den Regelquerschnitten)
- Fahrzeugbreite 2.650 mm
- Quetschmaß zum Gebäude 500 mm (beinhaltet 150 mm Sicherheitsraum bei Sperrung für Rad- und Fußverkehr)
- Sicherheitsraum BOStrab 700 mm
- Benötigte Breite: 2.650 + 2x150 + 500 + 700 mm = 4.150 mm
- Verfügbare Breite 4.300 mm
  - Schlussfolgerung: Durchfahrt für ein Fahrzeug Breite 2,65 m möglich

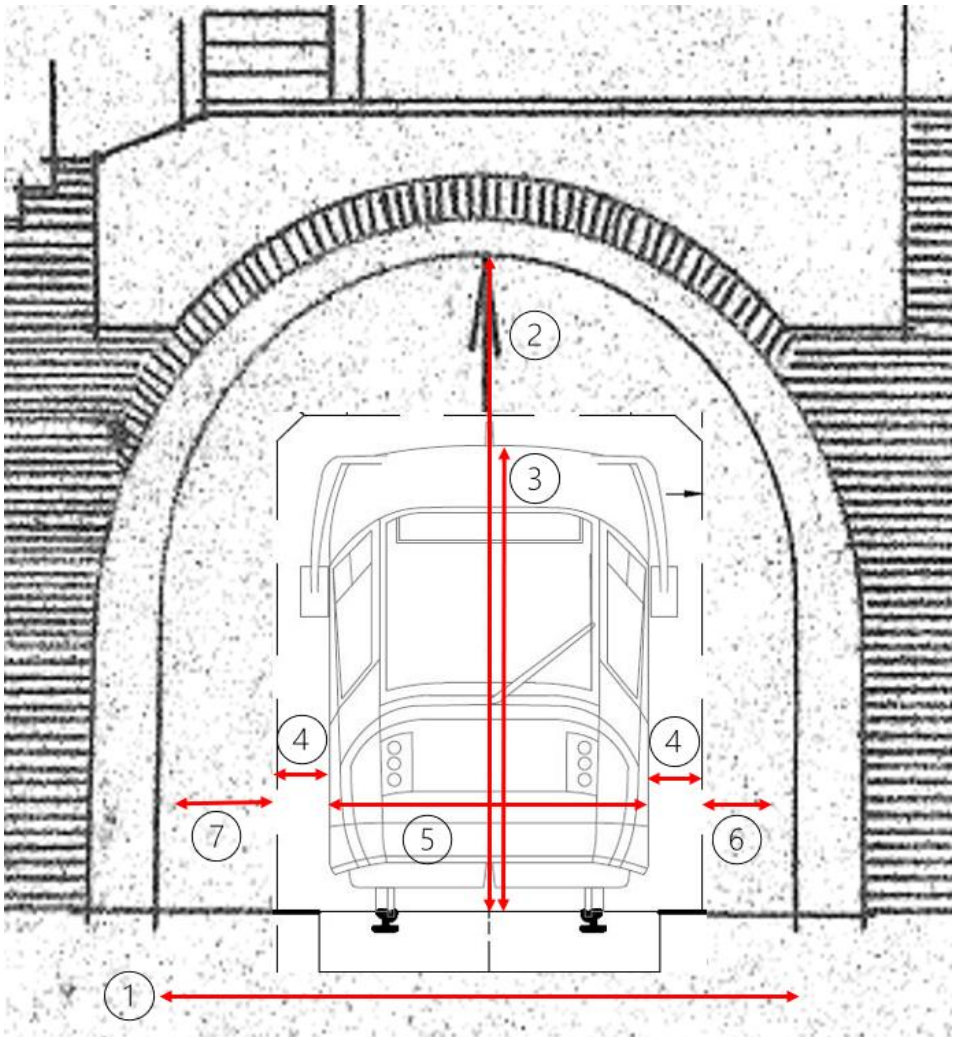


Abbildung 31: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, linkes Tor

- Prüfung Durchfahrt Burgtor (Lichtraum): Rechtes Tor
  - Breite Durchfahrt 4.000 mm
  - Höhe am Scheitelpunkt 4.500 mm
  - Gleis in der Geraden
  - Fahrzeughöhe mit abgezogenem Stromabnehmer 3.600 mm
  - Dynamischer Sicherheitsraum um das Fahrzeug 150 mm (Vmax 15 km/h, anstelle von 300 mm in den Regelquerschnitten)

- Fahrzeugbreite 2.650 mm
- Quetschmaß zum Gebäude 500 mm (beinhaltet 150 mm Sicherheitsraum bei Sperrung für Rad- und Fußverkehr)
- Sicherheitsraum BOStrab 700 mm
- Benötigte Breite: 2.650 + 1x150 + 500 + 700 mm = 4.000 mm
- Verfügbare Breite 4.000 mm
  - Schlussfolgerung: Durchfahrt mit Fahrzeugen Breite 2,65 m möglich

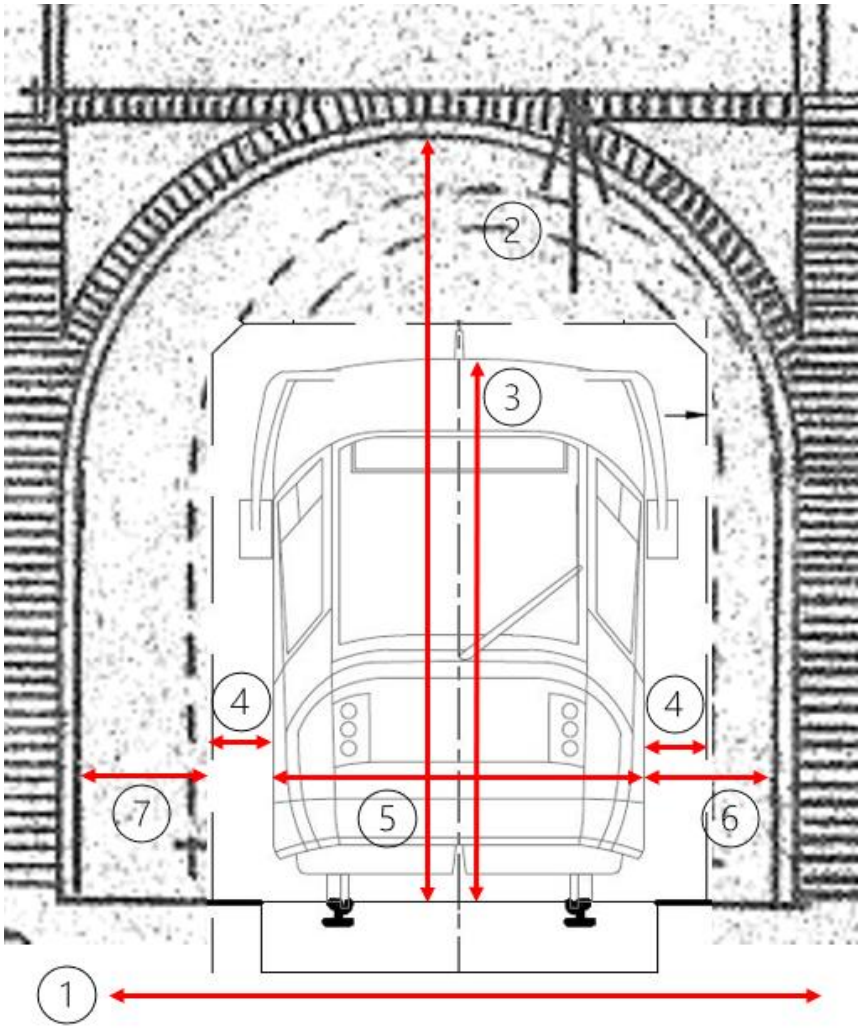


Abbildung 32: Burgtor, Durchfahrt Straßenbahn 2,65 m, rechtes Tor

Die grobe Prüfung zeigt, dass auch moderne Fahrzeuge der Breite 2,65 m oder 2,40 m durch das Burgtor verkehren können, sogar eine Oberleitung ist in diesem Bereich denkbar, wenn auch nicht empfohlen.

Es gibt einige prominente Beispiele von anderen historischen Tordurchfahrten mit Straßenbahnen, auch wenn es keine Neusysteme sind. Das zeigt aber generell, dass solche engen Durchfahrten machbar sind:

- Potsdam – Nauener Tor: Nauener Tor – Wikipedia
- Freiburg – Schwabentor: Schwabentor (Freiburg im Breisgau) – Wikipedia
- Freiburg – Martinstor: Martinstor – Wikipedia

- Freiburg – Günterstäler Tor: Günterstal – Wikipedia
- Bern – Käfigturm: Käfigturm – Wikipedia
- Prag auf der Kleinseite: Praha (Prag) – Tordurchfahrt Foto & Bild | bus & nahverkehr, straßenbahnen, verkehr & fahrzeuge Bilder auf fotocommunity

7.2.2 Brücken

7.2.2.1 BW002 Holstenbrücke

- Baujahr 1854
- Brückenklasse 45
- Zustandsnote 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 11: BW002 Holstenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	geom. ja
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	Ja, ist bereits avisiert

7.2.2.2 BW004 Moltkebrücke

- Baujahr 1973
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote 1,7 (gut)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 12: BW004 Holstenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	ggf.

7.2.2.3 BW005 Mühlentorbrücke

- Baujahr 1898
- Brückenklasse 60

- Zustandsnote: 3,9 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 13: BW005 Mühlentorbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.4 BW006 Burgtorbrücke

- Baujahr 1898
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 14: BW006 Burgtorbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.5 BW011 Puppenbrücke

- Baujahr 1906
- Brückenklasse 45
- Zustandsnote: 3,0 (nicht ausreichend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 15: BW011 Puppenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	geom. ja
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.

Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.6 BW016 Mühlenbrücke

- Baujahr 1913
- Brückenklasse 60
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben

Tabelle 16: BW016 Mühlenbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	ggf.
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	ggf.
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	ggf.
Neubau notwendig	voraussichtlich

7.2.2.7 BW025 Rehderbrücke

- Baujahr 1936
- Brückenklasse 12 (sehr gering)
- Zustandsnote: 3,5 (ungenügend)
- Standsicherheit für Verkehrslasten aus Straßenbahn voraussichtlich nicht gegeben
- Breite ca. 11 m zwischen den Geländern

Tabelle 17: BW025 Rehderbrücke

Kriterium	Antwort
eigener Gleiskörper Straßenbahn und MIV möglich (Breite ausreichend)	nein
Mischverkehrstrasse 2-gleisig Straßenbahn und MIV	nein
Mischformen (z.B. Mischverkehrstrasse in eine Richtung MIV und Straßenbahn, die andere Richtung Eigener Bahnkörper oder nur 1 eigenes Gleis Straßenbahn, d.h. eingleisiger auf einem kurzen Abschnitt, und eines oder zwei MIV)	nein
Umwandlung in reine Straßenbahn-Brücke 2-gleisig, kein MIV mehr	nein
Neubau notwendig	ja

Insgesamt wird festgehalten, dass die vielen denkmalgeschützten Brücken, die der Erschließung der Altstadt dienen, in den seltensten Fällen für die Straßenbahn nutzbar sein können. Entsprechend muss in potentiell folgenden Projektschritten das Thema der Brückenbauwerke vertieft untersucht werden.

7.3 Anhang 3: Analyse Anbindung und Querung Altstadt

Die Altstadt wird separat behandelt, da hier andere Kriterien als für das übrige Netz gelten. Es kommt vielmehr auf die städtebauliche Integration an. Es wird geprüft, ob sich hier Strecken im Zusammenhang mit den Hauptkorridoren anbieten. Dabei wird neben der Breite von 2,65 m auch die Fahrzeugbreite von 2,40 m mit einem schmaleren Lichtrauprofil geprüft.

Auf Grundlage der Ortsbesichtigung wurden die Straßenräume in der Altstadt vertiefend untersucht. Insbesondere im Bereich der Knoten, an denen ein Abbiegen der Straßenbahn erforderlich ist, wurde der Platzbedarf für die Straßenbahn in den minmalen Kurvenradien 23 m und 25 m auf Basis der HL-Daten aus dem GIS-Systems abgeschätzt. Das erfolgte für die zwei in den Planungsparametern beschriebenen Fahrzeugtypen, deren Platzbedarf unterschiedlich ist: Das Drehgestell- und das Multigelenkfahrzeuge.

Folgende Faktoren wurden in die Untersuchung einbezogen:

- Fahrzeugtyp (Drehgestellfahrzeug, Multigelenkfahrzeug)
- Fahrzeugbreite (2,40 m, 2,65 m)
- Minimaler Kurvenradius (23 m, 25 m)
- Ggf. eingleisige Abschnitte (bei unzureichenden Platzverhältnissen für Zweigleisigkeit)

Folgende grundsätzlich Annahmen wurden dafür getroffen, die mit HL abgestimmt wurden:

- Kurvenradius Standard 25 m, wenn dieser nicht passt, minimaler Radius 23 m, da sonst bei niedrigeren Radien der Verschleiß und auch die Lärmbelastung (u.a. Kurvenquietschen) lokal zu hohe Werte annehmen.
- Zwei Meter Gehweg pro Seite erhalten/herstellen. Wenn dieser nicht möglich ist, wird bis zu einer Mindestbreite von 1 m geprüft, ob eine Trasse integrierbar ist.
- Zwei verschiedene Fahrzeugtypen prüfen, deren Lichtraum sich in Kurvenbereichen unterscheiden. Ein Drehgestellfahrzeug benötigt rund 1 m mehr Platz, als ein Multigelenkfahrzeug.
- Sollte der breiteste Querschnitt für eine Planung sich in den Straßenraum integrieren lassen, wird von weiteren Untersuchungen für schmalere Querschnitte (beispielsweise eingleisig) abgesehen.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung in der Altstadt Lübecks wurden mögliche Korridore zur Aufnahme von Straßenbahnstrecken identifiziert. Diese Korridore orientieren sich an den heute genutzten Achsen des Busverkehrs und den Straßenzügen mit besten Voraussetzungen zur Aufnahme einer Straßenbahn. Dabei wurden die schnellsten (=direktesten) mit möglichst wenig Kurven für die weitere Untersuchung favorisiert, zumal ein Großteil der Straßenzüge aufgrund ihrer Breite vorab ausgeschlossen werden konnten. Gleichwohl wurde auf eine möglichst offene Betrachtung besonders Wert gelegt und auch technisch aufwändige Varianten geprüft. Im weiteren Schritt wurde die technische Machbarkeit dieser Korridore vertiefend untersucht, insbesondere an Knoten, an denen Korridore abknicken und somit für den Betrieb eines hochwertigen Straßenbahnsystems kritische Radien entstehen. Die Abbildung 33 zeigt die untersuchten Straßenzüge und Knotenpunkte.

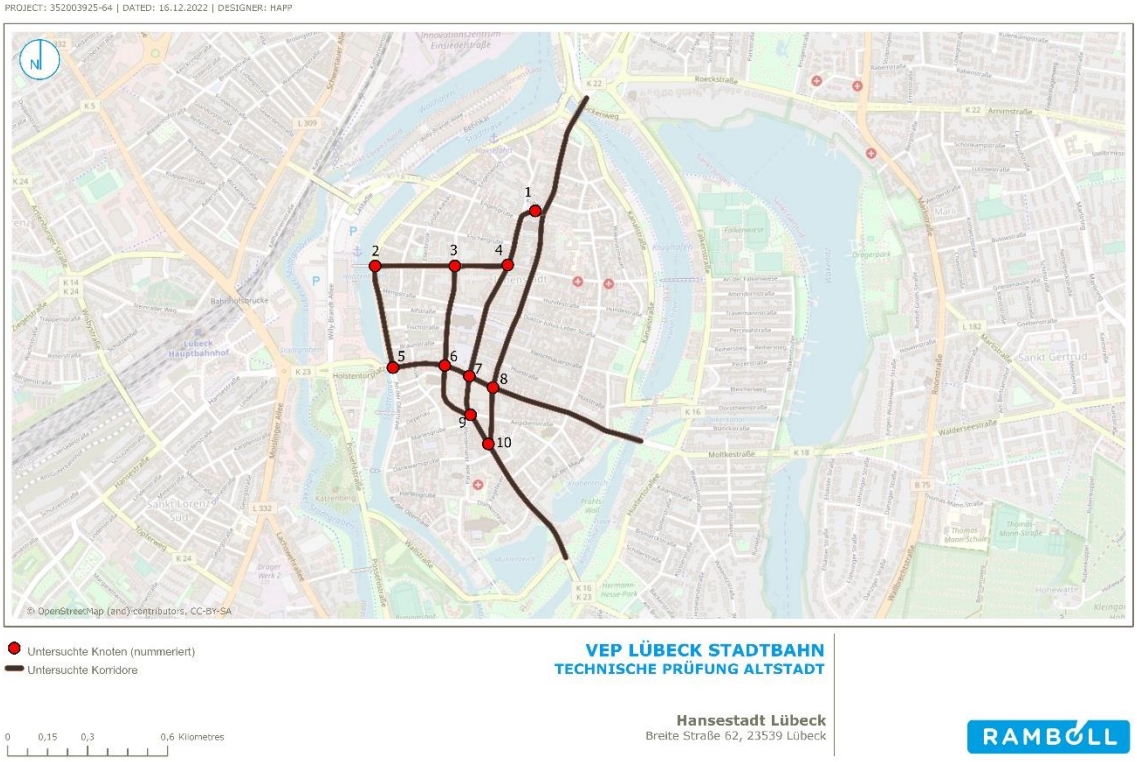


Abbildung 33: Karte mit untersuchten Knoten in der Altstadt und den zugehörigen Korridoren

7.3.1 Knoten 1: Koberg

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 34: Knoten Koberg – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite 7,9 m bei 25 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können. Der Mindestradius von 25 m wird in der Darstellung nicht erreicht.

7.3.2 Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (rot) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (grüne Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (blau) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius (rot) und Trassenbreite von 7,4 m bei 23 m Radius (grüne Darstellung))



Abbildung 35: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 36: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)



Abbildung 37: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 3. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,3 m bei 25 m Radius und 7,4 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,40 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,50 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 7: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,80 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 38: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 5. Variante Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 39: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 40: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,8 m bei 25 m Radius und 6,9 m bei 23 m Radius)

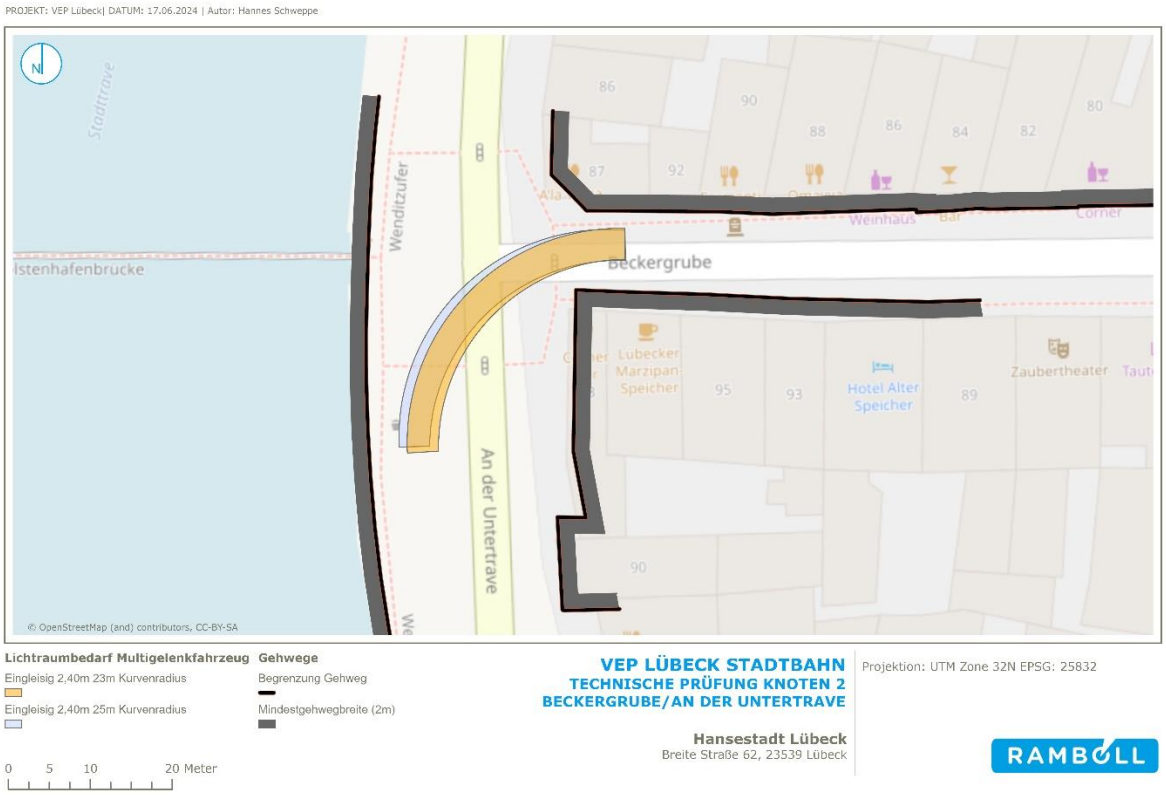


Abbildung 41: Knoten Beckergrube/An der Untertrave - Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius und 3,80 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 18: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindest-abstand 1 m	Eingriff in Gehweg (Mindestbreite 2 m) bzw. Uferpromenade	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein / Ja	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Nein / Ja	Nicht machbar, Uferpromenade nicht mehr nutzbar
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Machbar, geringer Eingriff in Uferpromenade

2,40 m Breite

Tabelle 19: Knoten 2, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Es wird für die weiteren Planungsschritte empfohlen, die Gehwegbreite (insbesondere im Bereich An der Untertrave im Promenadenbereich) und die Zweigleisigkeit (Kapazität), miteinander abzuwägen. Ein zweigleisiger Querschnitt benötigt einen weiteren Lichtraum, dessen Breite durch die Nutzung von 2,40 m- bzw. Multigelenkfahrzeugen gemindert werden kann. Ein eingleisiger Abschnitt wird nur im Ausnahmeverfall zur Weiterverfolgung empfohlen, da dieser den Betriebsablauf verkompliziert und die Kapazität reduziert. Allerdings können die örtlichen Gegebenheiten (beispielsweise durch Umgestaltung der Promenade) einen eingleisigen Abschnitt erzwingen.

7.3.3 Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (grüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 42: Knoten Beckergrube/Fünfhausen – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich vorerst verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können. Der Mindestradius von 25 m bzw. 23 m wird in der Darstellung vollständig ausgeschöpft.

