Hansestadt LÜBECK

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

30. Sitzung des Hauptausschusses

| | |
|---|---|
| **Termin** | **Dienstag, 25.03.2025, 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 25.02.2025 | |
| | *Zurückgestellt am 11.03.25 - Liegt vor* | |
| 2.2. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 11.03.2025 | |
| | *Anlage wird nachgereicht* | |
| 3. | Anfragen / Antworten / Mitteilungen | |
| | | |
| 3.1. | AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): IT-Sicherheit bei der Hansestadt Lübeck | **VO/2024/13784** |
| | *Zurückgestellt am 10.12.24 - Siehe hierzu TOP 5.3* | |
| 3.2. | Antwort zur Teilfrage Ferienwohnungen auf der Lübecker Altstadtinsel bezüglich:<br>AM Bernhard Simon (CDU): Auswirkungen aktueller Rechtsprechungen auf den Lübecker Haushalt | **VO/2024/13338-02** |
| | | |
| 3.3. | AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Freiwillige Weiterbeschäftigung von Pensionär*innen und Rentner*innen bei der HL | **VO/2025/14115** |
| | | |
| 4. | Berichte | |
| | | |
| 4.1. | Bildungsbericht hier: Schulstatistik der berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck 2024/25 | **VO/2025/14036** |

| | | |
|---|---|---|
| 4.2. | Mitteilung zum Planungsstand "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)" | **VO/2025/13987** |
| | | |
| 4.3. | Verwaltungszentrum Mühlentor - Zwischenbericht zur Verkehrssicherung und Grundinstandsetzung | **VO/2025/14016** |
| | | |
| 4.4. | Zwischenbericht Raumplanung IV | **VO/2025/14014** |
| | | |
| 4.5. | Gutachten Herreninsel | **VO/2024/13147** |
| | *Zurückgestellt am 11.03.25* | |
| 4.6. | Bericht zum Beschluss der Bürgerschaft vom 30.05.2024 (VO/2024/13024-02-01-01) bzgl. Statusbericht - Erstellung "Masterplan Schulimmobilien" | **VO/2025/14032** |
| | | |
| 5. | Beschlussvorlagen | |
| | | |
| 5.1. | Umsetzung der Kreditkürzung und Konsolidierungs-maßnahmen zum Haushalt 2025 | **VO/2024/13494-12** |
| | | |
| 5.2. | Aufhebung des Sperrvermerks auf der Planstelle 8461, Stabsstelle Datenschutz | **VO/2025/14007** |
| | | |
| 5.3. | Aufgaben und Projekte im Bereich Digitalisierung, Strategie und Organisation - Aufhebung eines Sperrvermerks im Stellenplan 2025 | **2024/13683-02-01** |
| | | |
| 5.4. | Neuregelung von Erbbaurechten für Wohnbebauung | **VO/2024/13771-01** |
| | | |
| 5.5. | Kriterienkatalog zur Vergabe von Gewerbegrundstücken in der Hansestadt Lübeck | **VO/2024/13776** |
| | | |
| 5.6. | Satzung der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet im Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde (Strandsatzung) | **VO/2025/13914** |
| | | |
| 5.7. | Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Dornbreite | **VO/2025/13933** |
| | | |
| 5.8. | Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Niendorfer Straße | **VO/2025/13934** |
| | | |
| 5.9. | Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Am Pohl | **VO/2025/13935** |
| | | |
| 5.10. | Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Ebner-Eschenbach-Straße | **VO/2025/13936** |
| | | |

| | | |
|---|---|---|
| 5.11. | Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck 2024 | **VO/2024/13799** |
| | *Zurückgestellt am 11.03.25* | |
| 5.12. | 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP) | **0/09394-01-01-05** |
| | *Zurückgestellt am 11.03.25* | |
| 5.12.1. | Beratungsergebnis des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege zur VO 0/09394-01-01-05: 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP) | **0/09394-01-01-06** |
| | *Zurückgestellt 11.03.25* | |
| 5.12.2. | Information zu den finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen des 1. Lübecker Kulturentwicklungsplans auf die Haushaltsjahre 2025 - 2028 | **0/09394-01-01-07** |
| | *Zurückgestellt 11.03.25* | |
| 5.12.3. | Empfehlung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege zum Dringlichkeitsantrag des AM Petereit - zum 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP) (9394-01-01-05-05) | **9394-01-01-05-06** |
| | *Zurückgestellt 11.03.25* | |
| 5.13. | Erarbeitung einer einheitlichen Kostenbeteiligung von Eltern an den Betreuungsleistungen und der Verpflegung in der Kindertagesförderung; hier: Neuregelung der Satzung | **2024/13365-01-01** |
| | *Zurückgestellt am 11.03.25* | |
| 5.14. | Austauschvorlage: Annahme einer privaten Sachspende (Gemälde »Markt mit Rathaus und Marienkirche« von Cornelis Springer) zugunsten des Museums Behnhaus Drägerhaus | **VO/2025/13909-01** |
| | | |
| 5.15. | Reparatur und Umbau der Viermastbark PASSAT Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Interessenbekundung der Hansestadt Lübeck am Bundesprogramm "KulturInvest", Förderrunde 2025 | **VO/2025/13912** |
| | | |
| 5.16. | Zukünftige Unterstützung des Lübeck Marathons | **VO/2024/13789** |
| | | |
| 5.17. | Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 27.081,00 Euro für die Unterstützung der ehrenamtlichen Sprachförderung an der VHS Lübeck für die Jahre 2025 bis 2027 | **VO/2025/13982** |
| | | |

| | | |
|---|---|---|
| 5.18. | 3. Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030 | **VO/2025/13947** |
| | | |
| 5.19. | Satzung über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum | **VO/2025/13975** |
| | | |
| 6. | Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft | |
| | | |
| 6.1. | BM Tim Stüttgen (Unabhängige Volt-PARTEI) AT: Abriss-Moratorium | **VO/2024/13741-01** |
| | *Überweisung in den Bauausschuss, Ausschuss für Soziales und Hauptausschuss (federführend) und zurück in die Bürgerschaft - Zurückgestellt am 11.03.25* | |
| 6.2. | Fraktion Linke & GAL, AT: Einrichtung einer Energieagentur / eines Kompetenzzentrums Klimaneutralität | **VO/2025/14000-01** |
| | *Überweisung in den Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung und Hauptausschuss und anschl. zurück in die 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 25.02.2025 | |
| | *Zurückgestellt am 11.03.25 - Liegt vor* | |
| 11.2. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 11.03.2025 | |
| | *Anlage wird nachgereicht* | |

| | | |
|---|---|---|
| 12. | Anfragen / Antworten / Mitteilungen | |
| | | |
| 13. | Berichte | |
| | | |
| 13.1. | Berichterstattung der Stadtwerke Lübeck Gruppe GmbH zu den Themen Eigenkapitalanlage für die SWL und Kommunale Wärmeplanung | |
| | *Hierzu nehmen die Herren Geschäftsführer Dr. Meier, Ortz und Schweizer teil* | |
| 14. | Beschlussvorlagen | |
| | | |
| 14.1. | Vergabe eines Dienstleistungsvertrages für Relaunch, Support und Hosting des Internetauftritts der Hansestadt Lübeck unter luebeck.de | **VO/2025/14046** |
| | | |
| 14.2. | Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Fehlingstraße | **VO/2025/13937** |
| | | |
| 14.3. | Beschaffungsfreigabe für ein Löschgruppenfahrzeug LF 10 der Freiwilligen Feuerwehr | **VO/2025/14013** |
| | | |
| 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

## 30. Sitzung des Hauptausschusses

**Sitzungstermin:** **Dienstag, 25.03.2025, 16:30 Uhr**

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

Öffentlicher Teil:

| | | |
|---|---|---|
| 3.4. | Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Bau von Wärmepumpen in Gebieten mit Erhaltungssatzung | **VO/2025/14123** |
| | | |
| 4.5.1. | AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL) Antrag zu VO/2024/13147 Gutachten Herreninsel, betr. Sielanschlusskosten | **VO/2024/13147-05** |
| | | |
| 4.7. | Schaffung von Spiel- und Bewegungsräumen auf öffentlichen Flächen | **VO/2023/12664** |
| | *Der Bericht wurde bei Erstellung der TO übersehen* | |
| 5.15.1. | Reparatur und Umbau der Viermastbark PASSAT Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Interessenbekundung der Hansestadt Lübeck am Bundesprogramm "KulturInvest", Förderrunde 2025 | **VO/2025/13912-01** |
| | | |

**► 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/2024/13338-02**
**öffentlich**

**Lübeck, 11.02.2025**

# Antwort
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**

**Bearbeitung: Carsten Heckroth (E-Mail: carsten.heckroth@luebeck.de Telefon: 122-6131)**

## Antwort zur Teilfrage Ferienwohnungen auf der Lübecker Altstadtinsel bezüglich:
## AM Bernhard Simon (CDU): Auswirkungen aktueller Rechtsprechungen auf den Lübecker Haushalt

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 17.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 03.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**
Anfrage des AM Simon im Hauptausschuss am 11.06.2024 zu den möglichen Auswirkungen aktueller Rechtsprechungen auf den Lübecker Haushalt bezüglich Ferienwohnungen (VO/2024/13338)

1. Welche Schlüsse zieht die Verwaltung aus dem aktuellen Urteil des VG Schleswig bezüglich der Zulässigkeit der Vermietung einer Ferienwohnung in der Lübecker Altstadt?

2. Ist in dem konkreten Fall mit Schadensersatzansprüchen zu rechnen? Wenn ja, in welcher Höhe und sind für diese Risiken entsprechende Rückstellungen in den Rechenwerken der Stadt gebildet worden?

3. Sind weitere Klagen zu diesem Thema anhängig? Wenn ja, wie viele und wie gedenkt die Verwaltung hier weiter vorzugehen (weiter den Rechtsweg verfolgen oder versuchen, durch Übertragung der Erkenntnisse aus dem ersten Urteil weitere zeit- und kostenintensive Gerichtsverfahren durch außerordentliche Vereinbarungen zu beenden)? Ist hier mit Forderungen nach Schadensersatz zu rechnen? Wenn ja, welches finanzielle Risiko besteht für die Stadt?

4. Wie und bis wann werden im FB 5 anhängige Anträge auf Nutzungsänderung (zu Ferienwohnungen) unter Berücksichtigung des vorliegenden Urteils bearbeitet?

**Antwort:**
Zu 1.:
Welche Schlüsse zieht die Verwaltung aus dem aktuellen Urteil des VG Schleswig bezüglich der Zulässigkeit der Vermietung einer Ferienwohnung in der Lübecker Altstadt?

Das Verwaltungsgericht hat in allen gegen die Hansestadt Lübeck gerichteten Klageverfahren die planungsrechtliche Zulässigkeit der Ferienwohnungen zum Zeitpunkt der Aufnahme der Vermietung geprüft. Es kommt in allen Urteilen zu der Einschätzung, dass die Vorhaben aufgrund fehlender Baugenehmigungen zwar formell rechtswidrig sind, urteilt aber, dass sich die Nutzungsuntersagungsverfügungen deshalb als rechtswidrig erweisen, weil die Kläger:innen sich hinsichtlich der Ferienwohnungsnutzung jeweils auf Bestandsschutz berufen können.
Vom Bestandsschutz ist auszugehen, da eine Ferienwohnungsnutzung jedenfalls zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bis zum Inkrafttreten der Erhaltungssatzung 2020 materiellrechtlich zulässig gewesen ist. Dies begründet das Gericht damit, dass die Gebiete innerhalb derer sich die streitgegenständlichen Vorhaben befinden, sich jeweils über die Straßengevierte erstrecken und zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme als allgemeine Wohngebiete einzustufen gewesen sind. Das Gericht hält die streitgegenständliche Nutzung als Ferienwohnung angesichts fehlender entgegenstehender städtebaulicher Belange in den betreffenden Gebieten für ausnahmsweise zulässig.
Den Vorhaben kann auch nicht die „Satzung über die Erhaltung baulicher Anlagen“ vom 28.02.1979 und 03.06.1988 entgegengehalten werden, da das Gericht diese für unwirksam erklärt hat.
Die Hansestadt Lübeck sieht für die Verteidigung der Rechtsauffassung, wonach Innenhöfe und Gänge als eigenständige reine Wohngebiete einzustufen sind, keine Aussicht auf Erfolg.
Das Verwaltungsgericht hat die Berufung in den Urteilen nicht zugelassen. Um Rechtsmittel einzulegen, hätten zunächst jeweils Berufungszulassungsverfahren durchgeführt werden müssen. Für ein Berufungszulassungsverfahren gegen die Urteile wurde keine Erfolgsaussicht gesehen, da die abschließend normierten Zulassungsgründe - insbesondere ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils - nicht vorliegen.
Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes (Eilsacheverfahren) vom OVG die Rechtsauffassung der Verwaltung im Wesentlichen geteilt wurde, dass ein Ermessen hinsichtlich der nur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Ferienwohnungen in den Gängen besteht und folglich zu diesem Sachverhalt abweichende rechtliche Auffassungen möglich sind.

Zu 2.: Ist in dem konkreten Fall mit Schadensersatzansprüchen zu rechnen? Wenn ja, in welcher Höhe und sind für diese Risiken entsprechende Rückstellungen in den Rechenwerken der Stadt gebildet worden?

Ob Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können ist noch nicht abschließend geprüft. Rückstellungen sind nicht gebildet worden.

Zu 3; Sind weitere Klagen zu diesem Thema anhängig? Wenn ja, wie viele und wie gedenkt die Verwaltung hier weiter vorzugehen (weiter den Rechtsweg verfolgen oder versuchen, durch Übertragung der Erkenntnisse aus dem ersten Urteil weitere zeit- und kostenintensive Gerichtsverfahren durch außerordentliche Vereinbarungen zu beenden)? Ist hier mit Forderungen nach Schadensersatz zu rechnen? Wenn ja, welches finanzielle Risiko besteht für die Stadt?

Allen fünf Klagen, mit denen die Aufhebung einer Nutzungsuntersagungsverfügung begehrt worden ist, ist durch das Verwaltungsgericht Schleswig stattgegeben worden. Weitere Klagen, die das gleiche Begehren zum Gegenstand haben, sind nicht anhängig.
Zur Prüfung von Entschädigungsansprüchen siehe Antwort zu 2.

Zu 4.: Wie und bis wann werden im FB 5 anhängige Anträge auf Nutzungsänderung (zu Ferienwohnungen) unter Berücksichtigung des vorliegenden Urteils bearbeitet?

Sämtlichen anhängigen Widersprüchen zu erteilten Nutzungsuntersagungen wurde abgeholfen.

**Anlagen:**

Senatorin Joanna Hagen

**► Nr. VO/2025/14115**
**öffentlich**

**Lübeck, 13.03.2025**

# Anfrage

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

## AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Freiwillige Weiterbeschäftigung von Pensionär*innen und Rentner*innen bei der HL

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anfrage:**

Aktuell sind rund 400 Stellen bei der Hansestadt unbesetzt. Vor allem bei Stellen mit speziellen Qualifikationsanforderungen wie Ärzt*innen, Informatiker*innen und Ingenieur*innen sind (Wieder-)Besetzungen erst nach langer Suchdauer - wenn überhaupt - möglich.

Hierzu möge der Bürgermeister bitte die folgenden Fragen beantworten.

1. Wie viele Pensionär*innen und Rentner*innen wurden von der Hansestadt in 2024 freiwillig weiterbeschäftigt, um dem (Fach-)Kräftemangel zu begegnen? Wie viele sind aktuell bei der Hansestadt beschäftigt?

    a. Wie viele davon jeweils dauerhaft und wie viele temporär (z.B. Urlaubs- oder Krankheitsvertretung, Überlastung)?
    b. Wie viele davon jeweils Vollzeit und wie viele in Teilzeit?
    c. Wie verteilt sich diese Beschäftigung jeweils auf die Fachbereiche und Bereiche?

2. Welche (quantitativen) Ziele hat sich die Verwaltung für die freiwillige Weiterbeschäftigung von Pensionär*innen und Rentner*innen für 2025, 2026 und 2027 gesetzt?

3. Welche Maßnahmen unternimmt die Verwaltung, um die freiwillige Weiterbeschäftigung von Pensionär*innen und Rentner*innen zu steigern?

**Begründung:**

**Anlagen:**

**► Nr. VO/2025/14123**
**öffentlich**

**Lübeck, 18.03.2025**

# Anfrage

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

## Anfrage des AM Thorsten Fürter (FDP) zum Bau von Wärmepumpen in Gebieten mit Erhaltungssatzung

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anfrage:**
In einem Onlinebeitrag von HL-live unter dem Titel „Lübecker CDU diskutierte über Energiepolitik“ heißt es:

„Auf die Frage von Christopher Lötsch an den Vertreter der Innung Sanitär Heizung Klima Lübeck, Henning Junghans, nach konkreten Vorschlägen zur Erleichterung des Einbaus von Wärmepumpen wünschte sich der Installateurmeister und Energieberater vor allem einfachere Genehmigungsverfahren. ‚Warum soll bei kleineren Wärmepumpen, die zwar keiner baurechtlichen Genehmigung bedürfen, aber in Gebieten mit Erhaltungssatzungen liegen, jede Wärmepumpe einzeln genehmigt werden müssen?‘“

Hierzu frage ich den Bürgermeister:

1. Trifft es zu, dass der Bau von Wärmepumpen, die keine baurechtliche Genehmigung benötigen, in Gebieten mit Erhaltungssatzungen dennoch genehmigungspflichtig ist?

Falls ja:
a) Auf welcher rechtlichen Grundlage beruht diese Genehmigungspflicht?
b) In wie vielen Fällen wurde in den Jahren 2022 bis 2024 eine solche Genehmigung für den Bau einer Wärmepumpe beantragt?
c) Wie lange beträgt die durchschnittliche Bearbeitungszeit eines Genehmigungsverfahrens?
d) In wie vielen Fällen wurde eine Genehmigung versagt?

2. Wie bewertet der Bürgermeister das Genehmigungserfordernis für Klimaschutzinvestitionen in Gebieten mit einer Erhaltungssatzung vor dem Hintergrund der Zielsetzung, Lübeck bis 2035 klimaneutral zu machen?

3. Welche Rolle spielt das Klimaneutralitätsziel (bis 2035) in der Verwaltungspraxis bei der Entscheidung über Genehmigungen für Investitionen in Gebieten mit Erhaltungssatzungen?

4. Gibt es - abgesehen von Wärmepumpen - weitere Klimaschutzmaßnahmen, deren Investitionen in Gebieten mit einer Erhaltungssatzung üblicherweise abgelehnt werden?
5. Die Bürgerschaft hat im Februar 2025 den Bürgermeister beauftragt, bis zum Sommer 2025 – zeitgleich mit der Transformations- und Ausbauplanung der Stadtwerke – ein Konzept vorzulegen, das unter anderem auflistet, welche Satzungen geändert werden müssen, um rechtliche Hürden für die Wärmewende abzubauen, sowie einen Fahrplan für die Umsetzung enthält.

Beabsichtigt der Bürgermeister in diesem Zusammenhang auch die Überprüfung bestehender Erhaltungssatzungen?

**Begründung:**

**Anlagen:**

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14036
öffentlich

Lübeck, 28.02.2025

# Bericht
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**4.401 - Schule und Sport**

**Bearbeitung: Lena Ahlborn-Ritter (E-Mail: lena.ahlborn-ritter@luebeck.de Telefon: 122-5110)**

## Bildungsbericht hier: Schulstatistik der berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck 2024/25

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 17.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 20.03.2025 | Schul- und Sportausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**

Seit 1986 wird der Bürgerschaft in jährlicher Fortschreibung eine Schulstatistik vorgelegt. Die Fortschreibung ist ein Baustein der Bildungsberichterstattung der Hansestadt Lübeck.

**Bericht:**
**Schulstatistik der Berufsbildenden Schulen 2024/25**

### Die wichtigsten Entwicklungen auf einen Blick

Die Schulstatistik der Berufsbildenden Schulen stellt eine jährliche Erhebung relevanter Schuldaten dar. Zum einen bieten die Daten die Grundlage für die möglichst gerechte Verteilung von Ressourcen. So werden beispielsweise Personalressourcen in den Sekretariaten auf dieser Basis verteilt und Schulbudgets individuell berechnet. Zum anderen dienen die Erhebungen dem Monitoring, also der Beobachtung der Zahlen über mehrere Jahre, um eventuellen Steuerungsbedarf aufzuzeigen.

Die Erhebung für die Berufsschulstatistik der Hansestadt Lübeck 2024/25 erfolgte mit dem Stichtag 15.11.2024.

Aktuell besuchen **8.888 Schüler:innen** die fünf berufsbildenden Schulen in Trägerschaft der Hansestadt. Der Vergleich der Schüler:innenzahlen über die Jahre zeigt eine **stetige Abnahme** seit 2012/13. Im letzten Schuljahr wurden erstmalig wieder geringfügig mehr Schüler:innen als im Vorjahr gemeldet. 2024/25 setzt sich der Rückgang erneut fort (-129 Sch.). Landesweit sind trotz aktuell wieder steigender Schüler:innenzahlen an den allgemeinbildenden Schulen die Zahlen der berufsbildenden Schulen für die nächsten Jahre noch sinkend prognostiziert.[1] Die Hansestadt Lübeck erwartet aufgrund des anhaltenden Bevölkerungs-

[1] https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/III/Presse/PI/2024/August/20240828_Zahlen

wachstums steigende Schüler:innenzahlen an den allgemeinbildenden Schulen, die sich langfristig an den berufsbildenden Schulen bemerkbar machen sollten.

Für die berufsschulpflichtigen Neuzugewanderten, die in der DaZ-Basisstufe beschult werden, werden Berufsintegrationsklassen (BIK-DaZ) angeboten. Die Zahl dieser Schüler:innen ist leicht gesunken (-36 Sch.). Die **141 Schüler:innen** verteilten sich auf **neun BIK-DaZ-Klassen** im Rahmen der AVSH: acht an der Gewerbeschule Lübeck sowie eine an der Dorothea-Schlözer-Schule. Die anderen Schulen integrieren Schüler:innen mit DaZ-Bedarf in ihre AVSH-Klassen. Anteilig machen die DaZ-Schüler:innen inzwischen 31 % aller Schüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis an den fünf Schulen aus. Der Anteil der DaZ-Schüler:innen mit Ausbildungsverhältnis ist gestiegen von 33,8 % im Vorjahr auf 45,9 %. 286 Personen befinden sich in der *Dualen Ausbildung*.

In den meisten Bildungsgängen hält der Trend der leicht abnehmenden bis stagnierenden Schüler:innenzahlen auch in diesem Schuljahr an. Die Zahlen in der Dualen Ausbildung sind gegenüber 2023/24 erneut gesunken, auch an der Fachschule gehen die Zahlen erneut zurück. Die Berufsoberschule, das Berufliche Gymnasium und die Fachoberschule vermelden ähnliche Zahlen wie im Vorjahr. An der Berufsfachschule hingegen gibt es einen erneuten Zuwachs, hauptsächlich an der BFS III. Der Bereich der Schüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis (AVSH, BIK-DaZ und BVM) stagniert.

Von den **4.204 neu gestarteten** Schüler:innen im Eingangsjahrgang (78 weniger als im Vorjahr) hatten 64 % zuvor eine allgemeinbildende Schule besucht. 38 % waren Einpendler:innen von außerhalb Lübecks.

Im Sommer 2024 **verließen 4.476 Schüler:innen** die berufsbildenden Schulen. Diese Zahl entspricht fast genau der des Vorjahres (+1). In der Dualen Ausbildung gab es 100 Abgänger:innen weniger als im Vorjahr. Ein Grund ist, dass durch die Pandemie in den Vorjahren weniger Schüler:innen eine Ausbildung begonnen hatten. Rund 40 % verließen die Schule mit einem Abgangszeugnis (wie im Vorjahr) ohne Erreichen des angestrebten Abschlusses (hier sind auch Bildungsgangwechsel und Wegzüge beinhaltet), rund 60 % gingen mit einem Abschlusszeugnis. Von den Absolvent:innen erwarben 18 % (787) beim Verlassen der berufsbildenden Schulen einen **allgemeinbildenden Schulabschluss**, etwas mehr als im Vorjahr. Dieser Prozentsatz war in den letzten Jahren gesunken. Vor der Pandemie lag er noch bei über 20 %.

Detaillierte Informationen sind der angehängten Statistik der Berufsbildenden Schulen 2024/25 zu entnehmen (siehe auch www.luebeck.de/schulstatistik).

**Anlagen:**
1. Statistik der Berufsbildenden Schulen 2024-25

Senatorin Monika Frank

Hansestadt LÜBECK

# Schulstatistik

# Berufsbildende Schulen

## Schuljahr 2024/25

03/2025

**Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/bildungsmonitoring**

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

**Inhalt**

**Abkürzungsverzeichnis ..... 2**

**Vorbemerkungen ..... 3**

**1 Einleitung ..... 3**

**2 Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck ..... 6**

2.1 Übersicht zu Schüler:innen, Klassen und Bildungsgängen an den berufsbildenden Schulen ..... 6

2.2 Verteilung der Schüler:innen auf die einzelnen Bildungsangebote ..... 7

2.3 Verteilung der Schüler:innen auf die Sektoren des Berufsbildungssystems ..... 8

2.4 Verteilung der Schüler:innen nach Geschlecht auf die Schulen und Bildungsangebote ..... 8

2.5 DaZ-Schüler:innen und ausländische Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen in Lübeck ..... 10

2.6 Schüler:innen mit Förderbedarf an den berufsbildenden Schulen ..... 13

**3 Vorbildung der Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen ..... 14**

3.1 Vorbildung der Schüler:innen der Dorothea-Schlözer-Schule im Eingangsjahrgang ..... 15

3.2 Vorbildung der Schüler:innen der Emil-Possehl-Schule im Eingangsjahrgang ..... 16

3.3 Vorbildung der Schüler:innen der Friedrich-List-Schule im Eingangsjahrgang ..... 17

3.4 Vorbildung der Schüler:innen der Gewerbeschule Lübeck im Eingangsjahrgang ..... 18

3.5 Vorbildung der Schüler:innen der Hanse-Schule im Eingangsjahrgang ..... 19

3.6 Vorbildung der Schüler:innen der berufsbildenden Schulen im Eingangsjahrgang insgesamt ..... 20

**4 Entwicklung der Schüler:innenzahlen an den berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck ..... 21**

4.1 Entwicklung der Gesamtschüler:innenzahlen ..... 21

4.2 Entwicklung der Schüler:innenzahlen an den einzelnen berufsbildenden Schulen ..... 22

4.3 Entwicklung der Schüler:innenzahlen in den Bildungsangeboten ..... 23

**5 Abgänger:innen und Absolvent:innen der berufsbildenden Schulen ..... 26**

5.1 Abgänger:innen und Absolvent:innen des Schuljahrs 2023/24 ..... 26

5.2 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Dorothea-Schlözer-Schule ..... 28

5.3 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Emil-Possehl-Schule ..... 29

5.4 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Friedrich-List-Schule ..... 30

5.5 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Gewerbeschule Lübeck ..... 31
5.6 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Hanse-Schule ..... 32
5.7 Absolvent:innen und Abgänger:innen der berufsbildenden Schulen insgesamt ..... 33

**6 Allgemeines ..... 34**
6.1 Übersichtskarte der berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck ..... 34
6.2 Adressen der berufsbildenden Schulen ..... 35
6.3 Übersicht über die Bildungsangebote an den berufsbildenden Schulen ..... 35

**Abbildungen und Tabellen ..... 38**

**Quellenverzeichnis ..... 38**

**Impressum ..... 39**

## Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| AA | Agentur für Arbeit |
| AVSH | Ausbildungsvorbereitung Schleswig-Holstein |
| BFS | Berufsfachschule |
| BG | Berufliche Gymnasien |
| BGJ | Berufsgrundbildungsjahr |
| BIK-DaZ | Berufsintegrationsklasse Deutsch als Zweitsprache |
| BOS | Berufsoberschule |
| BVM | Berufsvorbereitende Maßnahme |
| DaZ | Deutsch als Zweitsprache |
| ESA | Erster allgemeinbildender Schulabschluss |
| FHR | Fachhochschulreife |
| FOS | Fachoberschule |
| FS | Fachschule |
| FSA | Förderschulabschluss |
| JC | Jobcenter |
| Kl. | Klassen |
| MSA | Mittlerer Schulabschluss |
| Sch. | Schüler:innen |
| . | Zahl geheim zu halten (Zahl < 3 oder Berechnung einer Zahl < 3 möglich) |



19 von 830 in Zusammenstellung

# Statistik der berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck im Schuljahr 2024/25

## Vorbemerkungen

Der Stichtag für die Erhebung der Statistik der berufsbildenden Schulen im Schuljahr 2024/25 war analog zum Stichtag der Landesstatistik Schleswig-Holsteins der 15. November 2024.

Aus Datenschutzgründen werden Zahlen kleiner als 3, die sich auf Personen beziehen, und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt in der Tabelle gekennzeichnet. Auf diese Weise können keine Rückschlüsse auf einzelne Personen erfolgen.

Für eine umfassende Darstellung der Lübecker Bildungszahlen sei auf die **Kerndaten zu Bildung in Lübeck** verwiesen, die im Internet im Familien- und Bildungsportal der Hansestadt Lübeck unter der Rubrik Bildungsmonitoring (**www.luebeck.de/bildungsmonitoring**) abgerufen werden können. Einen detaillierten Überblick über die Angebote der Hansestadt Lübeck am Übergang Schule-Beruf und die berufliche Bildung in Lübeck gibt auch der 3. Lübecker Bildungsbericht (**www.luebeck.de/bildungsbericht**).

## 1 Einleitung

Die Gesamtzahl der Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck ist von 9.017 Schüler:innen im Schuljahr 2023/24 um 129 auf aktuell 8.888 Schüler:innen im Schuljahr 2024/25 gesunken. Somit setzt sich der seit 2012 anhaltende Trend der rückläufigen Zahlen in diesem Jahr erneut fort. In Schleswig-Holstein insgesamt sind trotz aktuell wieder steigender Schüler:innenzahlen an den allgemeinbildenden Schulen die Zahlen der berufsbildenden Schulen für die nächsten Jahre noch sinkend prognostiziert.[1] Neben dem seit Jahren anhaltenden Trend hin zum Studium sind im Bereich der Dualen Ausbildung die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Ausbildungsstellenmarkt als Ursache anzunehmen. Die Hansestadt Lübeck erwartet aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums steigende Schüler:innenzahlen an den allgemeinbildenden Schulen, die sich langfristig an den berufsbildenden Schulen bemerkbar machen sollten.

Bezogen auf die einzelnen Standorte sind die Zahlen an der Dorothea-Schlözer-Schule und der Emil-Possehl-Schule in etwa gleichgeblieben. Die Friedrich-List-Schule meldet 8 % weniger Schüler:innen als im Vorjahr, die Zahlen an der Gewerbeschule sind um 2 % gestiegen, während die Hanse-Schule erneut einen Rückgang um 3 % verzeichnet. Die Entwicklung der Schüler:innenzahlen an den einzelnen Schulen über mehrere Jahre hinweg kann Kapitel 4 entnommen werden.

In den meisten Bildungsgängen hält der Trend der leicht abnehmenden bis stagnierenden Schüler:innenzahlen auch in diesem Schuljahr an. Die Zahlen in der Dualen Ausbildung sind gegenüber

[1] https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/III/Presse/PI/2024/August/20240828_Zahlen

2023/24 erneut gesunken (-166 Sch. / -3 %), ein Minus verzeichnet auch die Fachschule (-38 Sch./-6 %). Die Berufsoberschule (+8 Sch.), das Berufliche Gymnasium (-2 Sch.) und die Fachoberschule (+3 Sch.) vermelden ähnliche Zahlen wie im Vorjahr. An der Berufsfachschule hingegen gibt es einen erneuten Zuwachs von 63 Schüler:innen (5 %), hauptsächlich an der BFS III (+57 Sch.).
Der Bereich der Schüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis (AVSH, BIK-DaZ und BVM) stagniert (-2 Sch.). Die DaZ-Schüler:innen machen 31 % aller Schüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis aus, im Vorjahr waren es noch 40 %. Weitere Informationen hierzu finden sich in Kapitel 4.3.

Im November 2024 gab es an den berufsbildenden Schulen 141 Schüler:innen in reinen Deutsch als Zweitsprache-Klassen (DaZ), darunter 45 weibliche[2]. Dies sind 36 Personen weniger als im Vorjahr. Die Schüler:innen verteilten sich auf neun BIK-DaZ-Klassen im Rahmen der AVSH: acht an der Gewerbeschule Lübeck sowie eine an der Dorothea-Schlözer-Schule. Die anderen Schulen integrieren die Schüler:innen in die AVSH-Klassen. Weitere Zahlen zu DaZ-Schüler:innen sowie eine Übersicht zu den ausländischen Schüler:innen (ohne deutsche Staatsangehörigkeit) an den einzelnen berufsbildenden Schulen finden sich in Kapitel 2.5.

Kapitel 2.6 stellt die Schüler:innen mit Förderbedarf an den berufsbildenden Schulen dar. Insgesamt wurden 209 Schüler:innen mit Förderbedarf erfasst. Das sind zehn weniger als 2023/24. Die stark schwankenden Zahlen in diesem Bereich gehen auf das unterschiedliche Meldeverhalten der Schüler:innen zurück.

**Bericht der Schulleitungen der berufsbildenden Schulen und des Schulträgers**

Der folgende Bericht zu aktuellen Herausforderungen wurde von den berufsbildenden Schulen und dem Bereich Schule & Sport gemeinsam verfasst:

„Wir freuen uns, Ihnen die aktuelle Statistik der Beruflichen Schulen der Hansestadt Lübeck vorlegen zu können. Diese Statistik gibt einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Lernenden an den berufsbildenden Schulen in Lübeck und bietet umfangreiche Einblicke in die Struktur und Vielfalt unserer Bildungsgänge.
Die Situation auf dem Ausbildungsmarkt zeigt nach wie vor Herausforderungen, aber auch Chancen. Der Fachkräftemangel in vielen Branchen unterstreicht die zentrale Rolle der Beruflichen Schulen als Bildungs- und Kompetenzzentren für die Zukunft unseres Arbeitsmarktes. Gerade in Zeiten sich verändernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen bieten die berufsbildenden Schulen jungen Menschen eine Perspektive und den Betrieben die Möglichkeit, dringend benötigte Fachkräfte zu gewinnen.
Die Beruflichen Schulen der Hansestadt Lübeck stehen für eine beeindruckende Vielfalt an Bildungsgängen. Von den klassischen dualen Ausbildungsberufen über vollzeitschulische Angebote bis hin zu Weiterbildungsmöglichkeiten und dem Erwerb höherer Schulabschlüsse – die Bandbreite der Bildungsangebote und die damit verbundene Durchlässigkeit der Bildungsgänge ist eine wesentliche Stärke unserer Beruflichen Schulen. Diese Vielfalt ist nicht nur ein Zeichen von Anpassungsfähigkeit, sondern auch von Innovationskraft.
Hinter den Zahlen und Diagrammen dieser Statistik stehen Menschen – junge Auszubildende, engagierte Lehrkräfte und motivierte Betriebe, die alle ihren Beitrag zur Entwicklung unserer Region

[2] Aufgrund der geringen Anzahl wird die Kategorie "divers" aus Datenschutzgründen nicht extra ausgewiesen, sondern nur die Zahl der weiblichen Schüler:innen.

leisten. Sie alle gestalten Tag für Tag ein Bildungssystem, das auf Individualität, Qualität und Zukunftsfähigkeit ausgerichtet ist.
Umso wichtiger ist es, dass die Beruflichen Schulen zukunftsfähig bleiben. Für die nächsten Jahre wird in Lübeck ein Wiederanstieg der Zahl der potenziellen Auszubildenden prognostiziert. Gleichzeitig hat das Land Schleswig-Holstein beschlossen, aus Haushaltsgründen bis 2030 landesweit 200 Lehrerenden- Stellen an den Beruflichen Schulen abzubauen, wovon sehr wahrscheinlich auch die Beruflichen Schulen in Lübeck betroffen sein werden.
Berufsschullehrkräfte absolvieren meistens nach einer eigenen Berufsausbildung ein Studium und einen Vorbereitungsdienst, was ihre Ausbildung zur längsten im Lehrkräftebereich macht. Die heute nicht ausgebildeten Lehrkräfte werden daher in etwa fünf Jahren an den Schulen fehlen. Dieser Effekt wird durch das Ausscheiden der „Babyboomer“ verstärkt. Die Idee, junge Lehrkräfte an allgemeinbildenden Schulen zu „parken“, bis sie an den berufsbildenden Schulen wieder gebraucht werden, ist wahrscheinlich für die oft stark fachlich orientierten Interessenten unattraktiv und wird nicht ausreichen, um den zukünftigen Bedarf zu decken.
Ein weiteres Vorhaben des Landes ist die Reform des sogenannten Übergangssystems, d.h. des Teils des Berufsbildungssystems, der die Ausbildungsreife der Jugendlichen zum Ziel hat. Ziel der Maßnahmen ist es, mehr Abgänger:innen der allgemeinbildenden Schulen direkt in die Berufsausbildung wechseln zu lassen.
Auch wenn es sinnvoll ist, Bestehendes zu überprüfen und dem aktuellen Bedarf anzupassen, sollte dabei die Durchlässigkeit des Berufsbildungssystems erhalten bleiben. Die meisten Schüler:innen, die sich für das Übergangssystem entscheiden, brauchen eine passgenaue Förderung, um überhaupt ausbildungsfähig zu werden. Wenn Reformen in diesem Bereich die Vielfalt und damit die Durchlässigkeit der beruflichen Bildung verringern, geht dem zukünftigen Ausbildungsmarkt ein erhebliches Potenzial verloren.
Wir laden Sie herzlich ein, die vorliegende Berufsschulstatistik als Ausgangspunkt für weitere Diskussionen, Analysen und Entscheidungen zu nutzen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, die Berufliche Bildung in der Hansestadt Lübeck weiter zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten.“

# 2 Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck im Schuljahr 2024/25

## 2.1 Übersicht zu Schüler:innen, Klassen und Bildungsgängen an den berufsbildenden Schulen

Im Schuljahr 2024/25 besuchten 8.888 Schüler:innen in 528 Klassen die berufsbildenden Schulen in Lübeck (das ist ein Plus von 24 Klassen im Vergleich zum Vorjahr, trotz weniger Schüler:innen). Tabelle 1 stellt die Zahl der Schüler:innen und Klassen in allen derzeit an den berufsbildenden Schulen angebotenen Bildungsgängen dar. Erläuterungen zu den einzelnen Bildungsangeboten finden sich in Kapitel 6.3.

Tabelle 1: Übersicht zu Schüler:innen, Klassen und Bildungsgängen der einzelnen Schulen

| | Dorothea-Schlözer-Schule | | | Emil-Possehl-Schule | | | Friedrich-List-Schule | | | Gewerbeschule Lübeck | | | Hanse-Schule für Wirtschaft und Verwaltung | | | Gesamt | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sch. | Kl. | dar. weibl. | Sch. | Kl. | dar. weibl. | Sch. | Kl. | dar. weibl. | Sch. | Kl. | dar. weibl. | Sch. | Kl. | dar. weibl. | Sch. | Kl. | dar. weibl. |
| **Berufsschule** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| -Duale Ausbildung | 463 | 32 | 355 | 2.527 | 142 | 263 | 520 | 31 | 133 | 733 | 54 | 418 | 1.228 | 71 | 683 | 5.471 | 330 | 1.852 |
| -davon BGJ | | | | 33 | 1 | 10 | | | | | | | | | | 33 | 1 | 10 |
| -davon Zusatzunterr. FHR | . | | . | 8 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | | | | 12 | 1 | . | 21 | 2 | 12 |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| -AVSH | 209 | 12 | 142 | 262 | 17 | 54 | 13 | 1 | 6 | 77 | 4 | 33 | 9 | 2 | . | 570 | 36 | 237 |
| -BIK-DAZ | 13 | 1 | 13 | | | | | | | 128 | 8 | 32 | | | | 141 | 9 | 45 |
| -BVB | 17 | 1 | 17 | 49 | 3 | 17 | | | | | | | | | | 66 | 4 | 34 |
| **Berufsfachschule** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| -Typ I | 88 | 4 | 67 | 169 | 10 | 17 | 96 | 5 | 48 | 61 | 3 | 32 | 75 | 4 | 30 | 489 | 26 | 194 |
| -Typ III | 469 | 19 | 337 | 68 | 4 | 11 | 304 | 14 | 124 | 98 | 4 | 43 | | | | 939 | 41 | 515 |
| **Fachoberschule** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vollzeit | 10 | 1 | 7 | 12 | 1 | 3 | | | | 11 | 1 | 7 | 18 | 1 | 8 | 51 | 4 | 25 |
| Teilzeit | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsoberschule** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vollzeit | 11 | 1 | 8 | 11 | 1 | . | | | | 5 | 1 | . | 36 | 2 | 13 | 63 | 5 | 27 |
| Teilzeit | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 |
| **berufliches Gymnasium** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vollzeit | 205 | 11 | 155 | 135 | 9 | 49 | 230 | 14 | 120 | | | | | | | 570 | 34 | 324 |
| **Fachschule** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vollzeit | 304 | 14 | 235 | 54 | 4 | . | | | | 17 | 2 | . | | | | 375 | 20 | 242 |
| Teilzeit | | | | 93 | 8 | 4 | | | | 0 | 0 | 0 | 60 | 11 | 16 | 153 | 19 | 20 |
| insgesamt | 304 | 14 | 235 | 147 | 12 | 5 | 0 | 0 | 0 | 17 | 2 | 6 | 60 | 11 | 16 | 528 | 39 | 262 |
| **Gesamt** | **1.789** | **96** | **1.336** | **3.380** | **199** | **423** | **1.163** | **65** | **431** | **1.130** | **77** | **573** | **1.426** | **91** | **752** | **8.888** | **528** | **3.515** |
| **davon** | 1) | | | 2) | | | | | | 3) | | | 4) | | | | | |
| **in Landesberufsschulen** | 30 | 3 | 28 | 458 | 22 | 20 | | | | 138 | 8 | 118 | 86 | 4 | 63 | 712 | 37 | 229 |
| **Weiterbildungen der IHK** | | | | | | | | | | | | | 24 | 2 | 14 | 24 | 2 | 14 |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

1) Schüler:innen der Landesberufsschule für das Bekleidungsgewerbe

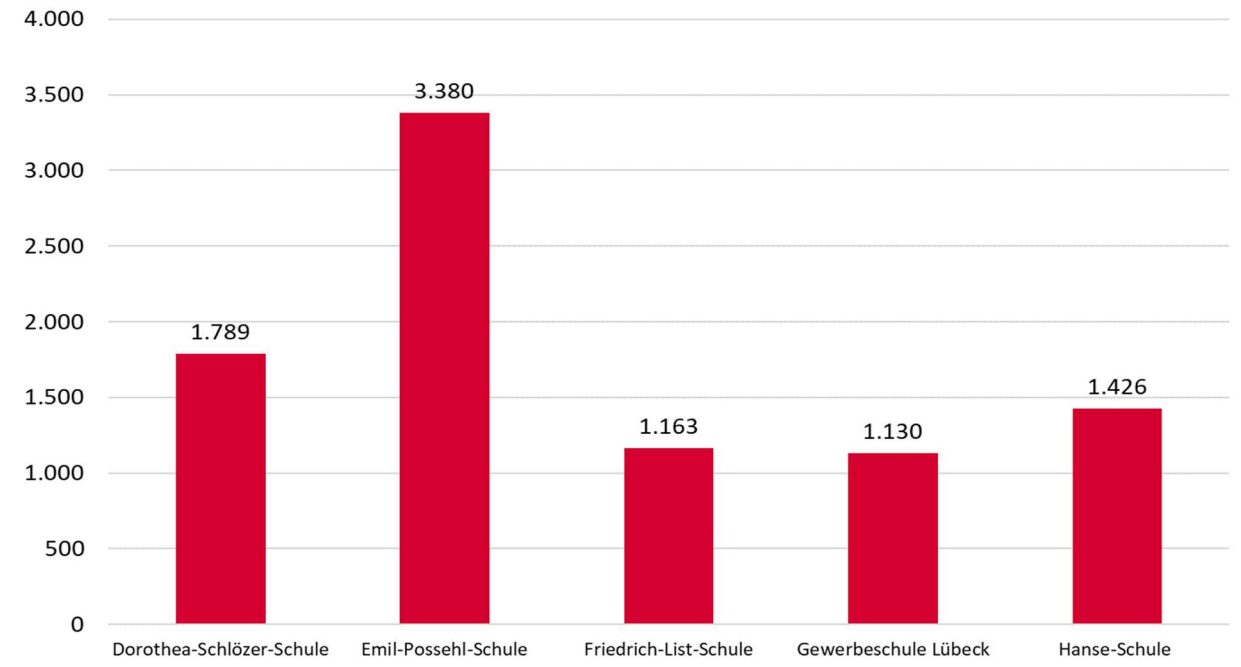
2) Schüler:innen der Landesberufsschule für das Dachdeckerhandwerk und Werkzeugmechaniker

3) Schüler:innen der Landesberufsschule für Konditorenhandwerk

4) Schüler:innen der Landesberufsschule für Veranstaltungskaufleute, IHK Weiterbildung Europakaufleute und Chinakaufleute

Abbildung 1 zeigt die Verteilung der Schüler:innen auf die fünf Schulen. Die Emil-Possehl-Schule (Fachrichtung Technik) ist mit 3.380 Schüler:innen mit Abstand die größte Schule Lübecks, gefolgt von der Dorothea-Schlözer-Schule (Fachrichtung Ernährung, Gesundheit und Sozialwesen), der Hanse-Schule (Fachrichtung Wirtschaft und Verwaltung), der Friedrich-List-Schule (Fachrichtung Wirtschaft) und der Gewerbeschule Lübeck (Fachrichtung Nahrung, Gastronomie, Laborberufe).

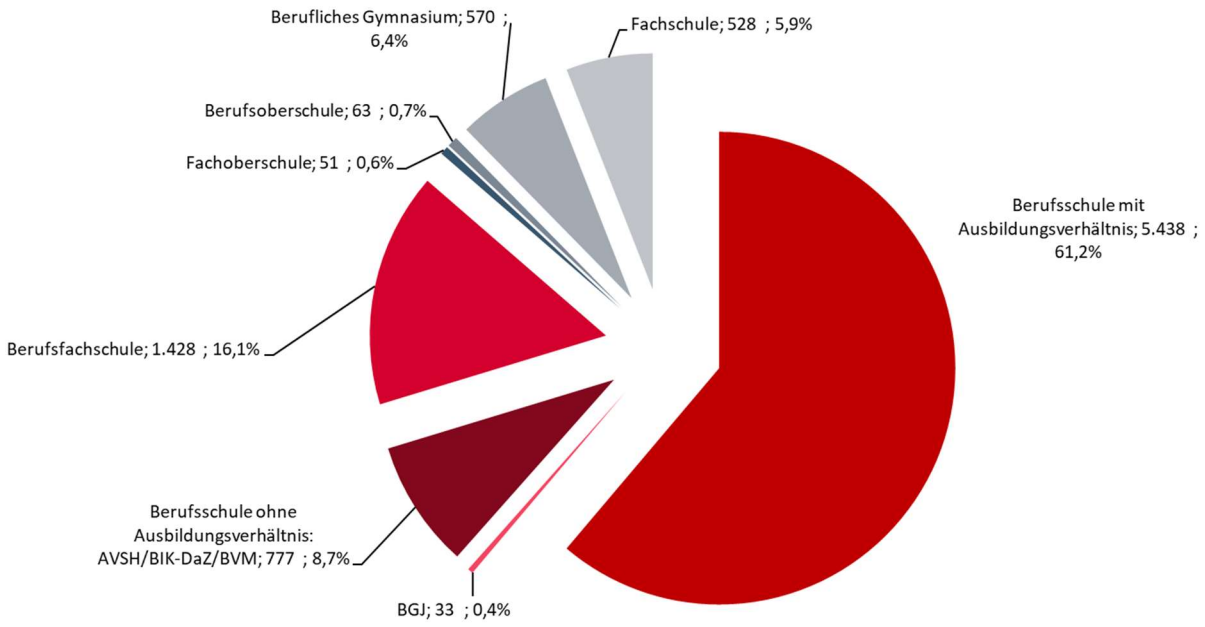
Abbildung 1: Verteilung der Schüler:innen auf die Schulen




## 2.2 Verteilung der Schüler:innen auf die einzelnen Bildungsangebote

Das folgende Diagramm stellt die Verteilung der Schülerschaft auf die Bildungsangebote der fünf Schulen dar. Es befinden sich 61 % der Schüler:innen im Bereich der Berufsschule mit Ausbildungsverhältnis (- 1 % zum Vorjahr). Der Anteil der Schüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis liegt wie im Vorjahr bei rund 9 % der Gesamtschüler:innenzahl.

Abbildung 2: Verteilung der Schüler:innen auf die Bildungsangebote der Schulen (Schuljahr 2024/25)



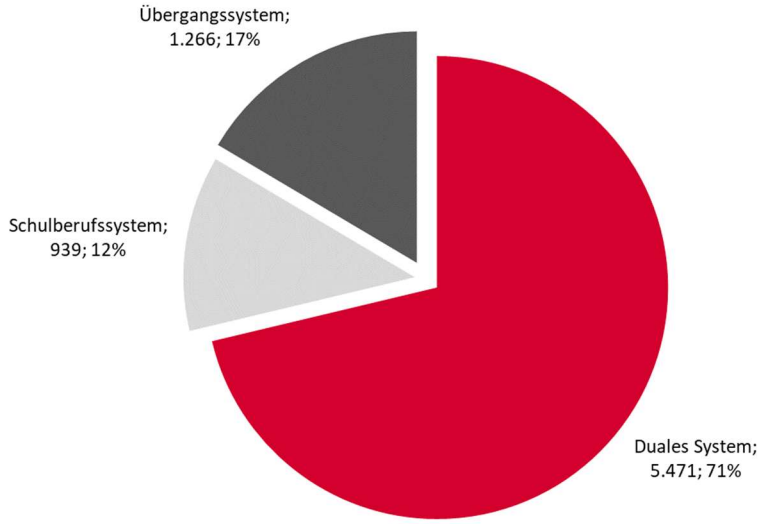
## 2.3 Verteilung der Schüler:innen auf die Sektoren des Berufsbildungssystems

Als Berufsbildungssystem werden in der Bildungsberichterstattung Bildungsgänge bezeichnet, die der Berufsausbildung oder Ausbildungsvorbereitung dienen (nicht dem Erwerb einer Hochschulzugangsberechtigung). Das Berufsbildungssystem wird in drei Sektoren unterteilt:

Das *Duale System* umfasst die Duale Berufsausbildung im Betrieb mit begleitendem schulischen Unterricht an der Berufsschule. Das *Schulberufssystem* umfasst rein schulische Berufsausbildungen an den Berufsfachschulen III und den privaten Schulen des Gesundheitswesens, welche nicht Teil dieses Berichts sind. Schulische Ausbildungen sind vor allem in Sozial- und Gesundheitsberufen, der Informationstechnik, der Wirtschaft und in gestalterischen Berufen verbreitet. Das *Übergangssystem* schließlich bündelt die Bildungsgänge und berufsvorbereitenden Maßnahmen, die zu keinem qualifizierenden Abschluss führen, sondern auf die Chancenverbesserung der Teilnehmenden ausgerichtet sind. Dazu gehören die AVSH und die BFS I. Teilweise können die Jugendlichen hier ihren Ersten allgemeinbildenden Schulabschluss (ESA) oder einen mittleren Schulabschluss (MSA) erlangen.

Die Verteilung der insgesamt 7.676 Schüler:innen des Berufsbildungssystems auf die drei Sektoren entspricht in etwa dem Vorjahr und stellt sich dar wie folgt:

Abbildung 3: Verteilung der Schüler:innen nach Sektoren des Berufsbildungssystems (Schuljahr 2024/25)




## 2.4 Verteilung der Schüler:innen nach Geschlecht auf die Schulen und Bildungsangebote

Von den insgesamt 8.888 Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen waren 3.515 weiblich. Das entspricht wie im Vorjahr 40 %.[3]

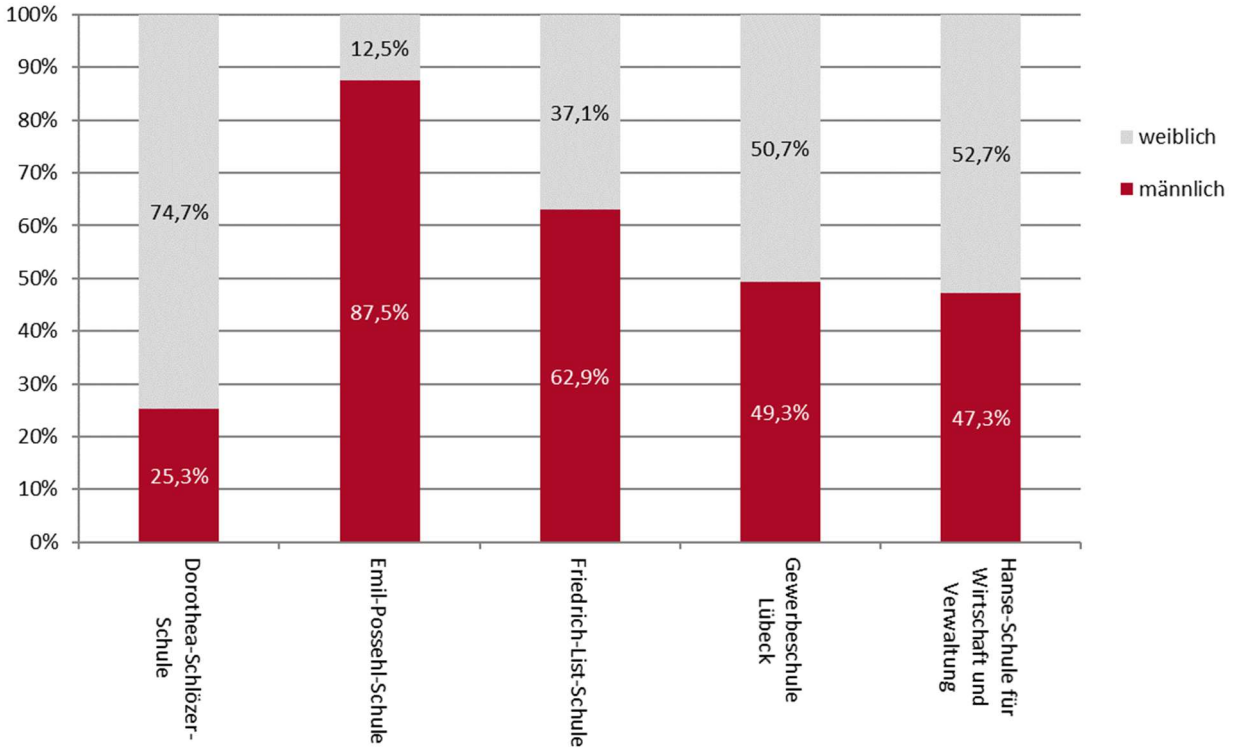
Eine Betrachtung der prozentualen Aufteilung (vgl. Abbildung 4) zeigt, dass nach wie vor an der Dorothea-Schlözer-Schule mit Abstand der höchste Frauenanteil (75 %) und an der Emil-Possehl-Schule der höchste Männeranteil (88 %) zu finden ist. Dies liegt zum Großteil an den dort angebo-

[3] In der Statistikabfrage wird neben männlich und weiblich auch die Kategorie divers angeboten. Aufgrund der geringen Anzahl wird diese aus Datenschutzgründen nicht extra ausgewiesen, sondern nur die Zahl der weiblichen Schüler:innen.

tenen Ausbildungsgängen und deren traditionell unterschiedlicher Anwahl durch die Geschlechter. 60 % aller AVSH-Schülerinnen besuchen die Dorothea-Schlözer-Schule und 63 % aller AVSH-Schüler besuchen die Emil-Possehl-Schule.

An der Hanse-Schule für Wirtschaft und Verwaltung und an der Gewerbeschule Lübeck sind die Geschlechter in etwa ausgeglichen, an der Friedrich-List-Schule ist der Frauenanteil prozentual leicht gestiegen und liegt bei 37 % (35 % im Vorjahr).

Abbildung 4: Anteil männlicher und weiblicher Schüler:innen an den einzelnen Schulen




Fasst man die Angebote aller Schulen zusammen und betrachtet die einzelnen Bildungsgänge, so waren im Schuljahr 2024/25 die männlichen Schüler in der Dualen Ausbildung und im Berufsbildungsbereich der Berufsschule in der Mehrzahl. Bei den weiteren Bildungsgängen gab es wie in den Vorjahren mehr Schülerinnen als Schüler im Vollzeitangebot der Fachschule, im Beruflichen Gymnasium und in der BFS III (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Anteil männlicher und weiblicher Schüler:innen in den einzelnen Bildungsangeboten

| | Schüler:innen | |
|---|---|---|
| | Anteil weiblich | Anteil männlich |
| **Berufsschule** | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | |
| -Duale Ausbildung | 33,9% | 66,1% |
| -davon BGJ | 30,3% | 69,7% |
| -davon Zusatzunterricht FHR | 57,1% | 42,9% |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | |
| -AVSH | 41,6% | 58,4% |
| -BIK-DAZ | 31,9% | 68,1% |
| -BVB | 51,5% | 48,5% |
| **Berufsfachschule** | | |
| -Typ I | 39,7% | 60,3% |
| -Typ III | 54,8% | 45,2% |
| **Fachoberschule** | | |
| Vollzeit | 49,0% | 51,0% |
| Teilzeit | | |
| **Berufsoberschule** | | |
| Vollzeit | 42,9% | 57,1% |
| Teilzeit | | |
| **berufliches Gymnasium** | | |
| Vollzeit | 56,8% | 43,2% |
| **Fachschule** | | |
| Vollzeit | 64,5% | 35,5% |
| Teilzeit | 13,1% | 86,9% |
| insgesamt | 49,6% | 50,4% |
| **Gesamt** | **39,5%** | **60,5%** |

## 2.5 DaZ-Schüler:innen und ausländische Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen in Lübeck

Tabelle 3: Ausländische Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen im Schuljahr 2024/25

| | Dorothea-Schlözer-Schule | | Emil-Possehl-Schule | | Friedrich-List-Schule | | Gewerbe-schule Lübeck | | Hanse-Schule | | Gesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. |
| Ausländische Schüler:innen (ohne deutsche Staatsangehörigkeit) | 346 | 270 | 366 | 51 | 131 | 65 | 367 | 143 | 144 | 91 | 1354 | 620 |
| Davon DaZ | 79 | 68 | 115 | 16 | 36 | 14 | 326 | 118 | 28 | 20 | 584 | 236 |
| Anteil DaZ an ausländischen Sch. | 23% | 25% | 31% | 31% | 27% | 22% | 89% | 83% | 19% | 22% | 43% | 38% |



27 von 830 in Zusammenstellung

An den fünf berufsbildenden Schulen sind im Schuljahr 2024/25 insgesamt 1.354 ausländische Schüler:innen gemeldet, 94 mehr als im Vorjahr. Somit besitzen knapp 15 % der Schüler:innen keine deutsche Staatsangehörigkeit. 43 % der ausländischen Schüler:innen sind als DaZ-Schüler:innen registriert, haben also Bedarf an Deutsch als Zweitsprache-Unterricht.