7.3.4 Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 3: Multigelenk-Fahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))



Abbildung 43: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 1: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m und 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 44: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)



Abbildung 45: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 4: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,5 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)
- Variante 6: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)

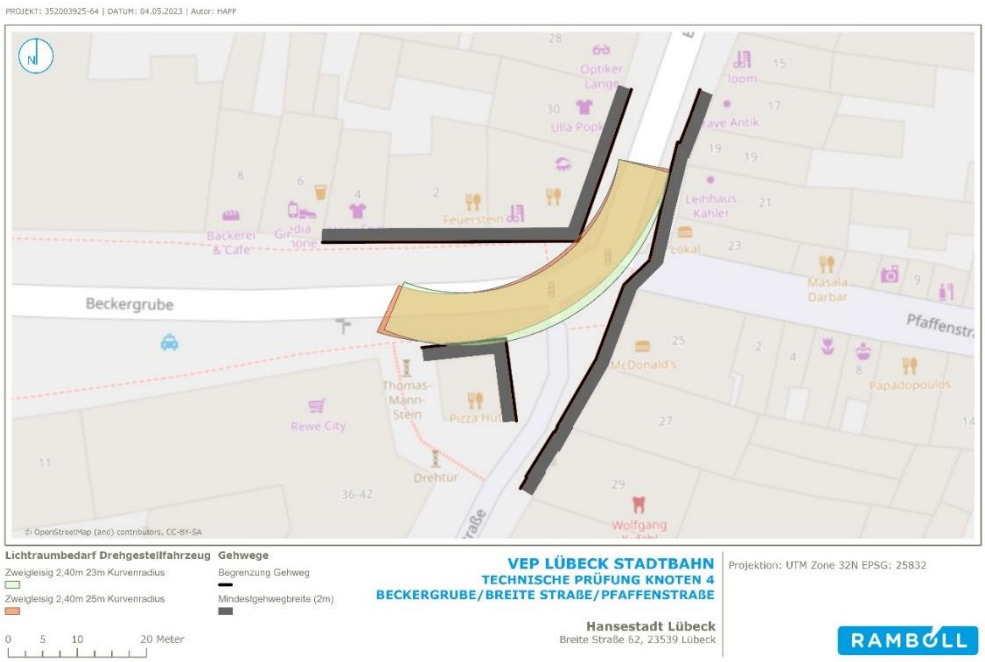


Abbildung 46: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 4: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 47: Knoten Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße – Variante 6: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 20: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2,40 m Breite

Tabelle 21: Knoten 4, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

7.3.5 Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius))
- Variante: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))



Abbildung 48: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße Drehgestellfahrzeug – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

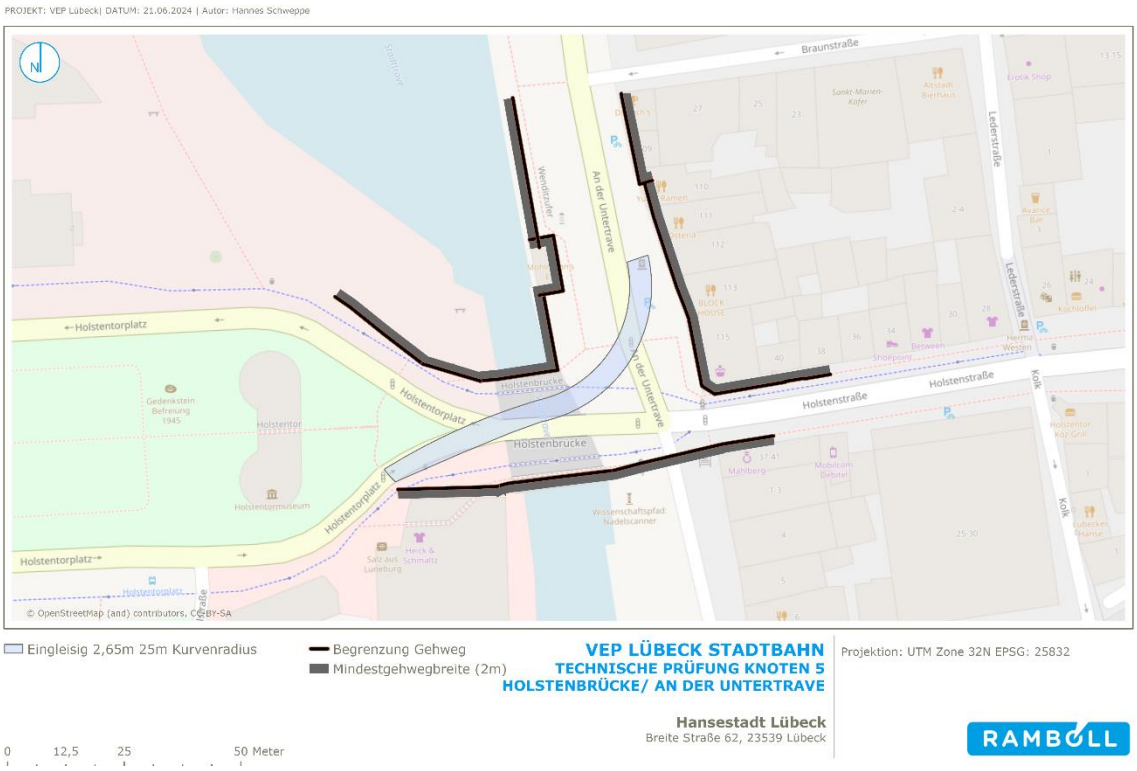


Abbildung 49: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,70 m bei 25 m Radius)



Abbildung 50: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)
- Variante 7: Multigelenk-Fahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung)



Abbildung 51: Knoten Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße - 4. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

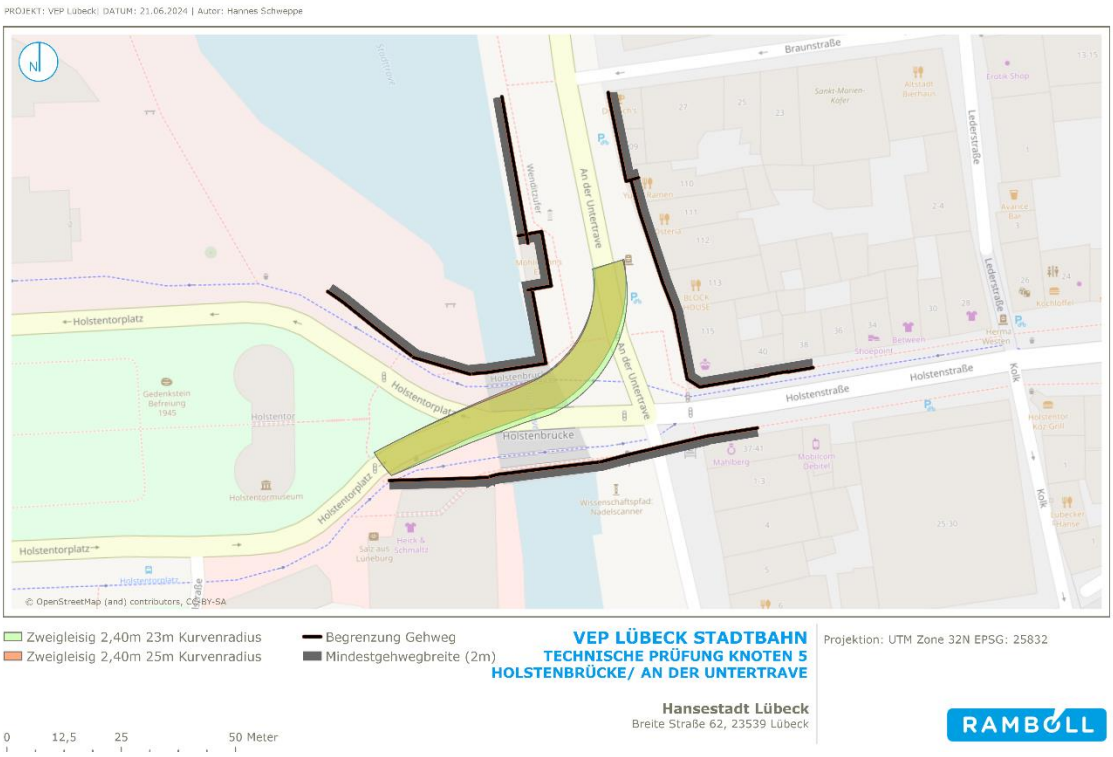


Abbildung 52: Knoten Holstenstraße/An der Untertrave/Holstenbrücke – 7. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

Tabelle 22: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,30 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,40 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,7 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,8 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2,40 m Breite

Tabelle 23: Knoten 5, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

7.3.6 Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 8,00 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,80 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))
- Variante 3: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,40m bei 23m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 4: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,80 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))



Abbildung 53: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)



Abbildung 54: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 0m bei 25 m Radius und 4,80 m bei 23 m Radius)



Abbildung 55: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 3. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,30 m bei 25 m Radius und 7,40m bei 23m Radius)



Abbildung 56: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – 4. Variante Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,70 m bei 25 m und 3,80 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40m Breite

- Variante 5: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 7,5 m bei 23 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))
- Variante 7: Multigelenkfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius (hellgrüne Darstellung) und Trassenbreite von 6,90m bei 23m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,50 m bei 23 m Radius (orange Darstellung))



Abbildung 57: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße - Variante 5: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,4 m bei 25 m Radius und 7,5 m bei 23 m Radius)



Abbildung 58: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 6: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 59: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 7: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 6,80 m bei 25 m Radius und 6,90m bei 23m Radius)



Abbildung 60: Knoten Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße – Variante 8: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,45 m bei 25 m Radius und 3,50 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

2,65 m Breite

Tabelle 24: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	Drehgestell	Ja, Abriss erforderlich	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (8 m)	Drehgestell	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Multigelenk	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Multigelenk	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (4,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

2,40 m Breite

Tabelle 25: Knoten 6, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Ja	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Ja	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Ja	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Weiter zu verfolgen

Bei der Untersuchung des Knotens hat sich gezeigt, dass die Herstellung einer zweigleisigen Strecke nur mit Eingriffen in die Gebäudestruktur möglich ist. Des Weiteren sind mit den Querschnitten von sieben bzw. acht Metern Breite die Gehwege nicht mit der minimal zu Grunde gelegten Breite herstellbar. Auch in Abbildung 11 die den Knoten mit 4,70 m Querschnitt zeigt, wird deutlich, dass diese eingleisige Trasse nur mit Eingriff in den Gehweg (gestrichelt) möglich ist, wenn der Kurvenradius exakt bei 25 m belassen wird. Der Querschnitt mit 3,70 m ermöglicht eine eingleisige Führung der Trasse, die auch einen durchgängigen Gehweg mit mindestens zwei Metern Breite zulässt.

7.3.7 Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellrote Darstellung)



Abbildung 61: Knoten Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius und 8,00 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.8 Knoten 8: Wahmstraße/Königstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (hellrote Darstellung))
- Variante 2: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 4: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung)



Abbildung 62: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius)



Abbildung 63: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 2. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,7 m bei 25 m Radius und 4,8 m bei 23 m Radius)

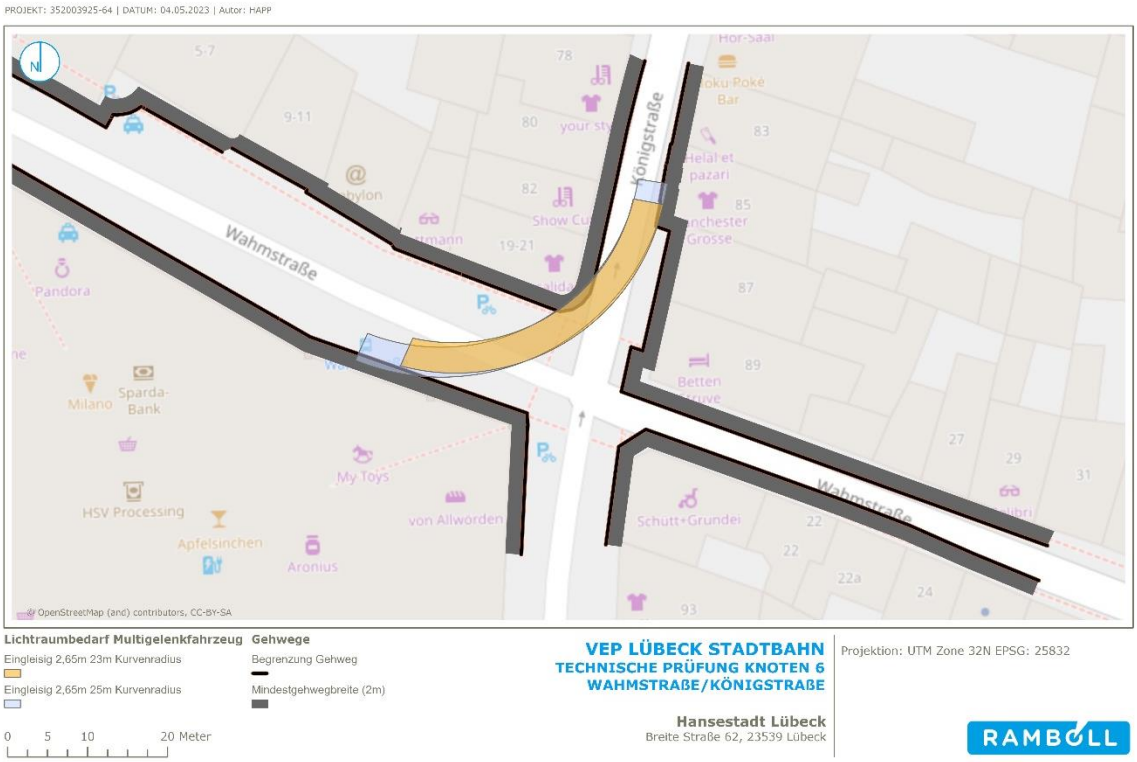


Abbildung 64: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 4. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,65 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius)

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

Die Untersuchung hat ergeben, dass bereits eingleisige Führungen an diesem Knoten nicht möglich sind. Entsprechend wurde auf weitere Untersuchungen mit breiteren Trassen verzichtet.

- Variante 6: Drehgestellfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 4,55 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))
- Variante 8: Multigelenkfahrzeug, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius (hellblaue Darstellung) und Trassenbreite von 3,8 m bei 23 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 65: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 6. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 4,45 m bei 25 m Radius und 4,55 m bei 23 m Radius)



Abbildung 66: Knoten Wahmstraße/Königstraße – 8. Variante: Multigelenkfahrzeug 2,40 m Breite, eingleisige Führung (Trassenbreite von 3,7 m bei 25 m Radius und 3,8 m bei 23 m Radius)

Schlussfolgerung

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

Tabelle 26: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,65 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,90 m)	2,65 m	Ja, Abriss erforderlich	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (8 m)	2,65 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja, Minimum von 1m nicht herstellbar	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	2,65 m	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	2,65 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	2,40 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	2,40 m	Ja, Mindestabstand unterschritten	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,45 m)	2,40 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,55 m)	2,40 m	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Fahrzeug mit 2,40 m Breite

Tabelle 27: Knoten 8, Zusammenfassung der Untersuchung für 2,40 m Fahrzeug

Querschnitt, Radius (Breite)	Fahrzeug	Eingriff in Gebäude, Mindestabstand 1 m	Eingriff in Gehweg	Empfehlung
2-gleisig, 25 m (7,40 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Keine Umsetzung
2-gleisig, 23 m (7,50 m)	Drehgestell	Nein	Ja	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (4,70 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (4,80 m)	Drehgestell	Nein	Nein	Keine Umsetzung
2-gleisig, 25 m (6,80 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

2-gleisig, 23 m (6,90 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 25 m (3,45 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung
1-gleisig, 23 m (3,55 m)	Multigelenk	Nein	Nein	Keine Umsetzung

Knoten 8 weist ohne Eingriff in bestehende Gebäudestrukturen keine ausreichende technische Machbarkeit auf, da die Mindestabstände zu den Häusern nicht eingehalten werden können. Daher wird eine Weiterverfolgung dieser Trassenführung ausdrücklich nicht empfohlen.

7.3.9 Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg)

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius (orangene Darstellung))



Abbildung 67: Knoten Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg) – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65 m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9 m bei 25 m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.10 Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße

Fahrzeug mit 2,65 m Breite

- Variante 1: Drehgestellfahrzeug, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius (hellgrüne Darstellung))

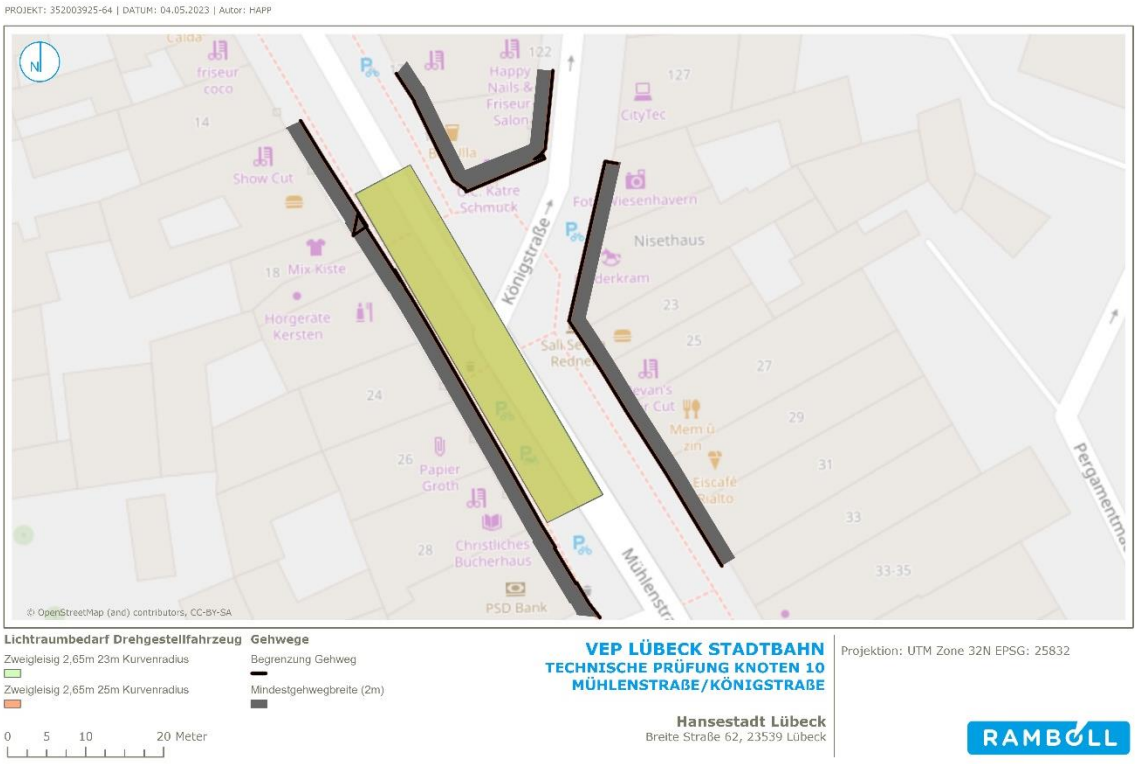


Abbildung 68: Knoten Mühlenstraße/Königstraße – 1. Variante: Drehgestellfahrzeug 2,65m Breite, zweigleisige Führung (Trassenbreite von 7,9m bei 25m Radius)

Schlussfolgerung

Die Prüfung des Straßenraums hat ergeben, dass sich eine 7,9 m breite Trasse für eine zweigleisige Trasse mit 2,65 m Drehgestellfahrzeugen integrieren lässt, und dabei die minimale Gehwegbreite von zwei Metern nicht unterschritten wird. Entsprechend wird auf weitere Untersuchungen in diesem Bereich verzichtet, da damit auch alle anderen Fahrzeugkonfigurationen in diesem Bereich frei verkehren können.

7.3.11 Zusammenfassung Querung Altstadt

Tabelle 28: Zusammenfassung der technische Machbarkeit der Querungen Altstadt

Knoten	Technische Machbarkeit (Ein-/Zweigleisig oder nicht machbar), zur Weiterverfolgung empfohlene Variante(n)
Knoten 1: Koberg	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 2: Beckergrube/An der Untertrave	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, 2,40 m und MG 2,65m unterschritten, mit MG 2,40 m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 3: Beckergrube/Fünfhausen	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 4: Beckergrube/Breite Straße/Pfaffenstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, 2,40 m und MG 2,65 m unterschritten, mit MG 2,40m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 5: Holstenbrücke/An der Untertrave/Holstenstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Gehwegbreite von 2 m bei DF 2,65 m, unterschritten, bei MG 2,65 m, MG 2,40 m und DF 2,40 m zweigleisige Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 6: Holstenstraße/Schüsselbuden/Kohlmarkt/Schmiedestraße	Zweigleisig (MG 2,40 m, R=23 m mit Unterschreitung von 2 m Gehwegbreite), oder eingleisig ohne Einschränkungen herstellbar
Weitere Untersuchung: Gleisdreieck Fünfhausen-Kohlmarkt Weitere Untersuchung: Trasse Schmiedestraße-Schüsselbuden	Zweigleisig (DF/MG 2,65 m unterschreitet Gehwegbreite von 2 m), DF/MG 2,40 m oder eingleisig ohne Einschränkungen herstellbar
	Nur Eingleisig (MG oder DF) machbar, technische Machbarkeit abhängig von baulichen Gegebenheiten (s. Abb. 21)
Knoten 7: Kohlmarkt/Wahmstraße/Breite Straße/Sandstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 8: Königstraße/Wahmstraße	Technisch nicht machbar ohne Gebäudeabriss oder unter komplettem Entfall Gehweg, daher nicht zur Weiterverfolgung empfohlen
Knoten 9: Sandstraße/Schmiedestraße/Mühlenstraße (Klingenberg)	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar
Knoten 10: Mühlenstraße/Königstraße	Zweigleisig (MG od. DF), Trasse ohne Einschränkungen herstellbar

7.3.12 Straßenbreiten Altstadt Kernnetz

Für die (nach der Knotenanalyse) verbleibenden Abschnitte sind auf Basis von HL-Kartenmaterial die verfügbaren Straßenbreiten der relevanten Straßenzüge in der Altstadt ermittelt worden. Diese sind in der folgenden Abbildung 12 festgehalten und in die Analyse eines möglichen Netzes mit eingeflossen.

7.4 Anhang 4: Großräumige Potentialanalyse

In Kapitel 4 wurde beschrieben, nach welcher Vorgehensweise aus der Gesamtzahl von 54 denkbaren Korridore diejenigen ermittelt wurden, welche für eine Straßenbahn-Bedienung grundsätzlich in Frage kommen. In diesem Teil des Anhangs soll die Ausgangsbasis der Gesamtverkehrsströme detaillierter beschrieben werden:

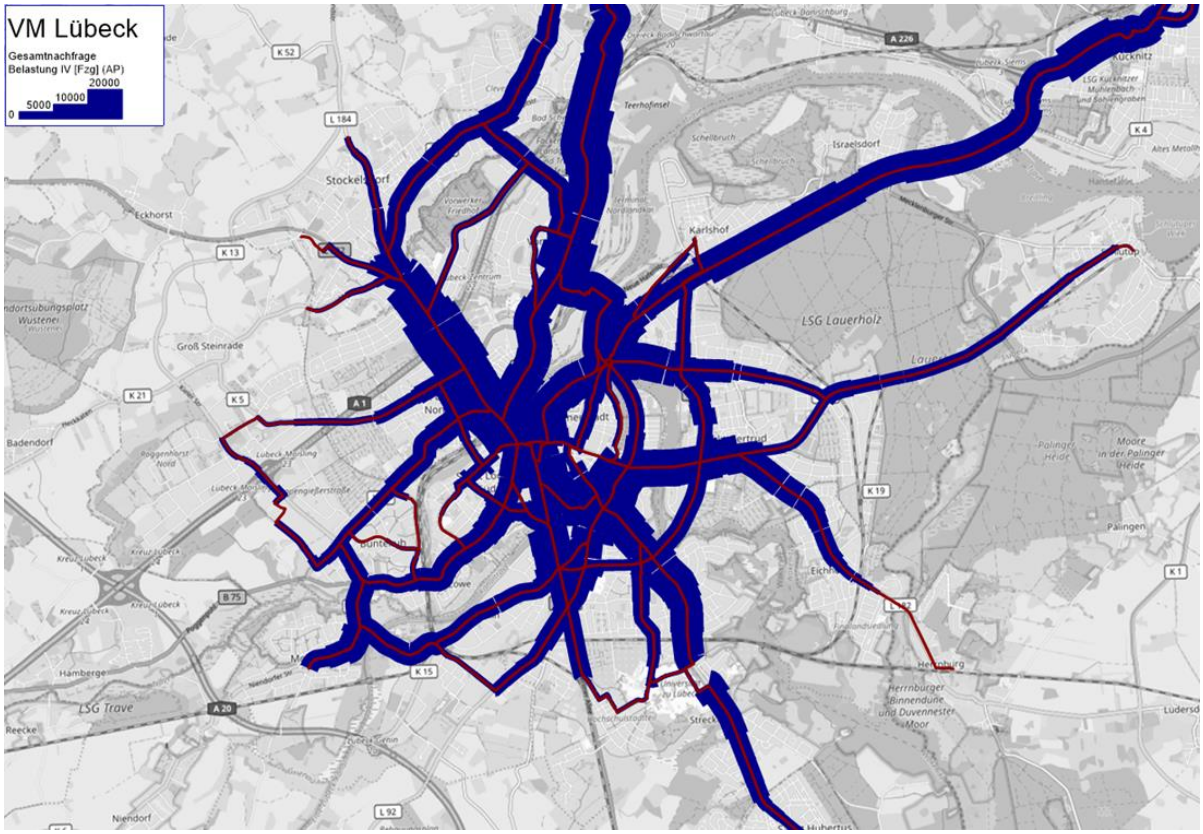


Abbildung 69: Umlegung der Gesamtnachfrage im Werktagsverkehr auf alle (baulich) in Frage kommenden Korridore

Die Abbildung illustriert die Ausgangsbasis, bei der das Gesamtverkehrsvolumen über alle Verkehrsträger, welches die Wegelänge von 1,5 km Kilometern überschreitet, im Bestweg-Verfahren auf die Korridore umgelegt wurde.

Hierbei wurden zunächst Korridore ausgeschlossen, die mangels Masse auch unter den gewählten bestmöglichen Umständen keine Aussicht auf hinreichende Bündelungsfähigkeit für eine Straßenbahn-System besitzen. Parallele Korridore wurden hierbei zusätzlich auf ein mögliches Bündelungspotential auf einem der beiden Äste untersucht. Hierdurch konnten 9 Korridore ausgeschlossen werden.

Zudem wurden Korridore ausgeschlossen, die über ein im Vergleich unterdurchschnittliches Nachfragepotential bei erschwerten baulichen Bedingungen verfügen und/oder deren Umsetzung baulich eine hohe Fragwürdigkeit aufweisen würde. Hierdurch wurden 15 weitere Varianten ausgeschlossen. Für weitere Korridore wurde festgelegt diese aufgrund der baulichen Herausforderungen nicht im Grundnetz zu betrachten, sondern als separaten Ergänzungsbaustein zu bewerten.

Der nachfolgender Tabelle 29 können die grundsätzlich überprüften Korridore und die vorgenommenen Ausschlüsse entnommen werden. Die letzte Spalte gibt hierbei Auskunft darüber, ob die Varianten in die feinere Modellierung übernommen wurden.

Tabelle 29: Korridore für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar?	Ausschlussgrund?	Übernahme Modellierung
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)				ja
Korridor Ziegelstraße				ja
Moisling	Niendorfer Str. - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
Moisling	Hohenstiege - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
CITTI-Park	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	-	ja
Moislinger Baum	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	-	ja
Buntekuh Mitte	Ziegelstr.	ja	-	ja
Buntekuh Mitte	Korvettenstr. - Fregattenstr. - Ziegelstr.	ja	-	ja
Hugo-Distler-Str.	Beethovenstr. - Ziegelstr.	nein		nein
alle Abschnitte des Korridors jenseits der BAB1		ja	Ausschluss mangels Masse	nein
Korridor Krempelsdorfer Allee				ja
Sdf./Ravensbusch	Marienburgerstr. - Ahrensböker Str.	ja	-	ja
Vorwerker Friedhof	Friedhofsallee	erschwert	Ausschluss mangels Masse	nein
Schönböcken	Schönböckener Straße	erschwert	Ausschluss mangels Masse	nein
weitere Abschnitte in Stockelsdorf bzw. HL-Dornbreite		nein		nein
Korridor Schwartauer Allee				ja
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	ja	-	ja
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	ja	-	ja
weitere Abschnitte in Holstentor-Nord, Vorwerk bzw. Bad Schwartau		nein		nein
Korridor Bei der Lohmühle				nein
mangels Potential am Korridor nur Rückfallebene zur Schwartauer Allee (Süd)				nein
				ja
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSVORPLATZ)				ja
Korridor Moislinger Allee				ja
Moisling	Moislinger Allee - Wendische Str.	nein		nein
Moisling	Moislinger Allee - Töpferweg	nein		nein
Moisling	Moislinger Allee - Lindenplatz	nein		nein
Drägerwerk	Töpferweg - Hansestr.	erschwert	-	ja
weitere Abschnitte in St. Lorenz-Süd		nein		nein
Korridor Lindenplatz - Lachswehrallee				ja
UKSH/Campus	Berliner Platz - SANA-Klinik - Berliner Allee	ja	-	ja
SANA-Klinik	Berliner Platz	ja	-	ja
Korridor Töpferweg - Drägerwerk - Lachswehrallee				nein
Alternativführung zum Lindenplatz denkbar, aber Prüfung der Machbarkeit nötig				nein
Korridor Lachswehrallee - Berliner Platz - Kronsforde/Genin/Moisling				nein
zurückgestellt wegen Überzahl an Ästen im Westen, Prüfung über Mühlenstraße				nein
INNENSTADT WEST (via POSSEHLSTR.)				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
				nein
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)				ja
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße				ja
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	mit Prüfbedarf	-	ja
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	mit Prüfbedarf	-	ja
Regio-Stadtbahn	z.B. Schwartau / Kücknitz / Travemünde etc.	mit erh. Prüfbedarf	-	ja
Korridor Karlshof				ja
Torneiweg	Luisenstr. - Eschenburgstr.	ja	-	ja
Korridor Israelsdorf				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
Korridor Herrenwyk - Kücknitz - Travemünde				nein
Klärung möglicher Travequerung nötig (Nutzung Herrentunnel etc.)				nein
Korridor Travemünder Allee - Heiligen-Geist-Kamp				nein
Ausschluss mangels Masse				nein
Korridor Roeckstraße				ja
Wesloer Brücke	Arnimstraße - Roeckstraße	ja	-	ja
Wesloer Brücke	Schlutuper Str. - Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Marliring/JVA	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Herbartweg	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	-	ja
Varianten nach Schlutup zurückgestellt mangels Masse bereits bis Wesloer Br., EBO-Gleisen etc.				nein
				ja
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)				ja
Korridor Falkenstraße & Korridor Hüxtertorallee				nein
Ausschluss mangels ausreichender Masse und eingeschränkter Kapazität Wahmstraße, ggf. Rückfallebene zum Burgtor				nein
Korridor Moltkestraße				ja
Herrnburg Bf.	Eichholz - Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	mit Prüfbedarf	-	ja
Eichholz	Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	ja	-	ja
weitere Abschnitte bis Herbartweg/Wesloer Brücke oder darüber hinaus		siehe Korridor Roeckstraße		nein
weitere Abschnitte in Brandenbaum		nein	-	nein
Korridor Moltkestraße - Marlistraße - Heiligen-Geist-Kamp				nein
zurückgestellt wegen eingeschränkter Kapazitäten in der Wahmstraße				nein
				ja
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)				ja
Korridor Kronsforder Allee				ja
Moisling	Stecknitzstr. - Geniner Str.	nein		nein
Genin	Geniner Str.	ja	Ausschluss mangels Masse	nein
Malmöstraße	Kronsforder Allee (Süd)	nein		nein
SANA-Klinik	Kronsforder Allee (Nord)	ja		ja
weitere Varianten zwischen SANA-Klinik und Campus		nein		nein
Korridor Ratzeburger Allee - Mönkhofer Weg				nein
Ausschluss wegen niveaugleicher Bahnquerung und räumlichen Bedingungen				nein
Korridor Ratzeburger Allee - Campus				ja
Bf. Hochschulstadtteil	Technische HS - UKSH Nord	ja	-	ja
St. Hubertus	Campus Südwest - Technische HS - UKSH Nord	mit Prüfbedarf	-	ja
weitere Trassierungsvarianten im Bereich UKSH		erst nach Detailbetrachtung sinnvoll prüfbar		nein
weitere Varianten südlich des Campus		ja	Ausschluss mangels Masse	nein

Die Fahrgastzahlen für einzelne Korridore können nachfolgender Darstellung entnommen werden:

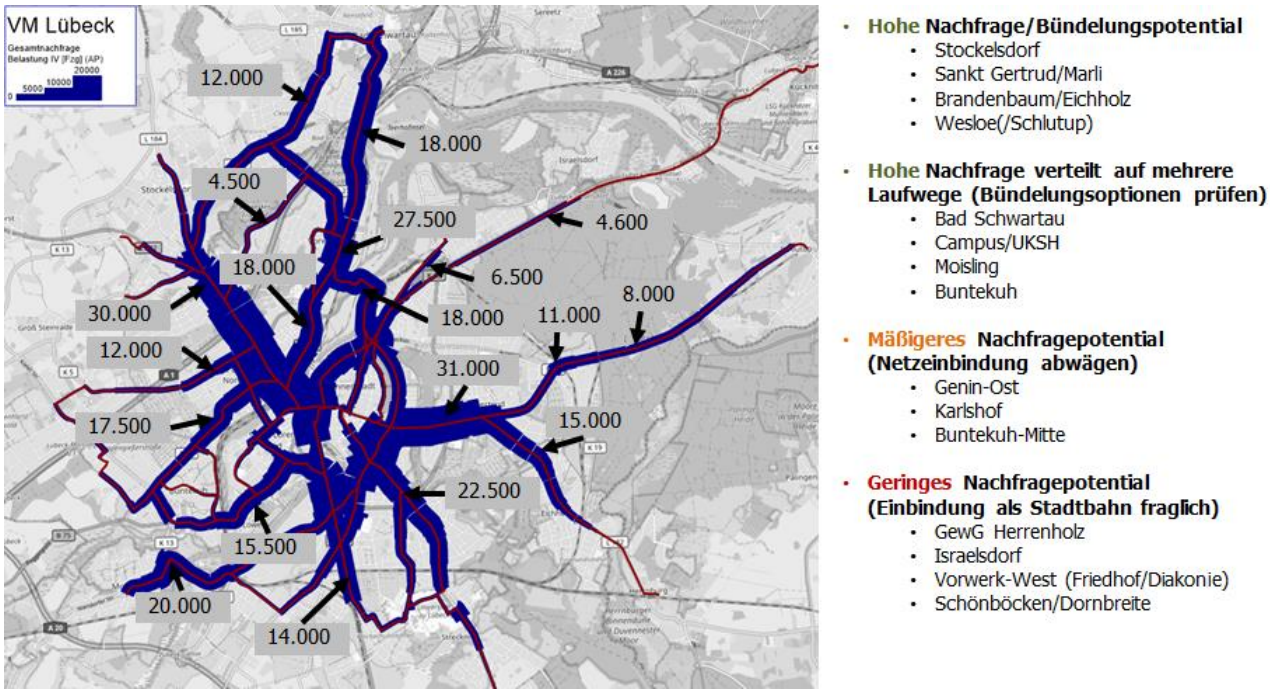


Abbildung 70: Bündelungspotentiale einzelner Korridore bei einer Bestweg-Umlegung

Für die zur weiteren Modellierung übernommenen Korridore erfolgte eine Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf, welcher die höchsten Nachfragepotentiale bündelt und baulich in 1-2 Stufen umsetzbar erscheint. Bei Trassenparallelen mit ähnlicher Nachfragewirkung und Bündelungspotential wurde die baulich einfacher umzusetzende Variante gewählt.

Folgende Korridore/Abschnitte wurden hierbei übernommen:

Tabelle 30: Verknüpfung der Einzelkorridore zu einem sinnvollen Grundnetzentwurf für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar	in Modellszenar
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)			
Korridor Ziegelstraße			
Buntekuh Mitte	Korvettenstr. - Fregattenstr. - Ziegelstr.	ja	1+2
Korridor Krempelsdorfer Allee			
Sdf./Ravensbusch	Marienburgerstr. - Ahrensböker Str.	ja	1+2
Korridor Schwartauer Allee			
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)			
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße			
Korridor Karlshof			
Torneiweg	Luisenstr. - Eschenburgstr.	ja	1+2
Korridor Roeckstraße			
Marliring/JVA	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	1+2
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)			
Korridor Moltkestraße			
Eichholz	Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	ja	1+2
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)			
Korridor Kronsforder Allee			
Korridor Ratzeburger Allee - Campus			
Bf. Hochschulstadtteil	Technische HS - UKSH Nord	ja	1+2

Dieses Grundnetz stellt die Grundlage der weiteren Bearbeitung dar. Da sich eine reine Nord-Süd-Linie nachfrageseitig teilweise als vorteilhaft darstellte, jedoch nur in bestimmten Linienkonstellationen betrieblich sinnvoll eingebunden werden kann, wurden zwei Grundnetze gebildet, die auf derselben Infrastruktur basieren.

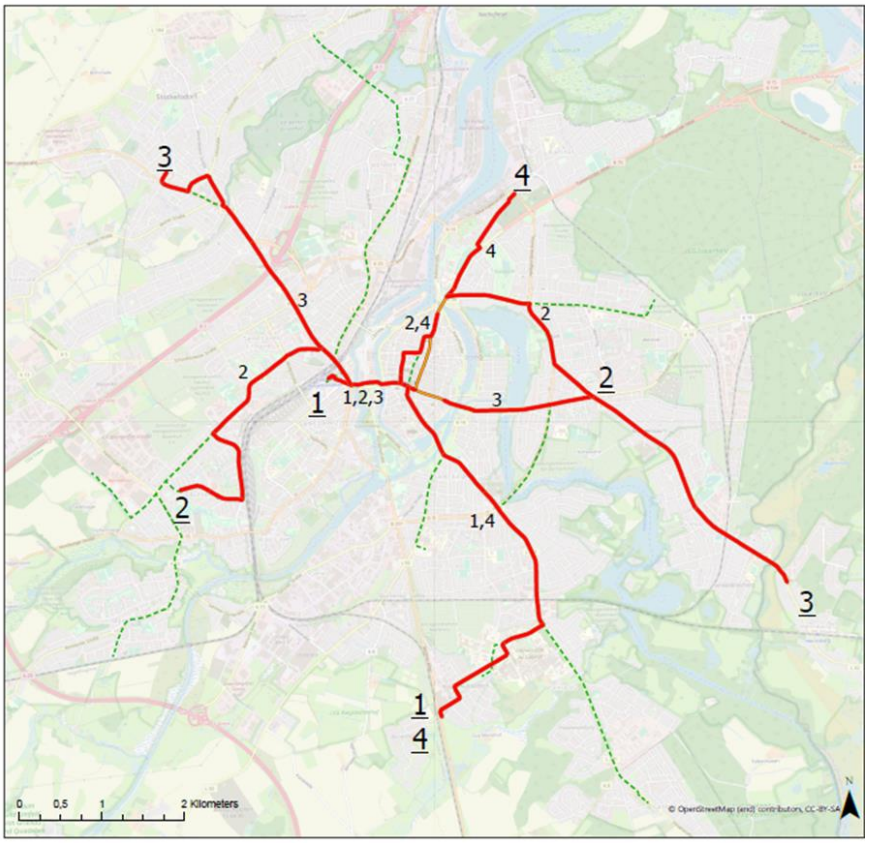


Abbildung 71: Grundszenario 1 mit Nord-Süd-Linie

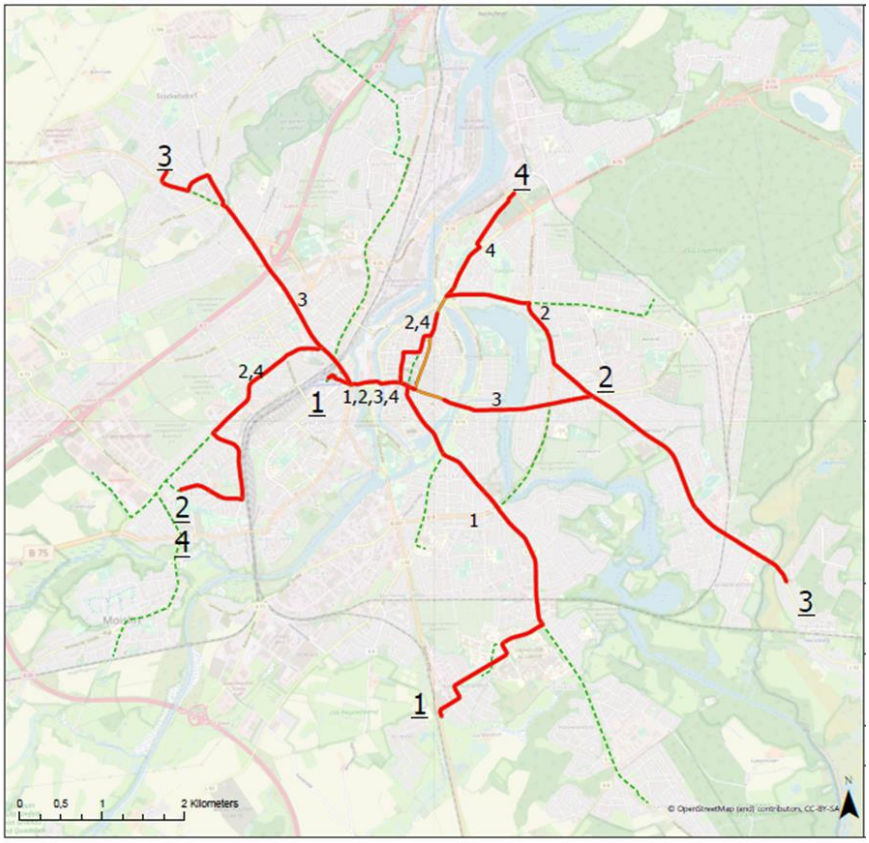


Abbildung 72: Grundszenario 2 ohne Nord-Süd-Linie

Beide Grundnetze weisen hohe Fahrgasteffekte mit ca. 40.000 neu für den ÖPNV gewonnenen täglichen Wegen auf. Durch einschränkende Maßnahmen im Busnetz, die im finalen Netz für eine effiziente Betriebsleistung notwendig sind, ist zu erwarten, dass diese Nachfragewerte leicht unterschritten werden, die Bündelungswirkung auf den Straßenbahnkorridoren jedoch noch ansteigt.

Basierend auf den Grundnetzen ergaben sich aus der Potentialanalyse 17 Ergänzungsbausteine, die einzeln auf ihren Nutzen überprüft wurden und für die jeweils passende Grundvariante als Basis herangezogen wurde. Hierbei handelte sich sowohl um radiale Verlängerungen von Linienästen, als auch um Verschwenkungen der Korridore in Teilabschnitten. Zudem wurden mehrere tangentiale Abwandlungen der Netzkonzeption überprüft.

Folgende Ergänzungsbausteine wurden betrachtet:

Tabelle 31: Ergänzungsbausteine für die Potentialanalyse

von	via	baulich machbar	in Modellszenar
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSBRÜCKE)			
Korridor Ziegelstraße			
Moisling	Niendorfer Str. - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	2L
Moisling	Hohenstiege - Buntekuh - Ziegelstr.	mit Prüfbedarf	2L1
CITTI-Park	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	2C
Moislinger Baum	Buntekuh - Ziegelstr.	ja	2I
Buntekuh Mitte	Ziegelstr.	ja	1Q
Korridor Krempelsdorfer Allee			
Korridor Schwartauer Allee			
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	ja	1O
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	ja	1O
INNENSTADT WEST (via BAHNHOFSVORPLATZ)			
Korridor Moislinger Allee			
Drägerwerk	Töpferweg - Hansestr.	erschwert	1J
Korridor Lachswehrallee			
UKSH/Campus	Berliner Platz - SANA-Klinik - Berliner Allee	ja	1T
INNENSTADT NORD (via BURGTOR)			
Korridor Travequerung - Josephinenbrücke - Hochstraße			
Schwartau/Clever Landstr.	Vorwerk/Oderstr. - Peenestieg - Zum Vorwerk	mit Prüfbedarf	2M
Schwartau/Markt	Vorwerk - Tremser Teich - Schwartauer Landstr.	mit Prüfbedarf	2M1
Regio-Stadtbahn	z.B. Schwartau / Kücknitz / Travemünde etc.	mit erh. Prüfbedarf	1P
Korridor Karlshof			
Korridor Roeckstraße			
Wesloer Brücke	Arnimstraße - Roeckstraße	ja	2K
Wesloer Brücke	Schlutuper Str. - Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	2H
Herbartweg	Kaufhof - Marlistr. - Heiligen-Geist-Kamp	ja	1S
INNENSTADT OST (via WAHMSTRASSE)			
Korridor Moltkestraße			
Herrnburg Bf.	Eichholz - Brandenbaumer Landstr. - Kaufhof	mit Prüfbedarf	2D
INNENSTADT SÜD (via MÜHLENSTRASSE)			
Korridor Kronsforder Allee			
Campus	SANA-Klinik - St. Jürgen Süd	ja	1R
Korridor Ratzeburger Allee - Campus			
St. Hubertus	Campus Südwest - Technische HS - UKSH Nord	mit Prüfbedarf	1B

Die untersuchten Bausteine wiesen zusätzliche Nachfrageeffekte zwischen -2.500 und +6.500 Wegen gegenüber den Grundnetzen auf.

Für das Zielnetz wurden alle Ergänzungsbausteine mit positiver Nachfragewirkung und betrieblicher Kompatibilität aufgenommen.

Einen Sonderfall nimmt hierbei das nachgewiesen hohe Nachfragepotential einer Travequerung zwischen nördlicher Altstadt und Vorwerk ein.

Da hier bauliche Machbarkeit und zu erwartende Kosten nicht abschließend geklärt werden konnten und eine Umsetzung parallel erhebliche Auswirkungen auf die Linienführungen hat, wurden analog zu den Grundnetzen auch für die Zielnetze zwei Varianten entwickelt, von denen eine die Travequerung beinhaltet und die andere diese ausschließt. Aufgrund der Vielzahl an Linienästen wurde zudem eine Unterteilung in zwei Ausbaustufen vorgenommen.

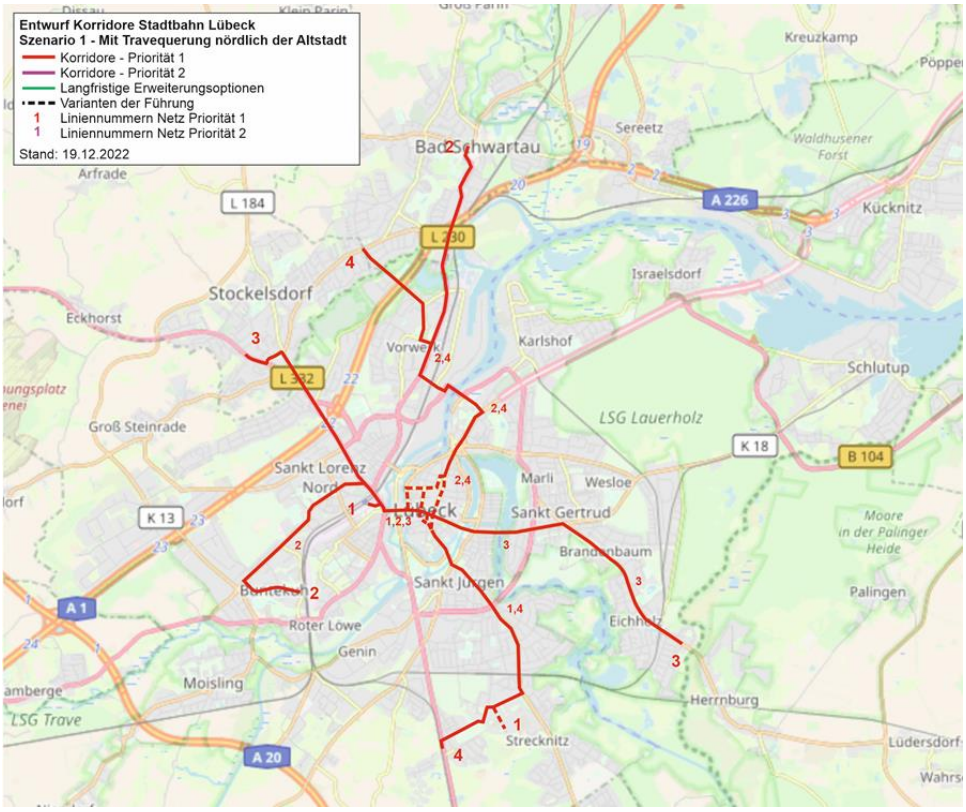


Abbildung 73: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

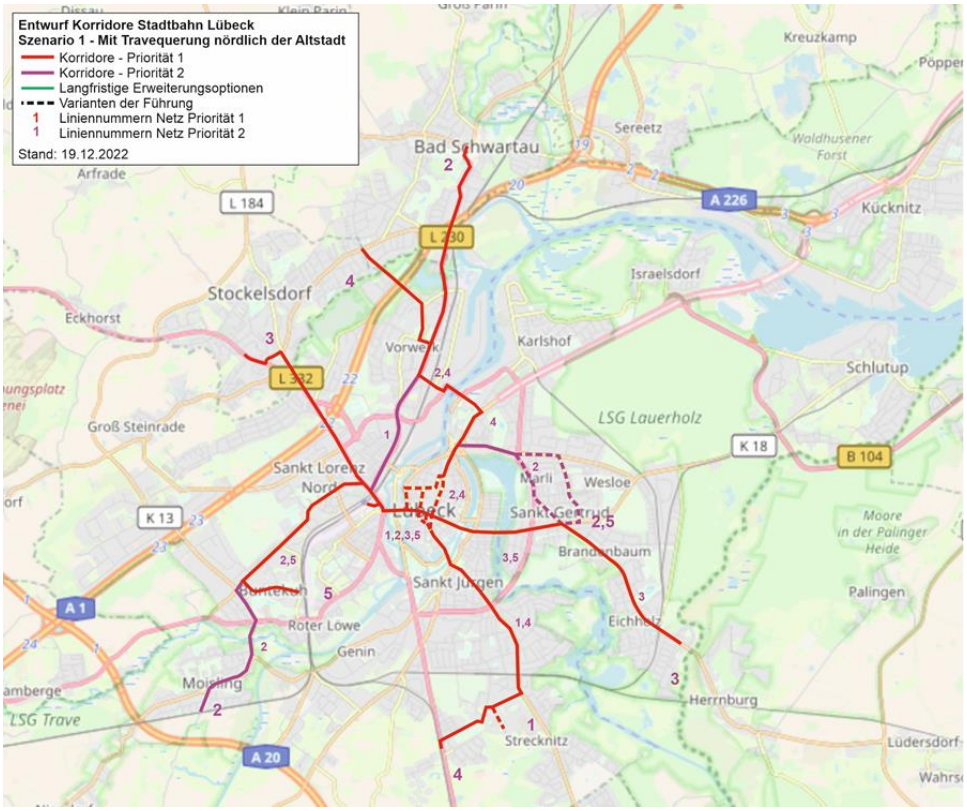


Abbildung 74: Zielnetz 1 mit neuer Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

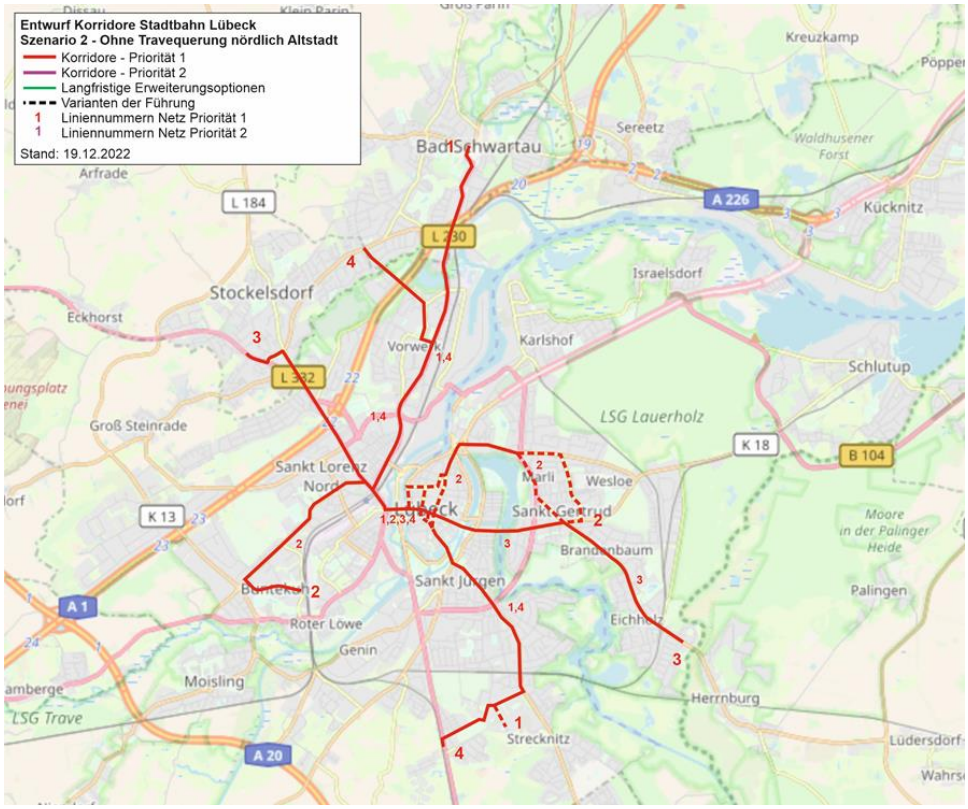


Abbildung 75: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 1)

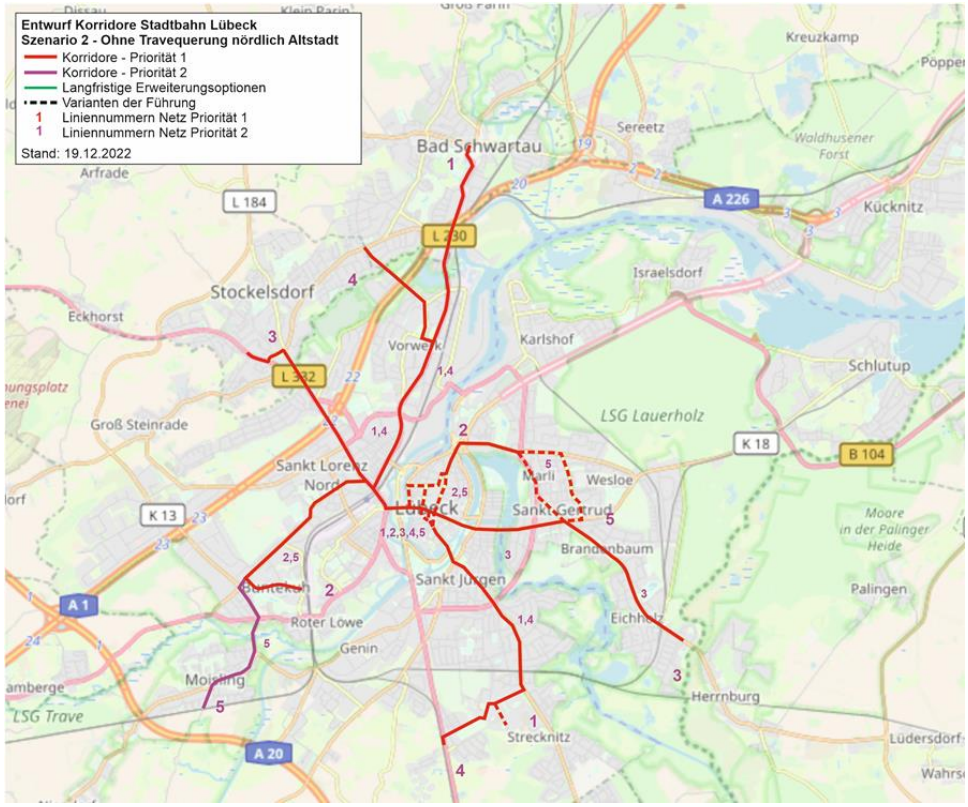


Abbildung 76: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2)

Zudem wurden langfristig denkbare Ergänzungsoptionen des Liniennetzes dargestellt, die z.B. bei weiteren Siedlungsentwicklungen oder Kapazitätsengpässen im Netz zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden könnten. Diese Bausteine weisen gegenüber den bisherigen Zielnetzen entweder ein (noch) zu geringes Fahrgastpotential auf oder sind baulich aufwendiger, weisen aber eine betriebliche Kompatibilität auf und können zudem helfen stark belastete Korridore zu entlasten. Die denkbaren Ergänzungsbausteine sind in nachfolgender Abbildung nachrichtlich in grün dargestellt und gelten für beide Zielnetze.