Die folgende Tabelle 4 stellt die Anzahl der Schüler:innen mit DaZ-Bedarf in den einzelnen Bildungsangeboten dar. So können auch diejenigen als DaZ-Schüler:innen erfasst werden, die nicht in den BIK-DaZ-Klassen der AVSH beschult werden, aber weiterhin Sprachunterricht erhalten.

Tabelle 4: DaZ-Schüler:innen in den Bildungsgängen der einzelnen Schulen

| | Dorothea-Schlözer-Schule | | Emil-Possehl-Schule | | Friedrich-List-Schule | | Gewerbe-schule Lübeck | | Hanse-Schule | | Gesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. | Sch. | dar. weibl. |
| **Berufsschule** | | | | | | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | | | | | | |
| -duale Ausbildung | 37 | 35 | 79 | . | 14 | . | 110 | 44 | 28 | 20 | 268 | 112 |
| -davon BGJ | 0 | 0 | 6 | . | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 6 | . |
| -davon Zusatzunterricht FHR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | . | . | . | . |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | | | | | | |
| -AVSH | 23 | 20 | 24 | 3 | . | . | 47 | 20 | 0 | 0 | 96 | 44 |
| -BIK-DaZ | 13 | 9 | | | | | 128 | 32 | | | 141 | 41 |
| -BVB | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule** | | | | | | | | | | | | |
| -Typ I | . | . | . | . | 15 | 9 | 14 | 8 | 0 | 0 | 37 | 20 |
| -Typ III | . | . | . | . | 5 | 3 | 27 | 14 | 0 | 0 | 40 | 19 |
| **Fachoberschule** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsoberschule** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **berufliches Gymnasium** | 0 | 0 | . | 0 | 0 | 0 | | | | | . | 0 |
| **Fachschule** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **DaZ-Schüler:innen insgesamt** | **79** | **68** | **115** | **16** | **36** | **14** | **326** | **118** | **28** | **20** | **584** | **236** |

„."Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

Im Schuljahr 2024/25 besuchten insgesamt 584 Schüler:innen mit einem Bedarf an Deutsch als Zweitsprache (DaZ) die Lübecker berufsbildenden Schulen, darunter 236 weibliche. Insgesamt sind es 35 Personen weniger als im Schuljahr 2023/24. Der Anteil der jungen Frauen liegt bei 40 % (44 % im Vorjahr). Die mit Abstand meisten DaZ-Schüler:innen unterrichtete auch in diesem Jahr die Gewerbeschule Lübeck mit 326 Schüler:innen.

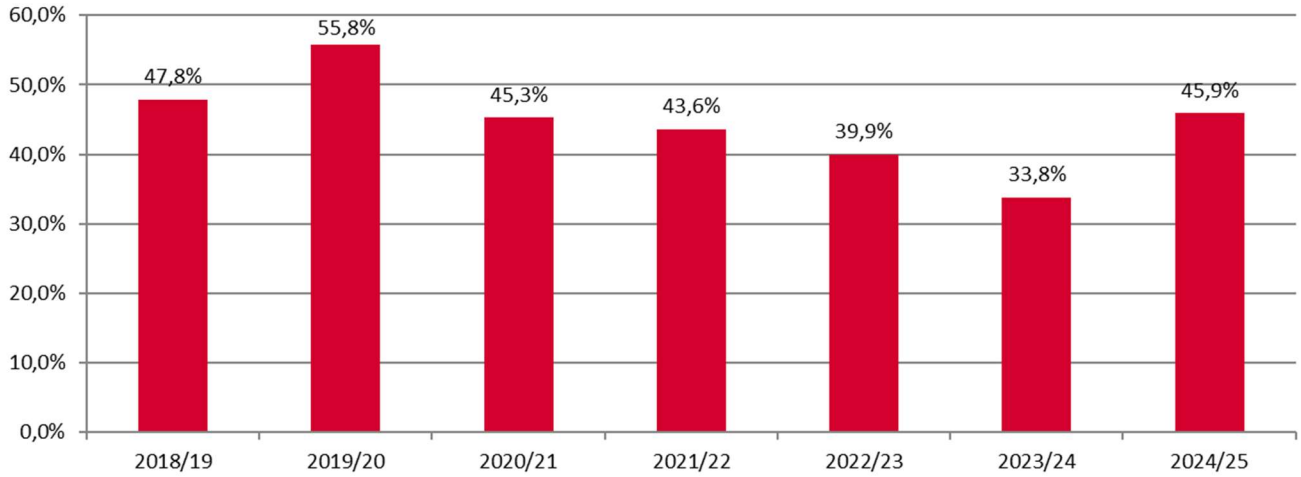
237 DaZ-Schüler:innen besuchten die Berufsschule *ohne Ausbildungsverhältnis*, das ist ein Minus von 24 % (-74 Sch.) im Vergleich zum Vorjahr. Für die berufsschulpflichtigen Neuzugewanderten, die in der DaZ-Basisstufe beschult werden, werden Berufsintegrationsklassen (BIK-DaZ) im Rahmen der AVSH angeboten. Als DaZ-Zentrum führt die Gewerbeschule 32 solcher Klassen. Aufgrund der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine waren in den beiden Vorjahren zusätzliche BIK-DaZ-Klassen an den anderen Schulen eröffnet worden. In diesem Jahr führt nur die Dorothea-Schlözer-Schule noch eine DaZ-Klasse, ansonsten werden Schüler:innen mit DaZ-Bedarf in der AVSH integrativ beschult. Im November 2024 gab es an den berufsbildenden Schulen 141 Schüler:innen in



28 von 830 in Zusammenstellung

reinen Deutsch als Zweitsprache-Klassen (DaZ), darunter 41 weibliche. Dies sind 36 Personen weniger als im Vorjahr. 96 Personen besuchten die AVSH außerhalb der reinen BIK-DaZ-Klassen. Anteilig machen die DaZ-Schüler:innen 31 % aller Schüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis an den fünf Schulen aus (40 % im Vorjahr).

Abbildung 5: DaZ-Schüler:innen mit Ausbildungsplatz in Prozent aller Schüler:innen mit DaZ-Bedarf




Der Anteil der DaZ-Schüler:innen in der *Dualen Ausbildung* ist gestiegen von 33,8 % im Vorjahr auf 45,9 % aller Schüler:innen mit DaZ-Bedarf. Insgesamt ist die Zahl der DaZ-Schüler:innen mit Ausbildungsvertrag gestiegen (+59 Sch.).

Ein Teil dieser Schüler:innen weist durch die Herkunft aus Kriegsgebieten eine lückenhafte Schulbiografie auf. Rückmeldungen der Schulleitungen lassen darauf schließen, dass bei vielen Schüler:innen großer Förderbedarf besteht in den Bereichen allgemeine Deutschkenntnisse, berufsbezogenes Deutsch, Transfer der Fachsprache ins Deutsche, aber auch Grundlagen in Mathematik und Naturwissenschaften. Ein Teil der Schüler:innen ist nicht in der lateinischen Schrift alphabetisiert. Problematisch ist hier neben fehlenden Landesmitteln die Personalsituation, da es wenig geeignete muttersprachliche Lehrpersonen gibt.

## 2.6 Schüler:innen mit Förderbedarf an den berufsbildenden Schulen

Im Schuljahr 2024/25 wurden 209 Schüler:innen in den unterschiedlichen Förderschwerpunkten erfasst, das sind 10 weniger als im Vorjahr. In der Tabelle werden Schüler:innen geführt, die bei Anmeldung eine Bescheinigung über ihren Förderstatus vorlegen können und über ein Förderzentrum betreut werden.

Tabelle 5: Schüler:innen mit Förderbedarf an den berufsbildenden Schulen 2024/25

| | Dorothea-Schlözer-Schule | Emil-Possehl-Schule | Friedrich-List-Schule | Gewerbeschule Lübeck | Hanse-Schule für Wirtschaft und Verwaltung | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Schüler:innen mit Förderbedarf | 82 | 105 | 1 | 11 | 10 | 209 |

Tabelle 6: Schüler:innen nach Förderschwerpunkt im Schuljahr 2024/25

| | Geistige Entwicklung | körperlich-motorische Entwicklung, Sehen, Hören | Autismus | Sprache | Emotionale- u. soziale Entwicklung | Lernen | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schüler:innen mit Förderbedarf | 17 | 20 | 32 | 0 | 40 | 100 | 209 |

Die meisten Schüler:innen mit Förderbedarf wurden an der Emil-Possehl-Schule (105) und der Dorothea-Schlözer-Schule (82) unterrichtet. Die Friedrich-List-Schule unterrichtet wie im Vorjahr wenige Schüler:innen mit Förderbedarf. Aus Datenschutzgründen sind die Schüler:innen nach Förderschwerpunkten hier nicht schulscharf, sondern in getrennten Tabellen dargestellt.

Insgesamt meldeten die fünf Schulen 20 Schüler:innen mit körperlich-motorischen Einschränkungen (inkl. Seh- und Hörbehinderte), 17 mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung, 32 Autist:innen, 0 mit Förderschwerpunkt Sprache, 40 Schüler:innen mit Förderschwerpunkt emotional-soziale Entwicklung und 100 mit Förderschwerpunkt Lernen. 29 % der 209 erfassten Schüler:innen sind in der Dualen Ausbildung (61), die AVSH besuchen 62 % (129).

Während unter den Schüler:innen der Lübecker Gemeinschaftsschulen und Gymnasien 6 % mit einem Förderbedarf gemeldet sind, sind es an den berufsbildenden Schulen nur 0,02 % der Gesamtschüler:innenzahl. Im Bereich der AVSH sind ca. 17 % mit Förderbedarf gemeldet gegenüber 11 % an den Lübecker Gemeinschaftsschulen.

Schüler:innen, die während des Besuchs einer allgemeinbildenden Schule oder eines Förderzentrums einen „sonderpädagogischen Förderbedarf“ hatten, haben diesen nicht automatisch auch auf der berufsbildenden Schule. Mit dem Abgang aus dem allgemeinbildenden Schulsystem verlieren die sonderpädagogischen Förderdiagnosen ihre Gültigkeit. Leistungen zur Unterstützung müssen erneut beim entsprechenden Rehabilitationsträger beantragt werden. Diese erneute Beantragung mag für viele Jugendliche eine Hürde darstellen, manche verzichten nach Aussage der Schulen aber auch bewusst auf den Förderstatus, um das vermeintliche „Stigma loszuwerden“.



30 von 830 in Zusammenstellung

## 3 Vorbildung der Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen

Die folgenden Tabellen stellen die Herkunft der Schüler:innen im Eingangsjahrgang der jeweiligen Schule dar, also derjenigen, die im Sommer 2024 dort den Unterricht aufgenommen haben. Die Schüler:innen in den einzelnen Bildungsgängen werden nach ihrer Vorbildung, dem letzten erworbenen Abschluss, aufgeführt. Unterschieden wird zwischen Schüler:innen, die zuvor bereits eine *berufsbildende Schule* besucht haben, und solchen, die von einer *allgemeinbildenden Schule* kommen sowie zwischen Schüler:innen *aus Lübeck* und den *Einpendler:innen* aus dem Umland. Am Ende des Kapitels erfolgt eine Darstellung für die fünf Schulen insgesamt.

Im Falle von vereinzelt auftretenden Schüler:innen mit dem Ersten allgemeinbildenden Schulabschluss (ESA) im Eingangsjahrgang der Beruflichen Gymnasien handelt es sich um solche, die nach der Klasse 9 in G8-Gymnasien die Versetzung in die Einführungsphase eines Beruflichen Gymnasiums erreicht haben. Dieser Abschluss entspricht aber nicht, wie bei G9, dem mittleren Bildungsabschluss (MSA), sondern lediglich dem ESA.

## 3.1 Vorbildung der Schüler:innen der Dorothea-Schlözer-Schule im Eingangsjahrgang

An der Dorothea-Schlözer-Schule haben in diesem Schuljahr 980 Schüler:innen einen Bildungsgang begonnen. Das sind 47 mehr als 2023/24.

Tabelle 7: Schüler:innen der Dorothea-Schlözer-Schule im Eingangsjahrgang nach Vorbildung und Bildungsgang

| letzter Abschluss | mit Ausb.-platz | AVSH | | BV-Maßn. | Berufsfach-schule I | Berufsfach-schule III | Fachober-schule | Berufsober-schule | berufliches Gymnasium | Fach-schule |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | insges. | davon BIK-DAZ | | | | | | | |
| **A. von allgemeinbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 0 | 112 | 11 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Förderschulabschluss | 0 | 35 | 0 | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 39 | 45 | 0 | . | 36 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 27 | 10 | 0 | 0 | 0 | 90 | 0 | 0 | 22 | 12 |
| Fachhochschulreife | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Abitur | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 74 | 202 | 11 | 14 | 36 | 115 | 0 | 0 | 22 | 34 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 0 | 14 | . | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Förderschulabschluss | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 9 | . | 0 | 0 | 5 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 16 | . | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 25 | 3 |
| Fachhochschulreife | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Abitur | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 30 | 20 | . | . | 5 | 27 | 0 | 0 | 25 | 19 |
| **B. von berufsbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 25 | 0 | 0 | 0 | 24 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 71 | 0 | 0 | 29 | 39 |
| Fachhochschulreife | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 3 |
| Abitur | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| Gesamt | 49 | 0 | 0 | 0 | 24 | 81 | 0 | 10 | 29 | 53 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 7 | 0 | 0 | . | 0 | . | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 25 | 0 | 0 | 0 | 6 | 16 | 0 | 0 | . | 4 |
| Fachhochschulreife | . | 0 | 0 | 0 | 0 | . | 0 | . | 0 | 8 |
| Abitur | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Gesamt | 40 | 0 | 0 | . | 6 | 19 | 0 | . | . | 21 |
| **C. Sonstige** | | | | | | | | | | |
| Abschluss an einer Hochschule | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Berufsabschluss | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sonstiges | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| **Insgesamt** | **193** | **222** | **13** | **17** | **71** | **252** | **10** | **11** | **77** | **127** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

## 3.2 Vorbildung der Schüler:innen der Emil-Possehl-Schule im Eingangsjahrgang

An der Emil-Possehl-Schule starteten im Sommer 2024 1.464 Schüler:innen im Eingangsjahrgang, eine Person weniger als 2023.

Tabelle 8: Schüler:innen der Emil-Possehl-Schule im Eingangsjahrgang nach Vorbildung und Bildungsgang

| letzter Abschluss | mit Ausb.-platz | AVSH | | BV-Maßn. | Berufsfach-schule I | Berufsfach-schule III | Fachober-schule | Berufsober-schule | berufliches Gymnasium | Fach-schule |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | insges. | davon BIK-DAZ | | | | | | | |
| **A. von allgemeinbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | . | 50 | | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Förderschulabschluss | . | 20 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 54 | 57 | | . | 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 85 | 24 | | . | 0 | 25 | 0 | 0 | 19 | 0 |
| Fachhochschulreife | 12 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abitur | 56 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 213 | 151 | | 9 | 62 | 25 | 0 | 0 | 19 | 0 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | . | 18 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Förderschulabschluss | . | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 54 | 10 | | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 196 | 4 | | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 13 | 0 |
| Fachhochschulreife | 28 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abitur | 66 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 345 | 32 | | 0 | 22 | 10 | 0 | 0 | 13 | 0 |
| **B. von berufsbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 10 | 35 | | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 65 | 5 | | 7 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 46 | 4 | | 0 | 0 | . | 7 | 0 | 11 | 14 |
| Fachhochschulreife | 22 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | . |
| Abitur | 15 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | . |
| Gesamt | 158 | 44 | | 32 | 29 | . | 7 | 5 | 11 | 25 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 13 | 7 | | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 31 | . | | 2 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 62 | . | | 0 | 0 | . | 5 | 0 | 3 | 26 |
| Fachhochschulreife | 30 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 9 |
| Abitur | 22 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Gesamt | 158 | 10 | | 8 | 13 | . | 5 | 6 | 3 | 40 |
| **C. Sonstige** | | | | | | | | | | |
| Abschluss an einer Hochschule | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Berufsabschluss | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sonstiges | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gesamt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Insgesamt** | **874** | **237** | **0** | **49** | **126** | **44** | **12** | **11** | **46** | **65** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.



33 von 830 in Zusammenstellung

## 3.3 Vorbildung der Schüler:innen der Friedrich-List-Schule im Eingangsjahrgang

An der Friedrich-List-Schule sind im aktuellen Berichtsjahr 510 Schüler:innen gestartet, 58 weniger als im Vorjahr.

Tabelle 9: Schüler:innen der Friedrich-List-Schule im Eingangsjahrgang nach Vorbildung und Bildungsgang

| letzter Abschluss | mit Ausb.-platz | AVSH insges. | AVSH davon BIK-DAZ | BV-Maßn. | Berufsfach-schule I | Berufsfach-schule III | Fachober-schule | Berufsober-schule | berufliches Gymnasium | Fach-schule |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. von allgemeinbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Förderschulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 23 | 0 | 0 | | 35 | 0 | | | 0 | |
| Realschulabschluss/ MSA | 9 | . | 0 | | 0 | 80 | | | 59 | |
| Fachhochschulreife | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Abitur | 5 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| ausländischer Schulabschluss | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Gesamt | 46 | . | 0 | | 35 | 80 | | | 59 | |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Förderschulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 16 | 0 | 0 | | 13 | 0 | | | 0 | |
| Realschulabschluss/ MSA | 28 | . | 0 | | 0 | 32 | | | 26 | |
| Fachhochschulreife | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Abitur | 11 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| ausländischer Schulabschluss | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Gesamt | 68 | . | 0 | | 13 | 32 | | | 26 | |
| **B. von berufsbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 3 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 8 | 0 | 0 | | . | 0 | | | 0 | |
| Realschulabschluss/ MSA | 15 | 0 | 0 | | 0 | 40 | | | 7 | |
| Fachhochschulreife | 6 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Abitur | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Gesamt | 32 | 0 | 0 | | . | 40 | | | 7 | |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Hauptschulabschluss/ ESA | . | 0 | 0 | | . | 0 | | | 0 | |
| Realschulabschluss/ MSA | 18 | 0 | 0 | | 0 | 5 | | | 4 | |
| Fachhochschulreife | 11 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Abitur | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Gesamt | 37 | 0 | 0 | | . | 5 | | | 4 | |
| **C. Sonstige** | | | | | | | | | | |
| Abschluss an einer Hochschule | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Berufsabschluss | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| sonstiges | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| Gesamt | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | |
| **Insgesamt** | **185** | **13** | **0** | **0** | **59** | **157** | **0** | **0** | **96** | **0** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.



34 von 830 in Zusammenstellung

## 3.4 Vorbildung der Schüler:innen der Gewerbeschule Lübeck im Eingangsjahrgang

An der Gewerbeschule Lübeck wurden 637 Schüler:innen im Eingangsjahrgang gemeldet, 15 mehr als im Vorjahr.

Tabelle 10: Schüler:innen der Gewerbeschule im Eingangsjahrgang nach Vorbildung und Bildungsgang

| letzter Abschluss | mit Ausb.-platz | AVSH insges. | AVSH davon BIK-DAZ | BV-Maßn. | Berufsfach-schule I | Berufsfach-schule III | Fachober-schule | Berufsober-schule | ber. Gym. | Fach-schule |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. von allgemeinbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 14 | 45 | 28 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Förderschulabschluss | 0 | 5 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 17 | 0 | 0 | | 29 | 17 | 0 | 0 | | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 21 | 0 | 0 | | 0 | 16 | 0 | 0 | | 0 |
| Fachhochschulreife | 9 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Abitur | 13 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 74 | 50 | 28 | | 29 | 33 | 0 | 0 | | 0 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 24 | . | 5 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Förderschulabschluss | 0 | . | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 26 | 0 | 0 | | 4 | . | 0 | 0 | | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 45 | 0 | 0 | | 0 | . | 0 | 0 | | 0 |
| Fachhochschulreife | 8 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Abitur | 54 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 157 | 10 | 5 | | 4 | . | 0 | 0 | | 0 |
| **B. von berufsbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | . | 121 | 85 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 8 | 0 | 0 | | 25 | 6 | 0 | 0 | | . |
| Realschulabschluss/ MSA | 8 | 0 | 0 | | 0 | 14 | 8 | 0 | | . |
| Fachhochschulreife | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | . | | 0 |
| Abitur | 6 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 25 | 121 | 85 | | 25 | 20 | 8 | . | | . |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | . | 24 | 10 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 9 | 0 | 0 | | 3 | 0 | 0 | 0 | | . |
| Realschulabschluss/ MSA | 6 | 0 | 0 | | 0 | . | 3 | 0 | | . |
| Fachhochschulreife | . | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | . | | . |
| Abitur | 9 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 28 | 24 | 10 | | 3 | . | 3 | . | | 5 |
| **C. Sonstige** | | | | | | | | | | |
| Abschluss an einer Hochschule | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Berufsabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| sonstiges | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| **Insgesamt** | **284** | **205** | **128** | **0** | **61** | **63** | **11** | **5** | **0** | **8** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

## 3.5 Vorbildung der Schüler:innen der Hanse-Schule im Eingangsjahrgang

Im Eingangsjahrgang der Hanse-Schule sind 613 Personen gestartet, 81 weniger als im Vorjahr. Der Bereich der Dualen Ausbildung hatte seit der Pandemie deutlich abgenommen von 622 Personen im Eingangsjahrgang in 2018/19 auf 483 in 2021/22 und hatte sich dann wieder erholt (Vorjahr 526 Schüler:innen). Dieses Jahr ist erneut ein leichter Rückgang zu verzeichnen auf 491 Schüler:innen (-35). Als Landesberufsschule für die Veranstaltungsbranche war die Schule besonders von den pandemiebedingten Einschränkungen betroffen.

Tabelle 11: Schüler:innen der Hanse-Schule im Eingangsjahrgang nach Vorbildung und Bildungsgang

| letzter Abschluss | mit Ausb.-platz | AVSH insges. | AVSH davon BIK-DAZ | BV-Maßn. | Berufsfach-schule I | Berufsfach-schule III | Fachober-schule | Berufsober-schule | berufliches Gymnasium | Fach-schule |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. von allgemeinbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 5 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Förderschulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 52 | 6 | 0 | | 35 | | 0 | 0 | | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 62 | . | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 5 |
| Fachhochschulreife | 39 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 3 |
| Abitur | 44 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 3 |
| ausländischer Schulabschluss | . | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 203 | 8 | 0 | | 35 | | 0 | 0 | | 11 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Förderschulabschluss | . | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 34 | 0 | 0 | | 6 | | 0 | 0 | | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 54 | . | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Fachhochschulreife | 13 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Abitur | 61 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | . | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 167 | . | 0 | | 6 | | 0 | 0 | | 0 |
| **B. von berufsbild. Schulen** | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 3 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 15 | 0 | 0 | | 0 | | 12 | 0 | | 4 |
| Fachhochschulreife | 17 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 20 | | . |
| Abitur | 11 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | . |
| Gesamt | 46 | 0 | 0 | | 0 | | 12 | 20 | | 7 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 9 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Realschulabschluss/ MSA | 14 | 0 | 0 | | 0 | | 6 | 0 | | 0 |
| Fachhochschulreife | 14 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 16 | | 0 |
| Abitur | 28 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 65 | 0 | 0 | | 0 | | 6 | 16 | | 0 |
| **C. Sonstige** | | | | | | | | | | |
| Abschluss an einer Hochschule | . | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Berufsabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| sonstiges | . | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Gesamt | 10 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| **Insgesamt** | **491** | **9** | **0** | **0** | **41** | **0** | **18** | **36** | **0** | **18** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.



36 von 830 in Zusammenstellung

## 3.6 Vorbildung der Schüler:innen der berufsbildenden Schulen im Eingangsjahrgang insgesamt

Tabelle 12 stellt zusammenfassend dar, wie viele Schüler:innen in Lübeck im Schuljahr 2024/25 insgesamt in den jeweiligen Bildungsangeboten der berufsbildenden Schulen mit welcher Vorbildung begonnen haben.

Tabelle 12: Schüler:innen der berufsbildenden Schulen im Eingangsjahrgang nach Vorbildung und Bildungsgang insgesamt

| letzter Abschluss | mit Ausb.-platz | AVSH | | BV-Maßn. | BFS I | BFS III | FOS | BOS | ber. Gym. | FS | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | insges. | davon BIK-DAZ | | | | | | | | |
| **A. von allgemeinbild. Schulen** | | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 24 | 207 | 39 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 247 |
| Förderschulabschluss | . | 60 | 0 | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 185 | 108 | 0 | 5 | 197 | 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 537 |
| Realschulabschluss/ MSA | 204 | 48 | 0 | . | 0 | 211 | 0 | 0 | 100 | 17 | 581 |
| Fachhochschulreife | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 80 |
| Abitur | 125 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 141 |
| ausländischer Schulabschluss | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | . |
| Gesamt | 610 | 423 | 39 | 23 | 197 | 253 | 0 | 0 | 100 | 45 | 1651 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 26 | 41 | 7 | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 68 |
| Förderschulabschluss | . | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | . |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 139 | 12 | 0 | 0 | 50 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 214 |
| Realschulabschluss/ MSA | 339 | 7 | 0 | 0 | 0 | 64 | 0 | 0 | 64 | 3 | 477 |
| Fachhochschulreife | 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 69 |
| Abitur | 197 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 204 |
| ausländischer Schulabschluss | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | . |
| Gesamt | 767 | 64 | 7 | . | 50 | 77 | 0 | 0 | 64 | 19 | 1042 |
| **B. von berufsbild. Schulen** | | | | | | | | | | | |
| *a) aus Lübeck* | | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 15 | 156 | 85 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 196 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 109 | 5 | 0 | 7 | 88 | 16 | 0 | 0 | 0 | . | 226 |
| Realschulabschluss/ MSA | 106 | 4 | 0 | 0 | 0 | 132 | 27 | 0 | 47 | 59 | 375 |
| Fachhochschulreife | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | . | 92 |
| Abitur | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 54 |
| Gesamt | 310 | 165 | 85 | 32 | 88 | 148 | 27 | 38 | 47 | 88 | 943 |
| *b) Einpendler:innen* | | | | | | | | | | | |
| ohne Abschluss | 14 | 31 | 10 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | . | 51 |
| Hauptschulabschluss/ ESA | 62 | . | 0 | 4 | 17 | . | 0 | 0 | 0 | . | 88 |
| Realschulabschluss/ MSA | 125 | . | 0 | 0 | 6 | 25 | 14 | 0 | 8 | 32 | 211 |
| Fachhochschulreife | 59 | . | 0 | 0 | 0 | . | 0 | 25 | 0 | 19 | 104 |
| Abitur | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 82 |
| Gesamt | 328 | 34 | 10 | 10 | 23 | 28 | 14 | 25 | 8 | 66 | 536 |
| **C. Sonstige** | | | | | | | | | | | |
| Abschluss an einer Hochschule | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | . |
| Berufsabschluss | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| ausländischer Schulabschluss | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| sonstiges | . | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | . |
| Gesamt | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 | 32 |
| **Insgesamt** | **2.027** | **686** | **141** | **66** | **358** | **516** | **51** | **63** | **219** | **218** | **4.204** |

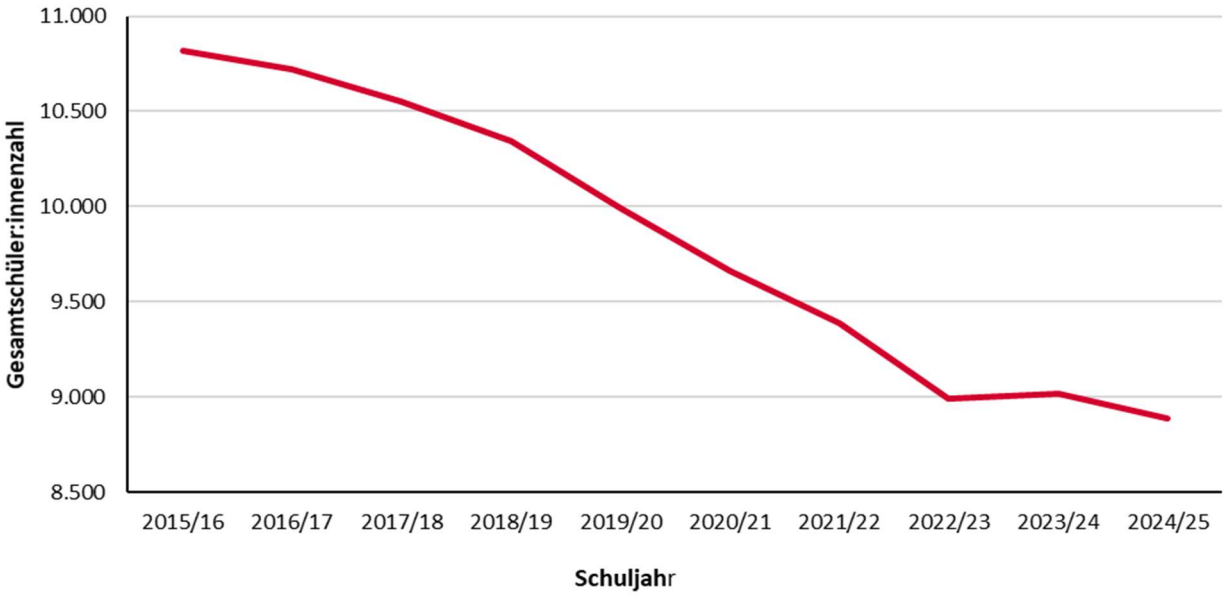
„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

Es wurden 4.204 Schüler:innen im Eingangsjahrgang gemeldet, 78 weniger als im Vorjahr. Dies ist ein Minus von 2 %.
Von 4.204 Schüler:innen im Eingangsjahrgang kamen 62 % (2.594) aus Lübeck und 38 % (1.578) waren Einpendler:innen.[4] Unter den 2.027 Berufsschüler:innen in der Dualen Ausbildung gab es mehr Einpendler:innen (55 %) als Lübecker:innen (45 %). 64 % der Schüler:innen im Eingangsjahrgang (2.693) besuchten zuvor eine allgemeinbildende Schule und 35 % (1.479) eine berufsbildende Schule. Es lässt sich berechnen, dass in der Dualen Ausbildung von 2.027 Schüler:innen im Eingangsjahrgang 32 % Abitur oder Fachhochschulreife besaßen, 38 % den MSA und 24 % den ESA. 79 Schüler:innen (4 %) ohne Schulabschluss und 2 mit einem Förderabschluss (0,1 %) begannen eine Ausbildung. In der AVSH befanden sich unter den insgesamt 686 neu gestarteten Schüler:innen 435 (63 %) ohne Schulabschluss, 70 (9 %) mit FSA, 128 (19 %) mit ESA und 59 (9 %) mit MSA.

## 4 Entwicklung der Schüler:innenzahlen an den berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck

### 4.1 Entwicklung der Gesamtschüler:innenzahlen

Abbildung 6: Entwicklung der Gesamtschüler:innenzahl seit 2015/16




Die Schüler:innenzahlen an den berufsbildenden Schulen in Lübeck sind nach einem leichten Anstieg im letzten Schuljahr erneut gesunken. In diesem Schuljahr wurden 129 Schüler:innen weniger gemeldet als im Vorjahr. Insgesamt ist nach wie vor auf Landes- und Bundesebene ein Rückgang der Schüler:innenzahlen an den berufsbildenden Schulen zu beobachten. Als Ursache kann in den letzten Jahren neben dem anhaltenden Trend zu schulischer Ausbildung oder Studium die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Ausbildungsstellenmarkt angenommen werden. Im Folgenden wird die Entwicklung der einzelnen Schulstandorte und der Bildungsangebote dargestellt.

[4] Abweichungen zu 100 % sind dem Runden der Werte geschuldet.

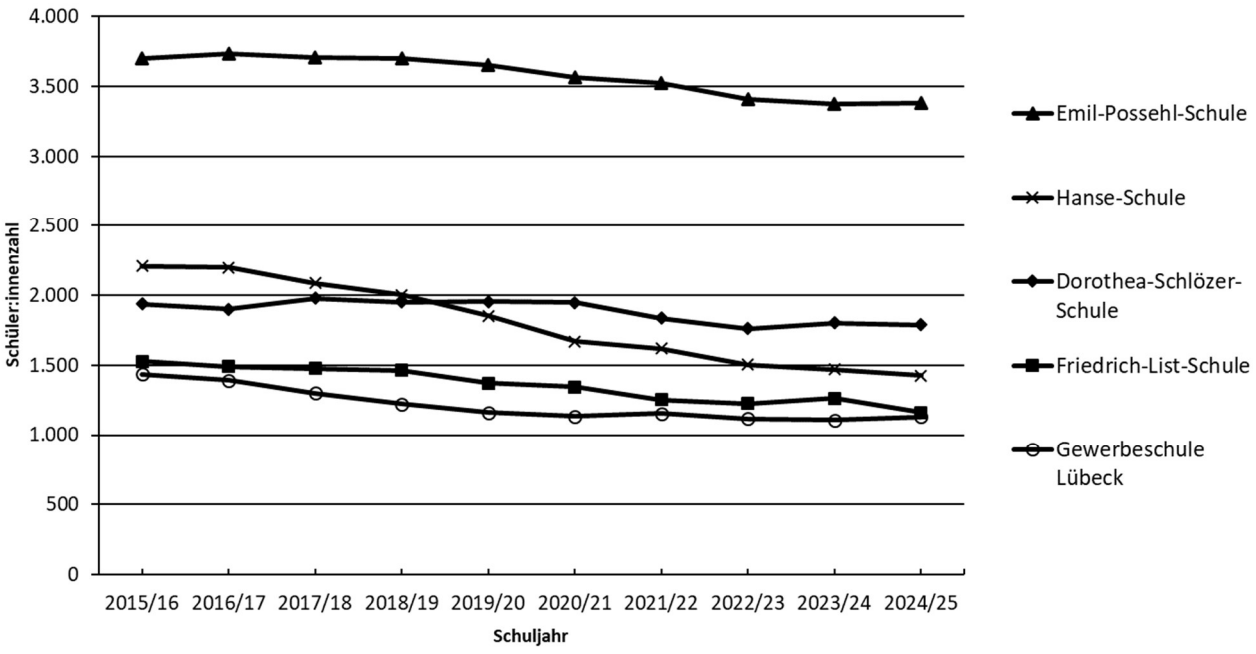
## 4.2 Entwicklung der Schüler:innenzahlen an den einzelnen berufsbildenden Schulen

Tabelle 13: Entwicklung der Schüler:innenzahlen an den einzelnen Schulen seit 2012/13

| Schuljahr | Dorothea-Schlözer-Schule | Emil-Possehl-Schule | Friedrich-List-Schule | Gewerbeschule Lübeck | Hanse-Schule | Gesamt | Relation zum Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2012/13 | 2.068 | 3.248 | 1.566 | 1.728 | 2.331 | 10.941 | |
| 2013/14 | 2.033 | 3.791 | 1.637 | 1.608 | 2.273 | 11.342 | 3,7% |
| 2014/15 | 2.013 | 3.716 | 1.579 | 1.495 | 2.177 | 10.980 | -3,2% |
| 2015/16 | 1.940 | 3.704 | 1.528 | 1.437 | 2.209 | 10.818 | -1,5% |
| 2016/17 | 1.901 | 3.734 | 1.492 | 1.393 | 2.201 | 10.721 | -0,9% |
| 2017/18 | 1.978 | 3.705 | 1.478 | 1.302 | 2.089 | 10.552 | -1,6% |
| 2018/19 | 1.952 | 3.704 | 1.463 | 1.221 | 2.002 | 10.342 | -2,0% |
| 2019/20 | 1.954 | 3.654 | 1.371 | 1.160 | 1.855 | 9.994 | -3,4% |
| 2020/21 | 1.948 | 3.567 | 1.343 | 1.134 | 1.672 | 9.664 | -3,3% |
| 2021/22 | 1.837 | 3.525 | 1.253 | 1.154 | 1.620 | 9.389 | -2,8% |
| 2022/23 | 1.763 | 3.412 | 1.225 | 1.116 | 1.504 | 8.993 | -4,2% |
| 2023/24 | 1.802 | 3.373 | 1.264 | 1.108 | 1.470 | 9.017 | 0,3% |
| **2024/25** | **1.789** | **3.380** | **1.163** | **1.130** | **1.426** | **8.888** | **-1,4%** |
| *Relation zum Vorjahr* | *-0,7%* | *0,2%* | *-8,0%* | *2,0%* | *-3,0%* | *-1,4%* | |

Der Trend der leicht sinkenden Schüler:innenzahlen zeigt sich in diesem Jahr besonders an der Friedrich-List-Schule und an der Hanse-Schule. Die Emil-Possehl-Schule und die Dorothea-Schlözer-Schule verzeichnen ähnliche Zahlen, wie im Vorjahr, die Gewerbeschule kann einen leichten Zuwachs an Schüler:innen verzeichnen.

Abbildung 7: Entwicklung der Schüler:innenzahlen nach Schulstandort seit 2015/16






30 von 830 in Zusammenstellung

## 4.3 Entwicklung der Schüler:innenzahlen in den Bildungsangeboten

Tabelle 14: Entwicklung der Schüler:innen- und Klassenzahlen in den Bildungsangeboten seit dem Schuljahr 2004/05

| | Berufsschule mit Ausbildungs-verhältnis, ohne BGJ 1) | | Berufsgrund-bildungsjahr (BGJ) | | Berufsschule ohne Ausbil-dungsverhältnis: AVSH/ BIK-DaZ/BVM 2) | | Berufs-fachschule | | Fach-oberschule | | Berufs-oberschule | | Berufliches Gymnasium | | Fachschule | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schuljahr | Sch. | Kl. | Sch. | Kl. | Sch. | Kl. | Sch. | Kl. | Sch. | Kl. | Sch. | Kl. | Sch. | Kl. | Sch. | Kl. | Gesamt |
| 2004/05 | 6.274 | 304 | 25 | 1 | 586 | 35 | 1.435 | 60 | 173 | 7 | 115 | 5 | 790 | 12 | 554 | 28 | *9.952* |
| 2005/06 | 6.207 | 305 | 25 | 1 | 499 | 31 | 1.585 | 68 | 138 | 6 | 103 | 5 | 818 | 12 | 534 | 24 | *9.909* |
| 2006/07 | 6.239 | 308 | 27 | 1 | 478 | 30 | 1.708 | 74 | 141 | 7 | 111 | 5 | 833 | 16 | 559 | 29 | *10.096* |
| 2007/08 | 6.522 | 317 | 29 | 1 | 534 | 32 | 1.771 | 75 | 129 | 6 | 100 | 5 | 873 | 14 | 553 | 28 | *10.511* |
| 2008/09 | 6.833 | 327 | 31 | 1 | 450 | 28 | 1.806 | 75 | 167 | 8 | 105 | 5 | 903 | 15 | 622 | 30 | *10.917* |
| 2009/10 | 7.230 | 360 | 30 | 1 | 388 | 26 | 1.861 | 77 | 189 | 8 | 132 | 6 | 973 | 36 | 773 | 34 | *11.576* |
| 2010/11 | 6.753 | 348 | 29 | 1 | 397 | 28 | 1.828 | 75 | 193 | 9 | 134 | 6 | 970 | 45 | 787 | 37 | *11.091* |
| 2011/12 | 6.697 | 341 | 30 | 1 | 382 | 26 | 1.801 | 74 | 178 | 7 | 193 | 8 | 1.001 | 46 | 776 | 36 | *11.058* |
| 2012/13 | 7.107 | 357 | 23 | 1 | 373 | 24 | 1.707 | 71 | 159 | 7 | 227 | 9 | 1.024 | 44 | 822 | 40 | *11.442* |
| 2013/14 | 6.929 | 356 | 61 | 2 | 419 | 26 | 1.679 | 70 | 173 | 8 | 165 | 7 | 1.065 | 46 | 851 | 42 | *11.342* |
| 2014/15 | 6.566 | 351 | 54 | 2 | 528 | 33 | 1.560 | 69 | 151 | 8 | 137 | 6 | 1.095 | 47 | 889 | 45 | *10.980* |
| 2015/16 | 6.606 | 351 | 45 | 2 | 544 | 32 | 1.444 | 66 | 133 | 7 | 169 | 7 | 1.043 | 47 | 834 | 44 | *10.818* |
| 2016/17 | 6.443 | 337 | 48 | 2 | 846 | 51 | 1.378 | 61 | 107 | 5 | 129 | 6 | 974 | 47 | 796 | 48 | *10.721* |
| 2017/18 | 6.366 | 337 | 28 | 1 | 964 | 49 | 1.296 | 58 | 101 | 6 | 117 | 6 | 919 | 46 | 761 | 42 | *10.552* |
| 2018/19 | 6.406 | 336 | 30 | 1 | 847 | 47 | 1.320 | 58 | 85 | 4 | 95 | 5 | 818 | 44 | 741 | 43 | *10.342* |
| 2019/20 | 6.349 | 336 | 30 | 1 | 733 | 44 | 1.273 | 58 | 63 | 4 | 71 | 5 | 737 | 42 | 738 | 40 | *9.994* |
| 2020/21 | 6.097 | 339 | 34 | 1 | 657 | 42 | 1.333 | 63 | 60 | 4 | 85 | 5 | 629 | 40 | 769 | 43 | *9.664* |
| 2021/22 | 5.957 | 329 | 32 | 1 | 665 | 41 | 1.296 | 63 | 46 | 4 | 100 | 6 | 609 | 36 | 684 | 45 | *9.389* |
| 2022/23 | 5.636 | 323 | 30 | 1 | 733 | 43 | 1.261 | 64 | 39 | 3 | 82 | 5 | 586 | 34 | 626 | 41 | *8.993* |
| 2023/24 | 5.604 | 313 | 28 | 1 | 779 | 46 | 1.365 | 65 | 48 | 4 | 55 | 4 | 572 | 33 | 566 | 38 | *9.017* |
| **2024/25** | **5.438** | **329** | **33** | **1** | **777** | **49** | **1.428** | **67** | **51** | **4** | **63** | **5** | **570** | **34** | **528** | **39** | ***8.888*** |

1) bis 2015/16 wurden hier auch Schüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis gezählt, die keinem anderen abgefragten Bildungsgang zugeordnet werden konnten.
2) früher hier: Berufsbefähigendes Jahr/ Ausbildungsvorbereitendes Jahr/ Berufsvorbereitungsjahr

Die seit Jahren rückläufigen Schüler:innenzahlen an den berufsbildenden Schulen lassen sich auch in den einzelnen Bildungsgängen beobachten, wobei hier Unterschiede zu sehen sind. Seit 2014/15 sind die Zahlen in Bildungsgängen, die zum Abitur oder der FHR führen, tendenziell sinkend (vgl. Abbildung 8). Besonders ausgeprägt ist der Rückgang an den Beruflichen Gymnasien. Dies ist eine landesweite Entwicklung. Im Schuljahr 2019/20 besuchten 20 % weniger Schüler:innen das Berufliche Gymnasium als noch im Schuljahr 2015/16[5]. Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der Schüler:innen an den allgemeinbildenden Gymnasien in SH um etwa 12 % gesunken. Als Gründe werden neben demografischen Entwicklungen die zunehmende Zahl von Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe, deren Schüler:innenzahl um knapp 4 % gestiegen ist, die Wiedereinführung von G9 sowie erschwerte Zulassungsvoraussetzungen am Beruflichen Gymnasium genannt (vgl.

[5] Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (2021): Berufliche Bildung in Schleswig-Holstein 2020.



40 von 830 in Zusammenstellung

Berufsbildungsbericht, S. 77). Lübeck hatte in den letzten Jahren leicht steigende Schüler:innenzahlen an den Gymnasien, die Gemeinschaftsschulen mit Oberstufe sind voll belegt und müssen bei der Schulwahl in Klasse 5 Kinder ablehnen. Seit 2015 hat Lübeck eine dritte Gemeinschaftsschule mit Oberstufe.

Abbildung 8: Entwicklung der Schüler:innenzahlen in Bildungsgängen mit Ziel Hochschulzugangsberechtigung

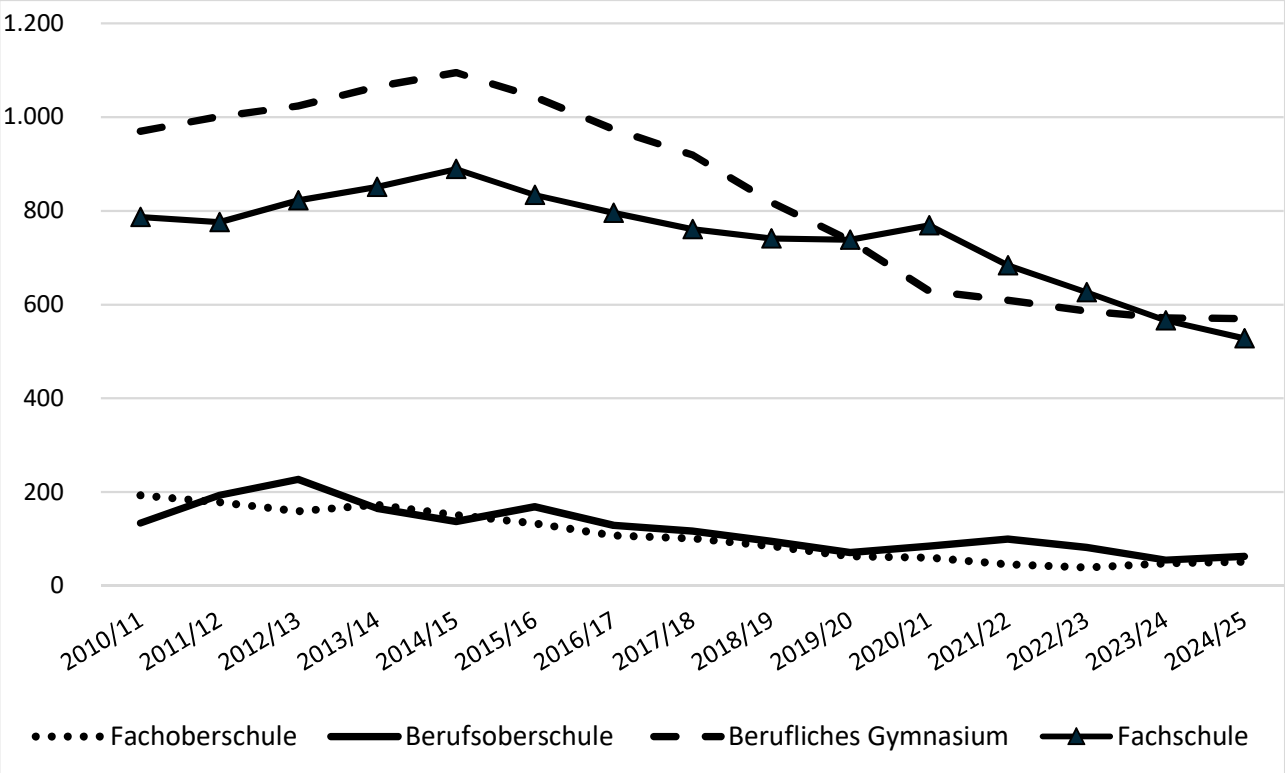
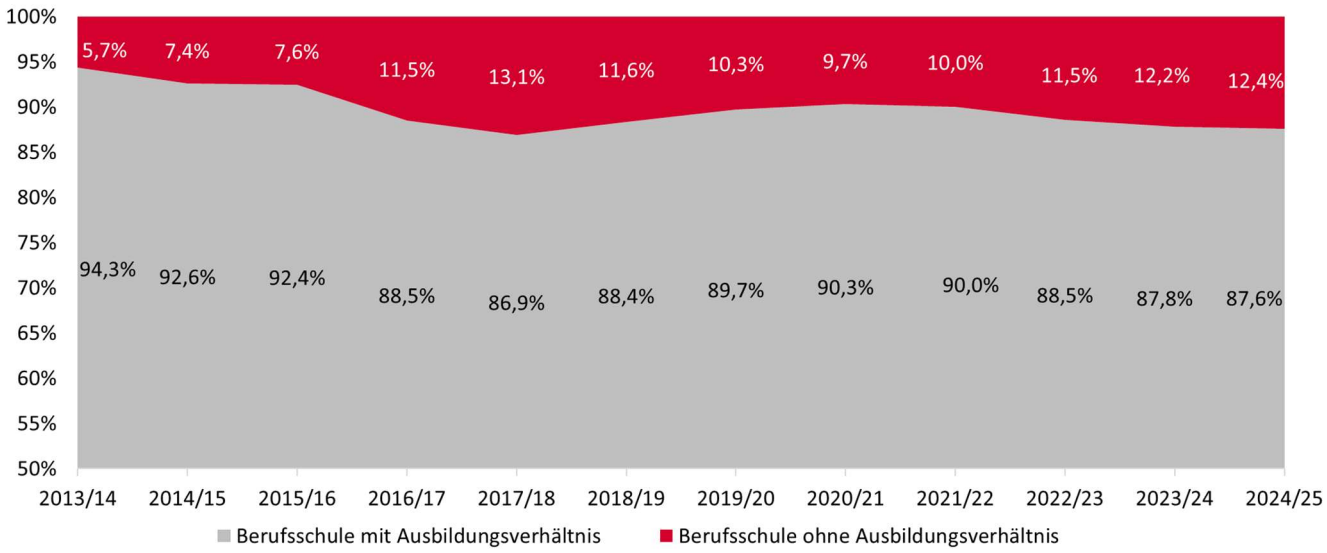



Tabelle 15: Tabellarische Übersicht der Entwicklung der Schüler:innenzahlen in den Bildungsangeboten in Prozent der Gesamtschüler:innenzahl

| | **Berufsschule mit Ausbildungsverhältnis, ohne BGJ** | **BGJ** | **Berufsschule ohne Ausb.-verhältnis** | **Berufsfachschule** | **Fachoberschule** | **Berufsoberschule** | **Berufliches Gymnasium** | **Fachschule** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schuljahr | Sch. | Sch. | Sch. | Sch. | Sch. | Sch. | Sch. | Sch. |
| 2020/21 | 63,1% | 0,4% | 6,8% | 13,8% | 0,6% | 0,9% | 6,5% | 8,0% |
| 2021/22 | 63,4% | 0,3% | 7,1% | 13,8% | 0,5% | 1,1% | 6,5% | 7,3% |
| 2022/23 | 62,7% | 0,3% | 8,2% | 14,0% | 0,4% | 0,9% | 6,5% | 7,0% |
| 2023/24 | 62,1% | 0,3% | 8,6% | 15,1% | 0,5% | 0,6% | 6,3% | 6,3% |
| 2024/25 | 61,2% | 0,4% | 8,7% | 16,1% | 0,6% | 0,7% | 6,4% | 5,9% |

Prozentual macht der Berufsschulbereich (Duales System, BGJ und AVSH) etwa 70 % der Gesamtschüler:innenzahl der fünf berufsbildenden Schulen aus (vgl. Tabelle 15).

Abbildung 9: Schüler:innenanteil mit und ohne Ausbildungsverhältnis in Prozent der Gesamtschüler:innenzahl der Berufsschule




Der prozentuale Anteil der Schüler:innen mit Ausbildungsverhältnis an der Gesamtschüler:innenzahl der Berufsschule (Duales System, BGJ und AVSH) lag in den letzten zehn Jahren zwischen 87 % und 95 %[6] (vgl. Abbildung 9). Der prozentuale Anteil der Berufsschüler:innen ohne Ausbildungsverhältnis war besonders während des verstärkten Zuzugs von Geflüchteten angestiegen und seit 2017/18 wieder gesunken. Seit 2020/21 nimmt er wieder zu und liegt nun bei 12 %. Insgesamt ist der prozentuale Anteil der Schüler:innen ohne Ausbildung etwa doppelt so hoch wie vor zehn Jahren. Die weitere Entwicklung dieser Gruppe ist besonders im Hinblick auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Ausbildungssektor von großem Interesse.

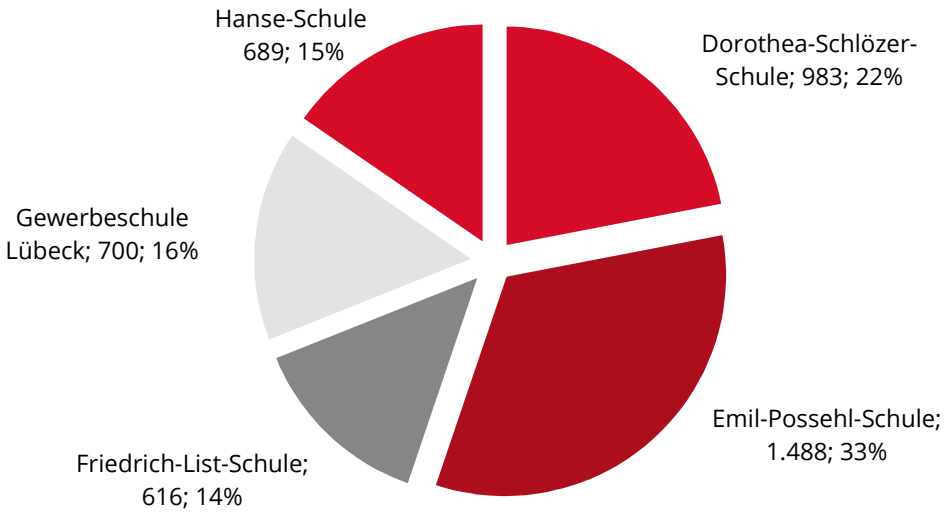
[6] In der Abbildung ist nicht wie in den Vorjahren der prozentuale Anteil bezogen auf alle Schüler:innen der 5 Schulen, sondern bezogen auf die Berufsschule, also Duales System und AVSH, dargestellt.

# 5 Abgänger:innen und Absolvent:innen der berufsbildenden Schulen

## 5.1 Abgänger:innen und Absolvent:innen des Schuljahrs 2023/24

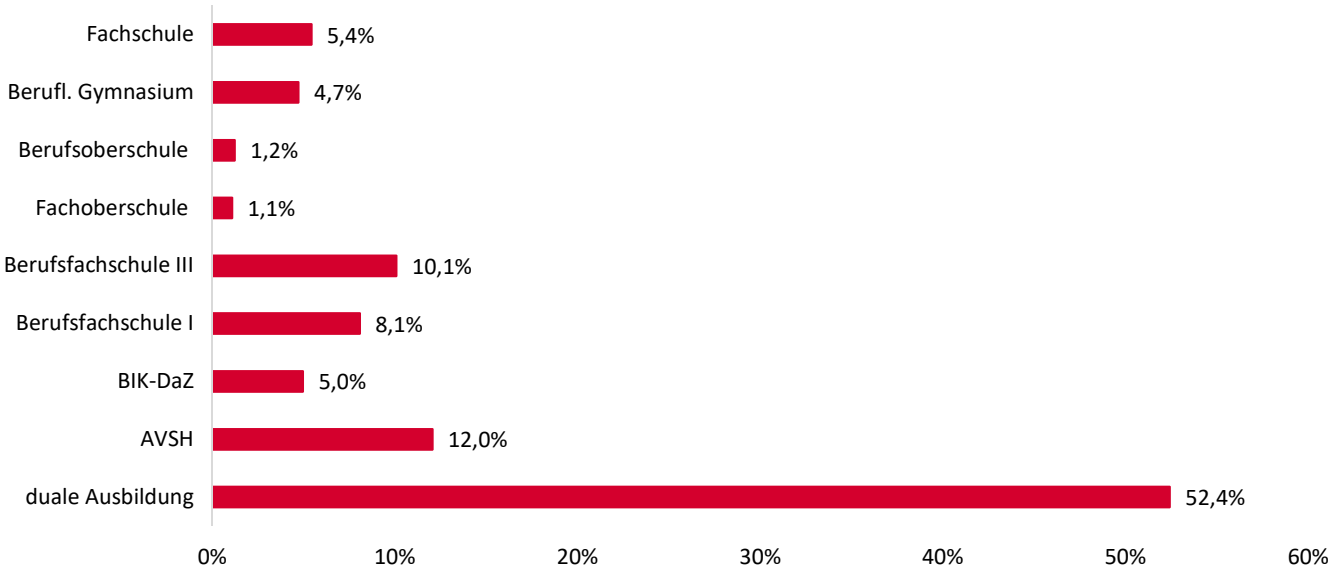
Im Sommer 2024 verließen 4.476 Schüler:innen die berufsbildenden Schulen. Der größte Anteil (33 %) davon verließ die Emil-Possehl-Schule, deren Abgänger:innen/Absolvent:innen etwa ein Drittel der Gesamtzahl ausmachten.

Abbildung 10: Verteilung der Abgänger:innen und Absolvent:innen des Schuljahrs 2023/24 auf die Schulen




Insgesamt schieden etwas mehr als die Hälfte aus der Dualen Ausbildung aus (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Abgänger:innen und Absolvent:innen 2023/24 nach Bildungsgängen






43 von 830 in Zusammenstellung

Von den Schulabgänger:innen waren 42 % weiblich (1.872). Die Abgängeranzahl entspricht fast genau der des Vorjahres (+1). In der Dualen Ausbildung gab es 100 Abgänger:innen weniger als im Vorjahr. Dies könnte ein Effekt der Pandemie sein.

Im Folgenden werden die Abgänger:innen und Absolvent:innen der einzelnen berufsbildenden Schulen gegliedert nach Bildungsgang und erreichtem Abschluss dargestellt. Am Ende des Kapitels findet sich eine Gesamtdarstellung aller Schulen.

*Wichtige Hinweise zu den Tabellen 16 bis 21*

Die Abgänger:innentabelle enthält nicht nur die Absolvent:innen mit „Abschlusszeugnis“, sondern auch diejenigen, die mit einem „Abgangszeugnis“ die einzelnen Bildungsgänge verlassen haben: Schüler:innen, die einen Bildungsgang mit den hierfür erforderlichen schulischen Leistungen erfolgreich abgeschlossen haben, erhalten ein „Abschlusszeugnis“.

Bei nicht ausreichenden schulischen Leistungen oder vorzeitigem Verlassen des Bildungsgangs (Wechsel des Bildungsgangs, Schulwechsel, Wegzug, Abbruch o.ä.) wird ein „Abgangszeugnis“ ausgestellt. Ein Abgangszeugnis aus der Berufsschule ist nicht mit einem Nicht-Bestehen der Ausbildung gleichzusetzen – die praktische Prüfung kann dennoch erfolgreich abgelegt werden. In den Bildungsgängen der AVSH sind direkte Übergänge in die Duale Ausbildung oder andere berufsqualifizierende Maßnahmen erwünscht und werden – auch unterjährig – angestrebt. Daher beinhalten die unter „Abgänger:innen" gezählten Schüler:innen auch als positiv zu bewertende Übergänge in die Duale Ausbildung oder andere Maßnahmen sowie Schüler:innen, die das Berufliche Gymnasium – oftmals geplant – mit der FHR abschließen.

Im rechten Tabellenteil sind die erworbenen allgemeinbildenden Schulabschlüsse aufgeführt, die entweder automatisch mit Abschluss des Bildungsgangs oder auch zusätzlich erlangt wurden.

In der Berufsschule können die Auszubildenden – je nach vorheriger Qualifikation – zusätzlich zum beruflichen Abschluss den ESA, den MSA oder die FHR erlangen. Die AVSH bietet die Möglichkeit, zusätzlich den ESA oder den MSA abzulegen. An der Berufsfachschule können Absolvent:innen bei Abschluss den MSA oder die FHR erlangen. Fachoberschule und Fachschule bieten als höchsten Abschluss die FHR an, das Abitur kann durch Abschluss an den Beruflichen Gymnasien und an der Berufsoberschule erreicht werden.