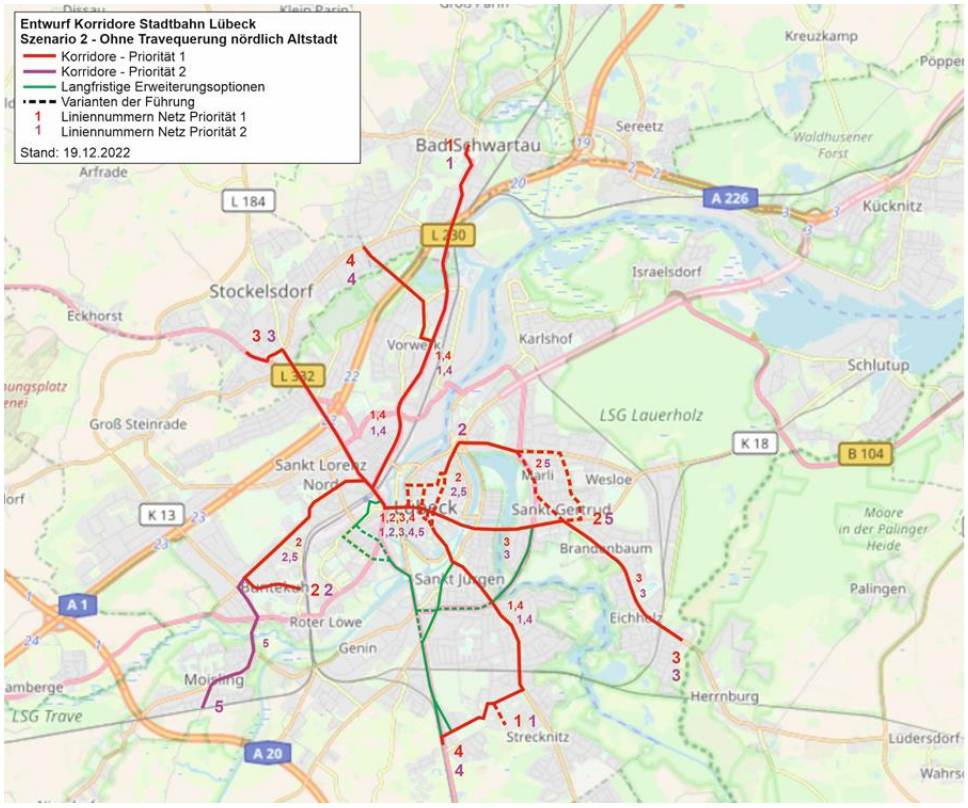


Abbildung 77: Zielnetz 2 ohne neue Trave-Querung (Prioritätsstufe 2) mit Ergänzungen

7.5 Anhang 5: Ortsbesichtigung

Am 15.11.2022 fand die durchzuführende Ortsbesichtigung statt. Dabei wurden die angedachten Korridore besichtigt und grob untersucht. Die Ortsbesichtigung begann am Hauptbahnhof, und umschloss folgende Stadtteile (mit Straßen in Klammern):

- Innenstadt (Holstenstraße, Königstraße, Wahmstraße, Koberg, Breite Straße, Sandstraße, Mühlenstraße, Rehderbrücke, Hüxterdamm, An der Mauer)
- Sankt Gertrud (Moltkestraße, Wallbrechtstraße und -brücke, Walderseestraße)
- Sankt Jürgen (Mühlenkreisel, Ratzeburger Allee, Mönkhofer Weg, UKSH-Gelände, Technische Hochschule, Paul-Ehrlich-Straße)
- Moisling (August-Bebel-Straße, Am Moislinger Baum, Stecknitzstraße)
- Sankt Lorenz (Moislinger Allee, Fackenburger Allee, Puppenbrücke, Wendische Straße, Hansestraße)
- Buntekuh (Korvettenstraße, Fregattenstraße, Ziegelstraße)

7.6 Anhang 6: Analyse Straßenbahnnetz hinsichtlich Straßenbreiten und Querschnitten

Im Rahmen der Ortsbesichtigung Kapitel 7.5 – Anhang 5 wurden erste Erkenntnisse zur technischen Machbarkeit gewonnen. Im weiteren Projektverlauf wurden die Straßenbreiten analysiert. In die Analyse ging eine Betrachtung des gesamten Straßenraumes mit ein (von Hauswand zu Hauswand). Es hat sich gezeigt, dass vor allem in den Außenkorridoren (Fackenburger Allee, Ratzeburger Allee und Schwartauer Allee) große Straßenräume vorhanden sind. Gleichzeitig ist die Querung der Altstadtinsel, die integraler Bestandteil des Netzes ist, technisch herausfordernd. Nicht nur die schmalen Straßen, sondern auch die Kurvenradien stellen die technische Machbarkeit in Frage. Aus diesen Gründen wurde die Innenstadt besonders detailliert betrachtet und auf technische Ausschlusskriterien untersucht (vgl. ab Kapitel 4.2). Die heterogenen Straßenzüge der Altstadt machen lokal zugeschnittene Lösungen notwendig, die Teil von künftigen Planungsschritten sind. Gleichwohl hat sich in der Untersuchung gezeigt, dass in bestimmten Straßenabschnitten die Unterbringung leichter ist als in anderen. In der Altstadt sind vor allem die Straßen Mühlenstraße, An der Untertrave, Holstenstraße und Beckergrube für die Aufnahme einer Straßenbahn Trasse geeignet, da ihre Breite meist über 15 m beträgt und somit mehr Gestaltungsspielräume lässt. Die Wahmstraße weist stellenweise eine Breite von unter 10 m auf, hier sind besondere Lösungen gefragt (Vorschlag Ramboll: Fußgängerzone mit eingleisigem Querschnitt).

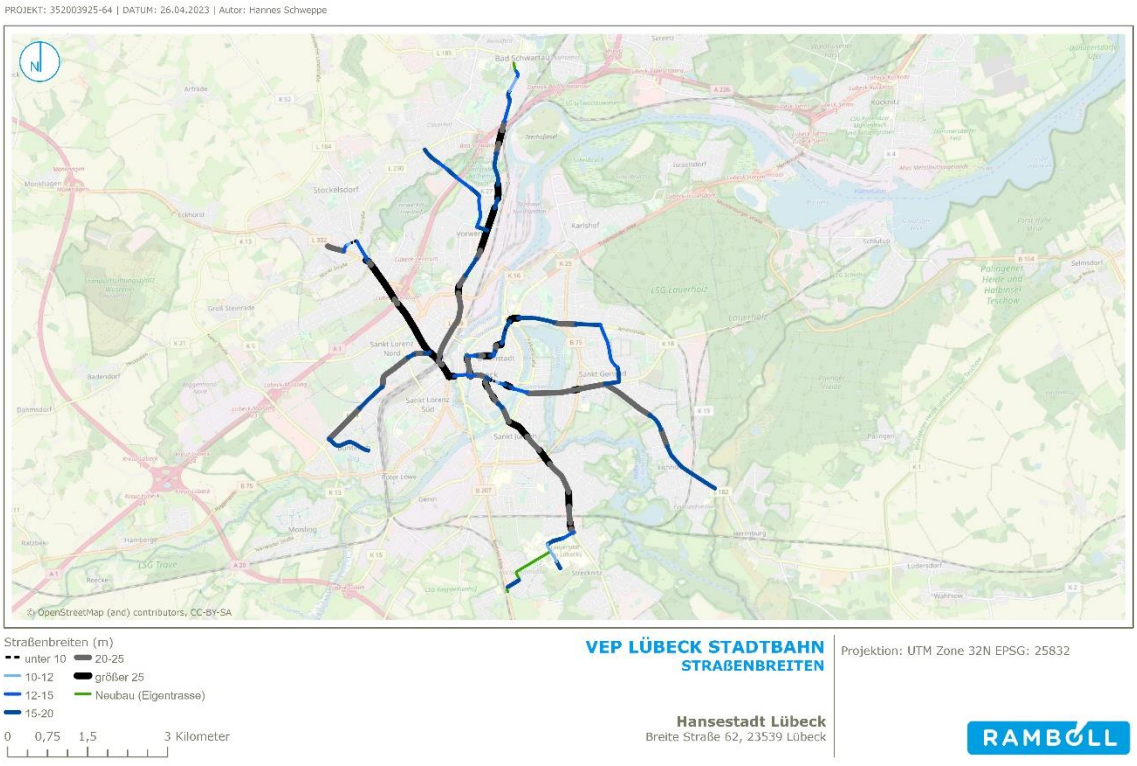


Abbildung 78: Straßenbreiten im Verlauf des Kernnetzes

Die Einführung der Straßenbahn in Lübeck erfordert eine Neuaufteilung des Straßenraums. Als Idealquerschnitt mit ausreichend verfügbaren Raum zur bestmöglichen Unterbringung aller Verkehrsarten sind circa 50 m notwendig. Diese sind real aber eine Utopie – von daher ist jede Neuaufteilung des Straßenraums ein Kompromiss aller Verkehrsträger. In den nachfolgenden Tabellen sind die Anteile der Straßenbreiten aufgeführt.

Tabelle 32: Anteile der Straßenbreiten Kernnetz in %

Straßenbreite	Prozentualer Anteil im Kernnetz
Über 25 m	19 %
20 m - 25 m	32 %
15 m - 20 m	28 %
12 m - 15 m	13 %
10 m - 12 m	3 %
Unter 10 m	1 %
Neubautrasse	4 %

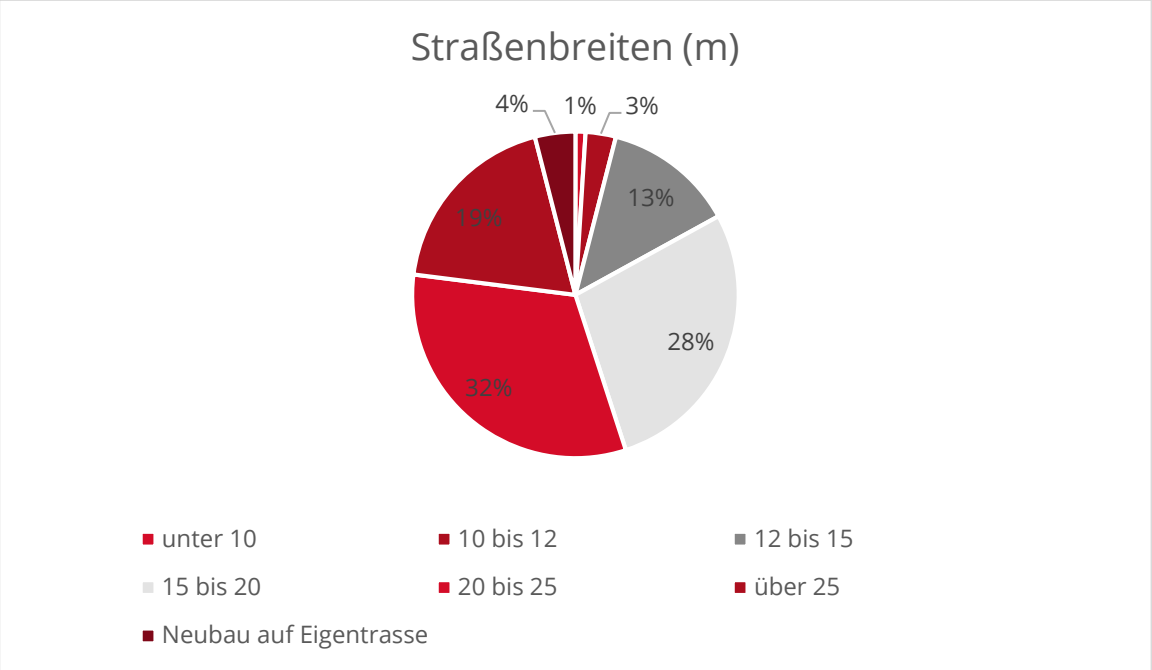


Abbildung 79: Straßenbreiten Kernnetz – Verteilung in %

7.7 Anhang 7: Regionalbuslinien

Für das Gutachten wurde das Busnetz bestandsnah adaptiert, um keine Effekte zu vermischen und die Wirkungen einer Straßenbahn transparent darzustellen. Im Regionalbusverkehr erfolgten daher keine Änderungen über das bisherige Prognosenetz 2030 hinaus.

Weitergehende Eingriffe in den Busverkehr können zusätzliche Nachfragepotentiale an die Straßenbahnachsen heranführen, die Wirkungen sind jedoch nicht unmittelbar der Straßenbahn zuzuschreiben. Daher ist es ratsam die einzelnen Bausteine im Busverkehr eng verzahnt mit der Straßenbahn zu betrachten und zu entscheiden welche Maßnahmen auch unabhängig von der Straßenbahn umgesetzt werden können und somit im Ohnefall unterstellt werden. In den Mitfällen können diese Wirkungen dann durch eine Verzahnung mit der Straßenbahn ggf. noch gesteigert werden bzw. betrieblich effizienter abgewickelt werden. Für weitergehende Eingriffe in den Busverkehr sind jedoch umfangreiche Abstimmungen nötig, im Falle der Regionalbuslinien auch mit benachbarten Aufgabenträgern. Die nachfolgende Darstellung stellt daher eine aus Sicht des Straßenbahnnetzes idealtypische Neuorganisation der Regionalbusverkehre dar, die als Basis für die Diskussion von Ohnefall und Mitfall dienen kann.

Linie 7650
Die Regionalbuslinie 7650 beginnt in Bad Segeberg ZOB und führt über Geschendorf und Mönkhagen nach Stockelsdorf. Sie verläuft parallel zur Straßenbahnlinie 3 zum ZOB und folgt anschließend der Moislinger und Lachswehrallee in Richtung Genin. Über die Geniner Straße und Malmöstraße führt die Linie nach Krummesse und endet dort. Diese Linie wird im 30-Minuten-Takt bedient.

Linie 300 und 310
Die Linie 300 verbindet Grevesmühlen mit Moisling im 60-Minuten-Takt. Diese Linie ist mit der Linie 310 aus Schönberg vertaktet. Ab Schlutup ergänzen sich diese Linien mit der Stadtbuslinie 10 zum durchgängigen 10-Minuten-Takt. Die Linien führen über die Wesloer Straße und Arnimstraße zum Gustav-Radbruch-Platz. Im weiteren Verlauf wird die Altstadtinsel über Koberg und Schüsselbuden erschlossen. Über den Holstentorplatz, wo Anschlussmöglichkeiten an alle Straßenbahnlinien bestehen, wird der ZOB erreicht. Über die Moislinger Allee und Am Moislinger Baum führen die Linien nach Moisling. In Moisling wird der Gebrüder-Grimm-Ring erschlossen. Die Linien enden am Haltepunkt Moisling.

Linie 315
Die Linie 315 beginnt in Dassow und führt über Pötenitz nach Priwall. Dort wird die Priwallfähre genutzt und die Weiterfahrt in Travemünde fortgesetzt. Es wird der Hafenbahnhof angefahren und schließlich endet die im 60-Minuten-Takt verkehrende Linie in Warnsdorf.

Linie 8710
Linie 8710 dient als Schnellbus von Ratzeburg in Richtung Lübeck und verkehrt über Groß Sarau und Groß Grönau. Die im 30-Minuten-Takt bediente Linie fährt zum UKSH und Universität und verläuft über SANA-Kliniken und Lachswehrallee zum ZOB.

Linie 8720
Die Linie 8720 beginnt in Trittau und führt über Krummesse zur Geniner Straße. Die Linie endet nach der Fahrt über die Lachswehrallee und Moislinger Allee am ZOB und verkehrt im 60-Minuten-Takt.

Linie 8770
Linie 8770 beginnt in Mölln und fährt über Berkenthin und Krummesse nach Lübeck. Diese Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt. In Lübeck wird die Linie über die Geniner Straße zum ZOB geführt.

7.8 Anhang 8: Stadtbuslinien

Für das Gutachten wurde das Busnetz bestandsnah adaptiert, um keine Effekte zu vermischen und die Wirkungen einer Straßenbahn transparent darzustellen. Im Stadtbusverkehr erfolgten daher nur partielle Eingriffe zum Abbau von Parallelverkehren und besseren Anschlüssen zwischen Bus und Straßenbahn. Zudem wurden einzelne Umstiegshaltestellen optimiert.

Weitergehende Eingriffe in den Busverkehr können zusätzliche Nachfragepotentiale an die Straßenbahnachsen heranführen, die Wirkungen sind jedoch nicht unmittelbar der Straßenbahn zuzuschreiben. Daher ist es ratsam die einzelnen Bausteine im Busverkehr eng verzahnt mit der Straßenbahn zu betrachten und zu entscheiden welche Maßnahmen auch unabhängig von der Straßenbahn umgesetzt werden können und somit im Ohnefall unterstellt werden. In den Mitfällen können diese Wirkungen dann durch eine Verzahnung mit der Straßenbahn ggf. noch gesteigert werden bzw. betrieblich effizienter abgewickelt werden. Für weitergehende Eingriffe in den Busverkehr sind jedoch umfangreiche Abstimmungen nötig. Hierfür wurden parallel zur Erarbeitung des Gutachtens mit dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan wertvolle Erkenntnisse geliefert, wie das Stadtbus-Netz umgestaltet werden könnte.

Die nachfolgende Darstellung stellt daher eine aus Sicht des Straßenbahnnetzes mögliche Neuorganisation der Stadtbusverkehre dar, die als Basis für die Diskussion von Ohnefall und Mitfall dienen kann.

Die verwendeten Linienbezeichnungen stellen keine Hierarchisierung des Netzes dar, sie sind Arbeitsbezeichnungen, dienen vorrangig der Orientierung und bieten die Möglichkeit für textliche Stellungnahmen zur Erklärung der zu Grunde gelegten Systematik des Netzes. Die vergebenen Farben stellen vertaktete Linienbündel dar, die überlagert einen Zehn-Minuten-Takt in weiten Teilen des Linienverlaufs ergeben.

Linie 10
Die Stadtbuslinie 10 verdichtet die aus Grevesmühlen und Schönberg kommenden Regionalbuslinien ab Schlutup zu einem 10-Minuten-Takt (Linienbündel). Dabei wird der Linienweg über die Arnimstraße gewählt, um eine attraktive Verbindung des Straßenzuges in die Innenstadt und in Richtung des Hauptbahnhofes zu gewährleisten. Ab dem ZOB folgt das Linienbündel der Moislinger Allee zum Haltepunkt in Moisling. Für die Stadtteile Moisling und Schlutup bleibt so der direkte Weg in die Innenstadt erhalten, damit diese nachfragestarken Stadtteile auch ohne Straßenbahn-Anschluss eine attraktive Verbindung aufweisen können.

Linienbündel 11/12/13
Die Linien 11 und 12 bedienen Moorgarten, Klein Wesenberg und den Haltepunkt Moisling und verdichten sich ab Moisling zum 10-Minuten-Takt. Fahrten ab HP Moisling sind so getaktet, dass sie halbstündlich auf die Halte der Regionalexpresse von/nach Hamburg abgestimmt sind. Daraus ergibt sich die Weiterführung der anderen Fahrten nach Moorgarten und Klein Wesenberg, die jeweils auch im 30-Minuten Takt bedient werden. Im weiteren Verlauf über Vorrader Straße und Hüxterdamm wird die Altstadtinsel tangential erschlossen unter Einbeziehung von Umsteigemöglichkeiten am Mühlen- und Hüxtertor. In der Kanalstraße und der Willy-Brandt-Allee entstehen neue Haltestellen, am Holstentor wird der Umstieg auf die Straßenbahn in nächster Nähe gewährleistet. Die Linien bedienen das Märkische Viertel und fahren über Roter Löwe nach

Buntekuh, dort ist der Endpunkt der Linie – inklusive Umstieg auf die Straßenbahnlinie 4 (vertaktet).

Linienbündel 14/15/16
Das Linienbündel übernimmt die Verbindung von Travemünde bzw. Scharbeutz zur Universität und fungiert als Schnellbus für die Anbindung von Travemünde im 10-Minuten-Takt. Die Linie 14 bedient dabei den Weg über das Pommernzentrum, die Linien 15 und 16 den Weg über Skandinavienkai. Über Kücknitz und den Umsteigeknoten an der Seelandstraße fahren alle Linien den direkten Weg Richtung Innenstadt über die Travemünder Allee. Am Gustav-Radbruch-Platz bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 4. Über die Altstadt und das Mühlentor fahren die Linien zum Sana-Klinikum. Anschließend enden die Linien an der Universität bzw. dem UKSH und bedienen dabei die Strecke über die Berliner Allee unter Anbindung des Hochschulstadtteils.

Linienbündel 17/18/19
Das Linienbündel 17, 18 und 19 bildet ab Kaufhof einen 10-Minuten-Takt zur Wesloer Brücke. Am Kaufhof entsteht ein Rendezvous-Halt mit den hier verkehrenden Straßenbahnlinien 3 und 4. Dort werden die Linien gebrochen, da mit den Straßenbahnlinien 3 und 4 gute Fahrtmöglichkeiten in Richtung Innenstadt bestehen. Eine Brechung der Linien ergibt insofern Sinn, um eine Überbedienung auszuschließen und die Straßenbahn und Busverkehre sinnvoll zu trennen. Das erlaubt auch die hochwertige Gestaltung der Infrastruktur der Straßenbahn beispielsweise durch den Einbau von Rasengleis etc. Die Linien 17 und 18 enden dabei an den bereits heute genutzten Endstellen Heiweg und Gleisdreieck. Die Linie 19 dient der Feinerschließung von Eichholz und endet am Bahnhof von Herrnburg unter Anschluss der Wohngebiete im Bereich Am Staunsfeld. Am Bahnhof Herrnburg wird der zum Halbstundentakt verdichtete RE4 erreicht (Annahme) und bietet eine schnelle Verbindung in Richtung des Lübecker Hauptbahnhofs und gen Osten.

Linienbündel 20/21/22
Das Linienbündel beginnt am UKSH und dient als Tangentialverbindung in Richtung Norden. Die Linien bedienen den nicht von den Straßenbahnlinien 1 und 2 erschlossenen Mönkhofer Weg. An der Haltestelle Fahlenkampsweg bestehen Umsteigemöglichkeiten zu diesen Straßenbahnlinien. Über die Wallbrechtsbrücke und Walderseestraße wird der Kaufhof erreicht. Die Linien 20, 21 und 22 sind hier in den vorgesehenen Rendezvous-Halt eingebunden. Im weiteren Verlauf wird über Marlistraße und Heiligengeistkamp die Haltestelle Ehrenfriedhof erreicht, die Umsteigemöglichkeiten zu den Schnellbuslinien in Richtung Travemünde bietet. Während die Linie 22 bereits in Karlshof am Niels-Bohr-Ring endet, fährt die Linie 20 weiter nach Kücknitz über die Travemünder Allee. Die Linie 21 übernimmt die Erschließung von Israelsdorf und endet in Schlutup am Zarnewenzweg.

Linie 23
Die Linie 23 bietet eine schnelle Anbindung aus Gothmund (Normannenweg) in Richtung Hauptbahnhof/ZOB im 30-Minuten-Takt. Die Linie 23 verläuft über die Travemünder Allee zum Gustav-Radbruch Platz. Die Altstadtinsel wird westlich über An der Untertrave und Willy-Brandt-Allee tangiert und schließlich der Hauptbahnhof erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Linie über die Sankt-Lorenz-Brücke und Wisbystraße nach Schönboken, schließlich wird der Taktknoten am Bauernweg erreicht. Die Linie bindet das Industriegebiet Roggenhorst an und endet in Buntekuh an der Straßenbahnlinie 4.

Linie 24
Die Linie 24 ist eine Tangente von Moisling zur Universität. An die halbstündlichen Regionalexpressverbindungen von/nach Hamburg ist diese Linie angepasst, es wird über die Geniner Straße zum SANA-Klinikum gefahren. Im weiteren Verlauf wird das Gebiet Sudetenstraße in Sankt Jürgen erschlossen. Unter Nutzung des Mönkhofer Weges wird der Bahnhof Sankt Jürgen angebunden. Im weiteren Verlauf führt die Linie zum UKSH und endet schließlich am Grillenweg im Stadtteil Strecknitz.

Linie 25
Die Linie 25 übernimmt die Anbindung der peripher gelegenen Stadtteile an den Bahnhalt in Moisling und verkehrt im 30-Minuten-Takt. Die Linie beginnt in Bad Schwartau und führt über die Hindenburgstraße zur Endstelle der Straßenbahnlinie 2. Hier wird der Anschluss in Richtung Innenstadt gewährleistet. Im weiteren Verlauf wird über den Rensefelder Weg Stockelsdorf erreicht. Über die Morier Straße fährt die Linie nach Groß Steinrade und ist in den Konferenzhalt am Bauernweg eingebunden. Die Linie bedient die Schönbökener Straße und bildet über Bei der Lohmühle und Einsiedelstraße unter Nutzung der Eric-Warburg-Brücke eine nördliche Umfahrung der Altstadtinsel. Am Gustav-Radbruch-Platz werden viele Anschlüsse in andere Stadtteile erreicht. Über die Falkenstraße und Kronsforder Allee wird das Industriegebiet Genin erreicht. Nach der Fahrt über Hinter den Kirschkaten und Malmöstraße endet die Linie am Estlandring. Gegebenenfalls kann die Linie auch am Gustav-Radbruch-Platz gebrochen werden, um den Linienweg in zwei kürzere Abschnite zu entzerren.