## 5.2 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Dorothea-Schlözer-Schule

983 Personen verließen im Sommer 2024 die Dorothea-Schlözer-Schule. 35 % (347) bekamen ein Abgangszeugnis und 65 % (636) erreichten ein Abschlusszeugnis. 23 % erhielten einen allgemeinbildenden Schulabschluss (228).

Tabelle 16: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Dorothea-Schlözer-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen

| | Absolvent:innen/ Abgänger:innen insgesamt | davon | | dabei erworbene allgemeinb. Abschlüsse | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | mit Abgangs-zeugnis | mit Abschluss-zeugnis | ESA | MSA | FHR | Abitur |
| **Berufsschule** | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| weiblich | 207 | 75 | 132 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| insgesamt | 214 | 80 | 134 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| AVSH weiblich | 157 | 70 | 87 | 32 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 219 | 87 | 132 | 51 | 0 | 0 | 0 |
| BIK-DaZ weiblich | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 22 | 12 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule I** | | | | | | | |
| weiblich | 57 | 23 | 34 | 0 | 34 | 26 | 0 |
| insgesamt | 77 | 36 | 41 | 0 | 41 | 39 | 0 |
| **Berufsfachschule III** | | | | | | | |
| weiblich | 150 | 50 | 100 | 0 | 11 | 0 | 0 |
| insgesamt | 192 | 65 | 127 | 0 | 12 | 0 | 0 |
| **Fachoberschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 14 | . | . | 0 | 0 | 13 | 0 |
| insgesamt | 16 | 3 | 13 | 0 | 0 | 13 | 0 |
| **Berufsoberschule (Abitur)** | | | | | | | |
| weiblich | 9 | . | . | 0 | 0 | 0 | 6 |
| insgesamt | 13 | 5 | 8 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| **berufliches Gymnasium** | | | | | | | |
| weiblich | 65 | 19 | 46 | 0 | 0 | 16 | 30 |
| insgesamt | 90 | 30 | 60 | 0 | 0 | 20 | 40 |
| **Fachschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 113 | 19 | 94 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 140 | 29 | 111 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Gesamt** | **983** | **347** | **636** | **51** | **57** | **72** | **48** |
| **darunter weibl.** | **781** | **269** | **512** | **32** | **49** | **55** | **36** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

## 5.3 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Emil-Possehl-Schule

1.488 Personen verließen im Sommer 2024 die Emil-Possehl-Schule. 38 % (569) bekamen ein Abgangszeugnis und 62 % (919) erreichten ein Abschlusszeugnis. 16 % erhielten einen allgemeinbildenden Schulabschluss (233).

Tabelle 17: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Emil-Possehl-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen

| | Absolvent:innen/ Abgänger:innen insgesamt | davon | | dabei erworbene allgemeinb. Abschlüsse | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | mit Abgangs-zeugnis | mit Abschluss-zeugnis | ESA | MSA | FHR | Abitur |
| **Berufsschule** | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| weiblich | 111 | 33 | 78 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| insgesamt | 986 | 342 | 644 | 2 | 32 | 0 | 0 |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| AVSH weiblich | 28 | 22 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 208 | 112 | 96 | 45 | 0 | 0 | 0 |
| BIK-DaZ weiblich | | | | | | | |
| insgesamt | | | | | | | |
| **Berufsfachschule I** | | | | | | | |
| weiblich | 21 | 10 | 11 | 0 | 11 | 0 | 0 |
| insgesamt | 134 | 65 | 69 | 0 | 69 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule III** | | | | | | | |
| weiblich | 7 | 4 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| insgesamt | 43 | 25 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 |
| **Fachoberschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 6 | . | . | 0 | 0 | 4 | 0 |
| **Berufsoberschule (Abitur)** | | | | | | | |
| weiblich | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 11 | . | . | 0 | 0 | 0 | 9 |
| **berufliches Gymnasium** | | | | | | | |
| weiblich | 14 | 3 | 11 | 0 | 0 | 4 | 7 |
| insgesamt | 43 | 9 | 34 | 0 | 0 | 9 | 25 |
| **Fachschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 4 | . | . | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 57 | 12 | 45 | 0 | 0 | 20 | 0 |
| **Gesamt** | **1.488** | **569** | **919** | **47** | **101** | **51** | **34** |
| **darunter weibl.** | **185** | **73** | **112** | **6** | **15** | **7** | **7** |

„."Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

## 5.4 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Friedrich-List-Schule

An der Friedrich-List-Schule schlossen 616 Personen einen Bildungsgang ab. Davon erreichten 39 % (236) ein Abgangszeugnis und 61 % (380) ein Abschlusszeugnis. Es wurden 184 allgemeinbildende Schulabschlüsse erworben (30 %).

Tabelle 18: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Friedrich-List-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen

| | Absolvent:innen/ Abgänger:innen insgesamt | davon | | dabei erworbene allgemeinb. Abschlüsse | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | mit Abgangs-zeugnis | mit Abschluss-zeugnis | ESA | MSA | FHR | Abitur |
| **Berufsschule** | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| weiblich | 75 | 25 | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 283 | 100 | 183 | . | 12 | . | 0 |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| AVSH weiblich | 9 | . | . | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 20 | 4 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BIK-DaZ weiblich | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 14 | . | . | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule I** | | | | | | | |
| weiblich | 21 | 11 | 10 | 0 | 10 | 0 | 0 |
| insgesamt | 45 | 22 | 23 | 0 | 23 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule III** | | | | | | | |
| weiblich | 79 | 34 | 45 | | | 45 | |
| insgesamt | 176 | 89 | 87 | | | 87 | |
| **Fachoberschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | | | | | | | |
| insgesamt | | | | | | | |
| **Berufsoberschule (Abitur)** | | | | | | | |
| weiblich | | | | | | | |
| insgesamt | | | | | | | |
| **berufliches Gymnasium** | | | | | | | |
| weiblich | 32 | 9 | 23 | 0 | 0 | 4 | 19 |
| insgesamt | 78 | 19 | 59 | . | 0 | . | 45 |
| **Fachschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | | | | | | | |
| insgesamt | | | | | | | |
| **Gesamt** | **616** | **236** | **380** | **.** | **35** | **102** | **45** |
| **darunter weibl.** | **221** | **82** | **139** | **0** | **10** | **49** | **19** |

„."Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

## 5.5 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Gewerbeschule Lübeck

An der Gewerbeschule Lübeck schlossen 700 Personen einen Bildungsgang ab. Davon erreichten 54 % (377) ein Abgangszeugnis und 46 % (323) ein Abschlusszeugnis. Es wurden 83 allgemeinbildende Schulabschlüsse erworben (12 %).

Tabelle 19: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Gewerbeschule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen

| | Absolvent:innen/ Abgänger:innen insgesamt | davon | | dabei erworbene allgemeinb. Abschlüsse | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | mit Abgangs-zeugnis | mit Abschluss-zeugnis | ESA | MSA | FHR | Abitur |
| **Berufsschule** | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| weiblich | 187 | 73 | 114 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| insgesamt | 323 | 138 | 185 | . | 18 | 0 | 0 |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| AVSH weiblich | 29 | 19 | 10 | 7 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 66 | 49 | 17 | 12 | 0 | 0 | 0 |
| BIK-DaZ weiblich | 46 | 31 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 166 | 119 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule I** | | | | | | | |
| weiblich | 46 | 26 | 20 | 0 | 14 | 0 | 0 |
| insgesamt | 79 | 40 | 39 | . | 24 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule III** | | | | | | | |
| weiblich | 23 | 12 | 11 | 0 | 9 | 2 | 0 |
| insgesamt | 40 | 24 | 16 | 0 | . | 2 | 0 |
| **Fachoberschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | . | . | . | 0 | 0 | 1 | 0 |
| insgesamt | 6 | . | . | 0 | 0 | 4 | 0 |
| **Berufsoberschule (Abitur)** | | | | | | | |
| weiblich | . | . | . | 0 | 0 | 0 | . |
| insgesamt | 4 | . | . | 0 | 0 | 0 | . |
| **berufliches Gymnasium** | | | | | | | |
| weiblich | | | | | | | |
| insgesamt | | | | | | | |
| **Fachschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 8 | 0 | 8 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| insgesamt | 16 | 3 | 13 | 0 | . | 6 | 0 |
| **Gesamt** | **700** | **377** | **323** | **14** | **55** | **12** | **.** |
| **darunter weibl.** | **342** | **162** | **180** | **7** | **29** | **7** | **.** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

## 5.6 Absolvent:innen und Abgänger:innen der Hanse-Schule

802 Personen verließen im Sommer 2024 die Hanse-Schule. 43 % (294) bekamen ein Abgangszeugnis und 57 % (392) erreichten ein Abschlusszeugnis. 9 % erhielten einen allgemeinbildenden Schulabschluss (59).

Tabelle 20: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Hanse-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen

| | Absolvent:innen/ Abgänger:innen insgesamt | davon | | dabei erworbene allgemeinb. Abschlüsse | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | mit Abgangs-zeugnis | mit Abschluss-zeugnis | ESA | MSA | FHR | Abitur |
| **Berufsschule** | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| weiblich | 274 | 99 | 175 | 0 | 6 | . | 0 |
| insgesamt | 540 | 209 | 331 | 0 | 10 | 4 | 0 |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| AVSH weiblich | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 26 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BIK-DaZ weiblich | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 20 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule I** | | | | | | | |
| weiblich | 15 | 3 | 12 | 0 | 12 | 0 | 0 |
| insgesamt | 26 | 5 | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule III** | | | | | | | |
| weiblich | | | | | | | |
| insgesamt | | | | | | | |
| **Fachoberschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 7 | . | . | 0 | 0 | 5 | 0 |
| insgesamt | 20 | 8 | 12 | 0 | 0 | 12 | 0 |
| **Berufsoberschule (Abitur)** | | | | | | | |
| weiblich | 15 | 8 | 7 | 0 | 0 | 7 | 0 |
| insgesamt | 27 | 19 | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 |
| **berufliches Gymnasium** | | | | | | | |
| weiblich | | | | | | | |
| insgesamt | | | | | | | |
| **Fachschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 15 | . | . | 0 | 0 | . | 0 |
| insgesamt | 30 | 7 | 20 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| **Gesamt** | **689** | **294** | **392** | **0** | **31** | **28** | **0** |
| **darunter weibl.** | **343** | **132** | **211** | **0** | **18** | **18** | **0** |

„."Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

## 5.7 Absolvent:innen und Abgänger:innen der berufsbildenden Schulen insgesamt

Im Sommer 2024 verließen 4.476 Schüler:innen die berufsbildenden Schulen, 1 mehr als im Vorjahr. 1.823 (41 %) davon gingen mit einem Abgangszeugnis (2 % mehr als im Vorjahr) und 2.650 (59 %) gingen mit einem Abschlusszeugnis. In der Dualen Ausbildung schlossen 63 % mit einem Abschlusszeugnis ab, somit bestanden genauso viele wie im Vorjahr die theoretische Abschlussprüfung ihrer Ausbildung. Von den Absolvent:innen erwarben 18 % (787) beim Verlassen der berufsbildenden Schulen einen allgemeinbildenden Schulabschluss: 114 den ESA, 279 den MSA, 265 die FHR und 129 das Abitur.

Tabelle 21: Absolvent:innen und Abgänger:innen 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen insgesamt

| | Absolvent:innen/ Abgänger:innen insgesamt | davon | | dabei erworbene allgemeinb. Abschlüsse | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | mit Abgangs-zeugnis | mit Abschluss-zeugnis | ESA | MSA | FHR | Abitur |
| **Berufsschule** | | | | | | | |
| a) mit Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| weiblich | 854 | 305 | 549 | 0 | 20 | . | 0 |
| insgesamt | 2.346 | 869 | 1477 | 6 | 76 | 5 | 0 |
| b) ohne Ausbildungsverhältnis | | | | | | | |
| AVSH weiblich | 231 | 122 | 109 | 45 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 539 | 278 | 261 | 108 | 0 | 0 | 0 |
| BIK-DaZ weiblich | 69 | 49 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| insgesamt | 222 | 153 | 69 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Berufsfachschule I** | | | | | | | |
| weiblich | 160 | 73 | 87 | 0 | 81 | 26 | 0 |
| insgesamt | 361 | 168 | 193 | 0 | 178 | 39 | 0 |
| **Berufsfachschule III** | | | | | | | |
| weiblich | 259 | 100 | 159 | 0 | 20 | 50 | 0 |
| insgesamt | 451 | 203 | 248 | 0 | 24 | 107 | 0 |
| **Fachoberschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 22 | 3 | 19 | 0 | 0 | 19 | 0 |
| insgesamt | 48 | 15 | 33 | 0 | 0 | 33 | 0 |
| **Berufsoberschule (Abitur)** | | | | | | | |
| weiblich | 26 | 12 | 14 | 0 | 0 | . | 7 |
| insgesamt | 55 | 28 | 27 | 0 | 0 | 8 | 19 |
| **berufliches Gymnasium** | | | | | | | |
| weiblich | 111 | 31 | 80 | 0 | 0 | 24 | 56 |
| insgesamt | 211 | 58 | 153 | 0 | 0 | 43 | 110 |
| **Fachschule (FHR)** | | | | | | | |
| weiblich | 140 | 23 | 117 | 0 | 0 | 8 | 0 |
| insgesamt | 243 | 51 | 189 | 0 | 1 | 30 | 0 |
| **Gesamt** | **4.476** | **1.823** | **2.650** | **114** | **279** | **265** | **129** |
| **darunter weibl.** | **1.872** | **718** | **1.154** | **45** | **121** | **136** | **63** |

„.“Aus Datenschutzgründen werden personenbezogene Zahlen < 3 und damit zusammenhängende Daten, die entsprechende Rückschlüsse ermöglichen, nicht genannt und durch einen Punkt gekennzeichnet. Sie sind in der Summe enthalten.

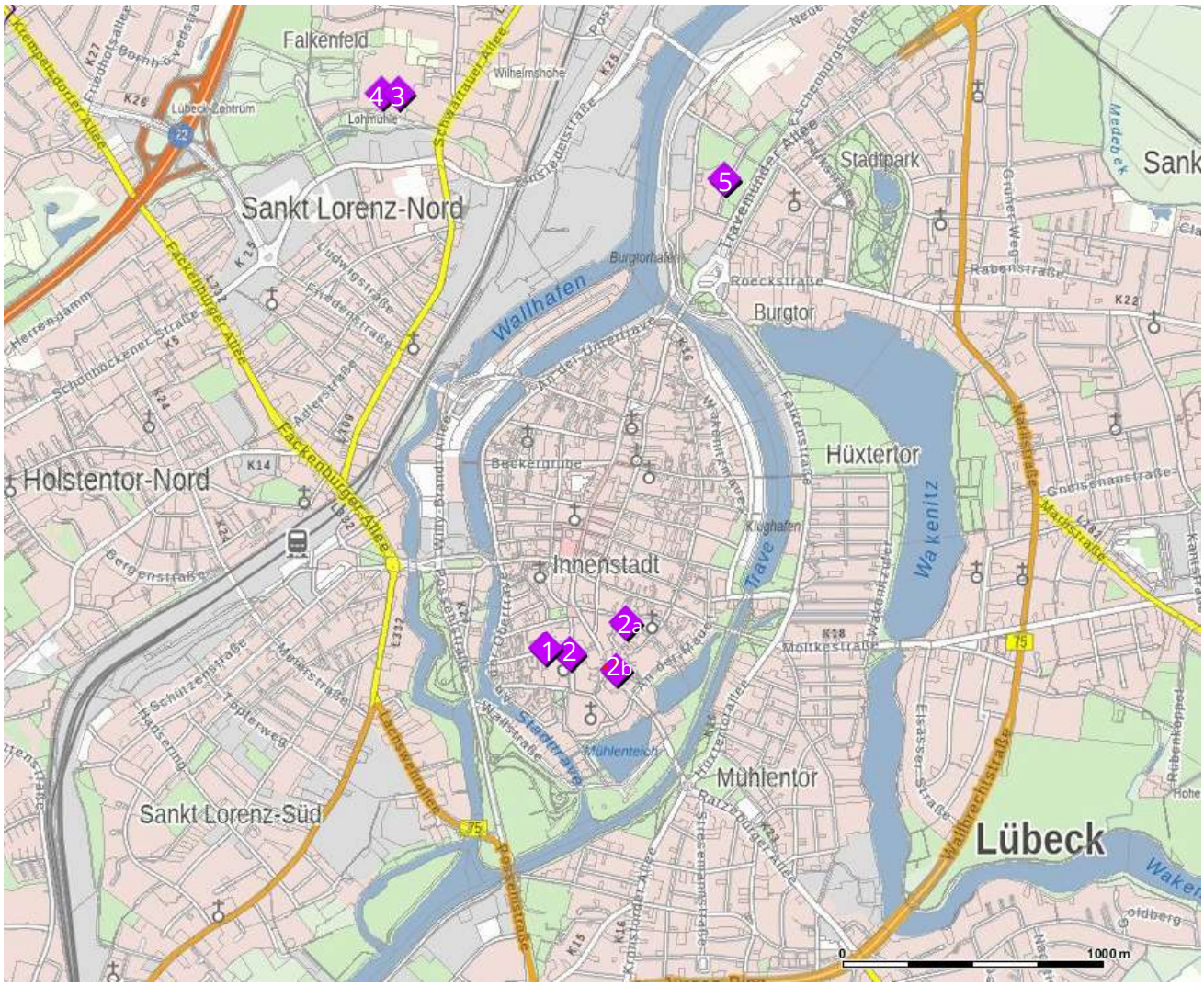


50 von 830 in Zusammenstellung

# 6 Allgemeines

## 6.1 Übersichtskarte der berufsbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck

Abbildung 12: Standorte der berufsbildenden Schulen, Auszug aus dem GeoPortal Lübeck, Juni 2022




1 Hanse-Schule für Wirtschaft und Verwaltung

2 Gewerbeschule Lübeck -Hauptstelle Parade

2a Gewerbeschule Lübeck -Außenstelle Schildstraße

2b Gewerbeschule Lübeck -Hotelfachschule, St. Annen-Str.

3 Emil-Possehl-Schule

4 Friedrich-List-Schule

5 Dorothea-Schlözer-Schule

### 6.2 Adressen der berufsbildenden Schulen

| Schule | Schwerpunkt | Anschrift | Stadtteil |
|---|---|---|---|
| Dorothea-Schlözer-Schule | Ernährung, Gesundheit, Sozialwesen | Jerusalemsberg 1-3<br>23568 Lübeck | St. Gertrud |
| Friedrich-List-Schule | Wirtschaft | Georg-Kerschensteiner-Str. 29<br>23554 Lübeck | St. Lorenz Nord |
| Emil-Possehl-Schule | Technik | Georg-Kerschensteiner-Str. 27<br>23554 Lübeck | St. Lorenz Nord |
| Gewerbeschule Lübeck | Nahrung und Gastronomie, Laborberufe | Parade 2<br>23552 Lübeck | Innenstadt |
| Hanse-Schule für Wirtschaft<br>und Verwaltung | Wirtschaft und Verwaltung | Dankwartsgrube 14-22<br>23552 Lübeck | Innenstadt |

### 6.3 Übersicht über die Bildungsangebote an den berufsbildenden Schulen

Im Folgenden werden die Angebote der berufsbildenden Schulen in Schleswig-Holstein erläutert. Über etwaige schulspezifische Besonderheiten der Bildungsgänge informieren die Lübecker berufsbildenden Schulen auf ihren Websites.

**Berufsschule**

In der Berufsschule werden diejenigen Jugendlichen unterrichtet, die die allgemeinbildende Schule verlassen haben, aber noch berufsschulpflichtig sind.

- Duale Ausbildung

  Die Fachklassen für Auszubildende an der Berufsschule vermitteln im Rahmen der Dualen Berufsausbildung gemeinsam mit den ausbildenden Betrieben eine Berufsausbildung in einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf und erweitern die allgemeine Bildung. Die Auszubildenden in rund 150 Ausbildungsberufen werden in Fachklassen für Einzelberufe oder Berufsgruppen zusammengefasst. Gibt es in einem Ausbildungsberuf nur wenige Auszubildende, werden Bezirksfachklassen oder Landesberufsschulen (mit Internatsbetrieb) eingerichtet. In über 100 Ausbildungsberufen mit geringer Zahl von Auszubildenden erfolgt die Beschulung in anderen Bundesländern. In einigen Berufen findet die Berufsausbildung im ersten Ausbildungsjahr im Berufsgrundbildungsjahr statt.

  Schüler:innen der Berufsschulen können am Unterricht zum Erwerb der Fachhochschulreife teilnehmen, sofern sie einen mittleren Bildungsabschluss nachweisen können und sich in einer Berufsausbildung von mindestens 3 Jahren (Regeldauer) befinden.

- Ausbildungsvorbereitung Schleswig-Holstein (AVSH)

  Die Ausbildungsvorbereitung Schleswig-Holstein (AVSH) ist eine schulische Form der Berufsvorbereitung. Angesprochen werden alle Schüler:innen ohne einen Ausbildungsplatz. Mit dem Besuch der AVSH wird die Berufsschulpflicht erfüllt, sofern kein Ausbildungsverhältnis nach den Bestimmungen des Berufsbildungsgesetzes aufgenommen wird. Die AVSH vermittelt praktische und theoretische Grundqualifikationen und schafft Einblicke in verschiedene Berufsfelder. Sie hilft schulische Lücken zu schließen und bereitet auf eine Ausbildung vor. Bei erfolgreicher Teilnahme am Zusatzunterricht können der ESA und der MSA erlangt werden. Im Rahmen der AVSH werden Berufsintegrationsklassen (BIK)-DaZ für die berufsschulpflichtigen Neuzugewanderten angeboten, die neben dem Spracherwerb und dem berufsvorbereitenden Unterricht auch sozialpädagogische Begleitung bei wichtigen Lebensfragen anbieten.

- Berufsvorbereitenden Bildungsmaßnahmen (BVM)

  Bei Berufsvorbereitenden Bildungsmaßnahmen (BVM) werden Jugendliche ohne Ausbildungsverhältnis an zwei Tagen pro Schulwoche beschult, die Anmeldung an der Schule erfolgt über einen Bildungsträger. Die anderen drei Werktage arbeiten sie in den Fachbereichen des Bildungsträgers der Maßnahme. Es ist eine von der Agentur für Arbeit (AA) oder dem Jobcenter (JC) geförderte Maßnahme. Es erfolgt eine Berufsorientierung, die fachtheoretisch in der Schule vertieft und im Fachbereich des Bildungsträgers praktisch untermauert wird. Die Teilnehmer:innen haben die Möglichkeit, schulische Lücken zu schließen, üben und erlernen soziale Kompetenzen, die ihnen den Start in die Berufsausbildung erleichtern. Nach erfolgreicher Teilnahme an der BVM und am Zusatzunterricht besteht für Jugendliche ohne Schulabschluss die Möglichkeit, den ESA zu erwerben.

- Zusatzunterricht zum Erwerb der Fachhochschulreife (FHR)

  Schüler:innen der Berufsschulen können am Fachhochschul-Zusatzunterricht teilnehmen, sofern sie einen mittleren Bildungsabschluss nachweisen können und sich in einer Berufsausbildung von mindestens 3 Jahren (Regeldauer) befinden.

**Berufsfachschule I**

Die Berufsfachschule I (BFS I) vermittelt in zwei Jahren eine berufliche Grundbildung. Aufnahmevoraussetzung in die einjährige Berufsfachschule (zugleich Unterstufe der zweijährigen Berufsfachschule) ist der ESA. Nach dem erfolgreichen Besuch der einjährigen BFS I besteht die Möglichkeit, im zweiten Jahr der BFS I den MSA zu erwerben.

**Berufsfachschule III**

Die Berufsfachschule III (BFS III) vermittelt je nach Bildungsgang in zwei oder drei Jahren eine staatlich anerkannte Berufsausbildung in unterschiedlichen Fachrichtungen mit dem Abschluss „Staatlich geprüfte Assistentin/Staatlich geprüfter Assistent“, die nur in Schulen erworben werden kann. Aufnahmevoraussetzung ist in der Fachrichtung Sozialwesen der ESA, in den übrigen Fachrichtungen der MSA. Der Schulabschluss in der Fachrichtung Sozialwesen schließt unter bestimmten Voraussetzungen den MSA ein, in anderen Fachrichtungen kann die FHR erlangt werden. Sofern eine Fachhochschulreife (FHR) erlangt werden soll, umfasst die BFS III drei Jahre.

**Fachoberschule**

Die Fachoberschule (FOS) führt in einem einjährigen Vollzeitunterricht oder einem entsprechend längeren Teilzeitunterricht zur FHR. Voraussetzung für die Aufnahme in der FOS ist der MSA in Verbindung mit einer abgeschlossenen einschlägigen Berufsausbildung oder einer mindestens fünfjährigen einschlägigen Berufstätigkeit. Dieser Abschluss berechtigt zur Aufnahme des Studiums jeder Fachrichtung an einer Fachhochschule (ggf. kann ein der Studienrichtung entsprechendes Fachpraktikum verlangt werden) sowie abhängig vom Bundesland, zur Aufnahme eines Bachelor-Studiums an einer Universität. Der FOS-Abschluss ist zudem die Grundstufe für das Erreichen einer Hochschulreife in weiteren Bildungsgängen, z.B. der Berufsoberschule.

**Berufsoberschule**

Die Berufsoberschule (BOS) ist eine Schulform, die in Schleswig-Holstein in einem Schuljahr zur Allgemeinen bzw. Fachgebundenen Hochschulreife führt. Dieser Abschluss berechtigt zur Aufnahme des Studiums jeder Fachrichtung an einer Universität (Allgemeine Hochschulreife) bzw. zum Studium bestimmter Fachrichtungen (Fachgebundene Hochschulreife), je nach Aufnahmevoraussetzung der Universität. Die BOS baut auf der Fachoberschule bzw. der Berufsfachschule III auf, ein Wechsel von einem allgemeinbildenden oder Beruflichen Gymnasium ist nur in Ausnahmefällen möglich. Zugangsvoraussetzung ist eine abgeschlossene Berufsausbildung oder eine mindestens fünfjährige einschlägige Berufstätigkeit sowie der Realschulabschluss/Mittlere Schulabschluss. Die FOS und BOS werden in verschiedenen Fachrichtungen angeboten.

**Berufliches Gymnasium**

Das Berufliche Gymnasium (BG) ist ein dreijähriger Bildungsgang an berufsbildenden Schulen, der den MSA voraussetzt und mit der Abiturprüfung endet. Nach dem erfolgreichen Abschluss erhalten die Absolvent:innen das Zeugnis der Allgemeinen Hochschulreife. Nach zwei Jahren kann der schulische Teil der Fachhochschulreife erlangt werden (die FHR gliedert sich in den schulischen Teil und den praktischen Teil, der in einem Berufspraktikum oder einer Berufsausbildung besteht).

**Fachschule**

Die mindestens zweijährige Fachschule (FS) vermittelt erweiterte berufliche Fachkenntnisse in verschiedenen Fachrichtungen. Sie ist eine Einrichtung der beruflichen Weiterbildung. Die angebotenen Bildungsgänge schließen an eine berufliche Erstausbildung und an vorhandenen Berufserfahrungen an. Zudem wird in der Regel ein mittlerer Schulabschluss vorausgesetzt. Sie führt in Vollzeit- oder Teilzeitunterricht zu einem staatlichen Berufsabschluss, der in allen Bundesländern anerkannt wird. Darüber hinaus kann mit dem erfolgreichen Abschluss die FHR erworben werden.

## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Verteilung der Schüler:innen auf die Schulen ..... 7
Abbildung 2: Verteilung der Schüler:innen auf die Bildungsangebote der Schulen ..... 7
Abbildung 3: Verteilung der Schüler:innen nach Sektoren des Berufsbildungssystems ..... 8
Abbildung 4: Anteil männlicher und weiblicher Schüler:innen an den einzelnen Schulen ..... 9
Abbildung 5: DaZ-Schüler:innen mit Ausbildungsplatz in Prozent aller Schüler:innen mit DaZ-Bedarf ..... 12
Abbildung 6: Entwicklung der Gesamtschüler:innenzahl seit 2015/16 ..... 21
Abbildung 7: Entwicklung der Schüler:innenzahlen nach Schulstandort seit 2015/16 ..... 22
Abbildung 8: Entwicklung der Schüler:innenzahlen in Bildungsgängen mit Ziel Hochschulzugangsberechtigung ..... 24
Abbildung 9: Schüler:innenanteil mit und ohne Ausbildungsverhältnis in Prozent der Gesamtschüler:innenzahl der Berufsschule ..... 25
Abbildung 10: Verteilung der Abgänger:innen und Absolvent:innen des Schuljahrs 2023/24 auf die Schulen ..... 26
Abbildung 11: Abgänger:innen und Absolvent:innen 2023/24 nach Bildungsgängen ..... 26
Abbildung 12: Standorte der berufsbildenden Schulen ..... 34

Tabelle 1: Übersicht zu Schüler:innen, Klassen und Bildungsgängen der einzelnen Schulen ..... 6
Tabelle 2: Anteil männlicher und weiblicher Schüler:innen in den einzelnen Bildungsangeboten ..... 10
Tabelle 3: Ausländische Schüler:innen an den berufsbildenden Schulen im Schuljahr 2024/25 ..... 10
Tabelle 4: DaZ-Schüler:innen in den Bildungsgängen der einzelnen Schulen ..... 11
Tabelle 5: Schüler:innen mit Förderbedarf an den berufsbildenden Schulen 2024/25 ..... 13
Tabelle 6: Schüler:innen nach Förderschwerpunkt im Schuljahr 2024/25 ..... 13
Tabelle 7: Schüler:innen der Dorothea-Schlözer-Schule im Eingangsjahrgang ..... 15
Tabelle 8: Schüler:innen der Emil-Possehl-Schule im Eingangsjahrgang ..... 16
Tabelle 9: Schüler:innen der Friedrich-List-Schule im Eingangsjahrgang ..... 17
Tabelle 10: Schüler:innen der Gewerbeschule im Eingangsjahrgang ..... 18
Tabelle 11: Schüler:innen der Hanse-Schule im Eingangsjahrgang ..... 19
Tabelle 12: Schüler:innen der berufsbildenden Schulen im Eingangsjahrgang insgesamt ..... 20
Tabelle 13: Entwicklung der Schüler:innenzahlen an den einzelnen Schulen seit 2012/13 ..... 22
Tabelle 14: Entwicklung der Schüler:innen- und Klassenzahlen in den Bildungsangeboten seit dem Schuljahr 2004/05 ..... 23
Tabelle 15: Tabellarische Übersicht der Entwicklung der Schüler:innenzahlen in den Bildungsangeboten in Prozent der Gesamtschüler:innenzahl ..... 24
Tabelle 16: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Dorothea-Schlözer-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen ..... 28
Tabelle 17: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Emil-Possehl-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen ..... 29
Tabelle 18: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Friedrich-List-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen ..... 30
Tabelle 19: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Gewerbeschule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen ..... 31
Tabelle 20: Absolvent:innen und Abgänger:innen der Hanse-Schule im Schuljahr 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen ..... 32
Tabelle 21: Absolvent:innen und Abgänger:innen 2023/24 nach Bildungsgängen und Abschlüssen insgesamt ..... 33

## Quellenverzeichnis

Hansestadt Lübeck, Fachbereich Kultur und Bildung, Bereich Schule und Sport: Statistik der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Lübeck (https://www.luebeck.de/schulstatistik)

Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (2021): Berufliche Bildung in Schleswig-Holstein 2020

Prognos AG (2021): Anforderungen an die Berufliche Bildung in Schleswig-Holstein unter Berücksichtigung des demografischen Wandels, Anforderungen der Wirtschaft und der Entwicklung von Berufsbildern

**Impressum**


| | |
|---|---|
| Herausgeber: | Hansestadt Lübeck<br>Fachbereich 4 – Kultur und Bildung<br>4.401 Schule und Sport<br>23539 Lübeck |
| Ansprechpartnerin: | Dr. Lena Ahlborn-Ritter, Tel. (0451) 122-5110 |
| e-mail: | lena.ahlborn-ritter@luebeck.de |
| Druck: | Druckhaus Menne GmbH |
| Internet: | http://www.luebeck.de/bildungsmonitoring |

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13987**
**öffentlich**

**Lübeck, 13.02.2025**

# Bericht
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.651 - Gebäudemanagement**

**Bearbeitung: Christina Friedrich (E-Mail: christina.friedrich@luebeck.de Telefon: 122-6592)**

## Mitteilung zum Planungsstand "Mixed-Use-Konzept Haus B (ehem. Karstadt-Sport-Gebäude)"

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 17.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 03.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 20.03.2025 | Schul- und Sportausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**
Es handelt sich um einen Sachstandsbericht.

**Bericht:**
**Bericht zum Planungsstand „Bildungshaus“ (Umbau des ehem. Karstadt-Sport-Gebäudes)**

Für das Projekt „Bildungshaus“ (Umbau des ehem. Karstadt-Sport-Gebäudes) als Teilprojekt des Transformationsprozesses ÜBERGANGSWEISE liegt nun die abgeschlossene Vorentwurfsplanung inklusive Kostenschätzung vor.

Mit Beschluss der Bürgerschaft vom 25.03.2021 (VO/2021/09711) wurde der Bürgermeister beauftragt, für das ehemalige Karstadt-Sport-Haus (Haus B) folgende zentralen Ziele im Rahmen des Projektes umzusetzen:

1. Schaffung von zusätzlichen Raumkapazitäten für die Innenstadtgymnasien
2. Entscheidender Impuls und innovativer Beitrag zur Stärkung des Innenstadtstandortes
   - mit verschiedenen Angeboten aus den Bereichen Bildung, Service und Kultur
   - Öffentliche Nutzung des Gebäudes, das sich durch multifunktionale und gemeinschaftlich nutzbare Räume auszeichnet
   - Nutzungskonzept, um Frequenz in der Innenstadt auf besondere Weise zu erhöhen und die Kaufkraft zu stärken
3. Stärkere Präsenz der Hochschulen in der Innenstadt

Alle drei Ziele lassen sich im Rahmen des vorliegenden Entwurfs realisieren.

Zu 1.: Das Raum- und Funktionsprogramm, welches in Phase 0 gemeinsam verhandelt und abgestimmt worden war, wird unter Berücksichtigung synergetischer Kompromisse in enger Abstimmung mit den Ankernutzern gedeckt. Dabei soll durch ein möglichst flexibles Raumkonzept das Potential für Weiterentwicklung und Wandelfähigkeit für die Zukunft gewährleistet werden. Es gelingt, die Raumbedarfe der Innenstadtgymnasien in zukunftsweisender Form abzubilden und damit die bestehenden Schulstandorte zu stärken.

Zu 2.: Die Schaffung eines „Dritten Ortes“ als Raum für Kreativität, Austausch und Innovation stellt einen weiteren, zentralen Bestandteil des Entwurfs dar. Es entsteht ein Ort, der die Innenstadt nachhaltig belebt und Raum für Begegnungen im Herzen der Altstadt bietet – offen, einladend und frei von Konsumzwängen. Der Erfolg der aktuellen Zwischennutzung im Übergangshaus sowie das überregionale Interesse am Projekt zeigt bereits die große Akzeptanz und Erfordernis solch eines städtischen Angebotes im Kontext um die Bereiche Bildung und Innovation und ermöglicht es, die Transformation der Innenstadt als Impulsgeber aktiv mitzugestalten.

Zu 3.: Als gesetzte Ankermieter sind der Offene Kanal Lübeck sowie die Musikhochschule in die Planung integriert. Alle weiteren Hochschulen (Universität zu Lübeck, Technische Hochschule Lübeck sowie das Technikzentrum) werden sich im Rahmen von Kooperationen sowie als Mitnutzer von Flächen einbringen.

## I. Vorentwurf

Gemäß beiliegenden Erläuterungsberichten zur LP 2 (s. Anlage 1 - Hochbau und Anlage 2 - TGA) sowie der zugehörigen Präsentation (s. Anlage 3) sowie wurde die Entwurfsideen gemäß Lösungsskizzen aus dem vorangegangenen VgV-Verfahren durch das beauftragte Generalplanungsbüro ppp architekten und generalplaner sowie weiteren Fachplanern weiterentwickelt und nun als koordinierte Vorentwurfsplanung vorgelegt. Zu diesem Planungsstand Vorentwurf ist die beiliegende Kostenschätzung erzeugt worden (s. Kapitel III.).

Dieser Planungsstand Vorentwurf resultiert aus diversen Abstimmungen mit dem GMHL, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Stadtbildpflege, Welterbe- und Gestaltungsbeirat, der Welterbe-Beauftragten der Hansestadt Lübeck, ICOMOS, Vorabstimmungen mit dem Prüfamt für Standsicherheit und externem Brandschutzprüfsachverständigen sowie zahlreichen Nutzerworkshops. Ein erster Austausch mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung der Stadt Lübeck ist ebenfalls erfolgt.
Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde durch die Vertretung der Schülerschaft im Rahmen der erfolgten Nutzerworkshops sowie allgemeinen Informationsveranstaltungen gewährleistet und knüpft an den Beteiligungsprozess aus Phase 0 an.

Besonderes Augenmerk in der Ausgestaltung der Vorentwurfsplanung lag auf folgenden Aspekten:

<u>Städtebaulicher Kontext</u>
Das Bauen im UNESCO-Welterbe erfordert ein sensibles Zusammenspiel von Denkmalschutz und moderner Architektur. Eingebettet in die historische Altstadt von Lübeck stellte der Abstimmungsprozess eine besondere Herausforderung dar. Als Ergebnis wurde ein Konzept entwickelt, das sowohl den historischen Kontext bewahrt als auch zukunftsweisende Architektur ermöglicht.

<u>Offene, flexible Raumkonzepte im Sinne einer Mixed-Use-Nutzung</u>
Die multifunktionale Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen, insbesondere unter Berücksichtigung betrieblicher Anforderungen und spezifischer Bedürfnisse, erfordert eine diffe-

renzierte Auseinandersetzung mit allen Beteiligten. Ziel ist die Nutzung möglicher Synergien sowie die Förderung von Kooperationen über die Hausgemeinschaft hinaus.
Themen wie Belichtung, Raumakustik, Barrierefreiheit sowie das besondere Sicherheits- und Risikomanagement müssen den Anforderungen eines öffentlichen, multifunktionalen Bildungshauses gerecht werden. Das offene, nicht kommerzielle, mit dem städtischen Raum interagierende Erdgeschoss versteht sich als Einladung für die Stadtgesellschaft und fördert die Kommunikation mit Stadtraum und Gesellschaft.

Nachhaltigkeitsziele
Ein besonderer Fokus liegt darin, mit dem Projekt einen Beitrag im Sinne der Nachhaltigkeitsziele für kommunale Gebäude der Hansestadt Lübeck zu leisten. Die Planung und Ausführung erfolgt mit dem bestmöglichen energetischen Standard unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit in seiner Ausprägung als Sparsamkeitsprinzip. Zur Sicherstellung der Standards wurde neben dem Bereich Energiemanagement sowie der Klimaleitstelle bereits frühzeitig eine externe Energieberatung mit einbezogen.

Grundsätzlich lassen sich die Zielsetzungen der Klimaleitstelle gemäß des Lübecker Klimaplanes in Form der Vorgaben für die EEA-Zertifizierung in Gold sowie Vorgabe des KfW-55 EE-Standards im Projekt nicht umfänglich umsetzen. Für den Bestandsbau (UG – 3. OG) wird ein EH-70 Standard angestrebt, für die Dachaufstockung als Neubau kann voraussichtlich ein EH-40 Standard erreicht werden.

Allein schon die Umnutzung und Weiternutzung eines Bestandsgebäudes statt Abriss und Neubau trägt einen wesentlichen Anteil dazu bei, durch Erhalt von grauer Energie im Sinne einer sinnvollen Nachhaltigkeitsstrategie $CO^2$ einzusparen. Darüber hinaus werden ökologische, ökonomische, soziale, technische, prozess- sowie standortbezogene Kriterien weiter untersucht. Ein Pre-Check unter Annahme der planerischen Voraussetzungen der Vorplanung ergibt aktuell ein Erreichen des Solls nach DNGB von ca. 65%. Dies würde annähernd einem Gold-Status entsprechen.

Im Zuge des weiteren Planungsprozesses wird ein Verfahren „in Anlehnung an“ eine Zertifizierung nach dem Bewertungssystem DNGB 2023 angestrebt. Dies bedeutet, Einzelkriterien werden bis in die Entwurfsplanung bzw. bis zur Bauausführung weiterverfolgt und umgesetzt, auf eine Zertifizierung wird aber bewusst verzichtet, da voraussichtlich der final zu erreichende Standard nicht für eine Förderung ausreichen wird und der Aufwand einer Zertifizierung unverhältnismäßig hoch ist.

TGA-Konzept

- Wärmeversorgungsanlagen
  Bei der Wärmeversorgung wird das Ziel verfolgt, aus den gegebenen Bedingungen die meisten Synergieeffekte auszunutzen. Aus diesem Grund wird von einer Standard-Luft-Wasser-Wärmepumpe abgesehen und auf eine Sole-Wasser-Wärmepumpe mit Rückkühlern auf dem Dach gesetzt. Dadurch kann die Anlage die Wärme- und Kälteversorgung gleichzeitig sicherstellen. Zusätzlich wird angestrebt, durch die gleichzeitige Nutzung der beiden Medien in den Übergangszeiten die Effektivität der Wärmepumpe deutlich zu erhöhen. Eine Versorgung über Fernwärme bzw. Geothermie als Alternativansätze sind nicht umsetzbar.

- Lüftungsanlagen
  Vorrangiges Ziel des Lüftungskonzeptes ist es, die einzelnen Räumlichkeiten ausreichend zu belüften und dabei soweit als möglich natürlich zu belüften, ansonsten den dafür notwendigen technischen Aufwand ebenso wie den Energieverbrauch möglichst gering zu halten.
  Soweit es die Raumtiefen und Raumstrukturen zulassen, wird eine natürliche Lüftung als Querlüftung über die Gebäudefassade hin zum Atrium angestrebt, um über Überströmöffnungen in den Brüstungsbereichen die Luft ins Atrium zu führen.
  Unterstützend bzw. bei Erfordernis aufgrund der Nutzung und Lage im Gebäude werden die restlichen Räume mechanisch be- und entlüftet. Als Hauptlüftung wird eine

zentrale Lüftungsanlage mit einem Kreislaufverbundsystem zur Wärmerückgewinnung geplant. Das Lüftungsgerät wird im Untergeschoss des Bauteils C (unter dem Schrangen) verortet.
Die Fortluft wird in die Fahrradgarage eingeblasen und so deren Restwärme besonders effektiv ausgenutzt.
Die Abluft aus den Geschossen EG bis 5.OG wird aus dem Atrium abgesaugt. Das EG und das 5.OG sind offen zum Atrium gestaltet.

- Energieverteilung
  Für die elektrische Energieversorgung des Gebäudes wird eine eigene Mittelspannungs-Transformatorstation benötigt.
  In der Kostenschätzung ist eine Photovoltaikanlage von ca. 180 m² enthalten.
  Die Leitungsverlegung erfolgt in den Hauptnutzflächen auf Kabeltragsystemen in ästhetisch anspruchsvoller Sichtinstallation.

- IT- Medientechnik
  Das Datennetz wird entsprechend der Vorgaben der Hansestadt Lübeck errichtet.
  Im UG werden mehrere getrennte Serverschränke vorgesehen, um getrennte Datennetze für die unterschiedlichen Nutzergruppen bereitzustellen.
  Die aktiven Netzwerkkomponenten werden durch die jeweiligen Nutzer beigestellt, so dass, je nach Erfordernis, die jeweiligen Datennetze
  - Intranet der ITHL
  - Landesdatennetz
  - Forschung und Lehre Datennetz
  - öffentliches WLan

  genutzt werden können.

- Beleuchtungsanlagen
  Die Beleuchtung der Räume erfolgt nach DIN 12464-1

- Gebäudeautomation (GA)
  Die Gebäudeautomation hat die Aufgabe, die betriebstechnischen Anlagen zur Versorgung des Gebäudes mit Wärme, Kälte und Lüftung entsprechend dem derzeitigen Stand der Technik optimal zu steuern, zu regeln und zu überwachen. Sämtliche betriebstechnische Anlagen werden zu diesem Zweck in die GA eingebunden, sofern es sich nicht um Anlagen handelt, die zu 100 % durch den Nutzer betrieben werden (z. B. Anlagen des offenen Kanals oder der Medienausstattung).
  Die Planung der GA erfolgt auf Basis der DIN 16484, der VDI 3814, den Empfehlungen der AMEV und unter Berücksichtigung der sich neu aus dem Gebäudeenergiegesetz ergebenden Anforderungen in Bezug auf die GA (u. a. technische Monitoring, Automationsgrad, Inbetriebnahmemanagement).

Das zu errichtende Gebäudeautomationssystem gliedert sich in folgende drei Ebenen:

<u>Management- und Bedienebene</u>

Dies beschreibt die übergeordnete Einrichtung zur Visualisierung aller betriebstechnischen Anlagen und Versorgungsbereiche und deren Ist- und Sollzustände für eine effiziente und reaktionsschnelle Betriebsführung.

Die Hauptaufgaben des GA-Managements sind:

- Betriebsüberwachung und Gewährleistung der Versorgungssicherheit,
- Störungsmanagement und Alarmkette,
- Realisierung übergeordneter Reaktionsprogramme,
- Betriebsführung und
- Betriebsoptimierung der versorgungstechnischen Anlagen,
- Datenhistorisierung sowie
- Datentransfer zur zentralen Datenbank eines Objektmanagementsystems,

- Anlagenanalyse.

Automationsebene

Automationseinrichtungen mit Bedien- und Beobachtungseinrichtungen, Ein- und Ausgabe und Verarbeitung von GA-Funktionen, Schnittstellen zu Feldgeräten und anderen Programmiereinrichtungen.

Feldebene

Die Feldebene beinhaltet die Sensorik und Aktorik innerhalb des Gebäudes zur Aufnahme von Mess- und Statuswerten und der Ansteuerung von Stellgliedern aus der Automationsebene

Zusätzlich dient ein Energiemanagementsystem der Identifizierung von Optimierungs- und Einsparpotentialen im Nutzungsbetrieb und ein Störmeldemanagement zur Steigerung der Effizienz des Facility Managements.

## II. Schrangen Machbarkeitsstudie (VO-2024-13351)

Im Rahmen der Planung für das Haus B und die Gestaltung des angrenzenden unteren Schrangens ergeben sich neue Anforderungen, die eine funktionale Verknüpfung von Gebäudenutzung und öffentlichem Raum erforderlich machen. Ein zentrales Thema ist dabei die Schaffung von Abstellflächen für Fahrräder, insbesondere in Verbindung mit der schulischen Nutzung des Hauses B. Der Verbindungsbau der ehemaligen Warenhäuser Karstadt Haus A und B (Unterbauung Schrangen (=Haus C)) bietet sich hierfür als geeigneter Standort an, an dem bis zu 350 – 420 Stellplätze untergebracht werden können. Bauordnungsrechtlich sind mindestens 200 Fahrradstellplätze nachzuweisen, der Bedarf der Nutzerschaft liegt sicher höher. Eine Öffnung der Garage als öffentliche Fahrradgarage wäre zusätzlich ein wichtiger Beitrag zum zukünftigen Mobilitätskonzept Innenstadt. Eine Erweiterung im angrenzenden Haus A wäre denkbar.

In einer vorliegenden Machbarkeitsstudie (technischer sowie gestalterischer Teil) wurden im Vorfeld verschiedene Erschließungsvarianten beleuchtet und anhand der favorisierten Zugangslösung über eine kombinierte Fahrrad- und Fußgängerrampe vom Schrangen, verschiedene Lösungsansätze untersucht. Im Rahmen des gestalterischen Teils wurde eine mögliche Ausgestaltung des Schrangens mit integrierter Fahrradgaragenüberdachung und -einfahrt erarbeitet und den Bereichen Stadtplanung, Stadtgrün + Verkehr sowie dem Gebäudemanagement vorgestellt.

Im Ergebnis ist die Realisierung einer Fahrradparkgarage im Haus C (Unterbauung Schrangen) mit Zufahrt über eine Rampe vom Schrangen sowohl aus technischer als auch aus gestalterischer Sicht möglich und bietet Platz für ca. 350 - 420 Fahrräder. Dabei müssen sowohl städtebauliche Rahmenbedingungen als auch funktionale Aspekte berücksichtigt werden. Alternative Zuwegungsalternativen wurden umfassend geprüft und haben sich als ungeeignet erwiesen.

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird die technische Realisierung weiterverfolgt und in die bestehende Umbauplanung integriert, da eine losgelöste Betrachtung und Umsetzung aus bauordnungsrechtlichen, baukonstruktiven sowie betrieblichen Gründen nicht möglich ist (u. a. Nachweis von mind. 200 Fahrradstellplätzen im Zuge des Genehmigungsverfahrens zwingend erforderlich).

Zur Entkopplung der baulichen Umsetzung der Fahrradgarage von weiteren Überlegungen und Verfahren in Bezug auf die Schrangen-Gestaltung wird die weitere Planung beschränkt auf das untergeschossige Bauteil inkl. Rampenerschließung. Für die oberirdische Ausgestaltung werden im Zuge der Planung Lastannahmen für eine mögliche Überbauung getroffen

und planerisch sowie kostentechnisch zunächst ein Provisorium für eine Überdachung und Einhausung berücksichtigt.
Ebenfalls gilt es nun im nächsten Schritt betriebliche Aspekte der Anlage in Anlehnung an aktuell in Planung befindliche Projekte der Stadt für Fahrradparkgaragen zu klären (Zugangsberechtigung, Zugangs- und Kontrollsystem, Öffnungszeiten etc.).

## III. Kosten (brutto)

- Vorgezogene Kosten

Vorgeschaltete Phase 0 (Juli 2023 – März 2024) **340.000 EUR**
davon 290.000 EUR gefördert (ZIZ)

- Ursprünglicher Kostenrahmen für Umbaukosten Bildungshaus Q1/2021
  Um eine Vergleichbarkeit zur Kostenschätzung der Umbaukosten Bildungshaus zu erhalten, muss der Kostenansatz der KWL (Fläche x Kostenkennwerte für schulische Nutzung/Einzelhandel/Büro) um die fehlenden Flächen ergänzt sowie auf den heutigen Stand hochindiziert werden.

| | | |
|---|---|---|
| | Kostenrahmen KWL<br>ermittelt Q1/2021 ohne konkrete Aufgabenstellung sowie Kenntnisse über den Bestand, ohne Haus C, ohne Unvorhergesehenes (10 % - Ansatz 2,22 Mio. EUR) | 22,2 Mio. EUR |
| + | Kostensteigerung durch Baupreisindex auf Q4/2024<br>Entspricht 38,1 % | 8,5 Mio. EUR |
| + | Flächenansatz für Haus C (da nicht enthalten gewesen)<br>ohne Fahrradgarage (610 m²) | 2,7 Mio. EUR |
| | **Gesamt ohne Fahrradgarage** | **33,4 Mio. EUR** |

- aktuelle Kostenschätzung Vorentwurf Q4/2024

| | | |
|---|---|---|
| | **Umbaukosten Bildungshaus**<br>gemäß aktueller Kostenschätzung 12/2024, Flächenansatz für Haus C (610 m²); davon 590.000 EUR gefördert (ZIZ) | **39,6 Mio. EUR** |
| + | Fahrradgarage<br>s. Kostenprognose aus Machbarkeitsstudie 2024<br>(Bauwerkkosten + NK, ohne Außenanlagen) | 2,6 Mio. EUR |
| | **Gesamt inkl. Fahrradgarage** | **41,7 Mio. EUR** |

Neben der Herausforderung von Sanierung und Umbau eines Bestandsgebäudes führen projektspezifische Aspekte **anteilig zu Kostensteigerungen von 7,1 Mio. EUR.**

Diese begründen sich u. a. durch:

- umfangreicher Rückbau/Abbruch im Bestand (u. a. Schadstoffe, Atrium, Abbruch Technikzentrale),
- offenes Raumkonzept für innovatives, anpassungsfähiges Nutzungskonzept (pädagogischer Ansatz, Mixed-Use),
- gestalterische Anforderungen an Gebäudehülle (Umfeld UNESCO Welterbe),
- erhöhte energetische Anforderungen an Gebäudehülle (Nachhaltigkeit),
- erhöhte Anforderung an haustechnische Anlagen (Nachhaltigkeit, Mixed-Use),
- erhöhte Baunebenkosten aufgrund Komplexität der Bauaufgabe (Fachplaner, Beratungsleistungen, Untersuchungen etc.).

Die Kosten für die Fahrradparkgarage basieren auf einer Kostenprognose und muss durch eine konkrete Vor- und Entwurfsplanung verifiziert werden.
Die Kostenschätzung für den Umbau des Bildungshauses enthält keinen Posten für Unvorhergesehenes sowie weitere Risiken, da diese zum gegenwärtigen Planungszeitpunkt nicht verlässlich abgeschätzt werden können. Diese werden nachrichtlich benannt:

- Weitere Kostenrisiken

- Kostenvariabilität zu Abschluss des Vorentwurfs (+/- 30 %)
- Gesteigerte Planungsanforderungen durch Nutzung/Mixed-Use-Konzept
- Kostenunsicherheiten aufgrund von erschwerte Baustellenlogistik im Altstadtbereich, komplexe Abbrucharbeiten, techn. Entflechtung zu Haus A, Feuchteschaden, Schadstoffentsorgung und weiteres Unvorhergesehene
- zuzüglich Kostensteigerung (Baupreisindex) bis zum Zeitpunkt der Ausschreibung

Der Vergleich der Bauwerkskosten des vorliegenden Vorentwurfs gegenüber Kosten aus den Baukostenindex(BKI)-Werten 2024 für einen Neubau einer allgemeinbildenden Schule auf Basis der ermittelten Kostenkennwerte (BRI/NUF/NRF/ BGF/Schüleranzahl) zeigt auf, dass ein Neubau deutlich höhere Bauwerkskosten (KG 300 + 400) generieren würde als der Umbau dieser Bestandsimmobilie (ohne Fahrradgarage):

| **Bauwerkskosten Bildungshaus**<br>Gemäß Kostenschätzung Q4/2024 | **Bauwerkskosten gemäß BKI (2024) für Neubau Allgemeine Schule** |
|---|---|
| ca. 16 Mio. EUR | ca. 21-35 (60) Mio. EUR |

Im Zuge der weiteren Planung werden mögliche Einsparpotentiale eruiert und wenn möglich optimiert. Der Erhalt des Bestandsdachs (heute: Technikzentrale) erwies sich nach erster Analyse als nicht wirtschaftlich gegenüber dem Neubau unter Abwägung der Vor- und Nachteile.

## IV. Fördermöglichkeiten

Es wurden bislang folgende Bundes-Förderprogramme sondiert und werden weiterverfolgt (Antragsstellung geplante, geschätzte Maximalförderung ca. 4 Mio. EUR):

- BEG NWG Kommunen-Zuschuss für energieeffiziente Sanierung von Nichtwohngebäude mit EG 70 Standard + evtl. EE-Bonus
  → Förderung Bestandsgebäude

- BEG NWG Neubauförderung über KfW-Programm Klimafreundlicher Neubau (KNF) für mind. EG 40
  → Förderung Neubau Dachgeschosse
- Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität bzw.
- Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ in Schleswig-Holstein als Zuschuss für öffentliche Garagen (ggfls. in 2026)
  → Förderung Fahrradgarage (aber nur, wenn öffentlich nutzbar)

Das Impulsprogramm 2030II ließ sich aufgrund der Laufzeit bis 2024 nicht für dieses Projekt heranziehen (es konnten ca. 2,8 Mio. EUR trotz Kürzungen der bewilligten Mittel für zwei andere Projekte an Förderungen eingeworben werden).

Die BEG-EM bzw. BEG-EMW Bundesförderung (bezogen auf Einzelmaßnahmen) erwiesen sich als voraussichtlich unwirtschaftlicher als die o. g. Gesamtförderung des Bestands-gebäudes und Neubaus.

Darüber hinaus wird weiterhin angestrebt, Stiftungsgelder und weitere finanzielle Unterstützungen anzufragen.

## V. Rahmenterminplan

Das Projekt ist geprägt durch einen extrem ambitionierten Rahmenterminplan, verstärkt durch diverse Planungsprozesse, die eine intensivere Auseinandersetzung mit dem Bestand, den diversen Nutzern, dem zukünftigen Betrieb und weiterer besonderer Aspekte, wie städtebauliche Besonderheiten oder Nachhaltigkeitsziele, bedürfen.
Es wird angestrebt, die Leistungsphase 3 (nach HOAI) mit der EW-Bau im Juli 2025 abzuschließen, und diese anschließend im Herbst den politischen Gremien zur Freigabe vorzulegen. 2026 soll direkt nach Beendigung der Zwischennutzung mit der Baumaßnahme begonnen werden (zunächst mit vorgezogenen Maßnahmen) und diese 2028 abgeschlossen werden.

Für die Baurealisierung wird die Beauftragung eines Generalunternehmers (GU) aufgrund der Komplexität der Bauaufgabe sowie der Terminabhängigkeit zu G9 in Erwägung gezogen.

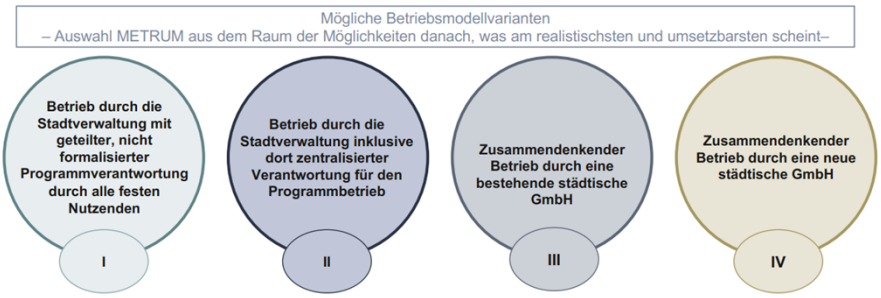
Abhängig von den weiteren Entwicklungen in Bezug auf Haus A ist eine Abstimmung hinsichtlich der Schnittstellen sowie Durchführung der technischen Entflechtung beider Häuser A und B so zeitnah wie möglich erforderlich. Sollten größere bauliche Veränderungen in Haus A geplant werden, wären auch diese zwingend mit dieser Baumaßnahme abzustimmen (Baustellenlogistik).

Die Überplanung des Schrangens sollte im Idealfall parallel bearbeitet werden, um Synergieeffekte mit dem Planungs- und Bauprozess des Bildungshauses zu nutzen und bestenfalls Zusatzkosten für Interimslösungen zu vermeiden.

## VI. Betriebsbeschreibung/Betreibermodell

Für die interdisziplinäre Nutzung des Gebäudes ist die Sicherstellung des Betriebes durch einen Betreiber unumgänglich. Daher sind die Überlegungen bereits seit Beginn der Planungsphasen elementarer Bestandteil des Prozesses.

Als Ergebnis aus Phase 0 wurden vier mögliche Betriebsvarianten entwickelt.




Parallel zur Vorplanung wurden bislang die wichtigsten Aufgabenbereiche (Pflichtenkatalog) eruiert, eine Betriebsbeschreibung verfasst, die weiter fortgeschrieben werden muss sowie die Grundpfeiler eines funktionierenden Betreibermodells definiert:

- Klar verortete Erfolgsverantwortung
- Klar definierte Schnittstellen und Zuständigkeiten
- Klärung Finanzierung (Zuschussbetrieb)
- Klärung Personalbedarf

Variante I + II bedingen nötige Kompetenzen gemäß Pflichtenkatalog, die weder die originäre Stadtverwaltung als auch eine bestehende städtische Gesellschaft vollständig besitzt.