Linie 26
Linie 26 bietet eine Tangentialverbindung nördlich der Trave. Die Linie beginnt in Stockelsdorf an der Marienburgstraße und führt über die Lohstraße zum Endpunkt der Straßenbahnlinie 2. Über den Stockelsdorfer Weg und die Rantzauallee geht es zum Bahnhof von Bad Schwartau. Im weiteren Verlauf wird der Haltepunkt in Lübeck Dänischburg erreicht. Der weitere Streckenverlauf führt die Linie über die Siemser Landstraße zum Umsteigeknoten Seelandstraße. Die Linie endet am Hirtenbergweg und bindet auf dem Weg noch den Stadtteil Herrenwyk an.

Linie 27
Die Linie 27 startet am Sereetzer Weg und führt über die Friedhofsallee nach Stockelsdorf. An der Kreuzung Friedhofsallee/Segeberger Straße bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 3. Im weiteren Verlauf fährt die Linie über Dornbreite ins Industriegebiet Roggenhorst, hier wird im Gegensatz zur Linie 23 der direkte Weg über die Kieler Straße Richtung CITTI-Park gefahren. Gleichwohl ist die Linie 27 in den Umsteigeknoten am Bauernweg eingebunden. Über die Grapengießerstraße wird die Endstelle in Buntekuh mit Umsteigemöglichkeiten zu diversen Stadtbus- und der Straßenbahnlinie 4 gewährleistet.

Linie 28
Linie 28 bietet im 30-Minuten-Takt eine Tangentialverbindung von Krummesse zum UKSH. Über Wulfsdorf und den Flughafen, wo Anschlüsse zum Regionalverkehr bestehen, wird Sankt Hubertus angeschlossen. Schließlich endet die Linie am UKSH, wo attraktive Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn und den anderen Buslinien bestehen.

Linie 29
Die Linie 29 bedient von Groß Parin ausgehend den nördlichen Teil Bad Schwartaus und führt weiter über die Ludwig-Jahn-Straße zum Bahnhof Bad Schwartau. Über die Kaltenhöfer Straße

wird der Haltepunkt Dänischburg erreicht. Im weiteren Verlauf führt die Linie nach Sereetz und endet an der Endhaltestelle „Am Rugenberg“.

Linie 30

Die Linie 30 dient als Ortsbus von Travemünde. Ausgehend vom Strandbahnhof wird das Neubaugebiet „Neue Teutendorfer Siedlung“ angebunden. Außerdem wird der Teutendorfer Weg bedient. Der Ortsbus von Travemünde endet am Hafenbahnhof und stellt Anschlüsse zum Regionalverkehr in Richtung Lübeck Hbf her.

Weitere Angebote

Für die im vorgelegten Netz nicht bedienten Gebiete Bornkamp und Dorothea-Erxleben-Straße kann ein Kleinbus Anschlüsse an den städtischen ÖPNV bieten, insbesondere zu den Straßenbahnlinien 1 und 2.

7.9 Anhang 9: Städtebauliche Skizzen

Im Rahmen des Projekts wurden in Absprache mit der Stadt Lübeck fünf verschiedene Orte zur Visualisierung gewählt. Diese umfassen:
1. Burgtor, Blick gen Norden
2. Holstentorplatz, Blick gen Osten
3. Sandstraße, Blick gen Süden
4. Fackenburger Allee, Blick gen Westen
5. Hauptbahnhof/Werner-Kock-Straße, Blick gen Osten



Abbildung 80: Straßenbahn am Burgtor (Visualisierung)

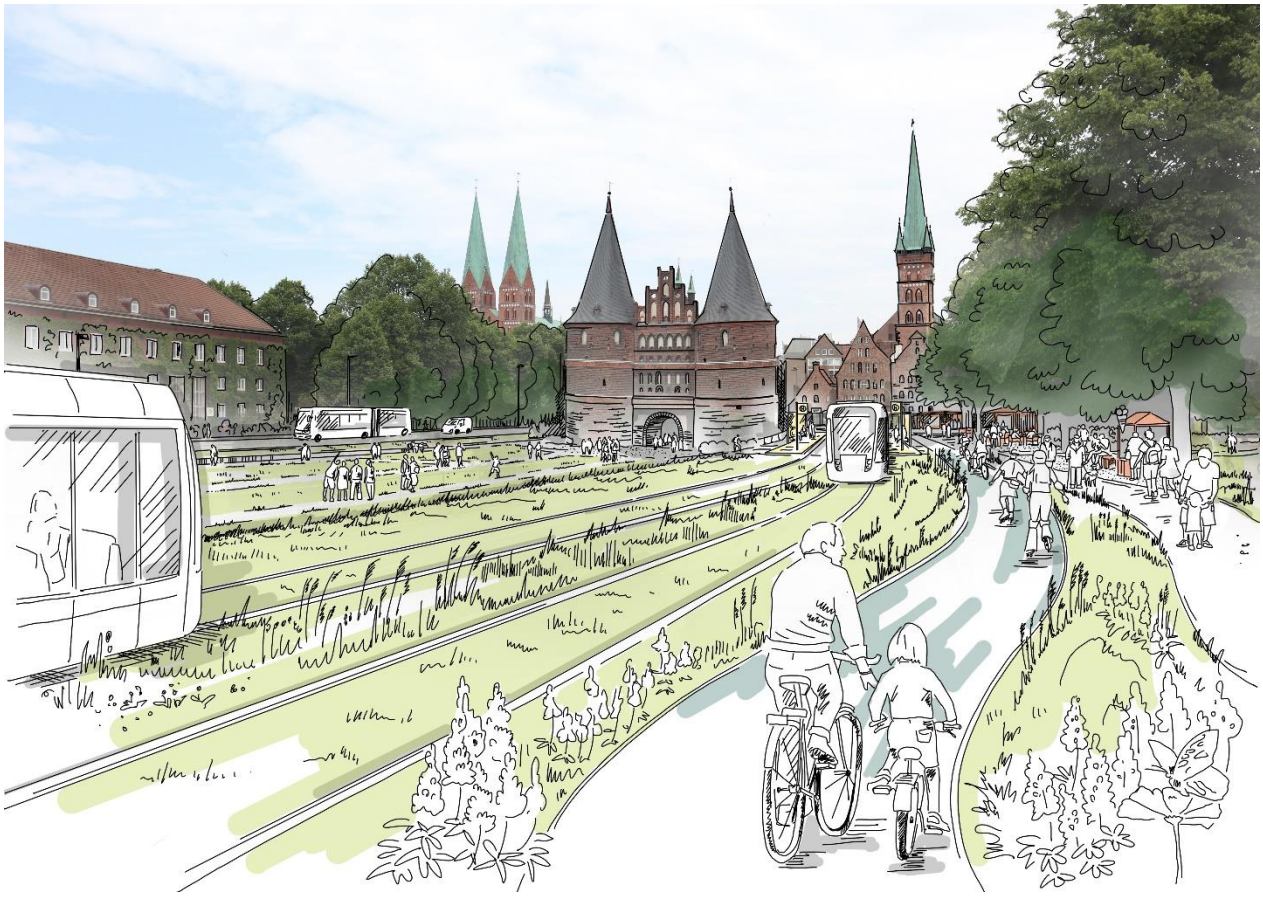


Abbildung 81: Straßenbahnen mit Rasengleis am Holstentorplatz (Visualisierung)

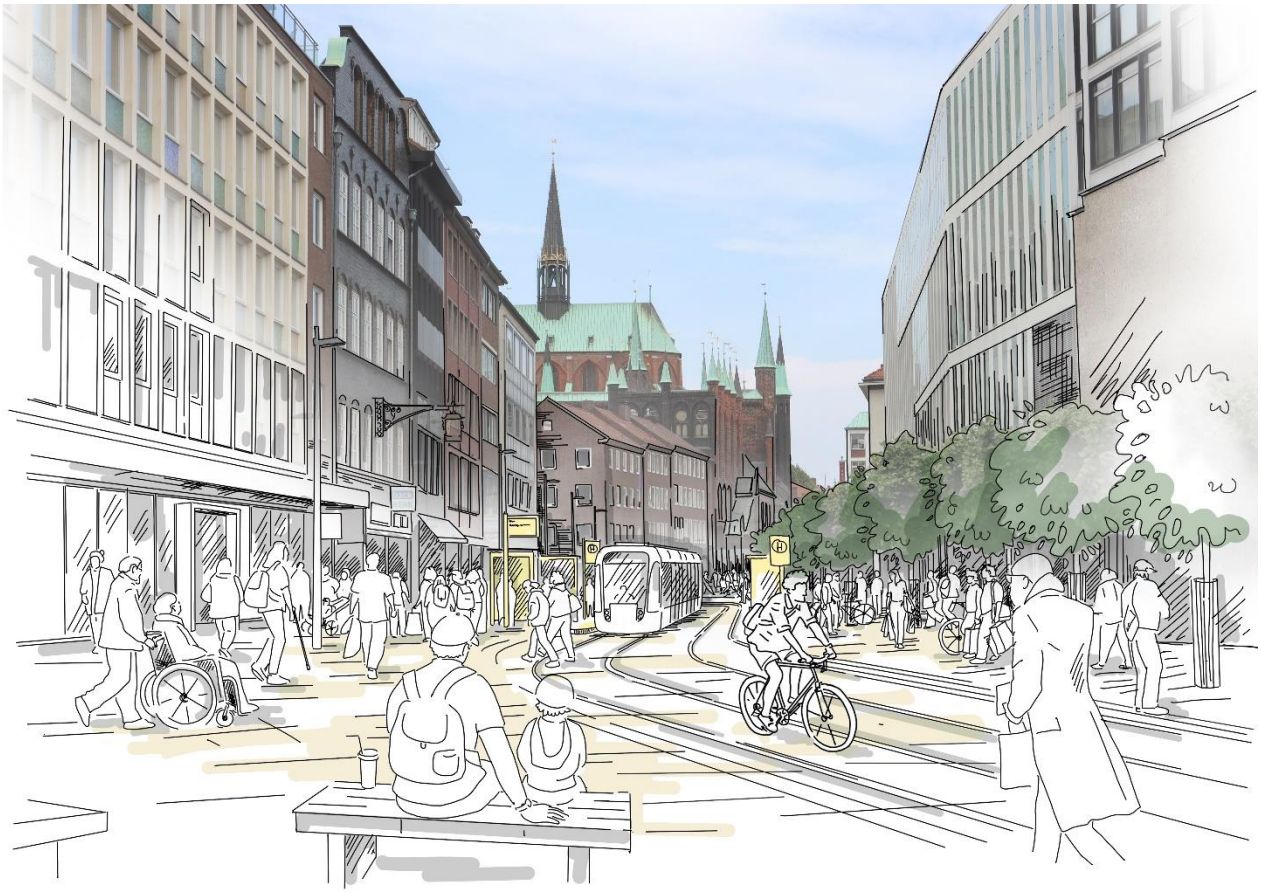


Abbildung 82: Straßenbahn am zentralen Umsteigepunkt auf der Altstadtinsel, Ecke Sandstraße/Kohlmarkt (Visualisierung)

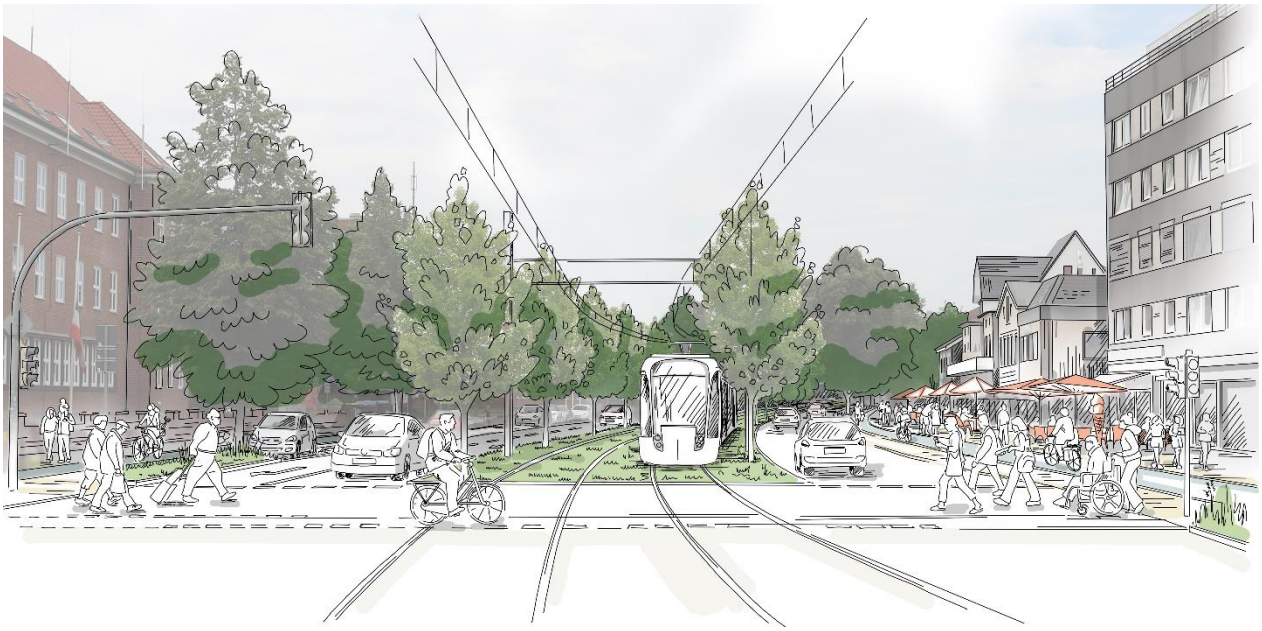


Abbildung 83: Straßenbahn in der Fackenburger Allee in Fahrtrichtung stadtauswärts (Visualisierung)



Abbildung 84: Umgestaltete Werner-Kock-Straße mit Straßenbahnhaltestelle "Hauptbahnhof" in Seitenlage (Visualisierung)

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13761
öffentlich

Lübeck, 21.11.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Oliver Bahr (E-Mail: oliver.bahr@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Umsetzung der ÖPNV-Anbindung Skandinavienkai

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.12.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, die Stadtwerke Lübeck mobil GmbH mit der Busanbindung des Skandinavienkais zu beauftragen. Die Kosten in Höhe von bis zu 600.000 EUR werden aus dem lfd. Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 – Haushalt und Steuerung	Zustimmend

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
Kinder und Jugendliche werden durch die Anbindung grundsätzlich begünstigt. Eine separate Beteiligung ist daher entbehrlich.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:
Durch den 4. und 5. Regionalen Nachverkehrsplan (RNVP)

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein

x	Ja – Begründung: Durch eine weitere Anbindung des Hafenhauses ist es weiterhin möglich, den Hafen mit dem ÖPNV zu erreichen und damit CO_2 im Individualverkehr zu reduzieren.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:	

Begründung:

Aufgrund der Schließung der ÖPNV-Trasse durch den Skandinavienkai ab dem 15.12.2024 für die bisher durchfahrenden Busse wird eine alternative Anbindung benötigt. Diese soll mit einem Pendelbusverkehr zwischen Lübeck-Kücknitz und Hafenhaus erfolgen. Die ausführlichen Inhalte und Abwägungen sind aus der VO/2024/13654 (Anlage 2) - Nutzung der ÖPNV-Trasse durch den Skandinavienkai, Anbindung des Hafenhauses im Buslinienverkehr - (Anlage 2) zu entnehmen. Der Bericht wurde bereits durch den Bauausschuss am 18.11.2024 zur Kenntnis genommen. Für den Fahrplanwechsel 2025/26 ist eine dauerhafte Lösung angestrebt.

Finanzielle Auswirkungen
Die Kosten für die Anbindung belaufen sich auf ca. 600.000 EUR und sind der Stadtwerke Lübeck Mobil zu erstatten. Die Mittel können aus dem Haushaltsjahr 2024 zur Verfügung gestellt werden. Der Grund hierfür ist eine Mehreinnahme im Produktsachkonto 547001.000.4141000 – Zuweisungen durch das Land im Produkt Aufgabenträgerschaft ÖPNV. Das Land erstattet der Hansestadt Lübeck die Kosten für das Deutschland Schulticket mit 1.041.788,67 EUR. Diese Einnahme war bei der Aufstellung des Haushalts 2024 noch nicht bekannt und ist am 07.11.2024 überplanmäßig eingenommen worden. Diese Einnahme kann zur Deckung der im Produktsachkonto 547001.000.5315000 - Zuwendung an verbundene Unternehmen - eingeplanten städtischen Ausgaben für das Deutschland Schulticket verwendet werden. Die hierdurch freiwerdenden Haushaltmittel können zur Deckung der Kosten für die Anbindung des Skandinavienkais verwendet werden.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: VO/2024/13654 - Nutzung der ÖPNV-Trasse durch den Skandinavienkai, Anbindung des Hafenhauses im Buslinienverkehr

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.610 **Anlage zur Vorlage vom 21.11.2024**
Produkt: 5315000.000 **VO-Nr.: VO/2024/13761**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2024	2025	2026	2027
Erträge				
Aufwendungen	-600.000,00			
Saldo Ergebnisplan	-600.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-600.000,00			
Saldo Finanzplan	-600.000,00	0,00	0,00	0,00

2024	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel **veranschlagt**	x	x	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Zusätzl. **zu ordnen**				
Haushalts**belastend**	x	x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2024	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001.000.5315000	Aufgabenträger ÖPNV - Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zw.verb.	-600.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-600.000,00

	Produktsachkonten Bezifferung	Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001.000.7315000	Aufgabenträger ÖPNV - AZ Zusch. verb. Unternehmen	-600.000,00
		Saldo Finanzplan	-600.000,00

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13654
öffentlich

Lübeck, 23.10.2024

Bericht
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Nutzung der ÖPNV-Trasse durch den Skandinavienkai, Anbindung des Hafenhauses im Buslinienverkehr

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
04.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.11.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Im Zuge der Erweiterung des Skandinavienkais wurde 2005 ein Gestattungsvertrag zwischen der Hansestadt Lübeck und der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) geschlossen, der die Nutzung der planfestgestellten ÖPNV-Trasse zwischen den Haltestellen *Skandinavienkai Terminal* (am Hafenhaus) und *Skandinavienkai Bahnhof* (am Bahnhaltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai) durch die Linien der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG) regelt.
Trotz dieses Vertrags ist aufgrund erhöhter Sicherheitsbestimmungen eine Schließung der ÖPNV-Trasse spätestens zum Jahreswechsel 2024/2025 vorgesehen. Dieser Bericht erläutert die Hintergründe hierzu, die unternommenen Maßnahmen der Hansestadt Lübeck und der LHG um eine Schließung abzuwenden, die Auswirkungen auf den ÖPNV, die notwendig werdende Umleitung der Buslinien sowie Perspektiven zur zukünftigen ÖPNV-Anbindung des Hafenhauses und des Gewerbegebiets am Skandinavienkai.

Bericht:

Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV ist der Hansestadt Lübeck vor dem Hintergrund aktueller Herausforderungen wie dem Klimawandel und im Zuge der notwendigen Verkehrswende ein sehr wichtiges Anliegen. Für die beiden wichtigsten Buslinien der Hansestadt Lübeck nach Lübeck-Travemünde, die Schnellbuslinien 30 und 40, stehen aktuell leider neue Herausforderungen im Hinblick auf die Nutzung der ÖPNV-Trasse durch den Skandinavienkai an.
Am 03.07.2024 erfuhr der ÖPNV-Aufgabenträger bei einem Gespräch mit der LHG und der LVG, dass im aktuellen Inspektionsbericht der EU-Kommission und der Behörde für Hafenanlagensicherheit im Hinblick auf die bisher praktizierte Durchfahrung des Hafengebiets Sicherheitsbedenken bestehen und die ÖPNV-Trasse infrage gestellt wird.

Die ÖPNV-Trasse wird derzeit durch die Buslinien 30 und 40 mit insgesamt vier Fahrten/Stunde/Richtung tagsüber zwischen Travemünde und ZOB/Hauptbahnhof befahren. Im

Früh- und Spätverkehr bedienen die Buslinien 30 und 31 (zukünftig: Linie 34) die ÖPNV-Trasse mit überwiegend zwei Fahrten/Stunde/Richtung. Die aktuell praktizierte Durchfahrung des Skandinavienkais mit Linienbussen der LVG ist rechtsverbindlich mit der Hansestadt Lübeck in einem „Gestattungsvertrag für Linienverkehre durch das Hafengebiet“ von 2005 sowie im Planfeststellungsbeschluss zur „Hafenflächenerweiterung am Skandinavienkai und die Verlegung der DB-Bahnstrecke im Bereich Lübeck-Travemünde“ geregelt. Damals war im Zuge der Erweiterung des Hafengeländes die Implementierung einer ÖPNV-Trasse zur Durchfahrbarkeit mit Linienbussen eine politische Grundvoraussetzung für den Ausbau des Skandinavienkais.

Die bisher praktizierte Busdurchfahrt bündelt gleich mehrere, aus Sicht der Hansestadt Lübeck wichtige Funktionen:

- Eine zügige und dicht getaktete Anbindung des ÖPNV-Netzknotens *Teutendorfer Weg* - mit rund 500 Fahrgästen am Tag eine der wichtigsten Haltestellen in Travemünde - an die Lübecker Innenstadt mit den beiden Schnellbuslinien 30 und 40
- Eine zügige und dicht getaktete ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Travemünde und des Bahnhaltepunkts *Skandinavienkai Bahnhof* an das Hafenhaus für Fußpassagiere der Fähren (Ermöglichung internationaler Reiseketten) sowie für Arbeitnehmer:innen der hafenzugehörigen Betriebe sowie des Gewerbegebiets Skandinavienkai-Süd
- Eine zügige und dicht getaktete ÖPNV-Anbindung des ÖPNV-Netzknotens *ZOB / Hauptbahnhof* an das Hafenhaus für Fußpassagiere der Fähren (Ermöglichung internationaler Reiseketten) sowie für Arbeitnehmer:innen der hafenzugehörigen Betriebe sowie des Gewerbegebiets Skandinavienkai-Süd

Auch mit Blick auf internationale Reiseketten Fernreisender, die z. B. mit Bus und Bahn zur Fähre oder Nachtfähre an- und abreisen, ist eine attraktive Verknüpfung mit dem ÖPNV erforderlich.
Für den Busverkehr ist der Status Quo aus Sicht der Hansestadt Lübeck optimal: Die ÖPNV-Trasse ermöglicht eine schnelle Führung der Busse zwischen der Lübecker Innenstadt und dem Stadtteil Travemünde über das Hafenhaus, das somit in einem sehr attraktiven Takt in beide Richtungen angebunden ist. Ein Erhalt der Busdurchquerung war daher in den letzten Monaten die oberste Handlungspriorität der beteiligten Akteure.

<u>Aufhebung der Nutzung der ÖPNV-Trasse</u>
Im Zeitraum von Februar bis April 2024 wurde durch die Europäische Kommission eine Risikobewertung der Hafenanlage Skandinavienkai durchgeführt, die im Anschluss mit einem Inspektionsbericht vorläufig abgeschlossen wurde.

Hinsichtlich der Erfüllung der allgemeinen rechtlichen Anforderungen wurden aus Sicht der Kommission Verstöße festgestellt, bei denen Vorschriften nicht erfüllt wurden. Diese Vorschriften ergeben sich aus dem ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code), der 2004 durch eine Verordnung der Europäischen Union erlassen wurde und Maßnahmen zur Erhöhung der Gefahrenabwehr bei Schiffen und für den internationalen Verkehr genutzten Hafenanlagen beinhaltet. Der ISPS-Code ist obligatorisch für den Betrieb einer internationalen Hafenanlage in Europa und sieht insbesondere vor, dass ein Zugang zu den Hafenanlagen nur für bestimmte Personen und nur nach Zugangskontrolle ermöglicht werden soll. In der Beurteilung des Inspektionsberichts stellen dabei die Fahrgäste der über die ÖPNV-Trasse fahrenden Busse einen unkontrollierten Zugang dar.

Neben diesem Aspekt wird im Prüfbericht auch die technische Ausgestaltung der ÖPNV-Trasse bemängelt. Die Busse der LVG erhalten am Nord- und am Südtor durch Transponder Zugang zur Hafenanlage, wobei bei der Risikobewertung Probleme festgestellt worden sind (Schrankentor reagierte nicht schnell genug auf Transponder oder schloss zu langsam).

Die Kommission war der Auffassung, dass diese Aspekte aufgrund der geänderten geopolitischen und allgemeinen sicherheitspolitischen Lage ein erhebliches Risiko für die Hafenanlage darstellen und forderte infolge die Behörde für Hafenanlagensicherheit (bei der schleswig-holsteinischen Wasserschutzpolizei angesiedelt) auf, die Gefahren neu zu bewerten, um das Risiko vollständig zu beseitigen. Diese Informationen wurden am 10.05.2024 von der Wasserschutzpolizei (als sogenannte Designated Authority (DA) im Sinne des ISPS-Codes zuständig) an die LHG in einem Schreiben übermittelt (Inspektionsbericht). Der Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträgerin wurden diese Informationen beim o. g. Gesprächstermin am 03.07.2024 mitgeteilt.

Im Folgenden versuchten die LHG, die LVG und die Hansestadt Lübeck als ÖPNV-Aufgabenträgerin gemeinsam, die weitere Nutzung der ÖPNV-Trasse durch den Skandinavienkai zu ermöglichen. Vorschläge hierzu waren:

I. Eine Verbesserung der Zugangstechnik an den Toren und der Transpondertechnik, um ein Stehenbleiben der Busse in der ÖPNV-Trasse unwahrscheinlicher zu gestalten
II. Eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Videoüberwachung durch zusätzliche Kameras an den Toren
III. Einsatz von Sicherheitspersonal in den Bussen sowie Eskortierung der Busse durch die ÖPNV-Trasse, um evtl. Gefahrenlagen in den Bussen zu verhindern sowie ein Verlassen der ÖPNV-Trasse durch die Busse zu verhindern
IV. Bauliche Anpassung der ÖPNV-Trasse zur weitgehenden Trennung vom Hafengelände (unter z. T. erheblicher Einschränkung des die ÖPNV-Trasse kreuzenden Hafenbetriebs), sog. „Löwengang“

Die genannten Maßnahmen I bis III hätten bereits zu einem erheblichen finanziellen Mehraufwand bzw. Investitionsaufwand bei der Infrastruktur geführt, ohne jedoch das Grundproblem aus Sicht der Wasserschutzpolizei als DA zu lösen: Nicht identifizierte Personen sowie nicht kontrolliertes Gepäck würden weiterhin auf das Hafengelände gelangen.

Um dieses Problem lösen zu können, wurde seitens der Wasserschutzpolizei eine Durchführung von Personen- und Gepäckkontrollen an den Zugängen angeregt. Diese sind aber aus diversen Gründen nicht realistisch umsetzbar, nicht zuletzt aus zeitlichen Gründen: Die Kontrolle hätte zu einer erheblichen Verlängerung der Fahrtzeiten im Buslinienverkehr zwischen Lübeck und Lübeck-Travemünde geführt. Die Fahrpläne, Anschlüsse sowie Dienst- und Umlaufplanungen hätten nicht mehr gewährleistet werden können. Daneben werden die Busse auch von jungen Schüler:innen genutzt, die ggf. noch keine Ausweisdokumente besitzen und dann die Buslinien nicht mehr hätten nutzen können. Ein derartiges ÖPNV-Angebot ist unattraktiv.

Vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage wurde durch die LHG der Vorschlag IV einer baulichen Trennung der ÖPNV-Trasse vom Rest des Hafengeländes (sog. „Löwengang“) umfangreich analysiert. Die ÖPNV-Trasse hätte bei diesem Vorschlag vollständig eingezäunt werden müssen. Die ISPS-Anforderungen für diesen Sicherheitszaun wären gewesen:

- Stabmattenzaun mit 2,50 m Höhe
- Schranken mit Übersteige- und Unterkriechschutz an den Kreuzungspunkten
- Schwenk-/Schiebetore im Schrankenbereich
- Kameraüberwachung
- Lichtzeichenanlagen
- Beleuchtung von mindestens 20 Lux
- Kartenlesegeräte
- Personenvereinzelungsanlagen

Bedingt durch diese Anforderungen kommt die LHG auf geschätzte Baukosten für die Anlage von insgesamt ca. 745.000 €.

Insgesamt wäre der Skandinavienkai hierdurch in zwei Bereiche getrennt worden. Für die Verbindung beider Bereiche hätte es insgesamt 9 Kreuzungspunkte geben müssen (vgl. Abb. 1).

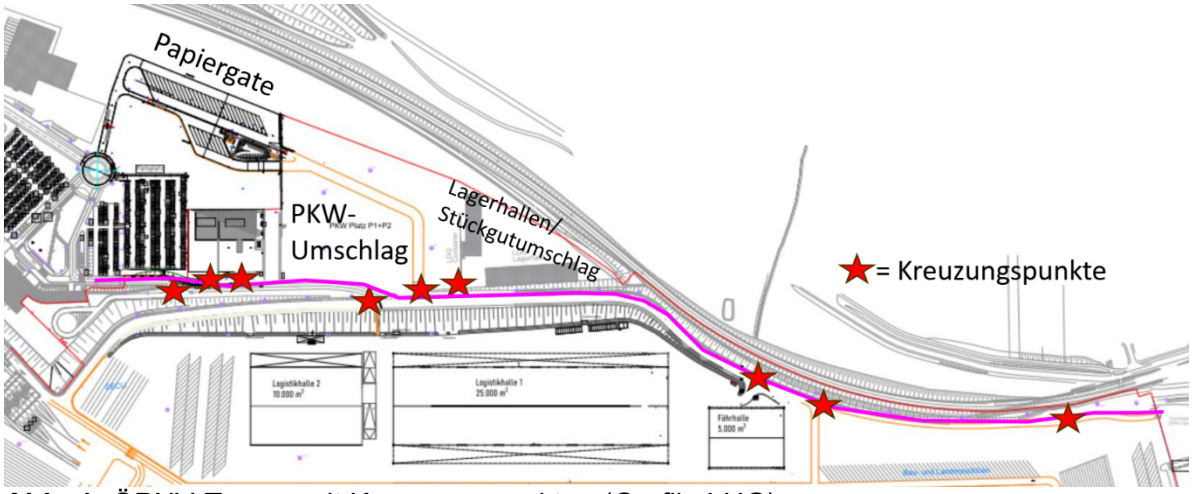


Abb. 1: ÖPNV-Trasse mit Kreuzungspunkten (Grafik: LHG)

Für eine Durchfahrt des Skandinavienkais benötigen die Busse der LVG z. Zt. drei Minuten. Damit sich kein Hafenfahrzeug bei der Einfahrt eines Busses auf der ÖPNV-Trasse befindet, hätte diese mindestens zwei Minuten vor einer jeweiligen Busdurchfahrt gesperrt werden müssen. Somit wäre je Busdurchfahrt die Querung der ÖPNV-Trasse für hafenbezogene Verkehre für mindestens fünf Minuten nicht möglich gewesen. Die ÖPNV-Trasse wäre beispielsweise, bezogen auf den aktuellen Fahrplan, 34 Minuten pro Stunde (57%) für den Hafenbetrieb blockiert gewesen. In diesen Zeiten wäre das Queren der ÖPNV-Trasse für Hafenarbeiten nicht möglich und der Betrieb eingeschränkt gewesen.

Die Auswertung der LHG zeigt auf, dass wesentliche Teile des Betriebes und die Erreichbarkeit des Hafenhauses für jeweils lange Zeiträume nicht gewährleistet würden – im Falle von Verspätungen der Linienbusse könnten die genannten Zeitfenster sogar noch wesentlich größer werden.

Insgesamt würden hierdurch diverse für den Hafenbetrieb essentielle Zu- und Abführungsprozesse gestört werden, u. a.:

- Eine zuverlässige Abfertigung und der Umschlag von Gütern würde erheblich beeinträchtigt und wäre durch Verzögerungen und unzumutbare Wartezeiten für die Speditionen kaum mehr möglich
- Eine Passagierzuführung von Fußpassagieren vom Hafenhaus für Stena Line, Finnlines und TT-Line könnte nicht mehr zuverlässig gewährleistet werden; pünktliche Abfahrten aller Reedereien wäre dadurch stark gefährdet (Hintergrund: Das Shutteln der Passagiere findet in festen Zeiten analog der Schiffsfahrpläne statt; dieser Prozess würde erheblich beeinträchtigt)
- Erheblichen Verzögerungen würden auch im Hinblick auf eine Erreichbarkeit von Lagern der Reedereien entstehen mit direkter Auswirkung auf die Proviantierung der Schiffe, was entsprechende Schiffsverzögerungen nach sich ziehen würde

Die betrieblichen Mehrkosten durch Prozess- und Ergebnisverschlechterungen beziffert die LHG auf ca. 2,8 Mio. € jährlich. Zusätzlich zur massiven Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Hafens wäre durch eine faktische Trennung des Skandinavienkais in zwei Hafenbereiche eine Weiterentwicklung des Terminals in westliche Richtung nicht möglich. Für die LHG wären diese Einschränkungen, die mit einer Halbierung des Hafengeländes einhergingen, nicht hinnehmbar und existenzbedrohend. Somit scheidet auch die Lösungsmöglichkeit der Schaffung einer umzäunten ÖPNV-Trasse aus.

Da sich letztlich keine Alternativlösung abzeichnet, wird eine Schließung der ÖPNV-Trasse unausweichlich. Die Wasserschutzpolizei als DA (s. o.) lässt eine Nutzung der ÖPNV-Trasse noch bis maximal Ende 2024 zu.

Würde der Busverkehr auf der ÖPNV-Trasse verbleiben, hätte dies zur Folge, dass der Hafen keine neue ISPS-Zertifizierung erhielte – und damit keine internationalen Schiffe mehr abfertigen könnte. Aufgrund der zahlreichen Arbeitsplätze und der wirtschaftlichen Bedeutung gerade des internationalen Schiffsverkehrs im Skandinavienkai kann dies aus Sicht der Hansestadt Lübeck nicht riskiert werden.

Umleitungskonzept für den Busverkehr

Aus den Abstimmungen mit der LHG und der Wasserschutzpolizei ergibt sich, dass ab dem 1. Januar 2025 eine Nutzung der ÖPNV-Trasse für den Busverkehr nicht mehr möglich ist und der Busverkehr zwischen der Innenstadt und Travemünde umgeleitet werden muss. Aus betrieblichen Gründen bei SWL Mobil ist es sinnvoll, eine Umleitung bereits zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 einzurichten.

Die Buslinien 30, 34 und 40 werden zwischen den Haltestellen *Surenfeld* und *Teutendorfer Weg* über die Ivendorfer Landstraße (Kreisstraße 2) und Teutendorfer Weg (Kreisstraße 30) umgeleitet, unter Bedienung aller Unterwegshaltestellen. Dabei behält auch der Bahnhaltepunkt Lübeck-Travemünde Skandinavienkai seine Busanbindung über die Haltestelle *Rönnauer Weg*.

Für die Schnellbuslinien 30 und 40 mit dem Hauptzweck einer schnellen Verbindung von Lübecker Innenstadt und Travemünde ist die Umleitung letztlich unproblematisch. Die Fahrtstrecke über die Ivendorfer Landstraße ist sowohl in der Dauer als auch der Länge vergleichbar mit der Durchfahrung des Hafens. Die Anbindung der Haltestellen auf der Ivendorfer Landstraße verbessert sich deutlich. Dieser positiven Auswirkung stehen Betroffenheiten durch Mehrverkehr auf der Ivendorfer Landstraße entgegen.

Um den Betriebsablauf auf der Strecke in Ivendorf stabil zu halten und möglichst wenig Verspätungen einzufahren, wird von SWL Mobil, LVG und vom ÖPNV-Aufgabenträger die Notwendigkeit gesehen, in Ivendorf die vorhandenen Fahrbahneinbauten zu entfernen. Die Beschränkung auf 30 km/h sollte aber in jedem Fall beibehalten werden – unterstützt durch eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung.

Die Umleitung der Buslinien führt darüber hinaus zu einem Entfall der Haltestellen *Travemünder Landstraße* und *Skandinavienkai Terminal.* Dies führt zu negativen Betroffenheiten in der Erreichbarkeit des Hafenhauses – hier aus Sicht der LHG auch insbesondere mit Blick auf die potentielle Entwicklung des Fußpassagierverkehrs am Terminal Skandinavienkai – sowie des Gewerbegebiets Henry-Koch-Straße.

Gemäß dem 5. Regionalen Nahverkehrsplan (5. RNVP) sind für das Hafenhaus als gesamtstädtisch bedeutender Einrichtung sowie das Gewerbegebiet Henry-Koch-Straße Wegeentfernungen von 480 Metern bzw. 600 Metern zur nächstgelegenen Haltestelle zulässig. Für das Hafenhaus läge die nächstgelegene Haltestelle *Ovendorfer Straße* aber ca. 1,2 km entfernt. Auch der Weg ins Gewerbegebiet Henry-Koch-Straße von der Haltestelle *Ivendorfer Landstraße* aus beträgt ca. 1 km.

Demnach besteht hier aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers der Bedarf, eine Anbindung grundsätzlich weiterhin zu gewährleisten.

Anbindung des Hafenhauses ab Fahrplanwechsel im Dezember 2024

Die Planung und Umsetzung eines Fahrplanwechsels benötigt eine erhebliche Vorlaufzeit, in der die konzeptionellen und betrieblichen Fragestellungen (z. B. Dienst- und Fahrzeugumlaufplanung) geklärt werden müssen. Die Planungen und Abstimmungen von SWL Mobil mit

dem ÖPNV-Aufgabenträger finden in Bezug auf die zentralen strategischen und konzeptionellen Fragen jährlich bis Ende März, der Übergang von der konzeptionellen zur betrieblichen Planung bei SWL Mobil grundsätzlich zum 30. Juni statt.

Eine mögliche Umleitung von Buslinien weg von der ÖPNV-Trasse durch den Hafen bzw. insbesondere auch die endgültige Entscheidung hierzu kam zu einem Zeitpunkt auf, an dem die Planungen für den Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 bereits abgeschlossen waren. Ohnehin wurde zunächst auf einen Erhalt der bestehenden Trasse hingearbeitet. Die skizzierte Umleitung der Buslinien 30, 34 und 40 über die Ivendorfer Landstraße ist hierbei Fahrplanunkritisch, da sie nicht zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal führt. Sie ist damit vergleichbar mit kleinräumigen Umleitungen bei Baustellen.

Eine Anbindung des Hafenhauses und des Gewerbegebiets Henry-Koch-Straße hingegen kann durch SWL Mobil im Linienverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 nicht umgesetzt werden. Eine Führung bestehender Linien über das Hafenhaus (als Stichfahrt mit einer Fahrtzeitverlängerung von sieben bis acht Minuten, die auch für durchfahrende Fahrgäste sehr unattraktiv wäre) bzw. eine Verlängerung bestehender Linien zum Hafenhaus (dort endend) hätte jeweils zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal geführt, der organisatorisch in der kurzen Zeit nicht abbildbar wäre. Hierbei wurden trotz der oben aufgeführten generellen Zeitkette alle denkbaren Optionen geprüft. Nach Abwägung muss ganz grundsätzlich festgestellt werden, dass die negativen Auswirkungen der Fahrzeitverlängerung für die Fahrgäste hier insgesamt höher ausfallen als die positiven Auswirkungen durch die Anbindung des Hafenhauses.

Eine erforderliche Übergangslösung zur Anbindung des Hafenhauses muss drei wesentliche Anforderungen erfüllen:

- Möglichst hohe Erschließungsqualität
- Möglichst hohe Kapazitäten (da im Fährverkehr punktuelle und unvorhersehbare Nachfragespitzen auftreten)
- Möglichst niedrige Kosten

Da eine Veränderung an den bestehenden Buslinien zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wie dargestellt nicht in Frage kommt, ist ein Shuttle-Verkehr die einzige Möglichkeit zur Anbindung. Dieser sollte vom Bahnhaltepunkt Lübeck-Kücknitz ausgehen, da hier gute Umsteigemöglichkeiten sowohl per Bus als auch per Bahn sowohl nach Lübeck als auch Travemünde bestehen. Ein möglicher Fahrplan sieht tagsüber Anfahrten im 30-Minuten-Takt vor, zu den Schwachverkehrszeiten ein stündliches Angebot. Dieses Angebot ergibt sich aus den Schichtwechselzeiten der diversen anliegenden Betriebe sowie den der Fährabfahrts- und ankunftszeiten.

Aufgrund der Tatsache, dass Fahrzeuge und Fahrer:innen wie zuvor ausgeführt bereits vollständig für den kommenden Fahrplan eingeplant sind und auch alle hierfür nötigen betrieblichen Prozesse bereits abgeschlossen sind, konnte in Zusammenarbeit mit SWL Mobil bzw. der LVG letztlich die Lösung entwickelt werden, den Shuttleverkehr (angedacht als neue Linie 36) mit dem Doppeldeckerbus der LVG zu fahren. Dieser fährt eigentlich regulär von April bis Oktober als Stadtrundfahrt, kann allerdings aktuell wegen des Umbaus der Beckergrube in der nächsten Zeit nicht eingesetzt werden. Während in den ersten Einsatzmonaten der neuen Linie 36 diese mit dem vorhandenen Fahrpersonal (Aufbau von Überstunden) gefahren würde, müsste als Anschlusslösung zusätzliches neues Personal eingeworben werden. Die SWL mobil entstehenden Mehrkosten i. H. v. 550.000 bis 600.000 €/p. a. sind vollständig aus Mitteln der Hansestadt Lübeck auszugleichen.

Der Einsatz eines durch die SWL Mobil beauftragten Großraumtaxis wäre mit ca. 530.000 €/p. a. dagegen nur wenig günstiger, verfügt aber zu mehreren Tageszeiten nicht über ausreichende Kapazität. Dies betrifft sowohl die zentralen Schichtwechselzeiten der Betriebe im Hafen sowie im Gewerbegebiet Henry-Koch-Straße als auch die Fährfahrgäste. Die öffentliche Wahrnehmung des Fährstandortes Lübeck könnte Schaden nehmen, wenn größere

Reisegruppen wegen eines zu kleinen Linientaxis ihre Fähre verpassen würden. Die Ergebnisse der Preisindikationen liegen darüber hinaus in einem Bereich, in dem durch die SWLL Mobil eine sehr zeitintensive EU-Ausschreibung zur Vergabe dieser verkehre durchgeführt werden müsste.

Die sich durch die Shuttleverkehre ergebenden Mehrkosten müssten durch die Hansestadt Lübeck erbracht werden. Eine Kostenübernahme durch die LHG ergibt sich aus dem bestehenden Gestattungsvertrag nicht.

Mittelfristige Perspektive

Für einen der nächsten Fahrplanwechsel wird dann das Ziel verfolgt, den provisorischen Shuttelverkehr der Linie 36 durch eine dauerhafte Lösung zu ersetzen. Aus dem 5. RNVP ergibt sich der anzustrebende Angebotsstandard zur Anbindung des Hafenhauses und des Gewerbegebietes Henry-Koch-Straße:

- Anbindung im 30-Minuten-Takt Montag-Freitag
- Anbindung im 60-Minuten-Takt Samstag-Sonntag
- Bedienung zu allen Verkehrszeiten

Nach Möglichkeit sollten hierbei alle bisher von den Linien 30 und 40 erfüllten Funktionen erhalten bleiben, insbesondere die Anbindung an die Bahnstrecke Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde Strand. Für Fahrten aus Richtung ZOB/Hauptbahnhof, Innenstadt und Travemünde erscheinen Umstiegslösungen zur Anbindung des Hafenhauses und des Gewerbegebietes Heny-Koch-Straße akzeptabel, wenn diese Umstiege möglichst qualitätsvoll ausgestaltet werden.

Hierbei wäre eine Verlängerung der Linie 33 (zukünftig: Bad Schwartau ZOB – Kücknitz Roter Hahn) von der Haltestelle Roter Hahn aus zur Endhaltestelle *Skandinavienkai Terminal* eine mögliche Planungsvariante, die vergleichsweise geringe Änderungen und den geringsten Aufwand nach sich ziehen würde. Ähnlich wie bei den Änderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 kann hier geprüft werden, diese Mehrleistung auf der Linie 33 durch Fahrplananpassungen an anderer Stelle (sog. wertschöpfende Umlaufoptimierung) zu ermöglichen.

Es ist jedoch zu konstatieren, dass durch die Linie 33 keine umsteigefreie Anbindung an den Lübecker *ZOB/Hauptbahnhof* und die Innenstadt oder Travemünde besteht. Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Busverkehr aus der Innenstadt oder auch von Travemünde kommend können an verschiedenen Haltestellen realisiert werden, u. a. an der zentralen Haltestelle *Solmitzstraße* in Kücknitz. Nutzer:innen des RE 8 (Hamburg – Lübeck-Travemünde Strand) können am Bahnhaltepunkt Lübeck-Kücknitz in die Buslinie 33 umsteigen, wobei hier allerdings ein Fußweg von ca. 300 Metern zur Haltestelle *Roter Hahn* zurückzulegen ist. Alternativ könnte der Umsteigeweg jedoch auch über eine zusätzliche Haltestelle in der Elbingstraße noch verkürzt werden.

Mit einem vergleichbaren Aufwand verbunden wäre auch die Einführung von Stichfahrten zum Hafenhaus auf der Linie 50 (*Lübeck ZOB/Hauptbahnhof – Travemünde Dreilingsberg*). Diese würden zu einer direkten Anbindung des Hafenhauses an den *ZOB/Hauptbahnhof* sowie auch an den Stadtteil Travemünde führen. Die Linie 50 würde für durchfahrende Fahrgäste zwischen Lübeck und Travemünde hierdurch allerdings deutlich an Attraktivität verlieren, da sich die Fahrtzeit – wie bereits oben dargestellt – um ca. sieben bis acht Minuten erhöhen würde. Insgesamt wäre die Fahrtzeit zwischen *Teutendorfer Weg* und der Lübecker Innenstadt mit der Linie 50 dann bis zu 18 Minuten länger als mit den Linien 30 und 40.
Die ihr ursprünglich zugedachte Funktion als Entlastung der stark genutzten Linien 30 und 40 könnte sie dann kaum mehr erfüllen. Der zeitliche Mehrbedarf würde die Nutzung der Linie für andere Fahrgäste deutlich unattraktiver machen, was in einem Zielkonflikt zum Ziel der Hansestadt Lübeck steht, deutlich mehr Fahrgäste im Zuge der Verkehrswende zu ge-

winnen. Aus diesem Grund wird diese Variante seitens des ÖPNV-Aufgabenträgers nicht weiterverfolgt.

Als dritte Variante denkbar wäre die Einführung zusätzlicher Linienfahrten zwischen Lübeck *ZOB/Hauptbahnhof* und *Skandinavienkai Termina*l. Die zusätzlichen Linienfahrten wären dabei auf unterschiedlichen Linienwegen denkbar und könnten entweder bestehende Linien verstärken bzw. verdichten oder auch neue Linienverbindungen etablieren. Hierdurch ergäben sich positive Effekte, insbesondere für den Stadtteil Kücknitz.

Durch die lange Strecke zwischen *ZOB/Hauptbahnhof* und *Skandinavienkai Terminal* ergäben sich hier umfangreiche Mehrleistungen und es ist mit einer Steigerung der notwendigen Fahrpersonale und Fahrzeuge und damit auch der Betriebskosten zu rechnen.
Die Betriebskosten sind darüber hinaus abhängig von der konkreten Linienführung und wären ins Verhältnis zu möglichen Fahrgastgewinnen zu setzen (Ermittlung unter Nutzung des Verkehrsmodells). Es wäre mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen und damit evtl. auch mit steigenden Fahrgeldeinnahmen zu rechnen. Je nach unterstelltem Linienverlauf könnte die Steigerung der Fahrgastzahlen unterschiedlich stark ausfallen.

Der ÖPNV-Aufgabenträger beabsichtigt zunächst, zu einem der kommenden Fahrplanwechsel eine möglichst schlanke Lösung, voraussichtlich unter Verlängerung der Linie 33, umsetzen. Die Linie 33 würde dann die provisorische Linie 36 ersetzen. Damit würde für das Hafenhaus sowie das Gewerbegebiet Henry-Koch-Straße eine langfristig tragfähige Lösung angeboten. Für die Henry-Koch-Straße kann hierbei eine Haltestelle in der Straße selbst geprüft werden, die die zurückzulegenden Fußwege zu den anliegenden Betrieben reduzieren würde.

Perspektive Anbindung über Bahnhaltepunkt(e)
Im Zuge der Überlegungen der Hansestadt Lübeck zur Einführung einer Regio-S-Bahn wurde bereits über den Vorschlag eines zusätzlichen Haltepunkts in Höhe des Hafenhauses diskutiert.
Einer Realisierung sind jedoch durch fehlende Planungskapazitäten bei der DB InfraGO Grenzen gesetzt. Selbst wenn jetzt durch die NAH.SH ein offizielles Startsignal gegeben würde, bräuchte die DB InfraGO mindestens 5 – 10 Jahre für Planung und Realisierung des Bahnhaltepunkts. Laut NAH.SH wären die Realisierung und der Betrieb eines zusätzlichen Haltepunkts in Höhe des Hafenhauses durch die LHG daher die realistischere, zeitnäher umsetzbare Option. Die LHG sieht hierfür jedoch aktuell keine Perspektive und keine Kapazitäten. Ohnehin könnte eine SPNV-Bedienung eines zusätzlichen Haltepunkts womöglich nur sporadisch erfolgen, da DB Regio aktuell nicht genug Reserven dafür im vorhandenen Fahrplan sieht. Eine Realisierung ist daher auch gekoppelt an einen Ausbau und eine Beschleunigung der Strecke nach Travemünde. Zusätzlich zum Bau eines Bahnsteigs müsste dieser auch mit einer Fußgängerbrücke an das Hafenhaus angeschlossen werden, um den zukünftigen Güterbahnhof Nord zu überbrücken.

Eine Umbenennung des bestehenden Bahnhaltepunkts Lübeck-Travemünde Skandinavienkai (z. B. in Rönnauer Weg) ist zunächst von Seiten der NAH.SH nicht geplant und würde aufgrund komplexer Anpassungen in internen Systemen und Dokumenten der DB einen hohen fünfstelligen bis sechsstelligen Betrag kosten. Es sollte aber nicht unerwähnt bleiben, dass die Bezeichnung zukünftig irreführend sein wird, da durch Verlegung der Bustrasse die Verknüpfung zum Hafenhaus erschwert wird.

In einer Verlegung der Check-In-Schalter für Fußpassagiere der Fähren zum Nordtor in die Nähe des bestehenden Bahnhaltepunkts Lübeck-Travemünde Skandinavienkai sieht die LHG keine sinnvolle Lösungsperspektive, da die Kosten für ein weiteres Abfertigungsgebäude zu hoch seien, für die Reedereien zusätzliche Kosten für die Abfertigung der Passagiere entstünden und die Zukunft des Skandinavienkais das Südgate sei. Zusätzlich würde es aus Sicht der LHG sehr schwierig sein, von der Designated Authority dafür eine Genehmigung zur erhalten, da das Nordtor keine offizielle Ein- bzw. Ausfahrt ist.

Perspektive zweite Hauptzufahrt für den Kfz-Verkehr
Derzeit wird im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Ortszufahrt nach Travemünde eine siebte und achte Variante untersucht. Mit Ergebnisse ist Ende des Jahres zu rechnen. Es ist nicht auszuschließen, dass die erforderliche Verlegung der Bustrasse Einfluss auf die Bewertung dieser Varianten haben wird.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2024/13715
öffentlich

Lübeck, 11.11.2024

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dirk Dreilich (E-Mail: dirk.dreilich@luebeck.de Telefon: 122 - 6622)

Projektfreigabe für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in der Moislinger Allee

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
25.11.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.12.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
10.12.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, insgesamt 6 Bushaltestellen (entspricht 12 Haltesteigen) in der Moislinger Allee im Abschnitt von Töpferweg bis Buntekuhweg/ Moislinger Baum parallel zur grundhaften Fahrbahnerneuerung der Moislinger Allee (Maßnahme für 2025 aus dem Masterplan Straßen, vgl. VO/2024/13758) zu modernisieren und dabei barrierefreie Standards umzusetzen. Zudem wird an 5 Haltesteigen ein Umbau von einer Busbucht zu einer Fahrbahnrandhaltestelle vorgenommen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	zustimmend
5.610.2 ÖPNV Aufgabenträgerschaft	zustimmend

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen sind nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [ ] freiwillig

	x	vorgeschrieben durch: RNVP; barrierefreier Umbau aller Bushaltestellen
Finanzielle Auswirkungen:	x	Ja (Anlage 1)
		Nein
Auswirkung auf den Klimaschutz:		Nein
	x	Ja – Begründung: Durch die Baumaßnahme entsteht zunächst ein zusätzlicher CO2 Ausstoß. Die Baumaßnahme dient der Stärkung und Attraktivierung des Umweltverbundes.