Variante III (Zusammendenkender Betrieb durch eine bestehende städtische GmbH) stellt aktuell die Vorzugsvariante der Stadt dar und wird weiter untersucht.

Variante IV (Zusammendenkender Betrieb durch eine neue städtische GmbH) soll als mögliche Alternative zu Variante III ebenfalls vertieft beleuchtet werden. Dabei dienen die Erkenntnisse aus den Vorüberlegungen und weiteren Abstimmungsgesprächen aus Variante III als Grundlage für mögliche Marktsondierungen, um die Realisierungsoption dieser Variante zu prüfen.

## VII. Zwischennutzung Übergangshaus

Seit Juli 2024 steht das Übergangshaus fünf Tage die Woche für die Öffentlichkeit als Ort der Begegnung, des Austausches, als Reallabor, für Veranstaltungen aller Art sowie als Co-Working-Fläche zur Verfügung. Seit November 2024 wird das Angebot noch erweitert durch das Bildungsangebot des DLC (Digital Learning Campus) von Seiten der Hochschulen.

Die erste Bilanz zeigt, welch großen Erfolg die Schaffung dieses „Dritten Orts“ bereits feiern kann. Es gibt eine sehr hohe Akzeptanz des Hauses in der Stadtgesellschaft, insb. durch junge Menschen, die Nachfrage für Veranstaltungsformate im Gebäude an LTM als Betreiber der Zwischennutzung ist groß. Aber auch außerhalb der Stadtgrenze steht das Übergangshaus sowie das Gesamtprojekt im großen Fokus anderer Kommunen sowie zielgruppenrelevanter Medien und Innenstadtinitiativen.

Die Zwischennutzung wird Ende 2025 beendet werden (ZIZ-Förderung läuft aus, Baugenehmigung erlischt). Anfang 2026 soll die technische Entflechtung und weitere vorbereitenden Maßnahmen beginnen.

Die Verstetigung eines solchen „Dritten Ortes“ ist Thema der übergeordneten Strategie ÜBERGANGSWEISE.

**Anlagen:**
1 – Erläuterungsbericht zur LP 2 - Hochbau
2 – Erläuterungsbericht zur LP 2 - TGA
3 – Präsentation zur Berichtsvorlage

Senatorin Joanna Hagen

**Bildungshaus – Umbau des ehemaligen Karstadt-Gebäudes (Haus B) zu einem öffentlichen Zentrum für Bildung, Kultur u. Dienstleistungen auf Grundlage eines Mixed-Use-Konzeptes Königstraße 52, 23552 Lübeck**
Bericht zur Gesamtkostenschätzung

**Auftraggeber**
Hansestadt Lübeck - GMHL Planen und Bauen
Vertreten durch den Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
Mühlendamm 14
23552 Lübeck

# VORENTWURFSPLANUNG

## 1. Aufgabenstellung

Das ehemalige Karstadt-Gebäude „Haus B“ wurde Mitte der 1990er Jahre auf dem Areal eines in den 1970er Jahren abgerissenen Altstadtblocks errichtet. Nach Leerstand und Ankauf durch die Hansestadt Lübeck soll das Gebäude zu einem „öffentlichen Zentrum für Bildung, Kultur und Dienstleistungen“ entwickelt werden. Im Vordergrund stehen dabei die Bedarfsflächen der vier Altstadtgymnasien, die als Mixed-Use-Konzept mit weiteren öffentlichen Nutzungen u.a. für die TH-Lübeck, die Musikhochschule, die Universität, das Technikzentrum, den offenen Kanal und weiteren Veranstaltungen ergänzt werden.

Hierfür wurde in der Leistungsphase 0 das Raumprogramm erarbeitet. Im Zuge der Umgestaltung wird eine umfassende energetische und schadstofftechnische Sanierung des Bestandsgebäudes durchgeführt. Das bestehende Technik-Dachgeschoss wird zurückgebaut und durch *ein* neues Dach bestehend aus zwei Ebenen in Holzbauweise ersetzt.

### Raumkonzept Mixed Use

Das Raumprogramm gliedert sich grob in drei verschiedene Nutzungen:

- öffentlicher Raum
- Publikumsveranstaltungen und
- schulische bzw. hochschulische Nutzung

Das öffentlich zugängliche Erdgeschoss mit direkter Verbindung zum belebten, teilweise lauten Stadtraum soll als öffentlicher Treffpunkt mit Bistro, Empfang, flexibel nutzbare Ausstellungs- und Veranstaltungsfläche und gleichzeitig auch als Aufenthaltsfläche für die Schulen fungieren. Hier lässt sich die gewünschte Vernetzung aller Funktionen gut als attraktives Angebot an die Stadtgesellschaft realisieren. Entsprechend frei, großzügig, flexibel und offen sind die Flächen gestaltet. Eine Bespielung des Außenraumes ist insbesondere durch das Bistro unter den Arkaden an der Königstraße, aber auch zum Schrangen und der Fleischhauerstraße möglich. Durch eine große Deckenöffnung im Bereich des Atriums in der Gebäudemitte entsteht ein Lichthof, der eine Verbindung ins Untergeschoss zu den gezielt publikumsorientierten Übungs- und Veranstaltungsräumen der Musikhochschule und der Schulen herstellt.

Eine breite Sitztreppe führt hinunter in einen Präsentationsbereich und auf eine Bühne zu. Die Treppe dient als Erschließung und Tribüne zugleich. Die nebenliegenden Räume des Darstellenden Spiels sowie der Musikhochschule (White Cube, Werkstätten) im Untergeschoss können zugeschaltet oder unabhängig genutzt werden und ergänzen die öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss. Veranstaltungen wie Partys, Konzerte, Lesungen, Ausstellungen (z.B. als Weltkulturerbe-Zentrum) können sich über zwei Etagen erstrecken, sich ergänzen, aber auch unabhängig gleichzeitig nebeneinander stattfinden.

Das 5. OG wird neben dem UG und dem EG ebenfalls Teil der Versammlungsstätte. Die offen strukturierten Räumlichkeiten der Verbraucherbildung und des Maker-Space sind ebenfalls als Veranstaltungsfläche für z.B. Kurse der Volkshochschule, Kochkurse oder Empfänge mit Catering-Begleitung vorgesehen.

**Pädagogisches Raumkonzept schulische Nutzung**

Das Raumkonzept bietet Platz für die pädagogischen Anforderungen, die seit der Phase 0 und dem VgV-Verfahren zusammen mit den Nutzern und unter Berücksichtigung der vorläufigen Betriebsbeschreibung in weiteren Workshops und Abstimmungsterminen erarbeitet wurden.

Das pädagogische Raumkonzept für das Bildungshaus wurde unter Berücksichtigung der Nutzerwünsche und aktueller pädagogischer Ansätze entwickelt, um eine möglichst große Flexibilität in Ergänzung zu den Räumlichkeiten in den Stammhäusern der vier Altstadtgymnasien zu ermöglichen. Es legt großen Wert auf eine vielfältige und flexible Lernumgebung, die den unterschiedlichen Bedürfnissen und Lernstilen der Schülerinnen und Schüler gerecht wird. Vor allem die großzügigen Freilernzonen bieten den Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, selbstständig und eigenverantwortlich zu arbeiten.

Die Räume für die vier Altstadtgymnasien sind im 1. bis 5. Obergeschoss untergebracht. Im Untergeschoss befinden sich weitere Räume für das „Darstellende Spiel“. Die Klassenräume in den Obergeschossen liegen geschützt vor dem äußeren Stadtlärm als „private“ Räume am zentralen Atrium, um ruhiges, konzentriertes Lernen und Arbeiten zu gewährleisten. Beidseitig des Lichthofes sind bisher jeweils vier Klassenräume geplant, die sich durch mobile Trennwände flexibel zusammenschalten lassen - zu Einzel-, Doppel-, Dreiereinheiten bis hin zu freier Lernfläche. Die Räume stehen in direkter Verbindung zu den „Lernlandschaften“ und können wahlweise geschlossen und offen genutzt werden.

Im Zuge der konzeptionellen Weiterentwicklung sowie mit Hinblick auf die Gesamtbaukosten scheinen jedoch ebenso Raumkonzepte sinnvoll, welche die Flexibilität in der Nutzung nicht ausschließlich auf den Einsatz von mobilen Trennwänden stützen. Dabei würden die 2 jeweils äußeren Klassenräume alternativ durch eine fixe Glastrennwand zur Freilernzone sowie einer raumtrennenden Einbauschrankzeile zu den benachbarten Lernräumen als abgeschlossene „Instruktionsräume“ dienen, um den unterschiedlichen Lernbedürfnissen gerecht zu werden und im pädagogischen Konzept auch Differenzierungsbereiche zu schaffen. Diese Bereiche bieten so Raum für gezielte Fördermaßnahmen, individuelle Betreuung und die Möglichkeit zur intensiven Auseinandersetzung mit bestimmten Themen. Hier können sich die Schülerinnen und Schüler in Kleingruppen oder einzeln auf spezifische Inhalte konzentrieren und ihre individuellen Lernziele verfolgen.

Die beiden mittleren Räume würden hingegen offen und ohne bauliche Trennung zu den freien Lernlandschaften hin orientiert sein und lediglich durch Vorhänge und lose Ausstattung visuell und raumakustisch zoniert werden. Bei Bedarf könnten jedoch diese beiden mittleren Räume zur Freilernzone durch mobile Trennwände abgetrennt sein, um weiterhin

abgeschlossenen Lernräume zu ermöglichen.

Die offenen und flexibel adaptierbaren Lernlandschaften legen sich je nach Umfang an mobilen Trennwänden mehr oder weniger ringförmig um den mittigen, geschützten Lernraumkern und treten über die gläsernen Fassaden in Kommunikation mit dem öffentlichen Leben in der Stadt. Hier zeigt sich modernes gemeinsames Lernen, von außen sichtbar mit einem vielfältigen pädagogischen Lernangebot für Erwachsene Schüler: innen. Während die dynamische Nutzung der Lernlandschaften auch im Hinblick auf ihre Interaktionen mit dem Stadtleben konzipiert ist, soll ein Teil der Klassenräume eine konzentrierte und geschlossene Atmosphäre erzeugen. Auf diese Weise kann die Intensität der Wechselbeziehung zwischen Klassenraum und Lernlandschaft, also zwischen Konzentration und Entspannung, zwischen ruhig und belebt, wahlweise immer neu justiert werden.

## 2. Beschreibung der Planung

Das ehemalige Warenhaus ist mit seiner großen Gebäudetiefe von ca. 35 m nur mit umfangreichen Umbauten für die vorgesehene Nutzung geeignet. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird das in diesem städtebaulich-historischen Kontext fremdkörperartig erscheinende Gebäude zu einem neuen Ort besonderer Bedeutung, der den Kontakt zur und den Dialog mit der Stadt wieder verstärkt sucht.

Das Untergeschoss „Haus B“ sowie die Unterbauung des Schrangen, das sogenannte Karstadt „Haus C“ sind zurzeit nicht natürlich belichtet. Diese Flächen eignen sich daher lediglich für ein eingeschränktes Nutzungsspektrum. Insbesondere unter dem Schrangen soll das Untergeschoss für Fahrradstellplätze des Bildungshauses und darüber hinaus als öffentliche Fahrradgarage mit Zufahrt über eine Fahrradrampe vom Schrangen, dienen.

Das bestehende „Haus B“ ist gegliedert in drei Regelgeschosse, ein Staffelgeschoss und ein zweigeschossiges Dach als Sonderbauteil für umfangreiche Haustechnikanlagen. Im Vergleich zu den Regel- und Staffelgeschossen hat das unbelichtete, hohe Dachgeschoss eine abweichende Tragwerkskonstruktion, die eine Umnutzung erheblich erschwert. Das Tragwerk der Regelgeschosse vom UG bis 3. OG hingegen erlaubt es, ohne gravierende Eingriffe in die Betonkonstruktion ein luftiges Atrium zu realisieren, das die Anpassung des Hauses an die neue Nutzung entscheidend fördern und prägen, für ausreichende Belichtung sorgen und als zusätzliche Entlüftungs- und Entrauchungsfunktion dienen wird.

Das Erdgeschoss ist für die wichtigsten öffentlichen Nutzungen vorgesehen. Es wird durch zusätzliche Eingänge und maximal transparente Fassaden vielfältig zum städtischen Raum geöffnet. Der Raum unter den Arkaden an der Königstraße bietet sich für die Außengastronomie des vorgesehenen Bistros an. Unabhängig von diesen Eingängen zur öffentlichen Begegnungsfläche im Erdgeschoss werden die vorhandenen Treppenhäuser an der Königstraße, Fleischhauerstraße und am Schrangen (mit Erweiterung) für die Erschließung der Schulnutzungen direkt vom Straßenraum genutzt. Durch dieses Konzept kann eine einwandfreie Entfluchtung der Obergeschosse gewährleistet werden. Gleichzeitig verbinden die Treppenhäuser die schulischen Nutzungen mit den öffentlichen Bereichen im Erd- und teilweise Untergeschoss. Ergänzt wird die vertikale Erschließung durch eine neu geplante Aufzugsanlage.

Im Zuge des Umbaus wird fassadenseitig lediglich die transparente Gebäudehülle ausgetauscht, um nach Möglichkeit den förderfähigen Gebäudeenergiestandard EG 70 zu erreichen. Der schlechtere Standard der vergleichsweise wenigen opaken Fassadenflächen lässt sich durch Verbesserungen in den großen Fenster- und Dachanteilen z.T. ausgleichen. Der zusätzliche Einbau einer Innendämmung im Bereich der opaken Fassadenbauteile scheint ergänzend sinnvoll, befindet sich jedoch noch in Klärung und wird in der LP 3 abschließend bewertet und mit der Bauherrnschaft abgestimmt.
Der ursprünglich gewünschte Standard EE 55 ist nicht bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zu erreichen, da hierzu auch ein weitgehender Rückbau der opaken Fassaden und damit die Demontage der gesamten Natursteinverkleidung erforderlich wäre, um eine neue, stärkere Wärmedämmung einbauen zu können. Bereits mit Ergebnis der Vorstellung des Gesamtkonzeptes Vorentwurf (Design Freeze) im Juli 2024 wurde dieses ursprüngliche Projektziel daher seitens der Bauherrnschaft verworfen.

Das zweigeschossige neue Dach wird komplett als fachwerkbasierte Holzkonstruktion erstellt, die einen geringeren CO2-Einsatz, kurze Bauzeit und vorteilhafte Baulogistik verspricht. Die Fassaden des Daches werden als großflächige Pfosten-

Riegelfassaden erstellt, welche mit einer Haut aus Streckmetall (Cortenstahl) oder terracottafarbenem Architekturgewebe bzw. Lochblechen überzogen wird. Durch Farbe und Oberfläche fügt sich das neue Dach harmonisch in das Erscheinungsbild der Lübecker Altstadt ein und dient gleichzeitig dem sommerlichen Wärmeschutz. Die Abstimmung mit ICOMOS diesbezüglich am 27.11.24 verlief positiv, ein Protokoll zu dem Abstimmungstermin liegt zu Redaktionsschluss jedoch noch nicht vor. Im weiteren Planungsverlauf ist eine Abstimmung der Fassaden mit Stadtplanung, Denkmal- und Stadtbildpflege vorgesehen.

Im Zuge der Schadstoffsanierung und der technischen Entflechtung vom ehemaligen Karstadtgebäude „Haus A“ werden die überwiegenden Teile der technischen Gebäudeausrüstung abgebrochen, zurückgebaut und entsorgt. Die Hausanschlüsse und technischen Einrichtungen wie Mittelspannungstrafo, MSHV, NSHV, Heiz- und Sanitärzentrale, Kältezentrale, Sprinklerzentrale und Sanitärverteilung werden vollständig erneuert und räumlich neu sortiert.

## 4. Öffentlich-Rechtliche Anforderungen

Für das Planungsgebiet gilt der Bebauungsplan 01.08.00 – Schrangen in der Fassung vom 23.04.1991.
Aufgrund des Neubaus der beiden Dachgeschosse im 4. und im 5.OG werden Abweichungen vom Bebauungsplan, u.a. durch Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen, erforderlich. Die aus dem vorliegenden Vorentwurf resultierenden Abweichungen wurden nach intensiver Abstimmung als genehmigungsfähig bestätigt.

### 4.1. Brandschutz

Im Kontext zum Brandschutz ist aufgrund der Komplexität des Mixed-Use Gebäudes, u.a. aufgrund des Holzbaus in Gebäudeklasse 5, bereits ein Prüfingenieur seitens der Hansestadt Lübeck benannt worden. Das Ergebnis einer vorläufigen Abstimmung liegt vor. Danach wird die Planung gemäß Stand Vorentwurf grundsätzlich als genehmigungsfähig eingestuft. Es verbleibt ein Risiko im Kontext zu Detailfragen des Brandschutzkonzepts, welche in der weiteren Planung LP3 konkretisiert werden müssen (z.B. Entrauchung).

### 4.2. Artenschutz

Zu Artenschutzrechtlichen Belangen sind keine Abstimmungen erfolgt.

### 4.3. Denkmalschutz

Es liegen keine Anforderungen zum Denkmalschutz vor. Der Bereich Denkmalpflege sowie Stadtbildpflege wurden in den Prozess mit eingebunden.

### 4.4. Archäologie

Bzgl. der Erfordernis von archäologischen Untersuchungen sind keine Abstimmungen erfolgt.

### 4.5. Arbeitssicherheit, Barrierefreiheit

Generell ist die DIN 18040 einzuhalten. Dabei sind die Anforderungen an öffentliche Gebäude mit Publikumsverkehr hinsichtlich der Barrierefreiheit in Räumen und den Verkehrsflächen zu berücksichtigen. Neben den entsprechenden Bewegungs- und Begegnungsflächen sind auch die notwendigen Signalisierungen und Markierungen vorzusehen.

Es soll ein barrierefreier Zugang in das Gebäude sowie alle Hauptgeschosse (UG bis 5. OG) berücksichtigt werden. Hierzu wird ein neuer Aufzug eingebaut, der die barrierefreie und stufenlose Erreichbarkeit der Hauptgeschosse gewährleistet. Das Zwischengeschoss mit Groß-WC-Anlage ist nicht stufenlos erreichbar. Hier sind jedoch keine barrierefreien WCs angeordnet. Diese befinden sich in den Geschossen, die an die Aufzugsanlage angebunden sind. ppp a+g empfiehlt bei Bedarf den Einbau eines separaten Plattform-Liftes zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Erd- und

Zwischengeschoss, über welches perspektivisch eine barrierefreie Verbindung zum ehemaligen Karstadtgebäude „Haus A“ möglich wäre.

Ein erster Austausch mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung der Stadt Lübeck ist bereits erfolgt.

### 4.6 Tragwerk

Eine erste Rückmeldung des Prüfamtes für Standsicherheit zum vorgelegten Tragwerkskonzept der Holzbaugeschosse (datiert 14.11.2024) fiel positiv, d.h. ohne Einwände aus.

### 4.7 Bau- und Raumakustik

Die Planungsgrundlagen sowohl für Bauakustik als auch für Raumakustik sind mit Abgabe der Vorentwurfsplanung nicht vollumfänglich geklärt. Diese werden in Abstimmung mit Bauherrnschaft und Nutzern zu Beginn der LP 3 weiter konkretisiert.

### 4.8 Energie

Für den Bestand ist nach Vorgabe Bauherr mit Ziel der Förderfähigkeit der Gebäudeenergiestandard **Effizienzgebäude 70** für den Bestand einzuhalten. Der ursprünglich mit Blick auf die übergeordneten Ziele der öffentlichen Hand, seiner Vorbildfunktion und einer möglichen Förderung angestrebte Standard **Effizienzgebäude 55** wird als Ziel nicht weiterverfolgt.

Der Neubauteil des 4./ 5.OG wird als Gebäudeenergiestandard **Effizienzgebäude 40** geplant.

Es wird von der Möglichkeit der Montage einer PV-Anlage mit ca. 180 m² (ca. 36kWp) ausgegangen. Die Bereitstellung der hierfür erforderlichen Dach- und Fassadenflächen ist jedoch noch nicht abschließend geklärt und wird in LP3 fortgeführt.

### 4.9 Schadstoffe

Der Untersuchungsbericht „Orientierende Schadstofferhebung vor Modernisierung“ vom 08.12.2021 liegt vor. Die Entsorgung schadstoffbelasteter Abbruchmaterialien ist auf Basis dieses Berichtes geplant. Ein detailliertes Schadstoffsanierungs- und Entsorgungskonzept liegt jedoch noch nicht vor und muss in LP3 erstellt werden.

aufgestellt

**ppp** architekten + generalplaner gmbh

Lübeck, 20.12.2024

Planungsgruppe KMO
Ing.-Gesellschaft mbH
Röntgenstraße 6
23701 Eutin

Tel.: 0 45 21 / 70 19 - 0
Fax: 0 45 21 / 70 19 - 19
e-mail: KMO@PlanungsgruppeKMO.de
www.PlanungsgruppeKMO.de

# Bauvorhaben:

# Haus B

# Mixed-Use Konzept, Lübeck

## Anlagenbeschreibung
## Technische Gebäudeausrüstung

| Version | Datum | Name | Bemerkung |
|---|---|---|---|
| 1.0 | 12.12.2024 | Herr Schmidt (E), Herr Hartmann, Herr Klein (HLS) | Anlagenbeschreibung Vorentwurf LPH2 |
| | | | |

Planungsgruppe KMO Ing.- Gesellschaft mbH
Planungsbüro für Technische Gebäudeausrüstung Eutin
* Beratung * Planung * Objektüberwachung *

# Inhaltsangabe


**Technische Gebäudeausrüstungen Maßnahmen** ..... 4

**Sanierungsbereich** ..... 5

**220 Öffentliche Erschließung** ..... 5

**221 Abwasserentsorgung** ..... 5

**222 Wasserversorgung** ..... 5

**223 Gasversorgung** ..... 5

**225 Stromversorgung** ..... 5

**226 Telekommunikation** ..... 5

**410 Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen** ..... 5

**411 Abwasseranlagen** ..... 5

**412 Wasseranlagen** ..... 6

**419 Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen, Sonstiges** ..... 8

**420 Wärmeversorgungsanlagen** ..... 8

**421 Wärmeerzeugungsanlagen** ..... 8

**422 Wärmeverteilnetze** ..... 9

**423 Raumheizflächen** ..... 10

**430 Raumlufttechnische Anlagen** ..... 10

**431 Lüftungsanlagen** ..... 10

**434 Kälteanlagen** ..... 12

**440 Starkstromanlagen** ..... 12

**441 Hoch- und Mittelspannungsanlagen** ..... 12

**442 Eigenstromversorgungsanlage** ..... 12

**443 Niederspannungsschaltanlagen** ..... 13

**444 Niederspannungsinstallation** ..... 13

**445 Beleuchtungsanlagen** ..... 15

**446 Blitzschutz und Erdungsanlagen** ..... 15

**449 Sonstiges** ..... 15

**450 Fernmelde- und informationstechnische Anlagen** ..... 16

**453 Zeitdienstanlagen** ..... 16

**454 Elektroakustische Anlage** ..... 16

**456 Gefahrenmelde- und Alarmanlagen** ..... 16

**457 Übertragungsnetze** ..... 17

**459 Sonstiges** ..... 18

**460 Förderanlagen** ..... 18

**461 Aufzug** ..... 18

**Vorplanung TGA: Haus B, Mixed-Use Konzept, Lübeck**

# Technische Gebäudeausrüstungen Maßnahmen

## Allgemein

Die Vorplanung beruht auf folgenden Grundlagen:

- Besprechung mit dem Bauherrn und Architekten
- Architekturzeichnungen Stand 18.11.2024
- Zur Verfügung gestellte Bestandsunterlagen
- Begehung des Gebäudes
- Freigegebener Design Freeze vom 06.08.2024 mit Kommentierung GMHL, im Detail:
    - Konzeptbeschreibung
    - Grundrisse
    - Vorkonzept Brandschutz
    - Vorkonzept Tragwerk
    - Vorkonzept Energie
    - Konzeptionelle Baubeschreibung

Folgende Leistungen sind nicht Bestandteil der TGA- Planung und sind durch bauseitige Planungen zu erfassen:

- Wartungspläne
- Nutzungsanweisungen
- Gewerk Gebäudeautomation
- Mobile Ausstattungen
- Aktive IT (wie z.B. Switche, Router, WLAN-Accesspoints, usw.)
- Hygienekonzept nach Infektionsschutzgesetz
- Brandschutztechnische Stellungnahme bzw. brandschutztechnische Bewertung der Hochbaumaßnahmen bzw. des Gebäudes.

**Vorplanung TGA: Haus B, Mixed-Use Konzept, Lübeck**

# Sanierungsbereich

## 220 Öffentliche Erschließung

### 221 Abwasserentsorgung

Für die Schmutz- und Regenwasserentsorgung müssen fünf neue Übergabeschächte auf öffentlichen Grund errichtet werden. Die interne Prüfung und Genehmigung durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck, Stadt Lübeck sowie Stadtgrün und Verkehr, unter allen Verkehrs- und Sicherheitsaspekten, steht noch aus.

### 222 Wasserversorgung

Der bestehende Trinkwasseranschluss DN 100 muss im Rahmen des Umbaus und der Umnutzung des Gebäudes versetzt werden.

### 223 Gasversorgung

Der Gasanschluss wird durch die Trave Netz zurückgebaut. Dadurch entstehen für die Stadt Lübeck keine Kosten.

### 225 Stromversorgung

Aufgrund des elektrischen Energiebedarfs des Gebäudes wird ein eigener Mittelspannungstransformator (Siehe Kostengruppe 441) benötigt. In dieser Kostengruppe sind die Errichtungskosten für einen Mittelspannungsanschluss 10 kV mit ca. 800 kVA berücksichtigt.
Für die Interimsversorgung der Baustelle wird ein eigener Niederspannungsanschluss mit einer 200 A Absicherung errichtet. Dieser dient während der Bauphase als Baustromversorgung und nach der Inbetriebsetzung als zusätzliche, redundante Einspeisung für die Sprinkleranlage.

### 226 Telekommunikation

Für die Aufschaltung der Brandmeldeanlage wird ein neuer Telekommunikationsanschluss benötigt. Der vorhandene Hauptmelder muss abgemeldet und zurück gebaut werden. Der Rückbau ist nicht Bestandteil dieser Planung.
Für die Anbindung der Schulen sind vier neue Landesnetzanschlüsse, der Anschluss an den „Stadtnetz-Ring“ der Trave Netz sowie ein neuer Telekommunikationsanschluss durch einen Internetanbieter berücksichtigt.

## 410 Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen

### 411 Abwasseranlagen

<u>Schmutzwasser</u>
Das Entwässern sämtlicher Einrichtungsgegenstände der WC-Räume ab dem Zwischengeschoss, außer der Lehrkochküchen und des Gastro-Bereiches erfolgt mit natürlichem Gefälle. Alle Entwässerungsgegenstände im 1. Untergeschoss und den Abwässern aus dem Fettabscheider, werden einer Hebeanlage zugeführt, da diese unter der Rückstauebene liegen.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Übergabe des Schmutzwassers über neu errichtete Übergabeschächte im Schrangen, in der Fleischhauerstraße, und in der Königsstraße erfolgt. Dieser Punkt bedarf noch Abstimmungen zwischen der Stadt Lübeck und den Entsorgungsbetrieben.

Vertikale Fallleitungen werden in Installationsschächten geführt. Sammelleitungen werden bis zu den zentralen Ausleitungspunkten unterhalb der Decke verzogen.

Die Fallstränge erhalten Reinigungs- bzw. Revisionsöffnungen und werden über Dach entlüftet. Der Anschluss der Fallleitungen erfolgt an Sammelleitungen im Kellergeschoss.

Als Rohrmaterial wird entsprechend der der Schallschutznorm DIN 4109, schallgedämmtes PP-Rohr (Polypropylen) berücksichtigt.

Für die fetthaltigen Abwässer aus den Lehrkochküchen im 5. OG und des Gastro-Bereiches wird ein separates Leitungssystem vorgesehen und über innenliegenden Fettabscheider geführt.

Für die fetthaltigen Abwässer werden spezielle Dichtungen in die PP-Rohre eingesetzt.

Alle brandschutztechnisch relevanten Wand- und Deckendurchdringungen werden entsprechend der LAR ausgeführt.

Die Planung und Bemessung der Schmutzwasserrohrleitungen erfolgten entsprechend der DIN 12056.

Regenwasser

Die innenliegende Druckentwässerung für Regen- und Notentwässerung der Terrassen erfolgt über ein Stahlabflussrohr. Die innenliegenden Regenwasserleitungen werden gemäß den geltenden Vorschriften mit einer Kautschukschwitzwasserdämmung versehen. In Bereichen mit hohen akustischen Anforderungen kommt ein schallgedämmtes Verbundrohr zum Einsatz, um eine optimale Geräuschentwicklung zu gewährleisten.

## 412 Wasseranlagen

Die Trinkwasserversorgung erfolgt über den neu verlegten DN100 Hausanschluss im Untergeschoss von Haus B.

Die geplante Feuerlöschleitung (Sprinkler) wird über eine neue Sicherheitstrennstation in die Flüssigkeitskategorien 5 (Gefährdung der Gesundheit durch mikrobielle oder virale Erreger) eingeteilt. Der Anschluss an die Hausanschlussgruppe erfolgt zwischen Rückschlagventil und Rückspülfilter und wird mit einem Steinfänger versehen.

Im Hausanschlussraum wird ein Systemtrenner und eine Hausstation, in welche ein rückspülbarer Filter, inkl. Druckanzeigen sowie Druckminderer integriert sind, vorgesehen.
Des Weiteren wird eine Enthärtungsanlage für den Schutz der Armaturen und anderen Anlagenteilen vorgesehen.

Als Rohrmaterial für die Trinkwasserversorgung wird ein Edelstahlrohr eingesetzt werden. Alle Sanitärbereiche sind mit Absperr- bzw. Regulierarmaturen ausgestattet.
Alle Rohrleitungen erhalten eine Wärmedämmung entsprechend der Einbausituation bzw. nach den gültigen DIN-Normen.

Die Warmwasserversorgung erfolgt, sofern erforderlich, über dezentrale Warmwasserbereiter als Durchlaufsystem.

Als Rohrmaterial für die Wasserversorgung wird ein Edelstahlrohr eingesetzt.

Absperrungen sowie Regulierventile werden entsprechend den gültigen Vorschriften geplant.

Alle Rohrleitungen erhalten eine Wärmedämmung entsprechend der Einbausituation bzw. nach den gültigen DIN-Normen.

Ein ordnungsgemäßer Betrieb der Trinkwasseranlage muss auch in nutzungsarmen Zeiten gewährleistet werden. Zur Sicherstellung der Trinkwasserqualität im Rohrleitungssystem sind automatische Spülarmaturen vorgesehen. Diese Armaturen sorgen dafür, dass das Trinkwasser regelmäßig und automatisch durch die Leitungen gespült wird, wodurch stagnierendes Wasser und potenzielle Keimbildung vermieden werden.

## Sanitäre Einrichtungsgegenstände

WC-Räume Unisex

- Wandhängende WC-Anlagen mit Tiefspülbecken (spülrandlos), Betätigungsplatte und WC-Sitz. Sämtliche Sanitäraccessoires wie WC-Papierhalter, WC-Bürste sowie Hygieneboxen aus Edelstahl sind in den Kosten berücksichtigt.
- Waschtische aus Sanitärkeramik, Armatur mit Sensorik. Sämtliche Sanitäraccessoires wie Spiegel, Papierhandtuchspender, Seifenspender und Abfallbehälter aus Edelstahl sind in den Kosten berücksichtigt.
- Alle Unisex-Anlagen werden mit einem Bodenablauf oder Bodenrinnen ausgestattet.

WC-Räume barrierefrei

- Wandhängende WC-Anlagen mit Tiefspülbecken (70 cm), Betätigungsplatte, WC-Sitz, Stützklappgriffe inkl. Spülauslösung, Rückenlehne. Sämtliche Sanitäraccessoires wie WC-Papierhalter, WC-Bürste sowie Hygieneboxen aus Edelstahl sind in den Kosten berücksichtigt.
- Waschtische aus Sanitärkeramik, Armatur mit Hygienefunktion, Vorrichtung für Stützklappgriffe. Sämtliche Sanitäraccessoires wie Spiegel, Papierhandtuchspender, Seifenspender und Abfallbehälter aus Edelstahl sind in den Kosten berücksichtigt.
- Bodenablauf

Putzmittelräume

- Ausgussbecken aus Chromnickelstahl mit Eimerrost, Armatur
- Hygiene Bodenwanne

Technikräume

- Im Technikraum Heizung / sanitär wird ein Bodenablauf sowie eine Entnahmestelle vorgesehen.

Lehrkochküche

- Für die Küche werden die Ver- und Entsorgungsanschlüsse entsprechend den Einrichtungsplänen vorgesehen. Es werden keine Spültischarmaturen oder ähnliches vorgesehen. Die gelieferten Maschinen und Einrichtungsgegenstände werden wasser- und abwasserseitig angeschlossen.

### 419 Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen, Sonstiges

Die Trinkwasser- sowie Abwasserleitungen werden entsprechend den gültigen DIN-Normen gespült und einer Druckprobe unterzogen.

Nach Fertigstellung und vor Inbetriebnahme der Trinkwasseranlage wird eine Hygieneuntersuchung des Trinkwassers durch ein unabhängiges Labor vorgenommen.
16 Wochen nach Inbetriebnahme wird eine chemische Untersuchung vorgenommen.

Kosten für das Spülen der Trinkwassernetze zwischen Fertigstellung der Bauleistung und der endgültigen Nutzung sind bis zu 1 Woche nach VOB Abnahme in den Kosten berücksichtigt.

Für die notwendigen Brandschutzmaßnahmen werden entsprechende Durchführungen oder bzw. Brandschutzmanschetten vorgesehen.

Kennzeichnungsbänder bzw. Anlagenbeschilderung, Abdichtungselemente, Koordinationsarbeiten sind ebenfalls in den Kosten berücksichtigt.

Revisionsunterlagen sowie ein Betriebsbuch werden später durch die ausführenden Installationsbetriebe erstellt.

Die für die Bauzeit getrennte Trinkwasserübergabe wird als Bauwasseranschluss genutzt. Eine Wasserentnahme, deren Frequenz den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht, muss sichergestellt werden. Zur Unterhaltung des Umbaus ist in jedem Geschoss ein Ausgussbecken mit Schlammfang und Entnahmearmatur inkl. Ver- und Entsorgungsleitungen in den Kosten berücksichtigt

Zur Vermeidung von Feuchteschäden am Bauwerk wird im Bereich der Einbringöffnung des Krans eine Abwasserhebeanlage mit Störungsaufschaltung und monatlicher Wartung und Reinigung vorgesehen. Für den Schutz durch eindringendes Niederschlagswasser ist ein Bassin (durch das Gewerk Hochbau) mit mindestens 40 cm Höhe und Anschluss für die Abwasserhebeanlage vorzusehen.

## 420 Wärmeversorgungsanlagen

**Bei der Wärmeversorgung wird das Ziel verfolgt, aus den gegebenen Bedingungen die meisten Synergieeffekte auszunutzen. Aus diesem Grund wird von einer Standard-Luft-Wasser-Wärmepumpe abgesehen und auf eine Sole-Wasser-Wärmepumpe mit Rückkühlern auf dem Dach gesetzt. Dadurch kann die Anlage die Wärme-, und Kälteversorgung gleichzeitig sicherstellen. Zusätzlich wird angestrebt, durch die Nutzung der beiden Medien in den Übergangszeiten die Effektivität der Wärmepumpe deutlich erhöhen.**

### 421 Wärmeerzeugungsanlagen

Im Untergeschoss in einem Maschinenraum werden zwei Wärmepumpen aufgestellt. Diese werden über zwei Pufferspeicher mit den Rückkühlern auf dem Dach verschaltet. Die Pufferspeicher (warm und kalt) dienen als Energiespeicher (Wärme und Kälte) und als hydraulische Trennung.
Die Regelung der Wärmeerzeugung wird über die Temperaturen der Pufferspeicher geregelt. Die Rückkühler werden erst eingeschaltet, wenn ein Speicher voll ist und der zweite nicht. Somit stellt sich bei gleichzeitiger Abnahme von Kälte und Wärme der obengenannte Synergieeffekt ein.
Angenommen wurde eine Heiznennlast von ca. 300 kW sowie eine Kühlnennlast von 450 kW.

Die Speisung der Frischwasserstation wird separat vor den Pufferspeichern abgenommen um, nur in dem Fall der Ladung der Frischwasserstation, die Vorlauftemperatur auf 65°C anzuheben.

Die Systemtemperaturen werden außentemperaturabhängig dynamisch geregelt.

| Sommer | | Winter | |
|---|---|---|---|
| Kälte | Wärme | Kälte | Wärme |
| 6/12°C | 30/20 | 12/18 | 40/30 |

Aufgrund der gleichzeitigen Nutzung der Rückkühler für die Wärme- und für die Kälteerzeugung, wird in allen Heiz und Kühlkreise ein Frostschutz aus einem Glykol-Wasser-Gemisch benötigt. Nur die Heiz- und Kühlkreise für die Fußbodenheizung und der Kühlung der Serverräume werden über Wärmetauschern getrennt und mit Weichwasser betrieben.

Es wurde im Planungsprozess untersucht, inwieweit Energiequellen wie oberflächennahe Geothermie oder ein Eisspeicher genutzt werden können.
Für eine Oberflächennahe Geothermie mit 300 kW Heiznennlast wird eine Fläche von ca. 7.050 m² benötigt. Das entspricht ca. der 4,7-fachen Grundfläche eines Regelgeschosses des Haus B. Es würden ca. 96 Erdsonden errichtet werden müssen bei Errichtungskosten von über 1.650.000,00 €.
Als weitere Energiequelle wurde ein Eisspeicher berechnet. Bei einer Heiznennlast von ca. 300 kW müsste im Gebäude C ein Bassin mit einem Durchmesser von ca. 30 m und einer Tiefe von 10 m für ein Fassungsvermögen von ca. 8.000 m³ errichtet werden. Kosten sind aufgrund der utopischen Dimension in einem urbanen Gebiet nicht darstellbar.

## 422 Wärmeverteilnetze

Im Technikraum Heizung wird ein Heizkreisverteiler vorgesehen, von dem die erforderlichen statischen und dynamischen Heizkreise abgehen. Dieser wird an den Wärmepufferspeicher angeschlossen. Der Pufferspeicher übernimmt die Funktion einer hydraulischen Weiche. Somit sind die Verteiler drucklos ausgelegt.

Die statischen Heizkreise werden mit Mischventilen und einer witterungsgeführten Regelung vorgesehen. Die dynamischen Heizkreise werden bedarfsgerecht mit einer konstanten Temperaturregelung vorgesehen. Die Regelung der Heizkreise wird zur wirtschaftlichen Betriebsführung als KNX Regelung in der Kostengruppe 440 vorgesehen.
Jeder Heizkreis wird mit einer elektronisch geregelten hocheffizienten Umwälzpumpe bedarfsgerecht betrieben.

Als Rohrnetz ist ein Zweirohr-System aus geschweißtem Stahlrohr nach DIN EN 10216 und DIN EN 10217 vorgesehen und wird in dieser Ausführung bis zu den Anschlüssen der Fußboden-Heizkreisverteiler in den Geschossen geführt.

Die Rohrinstallationen sowie der Verteileraufbau innerhalb der Heizzentralen werden mit einer Dämmung 100 % entsprechend EnEV vorgenommen und in stoßgefährdeten Bereichen (bis max. 2,0 m Höhe) und in Sichtbereichen an der Decke außerhalb von Technikräumen mit einer Ummantelung aus Blech versehen.
Leitungen in Schächten und Abhangdecken werden mit einer Dämmung 50 % entsprechend EnEV ohne zusätzliche Ummantelung berücksichtigt. Als Dämmung werden alukaschierte Mineralfaserschalen vorgesehen.

### 423 Raumheizflächen

Die Wärmebedarfsberechnung erfolgt nach DIN EN 12831 bei einer Außentemperatur von - 10° C bei freier Lage.

Folgende Raumtemperaturen werden zu Grunde gelegt:

| | |
|---|---|
| Barrierefreie WC-Räume | 22° C |
| WC-Räume (ASR) | 21 °C |
| Unterrichtsräume / Multi-Use | 20° C |
| Versammlungsstätten | 20° C |
| Verwaltungsbereich | 20° C |
| Flure/Treppenhäuser | 15° C |
| Putzmittelräume, Lagerräume | 15° C |
| Technikräume | 15° C |

Die Wärmebedarfsdeckung erfolgt hauptsächlich durch örtliche Heizflächen in den Treppenhäusern werden Heizkörper zur Deckung der Heizlast eingeplant. Eine Beheizung über raumlufttechnische Anlagen ist nicht vorgesehen.

Jeder Fußbodenheizungsverteiler wird mit 4 Leitern angeschlossen, um im Bedarfsfall von Heizen auf Kühlen umzustellen zu können.
Die Fußbodenheizung in wird als Nasssystem mit Heizestrich und sauerstoffdiffusionsdichten Kunststoffrohren (PEX-Rohr) vorgesehen. Die Wärmedämmung einschl. Rohrschlangen obliegt der TGA Planung, nach Planungsvorgabe zum Bodenaufbau durch die Architektur und Bauphysik, hinsichtlich schallschutztechnischer Anforderungen. Der Heizestrich folgt über die Hochbauplanung.
Die Einstellung der Wassermengen für den hydraulischen Abgleich der einzelnen Heizkreise erfolgt über Differenzdruck geregelte Abgleichventile.

Zur Vermeidung von Luftaustausch zwischen dem beheizten Innenraum und der Außenumgebung werden alle Haupteingänge im Erdgeschoss mit einem Torluftschleier ausgestattet.

## 430 Raumlufttechnische Anlagen

### 431 Lüftungsanlagen

Aufgrund der Nutzung und der Kubatur werden die meisten Räume mechanisch be- und entlüftet. Als Hauptlüftung wird eine zentrale Lüftungsanlage mit einem Kreislaufverbundsystem als Wärmerückgewinnung geplant. Das Lüftungsgerät wird Untergeschoss des Bauteil C verortet.

Die WC-Abluft wird separat über Dach geführt und nicht der Wärmerückgewinnung zugeführt. Der Grund dafür ist, dass die Fortluft in die Fahrradgarage eingeblasen werden soll und WC Ablüfter gem. VDI 6022 Blatt 3 nicht für Überströmungen zugelassen sind Der Volumenanteil der WC-Abluft ist unter 10%, daher wird dieser Anteil als vernachlässigbar in der Wärmerückgewinnung angesehen.

Die wassergeführten Wärmepumpen im Untergeschoss, benötigen, aufgrund des Kältemittels, für den Havariefall jeweils eine Evakuierungs-Lüftung diese wird auch über Dach geführt.

Der maximal mögliche Gesamtvolumenstrom beträgt 40000m³/h

**Vorplanung TGA: Haus B, Mixed-Use Konzept, Lübeck**

Die Abluft auf den Geschossen EG bis 5.OG wird aus dem Artium abgesaugt. Das EG und das 5.OG sind offen zum Artium gestaltet. Vom 1.OG bis zum 3.OG wird die Abluft über schallgedämmte Überströmöffnungen in der Brüstung in das Artium gesaugt.
Die Zuluft in den Etagen wird über Zuluftkanäle, welche im Schatten der Unterzüge im Artium montiert sind, über die Regeldurchbrüche in die Etagen geführt.

Im Untergeschoss wird die Zu und Abluft über Kanäle an der Decke verteilt.

Durch den begrenzten möglichen Volumenstrom und die unterschiedlichen Anforderungen durch das Mixed-Use-Konzept wird die Lüftungsinstallation variable geplant.
Die Lüftung wird präsenz- und bedarfsgerecht geregelt. Die Klassen werden mit einen reduzierten Volumenstrom, von 20m³/h pro Person, was eine Abweichung von der Schulbaurichtlinie VDI 6040-1 ist. Die dort geforderten 30m³/h pro Person würden 12000m³/h mehr bedeuten welche nicht dauerhaft zur Verfügung stehen. Zur Kompensation ist das Rohrnetz in den Klassen auf 30m³/h pro Person ausgelegt und bei einem erhöhten $CO_2$ Wert und einem Gesamtvolumenstrom von unter 39700m³/h, wird der Volumenstrom in den Klassen erhöht.

Das EG sowie der White Cube im UG werden als Veranstaltungsfläche mit 400 Personen ausgelegt, die jeweils dazu benötigten 12000m³/h können aber nur bei Abschaltung von Räumen gewährleistet werden!

Folgende Parameter wurden für Ermittlung der restlichen Volumenströme angesetzt.

| | |
|---|---|
| pro WC | 60m³/h |
| pro barrierefreies WC | 90m³/h |
| Umkleiden | 10-facher Luftwechsel |
| Lager/Abstellräume | 1-facher Luftwechsel |
| Technische Arbeitsplätze | 5-facher Luftwechsel |

Die Zuluft muss aufgrund der Kellerbelüftung entfeuchtet werden, damit in den Kellerräumen, in den Sommermonaten, keine Feuchtigkeit eingebracht wird. Deshalb wird die Zuluft auf folgende Parameter konfektioniert.

| | |
|---|---|
| Sommer | 18°C und 50-70%relF |
| Winter | 22°C und 50-70%relF |

Der sommerliche Wärmeschutz sowie die Einhaltung der max. Raumtemperatur in den Sommermonaten nach ASR kann mit diesen Werten nicht gewährleistet werden, sondern nur unterstützt werden. Dieser ist durch hochbauliche Maßnahmen zu realisieren.

Die brandschutztechnische Klassifizierung der Wände erfolgt im weiteren Planungsverlauf. Die Durchführung der Lüftungsleitungen durch Wände und Decken erfolgt mit zugelassenen Einbauteilen. Für die Brandschutzrelevanten Bauteile ist die Abnahme durch einen Prüfsachverständigen notwendig.

**Küchenabluft**
Gemäß Küchenkonzept wird die Küche mit einem maximalen Anschlusswert von unter 25 kW ausgelegt. Somit entfällt die Pflicht ein separates Netz zur Abführung der fetthaltigen Abluft. Die Wrasen müssen über Umlufthauben mit Filter abgesaugt werden. Diese Hauben sind nicht in der Planung berücksichtigt und müssen vom späteren Betreiber selbst mitgebracht werden.

**Kellerentrauchung**
Die Versammlungsstätte und die gefangenen Räume im UG müssen mechanisch entraucht werden. Durch die flächendeckende Sprinkleranlage wird im Falle eines Brandes nur mit kaltem Rauch gerechnet, dadurch kann die Entrauchung über die Abluftkanäle erfolgen. Hierzu wird der Abluftkanal mit Klappen und einem Dachventilator versehen.

### 434 Kälteanlagen

Über die Wärmepumpe im UG wird auch die Kälteversorgung sichergestellt. Die Auslegung der der Kühllast erfolgt über die Entfeuchtungsleistung der Lüftungsanlage und die Wärmelasten der Server-Räume.
Zusätzlich wird auch die Fußbodenheizung an dem Kältekreislauf angeschlossen. Dieser Anschluss dient nur zur Unterstützung des gebäudlichen Wärmeschutzes und ausnutzen der kältetechnischen Reserven. Zusätzlich wird im EG eine zusätzliche Kühlung über Umluftkühler installiert, um die Wärmelasten der 400Pers bei Veranstaltungen abzuführen. Die zusätzlichen Kältekreisläufe werden mit einer Prioritätschaltung versehen.

Die Kälteerzeugungsanlage wird in der Kostengruppe 421 Wärmeerzeugungsanlagen beschrieben.

Als Rohrnetz ist ein Zweirohr-System aus geschweißtem Stahlrohr nach DIN 2448 vorgesehen. Die Dämmung der Rohrleitungen erfolgt mittels Elastomerschaum auf Basis synthetischen Kautschuks (Armaflex) oder Kältedämmung aus Mineralwolle.

## 440 Starkstromanlagen

### 441 Hoch- und Mittelspannungsanlagen

Der im Bestand befindliche Mittelspannungstransformator mit einer Nennleistung von 800 kVA ist abgängig. Der Transformator ist aus dem Jahr 1993, aktuell 31 Jahre alt. Die erwartete Lebensdauer beträgt für Transformatoren ca. 40 – 50 Jahre. Bei einer fiktiven Außerbetriebsetzung der Anlage ab den 01.07.2025 und einer wieder Inbetriebsetzung im Jahr 2028, wäre der Transformator 35 Jahre in Gebrauch. Ein mittelfristiger Ausfall des Transformators und der daraus resultierende Re-Invest kann nicht ausgeschlossen werden. Des Weiteren besteht bei der Einlagerung des Transformators die Gefahr, dass dieser Haarrisse bekommt und bei der Wiederinbetriebnahme einen Defekt erleidet. Daraus ergeht ein finanzielles Risiko, da der fachgerechte Aus- und Einbau sowie ein neuer Transformator ins Kontor schlagen.

Für die elektrische Energieversorgung des Gebäudes wird eine eigene Mittelspannungstransformatorstation benötigt. Die Anforderung Begründen sich im einen durch den Energiebedarf von ca. 528,75 kVA. Ein eigener Mittelspannungsanschluss (siehe Kostengruppe 225) wird benötigt. Kosten für eine Mittelspannungsschaltanlage als Ringabgriff (zwei Felder für die Ringeinspeisung) und ein Trafoabgangsfeld sowie ein neuer Gießharztransformator mit 800 kVA Leistung sind berücksichtigt (Auslegung siehe „Überschlägige Leistungsberechnung“). Durch den Versorger wird eine Fernwirktechnik zur Übermittlung von Verbrauchsdaten und Anlagensteuerung mit vorgesehen.

### 442 Eigenstromversorgungsanlage

Aufstellflächen für eine Photovoltaikanlage müssen im weiteren Projektverlauf verifiziert werden. In der Kostenschätzung ist eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von ca. 42 kWp und einer Aufstellfläche von ca. 180 m² inklusive Wechselrichter und exklusive Batteriespeicher enthalten.

**Vorplanung TGA: Haus B, Mixed-Use Konzept, Lübeck**

## 443 Niederspannungsschaltanlagen

Im Keller wird eine Niederspannungshauptverteilung mit allen notwendigen Sicherungsabgängen für das Gebäude und seine elektrischen Verbraucher errichtet. Die Verbrauchsdaten jedes Abgangs der NSHV können erfasst werden. Jeder Sicherungslasttrenner wird mit Stromwandlern ausgeführt. Die Messwerte stehen dem Gewerk Gebäudeautomation zur Messdatenerfassung zur Verfügung.

Im Kellergeschoss ist eine Allgemeinverteilung für die Versorgung der allgemeinen Beleuchtung sowie Reinigungssteckdosen des Untergeschosses vorgesehen. Für die selektive Absicherung der Räume des offenen Kanal Lübeck und die Geräte der IT Lübeck und Schule & Sport wird jeweils eine eigene Unterverteilung errichtet.

Im Erdgeschoss wird eine Unterverteilung für die Allgemeinbeleuchtung und Reinigungssteckdosen und für den Bereich Café jeweils eine eigene Unterverteilung vorgesehen.

In den Etagen 1.OG bis 5.OG wird jeweils für die Absicherung der Beleuchtung, Steckdosen und technischer Komponenten eine eigene Unterverteilung vorgesehen.

Aufbau und Bestandteile der Niederspannungshauptverteilung (NSHV):
- Gehäuse: Schutzklasse I
- Netzform: TN-C-System
- Abgangssicherungen für alle Unterverteilungen
- Abgangssicherungen für Photovoltaikanlagen
- Abgangssicherungen für den Aufzug
- Blitzstromableiter gem. Beschreibung Blitzschutz und Erdungsanlage
- Überspannungsschutz gemäß Beschreibung Blitzschutz- und Erdungsanlage

Für die Mietungen Offener Kanal Lübeck und Café ist ein normaler Ausstattungsumfang berücksichtigt.

## 444 Niederspannungsinstallation

Sämtliche Zuleitungen sind auf den notwendigen Leistungsbedarf dimensioniert vorzusehen. Die Zuleitungen werden sternförmig zur NSHV geführt.

Die Leitungsverlegung erfolgt auf Kabeltragsystemen in ästhetisch anspruchsvoller Sichtinstallation. In Nebenräumen wird eine normale a.P.-Installation erfolgen. In den Treppenhäusern erfolgt eine u.P.-Installation. Gemäß LAR (Leitungs-Anlagen-Richtlinie) sind sämtliche Kabel und Leitungen, die nicht der Versorgung von notwendigen Fluren und Treppenhäusern dienen, brandschutztechnisch F30 zu verkleiden bzw. in Brandschutzkanälen zu führen. Entsprechende Brandschutzmaßnahmen für die Querungen sind berücksichtigt.

Die Installationsgeräte, wie Schalter und Steckdosen werden in Unterputz- Ausführung installiert. Die Ausstattung ist in konventionellem Schalterprogramm vorgesehen.

An einer zentralen Zugangsposition zu den Bereichen in den Etagen 1.OG bis 5.OG wird ein zentrales Beleuchtungsbedienpanel vorgesehen, womit in den Bereichen der Etagen die Beleuchtung ein und ausgeschaltet werden kann. Aufgrund der Variabilität wird in den Flächen auf eine Präsenzsteuerung verzichtet. Ein gesichertes Ausschalten der Beleuchtung erfolgt über einen Zentral-Aus-Impuls, initiiert durch die Gebäudeautomation.

Die Beleuchtung in Nebenräumen wie Lager und Sanitärräume werden mittels Präsenz- oder Bewegungsmeldern geschaltet. In Technikräumen wird das Licht manuell mittels Schalter am jeweiligen Raumzugang geschaltet.

**Raumsteuerung**
Es wird eine vernetzte Sonnenschutz- und Raumsteuerung der Raumtemperatur über ein KNX-Netzwerk erfolgen. Über den KNX-Raumsensor wird die CO2-Konzentration an die Lüftungsregelung der Gebäudeautomation übergeben.

## 445 Beleuchtungsanlagen

Die Beleuchtung der Räume erfolgt nach DIN 12464-1 mit folgenden mittleren Beleuchtungsstärken:

| | |
|---|---|
| Flure | 100 lx (200 lx empfohlen) |
| Klassenräume | 750 lx, in Anlehnung Anforderungen des Landesförderzentrum Sehen |
| Lehrerzimmer | 500 lx |
| Sanitärbereiche | 200 lx |
| Technikräume | 200 lx |

Eine Beleuchtung im Außenbereich ist nicht Bestandteil dieser Planung.
Aufgrund der Verwendung von Smartboards und Anforderungen des Landesförderzentrum sehen wird keine Tafelbeleuchtung berücksichtigt.

Sicherheitsbeleuchtung
Für die Flucht- und Rettungswege ist eine netzunabhängige Sicherheitsbeleuchtungsanlage (dezentrale Kleinstanlagen) nach DIN VDE 0108 mit einer 3-stündigen Überbrückungszeit vorgesehen.

Die Leuchten der Sicherheitsbeleuchtung sind mit einer Einzelüberwachung vorgesehen.

Kosten für Sachverständigenprüfungen der Sicherheitsbeleuchtungsanlage sind berücksichtigt.

## 446 Blitzschutz und Erdungsanlagen

Den Bestandsunterlagen lag kein Blitzschutzprüfbuch bei. Zum aktuellen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass die Blitzschutz- und Erdungsanlage voll funktionsfähig ist.

Die Ableitungen verlaufen augenscheinlich hinter der Natursteinfassade. Eine Anpassung der Fassade soll aktuell nicht erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass die Ableitungen wieder verwendet werden können und die Erdungsanlage nicht angepasst werden muss.

Im 3.OG werden die Ableitungen aus der vorhandenen Attika herausgeführt. Diese müssen verlängert werden und im weiteren Verlauf im Terrassenaufbau des vierten und fünften Obergeschosses verlegt werden. Auf dem Dach des 5.OG wird eine Blitzschutzanlage der Schutzklasse 3 errichtet. Im Bereich der Lüftungsanlage und der Rückkühler wird eine Ausstülpung der Erdungsanlage und der Bewehrungsanlage des Gebäudes errichtet.

In der NSHV wird ein kombinierter Blitzstromableiter Typ I installiert. In den folgenden Unterverteilungen werden kombinierte Überspannungsableiter Typ II installiert.

## 449 Sonstiges

Kosten für die Erstellung von Revisionsunterlagen sind berücksichtigt.

Zur Versorgung der Baustelle während der Bauzeit werden Baustromverteiler sowie ein Gruppenverteilerschrank vorgehalten. Die Versorgung des Baukrans erfolgt durch einen eigenen Kranverteilerschrank. Wege werden mittels einer Baubeleuchtung nach ASR.

# 450 Fernmelde- und informationstechnische Anlagen

## 453 Zeitdienstanlagen

Für die Anzeige der Uhrzeit in den Fluren und Bewegungsflächen wird eine zentrale Uhrenanlage errichtet. Die Anzeige auf den Fluren und Bewegungsflächen erfolgt mittels Wanduhren.

## 454 Elektroakustische Anlage

Es ist keine Pausensignal- oder Aufrufanlage berücksichtigt.

## 456 Gefahrenmelde- und Alarmanlagen

**Brandmeldeanlage (BMA)**
Es wird eine Brandmeldeanlage (BMA) gemäß DIN 14675 und DIN VDE 0833 der Kategorie I (Vollschutz) zur automatischen Brandfrüherkennung errichtet. Die Brandmeldezentrale ist in einem Gehäuse mit F30-Qualität montiert. Am Hauptangriffsweg der Feuerwehr sind ein Feuerwehrschlüsseldepot, ein Freischaltelement sowie eine Blitzleuchte vorgesehen. Ein Feuerwehrinformationssystem (FIBS) mit den entsprechenden Feuerwehrlaufkarten ist in unmittelbarer Nähe des Eingangs vorzuhalten. Positionen für FSD, FSE und FIBS sind noch nicht planerisch festgehalten oder mit der Feuerwehr Lübeck abgestimmt. Es wird von Wandeinbaukomponenten (FSE und FSE) sowie einem innen aufgestellten FIBS ausgegangen.

Die Brandfrüherkennung erfolgt über automatische Rauchmelder unterhalb der Decken und im Zwischendeckenbereich, sofern Brandlasten vorhanden sind. Zur manuellen Alarmierung sind Handfeuermelder geplant. Diese werden in den Flucht- und Rettungswegen, vorzugsweise an den Ausgängen der Treppenhäuser und des Gebäudes, angeordnet.

Für die automatische Alarmierung von Rettungskräften wird die Brandmeldezentrale auf eine ständig besetzte Stelle, vorzugsweise die Kreisleitstelle, aufgeschaltet. Somit sind auch in nutzungsfreien Zeiträumen die Überwachung und die Einleitung von Rettungsmaßnahmen gewährleistet.
Um den Aufzug im Brandfall in das korrekte, vordefinierte Geschoss fahren zu lassen ist eine dynamische Brandfallsteuerung berücksichtigt.

Kosten für eine Sachverständigenprüfung zur Inbetriebnahme der Brandmeldeanlage sind berücksichtigt.