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Begründung:

Anlass der Maßnahme

Im Jahr 2025 ist vorgesehen, in der Moislinger Allee auf einer Länge von ca. 2,3 km im Abschnitt zwischen Moislinger Baum/ Buntekuhweg und Töpferweg eine grundhafte Fahrbahnsanierung durchzuführen (siehe VO/2024/13758). Gleichzeitig werden die EBL eine Kanalsanierungsmaßnahme im Margarethenweg mit Einbindung in die Moislinger Allee durchführen. Um Synergien zu nutzen, sollen im gleichen Zeitraum die Bushaltestellen in diesem Abschnitt so weit wie möglich barrierefrei umgestaltet werden. Insgesamt befinden sich in dem Abschnitt sechs Haltestellen mit zwölf Haltesteigpositionen.

Gesetzliche Vorgabe zum Barrierefreien Umbau von Bushaltestellen

Die gesetzlichen Vorgaben im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sahen einen Ausbau aller ÖPNV-Haltestellen bis Ende 2021 vor. Dieses Ziel gilt generell weiter und ist auch im 5. RNVP der Hansestadt, aktuell beschlossen am 15.10.2024 im Hauptausschuss, festgeschrieben.

Beschreibung der Maßnahme:

Buslinien / Haltestellen
Im Einzelnen sind folgende Haltestellenpositionen betroffen (se=stadteinwärts, sa=stadtauswärts):

- 5, - Drägerwerk se, sa, beide derzeit Haltebuchten
- 5 - Hansering se, sa, beide derzeit Haltebucht hinter Knotenpunkt
- 5, 6, 16, (26) Lutherkirche se, sa, beide derzeit Haltebucht, sa hinter Knotenpunkt
- 5, 6, 16, (26) Roter Löwe se, sa, beide derzeit Haltebuchten
- 5, 6, 16, (26) Talweg se, 5 sa, beide derzeit Haltebuchten
- 5 Schaluppenweg se, sa, sa derzeit Haltebucht vor Einmündung, se derzeit Fahrbahnrandhaltestelle

Darüber hinaus ist vorgesehen, zum nächsten Fahrplanwechsel eine neue zusätzliche Buslinie (Linie 26) im Bereich von Kolberger Straße bis Fregattenstraße (beinhaltet die Haltestellen Lutherkirche, Roter Löwe und Talweg se) einzurichten. Die Buslinien der Autokraft fahren nur morgens vor Schulbeginn jeweils eine Fahrt und werden nicht weiter berücksichtigt.

Bereich/Standards
Die Standards für die barrierefreie Warteflächengestaltung sowie den barrierefreien Ein- und Ausstieg sind im Kapitel 7.8.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit der aktuell beschlossenen 5. Fortschreibung des RNVP für die Hansestadt Lübeck beschrieben. Es handelt sich im Wesentlichen um einen von sechs Bereichen, die in der Tabelle 26 beschrieben sind. Der Standard orientiert sich am „Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein für Baulastträger“ der NAH.SH.
Die nachfolgend aufgeführten Punkte konnten bei der Umplanung der Haltestellen weitgehend berücksichtigt werden:

- Die Anordnung von Fahrbahnrandhaltestellen, wo immer möglich, zur Stärkung des Umweltverbundes zur Erreichung einer Reisezeitverkürzung
- Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg
- Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen
- Ausreichende Beleuchtung
- Einsatz von Sonderborden, in Lübeck Standard: Kasseler Sonderbord
- Eine Bordsteinhöhe von gewählt 18 cm zur Minimierung der Einstiegshöhe
- Blindenleitstreifen und - orientierungssysteme
- Eine Wartehalle (Fahrgastunterstand/FGU), sofern es die Örtlichkeit zulässt und die Fahrgastfrequenz rechtfertigt
- Eine gute Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit
- Ggf. eine Optimierung der Zuwegung zu den Haltestellen, bspw. durch Absenkung von Bordsteinen zwischen Gehweg und Fahrbahn
- Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50m x 1,50m) auch vor und in den FGUn

In der Realität können nicht immer alle Belange der Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit realisiert werden, z.B. aufgrund der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten, Flächenbeschränkungen und sich überlagernden Nutzungsansprüchen. Insbesondere bei der Führung des Fuß- und Radverkehrs müssen häufig Kompromisse getroffen werden bzw. es konnte an der Bestandsituation nichts verändert werden.

Einschränkungen – Haltesteig, kein Ausbau möglich
Die baulichen Gegebenheiten im vorhandenen Straßenraum können dazu führen, dass Haltestellen nicht an den vorhandenen Standorten barrierefrei ausgebaut werden können, da z.B. die Lage von Grundstückseinfahrten oder die vorhandenen Straßenquerschnitte oder die Verkehrsbelastungen und –Verteilungen so ungünstig sind und einen solchen Ausbau nicht zulassen. **Dies betrifft die Haltesteige Lutherkirche sa/se sowie den Haltesteig Hansering sa.** Hier werden zunächst nur die Fahrbahnbeläge in der bestehenden Geometrie erneuert. Für einen regelkonformen barrierefreien Umbau der vorgenannten Haltestellenpositionen ist eine Umplanung bzw. Verlegung der Haltesteige unter Berücksichtigung großräumiger verkehrlicher Belange erforderlich. Diese Planungsleistung ist im Rahmen dieser Maßnahme zeitlich nicht durchführbar gewesen, so dass sich zunächst für diese Verfahrensweise entschieden wurde. Der Umbau der Haltestelle erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Busbucht und barrierefreier Ausbau möglich
Wird aufgrund verkehrlicher Belange, hierzu gehören die Verkehrsbelastung sowie die Anzahl und Taktung der Buslinien, bzw. zur Erhaltung der Verkehrssicherheit die Beibehaltung von Bushaltebuchten erforderlich und wenn die Platzverhältnisse ausreichend sind, wird die Bucht barrierefrei ausgebaut. **Im konkreten Fall betrifft dies die Haltesteigpositionen Hansering se, Roter Löwe se/sa, sowie Talweg se.**

Überquerungsmöglichkeiten
Eine Überquerungsmöglichkeit der Moislinger Allee an den Haltestellen ist immer über Fu-LSA'n (Fußgänger-LSA) gegeben, bei 4 Haltesteigen jedoch mit größeren Entfernungen zur Fu-LSA. Die Fu-LSA'n sind allesamt nicht barrierefrei (gemeint sind taktile Elemente) ausgebaut. Dies müsste zeitnah in einem nächsten Schritt nachgeholt werden.

Der Beirat für Menschen mit Behinderungen wurde im Zuge der Planung beteiligt.

Vorstellung der Umplanungen der Haltestellenpositionen

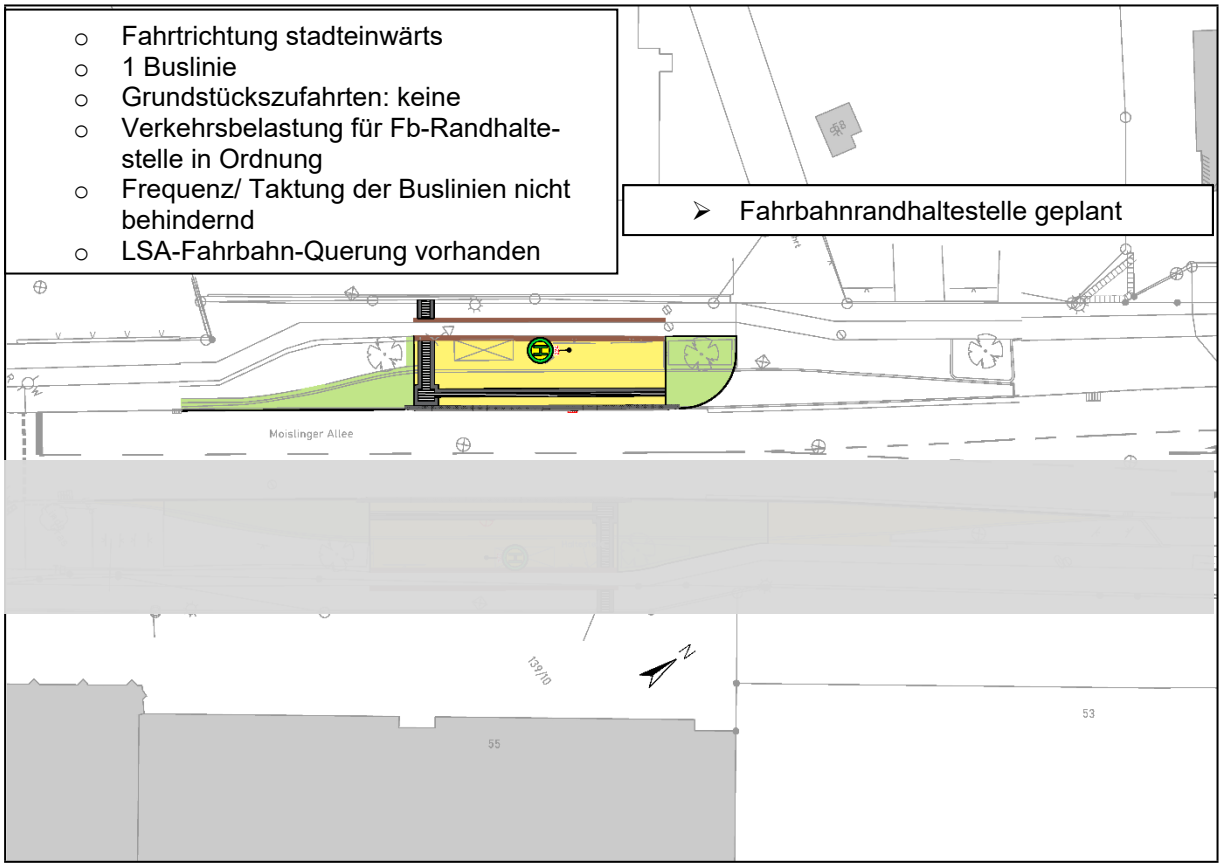


Abbildung 1: Drägerwerk stadtauswärts

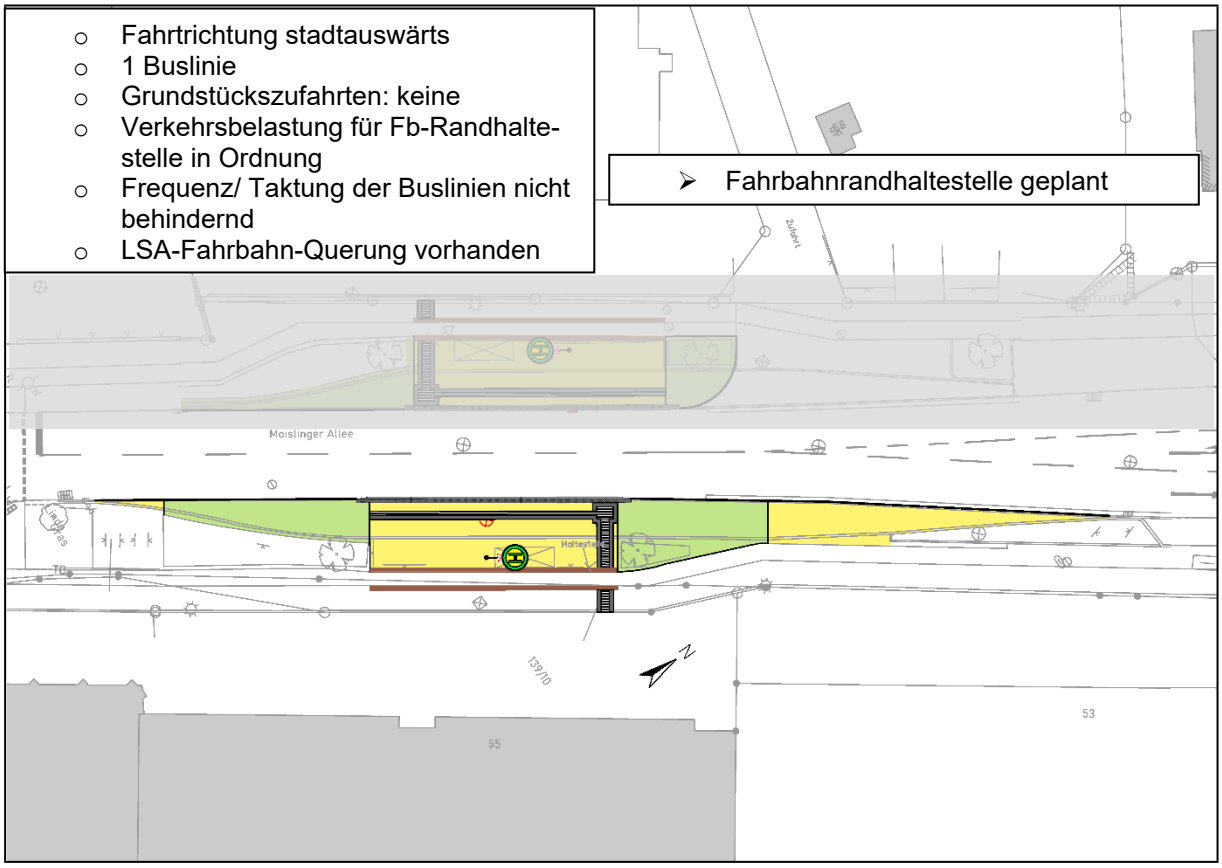


Abbildung 2: Drägerwerk stadteinwärts

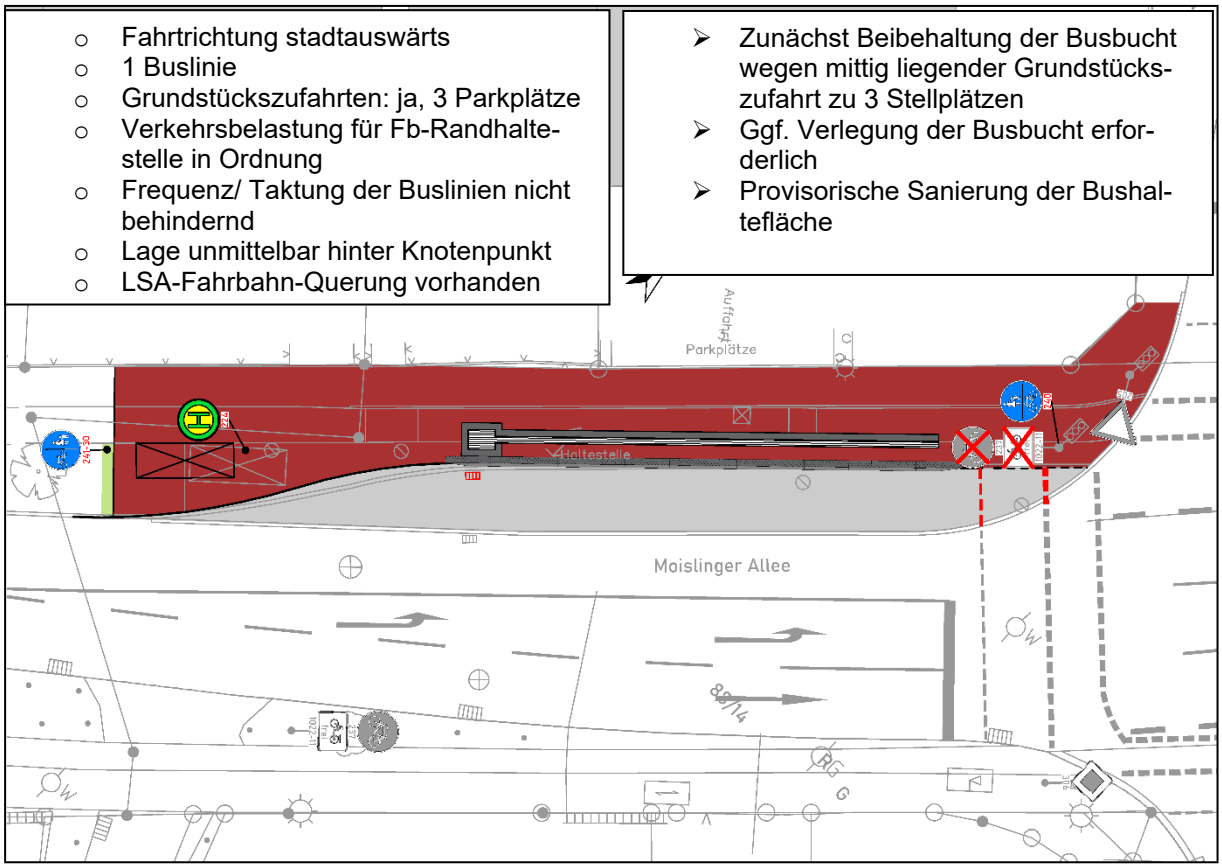


Abbildung 3: Hansering stadtauswärts

- Fahrtrichtung stadteinwärts
- 1 Buslinie
- Grundstückszufahrten: nein
- Verkehrsbelastung für Fb-Randhaltestelle in Ordnung
- Frequenz/ Taktung der Buslinien nicht behindernd
- Lage unmittelbar hinter Knotenpunkt
- LSA-Fahrbahn-Querung vorhanden

➢ Beibehaltung Bushaltebucht geplant, da Fahrbahnrandhaltestelle Verkehrsgefährdung bei Rückstau in den Knoten erzeugt

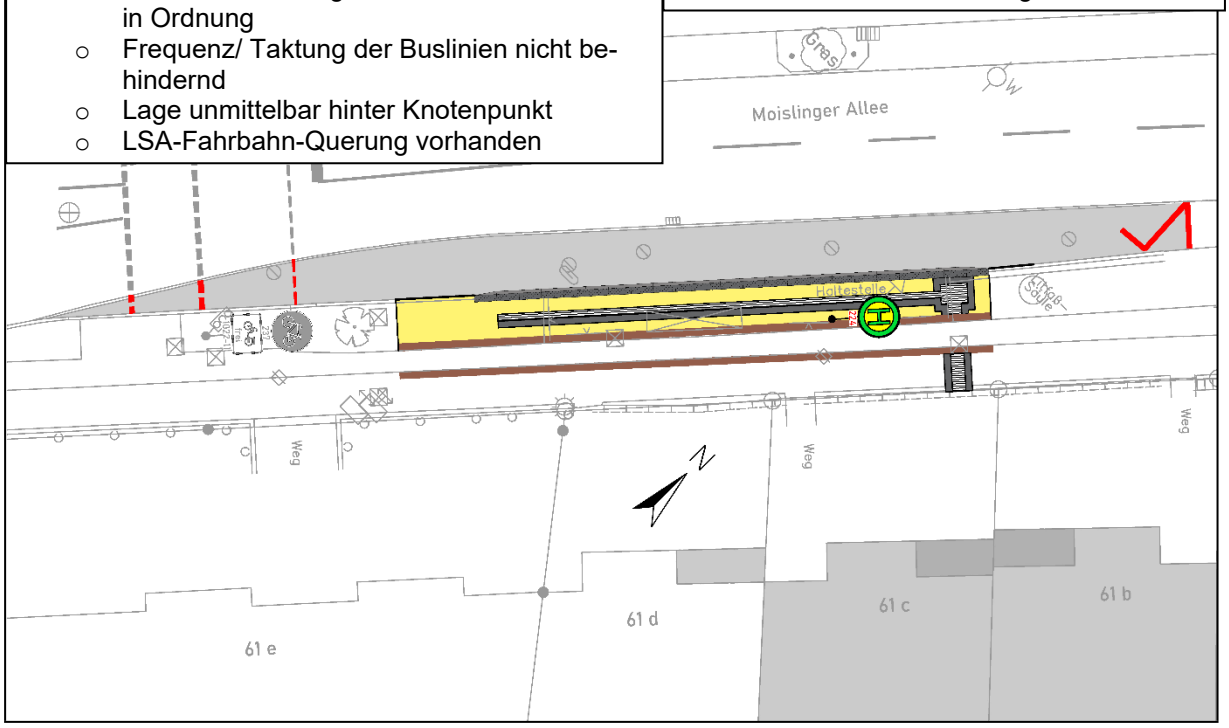


Abbildung 4: Hansering stadteinwärts

- Fahrtrichtung stadtauswärts
- 4 Buslinien
- Grundstückszufahrten: ja – Verlegung der Haltestelle erforderlich
- Verkehrsbelastung für Fahrbahnrandhaltestelle zu hoch
- Frequenz/ Taktung der Buslinien behindernd für den Bau einer Fahrbahnrandhaltestelle
- LSA-Fahrbahn-Querung vorhanden
- Haltesteig unmittelbar hinter Kreuzung

➢ Beibehaltung der Busbucht wegen mittig liegender Grundstückszufahrt
➢ Verlegung der Busbucht erforderlich
➢ Provisorische Sanierung der Bushaltefläche

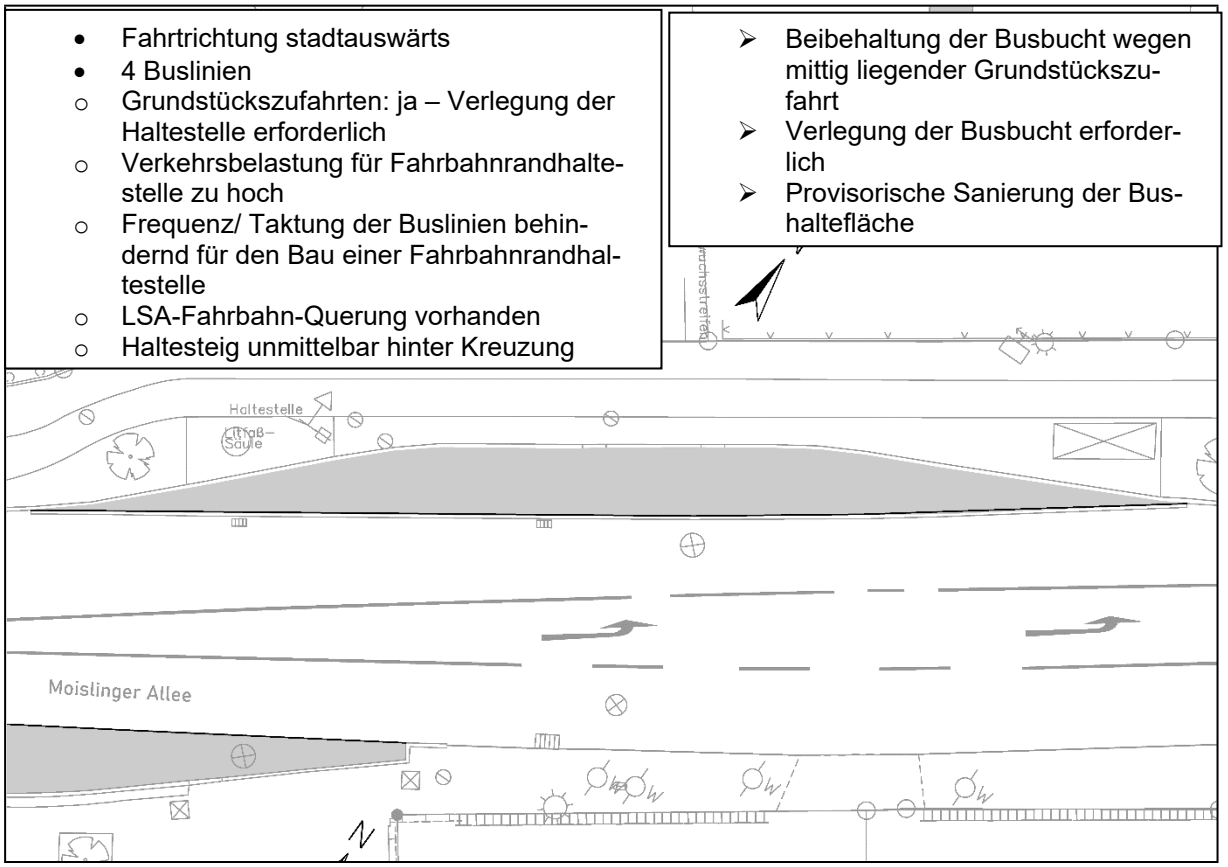


Abbildung 5: Lutherkirche stadtauswärts

- Fahrtrichtung stadteinwärts
- 4 Buslinien
- Grundstückszufahrten: nein
  - Verkehrsbelastung für Fahrbahnrandhaltestelle zu hoch
  - Frequenz/ Taktung der Buslinien behindernd für den Bau einer Fahrbahnrandhaltestelle
  - Umfangreiche Umverlegungen der Versorgungsträger im Vorfeld erforderlich
  - LSA-Fahrbahn-Querung vorhanden in 35 m Entfernung
  - Haltesteig unmittelbar vor Kreuzung bzw. hinter Einmündung

- ➢ Beibehaltung der Busbucht
- ➢ Umfangreiche Planung/ Abstimmung mit Versorgungsträgern
- ➢ Ggf. Verlegung der Busbucht erforderlich
- ➢ Provisorische Sanierung der Bushaltefläche