**Einbruchmeldeanlage**
Es ist keine Einbruchmeldeanlage geplant.

**BOS-Anlage**
In der Kostenschätzung sind Kosten für eine BOS-Funkanlage mit einer Zentrale im Keller, zwei Antennen auf dem Dach und drei, auf den Etagen verlaufenden Rundstrahlerkabeln berücksichtigt. Eine genaue Planung und Verifizierung der Anlage kann erst nach einer Funkfeldausleuchtung nach dem fertigen Rohbau und geschlossenen Fensterflächen erfolgen.

**Sprachalarmierungsanlage**
Für die Versammlungsstätten im Untergeschoss und Erdgeschoss ist entsprechend der Versammlungsstättenverordnung Schleswig-Holstein eine Sprachalarmierungsanlage nach DIN VDE 0833-4.

**NGRS**
Für das gesamte Gebäude ist ein zusätzliches NGRS geplant. Zum aktuellen Planungsstand besteht noch keine Risikoakte nach DIN VDE V 0827.

**Die Systeme NGRS, SAA und BOS sind vorsorglich in den Kosten berücksichtigt worden.**
**Eine Sprachalarmierungsanlage wird nur notwendig, wenn eine Veranstaltung im Rahmen der Versammlungsstättenverordnung (VStättVO) Schleswig-Holstein mit mehr als 199 Personen stattfindet. Aufgrund des fehlenden Betreiberkonzeptes kann die Anzahl dieser Veranstaltungen und Notwendigkeit nicht valide herangezogen werden.**
**Ein NGRS wurde im ersten Planungsschritt durch das GMHL ausgeschlossen. Aufgrund der nachträglichen Übersendung des Dokuments zur Planung von Schulen in Lübeck, ist das Thema wieder in die Planung eingeflossen. Dieses System kann durch die Erstellung einer Risikoakte nach DIN VDE V 0827 bewertet werden.**
**Im weiteren Abstimmungsverlauf durch Fachplanung Brandschutz und Feuerwehr Lübeck kann eine BOS-Anlage weiter thematisiert werden. Aufgrund des fehlenden Betreiberkonzeptes kann die Anforderung einer BOS-Anlage für die Kellerräume möglicherweise in Frage gestellt werden. Unter Umständen kann eine mobile Lösung durch die Feuerwehr bereitgestellt werden.**

**Für die Systeme sind folgende Kosten (netto) angenommen worden:**

| | |
|---|---|
| **NGRS:** | **180.000,00 €** |
| **Sprachalarmierungsanlage:** | **220.000,00 €** |
| **BOS-Anlage:** | **170.000,00 €** |

## 457 Übertragungsnetze

Das Datennetz wird entsprechend der Vorgaben der Stadt Lübeck errichtet.

Da in Teilen noch detailliertere Vorgaben fehlen, sind im Keller vorerst drei Serverschränke mit 42 HE, Breite 800 mm und Tiefe 1200 mm, vorgesehen. In den Etagen (EG bis 5.OG) stehen jeweils 2 Schränke mit 42 HE, Breite 800 mm und Tiefe 1200 mm, zur Verfügung. Verbunden sind die Etagenverteiler zum Gebäudeverteiler jeweils mit einer Glasfaserleitung Singlemode OS2 mit 24 Fasern. Die Anschlüsse in den Etagen werden mit Cat7-Leitungen Simplex und Duplex erschlossen.

**Kosten für die WLAN-Access-Points und WLAN-Switche sind in dieser Kostenschätzung nicht enthalten.**

**Kosten für LAN-Switche sind in dieser Kostenschätzung nicht enthalten.**

Smartboards oder sonstige medientechnische Ausstattung sind nicht Bestandteilt dieser Kostenschätzung.

### 459 Sonstiges

Kosten für die Erstellung von Revisionsunterlagen sind berücksichtigt.

## 460 Förderanlagen

### 461 Aufzug

Für die Beförderung von beeinträchtigten Menschen ist ein Aufzug gem. DIN EN 81-20/50 sowie DIN 18024-2 mit Haltestellen in allen Etagen (Untergeschoss bis 5.OG) geplant.
Die Kabine ist auf Grund der architektonischen Gegebenheiten einseitig öffnend vorgesehen.
Es ist eine Standard- Kabinenausstattung mit einem Handlauf aus Edelstahl, einem halbhohen Spiegel und LED- Beleuchtung geplant.
Um immer in die Evakuierungsetage zu fahren, wird der Aufzug mit einem Akkupack ausgerüstet.
Eine dynamische Brandfallsteuerung wird in der Aufzugssteuerung berücksichtigt.

Aufgestellt:
Eutin, 12.12.2024
Planungsgruppe KMO
Ing. Gesellschaft mbH

# Umbau Karstadt
# Bildungshaus / Haus B, GMHL

## Erläuterungsbericht Gebäudeautomation
## M&P Leistungsphase 2
## Vorplanung

Autor: Mirco Dröge
+49 40 2093220-45
Mirco.Droege@mp-gruppe.de
Datum: 10.12.2024

# INHALTSVERZEICHNIS


1 PROJEKTÜBERSICHT 3

2 EINLEITUNG 4

3 GEBÄUDEAUTOMATION 5

3.1 Planungsgrundlagen 6

3.2 Automationsgrad gem. DIN V 18599 Teil 11 7

4 SYSTEMEBENEN 7

5 GA-NUTZUNGSDAUER 9

6 ANFORDERUNGSPROFIL GEBÄUDEAUTOMATION 10

6.1.1 Funktionsprofil Automationssystem 11

7 INTEGRATIONSPLANUNG GEBÄUDEAUTOMATION 13

7.1.1 Integrationstyp 1 14

7.1.2 Integrationstyp 2 15

7.1.3 Integrationstyp 3 16

7.1.4 Integrationstyp 4 17

8 SCHNITTSTELLEN UND LIEFERGRENZEN 18

9 SYSTEMAUFBAU GEBÄUDEAUTOMATION 21

9.1.1 Automationseinrichtungen 23

9.1.2 Datenübertragungsnetze 23

10 PLATZBEDARF TECHNIKZENTRALE 24

11 KOSTENSCHÄTZUNG GA 25

12 ZUSAMMENFASSUNG & AUSBLICK 26

# 1 PROJEKTÜBERSICHT

| | |
|---|---|
| **Baumaßnahme:** | Umbau Karstadt Haus B / Bildungshaus, GMHL |
| **Standort:** | Lübeck, Altstadt |
| **Bauherr:** | Gebäudemanagement Hansestadt Lübeck<br>Mühlendamm 14<br>23552 Lübeck |
| **Auftraggeber / Vertreter:** | Gebäudemanagement Hansestadt Lübeck<br>Mühlendamm 14<br>23552 Lübeck |
| **Projektsteuerung:** | Bureau Veritas Construction Services GmbH<br>Veritaskai 1<br>21079 Hamburg |
| **Projektbeteiligte:** | Herr Dröge (Projektleitung, Planung GA)<br>Herr Jerchel (Planung GA) |
| **Erstellt:** | Hamburg, den 07. Dezember 2024 |
| **Geändert:** | Hamburg, den 10. Januar 2025 |

i.A. Projektleiter M&P Hamburg GmbH

# 2 EINLEITUNG

In Lübeck soll das ehemalige Karstadt-Kaufhaus (Haus B), das die Stadt 2022 erworben hat, zu einem öffentlichen Zentrum der Bildung, Kultur und Dienstleistungen werden. Anlass hierfür ist die Platznot der vier Altstadtgymnasien und die Erkenntnis, dass es mehr braucht, um lebendige Innenstädte zu erhalten: mehr Offenheit, mehr Vielfalt, mehr Kommunikation.

Das aus den 1990er Jahren stammende Gebäude im Zentrum der Altstadt soll sich vom introvertierten Fremdkörper zum extrovertierten Kommunikationswunder entfalten. Kernidee des Umbaus ist dabei – neben der Erweiterung des Daches –, ein über alle Geschosse mittig angelegtes Atrium zur Belichtung und Belüftung. Um dieses werden sich in den fünf Obergeschossen – abgeschirmt vom Trubel der Stadt -, zukünftig die Lernräume der Schulen gruppieren. Das Erdgeschoss wird sich hingegen maximal öffnen und gemeinsam mit dem Untergeschoss als multifunktionaler Veranstaltungsraum mit Café, Bühne und Tribüne allen Bürgerinnen und Bürgern zugänglich sein. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die räumliche und inhaltliche Einbindung der Musikhochschule Lübeck. Die Belebung der Innenstadt ist ohne Mobilitätskonzept nicht denkbar. Aus diesem Grund sollen 500 Fahrradstellplätze in die vorhandene Unterbauung der Schrangen integriert werden.

Die Transformation eines Kaufhauses zu einem Gebäude mit öffentlichem Mehrwert darf als Paradebeispiel für die dringend benötigte Weiterentwicklung unserer Stadtzentren gelten. Wir sind neugierig auf die vielfältigen Synergien, die sich während der Planung und vor allem während der zukünftigen Nutzung ergeben werden.

*Tabelle 1: Daten des Gebäudes*

| Gebäude | | Kriterium | Angaben |
|---|---|---|---|
| **Ehemaliges Karstadtgebäude Haus B** | | **Geschosse** | 5 |
| | | **m² BGF** | 9.850 |

Im Folgenden wird die Vorplanung für die Kostengruppe 480 gegliedert gemäß DIN 276 dargestellt.

# 3 GEBÄUDEAUTOMATION

Die Gebäudeautomation hat die Aufgabe die betriebstechnischen Anlagen entsprechend dem derzeitigen Stand der Technik optimal zu steuern, zu regeln und zu überwachen. Sämtliche betriebstechnischen Anlagen sind zu diesem Zweck in die Gebäudeautomation einzubinden, sofern es sich nicht um Anlagen handelt, die zu 100% durch den Nutzer betrieben werden (z.B. Anlagen des offenen Kanals oder der Medienausstattung).

Neben der Steuerungs- und Regelungsfunktionen dient die GA-Technik mit ihrer übergeordneten Managementebene der Gebäudeautomation (früher GLT) als Instrument zur Überwachung, Steuerung und Auswertung (Verbräuche, Temperaturverläufe) des Anlagenbetriebes.

Die KG480 teilt sich folgend auf:

**481 Automationseinrichtung**

Automationseinrichtungen mit Bedien- und Beobachtungseinrichtungen, GA-Funktionen, Anwendungssoftware, Lizenzen, Sensoren und Aktoren, Schnittstellen zu Feldgeräten und anderen Programmiereinrichtungen.

**482 Schaltschränke, Automationsschwerpunkte**

Schaltschränke zur Aufnahme von Automationseinrichtungen (KG 481) mit Leistungs-, Steuerungs- und Sicherungsbaugruppen einschließlich zugehöriger Kabel und Leitungen, Verlegesysteme, soweit nicht in anderen Kostengruppen erfasst.

**483 Automationsmanagement**

Übergeordnete Einrichtungen für Gebäudeautomation und Gebäudemanagement mit Bedienstationen, Programmiereinrichtungen, Anwendungssoftware, Lizenzen, Servern, Schnittstellen zu Automationseinrichtungen und externen Einrichtungen.

**484 Kabel, Leitungen und Verlegesysteme**

Kabel und Leitungen, Verlegesysteme, soweit nicht in anderen Kostengruppen erfasst.

**485 Übertragungsnetze**

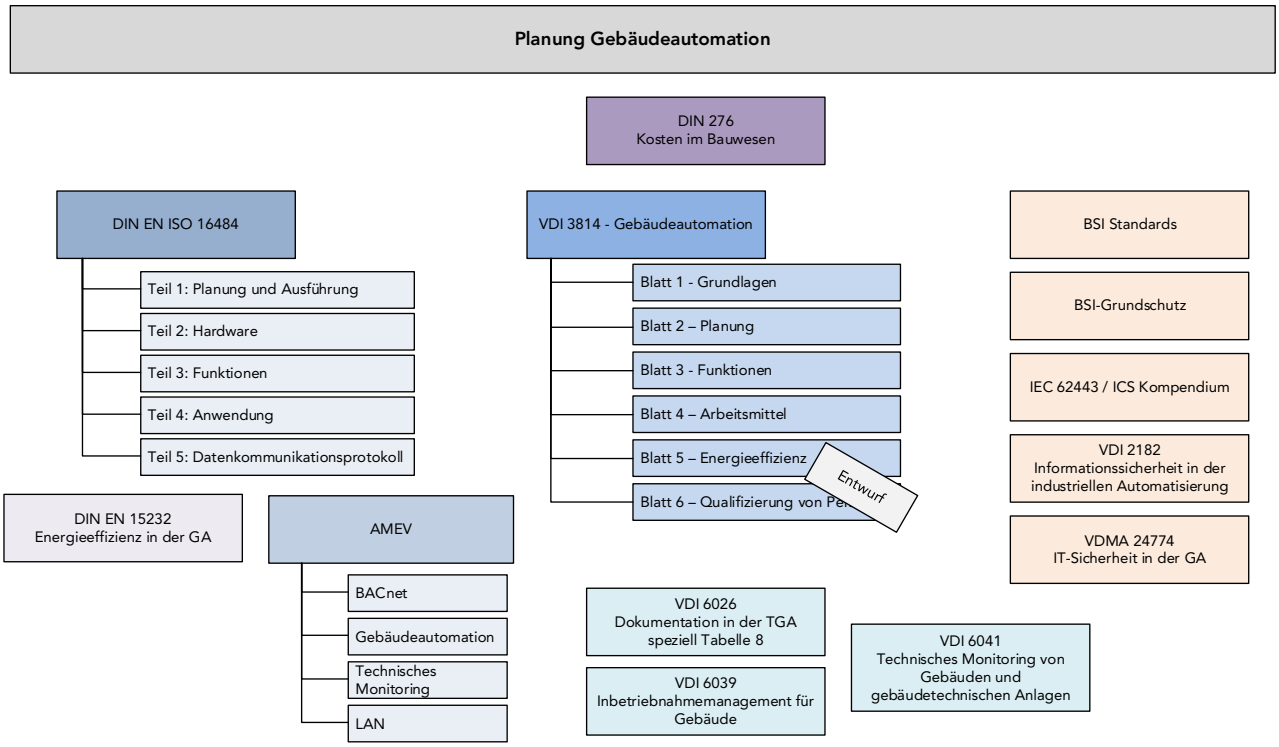
Netze zur Datenübertragung, soweit nicht in anderen Kostengruppen erfasst.

**489 Gebäudeautomation, sonstiges**

## 3.1 Planungsgrundlagen

**Für die Grundlagenermittlung zu beachtende Vorschriften:**

Bei der Planung und Errichtung der elektrotechnischen Anlagen sind die den Stand der Technik repräsentierenden gültigen DIN VDE - Bestimmungen berücksichtigt.




Weiterhin betrifft dies die aktuellen Ausgaben von:

- DIN EN 62424: Darstellung von Aufgaben der Prozessleittechnik
- VDI 3525 Regelung und Steuerung Raumlufttechnischer Anlagen
- VDMA 24186: Teil 4: MSR- Einrichtungen und Gebäudeautomationssysteme
- VDMA 24191: Dienstleistungen für MSR in technischen Anlagen, GA-Management (GLT)
- DIN VDE 0100 Errichten von Starkstromanlagen
- GEG – Gebäudeenergiegesetz 2024
- AMEV BAC-Twin

## 3.2 Automationsgrad gem. DIN V 18599 Teil 11

Gem. GEG 2024, §71a sind für Nichtwohngebäude mit einer Nennleistung > 290 kW der Automationsgrad B oder besser zu erfüllen. Dafür sind stellenweise auch Verknüpfungen von Raumautomation der GA und Raumautomation der KNX-Systeme erforderlich. Mit Vorlage der ersten Raumkonzepte in der Vorplanung, werden hier, unter Berücksichtigung der Nutzervorgaben, die möglichen Umsetzungsvarianten dargestellt.

# 4 SYSTEMEBENEN

Das Gebäudeautomationssystem soll zum zentralen Automationsmanagement für die technische Betriebsführung und Betriebsüberwachung der versorgungstechnischen Anlagen genutzt werden.

Geplant wird eine offene Kommunikation im BACnet-Protokoll nach Stand der Technik mit einem eigenständigen, offenen Managementsystem, um einen freien Wettbewerb zu gewährleisten. Die GA-Managementebene wird so geplant und ausgelegt, dass spätere Erweiterungen für Aufschaltungen anderer Anlagen der Gebäudetechnik oder Erweiterungen möglich sind.

Die Gebäudeautomation besteht aus den Systemebenen

- GA-Management und Energiemanagement
- Automationsebene
  - Automationsschwerpunkt (ASP)
  - Raumautomationsschwerpunkt (RASP)
- Feldebene

Der besagte Aufbau mit Darstellung der zugeordneten Komponenten ist in der folgenden Abbildung prinzipiell dargestellt.

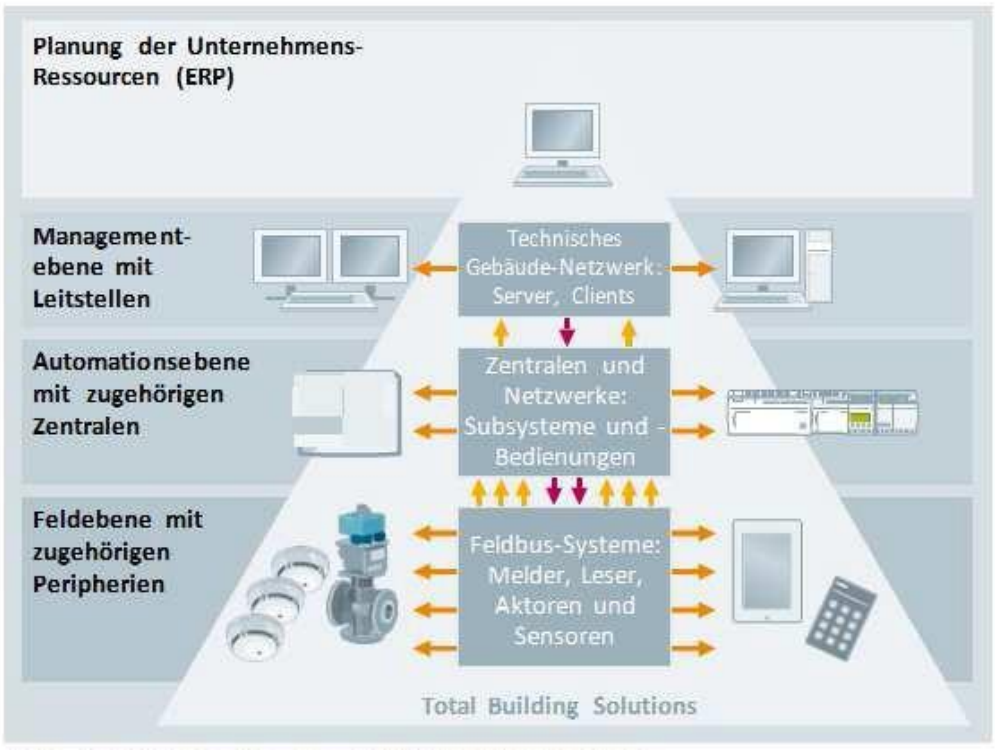



Abbildung 1: Struktur von GA-Systemen mit Komponenten

Über das GA-Management werden die übergeordnete Bedienung und Überwachung der untergeordneten Prozesse vorgenommen. Hier findet ebenfalls die Archivierung von GA-Daten statt. Zudem werden in der Automationsmanagement Optimierungsfunktionen umgesetzt und Daten mit Drittsystemen wie Energie-Management-Systemen und CAFM-Systemen ausgetauscht.

Innerhalb der Automationseinrichtung werden Steuerungs-, Regelungs- und Überwachungsfunktionen für den Betrieb der Betriebstechnischen Anlagen (BTA) umgesetzt.

Im Feld wird die Verbindung zwischen den Betriebs-Technischen-Anlagen (BTA) und dem Automationssystem hergestellt.

Aufbau GA-Management

Das GA-Management besteht aus einem Serversystem, Management- und Bedieneinrichtung (MBE) und Grafikdrucker. Der Bedienplatz ist über das GA-Netzwerk (Teilbereich Management) an den Server angeschlossen.

Aufbau Automationsebene

Die Automationseinrichtung besteht aus Automatisierungseinrichtungen für die Anlagenautomation. Die Automationsschwerpunkte der Anlagenautomation (ASP_A..) befinden sich in den Technikzentralen und etagenweise in den Kernen der jeweiligen Nutzungseinheiten (ASP_R..). Es handelt sich hierbei nicht um eine klassische Raumautomation, sondern eine Systemverteilung der Anlagenautomation in den Etagen, um den Verkabelungsaufwand zu minimieren.

Die Automationseinrichtungen werden unterschieden in Anlagen- und Raumautomation.

- Anlagenautomationsschwerpunkt (ASP_A..): Komponenten und Systeme der Anlagentechnik in Technikzentralen
- Raumautomationsschwerpunkt (ASP_R..): Anlagen zur Konditionierung von Räumen und Kanalnetze außerhalb von Technikzentralen

Aufbau Feldebene

Das Feld der Anlagen- und Raumautomation besteht aus Sensorik und Aktorik der zentralen Infrastruktur und ist im Wesentlichen in den Technikzentralen untergebracht.

Die Sensorik zur Steuerung des Raumklimas wird aus dem KNX-System des Gewerk Elektro übernommen. Zur Regelung des Raumklimas erfolgt die Ansteuerung von Volumenstromreglern in Zu- und Abluft und den Stellantrieben der Fußbodenheizung kommunikativ.

# 5 GA-NUTZUNGSDAUER

Wie auch bei allen anderen technischen Gewerken unterliegt auch die Gebäudeautomation (GA) einem Veränderungs- und Alterungsprozess. Die rechnerische Nutzungsdauer ist im Folgenden für die verschiedenen Gewerke abgebildet (Abbildung 2).

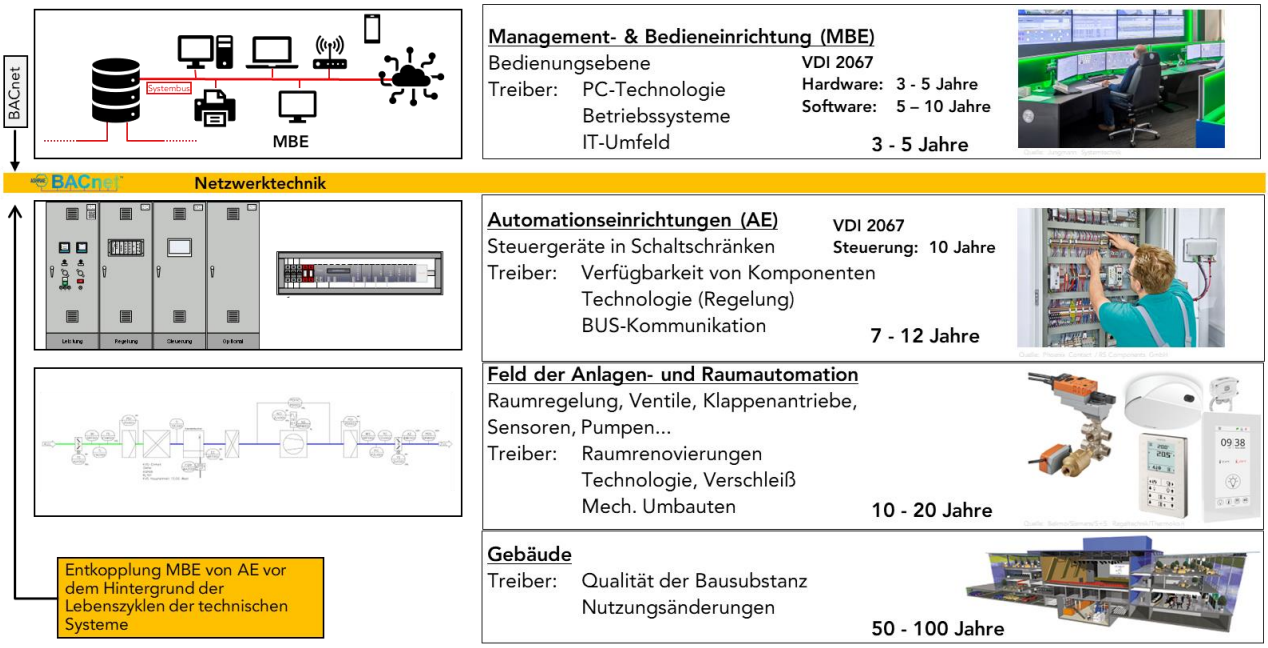



Abbildung 2: rechnerische Nutzungsdauer GA-Komponenten

Da die Gebäudeautomation übergreifend bzw. integrierend über verschiedene Gewerke und in unterschiedlicher Systemtiefe wirkt, muss auf die Nutzungsdauer und Verfügbarkeiten ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Das Gebäudeautomationssystem wird so ausgelegt, dass spätere Sanierungen, auch im Wettbewerb zur Kostenreduktion, möglich sind.

# 6 ANFORDERUNGSPROFIL GEBÄUDEAUTOMATION

Die übergeordnete GA-Management, die Management- und Bedieneinrichtung (MBE) und Bedien- und Anzeigeeinrichtungen (BAE) in den Standorten stellen die Visualisierungs- und Bedienebene für die Betriebsführung und Betriebsüberwachung aller versorgungstechnischen Anlagen der Gebäude dar. Die Hauptaufgaben des GA-Management sind:

- Betriebsüberwachung und Gewährleistung der Versorgungssicherheit,
- Störungsmanagement und Alarmkette,
- Realisierung übergeordneter Reaktionsprogramme,
- Betriebsführung und
- Betriebsoptimierung der versorgungstechnischen Anlagen,
- Datenhistorisierung sowie
- Datentransfer zur zentralen Datenbank eines Objektmanagementsystems.
- Anlagenanalyse

Die Einbindung der betriebstechnischen Anlagen in die Gebäudeautomation ist folgend beschrieben.

### 6.1.1 Funktionsprofil Automationssystem

Die Automationseinrichtungen erfüllen hauptsächlich zwei wichtige Aufgaben:

- Die Automationseinrichtungen realisieren sämtliche mess-, steuerungs- und regelungstechnischen Funktionen innerhalb des Gebäudes. Hierbei muss neben den anlagenorientierten MSR- Funktionen auch den anlagenübergreifenden Regelungs- und Steuerungskonzepten eine hohe Bedeutung beigemessen werden.
- Weiterhin fungieren die Automationseinrichtungen als Integrationsebene der betriebstechnischen Anlagen in das Gesamtsystem der Gebäudeautomation. Über die Automationseinrichtungen erfolgt die Aufschaltung der Anlagen auf die Management- und Bedieneinrichtung (MBE) und dadurch die Integration in die zentrale Betriebsführung und Betriebsüberwachung.

Die Einbindung der Anlagen der verschiedenen technischen Gewerke in die Gebäudeautomation erfolgt daher mit unterschiedlichem Funktionsumfang und mit unterschiedlicher Einbindungstiefe. Folgende Funktionen werden unterschieden:

Tabelle 2: Funktionen der Gebäudeautomation

| Abk. | Funktion | Beschreibung |
|---|---|---|
| P | Prozessregelung | Automation der Prozesssteuerung;<br>Regelung Steuerung und Optimierung des Anlagenbetriebes |
| Ü | Überwachung | Kontrolle des Anlagenbetriebes;<br>Überwachung von Störmeldungen, Grenzwertüberwachung |
| S | Schaltvorgänge | Anlagenschaltung entsprechend Anforderung an den Anlagenbetrieb;<br>Zeitschaltvorgänge, ereignisabhängige Schaltvorgänge |
| B | Betriebsführung | Anpassung des Anlagenbetriebspunktes an die Erfordernisse;<br>Änderung von Sollwerten, Prozessparametern, Regelparametern, Betriebszeiten |
| R | Reaktionsprogramme | Einbindung in liegenschaftsübergreifende Programme;<br>Energieverbrauchsoptimierung (z. B. E-MAX), Anfahrvorgänge, Notprogramme |
| H | Historisierung | Sammlung und Archivierung historischer Daten;<br>Meldungen, Messwerte, Betriebszeiten, Verbrauchsdaten |
| A | Analyse Anlagenbetrieb | Weiterverarbeitung und Analyse der historischen Daten zum Zwecke der Optimierung des Anlagenbetriebes |
| E | Energiemanagement | Weiterverarbeitung und Analyse der historischen Daten zum Zwecke der Optimierung des Energie- und Medienbezuges der Liegenschaft |
| I | Instandhaltungsmanagement | Datenaufbereitung und -weitergabe für die Nutzung aktueller Anlagendaten in der Instandhaltung; Betriebszeiten von Aggregaten, Wartungsmeldungen und -protokolle, Ausfallstatistik |

Die folgende Einbindungs- und Funktionsmatrix gibt Aufschluss über die Einbindungstiefe der betriebstechnischen Anlagen.

Tabelle 3: Einbindungs- und Funktionsmatrix mit üblicher Gewerkezuordnung

| Gewerk | P | Ü | S | B | R | H | A | E | I |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Elektrotechnik | | X | | X | | X | | X | X |
| Heizungstechnik | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Kältetechnik | | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Sanitärtechnik | | X | | | | X | | (X) | X |
| Gastechnik | | X | | | | X | | (X) | X |
| Raumlufttechnik | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Fördertechnik | | X | | | | X | | | X |
| Nachrichtentechnik | | X | | | | X | | | X |
| Sonderanlagen | | X | | | | X | | | X |

(X) = nur für einzelne Anlagen des Gewerkes zutreffend (z. B. Wasserzähleinrichtung als Anlage der Sanitärtechnik).

# 7 INTEGRATIONSPLANUNG GEBÄUDEAUTOMATION

Die Einbindung der gebäudetechnischen Anlagen in die Gebäudeautomation erfolgt mit differenzierter Integrationstiefe. Die Integrationstiefe ist in einer Tabelle der zu integrierenden Systeme und Einrichtungen in Anlehnung an die VDI 3814 Blatt 4.2 Tabelle 4 festgelegt. Zur übersichtlichen Darstellung sind im Erläuterungsbericht in der Vorplanung 5 Integrationstypen beschrieben und in der Anlagenliste zugeordnet. Für die Einbindung der betriebstechnischen Anlagen und Einrichtungen in die Gebäudeautomation sind je nach Verknüpfungstiefe und der Art der Regel- und Steuerungsausrüstung der Anlage die folgenden Typen vorgesehen:

**Typ 1**: Anlagen mit Regelung und Steuerung über Automationseinrichtungen

**Typ 2**: Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, Möglichkeit der Beeinflussung durch Vorgabe von Betriebszuständen

**Typ 3**: Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, nur Überwachung der Betriebszustände

**Typ 4**: Autarke Anlagen oder vernetzte Systeme mit eigenständiger Regelung und Steuerung; Einbindung über Bussysteme

**Typ 5**: Betriebstechnische Anlagen ohne Einbindung in die Gebäudeautomation

Tabelle 4: Einbindungs- und Funktionsmatrix der Einbindungstypen

| | P | Ü | S | B | R | H | A | E | I |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anlagen Typ 1** | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| **Anlagen Typ 2** | | X | X | | X | X | X | X | X |
| **Anlagen Typ 3** | | X | | | | X | | | (X) |
| **Anlagen Typ 4** | (X) | X | (X) | (X) | X | X | (X) | (X) | (X) |
| **Anlagen Typ 5** | | | | | | | | | |

(X) = nur möglich, wenn die erforderlichen Datenpunkte vorgesehen und aufgeschaltet wurden

Der Typ der Integrationstiefe ist in der Anlagenliste bei den aufzuschaltenden betriebstechnischen Anlagen angegeben.

### 7.1.1 Integrationstyp 1

**Anlagen mit Regelung und Steuerung über Automationseinrichtungen**

Bei diesen Anlagen erfolgen Regelung und Steuerung vollständig über die Automationseinrichtungen. Die Regelungs- und Steuerungsfunktionen geben die Mindestanforderungen für die Ausstattung mit Ein- und Ausgängen vor. Die Übernahme der Datenpunkte von der Automationseinrichtung in die GA-Management verursacht nur geringe Kosten.

Weiterhin lässt sich der Integrationstyp noch hinsichtlich der Art des Austausches der Datenpunkte in drei Subtypen untergliedern:

> **Typ 1a:** Anlagen mit Regelung und Steuerung über Automationseinrichtungen, bei der der Austausch vollständig auf physikalischem Weg bzw. über Hardware DP (z.B. potenzialfreie Kontakte) erfolgt.
>
> **Typ 1b:** Anlagen mit Regelung und Steuerung über Automationseinrichtungen, bei der der Austausch aus einer Kombination von physikalischem und kommunikativem Weg erfolgt (z.B. als Kombination aus potenzialfreiem Kontakt sowie einer seriellen Schnittstelle)
>
> **Typ 1c:** Anlagen mit Regelung und Steuerung über Automationseinrichtungen, bei der der Austausch vollständig nur über den kommunikativen Weg (z.B. serielle Schnittstelle) erfolgt.

*Beispiele:* Heizungsanlagen, Brauchwassererwärmung, Klima- und Lüftungsanlagen, Kalt- und Warmwassernetze, Einzelraumregelung

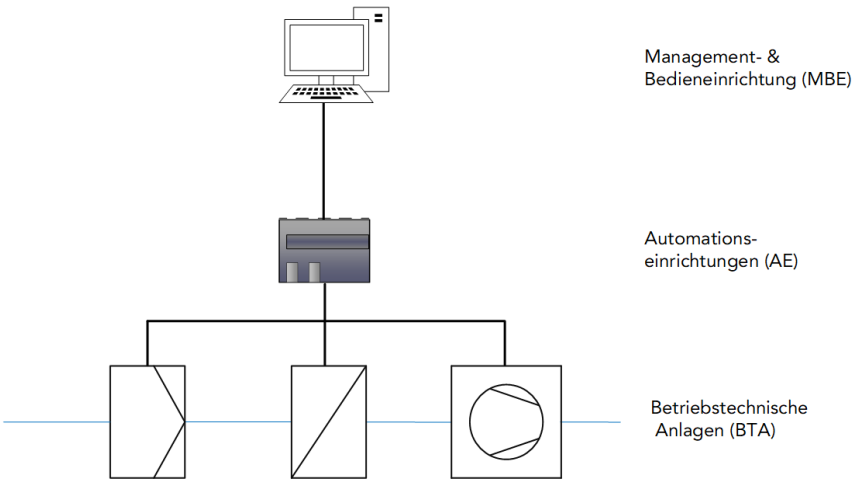



Abbildung 3:Anlagen mit Regelung und Steuerung über Automationseinrichtungen

### 7.1.2 Integrationstyp 2

**Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, Möglichkeit der Beeinflussung durch Vorgabe von Betriebszuständen**

Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung werden von der GA-Management nur überwacht oder geschaltet. Die Einbindung erfolgt über parallel zum eigenständigen System auf Automationseinrichtungen vorgesehene Ein- und Ausgänge. Die vorzusehenden Datenpunkte werden durch die Anforderungen der folgenden Funktionen vorgegeben:

- Überwachung,
- Betriebsführung
- Schaltung,
- Instandhaltung,
- Energie- und Medienmanagement.
- Beispiel:
  - Kältemaschinen
  - Heizkessel

Weiterhin lässt sich der Integrationstyp noch hinsichtlich der Art des Austausches der Datenpunkte in drei Subtypen untergliedern:

**Typ 2a:** Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, Möglichkeit der Beeinflussung durch Vorgabe von Betriebszuständen. Der Austausch erfolgt vollständig auf physikalischem Weg bzw. über Hardware DP (z.B. potenzialfreie Kontakte).

**Typ 2b:** Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, Möglichkeit der Beeinflussung durch Vorgabe von Betriebszuständen. Der Austausch erfolgt aus einer Kombination von physikalischem und kommunikativem Weg (z.B. als Kombination aus potenzialfreiem Kontakt sowie einer seriellen Schnittstelle). Der Austauschweg über Hardware DP ist hierbei meistens funktionsrelevant, informative DP werden kommunikativ ausgeführt.

**Typ 2c:** Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, Möglichkeit der Beeinflussung durch Vorgabe von Betriebszuständen. Der Austausch erfolgt vollständig über den kommunikativen Weg (z.B. serielle Schnittstelle).

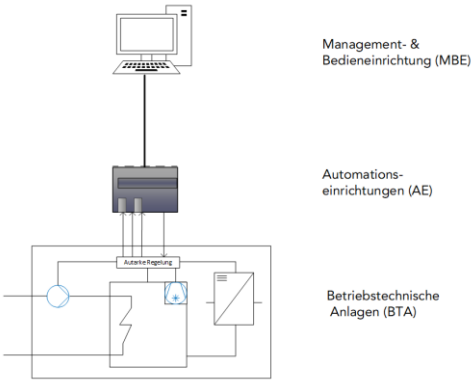



Abbildung 4: Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung,-Beeinflussung

### 7.1.3 Integrationstyp 3

**Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, nur Überwachung der Betriebszustände**

Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung werden von der GA-Management nur überwacht oder geschaltet. Für die Aufschaltung müssen bei der Anlage separate Kontakte und bei der Automationseinrichtung separate Datenpunkte vorgehalten werden. Der Vorteil liegt in einer eindeutigen Leistungsgrenze. Die vorzusehenden Datenpunkte werden durch die Anforderungen der folgenden Funktionen vorgegeben:

- Überwachung,
- Instandhaltung,
- Beispiel:
  - Wasseraufbereitungen,
  - Druckluftkompressoren,
  - Sprinkleranlage,
  - Druckerhöhungsanlage,
  - Abwasserhebeanlagen

Weiterhin lässt sich der Integrationstyp noch hinsichtlich der Art des Austausches der Datenpunkte in drei Subtypen untergliedern:

**Typ 3a:** Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, nur Überwachung der Betriebszustände. Der Austausch erfolgt vollständig auf physikalischem Weg bzw. über Hardware DP (z.B. potenzialfreie Kontakte).

**Typ 3b:** Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, nur Überwachung der Betriebszustände. Der Austausch erfolgt aus einer Kombination von physikalischem und kommunikativem Weg (z.B. als Kombination aus potenzialfreiem Kontakt sowie einer seriellen Schnittstelle). Die Anwendung dieses Integrationstyp ist allerdings unwahrscheinlich, da es hierfür keine sinnvolle Anwendung gibt.

**Typ 3c:** Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung, nur Überwachung der Betriebszustände. Der Austausch erfolgt vollständig über den kommunikativen Weg (z.B. serielle Schnittstelle).

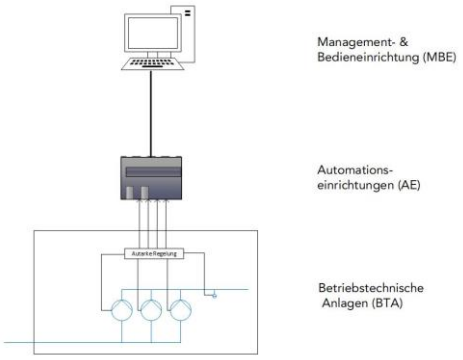



Abbildung 5: Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung

### 7.1.4 Integrationstyp 4

**Autarke Anlagen oder vernetzte Systeme mit eigenständiger Regelung und Steuerung; Einbindung über Bussysteme (z. B. BACnet IP oder MS/TP, Dali, SMI[1], Modbus)**

Betriebstechnische Anlagen oder Netzwerke aus „intelligenten" Komponenten, die autark geregelt und gesteuert werden. Diese Bussysteme kommunizieren entsprechend festgelegter Standards, wodurch eine fabrikatsunabhängige Zusammenstellung von kommunikationsfähigen Einzelkomponenten (Automationseinrichtung, Sensoren, Aktoren) möglich wird.

Die eigenständige Regelung und Steuerung wird von der Gebäudeautomation überwacht, geschaltet und parametriert. Die Einbindung erfolgt über das Bussystem. Die Möglichkeiten der Einbindung hängen von der Einbindungstiefe über die Schnittstelle ab. Die Einbindungstiefe kann von der Überwachung von Betriebszuständen, über die Nutzung einzelner Sensoren für verschiedene Systeme bis hin zur vollständigen Bedienbarkeit reichen.

Die erforderliche Einbindungstiefe bedingt sich durch die geforderten Funktionalitäten:

- Regelung und Steuerung,
- Überwachung,
- Betriebsführung
- Instandhaltung,
- Energie- und Medienmanagement.
- Beispiel:
  - Beleuchtungssteuerung,
  - Klimaschränke,
  - Raumautomation,
  - Anlagenintegration

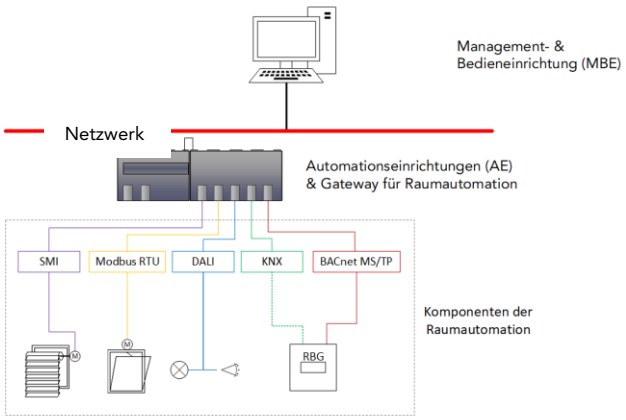



Abbildung 6: Anlagen mit eigenständiger Regelung und Steuerung Einbindung über Bussysteme

[1] Das Standard Motor Interface (SMI) ist eine Schnittstelle in der GA zur Anbindung von Sonnenschutz- und Fenstermotoren.

# 8 SCHNITTSTELLEN UND LIEFERGRENZEN

Schnittstellenmanagement

Die Gebäudeautomation ist ein Gewerk mit vielen Schnittstellen, da hier fast alle anderen technischen Gewerke der KG400, teilweise auch KG300, eine Ansteuerung, Regelung oder auch nur Betriebs- und Störmeldungen durch die GA erhalten. In diesem Zusammenhang sind auch die Liefergrenzen zwischen den einzelnen Gewerken genau abzugrenzen. Zum einen für den eigentlichen Planungsprozess und zum anderen auch für die Ausschreibung, Bauausführung sowie Abnahme. In der LP2 wurden seitens der KG480 folgende Schnittstellen festgelegt, die im weiteren Planungsverlauf mit den beteiligten Gewerkeplanern festzuschreiben und zu detaillieren sind.

## Gewerke-Schnittstellen:

**a. Brandmeldetechnik**

Es wird, je ASP und RASP, ein Kontakt mittels BMA-Koppler von der Brandmeldeanlage übergeben.

**b. Feuerlöschtechnik**

Anlagen der Feuerlöschtechnik, wie Gaslösch-, Hydranten- und Sprinkleranlagen sowie die eigentlichen Wandhydranten werden zur Überwachung (Stör- und Betriebsmeldung) aufgeschaltet.

**c. Elektrische Einspeisung GEA**

Die Einspeiseleitungen der ASPs werden durch die KG440 geplant und verlegt, Auflegen im ASP erfolgt durch die KG480. Die Leistungsangaben hierzu werden durch die KG480 erstellt.

**d. Autarke Geräte (KVS)**

KVS können als teilautarke Geräte (Integrationstyp 2 oder 4) mit eigenständiger Regelung/Steuerung oder vollständig über die GA gesteuert (Integrationstyp 1) ausgeführt werden. Die Schnittstellen der teilautarken Geräte sind mit der KG430 abzustimmen. Üblicherweise erfolgt die funktionale Einbindung in die Temperaturregelung über Hardware-Datenpunkte. Die Aufschaltung weiterer betriebsrelevanter Datenpunkte erfolgt über eine BACnet-Kopplung. Für Geräte, bei denen die Steuerung vollständig über die GA erfolgt, ergeben sich die üblichen Liefergrenzen für Sensoren, Pumpen, etc.

**e. Zähler**

Die Energie- und Medienzähler werden seitens der Gebäudeautomation mit dem Energiemanagement der GMHL im weiteren Planungsprozess abgestimmt.

Das Energiemanagementsystem bzw. die zugehörige Schnittstelle zu weiteren Systemen, die Bedarf an den erfassten Daten haben muss im weiteren Planungsverlauf spezifiziert werden.

## Liefergrenzen:

**a. Motorische Regelventile und Umschaltventile**

Die Ventile und elektrischen Antriebe in der Heizungs- und Kälteinstallation werden durch die KG480 geliefert und durch die KG420/434 montiert. Die Ventilauslegung erfolgt in Abstimmung basierend auf der Rohrnetzberechnung.

**b. Zähler**

Die Energiezähler für die Sanitär-, Heizungs- und Kälteinstallation werden von den entsprechenden Gewerken ausgelegt, geliefert und montiert. Elektrische Zähler zugehörig zur KG 440/450 werden seitens KG440 ausgelegt und geliefert und durch KG480 aufgeschaltet. Die elektrischen Zähler der ASPs werden durch die KG480 ausgelegt und geliefert.

**c. Sensoren**

Die Sensoren luftberührter Medien werden durch die KG480 geliefert und montiert. Die Sensoren wasserberührter Medien werden durch die KG480 geliefert und montiert, Tauchhülsen werden durch die entsprechenden Kostengruppen (420 und 434) installiert.

**d. Pumpen**

Die Auslegung, Lieferung und Einbau der Pumpen liegen beim Gewerk KG 420/434, Aufschaltung erfolgt durch KG480. Anforderung an die Datenpunkte sowie Art der Aufschaltung (BACnet) werden durch die KG480 an KG 420/434 gestellt.

**e. Sonnenschutz / Blendschutz**

Die Auslegung, Lieferung und Einbau der Stellmotoren für den Sonnenschutz erfolgt durch die KG300. Es wird eine autarke Steuerung geplant. Die Aufschaltung auserwählter datenpunkte zur Überwachung und Übersteuerung gemäß Lastenheft GA erfolgt hierbei durch die KG480. Der Übergabepunkt ist im Gebäude. Die Ausgestaltung des Übergabepunktes (z.B. Stecker oder offenes Ende) wird im weiteren Planungsverlauf zwischen den beteiligten Kostengruppen abgestimmt.

**f. Fensterkontakte**

Die Lieferung und der Einbau der Fensterkontakte erfolgt durch die KG330. Der Anschluss an die GA erfolgt durch die KG480. Der Übergabepunkt ist im Gebäude (Kabellänge 5m). Die Ausgestaltung des Übergabepunktes (z.B. Stecker oder offenes Ende) wird im weiteren Planungsverlauf zwischen den beteiligten Kostengruppen abgestimmt. Zum jetzigen Stand der Planung sind keine Fensterkontakte vorgesehen.

**g. Brandschutzklappen**

Die Auslegung, Lieferung und Einbau der Brandschutzklappen sowie deren Antriebe erfolgt durch die KG430. Der Anschluss an die GA erfolgt durch die KG480. Die Schnittstellen sind in den weiteren Planungsschritten abzustimmen.

**h. Jalousieklappen**

Die Auslegung, Lieferung und Einbau der Jalousieklappen sowie deren Antriebe erfolgt durch die KG430. Die Antriebe werde durch KG480 aufgeschaltet. Die Schnittstellen sind in den weiteren Planungsschritten abzustimmen.

**i. Volumenstromregler**

Die Auslegung, Lieferung und Einbau der Volumenstromregler der Raumregelung erfolgt durch die KG430 und werden durch die KG480 aufgeschaltet. Die Schnittstellen sind in den weiteren Planungsschritten abzustimmen.

**j. Beleuchtung**

Die Auslegung, Lieferung und Montage der Beleuchtungsanlage erfolgt eigenständig und autark durch die KG445. Zentrale Ein/Aus-Befehle durch die KG480 werden an das KNX-System übergeben.

**k. Netzwerktechnik**

Das Netzwerk der GA-Technik wird als eigenständiges Netzwerk aufgebaut. Die Netzwerkverkabelung inklusive Auflegen, bzw. spleißen der Adern/Fasern im Netzwerkverteiler liegt bei der KG480.

# 9 SYSTEMAUFBAU GEBÄUDEAUTOMATION

Gemäß der im Allgemeinen Teil erläuterten Systemebenen wurde eine grundlegende Konzeption gewählt, welche im Gebäude beliebig skaliert werden kann, um allen vorgegebenen Anforderungen gerecht zu werden.

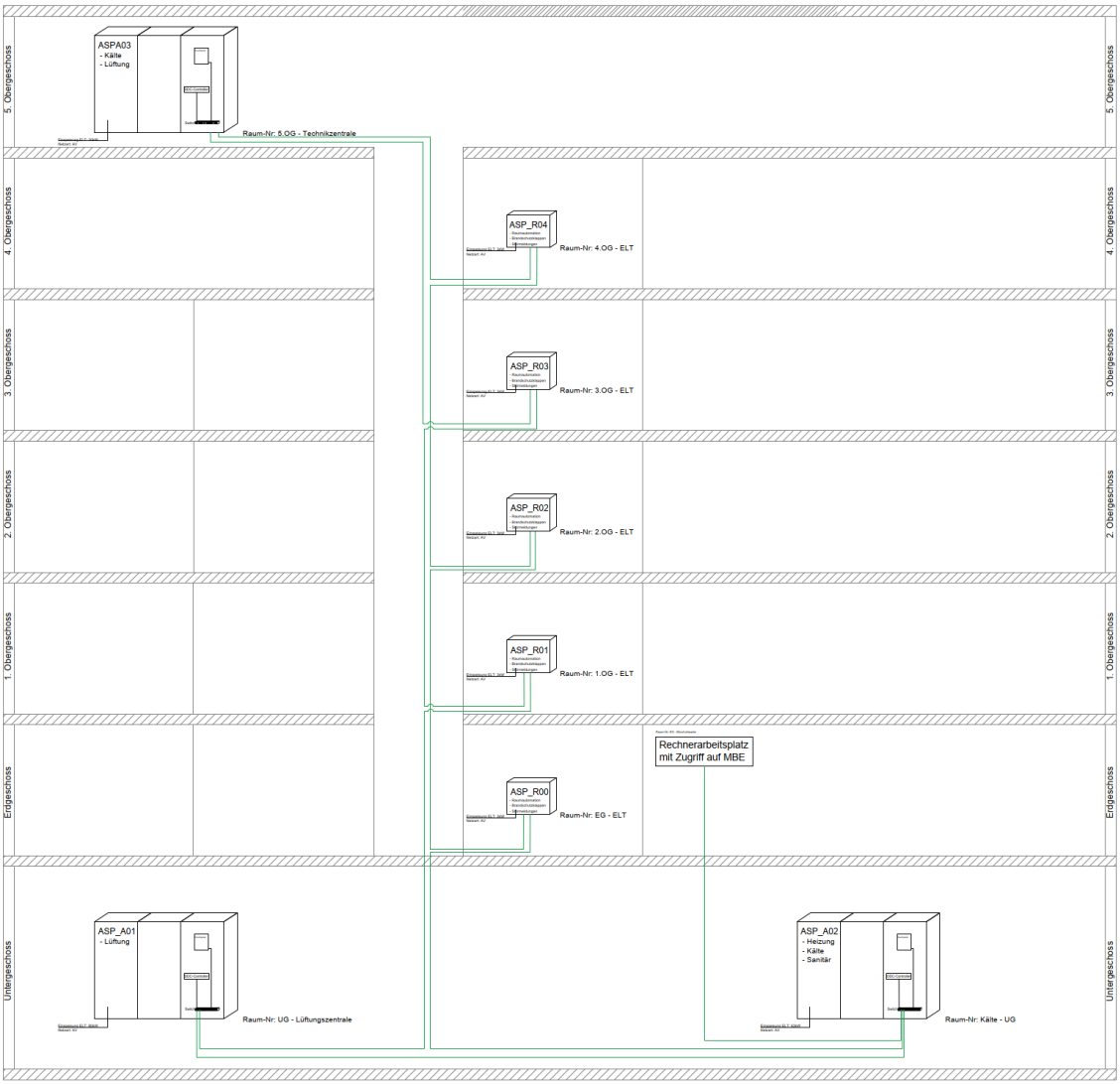
Die folgend abgebildete Topologie der Systemstruktur soll einen prinzipiellen Überblick über den Systemaufbau sowie die Netzwerkanbindung geben.

Die Einrichtungen der Gebäudeautomation bieten zusätzlich die Option an ein GA-Liegenschaftsnetzwerk der GMHL angeschlossen zu werden und einen Fernzugriff auf die MBE zu ermöglichen. Übergabepunkt ist ein Serverrack im FM-Büro im EG.

Als Kommunikationsprotokoll zwischen Management- und Automationsebene wird das herstellerneutrale BACnet-Protokoll verwendet.

Die Software der Managementebene wird auf einer virtuellen Umgebung auf einem Server-PC installiert. Der Zugriff kann über Remote-Desktop-Verbindungen erfolgen.
Das Betreiberkonzept und die Einbindung zusätzlicher Dienstleister (Wachschutz, Wartungsfirmen, FM, etc) und die damit verbundene, geforderte Verfügbarkeit werden im weiteren Planungsfortschritt ermittelt.
Für einen eigenständigen Betrieb müssen auftretende Störmeldungen ebenfalls auf den Betriebseinrichtungen angezeigt werden.

Die betriebstechnischen Anlagen werden von den Automationsschwerpunkten (ASP) in den jeweiligen Technikzentralen erfasst. Aufgrund der Gebäudestruktur und -nutzung ergeben sich zu erfassende Datenpunkte in den Etagen/Räumen. Um die Verkabelungsmenge zu reduzieren, werden Etagenverteiler, (Raumautomationsschwerpunkte), in den Technikräumen je Etage eingesetzt. In den Verteilern werden die Informationen einzeln aufgenommen und über das Netzwerk an die Zentraleinheit weitergegeben. Daraus ergibt sich folgendes Systemschema:




Systemschema Gebäudeautomation Haus B Lübeck

### 9.1.1 Automationseinrichtungen

Die zu ermittelnde Anzahl der Datenpunkte bildet die Grundlage für die zu erstellenden Automationsschwerpunte. Aus den in dieser Leistungsphase gegebenen Vorlagen der anderen Gewerke und der Vorgaben des GA-Lastenheftes wurden die aufzuschaltenden Anlagen in einer Anlagenliste zusammengefasst und dem jeweiligen ASP zugeordnet. Die Datenpunktermittlung erfolgt mittels Automationsschemata von Musteranlagen und zugehörigen GA-Funktionen.

Liste der Automationsschwerpunkte/ Raumautomationsschwerpunkte:

| ISP | Standort | | Datenpunkte |
|---|---|---|---|
| Bez. | ISP | | Physikalisch |
| | Raum | Geschoss | Summe |
| ASP01 | TZ Dach | DG | 359 |
| ASP02 | TZ Dach | DG | 260 |
| ASP03 | TZ Heizung/ Kälte - Verteiler | UG | 351 |
| ASP04 | TZ Heizung/Kälte/ Lüftung | UG | 184 |
| ASP05 | TZ Energie | UG | 296 |
| RASP01 | UVT ENN | EG/UG | 203 |
| RASP02 | UVT ENN | EG/UG | 182 |
| RASP03 | UVT ENN | 1.OG | 133 |
| RASP04 | UVT ENN | 1.OG | 101 |
| RASP05 | UVT ENN | 2.OG | 119 |
| RASP06 | UVT ENN | 2.OG | 103 |
| RASP07 | UVT ENN | 3.OG | 118 |
| RASP08 | UVT ENN | 3.OG | 114 |

Es wird mit einem Datenpunktumfang von insgesamt **2523 DP** gerechnet.

| SUMME Gesamt | 2523 |
|---|---|
| | DP |
| **Summe ASP** | **1450** |
| **Summe RASP** | **1073** |

Zur DDC-unabhängigen Bedienung der Anlagen wird für alle analogen und binären Ausgänge eine lokale Vorrangbedien- und Anzeigeebene vorgesehen.

### 9.1.2 Datenübertragungsnetze

Die Kommunikation zwischen den Automationseinrichtungen erfolgt über ein eigenes Kommunikationsnetzwerk. Die Automationsschwerpunkte sind gemeinsam mit der Managementebene in

einem gemeinsamen Netzwerk. Die Kommunikation erfolgt auf dem Netzwerkbasierten Protokoll BACnet IP.

Der Aufbau des Netzwerks erfolgt in Abhängigkeit der Entfernungen als Cat.7 Verkabelung oder als Lichtwellenleiter (LWL) Vergabelung. Die Netzwerkverteiler in den Technikzentralen sind in Ringtopologie mit LWL-Fasern vernetzt. Die Verbindung von den Verteilern zu den ASP erfolgt in Cat.7.

# 10 PLATZBEDARF TECHNIKZENTRALE

Im Rahmen der Vorplanung ist für die Anlagenautomation der Platzbedarf für die Schaltschränke angegeben.

Die Platzbedarfe der GA in den Technikzentrale (TZ) hängen von verschiedenen Faktoren ab, wie z.B.:

- Die Größe und der Typ der TZ
- Die Anzahl und die Art der technischen Anlagen in den TZ (z.B. Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär, etc.)
- Die Anforderungen an die GA-Funktionen und -Prozesse (z.B. Regelungsstrategien, Betriebsarten, Optimierungsalgorithmen, etc.)
- Die Anforderungen an die GA-Sicherheit (z.B. Brandschutz, Zugangsschutz, Störmeldungen, etc.)
- Größe und Umfang der Kabelwege
- Raum für technische Wartung der Schaltanlagen

Der Platzbedarf ist im der Planung beiliegendem Dokument „Platzbedarf Gebäudeautomation“ je ASP zu entnehmen.

# 11 KOSTENSCHÄTZUNG GA

Auf Basis der Vorplanungsunterlagen der TGA-Gewerke wurden die Gebäudeautomationskonzepte erstellt.

Auf Basis der Anlagenliste und der darin enthaltenen Datenpunkt- und Massenschätzungen wurde die Kostenschätzung der KG 480 Gebäudeautomation erstellt. Im Folgenden, dargestellt nach DIN 276 bis zur 2. Ebene.

Nach vorgaben der AMEV liegt der durchschnittliche Datenpunktpreis für eine Komplettinstallion der Gebäudeautomation zwischen 300 bis 580 €, abhängig von der komplexität und dichte der technischen Anlagen. Aufgrund der technischen Anforderungen im 1.BA ist ein Datenpunktpreis im oberen Segment anzuordnen. Die Datenpunkte in den Etagen werden mit einem niedrigeren Datenpunktpreis angesetzt, da der technische Aufwand etwas geringer ist und in der Mischkalkulation mehr Meldungs- als Regelfunktionen umgesetzt werden.

Die Kosten der MBE werden pauschal angesetzt. Enthalten ist die Hardware, Software, sowie die Einrichtung.

Daraus ergibt sich folgende Kalkulation

| Summe Gesamt | 1050 | | |
|---|---|---|---|
| | DP | €/DP | Kosten (netto) |
| Summe ASP | 650 | 509 | 330.850,00 € |
| Summe RASP | 400 | 389 | 155.600,00 € |
| Gebäudeautomation, sonstiges | 1050 | 20 | 21.000,00 € |
| Management und Bedieneinrichtung | - | - | 12.000,00 € |
| | **Gesamtkosten KG480** | | **519.450,00 €** |

# 12 ZUSAMMENFASSUNG & AUSBLICK

Das Planungskonzept richtet sich nach den bisherigen Vorgaben der GMHL und den aktuellen Normativen Richtlinien, sowie den Empfehlungen der AMEV GA 2023.

Gemäß der Systemebenen der Gebäudeautomation wurde eine grundlegende Konzeption entwickelt, welche im Gebäude beliebig skaliert werden kann, um allen Anforderungen gerecht zu werden. Dadurch ist eine weitere Nutzung mit Erweiterungen der Managementebene in einem herstellerneutralen BACnet-GA-Netz möglich.

Weiterer Bestandteil der Sicherheit ist die Verfügbarkeit der technischen Systeme, welche im Rahmen der Betriebssicherheit gewährleistet sein muss. Die Flexibilität geht einher mit der Erweiterbarkeit der technischen Systeme durch das Einplanen von entsprechenden Reserven sowie dem Einsatz von modularen Systemkonzepten, zum vereinfachten Austausch und einer späteren Modernisierung dieser. Zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele ist das Erfassen von Anlagenzuständen sowie Verbräuchen und abhängig der Art höchst relevant.

Die aktuelle Ausrichtung in der Leistungsphase 02 – Vorplanung, stellt eine Lösung der Planungsaufgabe mit konzeptioneller und konstruktiver Einbindung der Gebäudeautomation als Bestandteil der TGA im Gesamtprojekt vor. Dies beinhaltet eine energieoptimierten Verbrauch durch intelligente Regelung, eine Komfortgewinn durch zukunftsorientierte Steuerung, sowie eine herstellerneutrale Kommunikation zwischen Automations- und Managementebene für offene Wettbewerbsbedingungen

# Von Kaufhaus zu Bildungshaus

Beschlussvorlage: VO-2021-09711-03-02

## Umbau des ehemaligen Karstadt-Sport-Hauses für ein Mixed-Use-Konzept im Sinne eines öffentlichen Bildungs-, Kultur- und Dienstleistungszentrums

1. Schaffung von zusätzlichen Raumkapazitäten für die Innenstadtgymnasien
2. Entscheidender Impuls und innovativer Beitrag zur Stärkung des Innenstadtstandortes
   - mit verschiedenen Angeboten aus den Bereichen Bildung, Service und Kultur
   - Öffentliche Nutzung des Gebäudes, die sich durch multifunktionale und gemeinschaftlich nutzbare Räume auszeichnet
   - Nutzungskonzept, um Frequenz in der Innenstadt auf besondere Weise zu erhöhen und die Kaufkraft zu stärken
3. Stärkere Präsenz der Hochschulen in der Innenstadt

# Planungsauftrag: 3 Ziele


117 von 830 in Zusammenstellung

## 1. Raumkapazitäten Innenstadtgymnasien:

Abgestimmtes Raum- und Funktionsprogramm aus Phase 0 unter Berücksichtigung synergetischer Kompromisse in enger Abstimmung mit Ankernutzer durch Vorentwurf gedeckt. Flexibles Raumkonzept enthält viel Potential für Weiterentwicklung und Wandelfähigkeit für die Zukunft. Bildung in der Mitte der Gesellschaft.

## 2. Stärkung des Innenstandortes / Öffentliche Nutzung des Gebäudes / Frequenz:

„Dritter Ort“ als Raum für Kreativität, Austausch und Innovation (konsumfrei, tolerant) zentraler Bestandteil des Entwurfs; Zwischennutzung im Übergangshaus zeigt bereits die große Akzeptanz und Erfordernis solch eines städtischen Angebotes, überregionales Interesse

## 3. Stärkere Präsenz der Hochschulen in der Innenstadt

Offener Kanal sowie Musikhochschule als gesetzte Ankermieter; weitere Hochschulen lediglich im Rahmen von Kooperationen / Mitnutzung von Flächen

# Planungsergebnis Vorentwurf



118 von 830 in Zusammenstellung

# Inhalt:

- Aktuelle Planung (Vorentwurf Dez. 2024 )
- Schrangen Machbarkeitsstudie
- Kosten, Förderkulisse
- Rahmenterminplan
- Betreibermodell
- Zwischennutzung im Übergangshaus

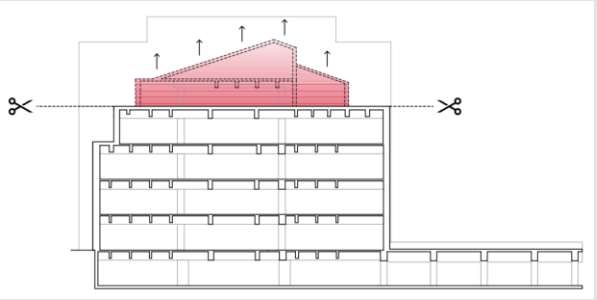
# Aktuelle Planung

**- Vorentwurf Dezember 2024 -**

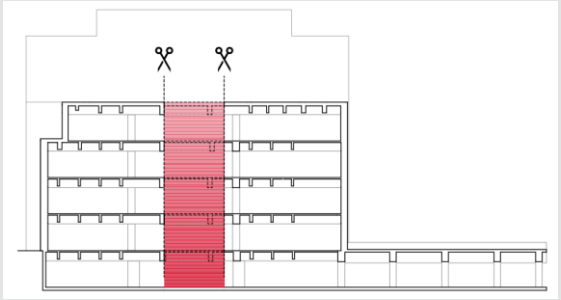
**in enger Abstimmung mit gesetzten Nutzer:innen**
**unter Beteiligung der Schüler:innen**



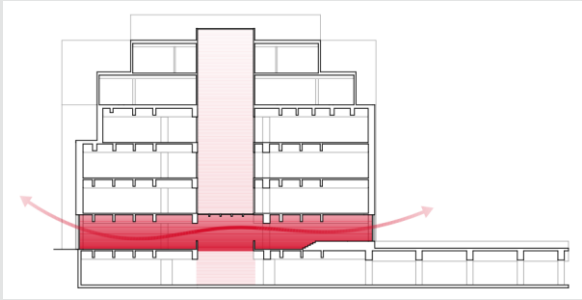
120 von 830 in Zusammenstellung



1. Entfernen der Technikzentrale



2. Einschnitt Atrium

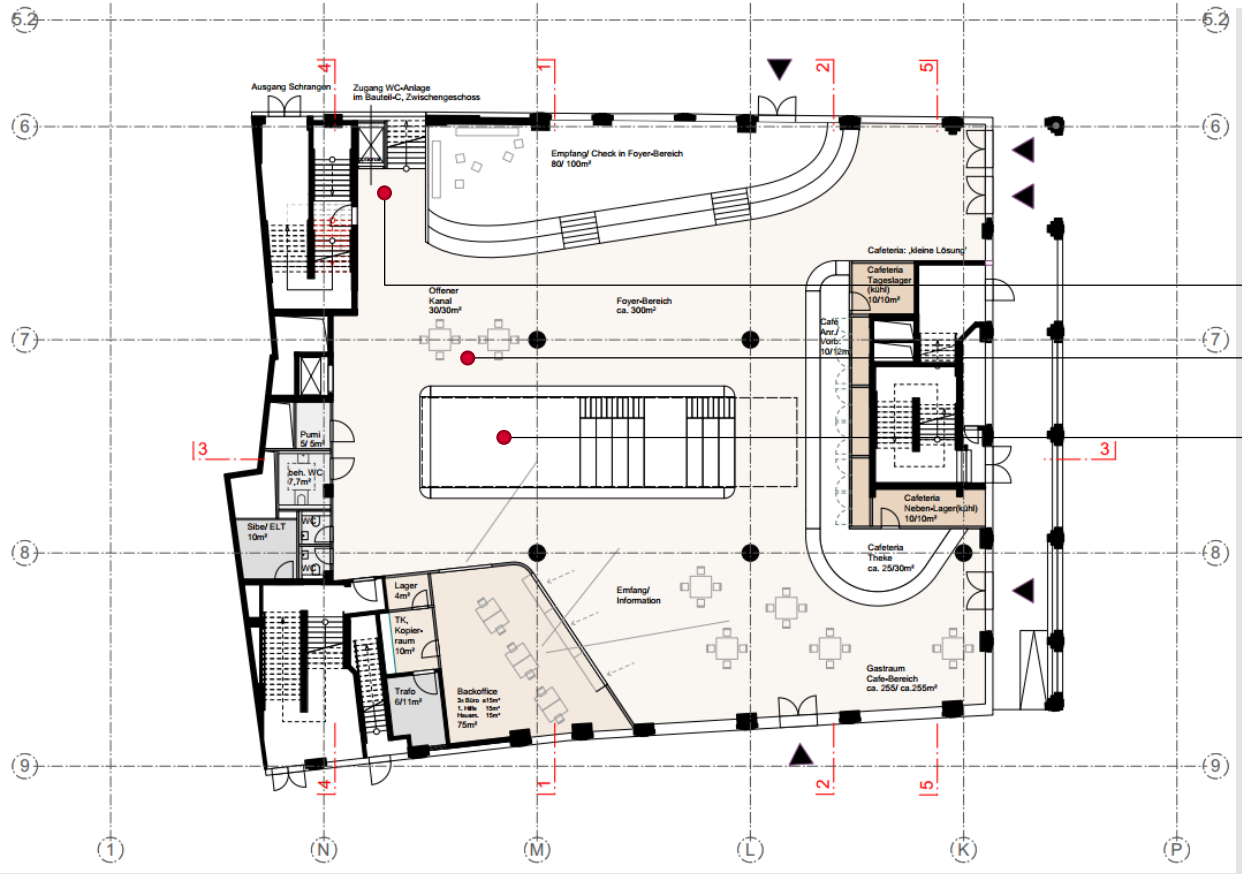


3. Öffnen des Erdgeschosses, neue Dachkubatur

# Grundidee Entwurf



121 von 830 in Zusammenstellung

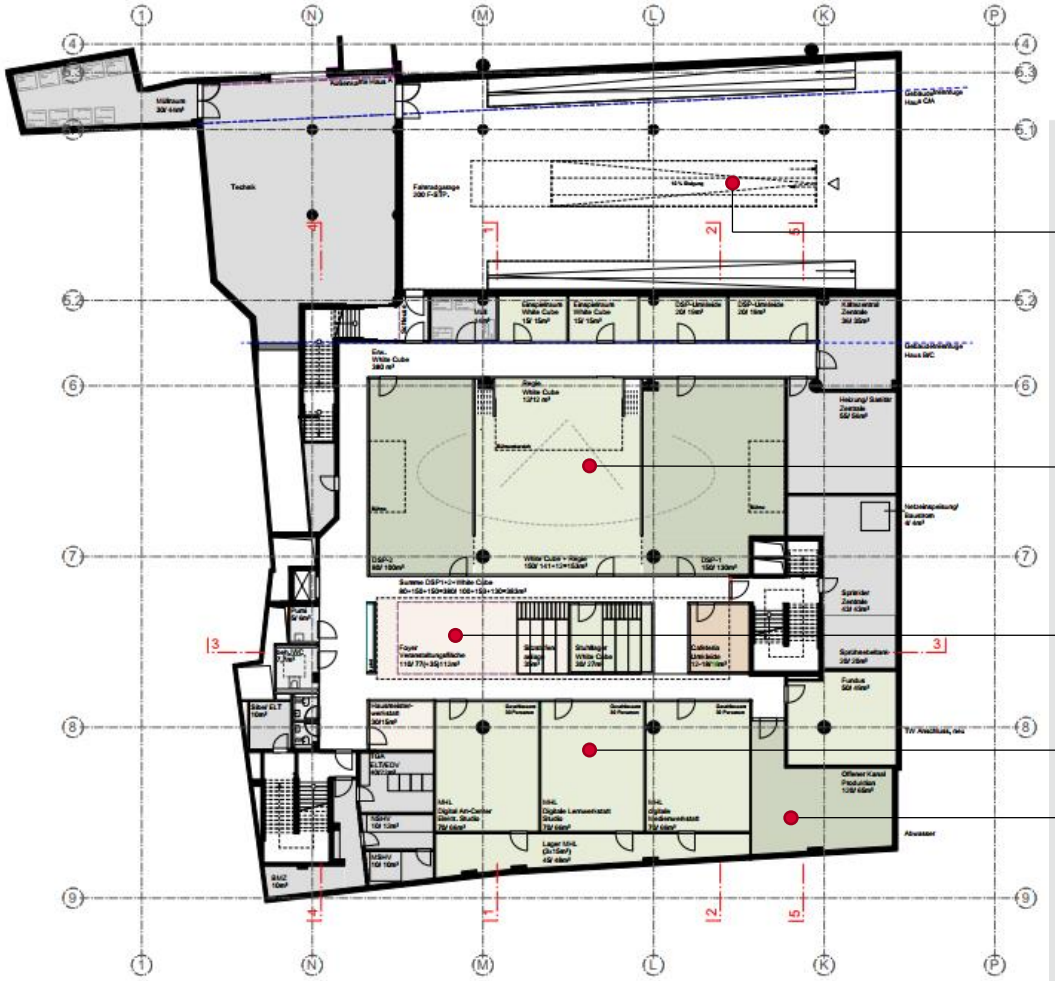



Zugang zu Haus A sowie WC-Anlage und Fahrradparkgarage

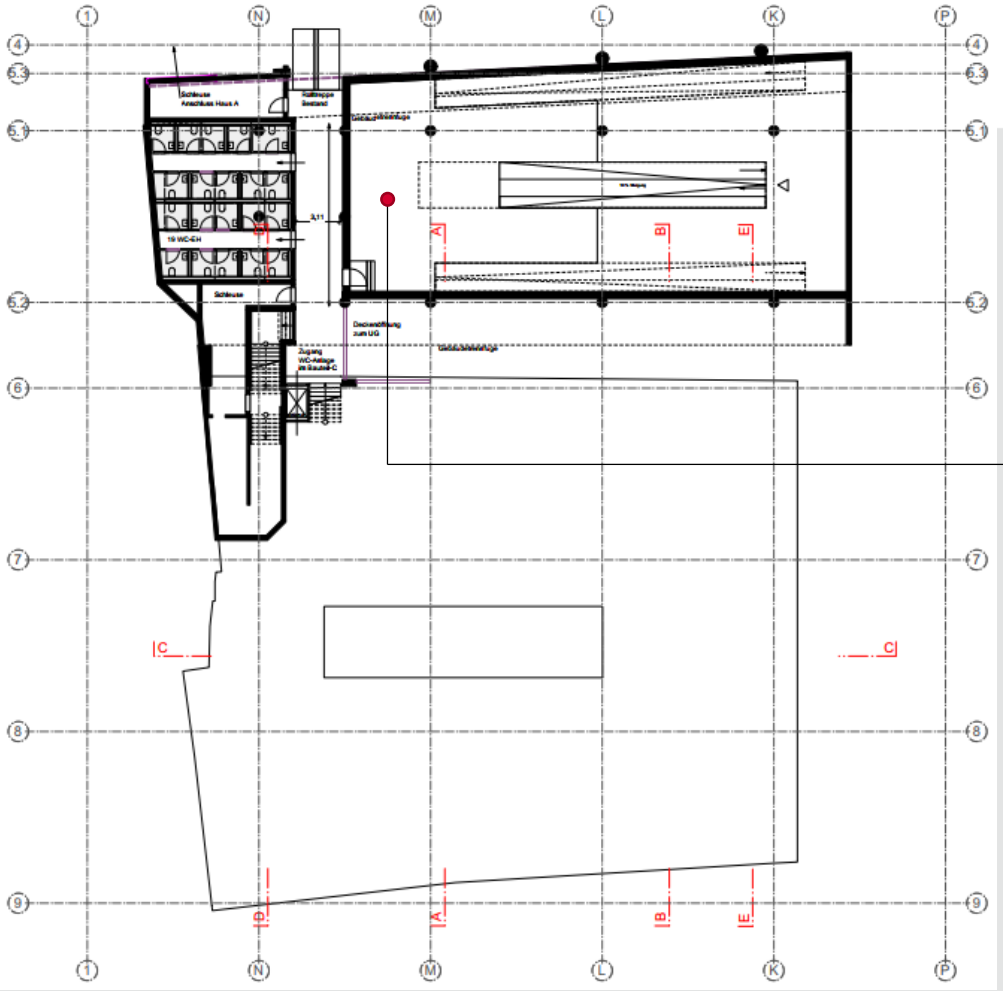
Offener Kanal

Mixed-Use-Ebene

# EG

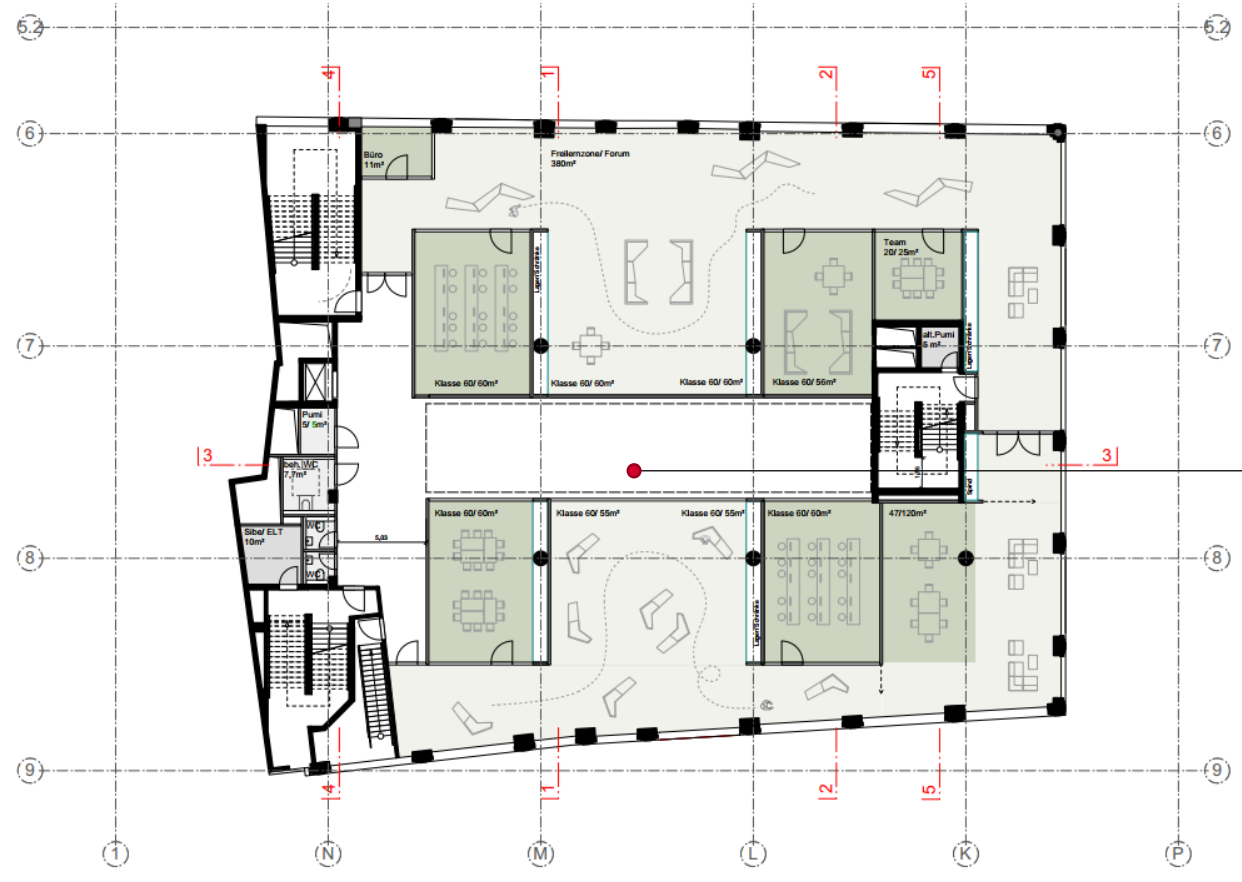

Fahrradparkgarage
Fachräume Schulen und Musikhochschule
Mixed-Use-Ebene
Musikhochschule
Offener Kanal

# UG




Fahrradparkgarage Galerie

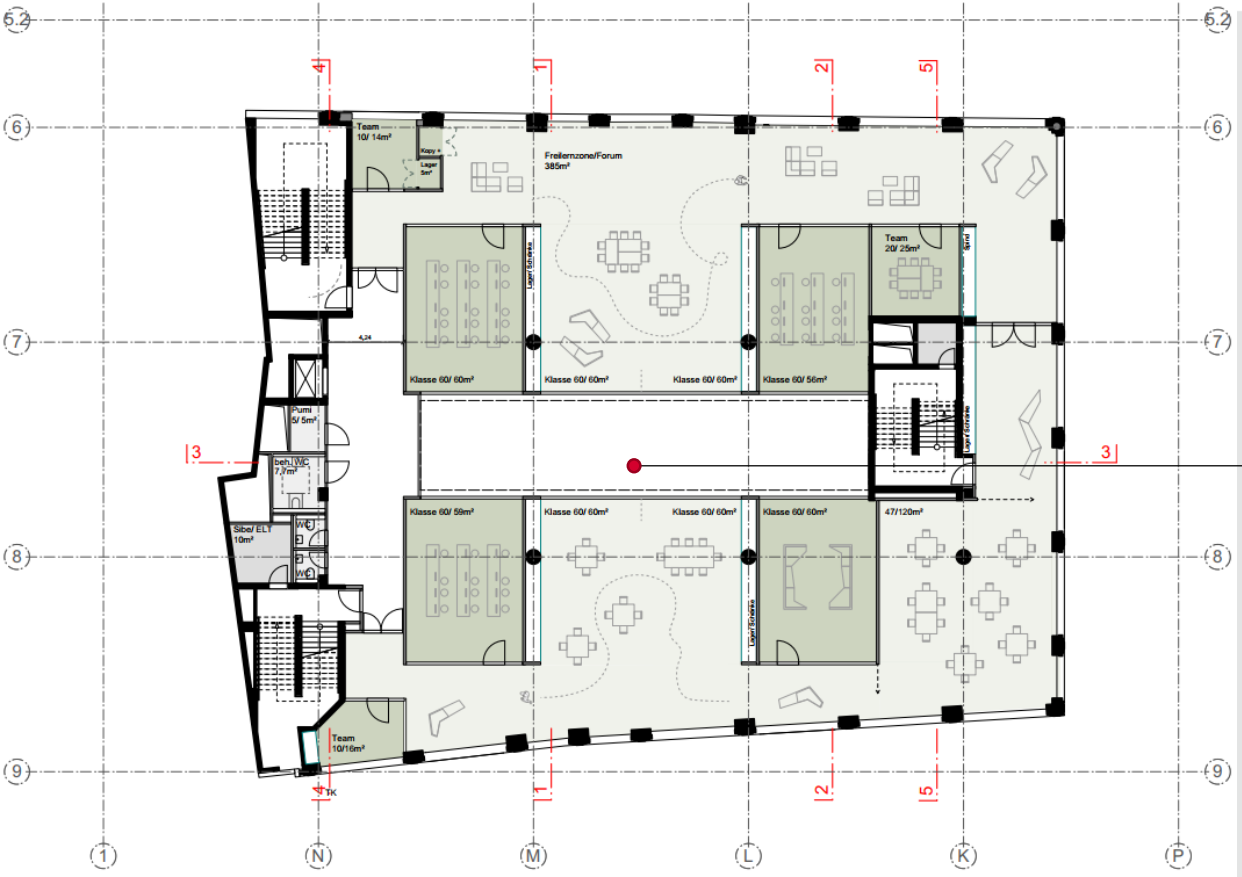
# Galerie




Vorrangig Schulnutzung

außerhalb der Schulzeiten
Mixed-Use

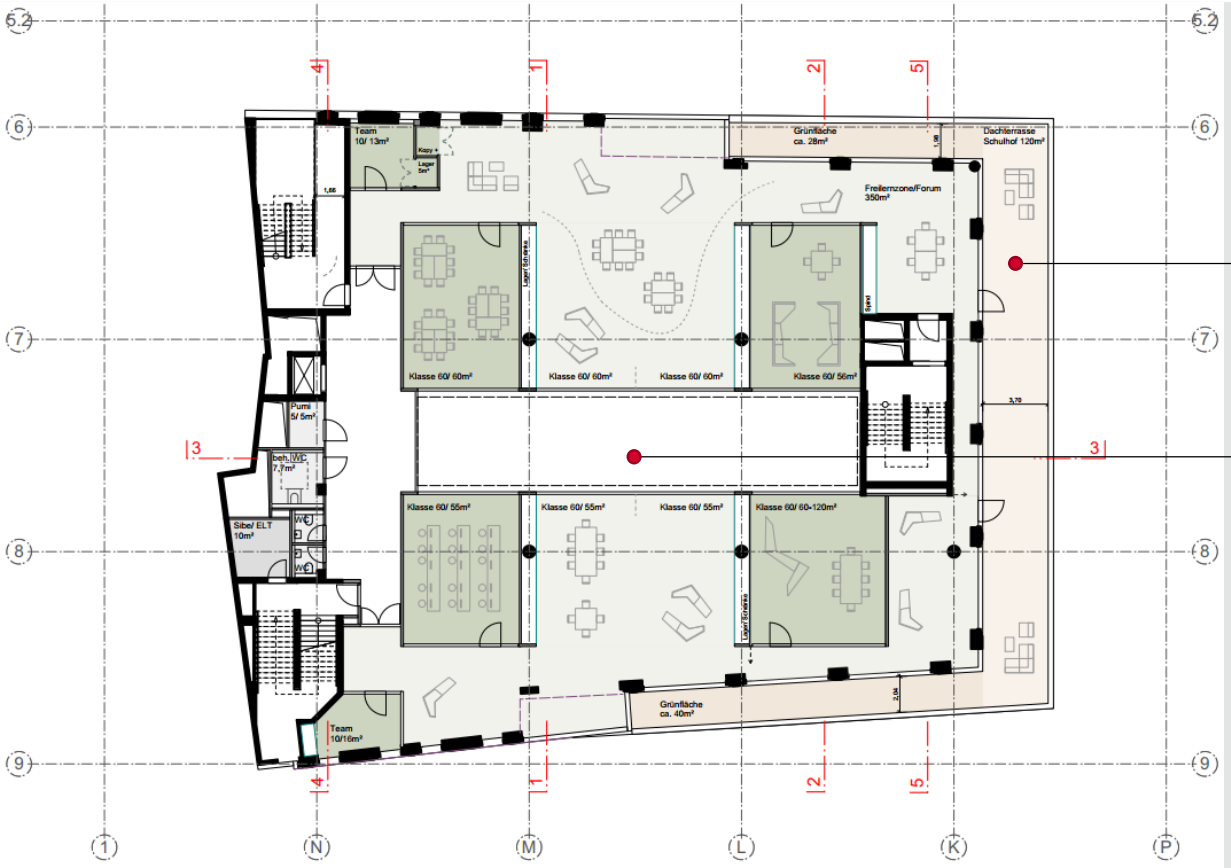
# 1.OG




Vorrangig Schulnutzung

außerhalb der Schulzeiten
Mixed-Use

# 2.OG

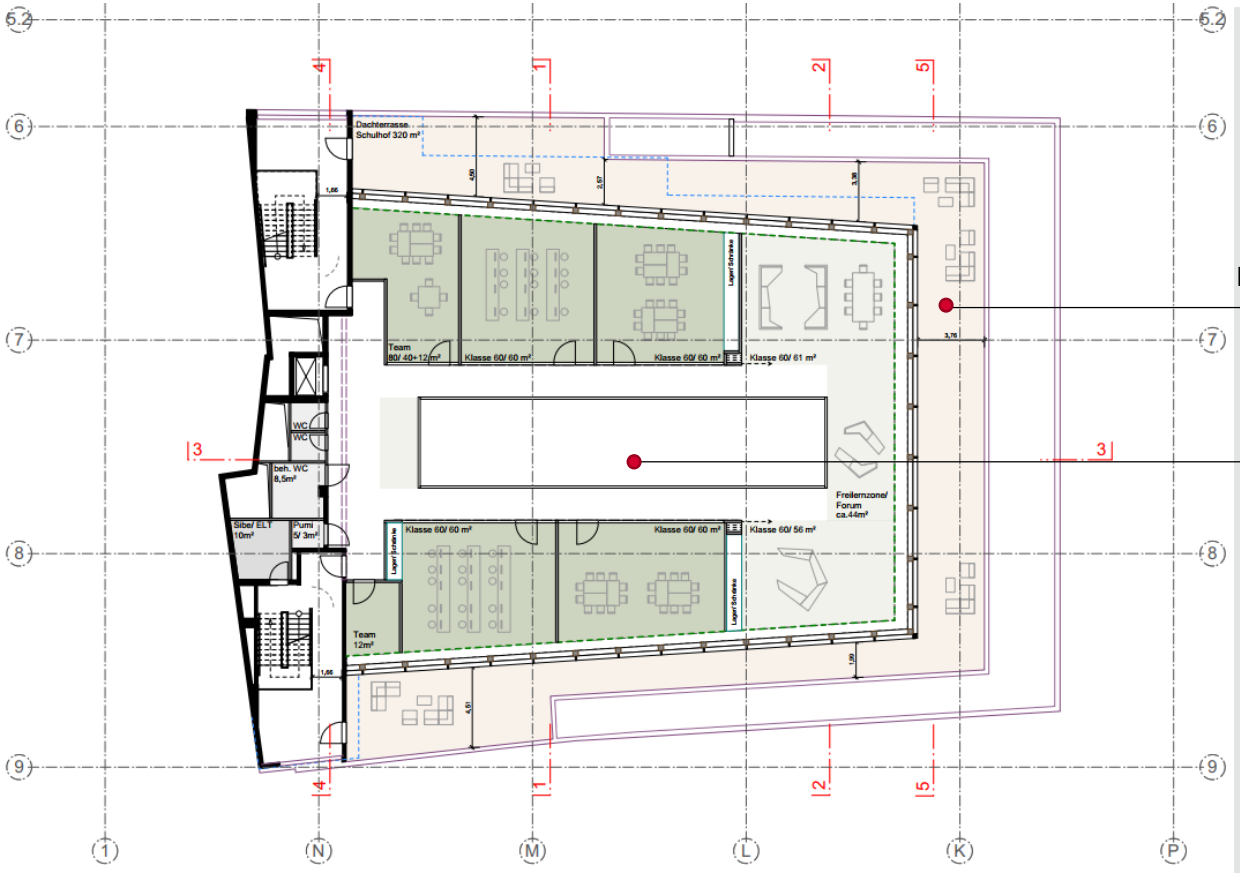



Freiflächen als Dachterrassen 120 m²

Vorrangig Schulnutzung

außerhalb der Schulzeiten
Mixed-Use

# 3.OG

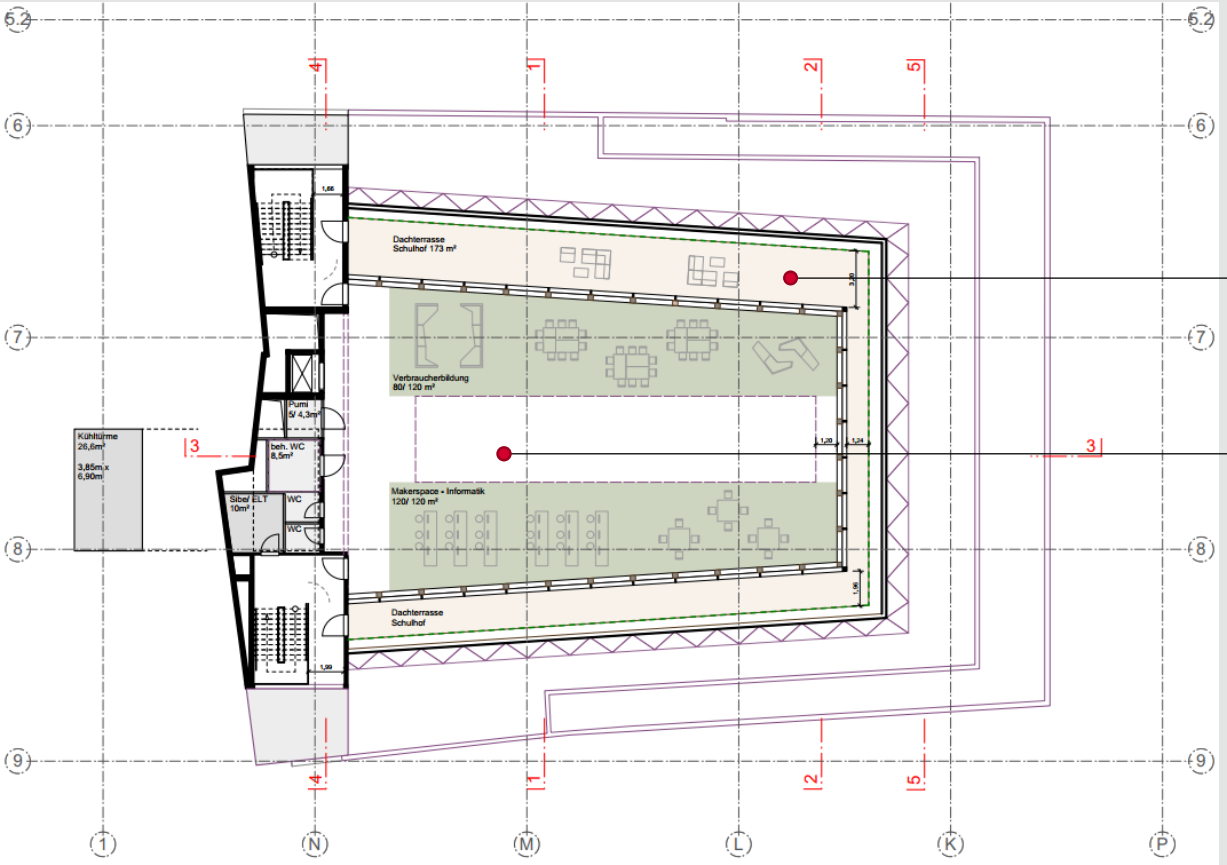



Freiflächen als Dachterrassen 320 m²

Vorrangig Schulnutzung

außerhalb der Schulzeiten Mixed-Use

# 4.OG



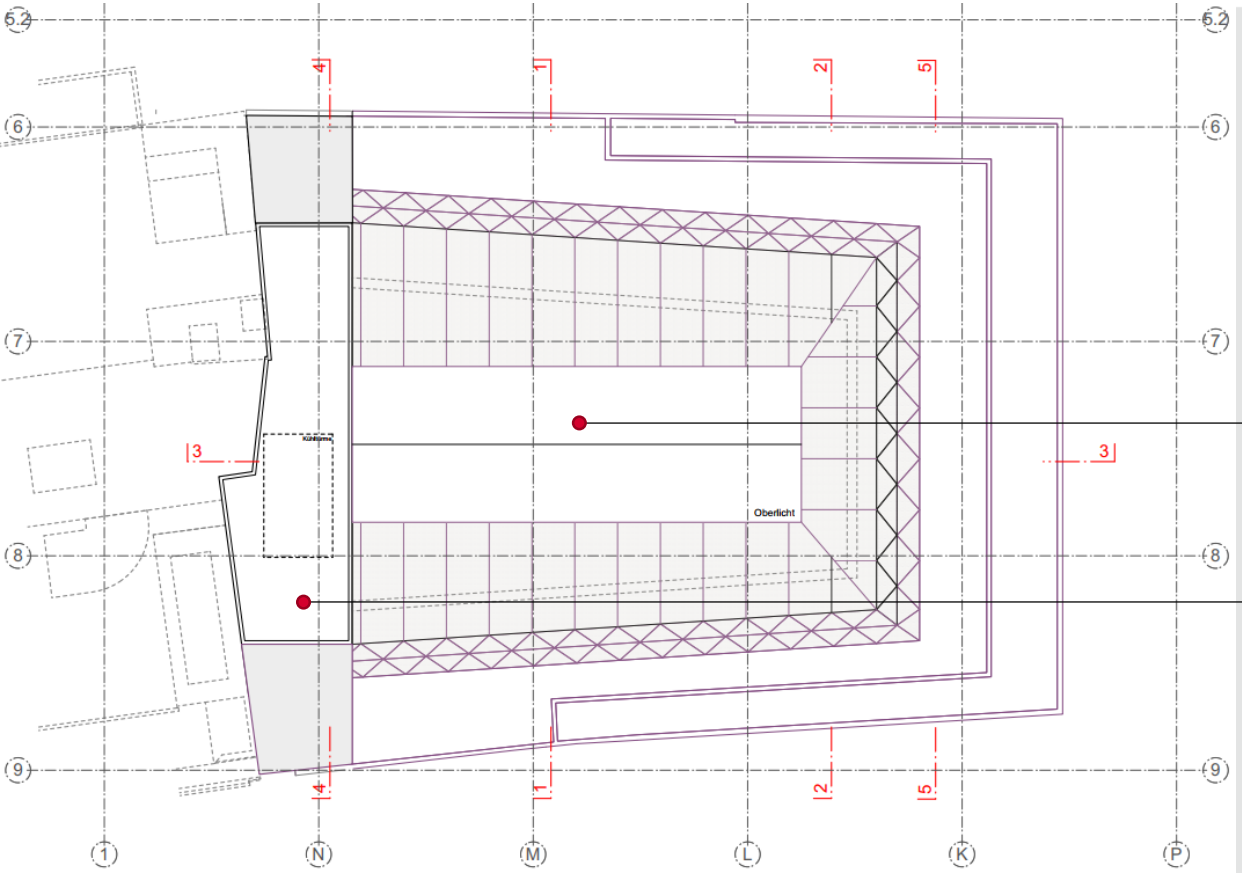

Freiflächen als Dachterrassen 173 m²

Schulnutzung / Mixed-Use-Ebene

# 5.OG



130 von 830 in Zusammenstellung




**Dachterrassenfläche gesamt: ca. 614 m²**

Glas-Atrium

„Technikrücken“

# DG

# Entwicklungsschritte Dachkubatur

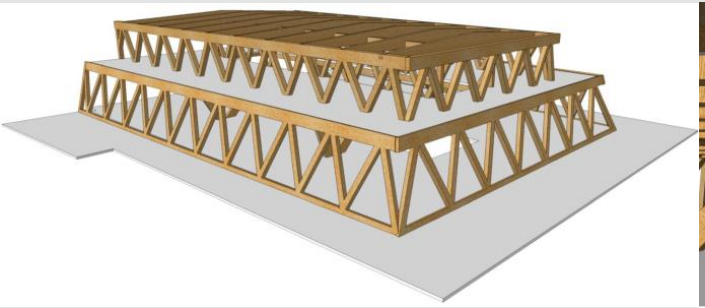
Befürwortende Abstimmung mit ICOMOS / Monitoring UNESCO Welterbe (Stellungnahme steht noch aus)

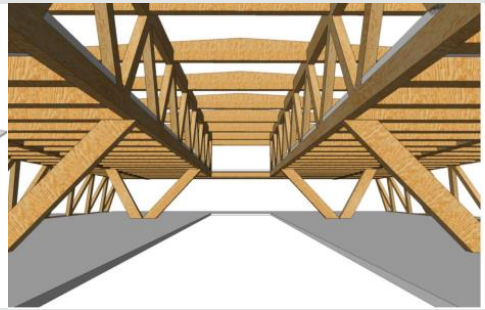
Genehmigungsfähigkeit bereits in Aussicht gestellt (Stadtplanung)

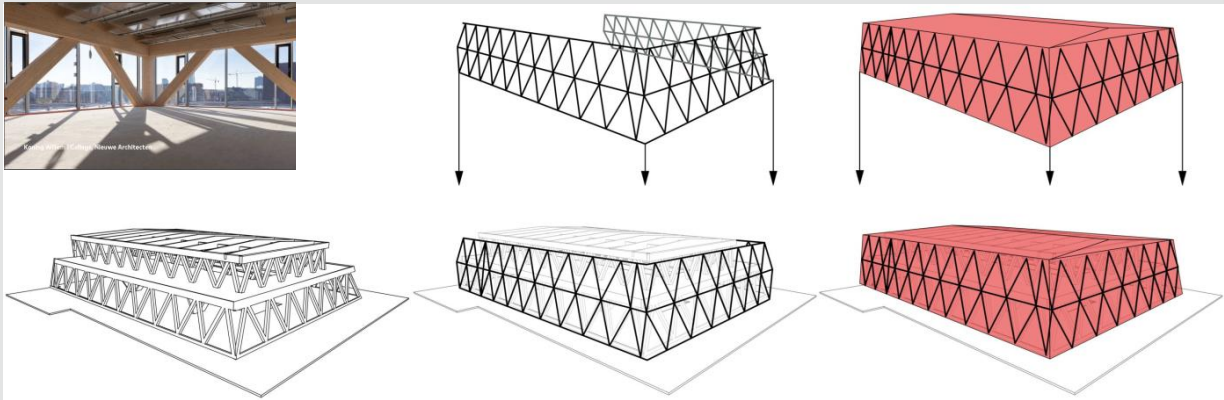
In intensivem Austausch mit

- Stadtplanung und Bauordnung
- Denkmalschutz
- Stadtbildpflege
- Welterbe- und Gestaltungsbeirat
- Welterbe-Beauftragte der Stadt Lübeck

132 von 830 in Zusammenstellung







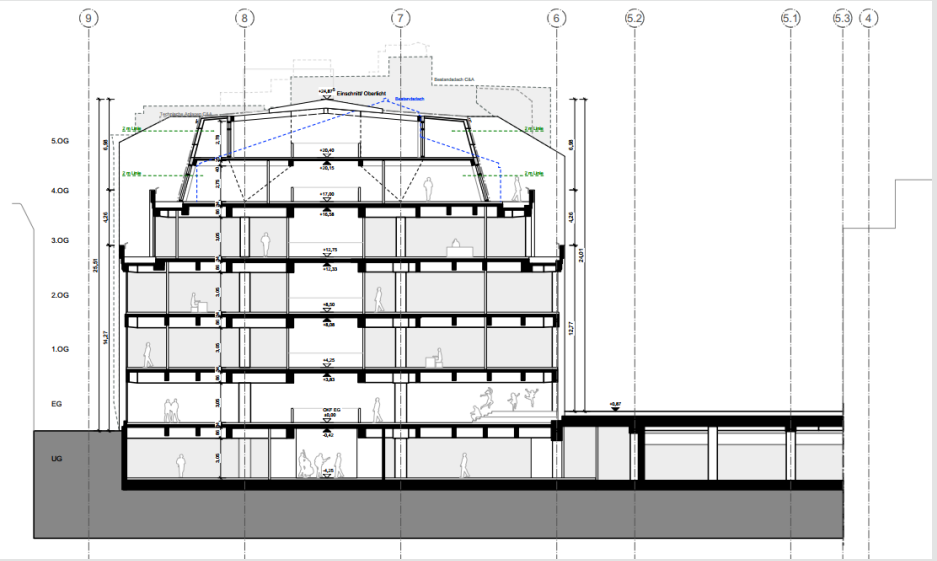
# Dachtragwerk + Fassade

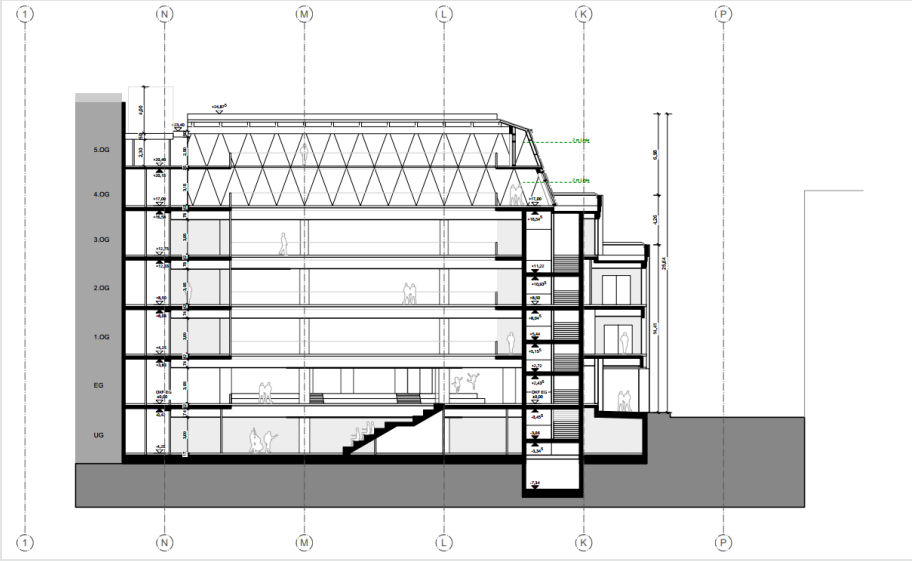
## aus Bestand heraus entwickelt

# Modell



134 von 830 in Zusammenstellung


9
8
7
6
5.2
5.1
5.3
4
5.OG
4.OG
3.OG
2.OG
1.OG
EG
UG


1
N
M
L
K
P
5.OG
4.OG
3.OG
2.OG
1.OG
EG
UG

# Schnitte

## Leitgedanken

- Zeitgemäße Architektur, Transparenz, Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit
- Erhalt Steinfassade sowie PR-Fassadenstruktur (Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit)
- Trotz Erhalts des Gestaltungsprinzips erfolgt eine behutsame Transformation des Bestandes unter Berücksichtigung neuer Anforderungen und Ziele

# Fassadenkonzept

Materialität „Haut“ aus Streckmetall / Gewebe bzw. Lochblech

# Dachfassade

## Erste Überlegungen



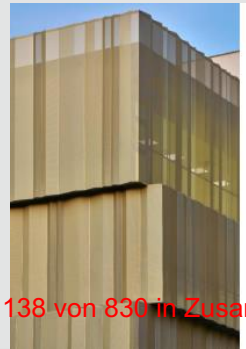
137 von 830 in Zusammenstellung

Brenac & Gonzalez & Associés / The Coruscant, St. Denis

Vaillo & Irigaray & Galar/ Center for Biomedical Research, Pamplona

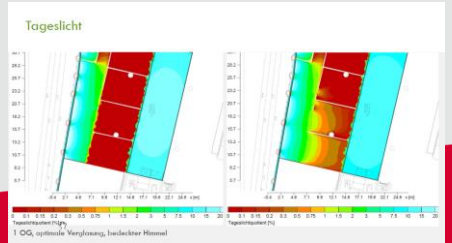
# Referenzen

**Beispiele für Materialität, Transparenz trotz „Haut“, dem Spiel mit Schattierungen durch unterschiedliche Neigungswinkel, Varianz durch geschlossene und offene Durchblicke etc.**



OOOA, Javier Orive / Bay of Gibraltar Campus Library

- **Offene, flexible Raumkonzepte mit Mischnutzungen**
  - innovatives Brandschutzkonzept erforderlich (frühzeitige Einbindung Brandschutzprüfsachverständiger, bereits erste positive Rückmeldung zum vorliegenden Konzept)
  - Komplexität insb. durch Holzbau im Sonderbau (Frühzeitige Einbindung Prüfamt für Standsicherheit)
  - Erhöhte Anforderungen an Belichtung und Raumakustik (Simulationen ausgewählter Räume, Prüfung und Abwägung zu baulicher Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Sinne inklusiven Bauens)
  - Bes. Anforderungen an Barrierefreiheit (externer Berater, erste Abstimmung mit Beirat für Menschen mit Behinderung)
  - Besonderes Sicherheits- und Risikomanagement (externer Berater)
- **Nachhaltigkeitsziele**
  - ökologisch, ökonomisch, sozial, technisch, prozess-, standortbezogen
  - die Zielsetzung der Klimaleitstelle gemäß des Lübecker Klimaplanes in Form der Vorgaben für die EEA-Zertifizierung in Gold sowie Vorgabe des KfW-55 EE-Standards lassen sich nicht umfänglich umsetzen, für den Bestand wird weiterhin ein EH-70 Standard angestrebt, für die Aufstockung ein EH-40 Standard.
- **TGA-Konzept**
  - technische Entflechtung als vorgezogene Maßnahme (erste eigene Lösungsansätze, noch keine Abst. mit Haus A erfolgt)
  - Neuaufbau Infrastruktur innerhalb bestehender Bestandsstrukturen sowie städtebaulicher Rahmenbedingungen
  - flächendeckende Löschanlage sowie automatische Brandmeldeanlage
  - Entwicklung eines innovativen Konzeptes für Gebäudeautomation




# Projektbesonderheiten



140 von 830 in Zusammenstellung

GMHL gab bereits im frühen Stadium des Vorentwurfs eine Konzeptüberprüfung im Sinne der Nachhaltigkeit in Auftrag:

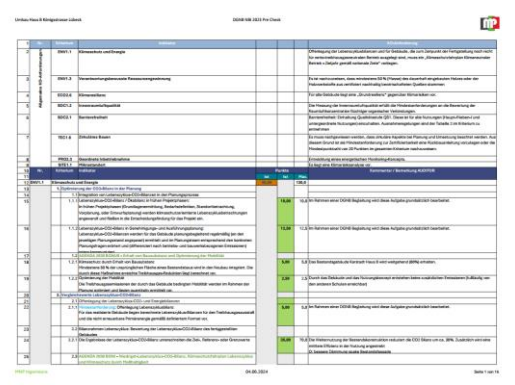
- Sinnvollstes Bewertungssystem: DNGB 2023
- Pre Check ergab: ca. 65% (fast Gold-Status)
  Unter Annahmen planerischer Voraussetzung Dez 2024

Erkenntnisse / Empfehlung aus weiterem Planungsprozess:

- %-Satz verringert sich durch Reduzierung / Verzicht PV-Anteil; wird für Förderungen nicht ausreichen
- Einzelkriterien aus Kriterienkatalog DNGB 2023 werden weiterverfolgt, auf Zertifizierung wird verzichtet

DGNB und BNB – Auswahl

| System | Vorteil | Nachteil |
|---|---|---|
| BNB Unterricht Komplettmodernisierung 2017 | keine | schlechte Berücksichtigung Bestand<br>Pflicht für RLT Anlagen in Räumen ab 8 Personen<br>keine Berücksichtigung Kreislaufwirtschaft<br>Normbezüge veraltet |
| DGNB Sanierung Bildung 2021 | Anwendung grundsätzlich möglich<br>Sonderregeln für Sanierung (bspw. Denkmalschutz) | schlechte Berücksichtigung Bestand<br>keine Berücksichtigung Kreislaufwirtschaft |
| DGNB Neubau Bildung 2023 | aktuelles System<br>sehr gute Abbildung Klimaschutz<br>sehr gute Berücksichtigung Bestand und Umbau | keine Sonderregeln (Ausnahmen) für Sanierung |



# Nachhaltigkeit

- **Lüftung**
  Zuluftgerät in Dach, Abluftgerät in Garage, Abluft zentral über das Atrium, Nutzung freie Querlüftung Fassade

- **Wärme- und Kälteerzeugung**
  100% aus regenerativen Energien mittels Wärmepumpen, Nutzung der „warmen“ und „kalten“ Energien, flächige Fußbodenheizung zur Erwärmung und unterstützenden Kühlung, Rückkühler auf dem Dach; Geothermie nicht möglich

- **Energieverteilung**
  Neue Mittel- und Niederspannungsanschlüsse (Baustrom, später für Löschwasserversorgung)

- **IT, Medientechnik**
  Diverse autarke Datennetze für HL, Betreiber, Schulen (Dataport Land)/ internes Schulintranet, Hochschulen und Offener Kanal Lübeck  sowie öffentliches Netz (WLAN), Grundausstattung Veranstaltungstechnik <> nutzerspezifische Ausstattung

- **Belichtung**
  Tageslichtsteuerung, Regelungstechnik, Simulationen

# TGA-Konzepte


142 von 830 in Zusammenstellung

# Schrangen Machbarkeitsstudie (VO-2024-13351)


143 von 830 in Zusammenstellung

## 1. Teil - Technische Machbarkeitsstudie

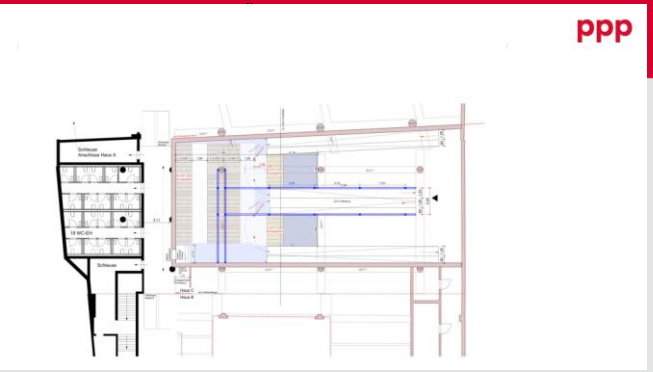
technische Machbarkeit mit einer Rampenerschließung über den Schrangen konnte nachgewiesen werden; alternative Erschließungsvarianten (in Haus B, unter Arkaden) können nicht realisiert werden.