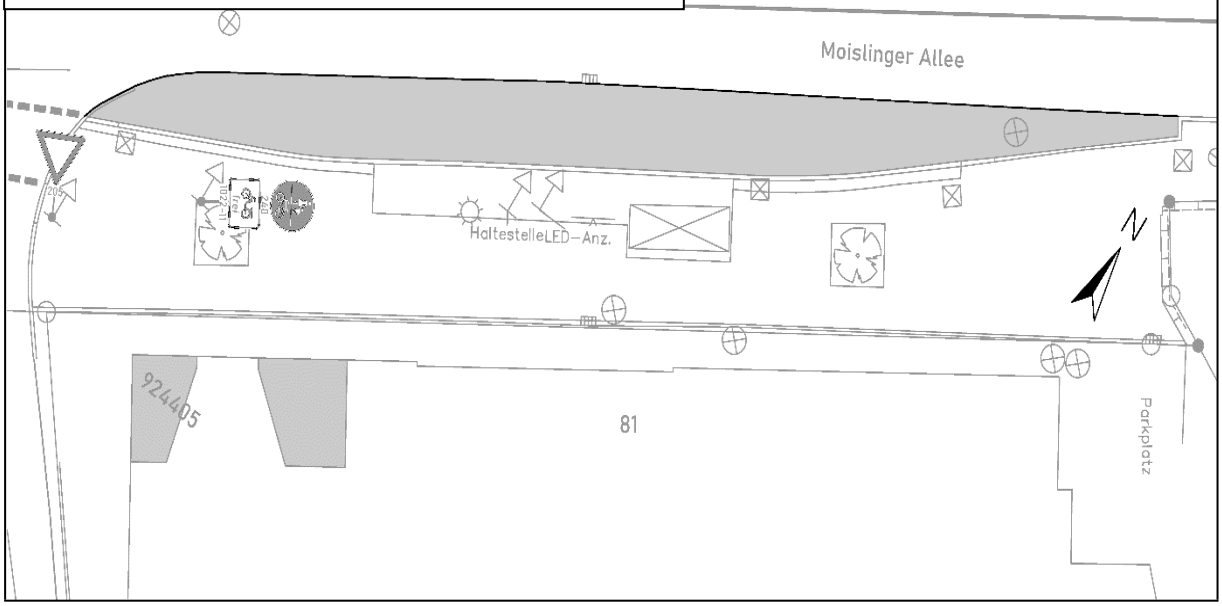


Abbildung 6: Lutherkirche stadteinwärts

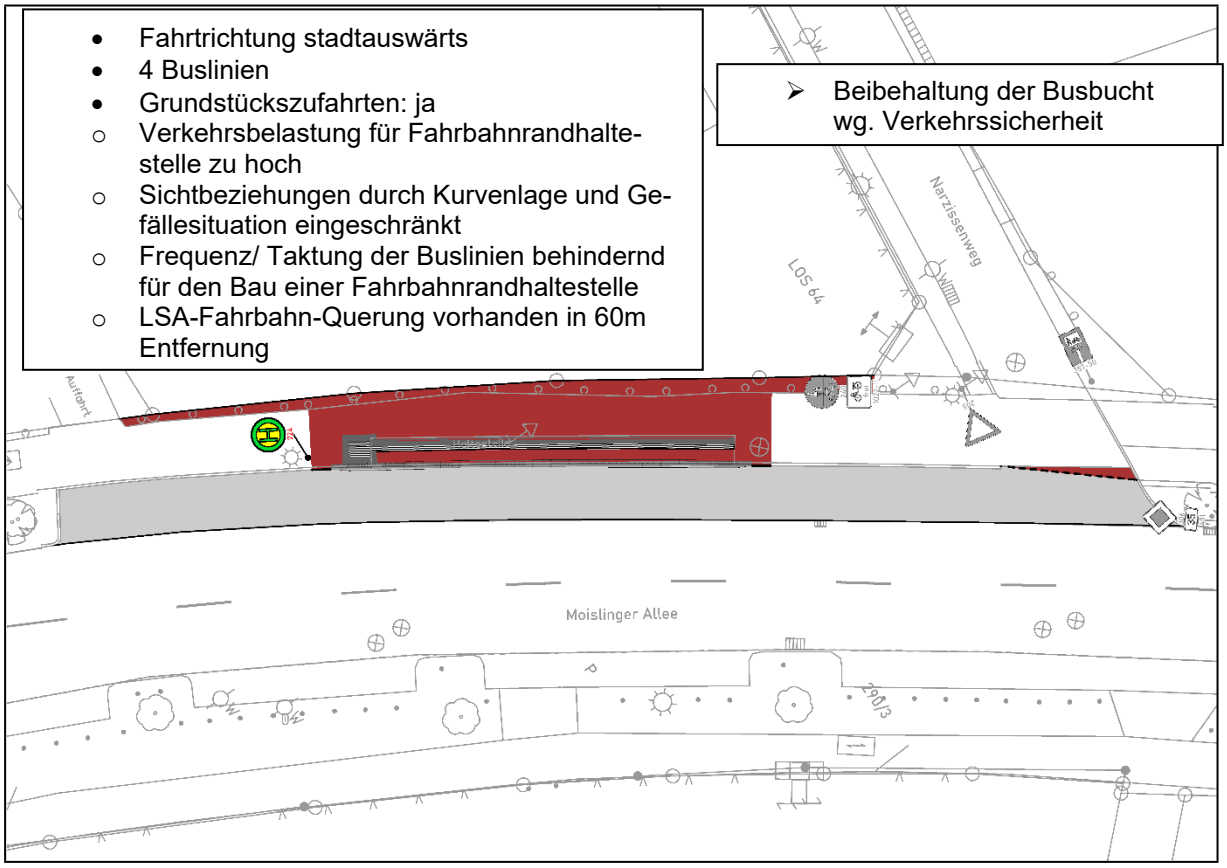


Abbildung 7: Roter Löwe stadtauswärts

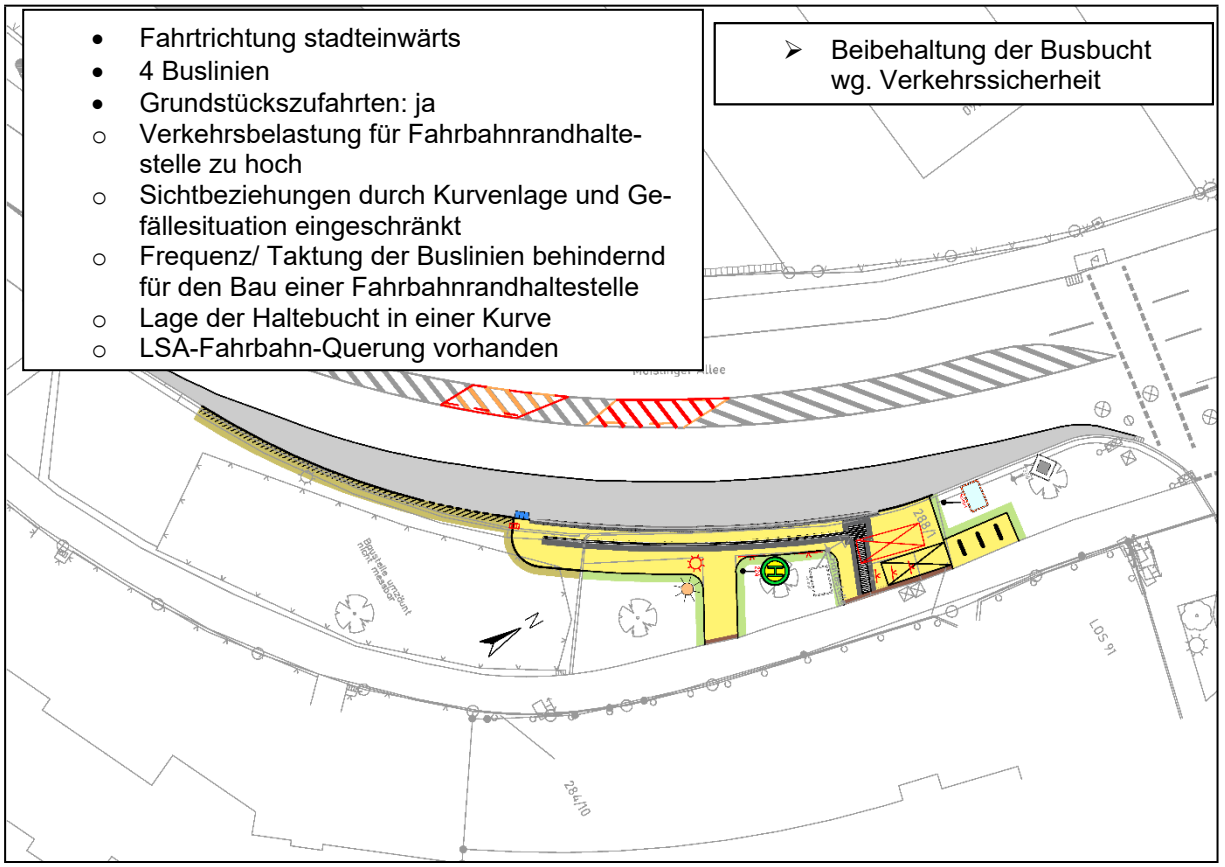


Abbildung 8: Roter Löwe stadteinwärts

- Fahrtrichtung stadtauswärts
- 1 Buslinie
- Grundstückszufahrten: ja
- Verkehrsbelastung für Fb-Randhaltestelle in Ordnung
- Frequenz/ Taktung der Buslinien nicht behindernd
- LSA-Fahrbahn-Querung vorhanden in 80m Entfernung

➢ Fahrbahnrandhaltestelle geplant

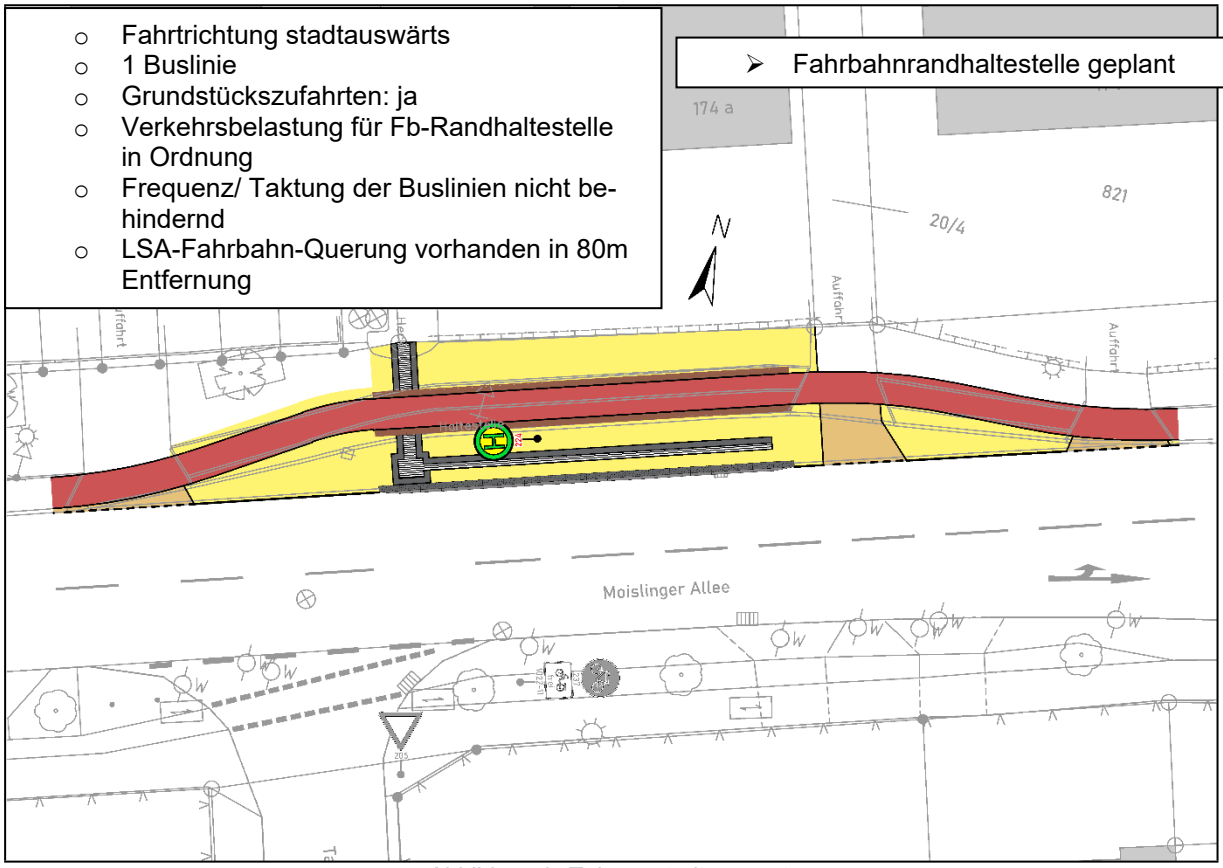


Abbildung 9: Talweg stadtauswärts

- Fahrtrichtung stadteinwärts
- 4 Buslinien
- Grundstückszufahrten: nein
- Verkehrsbelastung für Fahrbahnrandhaltestelle zu hoch
- Frequenz/ Taktung der Buslinien behindernd für den Bau einer Fahrbahnrandhaltestelle
- LSA-Fahrbahn-Querung vorhanden
- Haltesteig unmittelbar hinter Kreuzung

➢ Beibehaltung der Busbucht
➢ Sanierung der Bushaltefläche und Ergänzung der taktilen Elemente

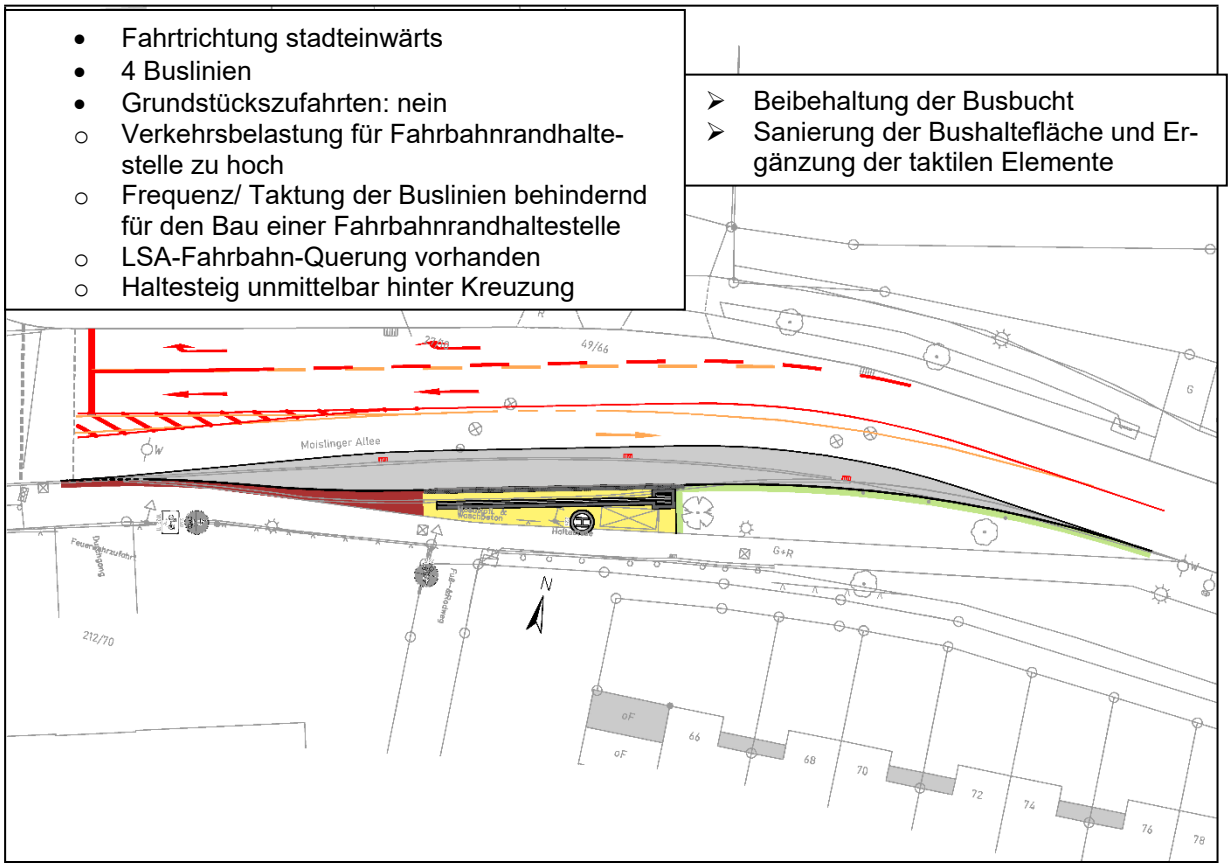


Abbildung 10: Talweg stadteinwärts

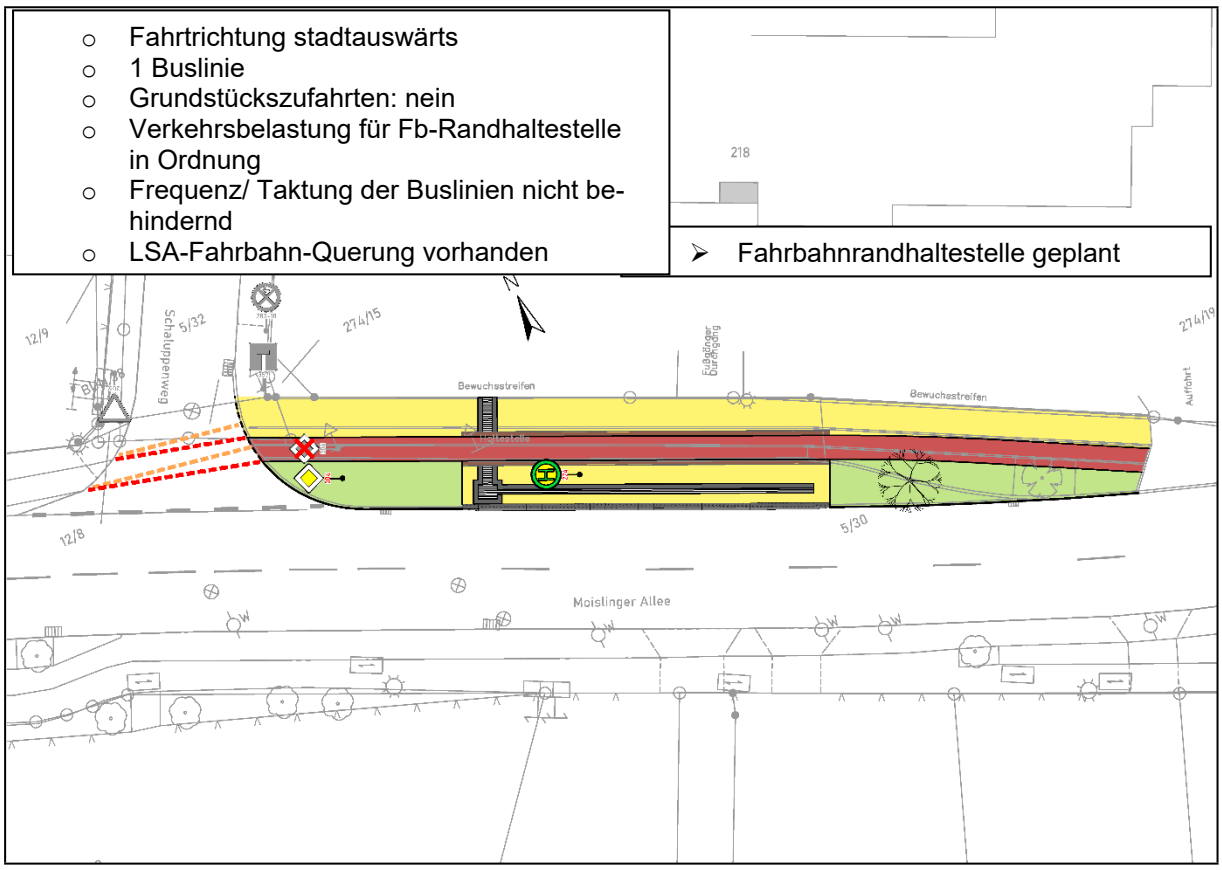


Abbildung 11: Schaluppenweg stadtauswärts

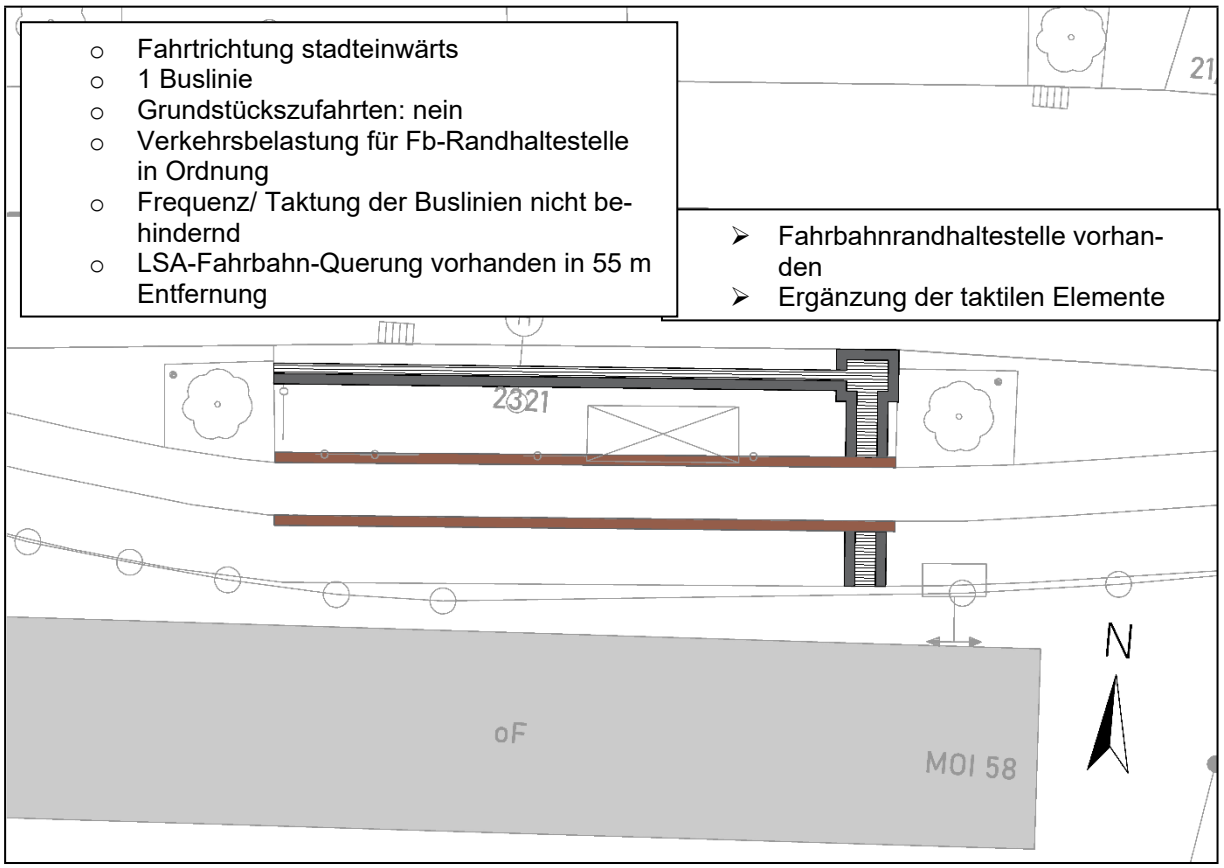


Abbildung 12: Schaluppenweg stadteinwärts

Kosten / Finanzierung

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine (Bau-)Kostenschätzung erarbeitet, welche die zum Zeitpunkt der Erstellung bekannten Bau- und Planungskosten beinhaltet. Im Zuge der noch für 2024 geplanten Ausschreibung wurden Kosten in Höhe von vor. 912.000 EUR brutto ermittelt. Diese teilen sich vorläufig wie folgt auf:

konsumtive Abrisskosten	ca. 156.000 €
investive Baukosten	ca. 756.000 €

Es wird versucht, Fördermittel zu beantragen. Aktuell kann nicht gesagt werden, ob und ggf. wie viel Förderung erwartet werden kann.

Die Maßnahme wird aus dem Bereichsbudget gedeckt und unterjährig auf dem Produktsachkonto 544001 573 7852000 Bundesstraßen/Bushaltestellen sortiert.

Um einen rechtzeitigen Baubeginn im Frühjahr 2025 zu gewährleisten, soll die Maßnahme bereits Ende 2024 gemeinsam mit der Fahrbahnsanierung Moislinger Allee ausgeschrieben werden.

Zeitplan:

Die Ausschreibung der Baumaßnahme soll gemeinsam mit der Fahrbahnsanierung der Moislinger Allee Ende 2024 erfolgen. Die Umsetzung der Baumaßnahme soll ab März 2025 erfolgen.

Anlagen:

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.660 - Stadtgrün und Verkehr | **Anlage zur Vorlage vom 11.11.2024**
Produkt: 544001 | **VO-Nr.: VO/2024/13715**

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

INVESTIV

(Bei **investiven Maßnahmen** ist zunächst die **Anlagenbuchhaltung** (1.210) zu beteiligen!)

Finanzielle Auswirkungen in €	Gesamtbeträge der Maßnahme, AfA und SoPo	2025	2026	2027	2028
Erträge					
Aufwendungen	**-912.000,00**		-26.057,11	-26.057,11	-26.057,11
davon:					
Sonderposten-auflösung (SoPo)					0,00
Abschreibungen (AfA)	**-911.999,00**		-26.057,11	-26.057,11	-26.057,11
Anlagenabgang	**-1,00**				
Gesamtauswirkung Ergebnisplan	**-911.999,00**				
voraussichtl. Zinsen ca.	**-410.399,55**		-27.359,97	-27.359,97	-27.359,97
Einzahlungen	**0,00**				
Auszahlungen	**-912.000,00**	-912.000,00			
Gesamtauswirkung Finanzplan	**-912.000,00**	***(Ist das Ergebnis negativ, gilt der Betrag als kreditfinanziert!)***			

2025	Ergebnisplan	Finanzplan	Ergebnisplan Gesamtlaufzeit	Finanzplan Gesamtlaufzeit
Mittel **veranschlagt**				
Zusätzl. **zu ordnen**		x		
Haushalts**belastend**		x	x	x
Haushalts**entlastend**				
Haushalts**neutral**				

Haushaltsjahr 2025	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Ergebnisplan Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Mehr) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	544001.000.5221007	Bundesstraßen/Sanierung Rad-/Gehwege/BHS	**-156.000,00**
		Saldo Ergebnisplan	**-156.000,00**

	Produktsachkonten Bezifferung	Produktsachkonten Bezeichnung	Finanzplan Betrag in €
(Mehr) Einzahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	544001.573.7852000	Bundesstraßen/Bushaltestellen/Tiefbaumaßnamen	**-756.000,00**
(Mehr) Auszahlungen:	544001.000.7221007	Bundesstraßen/Az. Sanierung Rad-/Gehwege/BHS	**-156.000,00**
		Saldo Finanzplan	**-912.000,00**