## 2. Teil - Gestalterische Machbarkeitsstudie

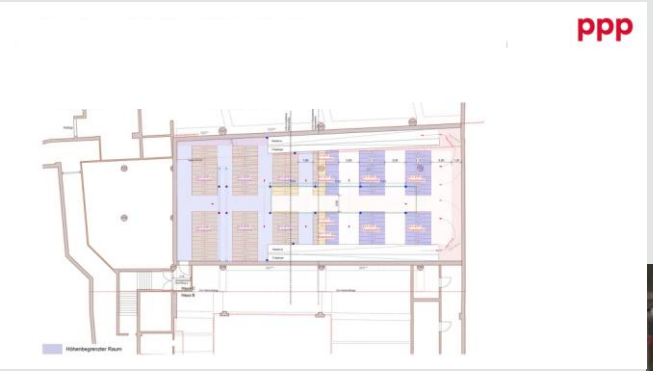
grundsätzliche Möglichkeiten der Platzgestaltung wurden geprüft

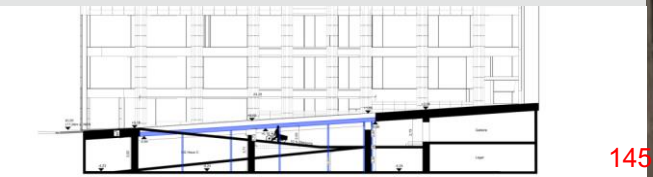
**Eine losgelöste Entscheidung in Bezug auf die Realisierung einer Fahrradparkgarage ist nicht möglich, da hier wesentliche Schnittstellen zum Entwurf bestehen, i.W.:**

- bauordnungsrechtlicher Nachweis der Fahrradstellplätze für Haus B erforderlich
- Einblasen der Fortluft in die zum Schrangen offene Fahrradgarage (sonst Lüftungsauslässe auf dem Schrangen)
- Rampe als Einbringe- und Revisionsöffnung für haustechnische Anlagen erforderlich (Kältemaschinen, Lüftungsgeräte etc.)
- Voraussichtlich ist die Rampe auch als Transportweg für Abfallbehälter aus dem UG heranzuziehen



Mögliche Stellplätze zw. ca. 350 bis 420 F-STP





- Bauliche Herrichtung der Fahrradparkgarage im Rahmen der Projektrealisierung zwingend erforderlich; ggfls. Überdachung / Einhausung als Interimslösung umzusetzen
- Weiterer Abstimmungsprozess zur Platzgestaltung und –ausbildung bedarf einer übergeordneten, gesamtheitlichen Betrachtung unter Berücksichtigung insb. der Entwicklungen im gesamten Umfeld. ICOMOS bereits involviert

# Kosten, Fördermöglichkeiten


146 von 830 in Zusammenstellung

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Kaufpreis + NK | der Immobilie 2022 / Übernahme 2023 | 13,9 Mio € |
| 2. | Vorgeschaltete Phase 0 | davon ca. 290.000 € gefördert (ZIZ) | 340.000 € |
| 3. | Zwischennutzung (Bau) | davon ca. 1,0 Mio € gefördert (ZIZ) | 1,1 Mio € |
| 4. | Umbaukosten | s. aktuelle Kostenschätzung Dez. 2024<br>davon ca. 590.000 € gefördert (ZIZ) | 39,6 Mio € |
| 5. | Fahrradparkgarage | s. Kostenprognose aus Machbarkeitsstudie 2024<br>(Bauwerkkosten + NK, ohne Außenanlagen) | 2,6 Mio € |

# Kostenübersicht gesamt (ca., brutto)


147 von 830 in Zusammenstellung

| Umbaukosten gesamt<br>brutto, ca.-Kosten | Kostenrahmen<br>KWL 01/2021 | Bemerkung | Kostenschätzung<br>ppp 04/2024 |
|---|---|---|---|
| Gesamtkosten (KG 200 - 700)<br>ohne Haus C, ohne Ausstattung | 22,2 Mio | Bauaufgabe noch unkonkret, keine Kenntnisse über Bestand | 39,6 Mio |
| **darin insbesondere enthalten:** | | | |
| Rückbau Bestand (Abbruch Dachgeschoss, Herstellung Atrium, Ausbau und Entsorgung Schadstoffe gemäß Gutachten 2021) | 950.000 | Atrium | 1.428.000 |
| Offenes Raumkonzept für innovatives, anpassungsfähiges Nutzungskonzept (Flexible Innenwände, tlw. mit erhöhten Anforderungen) | - | | 643.000 |
| Erhöhte Anforderungen an Gebäudehülle<br>- "Dachhaut" aufgrund städtebaulichem Kontext<br>- Ertüchtigung Gebäudehülle auf höheren energetischen Standard (Nachhaltigkeitsanspruch / Förderung) | | | 1.846.000 |
| Erhöhte Anforderungen an haustechnischen Anlagen<br>- ca. 180 m² Photovoltaik (Nachhaltigkeit)<br>- 4 IT-Netze (Mixed-Use-Gebäude)<br>- Spracharlamierungsanlage aufgrund Vstätt < 400 Pers.<br>- BOS (Behördensprechfunk Anforderung Feuerwehr)<br>- NGRS (Planungshinweise Lübecker Schulen)<br>- Gebäudeautomation<br>- Sprühnebellöschanlage | | | 1.004.000 |
| Ansatz erhöhter Baunebenkosten (30% statt 25% aufgrund der Komplexität und Beteiligung zusätzlicher Fachplaner) | (4,25 Mio \| gesamt) | | 1.480.000<br>(8,9 Mio \| gesamt) |
| **zuzüglich:** | | | |
| Ausstattungspauschale (Gebäudenutzung bedarf besonderer Ausstattung) | 0 | | 725.000 |
| Kostensteigerung durch Baupreisindex auf 04/2024 (38,1%) | 8,5 Mio | | KS Stand 04/2024 |
| Flächenansatz für Haus C analog Fläche gemäß Vorentwurf (610m²)<br>Kostenkennwert KWL für Schulnutzung angesetzt, hochindiziert inkl. KG 700 | 2,7 Mio | | in KS enthalten |
| **Gesamtkosten (KG 200 - 700)<br>inkl. anteilig Haus C, mit Ausstattung** | **33,4 Mio €** | | **39,6 Mio €** |
| Unvorhergesehenes | 2,22 Mio | 10%- Ansatz | ohne Ansatz, s. Risiko |
| **zuzüglich:** | | | |
| Fahrradparkgarage als Kosten- PROGNOSE (aus Machbarkeitsstudie)<br>(KG 300/400/700, aber ohne Außenanlagen KG 500) in Restfläche Haus C) | - | kein Nachweis von Fahrradstellflächen | 2,6 Mio<br>(anteilig ca. 420.000 \| Dach + Fassade) |
| **Gesamtkosten (KG 200 - 700)<br>inkl. anteilig Haus C, mit Ausstattung, mit Fahrradparkgarage** | **33,4 Mio €** | | **41,7 Mio €** |

∑ = 7,1 Mio €

Projektspezifika (Auswahl) durch besondere Aufgabenstellung sowie städtebaulichen Kontext

# 4. Umbau

| Kostenrahmen<br>KWL |
| --- |
| Gesamtkosten (KG 200 - 700)<br>inkl. anteilig Haus C + Ausstattungspauschale +<br>Baupreissteigerung auf 04/2024;<br>ohne Unvorhergesehenes |
| ca. 33,4 Mio € |

Projektspezifika (Auswahl) durch besondere Aufgabenstellung sowie städtebaulichen Kontext

∑ = 7,1 Mio €

| Kostenschätzung<br>ppp |
| --- |
| Stand 04/2024<br>ohne Feuchteschadensanierung / Techn. Entkopplung<br>ohne Unvorhergesehenes |
| ca. 39,6 Mio € |

+

| Fahrradgarage als Kostenprognose<br>(KG 300/400/700, aber ohne Außenanlagen KG 500) |
| --- |
| ca. 2,6 Mio € |

=

| Gesamtkosten Bildungshaus + Fahrradgarage |
| --- |
| ca. 41,7 Mio € |

# Kostenvergleich

Risikobetrachtung in der weiteren Kostenentwicklung

ppp

**Bei der Bewertung der vorliegenden Kostenprognose sind folgende Risiken zu berücksichtigen, die im Einzelnen zum gegenwärtigen Planungszeitpunkt nicht verlässlich abgeschätzt werden können:**

- Variabilität zu Abschluss der Leistungsphase 2 - Vorentwurf (Kostenschätzung) ca. 30%
- gesteigerte Planungsanforderungen von Nutzerseite (Barrierefreiheit/ Inklusion, digitale Infrastruktur)
- gesteigerte Planungsanforderungen aus dem Nutzungskonzept Mixed Use (Lüftungstechnik, Bühnen- und Veranstaltungstechnik, Gastronomisches Konzept)
- Kostenunsicherheit aufgrund erschwerter Baustellenlogistik im Altstadtbereich
- Kostenunsicherheit aufgrund komplexer Abbrucharbeiten
- Kostenunsicherheit hinsichtlich der technischen Entflechtung zu Haus A
- Kostenunsicherheit im Bereich der Schadstoffentsorgung/ Bauschäden im Bestand

**Mehrkosten aufgrund Kostenrisiken**

# Risiken zu Umbaukosten

**Risiken noch nicht monitär bezifferbar**



150 von 830 in Zusammenstellung

Gesamtkosten (Kostenschätzung / Kostenberechnung)

Mehrkosten zu erwarten aufgrund Baupreissteigerung (Baupreisindex) bis zur Ausschreibung und Vergabe

# Kostenentwicklung in die Zukunft

Marktentwicklung / Baupreissteigerung



151 von 830 in Zusammenstellung

| Kostenkennwerte Gesamtkosten brutto, ca.-Kosten KG 200-700 | Kostenrahmen KWL 01/2021 | Bemerkung | Vorentwurf ppp 04/2024 | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|
| NUF Haus B+C anteilig | | | 6.396 m² | NUF |
| Flächenansatz Haus B<br>Flächenansatz Haus C (ohne Fahrradparkgarage) | ca. 8.000 m²<br>- | NRF | 8.145 m²<br>610 m²<br>6.396 m² | NRF (inkl. VF+TF)<br>NRF (erforderliche Flächen für WC-Anlage, Technik, Erschließung zu Haus A etc.)<br>NRF gesamt (Haus B + C anteilig) |
| BRI Haus B+C anteilig | | | 43.072 € | |
| Kostenkennwerte | i.M. 3.750€/m² NRF<br>i.M. 1.960€/m² NRF | 67% schulische Nutzung (i.M. 3.750€/m² NRF)<br>33% Einzelhandel + Büro (i.M. 1.960€/m² NRF)<br>Hinweis: nicht indiziert auf 4/2024 | i.M. 3.395€/m² NRF<br><br><br><br>i.M. 3.128€/m² BGF | Schulische Nutzung / Versammlungsstätte; Kosten für KG 300+400/m² NRF; Haus B inkl. Anteil Haus C<br><br>Schulische Nutzung / Versammlungsstätte; Kosten für KG 300+400/m² BGF |

| Bauwerkskosten KG 300 + 400 brutto Stand 04/2024 | 15.706.834 €/m² | BKI 2024 (KG 300 + 400) Neubau Allgemeinbildende Schulen | |
|---|---|---|---|
| BRI Haus B+C anteilig<br>**Kostenkennwerte BRI ppp:** | 43.072 m³<br>**365 €/m²** | **535 - 815 €/m²** | **23 - 35 Mio €** |
| NUF Haus B+C anteilig<br>**Kostenkennwerte NUF ppp:** | 6.396 m²<br>**2.456 €/m²** | **3.530 - 5.515 €/m²** | **23 - 35 Mio €** |
| NRF Haus B+C anteilig<br>**Kostenkennwerte NRF ppp:** | 8.754 m²<br>**1.794 €/m²** | - | - |
| BGF Haus B+C anteilig<br>**Kostenkennwerte BGF ppp:** | 9.502 m²<br>**1.653 €/m²** | **2.240 - 3.350 €/m²** | **21 - 32 Mio €** |
| Schüleranzahl<br>**Kostenkennwerte BGF ppp:** | 1.189 Schüler<br>**13.210 €/Schüler** | **19.970 - 50.285 €/Schüler** | **23 - 60 Mio €** |

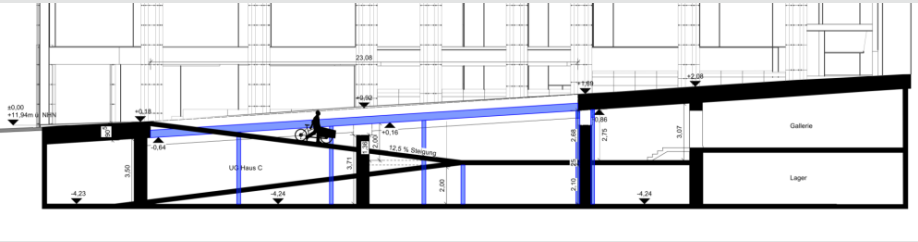
# Kostenplausibilisierung BKI

**Ein Kostenvergleich auf Basis von Erfahrungswerten GMHL lässt sich inhaltlich nicht vergleichen, da den Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen völlig andere Rahmenbedingungen zugrunde lagen**


152 von 830 in Zusammenstellung

# Förderkulisse Umbau

- Impuls 2030II –
  aufgrund Laufzeit bis 2024 ungeeignet für Projekt; Förderung alternativ für Albert-Schweitzer-Schule Sporthalle sowie Mensa Grundschule Koggenweg (ca. 2,8 Mio €)
- **Bund: BEG WG/ BEG NWG Kommunen – Zuschuss für energieeffiziente Sanierung von Nichtwohngebäuden**
  **für EG 70 mit / ohne EE-Klasse (Bonus: abh. von Wärme- und Kälteenergiebedarfs-konzept)**
- **Bund: BEG WG/ BEG NWG Neubauförderung über KfW-Programm Klimafreundlicher Neubau (KNF)**
  **für mind. EG40 (Dachaufbau als Neubau)**
- Bund: BEG- EM - Bundesförderung effiziente Gebäude für Kommunen
  KfW 15-50% der förderfähigen Kosten (Einzelmaßnahmen an Bestandsgebäuden wie Gebäudehülle, best. Anlagentechnik)
- Bund: Nr. 422 - BEG- EMW Heizungsförderung für Kommunen - Wohn- und Nichtwohngebäude
  KfW- Anteil der BEG- EM; bis zu 35% der förderfähigen Kosten (Einzelmaßnahme Heizung)

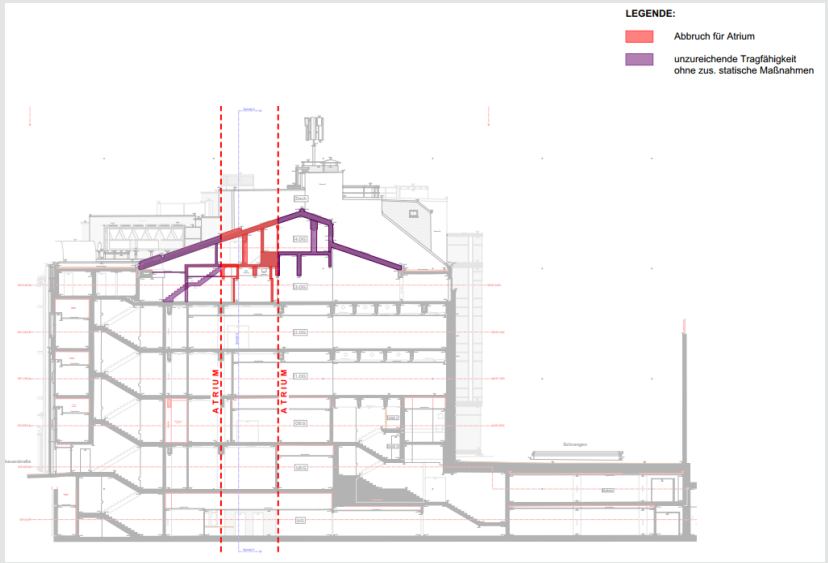


- **Bund: Nr. 4.2.5B - Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität - Ruhender Radverkehr und Infrastruktur**
  **50% der förderfähigen Kosten**
- **Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ in Schleswig-Holstein vom 13. Juli 2023 als Zuschuss für öffentliche Garage**
  **75% der förderfähigen Kosten**

# Förderkulisse Fahrradparkgarage

# Broschüre

Weitere Akquise von Drittmittel

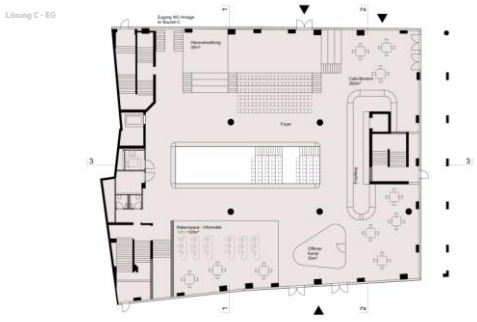


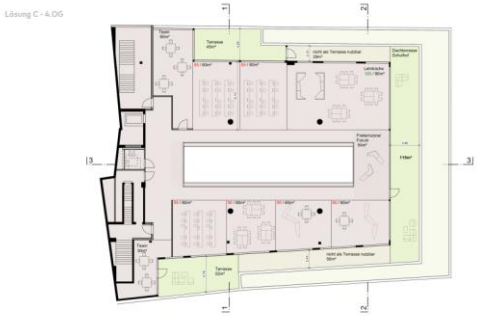
Grobe Bestandsanalyse

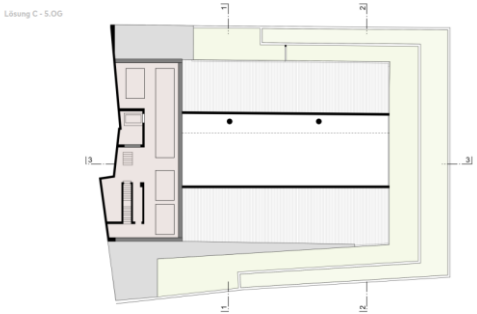
- Erhalt Bestands-substanz von max. 10-15% möglich
- Die verbleibende Konstruktion müsste zudem durch zusätzliche statische Maßnahmen ertüchtigt und ergänzt werden, ohne zusätzlichen Raumgewinn.

# Alternative: Bestandssanierung Dach


156 von 830 in Zusammenstellung







## Wesentliche Nachteile:

- Entfall von ca. 260m² Nutzfläche
- Entfall von ca. 250m² Dachterrassenfläche
- Nutzungsmix im 4. OG
- Verlust flexibel nutzbarer öffentlicher Fläche im EG
- Planungsverzug durch vertiefter Vorplanung dieser Variante
- Risiken aus Bestandsdach (fehlende Statik, Schadstoffe etc.)
- Städtebaulich keine Verbesserung der Ist-Situation

## Vorteil:

- möglicherweise geringfügige Kostenersparnisse gegenüber der aktuellen Planung (schätzungsweise ca. 400.000 € Bauwerkskosten)

## Empfehlung:

**Gemäß Kosten-Nutzen-Einschätzung unter Berücksichtigung aller zu erwartender Konstruktions- sowie Gewährleistungs-risiken stellt dieser Ansatz keine sinnvolle Lösung dar**

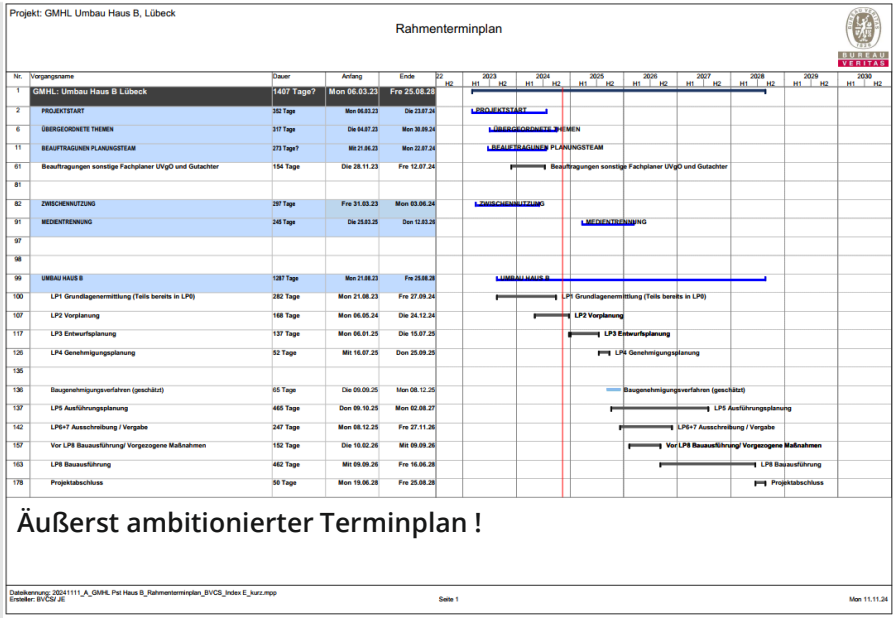
# Rahmenterminplan



158 von 830 in Zusammenstellung

## Meilensteine:

| | |
|---|---|
| **Dezember 2024** | **Abschluss Vorentwurfsplanung inkl. Kostenschätzung** |
| **Juli 2025** | **voraussichtlich Abschluss Entwurfsplanung mit EW-Bau** |
| **2028** | **Fertigstellung und Inbetriebnahme des Gebäudes** |




**Äußerst ambitionierter Terminplan !**

# Rahmenterminplan

**Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen (z.B. Baurealisierung über GU)**



159 von 830 in Zusammenstellung

# Betriebsbeschreibung / Betreibermodell



160 von 830 in Zusammenstellung

# Betreibermodell

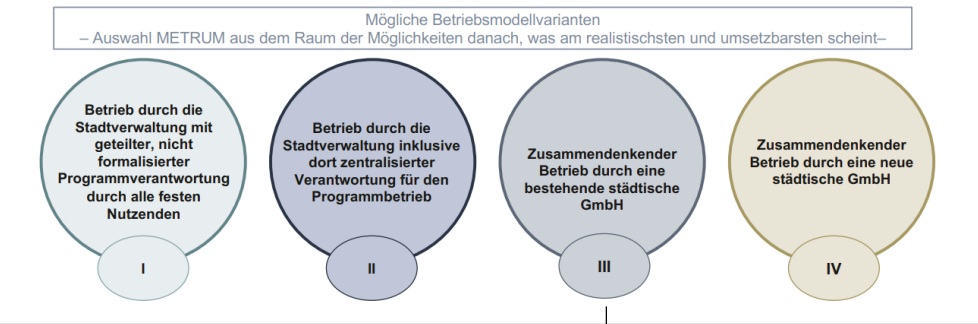
**Aufgabenbereiche: (Pflichtenkatalog)**

- Konzeption eines attraktiven und gut besuchten Gesamtprogramms, Gestaltung des Hauses als „Dritten Ort“ (konsumfrei, offen für Bürger:innen, niederschwellig, Synergien / Kooperationen)
- Akquise von Fremdveranstaltungen
- Marketing, Kommunikation
- Technischer Gebäudebetrieb / Übernahme Betreiberpflichten
- Erstellung und Umsetzung eines Betriebskonzepts inkl. u.a. Sicherheitskonzept, Hausmeister- sowie techn. Veranstaltungstätigkeiten
- Vermietung- und Raumbuchungsverwaltung

**Herausforderung, Ziele:**

- Klar verortete Erfolgsverantwortung
- Klar definierte Schnittstellen und Zuständigkeiten
- Klärung Finanzierung (Zuschussbetrieb)
- Klärung Personalbedarf

Betriebsbeschreibung als Grundlage




**Aktuell:**

**HL kann auf keine bestehende städtische Gesellschaft zurückgreifen, die alle nötigen Kompetenzen bereits vollständig besitzt.**

**Aktuelle Vorzugsvariante der Stadt HL**
**→ Mehrere Konstellationen werden geprüft**

# Betreibermodell - Ausgangslage

**Stadt HL bleibt Eigentümer**


162 von 830 in Zusammenstellung

# Zwischennutzung Übergangshaus



163 von 830 in Zusammenstellung

# KARSTADT HAUS B 1.3.2023

# ÜBERGANGSHAUS. SEIT JULI 2024 OFFEN

**Regelbetrieb: montags bis freitag von 10 bis 19 Uhr**

**Sonderveranstaltungen. Offizieller Auftakt DLC seit 08. November 2024**


Gefördert durch:

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren

Innenstadtprogramm des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG) SH


165 von 830 in Zusammenstellung

# REGELBETRIEB BEDEUTET: CO-WORKING, VERNETZUNGSFORMATE, WORKSHOPS, FERIENPROGRAMM, SPORT-/FREIZEITANGEBOTE, AUSSTELLUNGEN, AFTERWORK-TANZEN, FREISTUNDENÜBERBRÜCKUNG, KINDERKULTUR, UNTERRICHTSVERSUCHE, SEMINARE ERLEBEN, VORTRÄGE UND VORLESUNGEN, KONZERTE …

LÜBECK TRAVEMÜNDE MARKETING

# ERSTE BILANZ ZEIGT…

- **den großen Bedarf an so einem öffentlichen Raum und Angebot** > über 100 Veranstaltungen in den ersten 6 Monaten, rd. 30 Terminabsagen wegen Terminkollision
- **die sehr hohe Akzeptanz des Hauses in der Stadtgesellschaft** > insbesondere bei jungen Menschen (19-30 Jahre)
- **das große Interesse anderer Kommunen und Akteure am Erfahrungsgewinn der Stadt HL und außergewöhnlich hohe überregionale Präsenz** in zielgruppenrelevanten und in Fachmedien (u.a. Polis, Public Marketing, SZ, TAZ, Stern, Spiegel) > Reichweite 23,4 Mio. Leser:innen, 373 Artikel für die Innenstadtinitiative ÜBERGANGSWEISE insgesamt, insbesondere das Haus (Quelle: Landau Medien)

# Vielen Dank

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/14016**
**öffentlich**

**Lübeck, 25.02.2025**

# Bericht
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.651 - Gebäudemanagement**

**Bearbeitung: Petra Gaede (E-Mail: petra.gaede@luebeck.de Telefon: 122-6599)**

# Verwaltungszentrum Mühlentor - Zwischenbericht zur Verkehrssicherung und Grundinstandsetzung

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 03.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 17.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**

Der Bericht dient der Mitteilung über den Umfang, den Sachstand und den Projektablauf der Baumaßnahme „Grundinstandsetzung und Raumplanung Verwaltungszentrum Mühlentor“

**Bericht:**

## 1. Allgemeines

Das Verwaltungszentrum Mühlentor (nachfolgend „VzM“) setzt sich aus fünf miteinander verbundenen Gebäuden zusammen:

- Haus Trave
- Verbindungsgang
- Altbau
- Haus Kronsforde
- Haus Sophienstraße

In den Gebäuden sind Nutzungseinheiten verschiedener, städtischer Verwaltungseinrichtungen aus den Fachbereichen 2, 3 und 4 untergebracht. Insgesamt besteht ein Raumangebot für ca. 930 Arbeitsplätze auf einer Fläche von ca. 23.000 m² BGF. Die Gebäude weisen im Kellergeschoss Nutzungen wie haustechnische Funktionsräume, Lager und Archive auf. Unterhalb des Innenhofes des VzM befindet sich für die am Standort tätigen Mitarbeiter:innen eine zweigeschossige Tiefgarage.

Die Gebäude Haus Trave, Verbindungsgang und Altbau stehen ebenso wie das im Außenbereich befindliche „Garagengebäude“ unter Denkmalschutz. Maßnahmen erfolgen hier in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege.

## 2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Grundinstandsetzung

Die Gebäude des VzM weisen einen erheblichen Sanierungsstau insbesondere im Brandschutz und in der Anlagentechnik auf, welcher in der Vergangenheit auch wesentliche Verkehrssicherheitseinschränkungen auslöste.

### 2.1 Verkehrssicherheitsmaßnahmen

In Wahrnehmung der Betreiberverantwortung erfolgten in den letzten ca. 10 Jahren in Abstimmung mit Bauordnung und Feuerwehr und auf der Grundlage eines genehmigten Brandschutzkonzeptes Bauunterhaltungsmaßnahmen, um die Aufrechterhaltung des Gebäudebetriebes durch Abstellung der gravierenden Mängel sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wurden im Wesentlichen folgende Arbeiten in den verschiedenen Gebäuden durchgeführt:

- Bauliche Brandschutzmaßnahmen:
  Schaffung von Brandabschnitten durch Brandschutztüren, F90-Abschottungen von Kopiernischen in Fluren und Treppenhäusern
- Anlagentechnische Brandschutzmaßnahmen:
  Sicherheitsbeleuchtungsanlage, Brandmelde- und Alarmierungsanlage, Sicherstellung der Trinkwasserhygiene
- Organisatorische Brandschutzmaßnahmen:
  Ausstattungen zur Erstbekämpfung bei Bränden, Feuerwehrpläne, Flucht- und Rettungspläne, Rettungswegkennzeichnungen, Schaffung von Sammelplätzen

Um dringenden Bedarfen hinsichtlich der Ausgestaltung von Arbeitsplätzen vor einer Grundinstandsetzung nachzukommen, wurden zusätzlich örtliche Maßnahmen wie die Erneuerung einiger Teeküchen, Maler- und Bodenbelagsarbeiten in verschiedenen Büro- und Verkehrsflächen und die Sanierung einiger Kellerräume umgesetzt.

### 2.2 Grundinstandsetzung

Parallel zur Durchführung von Bauunterhaltungsmaßnahmen wurde die Grundinstandsetzung des VzM geplant. Da das Verwaltungszentrum keine vakanten Büroraumreserven aufweist und auf dem Grundstück keine angemessenen Aufstellungsmöglichkeiten für Interim-Bürocontainer bestehen, wurden die Flächen der ehemaligen Kantine in Haus Kronsforde zu einer wiederkehrenden Interimsfläche als „Multispace“ für eine Sanierung des Gesamtstandortes im „Pilgerschrittverfahren“ umgebaut. Die Arbeiten wurden mit einem Flächenangebot für 34 Arbeitsplätze in 2021 abgeschlossen. Die Grundsanierung des Gesamtstandortes soll nach bisheriger Planung „gebäudeweise“ in folgenden Bauabschnitten mit etagenweisem Freizug und Nutzung dieser Ausweichflächen erfolgen.

1. Bauabschnitt: Trafo und Netzersatzanlage (NEA)
2. Bauabschnitt: Haus Trave mit Verbindungsgang
3. Bauabschnitt: Tiefgarage
4. Bauabschnitt: Altbau mit Rechenzentrum
5. Bauabschnitt: Archivkeller
6. Bauabschnitt: Haus Sophienstraße
7. Bauabschnitt: Haus Kronsforde
8. Bauabschnitt: Außenanlagen

Der Umfang der ursprünglichen Planungsaufgabe „Brandschutz und Raumplanung“ dehnte sich in der frühen Bearbeitungsphase, insbesondere durch die Erkenntnisse aus der Durchführung der Verkehrssicherungsmaßnahmen, erheblich aus. Nachtragsbeauftragungen des bisherigen Planungsteams schlossen sich aus Gründen des Vergaberechts aus und auf der Grundlage eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens wurde ein neues Planungsteam beauftragt. Die Gesamtinstandsetzungsplanung des aktualisierten, erweiterten Bedarfes für den Gesamtstandort wurde in 2022 begonnen.

## 3. Planungsstand der Bauabschnitte

Die Planungen der Grundinstandsetzungen folgen in der Reihenfolge der Bauabschnitte. Entsprechend liegen für die Bauabschnitte 1 und 2 (siehe 2.2: 1. Bauabschnitt Trafo und Netzersatzanlage, 2. Bauabschnitt Haus Trave mit Verbindungsgang) aktuell Planungsstände in Entwurfstiefe vor. Im Bauabschnitt 3 Tiefgarage befindet sich die Planung der Betoninstandsetzung im Entwurfsstadium und die Freianlagenplanung in der Grundlagenermittlung.

Die Planung der Grundinstandsetzung der nachfolgenden Bauabschnitte 4 – 8 wird zeitlich so eingeordnet, dass die Bautätigkeiten nach aller Möglichkeit kontinuierlich und ohne wesentliche Unterbrechung vollzogen werden.

Der aktuelle Planungsstand zu den einzelnen Bauabschnitten ist wie folgt zusammenzufassen:

### 3.1 1. Bauabschnitt: Trafo und Netzersatzanlage (NEA)

Der bestehende Trafo weist das Baujahr 1977 auf. Für einzelne Komponenten bestehen bei einem Ausfall keine Ersatzbeschaffungsmöglichkeiten, weshalb bzgl. der Versorgungssicherheit des Standortes ein zunehmendes Risiko besteht. Bereits die Arbeiten im ersten Gebäude Haus Trave erfordern den Aufbau einer neuen Stromversorgung, weshalb die Errichtung eines neuen Trafos in einem neuen Einzelgebäude vor dem Haus Kronsforde vorgezogen als 1. Bauabschnitt zudem erforderlich wird. Die EW Bau Trafo/NSHV wurde Ende 2022 dem Hauptausschuss zur Projektfreigabe als VO/2022/11609 vorgelegt und freigegeben.

Am Verwaltungsstandort VzM werden Aufgaben der Kritischen Infrastruktur („KRISIS“) wahrgenommen. Die elektrotechnische Grundversorgung wurde insbesondere infolge der damit verbundenen, erforderlichen Redundanz bei Stromausfall und unter Berücksichtigung eventueller, zusätzlicher Strombedarfe aus aktuellen Planungsvorgaben zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz (nachhaltige Wärmeerzeugung, Elektromobilität, u. a.) noch einmal einer Prüfung unterzogen. Im Ergebnis wird jetzt vorerst ein Trafo geplant und errichtet sowie technische Vorbereitungen zur Ergänzung eines zweiten Trafos geschaffen. Die Herrichtung des Hausanschlussraumes im Keller des Hauses Kronsforde wurde um die Errichtung einer Netzersatzanlage für das Rechenzentrum erweitert.

Bis zum Erhalt der Baugenehmigung für diesen Bauabschnitt wird mit ca. sechs Monaten gerechnet. Auf dieser Grundlage ergibt sich der Baubeginn nach derzeitigem Terminplan im ersten Quartal 2026. Die Bauzeit wird ca. 6 Monate für diesen Bauabschnitt betragen.

### 3.2 2. Bauabschnitt: Haus Trave mit Verbindungsgang

Das Haus Trave wurde 1951 errichtet und steht unter Denkmalschutz. Die Gebäude weisen ca. 7.167 m² BGF in sieben (zzgl. Staffelgeschoss) bzw. in drei Geschossen (Verbindungsgang) auf. Für die Fachbereiche 2, 3 und 4 werden im Haus Trave 236 Arbeitsplätze und im Verbindungsgang 60 Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt. Im 7. Geschoss des Haus Trave befindet sich der große Sitzungssaal.

Im Anschluss an die Beauftragung der Planungsbeteiligten wurden Bestandsuntersuchungen am Haus Trave vorgenommen. Das Gebäude ist bauordnungsrechtlich nach Landesbauordnung in Gebäudeklasse 5 einzuordnen und wurde damit als Sonderbau/Hochhaus eingestuft, was insbesondere im Brandschutz höhere Anforderungen auslöst. Das Brandschutzkonzept berücksichtigt diese Vorgabe in den einzelnen Hochbau- und Anlagegewerken.

Die abgehängten Decken in den notwendigen Fluren bestehen aus brennbaren Holzlamellen ohne Brandschutzklassifizierung. Oberhalb der Holzlamellen im Abhangdeckenraum verlaufen die Elektrohauptverteilungen für die einzelnen Büros. Holzlamellen und Elektroinstallationen stellen eine Brandlast dar. Die Decken werden in allen Geschossen komplett abgebrochen und durch Trockenbaudecken mit Feuerwiderstandsklasse F30 ersetzt.

Im Kellerbereich sind Brandschutzmaßnahmen insbesondere an Wänden und Türen mit unzureichendem Feuerwiderstand durchzuführen.

Vorhandene Schadstoffe werden auf der Grundlage eines Schadstoffkatasters im Rahmen der Sanierung nach technischer Regel für Gefahrstoffe fachgerecht entfernt und umweltgerecht entsorgt. Wo eine Schadstoffentfernung nicht, oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist und/oder aufgrund der Einbausituation keine Gefährdung von diesen Stoffen ausgehen kann, werden die Stoffe eingekapselt, so dass keine Gefahr für die Nutzung und den Betrieb des Gebäudes ausgeht.

Die Raumstrukturen bleiben grundsätzlich erhalten. Nutzerbedarfe und gesetzliche Regelungen wurden in die Planungen aufgenommen. Darunter fallen Abstimmungsergebnisse mit dem Arbeitsschutz und der Denkmalpflege, welche auf restauratorischen Voruntersuchungen basieren. Weitere bauliche Untersuchungen ergaben Handlungsbedarfe an Kelleraußenwänden und den Kasematten am Verbindungsgang, da hier umfangreiche Durchfeuchtungen auftreten. Im Keller von Haus Trave soll in einem Teilbereich eine Klimakammer eingebaut werden, um den Erfordernissen der Lagerung des Archivmaterials gerecht zu werden.

An der unter Denkmalschutz stehenden Fassade haben sich nach einer bereits in 2007 erfolgten Sanierung im Sommer 2023 erneut Fassadenplatten aus Keramik gelöst (siehe auch Bericht Abschnitt 5). Die Platten sind mit einem Mörtel am Ausfachungsmauerwerk des Stahlbetonskelettbaus im Verbund befestigt. Durch thermische Spannungen treten Verbundstörungen auf und die Lagesicherheit ist in Teilen eingeschränkt. Es ergaben sich daraus Verkehrssicherheitseinschränkungen, weshalb die geschädigten Bereiche identifiziert und durch Einrüstung und Schutznetze im Zuge der Gefahrenabwehr gesichert wurden. Die Ablösungen und Risse führen auch zu Durchfeuchtungen des Mauerwerks. Die bestehende Konstruktion ist nur eingeschränkt standsicher und nicht dauerhaft. Eine neue Fassadenkonstruktion wurde mit der Denkmalpflege abgestimmt. In Absprache mit dem Denkmalschutz und unter Beachtung bauphysikalischer Möglichkeiten werden energetische Ertüchtigungen hier berücksichtigt. Diese Maßnahmen werden in den Maßnahmenumfang gemäß EW-Bau übernommen.

Für die Sanierung ist ein Baugenehmigungsverfahren erforderlich, da die Arbeiten vorhabenfreie Instandhaltungen nach LBO §61 überschreiten.

### 3.3 3. Bauabschnitt: Tiefgarage

Die Tiefgarage ist aufgrund festgestellter Schäden im Bereich der Stahlbetontragkonstruktion dringend sanierungsbedürftig. Es wurden Bewehrungskorrosionen verbunden mit Betonabplatzungen an einzelnen Bauteilen wie Wänden, Stützen, Decken und Sohlen festgestellt. Undichtigkeiten in dem Fahrbahn- und Gehwegaufbau des Freidecks, im Zwischendeck sowie an den Bauwerksfugen ermöglichen das Eindringen von Feuchtigkeit und von darin gelösten Chloriden aus Taumitteln in die darunterliegende Tragkonstruktion. Die Schadensbilder in den durch Spritzwasser belasteten Sockelbereichen von Stahlbetonstützen und -wänden sind gleichsam mit erhöhten Chlorideinträgen zu erklären, die im Winter über Schnee- und Eisanhaftungen der einfahrenden Fahrzeuge auf die Fahrbahn- und Bauteiloberflächen abgegeben werden. Aktuell sind die Fachplaner damit beauftragt, ein Sanierungskonzept zu erarbeiten, das mit Blick auf die Bauwerksabdichtung und damit den Schutz der Tragkonstruktion zunächst die Erneuerung des Funktionsaufbaus des Freidecks vorsieht und im Nachgang die Instandsetzung von Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Stahlbetonbauteile in den beiden Untergeschossen zum Gegenstand hat.

### 3.4 4. Bauabschnitt: Altbau

Dieser Gebäudeteil wurde 1896 errichtet und steht unter Denkmalschutz. Das Gebäude weist 5 Etagen auf und bietet Arbeitsplätze für 148 Mitarbeitenden aus den Fachbereichen 2, 3, 4 und 5. Der Altbau weist eine BGF von 4.690 m² auf.

Notwendige Instandsetzungen zielen auch hier wesentlich auf die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit ab:
Für die Schaffung des zweiten Rettungsweges muss im 3. Obergeschoss an den Giebelseiten ein entsprechend ausgebauter Raum mit erhöhten brandschutztechnischen Anforderungen (sog. Evakuierungsraum) für maximal 10 Personen hergestellt werden. Dafür werden Wände ertüchtigt und Türen ausgetauscht.

Schäden an der Fassade erfordern eine grundlegende Sanierung. Die Nutzerbedarfe sind abzustimmen und die Möglichkeiten mit der Denkmalpflege abzustimmen. In der weiteren Planung werden die erforderlichen Maßnahmen für den Umgang mit den Schadstoffen sowie die Möglichkeit der Erzielung von Energieeffizienz und Nachhaltigkeit in Abstimmung mit der Denkmalpflege ausgearbeitet. Im Kellergeschoss wird auf Anforderung des Bereiches Informationstechnik ein Rechenzentrum geschaffen.

### 3.5 5. Bauabschnitt: Archivkeller

Der Archivkeller befindet sich zwischen Verbindungsgang und Parkgarage. Es wurden, ähnlich wie in der Tiefgarage, Schäden im Bereich der Stahlbetondecken festgestellt. Die Standsicherheit der Konstruktion ist derart eingeschränkt, dass diese betroffenen Bereiche provisorisch abgestützt werden mussten, um die Verkehrssicherheit in den Archivräumen zu gewährleisten. Bei zurückliegenden Bauteiluntersuchungen wurde eine bereits zur Bauzeit deutlich unzureichend erzielte Betondruckfestigkeit festgestellt. Hier bestand die Gefahr des akuten Standsicherheitsverlustes, weshalb zur Abwendung eines Bauteilversagens die Nutzung der darüber befindlichen Parkfläche durch Sperrung dauerhaft unterbunden werden musste. Die Dringlichkeit einer Sanierung ergibt sich neben der Verkehrssicherheit auch aus dem zwingenden Erhalt der denkmalgeschützten Garagen oberhalb des Archivkellers. Derzeit werden weitere Bauteiluntersuchungen vorgenommen, die als Grundlage für die Erstellung eines bereits beauftragten Sanierungskonzeptes dienen.

### 3.6 6. Bauabschnitt: Haus Sophienstraße

Das Haus Sophienstraße steht nicht unter Denkmalschutz. Es verfügt über 4 Etagen, in denen 175 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Die Fachbereiche 2 und 3 sind Nutzer der Liegenschaft. Das Haus weist eine BGF von 4.426 m² auf.
Hier wurden bereits feuerbeständige Türen in die inneren Brandwände in allen Geschossen eingebaut. Die Schottungen im Brandwandbereich, in den Trennwänden und Decken der Flure sind fertiggestellt. In 2023 wurden die Räumlichkeiten, die durch das Gesundheitsamt genutzt werden, insbesondere durch Maler- und Bodenbelagsarbeiten an die überwiegend sensiblen, öffentlichen Nutzerbedarfe angepasst.
Gegenstand der Instandsetzung werden auch Fassade und Fenster sein, welche Feuchtigkeitsschäden und Einschränkungen der Dauerhaftigkeit aufweisen.

### 3.7 7. Bauabschnitt: Haus Kronsforde

Das Haus Kronsforde, errichtet 1962, steht nicht unter Denkmalschutz. Hier stehen 314 Mitarbeiterplätze zur Verfügung. Das Gebäude weist 6 Etagen und ein Staffelgeschoss auf. Die hauptsächliche Nutzung erfolgt durch den Fachbereich 2. Das Haus Kronsforde verfügt über eine BGF von 6.480 m².

Die Fassade des Hauses Kronsforde befindet sich in einem in Teilen nicht mehr standsicheren und verkehrssicheren Zustand und muss erneuert werden. Das Flachdach bedarf einer Grundinstandsetzung und die Technikzentrale im Dachgeschoss ist im Zuge der Erneuerung der Gebäudetechnik neu aufzubauen. Bestehende Mängel des Brandschutzes werden im Rahmen der Sanierung behoben und Raumplanungsanforderungen umgesetzt. Eine Voruntersuchung auf Schadstoffe hat stattgefunden und Befunde liegen vor. Diese werden im Rahmen der Sanierung fachgerecht entsorgt und in Teilen örtlich gekapselt. Die Teeküchen werden ausgetauscht und es erfolgen Maler- und Bodenbelagsarbeiten. Die im Keller von

Haus Kronsforde befindlichen Hausanschlussräume werden im 1. Bauabschnitt Trafo und Netzersatzanlage entsprechend der zukünftigen Bedarfe angepasst. Nutzungskonzepte werden abgestimmt und werden in der Grundinstandsetzung berücksichtigt.

### 3.8 8. Bauabschnitt: Außenanlagen

Die Überplanung der Außenanlagen (u. a. Rigolen zur Regenwasserversickerung, Anpassung des Gefälles der Pflasterfläche und Sanierung der Abwasserleitungen im Außenbereich) erfolgt als Teil der Grundinstandsetzung des Verwaltungsstandortes und wird abschnittsweise umgesetzt.

## 4. Möglichkeiten der Umsetzung von Energieeffizienz und Nachhaltigkeit im Zuge der Grundinstandsetzung

In energetischer Hinsicht ist der Gesamtstandort hinsichtlich der Zustände von Gebäudehülle und Anlagentechnik durchgehend grundhaft sanierungsbedürftig. Aufgrund des vorliegenden Denkmalschutzes kann von den gesetzlichen Vorgaben abgewichen werden. Es wird jedoch angestrebt, unter wirtschaftlicher Abwägung und in Abstimmung mit dem Bereich Denkmalpflege Ziele von Energieeffizienz und Nachhaltigkeit nach Möglichkeit umzusetzen. Für das Haus Trave und Verbindungsgang sind diese Maßnahmen bereits in die Planung eingeflossen. Eine Vorabschätzung geht in diesem Gebäude von einen Einsparpotential in der Wärmeerzeugung von ca. 40 % aus.

Auch in den weiteren Bauabschnitten werden Instandsetzungsplanungen unter dem Aspekt der gesetzlichen und der städtischen Ziele von Energieeffizienz und Nachhaltigkeit vorgenommen.

Auch wird die Installation von Photovoltaikanlagen geprüft:
Beim Haus Trave ergibt sich wegen der Gebäudehöhe keine wirtschaftliche Möglichkeit. Im Verbindungsgang sind durch die vorhandene Verschattung, denkmalpflegerische Aspekte und örtlichen Gegebenheiten nur die Installation von Kleinstflächen möglich, deren Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist. In den Gebäuden Altbau, Haus Sophienstraße und Haus Kronsforde wird die Installation geprüft und nach Möglichkeit in die Planung aufgenommen. Mögliche Photovoltaikanlagen sind in den Kosten bislang nicht enthalten.

## 5. Aktuelle Projektanpassungen infolge Fassadenschäden und eventueller Nutzungsverlagerungen des Fachbereichs 2

Konkrete Gefahren durch im Sommer 2023 herunterfallende Fassadenplatten an Haus Trave lösten neben der Sperrung zugehöriger Verkehrsflächen eine notwendige, grundlegende Bewertung der Fassadenkonstruktion des Gesamtbauwerkes in 2024 aus. Handnahe Inaugenscheinnahmen und Bauteilprüfungen sowie labortechnische Materialuntersuchungen durch sachkundige Planer ergaben, dass eine wirtschaftliche Sanierung der Bestandsfassade und des schadhaften, inneren Ausfachungsmauerwerkes des Gebäudes nicht möglich ist.

Der erforderliche Rückbau und Wiederaufbau von Fassaden und Ausfachungsmauerwerk muss gleichzeitig und allseitig in allen Ebenen erfolgen und lässt entsprechend eine Nutzung von Haus Trave während der Gesamtinstandsetzung nicht zu. Ein Witterungsschutz erfolgt durch Wetterschutzplanen am Fassadengerüst.

Das bisherige Konzept einer etagenweisen Instandsetzung von Haus Trave ist gemäß dieser neuen Erkenntnisse nicht mehr umsetzbar. Die Fassadenerneuerung kann nur gesamtheitlich erfolgen, was einen Leerzug des gesamten Gebäudes unabdingbar macht. Eine vorübergehende Unterbringung der 164 Mitarbeitenden auf dem VzM-Campus während der Bauzeit ist nicht möglich.

Zur Aufrechterhaltung des Verwaltungsbetriebes ist eine externe Interimsfläche anzumieten. Die Kosten hierfür ergeben sich nach groben Schätzungen wie folgt:

- Gesamtflächenbedarf ca. 5.400 m²
  (aus 180 Mitarbeiter x 30 m² Gesamtfläche je Mitarbeiter inkl. Nutz- und Technikflächen)

- Monatsmiete ca. 91.800,00 EUR
  (aus 5.400 m² Gesamtflächenbedarf x 16,00-17,00 EUR/m² inkl. Nebenkosten)
- Gesamtmietkosten ca. 3,5 Mio. EUR
  (aus 91.800,00 EUR x 40 Monate Bauzeit)

Es können sich zusätzliche Kosten ergeben, falls ein Mietobjekt dieser Größe nur mit einer verlängerten Mindestmietdauer im Mietmarkt erhältlich ist, welche den tatsächlichen Bedarf überschreitet.

Gemäß aktuellem Raumplanungsbericht IV (VO/2025/14014) ergibt sich die Möglichkeit, Mitarbeitende aus dem Fachbereich 2, die aktuell in den Häusern Kronsforde, Trave und Altbau ihren Arbeitsplatz haben, zukünftig in ein als „Soziales Rathaus“ avisiertes Mietobjekt in der Ziegelstraße zu verlagern. Bei einer Anmietung würden die Kosten für eine Interimslösung entfallen.

Für den Fall, dass die Verwaltung den politischen Auftrag zur Verlagerung erhält, erfolgen derzeit Planungen, den 2. Bauabschnitt Haus Trave nach einem Leerzug ganzheitlich einer Instandsetzung zu unterziehen. Es ergeben sich erhebliche, zeitliche und finanzielle Vorteile in einem solchen Bauablauf.

Zudem wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft, ob auch der 7. Bauabschnitt Haus Kronsforde nach einem vollständigen Leerzug durchgängig einer Grundsanierung unterzogen werden kann, da auch hier von einem Ersatz der geschädigten Fassade auszugehen ist.

## 6. Termine

Ein Rahmenterminplan liegt derzeit für die Maßnahmen 1. Bauabschnitt Trafo und Netzersatzanlage und 2. Bauabschnitt Haus Trave vor. Für die weiteren Bauabschnitte werden diese erst im Rahmen der jeweils zugehörigen Planung erstellt.
Einem groben Gesamtprojektplan für die Baumaßnahmen zur Grundinstandsetzung des Gesamtstandortes VzM folgend wird die gesamte Bauzeit ca. 10 Jahre betragen und im 1. Quartal 2026 beginnen. Die Bauabschnitte werden, auf der Grundlage einer groben Annahme insbesondere für die späteren Maßnahmen, wie folgt zeitlich ablaufen:

| **Bauabschnitt** | **Bauzeit** | **Baubeginn** |
|---|---:|---|
| 1. BA: Trafo und Netzersatzanlage | ½ Jahr | 1. Quartal 2026 |
| 2. BA: Haus Trave und Verbindungsgang | 3 ¼ Jahre | 3. Quartal 2026 |
| 3. BA: Tiefgarage | 1 ¾ Jahre | 2. Quartal 2026 |
| 4.1 BA – Teil 1: Rechenzentrum | ½ Jahr | 3. Quartal 2026 |
| 4.2 BA – Teil 2: Altbau | 2 Jahre | ca. 2030 |
| 5. BA: Archivkeller | 1 Jahr | ca. 2032 |
| 6. BA: Haus Sophienstraße | 2 Jahre | ca. 2032 |
| 7. BA: Haus Kronsforde | 2 Jahre | ca. 2034 |

## 7. Kosten

Die Kosten für Haus Trave und Verbindungsgang liegen als Vorabzug der Kostenberechnung vor. Auf dieser Basis wurden die Kosten für die Häuser Altbau, Kronsforde und Sophienstraße wie folgt ermittelt. Es wurden die Kosten pro Bruttogrundfläche errechnet und mit der Bruttogrundfläche der jeweiligen Häuser und einem Faktor zur Würdigung des bauli-

chen Zustandes entsprechend multipliziert. Zusätzlich wurden die angenommenen, möglichen energetischen Maßnahmen prognostiziert. Die Installation von PV-Anlagen wurde nicht berücksichtigt, da die Wirtschaftlichkeit aufgrund der möglichen Flächen noch nicht geprüft werden konnte. Im langfristigen Planungsfortschritt werden die Kostenprognosen durch die Erkenntnisse aus den jeweiligen Entwurfsbearbeitungen und den zugehörigen Kostenberechnungen der einzelnen Bauabschnitte eine zunehmende Genauigkeit aufweisen.

Kostenansatz VZM, Stand 2024, ohne Indizierung für Preissteigerungen kommender Jahre, inkl. MwSt., (nur informell: sehr grob zu erwartende Kostensteigerung jährlich ca. 3 – 6 %):

| | |
|---|---|
| • 1. BA Trafo und Netzersatzanlage | 2,0 Mio. EUR |
| • 2. BA Haus Trave mit Verbindungsgang | 26,0 Mio. EUR |
| • 3. BA Tiefgarage | 3,5 Mio. EUR |
| • 4. BA Altbau und Rechenzentrum | 15,0 Mio. EUR |
| • 5. BA Archivkeller | 1,5 Mio. EUR |
| • 6. BA Sophienstraße | 13,5 Mio. EUR |
| • 7. BA Haus Kronsforde | 22,5 Mio. EUR |
| **Gesamtkosten** | **84,0 Mio. EUR** |

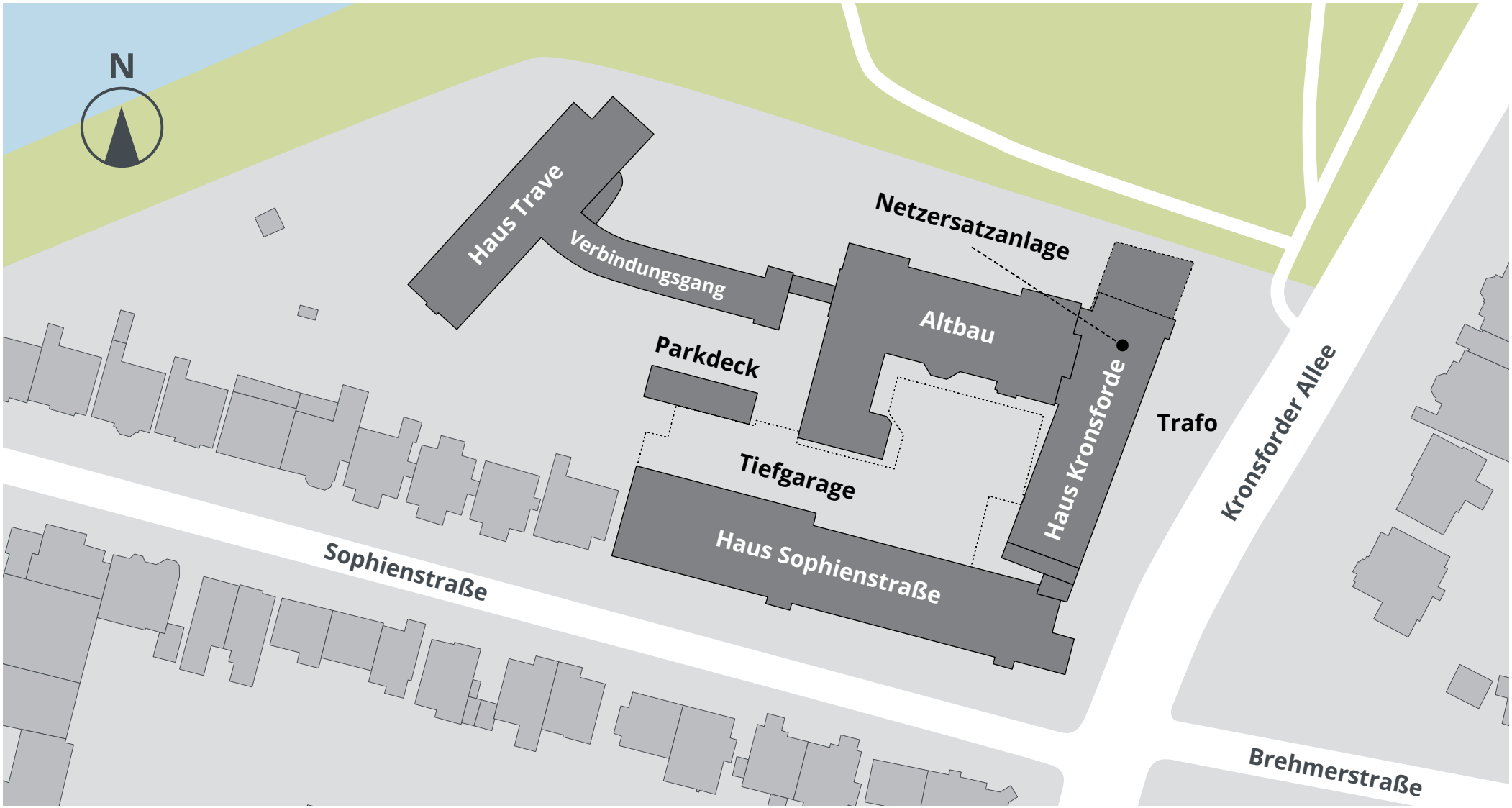
Über den Projektfortlauf wird zukünftig jährlich sowie ggf. zusätzlich anlassbezogen in den politischen Gremien berichtet.

**Anlagen:**

1 – Übersichtsplan Gebäudekomplex Verwaltungszentrum Mühlentor

Senatorin Joanna Hagen

# Lageplan Verwaltungszentrum Mühlentor




**Maßstab** 1:1.000

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/14014**
**öffentlich**

**Lübeck, 24.02.2025**

# Bericht
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.651 - Gebäudemanagement**

**Bearbeitung: Frank Graap (E-Mail: frank.graap@luebeck.de Telefon: 122-6260)**

## Zwischenbericht Raumplanung IV

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 03.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 17.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**

Bei dem vorliegenden Zwischenbericht Raumplanung IV handelt es sich um eine Fortschreibung der Zwischenberichte Raumplanung I vom 26.11.2019 (VO/2019/07951), Raumplanung II vom 17.06.2021 (VO/2021/09736) und Zwischenbericht Raumplanung III vom 28.03.2024 (VO/2022/11513). Nach Beratung der Bürgerschaft des Zwischenberichts Raumplanung III am 28.03.2024 wurde der folgende Antrag von CDU/Bündnis 90/Die Grünen und der FDP (VO/2022/11513-01) für die weitere Planung beschlossen:

1. Der konkrete Bedarf an zukünftigen Büroräumen ist noch einmal zu überprüfen und darzustellen. Bei der Bemessung des Flächenbedarfs sind die Auswirkungen des demografischen Wandels, die potenzielle Ausweitung von Homeoffice sowie die Einführung von „New Work“- Arbeitsformen zu berücksichtigen.

2. In der Wirtschaftlichkeitsberechnung werden „laufende Kosten“ in den Varianten mit einer identischen Summe angesetzt. In einer Überarbeitung sind die konkreten Bewirtschaftungskosten der einzelnen Immobilien anzusetzen.

3. Die Aufwendungen und der Zeithorizont der notwendigen energetischen Sanierung der möglicherweise im Bestand verbleibenden Verwaltungsgebäude zum Erreichen der Klimaneutralität ist zu benennen und in die Wirtschaftlichkeitsberechnung aufzunehmen. Hierzu ist der Bestand systematisch zu erfassen (technischer Zustand/Verbräuche/prognostizierte Lebensdauer mit Instandsetzung und Sanierungsbedarf/Bewertung der energetischen Qualität).

4.Die Roddenkoppel wird nicht mehr priorisiert. Als neue eventuelle Standorte werden das Schlachthofgelände und der Volksfestplatz geprüft. Die Verwaltung wird gebeten, weitere mögliche Standorte, die eine schnelle Umsetzung zulassen, zu benennen. Dabei werden Grundstücke, die sich nicht im Besitz der Stadt befinden, nicht ausgeschlossen. Da der Standort „Bundesbankgebäude“ für die räumliche Zusammenführung des GMHL nicht mehr zur Verfügung steht, soll die Verwaltung prüfen, wie dies kompensiert werden kann.

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

**Bericht:**

Siehe Anlage 1

**Anlagen:**
1 – Zwischenbericht Raumplanung IV

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

# Zwischenbericht Raumplanung IV

für die Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck

Hansestadt LÜBECK
Fachbereich Planen und Bauen
5.651 Gebäudemanagement

## Vorwort

Bei dem vorliegendem Zwischenbericht Raumplanung IV handelt es sich um eine Fortschreibung der Zwischenberichte Raumplanung I vom 26.11.2019 (VO/2019/07951), Raumplanung II vom 17.06.2021 (VO/2021/09736) und Zwischenbericht Raumplanung III vom 28.03.2024 (VO/2022/11513). Nach Beratung der Bürgerschaft des Zwischenberichts Raumplanung III am 28.03.2024 wurde folgender Antrag von CDU/Bündnis 90/Die Grünen/FDP (VO/2022/11513-1) für die weitere Planung beschlossen:

1.) Der konkrete Bedarf an zukünftigen Büroräumen ist noch einmal zu überprüfen und darzustellen. Bei der Bemessung des Flächenbedarfs sind die Auswirkungen des demografischen Wandels, die potenzielle Ausweitung von Homeoffice sowie die Einführung von „New Work"- Arbeitsformen zu berücksichtigen.

2.) In der Wirtschaftlichkeitsberechnung werden „laufende Kosten" in den Varianten mit einer identischen Summe angesetzt. In einer Überarbeitung sind die konkreten Bewirtschaftungskosten der einzelnen Immobilien anzusetzen.

3.) Die Aufwendungen und der Zeithorizont der notwendigen energetischen Sanierung der möglicherweise im Bestand verbleibenden Verwaltungsgebäude zum Erreichen der Klimaneutralität ist zu benennen und in die Wirtschaftlichkeitsberechnung aufzunehmen. Hierzu ist der Bestand systematisch zu erfassen (technischer Zustand/Verbräuche/prognostizierte Lebensdauer mit Instandsetzung und Sanierungsbedarf/Bewertung der energetischen Qualität).

4.) Die Roddenkoppel wird nicht mehr priorisiert. Als neue eventuelle Standorte werden das Schlachthofgelände und der Volksfestplatz geprüft. Die Verwaltung wird gebeten, weitere mögliche Standorte, die eine schnelle Umsetzung zulassen, zu benennen. Dabei werden Grundstücke, die sich nicht im Besitz der Stadt befinden, nicht ausgeschlossen. Da der Standort „Bundesbankgebäude" für die räumliche Zusammenführung des GMHL nicht mehr zur Verfügung steht, soll die Verwaltung prüfen, wie dies kompensiert werden kann

## Zu 1:

**Derzeitige Situation:**

Im Rahmen des Zwischenberichts Raumplanung III wird erläutert, dass sich der Flächenbedarf der Verwaltung insgesamt auf ca. 71.950 qm beläuft. Hierbei handelt es sich um einen Bedarf, der im Jahr 2022 ermittelt worden ist. Mit diesem Flächenbedarf sind die heute vorhandenen räumlichen Kapazitäten der Verwaltung erschöpft. Es sind jedoch ca. 18 % der Stellen in der Verwaltung derzeit unbesetzt. Zudem sind im Jahr 2023 und 2024 zusätzliche Stellen durch die Bürgerschaft genehmigt worden. Auch für das Jahr 2025 sind zusätzliche Stellen in der Haushaltssitzung der Bürgerschaft beschlossen worden. Die Besetzung dieser Stellen kann z.T. nur erfolgen, da aufgrund einer Fluktuation Arbeitsplätze aufgegeben werden, deren Nachbesetzung aufgeschoben werden muss, bis ein Arbeitsplatz zur Verfügung steht. Auch werden Stellen mitunter nicht ausgeschrieben, da ein potenzieller Arbeitsplatz nicht zur Verfügung steht. Durch die zusätzlichen Stellen, sowie der erforderlichen Schaffung von Arbeitsplätzen für bestehende, aber derzeit nicht besetzte Stellen, beläuft sich der aktuelle Raumbedarf auf ca. 84.900 m². Dieser Raumbedarf ergibt sich aus dem Stellenzuwachs seit dem Jahr 2022 und der Tatsache, dass, sofern Arbeitsformen die einem New-Work-Gedanken folgen, zugrunde gelegt werden, je Arbeitsplatz eine Gesamtfläche von ca. 25 m² pro Mitarbeitenden benötigt wird. Diese Gesamtfläche beinhaltet nicht nur den jeweiligen Arbeitsplatz, sondern darüber hinaus einen Anteil an Besprechungs- und Pausenräumen, Sanitärbereichen, Flure und Funktionsräume.

**Auswirkungen des demografischen Wandels:**

Veränderungen des Flächenbedarfs aufgrund des demografischen Wandels lassen sich nicht ableiten, da nach einem Austritt eines Mitarbeitenden die Stelle grundsätzlich nachbesetzt wird, sofern die vom ausgeschiedenen Mitarbeitenden geleisteten Tätigkeiten weiterhin erbracht werden müssen. Eine Reduzierung der Arbeitsplätze ist zurzeit aufgrund des demografischen Wandels nicht zu erwarten.

**Potenzielle Ausweitung von Homeoffice:**

Der Anteil an sogenannter Telearbeit in der Verwaltung steigt kontinuierlich. Die Hansestadt Lübeck als Arbeitgeberin darf die Mitarbeitenden nicht zur Telearbeit verpflichten. Dies erfolgt ausschließlich auf Initiative der Mitarbeitenden. Eine signifikante Minderung des Flächenbedarfs lässt sich jedoch nur bei hohen Telearbeitsanteilen der Wochenarbeitszeit realisieren. Insgesamt sind rd. 2.600 Mitarbeitende der Stadtverwaltung telearbeitsfähig. Ca. 1.000 Mitarbeitende verfügen bereits über einen genehmigten Telearbeitsplatz. Derzeit sind die Telearbeit wahrnehmenden Mitarbeitenden an durchschnittlich ca. 30-35 % der Wochenarbeitszeit zuhause tätig.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Anzahl an potenziellen Telearbeitsplätzen in der Verwaltung begrenzt ist. Für folgende Funktionen ist die Ausübung der Tätigkeiten in Telearbeit nicht möglich:

- Tätigkeiten in der Gefahrenabwehr (bspw. Einsatzdienst Rettungsdienst und Brandschutz, Kommunaler Ordnungsdienst),
- Gewerblich tätige (bspw. Bauhöfe, Reinigung, Hausmeisterdienste)
- Tätigkeiten mit Publikumsverkehr (z.B. Bürgerservicebüros, Ausländerbehörde, Kfz-Zulassungsstelle, Stadtbibliothek, Museen, Materielle Hilfen, Beratungsstellen des Jugendamts, Dienste des Gesundheitsamts, Standesamt), weil zum Teil rechtlich die persönliche Vorsprache vorgeschrieben ist,
- Tätigkeiten, für die wegen der Verarbeitung personenbezogener Daten besonders hohe datenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten sind, die im häuslichen Umfeld nicht sichergestellt werden können. Hier kann die geplante Einführung der E-Akte ggf. neue Möglichkeiten eröffnen. Ein Zeithorizont für die gesicherte Umsetzung der E-Akte ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorhersehbar.

Die vorgenannten Tätigkeitsbereiche sind sehr personalintensiv, weshalb absehbar davon auszugehen ist, dass die Gewährung von Telearbeit nicht sprunghaft steigen kann.

**Einführung von New-Work-Arbeitsformen:**

Die Verwaltung pilotiert derzeit den Einsatz von Desk-Sharing. Dies vor allem, um die vorhandene Raumnot abzumildern. Desk-Sharing ist mitbestimmungspflichtig und ist mit einem Wandel der Arbeitskultur verbunden. Mitarbeitende der Verwaltung sind über Jahrzehnte in Einzel- oder Doppelbüros mit einem festen Arbeitsplatz tätig gewesen, weshalb eine Maßnahme wie Desk-Sharing nur sukzessive umgesetzt werden sollte und kann, um die notwendige Akzeptanz der Mitarbeitenden zu erzielen. Um Flächen durch Desk-Sharing zu reduzieren, sind erheblich höhere Telearbeitsquoten erforderlich, die derzeit nicht realisierbar sind. Zudem müssen weitere Voraussetzungen geschaffen werden, wie z.B. eine vollumfänglich funktionsfähige E-Akte und die Anschaffung einer Raumbelegungssoftware mit der die Mitarbeitenden ihren Arbeitsplatz jeweils buchen können, sowie des Erlasses einer Clean-Desk-Richtlinie die von den Mitarbeitenden zwingend einzuhalten ist.

**Moderne Raumstrukturen:**

War das klassische Verwaltungsgebäude bisher geprägt von einer kleinteiligen Raumstruktur so ist in den vergangenen Jahren, mit dem Bezug neuer Verwaltungsstandorte, hierbei ein deutlicher Wandel einhergegangen. So wurden Front- und Backofficebereiche realisiert, offene Raumstrukturen bei gleichzeitiger Schaffung von einer ausreichenden Anzahl von Rückzugsmöglichkeiten oder Co-Working-Spaces geschaffen. Insgesamt lässt sich jedoch hierzu feststellen, dass es zwar Raumeinsparungen durch die Auflösung kleinteiliger Raumstrukturen, hin zu offenen Mehrpersonenbüros gibt, diese jedoch durch die zusätzliche Schaffung von Rückzugs- und Besprechungsmöglichkeiten, sowie den verschiedenen Tätigkeiten angepasste Arbeitsplätze (z.B. Projektarbeit, Konzentrationsarbeit, Kreativarbeit, Öffentlichkeitsarbeiten oder informelle Flächen) egalisiert wurden.

**Fazit:**

Bei der weiteren Betrachtung des Flächenbedarfs im Zuge der räumlichen Neuausrichtung der Verwaltungsstandorte ist grundsätzlich von einem Raumbedarf von rd. 85.000 m² auszugehen. Die derzeitige Fläche von rd. 72.000 m² reicht nicht aus, um alle Stellen, die in der Verwaltung besetzt werden müssen, mit einem Arbeitsplatz zu versorgen. So gibt es aktuell ein räumliches Defizit von ca. 18 %. Durch die Nutzung der Telearbeit und der sukzessiven Einführung neuer Arbeitsformen, wie z.B. Desk-Sharing, wird es perspektivisch möglich sein, einen geringeren Flächenverbrauch zu erzielen. Bei der weiteren Bewertung der zukünftigen räumlichen Organisation der Verwaltung wurde dies im Folgenden bereits berücksichtigt.

**Das Wichtigste auf einen Blick:**

- Die Raumnot in der Verwaltung ist aufgrund wachsender Personalzahlen groß

- Auch unter der Berücksichtigung von New-Work-Arbeitsformen besteht ein räumliches Defizit von ca. 13.000 m²

- Eine Reduzierung des Raumbedarfs aufgrund des demografischen Wandels oder Home-Office-Tätigkeit ist kurzfristig im aktuellen Gebäudebestand nicht zu erwarten, wird aber perspektivisch berücksichtigt.

## Zu 2:

Die laufenden Kosten der Wirtschaftlichkeitsberechnung setzen sich zusammen, aus den realen laufenden Bewirtschaftungskosten des letzten vollständig abgerechneten Jahres 2023. Für die Neubauvarianten wurden Schätzwerte, basierend auf entsprechende Erfahrung der Immobilienbewirtschaftung, angesetzt.

In der Darstellung der Variante 3 ist bei der Berechnung noch das Bundesbankgebäude angegeben, welches zum Zeitpunkt der Berichterstellung als potenzieller Standort denkbar war.

Auf die einzelnen Gebäude aufgeteilt ergeben sich folgende Kosten:

| **Laufende Kosten pro Jahr Variante 2 (gerundet)** | |
|---|---|
| | |
| Neubau: | 2.775.000,00 € |
| VZM: | 1.862.500,00 € |
| Lichthof: | 1.900.000,00 € |
| FA 27-29: | 250.000,00 € |
| | |
| **Summe:** | **6.787.500,00 €** |
| **Laufende Kosten pro Jahr Variante 3 (gerundet)** | |
| | |
| Neubau/Anbau: | 1.398.000,00 € |
| VZM: | 1.862.500,00 € |
| Lichthof: | 1.900.000,00 € |
| FA 27-29: | 250.000,00 € |
| *Bundesbankgebäude: | 400.000,00 € |
| Einsiedelstraße 6: | 300.000,00 € |
| Schildstraße 12-14: | 80.000,00 € |
| Meesenring 8: | 200.000,00 € |
| *Kaisertor: | 200.000,00 € |
| Mühlendamm 1-3 | 100.000,00 € |
| Zeughaus: | 115.000,00 € |
| | |
| **Summe:** | **6.805.500,00 €** |

***Diese Standorte werden zukünftig nicht weiter betrachtet. Sie diesen lediglich zur Vergleichbarkeit in Bezug auf den Zwischenbericht Raumplanung III und der vollständigen Bearbeitung des 2. Punktes des Auftrags, der diesem Zwischenbericht zugrunde liegt.**

## Zu 3:

Bei den in den Varianten 2 und 3 genannten städtischen Liegenschaften, die erhaltenswürdig sind, handelt es sich um folgende Standorte:

- Verwaltungszentrum Mühlentor
- Fackenburger Allee 27-29
- Meesenring 8
- Zeughaus
- Mühlendamm 1-3
- Schildstraße 12-14

Hinsichtlich der Fragestellung der Sanierungsbedürftigkeit, unter Berücksichtigung energetischer Aspekte kann Folgendes festgehalten werden:

1.) Verwaltungszentrum Mühlentor

a.) Haus Trave/Verbindungsgang:

- ➔ Technischer Zustand: Schlecht
- ➔ Energetischer Zustand: Schlecht
- ➔ Grobkostenschätzung für eine Grundsanierung inkl. energetischer Sanierung: 29,5 Mio. EUR (Stand: 2025)
- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Dach- und Fassadensanierung, Fensteraustausch
- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 25.000 EUR

b.) Haus Altbau:

- ➔ Technischer Zustand: Schlecht
- ➔ Energetischer Zustand: Schlecht
- ➔ Grobkostenschätzung für eine Grundsanierung inkl. energetischer Sanierung: 15 Mio. EUR (Stand: 2025)
- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Dach- und Fassadensanierung, Fensteraustausch
- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 10.000 EUR

c.) Haus Kronsforde:

- ➔ Technischer Zustand: Schlecht
- ➔ Energetischer Zustand: Schlecht
- ➔ Grobkostenschätzung für eine Grundsanierung inkl. energetischer Sanierung: 22,5 Mio. EUR (Stand: 2025)

- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Dach- und Fassadensanierung, Fensteraustausch
- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 20.000 EUR

d.) Haus Sophienstraße:

- ➔ Technischer Zustand: Schlecht
- ➔ Energetischer Zustand: Schlecht
- ➔ Grobkostenschätzung für eine Grundsanierung inkl. energetischer Sanierung: 17 Mio. EUR (Stand: 2025)
- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Dach- und Fassadensanierung, Fensteraustausch
- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 20.000 EUR

Durch die energetischen Sanierungsmaßnahmen im Zuge einer Gesamtsanierung des VZM lassen sich potenziell jährlich insgesamt bis zu ca. 75.000 EUR an Wärmekosten einsparen.

2.) Fackenburger Allee 27-29:

- ➔ Technischer Zustand: Das Gebäude wurde weitestgehend saniert.
- ➔ Energetischer Zustand: Eine energetische Sanierung der Dächer, sowie der Austausch der Fenster ist bereits erfolgt.
- ➔ Grobkostenschätzung für verbliebene Sanierungsmaßnahmen inkl. zusätzlicher energetischer Sanierung: 10,7 Mio. EUR (Stand: 2025)
- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Fassadensanierung,
- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 20.000 EUR

3.) Meesenring 8:

- ➔ Technischer Zustand: Schlecht; es handelt sich bereits um eine laufende Sanierungsmaßnahme
- ➔ Energetischer Zustand: Schlecht
- ➔ Grobkostenschätzung für eine Grundsanierung inkl. energetischer Sanierung: 14 Mio. EUR (Stand: 2025)
- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Dach- und Fassadensanierung, Fensteraustausch, neuer Wärmeerzeuger

- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 40.000 EUR

4.) Zeughaus:
- ➔ Technischer Zustand: Teilsaniert
- ➔ Energetischer Zustand: Durchschnittlich
- ➔ Grobkostenschätzung für eine Grundsanierung (Brandschutz) inkl. energetischer Sanierung: 5 Mio. EUR (Stand: 2025)
- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Fensteraustausch
- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 15.000 EUR

5.) Mühlendamm 1-3 (Archiv):
- ➔ Technischer Zustand: Schlecht.
- ➔ Energetischer Zustand: Schlecht
- ➔ Grobkostenschätzung für eine Grundsanierung inkl. energetischer Sanierung: 5 Mio. EUR (Stand: 2025)
- ➔ Lebensdauer nach erfolgter Sanierung: 60 Jahre
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen: Dach- und Fassadensanierung, Fensteraustausch
- ➔ Entwicklung der Wärmeenergie nach der Sanierung: Das jährliche Einsparpotenzial liegt bei ca. 30.000 EUR

6.) Schildstraße 12-14:
- ➔ Technischer Zustand: Saniert; Keine Maßnahmen erforderlich
- ➔ Energetischer Zustand: Angemessen unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- ➔ Lebensdauer: ca. 50 Jahre

Die potenziell verbleibenden Standorte sind somit in Teilen sanierungsbedürftig, vor allem unter energetischen Aspekten. Insgesamt sind notwendige Investitionen in Höhe von ca. 119 Mio. EUR (Stand: 2025) für die sechs Standorte mit einer Fläche von rd. 44.100 m² erforderlich. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei um Grobkostenschätzungen handelt, die als Orientierung dienen, jedoch noch Kostenungenauigkeiten beinhalten können.

Ein Neubau in dieser Größenordnung würde allein für den Hochbau ca. 135 Mio. EUR verursachen. Hier sind noch keine Kosten für ein Grundstück oder Gründungskosten, Baunebenkosten, Erschließungskosten, die Außenanlagen und die Ausstattung enthalten, sodass von einem erheblich höheren Gesamtkostenvolumen von ca. 200 Mio. EUR (Stand: 2025) auszugehen ist.

Durch die genannten Maßnahmen lassen sich potenziell an den sechs Standorten insgesamt jährlich ca. 180.000 EUR an Wärmeenergiekosten einsparen.

Da im nun Folgenden Punkt 4 des Antrags vorgegeben wird, dass der Standort Roddenkoppel nicht mehr priorisiert werden soll, ist die vorhandene Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus dem Zwischenbericht Raumplanung III in weiten Teilen unbrauchbar geworden, da sie wiederkehrend den Vergleich zum Standort Roddenkoppel betrachtet. Eine Einarbeitung der vorgenannten Zahlen in die bestehende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist daher nicht zielführend.

**Das Wichtigste auf einen Blick:**

- Sechs im Eigentum der Hansestadt Lübeck stehende Gebäude mit einer Fläche von ca. 51.000 m² sind erhaltungswürdig

- Die Sanierung der Gebäude, einschließlich energetischer Maßnahmen, verursacht Investitionskosten in Höhe von ca. 119 Mio. EUR (Stand: 2025)

- Ein Neubau in vergleichbarer Größe verursacht Kosten in Höhe von ca. 200 Mio. EUR (Stand: 2025)

- Durch die Sanierung der sechs Gebäude lassen sich jährlich ca. 180.000 EUR an Wärmeenergiekosten einsparen

## Zu 4:

Nachdem die Roddenkoppel nicht mehr priorisiert werden soll, hat die Verwaltung zunächst die Prüfungen der Standorte „Volksfestplatz“ und „Schlachthofgelände“ vorgenommen. Die Standorte wurden bereits im Jahr 2021 im Zuge der Erstellung des Zwischenberichts Raumplanung II geprüft.

Die Abteilung Stadtentwicklung hat daraufhin die seinerzeitige Standortuntersuchung überprüft und dabei folgende Kriterien berücksichtigt:

- Grundstücksgröße in m²
- Eigentum: Es wird zwischen privatem und städtischem Eigentum unterschieden.
- Erreichbarkeit: Grobeinschätzung zur Erreichbarkeit des Standortes in den Abstufungen gut, mittel und schlecht mit den Verkehrsmitteln zu Fuß, Fahrrad, MIV und dem ÖPNV

Beispielhaft „gute Erreichbarkeit“:

- zu Fuß: Nähe zu anderen frequentierten Einrichtungen und/oder wichtigen fußläufigen Wegebeziehungen (Kunden), Nähe zu anderen Verwaltungseinheiten (Mitarbeiter)
- Fahrrad: zentrale Lage mit guter Erreichbarkeit (Mitarbeiter und Kunden)
- Auto: Lage an Hauptverkehrsstraße, Stellplätze
- ÖPNV: Lage an Bushaltestelle mit möglichst hoher Bedienfrequenz oder Bahnhaltepunkt
- Baurecht: Dieses Kriterium umfasst eine Prüfung des bestehenden Bauplanungsrechtes und der Erforderlichkeit ein Verfahren zur Aufstellung eines B-Plans oder zur Entwidmung planfestgestellter Flächen einzuleiten.

Bauordnungsrechtliche Einordnung:

- Maß der baulichen Nutzung: Es wurden grobe Annahmen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen, um die max. erreichbare Geschossfläche und die Anzahl der notwendigen Stellplätze für das Verwaltungsgebäude zu berechnen. Für einzelne Standorte wurden verschiedene Varianten entwickelt, um das Spektrum der max. baulichen Ausnutzung der Grundstücke in Abhängigkeit der Ausgestaltung der Stellplatzanlage (ebenerdige Stellplatzanlage; Parkhaus und Tiefgarage) aufzuzeigen. Die Annahmen können keine detaillierten Baumassenstudien oder städtebauliche Entwürfe ersetzten, insbesondere da die Standorte weitestgehend innerhalb von städtebaulich sensiblen Bereichen liegen.

- Weitere Anmerkungen: Unter diesem Aspekt werden weitere städtebauliche Rahmenbedingen (bspw. Städtebauförderung, Nutzungskonflikte, stadtgestalterische Bedeutung, Sichtachsen auf das UNESCO Welterbe etc.) stichpunktartig aufgelistet.
- Beurteilung: Abschließend wird die Eignung als potentieller Verwaltungsstandort in die Kategorien (A= geeignet, B = bedingt geeignet und C = ungeeignet) beurteilt.

Die Analyse des Volksfestplatzes ergibt basierend auf den Kriterien folgendes Ergebnis:

<table>
<tr><td rowspan="7"> <br>Kategorie C:<br><br>Der Standort ist für ein Verwaltungszentrum bedingt bis nicht geeignet.<br><br>Trotz ausreichender Grundstücksfläche für die Entwicklung eines Verwaltungsneubaus, weist das Grundstück kaum attraktive Lage- und Standorteigenschaften auf, die einer Entwicklung des Standortes mit dem Schwerpunkt Büro entsprechen. Für Mitarbeitende von anderen Verwaltungsstandorten sowie den Großteil der Lübecker Bürger:innen wäre der Standort ohne Auto nicht gut zu erreichen.</td><td colspan="2">Volksfestplatz</td></tr>
<tr><td>Grundstücksgröße</td><td>Grundstück: 61.700 m²<br>Baugrundstück (Grundstücksfläche abzgl. Fläche für Waldabstand): 49.700 m²</td></tr>
<tr><td>Eigentum</td><td>Hansestadt Lübeck</td></tr>
<tr><td>Aktuelle Nutzung</td><td>• Restnutzung Schützenverein<br>• Seit 2021: Obdachlosenunterkunft 1<br>• Seit 2022: Obdachlosenunterkunft 2<br>(geplant bis 2026)</td></tr>
<tr><td>Erreichbarkeit</td><td>zu Fuß: schlecht<br>Fahrrad: mittel<br>Auto: gut<br>ÖPNV: mittel</td></tr>
<tr><td>Baurecht</td><td>Aufstellungsbeschluss B-Plan 06.12.00<br>B-Plan-Verfahren erforderlich</td></tr>
<tr><td>Maß der baulichen Nutzung<br><br>(Annahmen):</td><td>GRZ: 0,4<br>Vollgeschosse: III<br>Überbaubare Grundfläche: 19.880 m²<br>Max. BGF gesamt: 59.640 m²<br>Notwendige Stellplätze: 667 SP (á 25 m²)<br>Fläche für Stellplätze: 16.700 m²</td></tr>
<tr><td>Anmerkungen</td><td>Altlastensanierung auf Grundstück erforderlich; Verlagerung Schützenverein erfor-</td></tr>
</table>



101 von 800 in Zusammenstellung

| | | |
|---|---|---|
| | | derlich (Finanzierung offen); Bedarf als Multifunktionsfläche für Zwischennutzungen, Entwicklung als Wohnquartier mit überwiegend Geschosswohnungsbau und ggf. mit Integration eines Altenpflegeheims beabsichtigt |

Die Analyse des Standorts Ehem. Seegrenzschlachthof ergibt basierend auf den vorgenannten Kriterien folgendes Ergebnis:

Kategorie B:

Der Standort ist für ein Verwaltungszentrum bedingt geeignet. Der private Eigentümer plant entsprechend des Bürgerschaftsbeschlusses (VO/2019/08051) einen Verbrauchermarkt und Wohnnutzungen. Die max. realisierbare Geschossfläche ist abhängig von dem Umgang mit dem Baudenkmal „Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof“ und der Schaffung von zusätzlichen Grün- und Wegeverbindungen. Aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen und der Anforderungen an ein Verwaltungszentrum sind zwingend vertiefende städtebauliche Entwürfe erforderlich, um die max. realisierbare Geschossfläche zu ermitteln.

| **Ehemaliger Seegrenzschlachthof** | |
|---|---|
| Grundstücksgröße | rd. 30.990 m² |
| Eigentum | privates Eigentum |
| Aktuelle Nutzung | Gewerbebrache (ehemaliger Schlachthof) |
| Erreichbarkeit | zu Fuß: mittel<br>Fahrrad: gut<br>Auto: gut<br>ÖPNV: gut |
| Baurecht | Aufstellungsbeschluss B-Plan 04.41.00<br>B-Plan-Verfahren erforderlich |
| Maß der baulichen Nutzung: | Vollgeschosse: II - V<br>Stellplätze: Tiefgarage<br>Geschossfläche: nicht bezifferbar<br><br>Es sind vertiefende städtebauliche Entwürfe erforderlich, um die max. realisierbare Geschossfläche zu ermitteln. |
| Anmerkungen | Städtebauförderung Lübeck Nordwest; Gesamtkonzept erforderlich; Fördermittel aus Städtebauförderung ggfs. Nutzbar (risikobehaftet); Sachgesamtheit Seegrenzschlachthof (Gebäude inkl. Freiflächen); Nachnutzung der Bestandgebäude erforderlich (daher wahrscheinlich kein kompaktes Verwaltungsgebäude, sondern mehrere kleinere Gebäude); Altlastensanierung er- |

| | | |
|---|---|---|
| | | forderlich; Eigentümer plant die Errichtung eines Verbrauchermarktes und Wohnungsbau; Grünflächenanteil erforderlich aufgrund Defizit im angrenzenden Quartier Brolingplatz; direkte Anbindung Richtung Roddenkoppel/ Altstadt fehlt; langfristig ggfs. Lage am Bahnhaltepunkt und Radschnellweg |

Nach der bisherigen Informationslage des Fachbereich 5 ist der private Eigentümer nach wie vor an der Realisierung seines Vorhabens interessiert. Letzte Abstimmungen mit dem Eigentümer haben ergeben, dass er derzeit die weitere Entwicklung des Vorhabens im Sinne der gefassten politischen Beschlüsse forciert, weshalb eine Übernahme des Geländes durch die Hansestadt Lübeck keine Option darstellt.

Eine umfangreiche Überprüfung von potenziell bebaubaren Grundstücken, sowohl aus dem städtischen Bestand als auch aus Fremdeigentum, mit der notwendigen Größe und den erforderlichen Kriterien zur Lage, Erreichbarkeit und dem vorliegenden Baurecht hat bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weitere Lösungsoption ergeben.

Um trotzdem eine alternative Lösung zur räumlichen Neuaufstellung der Stadtverwaltung aufzuzeigen, die gleichzeitig eine Kompensation des Bundesbankgebäudes und der damit verbundenen Nutzung zur räumlichen Zusammenführung des Gebäudemanagements bedeutet, hat die Verwaltung umfangreiche Standortprüfungen vorgenommen.

Im Ergebnis steht eine alternative Variante zu den bisher in der Prüfung befindlichen Varianten 2 und 3 aus dem Zwischenbericht Raumplanung II, die von den ursprünglich drei Varianten verblieben waren. Die neue Variante 4 verzichtet auf einen Neubau, verringert die Anzahl an städtischen Mietobjekten für die Büronutzung und sorgt in der Gesamtfläche dafür, dass der erforderliche Raumbedarf aus Punkt 1 auf einer erheblich geringeren Fläche abgebildet werden kann.

Anzumerken ist, dass auch bei dieser Variante 4 nicht disponible Standorte, wie Bürgerservicebüros, Nachbarschaftsbüros, das Standesamt, Stadtbibliotheken, Feuerwehren etc., wie auch bei den bisherigen Varianten, nicht betrachtet werden.

Zentraler Baustein dieser neuen Variante 4 ist eine Nutzung von Flächen im Gebäude „Ziegelstraße 150“ der Deutschen Rentenversicherung Nord (DRV-Nord).

Die DRV Nord ist an die Hansestadt Lübeck herangetreten und hat erfragt, inwieweit die Stadt jetzt und langfristig einen Raumbedarf für Büroarbeitsplätze sieht. Hintergrund der Anfrage ist, dass es auch bei der DRV Nord aufgrund der steigenden Produktivität und

den Entwicklungen im Bereich mobiles Arbeiten perspektivisch ein Potenzial an freien Flächen gibt. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und einer langfristig sinnvollen Nutzung der doch besonderen Immobilie „Ziegelstraße 150“ prüft die DRV Nord derzeit Möglichkeiten der weiteren Vermietung von Flächen.

Die Hansestadt Lübeck könnte in diesem Fall am Standort Ziegelstraße 150 Gebäudeflächen anmieten. Da die DRV Nord erhebliche Schnittstellen zur städtischen Sozialverwaltung aufweist, entstand aus dieser Möglichkeit die Idee zur Errichtung eines gemeinsamen Behördenzentrums. Die Nutzung der Ziegelstraße 150 als behördenübergreifende Einrichtung wäre ein einzigartiges Leuchtturmprojekt, das diverse behördliche Dienstleistungen räumlich bündelt und darüber hinaus den Standort Lübeck der DRV Nord perspektivisch sichert.

Aus diesem Vorhaben heraus würde sich eine Neuaufteilung der städtischen Verwaltungsstandorte ergeben, da z. B. die bisherige Idee, das VZM als Soziales Rathaus Lübeck zu etablieren, aufgelöst würde und andere städtische Nutzungen dem Standort VZM zugeführt werden könnten.

Durch den Auszug der Sozialverwaltung können Flächen im Gebäude VZM freigezogen werden, die somit in größeren Bauabschnitten saniert werden kann. Damit kann eine Optimierung der Baukosten erzielt werden, da bisher eine kleinteilige, etagenweise Sanierung des VZM vorgesehen war, was u.a. auch hohe Umzugskosten durch diverse Verlagerungen im Gebäude zur Folge hätte.

Die Nutzung der Ziegelstraße 150 als behördenübergreifendes Soziales Rathaus wäre ein einzigartiges Leuchtturmprojekt, das diverse behördliche Dienstleistungen räumlich bündelt und darüber hinaus die Arbeitsplätze der DRV-Nord am Standort Lübeck erhält.

Das Ziel der Gespräche zwischen der DRV Nord und der Verwaltung ist, dass die Hansestadt Lübeck ab Sommer 2026 nach Möglichkeit eine Fläche von ca. 8.000 m anmietet. Hierfür steht ein Mietpreis von unter 10 EUR/m² (nettokalt) im Raum. Da auch die DRV Nord eine langfristige Sicherung des Standorts Lübeck anstrebt, wird eine entsprechend langfristige Vertragslaufzeit angestrebt. Die konkreten Konditionen sind noch nicht final ausgehandelt.

## Konkret bedeutet das für Variante 4 folgende Standorte:

Fachbereich 1:

Standorte Fachbereich 1:

1. Rathaus inkl. umliegender Objekte (Fischstraße 1-3 + 2-6, Mengstraße 16, Fünfhausen 21-25): Bürgermeister, Bürgermeisterkanzlei, Stabsstelle Datenschutz, Personal, Frauenbüro, Haushalt und Steuerung, Recht

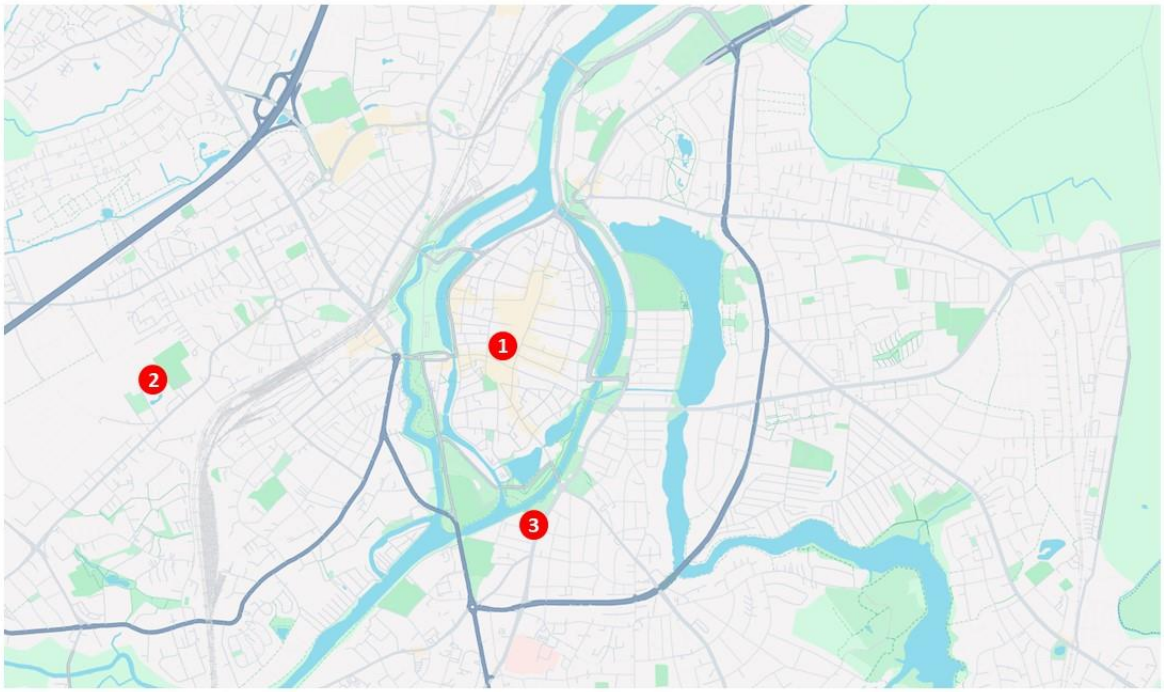
2. Fackenburger Allee 27-29: DOS, IT, Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen

3. VZM: Stabsstelle Arbeitsschutz im VZM (Schnittstellen zum Gesundheitsamt)

4. Lichthof: Fortbildungszentrum

5. Dr. Julius-Leber-Straße 46-52: Rechnungsprüfungsamt, Buchhaltung und Finanzen

Fachbereich 2:



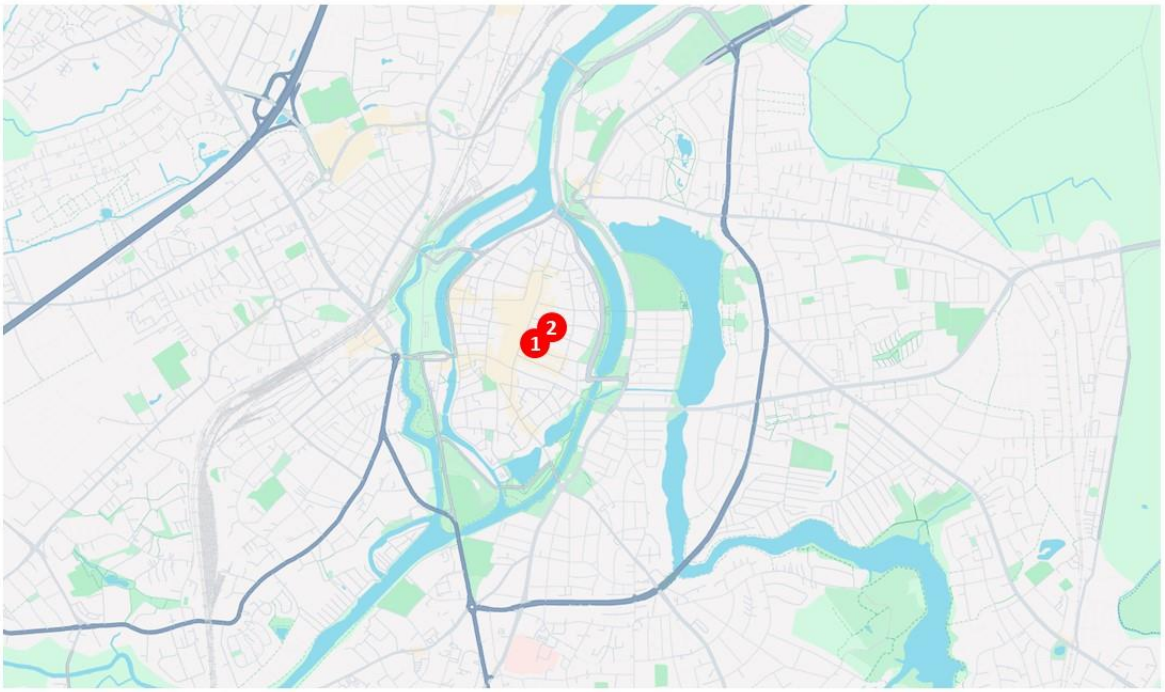

Standorte Fachbereich 2:

1. Rathaus inkl. umliegender Objekte: Wirtschaft und Liegenschaften

2. Ziegelstraße 150: Fachbereichsleitung FB 2 inkl. Stabsstellen, Fachbereichscontrolling FB 2, Fachbereichsdienste FB 2, Soziale Sicherung

3. VZM: Gesundheitsamt

Fachbereich 3:




Standorte Fachbereich 3:

1. Lichthof: Fachbereichsleitung FB 3, Fachbereichscontrolling, FB 3 Fachbereichsdienste FB 3, Ordnungsamt

2. Dr. Julius-Leber-Straße 46-52: Umwelt, Natur und Verbraucherschutz

Fachbereich 4:

Standorte Fachbereich 4:

1. VZM: Familienhilfe, Städtische Kindertageseinrichtungen, Jugendarbeit, Schule und Sport

2. Mühlendamm 1-3/Zeughaus: Archiv -> Die Raumnot des Bereich 4.415 – Archiv könnte somit in unmittelbarer Nähe beseitigt werden

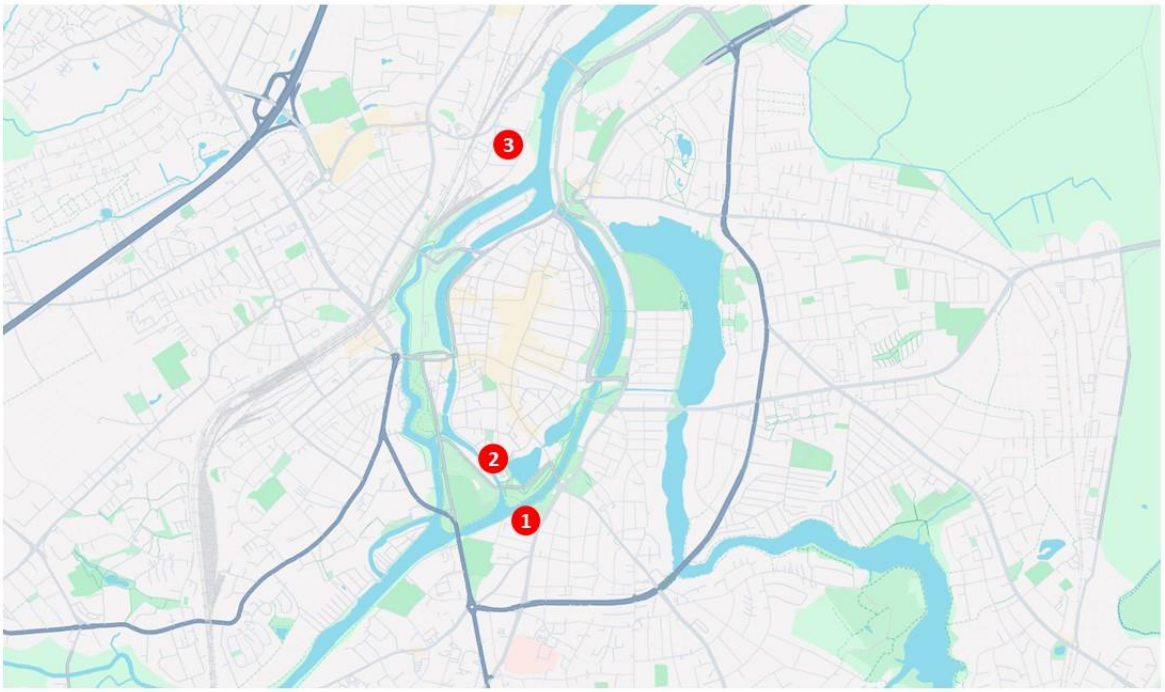
3. Meesenring 8: Archäologie und Denkmalpflege -> Der Bereich 4.491 – Archäologie und Denkmalpflege wird somit an einem Standort gebündelt

4. Schildstraße 12-14: Fachbereichsleitung FB 4, Fachbereichscontrolling FB 4, Fachbereichsdienste FB 4, Jugendhilfeplanung, Kulturbüro, Kulturstiftung der Lübecker Museen



196 von 800 in Zusammenstellung

Fachbereich 5:




Standorte Fachbereich 5:

1. VZM: Gebäudemanagement

2. Mühlendamm: Fachbereichsleitung FB 5, Fachbereichscontrolling FB 5, Fachbereichsdienste FB 5, Stabsstelle Verkehrsflussmanagement und Geoservices (VeGes), Stadtplanung und Bauordnung, Stadtgrün und Verkehr

3. Einsiedelstraße 6: LPA



190 von 830 in Zusammenstellung

Folgende Standorte können aufgegeben werden:

- Carl-Gauß-Straße 9 (2. und 3. OG)
- Linden Arcaden
- Ziegelstraße 2
- Fischergrube 53
- Hafenstraße 1b
- Sophienstraße 19-21
- Sandstraße 25-27
- Fleischhauerstraße 20
- Hartengrube 19
- Palais Rantzau
- Kohlmarkt 7-15
- Mühlendamm 20 + 22
- Königstraße 21

In der Variante 4 ergibt sich somit eine in weiten Teilen neue räumliche Aufteilung der Verwaltung. Bei der Umsetzung dieser Variante entstehen erhebliche Flächenkapazitäten im VZM. So kann auf eine räumliche Interimslösung vereinfacht und auf die ursprünglich vorgesehene etagenweise Sanierung des Gebäudes, die nicht nur hohe Baukosten, sondern durch die diversen internen Umzüge hohen Umzugskosten verursacht, verzichtet werden.

Die fünf Bauabschnitte der VZM Sanierung, „Haus Trave“, „Haus Kronsforde“, „Altbau“, „Verbindungsgang“ und „Sophienstraße 2-8“, könnten jeweils vorher einzeln freigezogen und in einem Zuge saniert werden.

Nach Abschluss der VZM-Sanierung kann man den Standort sinnvoll räumlich neu gliedern. Eine solche Aufteilung könnte wie folgt aussehen:

1.) Haus Trave: Das gesamte Gebäude ermöglicht eine Zusammenführung des GMHL. Die Flächen im Mühlendamm 14 und Zeughaus können freigezogen, sowie der Standort am Kohlmarkt entmietet werden. Das VZM befindet sich darüber hinaus in überschaubarer Entfernung zum Hauptsitz der Bauverwaltung im Mühlendamm.

2.) Verbindungsgang: Der sogenannte Verbindungsgang könnte vollumfänglich durch den Bereich Schule und Sport belegt werden. Das Gebäude verbindet das Haus Trave und den Altbau. Es entsteht zudem eine räumliche Nähe zum GMHL. Die Bereiche GMHL und Schule und Sport besitzen enge Schnittstellen.

3.) Sophienstraße 2-8 /Altbau: Beide Gebäude könnten vom Gesundheitsamt und der Stabsstelle Arbeitsschutz genutzt werden, die enge Schnittstellen besitzen. Die Mietobjekte in den Linden Arcaden, sowie in der Sophienstraße 19-21 könnten gänzlich aufgegeben werden.

4.) Haus Kronsforde: Das gesamte Gebäude könnte unter dem Dachnamen „Jugendamt“ die drei Bereiche des Jugendamts zusammenführen. Die Etagen 4 und 5 könnten von den Bereichen „Städtische Kindertageseinrichtungen“ und „Jugendarbeit“ belegt werden. Die Etagen EG bis 3. OG könnten vom Bereich „Familienhilfe“ genutzt werden. Eine erste Prüfung hat ergeben, dass in diesen Etagen ebenso das Kompetenzzentrum der Pflegekinderhilfe der Hansestadt Lübeck verortet werden kann. Die Idee hinter diesem Kompetenzzentrum und die Mehrwerte, die dadurch geschaffen würden, wurden dem Jugendhilfeausschuss am 05.12.2024 vorgestellt (VO/2024/13687). Fraktionsübergreifend wurde die Verwaltung darum gebeten, die Arbeiten an der Realisierung dieses Kompetenzzentrums fortzusetzen. Im Haus Kronsforde ließe sich das Kompetenzzentrum realisieren, sodass hierfür weder ein Gebäude zusätzlich angemietet, käuflich erworben oder gebaut werden müsste.

In Ergänzung zur Ziegelstraße 150 und dem VZM müssten die aus der Variante 3 bekannten Standorterweiterungen weiterverfolgt werden:

Dr. Julius-Leber-Straße 46-52:

Nach dem Abbruch des Bunkers und des nicht unter Denkmalschutz stehenden Hinterhauses müsste das denkmalgeschützte Vorderhaus saniert und um einen Erweiterungsbau auf den freigewordenen Flächen ergänzt werden. Vorort sollte einerseits der „UNV“ einziehen. Es würde eine erhebliche räumliche Nähe zu den Einheiten des FB 3 im Lichthof entstehen. Zudem könnte an diesem Standort die „Stadtkasse“ (Buchhaltung und Finanzen) realisiert werden. Auch das Rechnungsprüfungsamt könnte ebenfalls an diesen Standort verlagert werden, wodurch in der Nähe des Rathauses (Entfernung ca. 400m) somit eine weitere Konzentration des FB 1 erreicht würde. Die Mietobjekte in der Carl-Gauß-Straße 9 (2. OG), Ziegelstraße 2 (3. und 4. OG), Hafenstraße 1b, Linden Arcaden und Fischergrube 53 könnten aufgegeben werden. Das Gebäude Fleischhauerstraße 20 könnte veräußert werden.

Mühlendamm:

Nach einem Rückbau des nicht denkmalgeschützten Gebäudeteils, sowie der Errichtung eines Erweiterungsbaus sollen an dem Standort „Mühlendamm 10-14“, neben der Fachbereichsleitung des FB 5, die Stabsstelle VeGes auch das Fachbereichscontrolling, die Fachbereichsdienste und die Bereiche Stadtplanung und Bauordnung, sowie Stadtgrün und Verkehr räumlich zusammengeführt werden. Die Sandstraße 25-27 und das Palais Rantzau könnten entmietet, sowie das Zeughaus einer anderen Nutzung (siehe FB 4) geführt werden. Es besteht somit die Notwendigkeit des Erhalts des Standorts „Mühlendamm 10-14“ ohne eine Teilveräußerung von Grundstücksflächen. Der Standort Hartengrube 19 und auch die Gebäude Mühlendamm 20 (Pulvermacherhaus) und 22 könnten jedoch veräußert werden.

Der politische Auftrag aus dem Zwischenbericht Raumplanung II (Nr. VO/2021/09736-01), die Fachbereiche räumlich möglichst zu konzentrieren, wird somit umgesetzt.

# Projektplan 2025 – 2037

## 2025

| | |
|---|---|
| **Q1** | Sanierungsbeginn Fackenburger Allee 27–29 |
| **Q2** | Sanierungsbeginn Fischstraße 2-6 + Meesenring 8 |
| **Q3** | Vermietung Königstr. 21 an Willy-Brandt-Stiftung |
| **Q4** | Entmietung Fischergrube 53 |

## 2026

| | |
|---|---|
| **Q1** | — |
| **Q2** | Anmietung Ziegelstr. 150 (Einzug FBL FB 2, FBC + FBD F2, 2.500) |
| **Q3** | Fertigstellung Meesenring 8 (Einzug 4.491 – Arch. & Denkmalpfl.); Sanierungsbeginn Haus Trave (VZM) |
| **Q4** | Fertigstellung Fischstr. 2–6; Entmietung Hafenstr. 1b |

## 2027

| | |
|---|---|
| **Q1** | Sanierungsbeginn + Erweiterungsbau Dr.-Julius-Leber-Str. 46–48 |
| **Q2** | Sanierungsbeginn Rathaus (Breitestr. 62–64) |
| **Q3** | Sanierungsbeginn Mühlendamm 1–3 |
| **Q4** | — |

## 2028

| | |
|---|---|
| **Q1** | Fertigstellung Fackenburger Allee 27–29 |
| **Q2** | Sanierungsbeginn Standesamt (nicht disponibles Objekt) |
| **Q3** | Fertigstellung Haus Trave (VZM) Einzug GMHL + Baubeginn Verbindungsgang (VZM) |
| **Q4** | — |

## 2029

| | |
|---|---|
| **Q1** | — |
| **Q2** | Fertigstellung MD 1–3 |
| **Q3** | Sanierungsbeginn Zeughaus |
| **Q4** | Fertigstellung Verbindungsgang (VZM) |

## 2030

| | |
|---|---|
| Q1 | Sanierungsbeginn + Erweiterungsbau MD 10–14 |
| Q2 | Sanierungsbeginn Altbau (VZM) |
| Q3 | — |
| Q4 | — |

## 2031

| | |
|---|---|
| Q1 | — |
| Q2 | — |
| Q3 | — |
| Q4 | Fertigstellung Standesamt (nicht disponibles Objekt) |

## 2032

| | |
|---|---|
| Q1 | Fertigstellung VZM Altbau |
| Q2 | Sanierungsbeginn Sophienstraße (VZM) |
| Q3 | Fertigstellung Dr.-Julius-Leberstraße (Einzug 1.210, 1.140, 3.390) |
| Q4 | Fertigstellung Rathaus + Zeughaus (teilweiser Einzug Archiv) |

## 2033

| | |
|---|---|
| Q1 | Entmietung Ziegelstr. 2 + Kohlmarkt 7–15 |
| Q2 | Veräußerung Fleischhauerstr. 20 |
| Q3 | |
| Q4 | |

## 2034

| | |
|---|---|
| Q1 | — |
| Q2 | — |
| Q3 | Fertigstellung Sophienstraße (VZM) |
| Q4 | Baubeginn Haus Kronsforde (VZM) |

## 2035

| | |
|---|---|
| Q1 | — |
| Q2 | — |
| Q3 | |
| Q4 | |

**2036**

| | |
|---|---|
| **Q1** | Fertigstellung Mühlendamm 10-14 |
| **Q2** | Vollständiger Einzug des Archivs in das Zeughaus |
| **Q3** | Veräußerung Hartengrube + Mühlendamm 20–22 + Entmietung Sandstraße 25-27 + Palais Rantzau |
| **Q4** | Fertigstellung Haus Kronsforde (VZM). Vollständige räuml. Neubelegung des VZM gemäß S. 21/22 |

**2037**

| | |
|---|---|
| **Q1** | Entmietungen Carl-Gauß-Str. 9 + Linden Arcaden + Sophienstr. 19–21 |
| **Q2** | — |
| **Q3** | — |
| **Q4** | — |

Stand: März 2025

Gesamtübersicht der Lübecker Verwaltung:

Standorte der Verwaltung

1. Rathaus inkl. umliegende Standorte
2. Fackenburger Allee 27-29
3. VZM
4. Lichthof
5. Dr. Julius-Leber-Straße 46-52
6. Ziegelstraße 150
7. Meesenring 8
8. Mühlendamm 1-3/Zeughaus
9. Mühlendamm
10. Schildstraße 12-14
11. Einsiedelstraße 6

Darüber hinaus besteht das Ziel, den Flächenbedarf der Verwaltung zu reduzieren. Von den verbliebenen 11 Standorten bieten sich durch die Vorhaben an den Standorten Mühlendamm, Dr. Julius-Leber-Straße, VZM, Fackenburger Allee 27-29 und Meesenring 8, sowie durch die vorhandene Raumstruktur in der Ziegelstraße 150, die Raumplanung so zu optimieren, dass der Gesamtflächenbedarf erheblich gesenkt werden kann.

Die 11 Standorte verfügen über in Summe ca. **68.380 m²**, was im Vergleich zum aktuellen Raumbedarf eine Reduzierung von ca. 19,5 % entspricht. Aufgrund der an verbliebenen Standorten vorhandenen Raumstrukturen ergibt sich eine erhebliche Flächeneffizienz, die es ermöglicht, den Raumbedarf in dem benannten Umfang zu senken.

Die Fläche teilt sich wie folgt auf:

| | |
|---|---|
| Fachbereich 1 | 12.693 m² |
| Fachbereich 2: | 14.426 m² |
| Fachbereich 3: | 10.700 m² |
| Fachbereich 4: | 15.766 m² |
| Fachbereich 5: | 14.795 m² |

Die laufenden, jährlichen Kosten der 11 Standorten belaufen sich auf:

| **Laufende Kosten p.a. (ohne Sanierung, teilw. geschätzt):** | | | |
|---|---|---|---|
| | | | |
| **Standort:** | **Mietkosten:** | **Kosten der lfd. Unterhaltung (Betriebskosten + Instandhaltung)** | **Gesamt** |
| | | | |
| Rathaus | | 700.000,00 € | 700.000,00 € |
| Fackenburger Allee 27-29 | | 250.000,00 € | 250.000,00 € |
| VZM | | 1.862.500,00 € | 1.862.500,00 € |
| Meesenring 8 | | 200.000,00 € | 200.000,00 € |
| Mühlendamm 1-3/Zeughaus | | 215.000,00 € | 215.000,00 € |
| Mühlendamm 10-14 | | 480.000,00 € | 480.000,00 € |
| Schildstraße 12-14 | | 80.000,00 € | 80.000,00 € |
| Lichthof | 1.150.000,00 € | 750.000,00 € | 1.900.000,00 € |
| Dr. Julius-Leber-Straße 46-52 | | 470.000,00 € | 470.000,00 € |
| Einsiedelstraße 6 | 240.000,00 € | 60.000,00 € | 300.000,00 € |
| Ziegelstraße 150 | 1.130.000,00 € | 380.000,00 € | 1.510.000,00 € |
| | | | |
| | | **Summe** | **7.967.500,00 €** |

Die jährliche Kostenersparnis der im Zuge der Variante 4 aufgegebenen Standorte beträgt:

| **Kostenersparnisse durch Standortaufgabe p.a.** | | | |
|---|---|---|---|
| | | | |
| **Standort** | **Mietkosten** | **Kosten der lfd. Unterhaltung (Betriebskosten + Instandhaltung)** | **Gesamt** |
| Carl-Gauß-Straße 9 | 128.400,00 € | 55.000,00 € | 183.400,00 € |
| Linden Arcaden | 68.000,00 € | 50.000,00 € | 118.000,00 € |
| Ziegelstraße 2 | 130.000,00 € | 90.000,00 € | 220.000,00 € |
| Fischergrube 53 | 111.000,00 € | 100.000,00 € | 211.000,00 € |
| Hafenstraße 1b | 77.000,00 € | 59.000,00 € | 136.000,00 € |
| Sophienstraße 19-21 | 130.000,00 € | 88.000,00 € | 218.000,00 € |
| Sandstraße 25-27 | 25.000,00 € | 19.000,00 € | 44.000,00 € |
| Fleischhauerstraße 20 | | 170.000,00 € | 170.000,00 € |
| Hartengrube 19 | | 35.000,00 € | 35.000,00 € |
| Palais Rantzau | 120.000,00 € | 106.000,00 € | 226.000,00 € |
| Kohlmarkt 7-15 | 106.000,00 € | 115.000,00 € | 221.000,00 € |
| Mühlendamm 20 +22 | | 50.000,00 € | 50.000,00 € |
| Königstraße 21 | | 150.000,00 € | 150.000,00 € |
| | | | |
| | | **Summe:** | **1.982.400,00 €** |

Somit lassen sich jährlich rd. 2 Mio. EUR an Miet-, Betriebs- und Unterhaltungskosten im Vergleich zur heutigen Situation einsparen.

Zudem lassen sich aus den vier Gebäuden Fleischhauerstraße 20, Hartengrube 19, sowie Mühlendamm 20 und 22 Verkaufserlöse erzielen. Im Zuge der Erstellung des Zwischenberichts Raumplanung III hat die CIMA für diese vier Gebäude einen Verkaufserlös in Höhe von rd. 5,7 Mio. EUR ermittelt.

Durch die Vermietung des Gebäudes Königstraße 21 (Willy-Brandt-Haus, aktuelle Flächen der Abteilung Denkmalpflege) lassen sich jährliche Mieterlöse in Höhe von ca. 55.000 EUR erzielen, sowie laufende Kosten in Höhe von ca. 150.000 EUR einsparen.

Die Investitionskosten (KG 200-700) in die verbliebenen Standorte betragen:

| **Investitionskosten: (geschätzt)** | |
|---|---|
| | |
| **Standort:** | |
| | |
| Rathaus | 20.000.000,00 € |
| Fischstraße 2-6 | 3.500.000,00 € |
| Fackenburger Allee 27-29 | 10.700.000,00 € |
| VZM | 84.000.000,00 € |
| Meesenring 8 | 14.000.000,00 € |
| Mühlendamm 1-3/Zeughaus | 10.000.000,00 € |
| Mühlendamm 10-14 | 11.000.000,00 € |
| Schildstraße 12-14 | 0,00 € |
| Lichthof | 0,00 € |
| Dr. Julius-Leber-Straße 46-52 | 13.000.000,00 € |
| Einsiedelstraße 6 | 0,00 € |
| Ziegelstraße 150 | 0,00 € |
| | |
| **Summe** | **166.200.000,00 €** |

Die Gesamtsumme in Höhe von ca. 166 Mio. EUR (Stand: 2025) beinhaltet Investitionen in eine Nutzfläche von ca. 51.000 m². Ein Neubau in dieser Größenordnung würde Kosten in von rd. 200 Mio. EUR verursachen, zzgl. Kosten für einen Grunderwerb, die Erschließung, die Außenanlagen und die Ausstattung. Es muss von einem Gesamtkostenvolumen von rd. 250 Mio. EUR (Stand: 2025) ausgegangen werden. Da im näheren Umfeld der Innenstadt keine geeigneten Grundstücke in dieser Größenordnung zur Verfügung stehen, ist eine Realisierbarkeit dessen nicht gegeben, sodass diese Daten lediglich als Orientierung hinsichtlich der wirtschaftlichen Vergleichbarkeit dienen sollen.

Nach der Sanierung der genannten Gebäude sind geschätzt jährliche Betriebskosten in Höhe von ca. 7,5 Mio. EUR zu erwarten. Ein in seiner Größe vergleichbarer Neubau würde geschätzt jährliche Betriebskosten in Höhe von ca. 6,5 Mio. EUR verursachen.

**Wirtschaftlichkeitsbetrachtung:**

Wirtschaftlichkeit der Varianten (inkl. Kapitalkosten und Abschreibungen)

| Wirtschaftlichkeit | Variante 4 | Neubau (in vergleichb. Größenordnung) | Differenz |
|---|---|---|---|
| | | | |
| Gesamtkosten - Investition | 166.200.000,00 | 250.000.000,00 | 83.800.000,00 |
| Verkaufserlöse - eigene Objekte | 5.700.000,00 | 60.000.000,00 | 54.300.000,00 |
| **Zwischensumme - einmalige Kosten** | **160.500.000,00** | **190.000.000,00** | **29.500.000,00** |
| | | | |
| Summe Mietersparnis p.a. | -2.000.000,00 | -3.100.000,00 | -1.100.000,00 |
| Summe lfd. Miet-,Betriebs- und Unterhaltungskosten | 9.500.000,00 | 7.500.000,00 | -2.000.000,00 |
| Summe Zinsen + Tilgung | 9.900.000,00 | 15.000.000,00 | 5.100.000,00 |
| Summe Abschreibungen | 2.825.400,00 | 4.250.000,00 | -1.424.600,00 |
| **Zwischensumme - jährliche Kosten** | **20.225.400,00** | **23.650.000,00** | **3.424.600,00** |

Um eine wirtschaftliche Bewertung der Variante 4 vornehmen zu können, ist diese Variante mit einem Neubau in vergleichbarer Größenordnung vorzunehmen. Bei einem Neubau stehen Gesamtkosten in Höhe von rd. 250,0 Mio. EUR, Verkaufserlösen von rd. 60 Mio. EUR gegenüber, sodass eine Investitionssumme von 190 Mio. EUR verbleibt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Verkaufserlösen in Teilen um eine Schätzung handelt. Nach Rücksprache mit ortskundigen Immobilienmaklern ist es fraglich, ob es für die besagten Immobilien überhaupt eine Nachfrage gibt. Erschwerend hinzu kommt, dass die Gebäude teils einen erheblichen Sanierungsstau aufweisen und unter Denkmalschutz stehen, was andere Nachnutzungen verhindern könnte.

In der Variante 4 summieren sich die Investitionskosten auf rd. 166,2 Mio. EUR. Diese stehen geschätzte Verkaufserlöse in Höhe von rd. 5,7 Mio. EUR gegenüber, sodass ein Investitionsvolumen von rd. 160,5 Mio. EUR verbleibt.

Bezüglich der laufenden jährlichen Kosten ergibt sich für den Neubau eine Ersparnis von rd. 3,1 Mio. EUR p.a.. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Kreditzinsen sowie Abschreibungen verändert sich die Betrachtung nochmals erheblich. Bei der Betrachtung wird von einer Kreditlaufzeit von 30 Jahren, sowie eines Zinssatzes in Höhe von 4 % p.a., sowie einer Tilgung von 2 % p.a. ausgegangen. Bei den Abschreibungen wird von 1,7% p.a. sowie einer Gesamtnutzungsdauer von 60 Jahren ausgegangen.

Unter Berücksichtigung der Kapitalkosten und Abschreibungen zeigt sich, dass ein vergleichbarer Neubau zu keinem Zeitpunkt zu geringeren Kosten führt, sondern zu jährlichen Mehrkosten in Höhe von rd. 3,4 Mio. EUR. Auch erfolgte die Kostenschätzung für einen Neubau mit dem heutigen Kostenniveau. Da die Neubaukosten kontinuierlich steigen und ein Neubau frühestens in 4-5 Jahren starten könnte, ist mit einem Aufschlag von mindestens 20 % auszugehen, wodurch das wirtschaftliche Delta noch größer wird. Somit ist die Variante 4 als wirtschaftlicher zu betrachten.

**Fazit:**

Eine Umsetzung der Variante 4 bietet folgende Vorteile:

- Kein kostenintensiver Neubau erforderlich -> Kostenersparnis in Höhe von rd. 30 Mio. EUR (bei einer Entscheidung für die Variante 4).

- Trotz der höheren laufenden jährlichen Kosten der Variante 4 von rd. 2 Mio. Euro/Jahr, sowie geringerer Mietersparnisse in Höhe von rd. 1,1 Mio. im Vergleich zu einer Neubauvariante bleibt die Variante 4 aufgrund der deutlich geringeren Investitionskosten sowie der höheren Kapitalkosten und Abschreibungen die wirtschaftlichere Variante

- Da ein Neubau einen erheblichen CO2-Ausstoß verursacht, ist die auf einen Neubau verzichtende Variante 4 hinsichtlich der Aspekte des Klimaschutzes als positiver zu bewerten

- Aufgrund der Gebäudezustände sowie der Marktlage ist Verkauf der städtischen Immobilien schwer realisierbar, sodass bei einem Neubau zusätzliche Leerstandskosten drohen

- Der städtische Gebäudebestand wird gestärkt und bei entsprechender Sanierung energetisch erheblich aufgewertet

- Insgesamt erfolgt eine Halbierung der Anzahl von Verwaltungsstandorten

- Der Flächenbedarf kann aufgrund der räumlichen Strukturen und Anwendung von New-Work-Arbeitsformen von 84.900 m² auf 68.380 m² gesenkt werden, was einer Reduzierung von ca. 19 % entspricht und somit dem politischen Auftrag „Projekt Büroraum-Management: Minus 20%“ (2023/12437-02-01) weitestgehend folgt

- Es werden insgesamt 13 Standorte aufgebeben, davon 9 Mietobjekte

- Verkaufserlöse in Höhe von rd. 5,7 Mio. EUR lassen sich durch die Veräußerung von 4 Eigentumsobjekten bei der Umsetzung der Variante 4 erzielen

- Jährliche Einsparungen an Miet-, Betriebs-, Energie- und Unterhaltungskosten in Höhe von ca. 2,2 Mio. EUR durch Flächeneinsparungen und Sanierungsmaßnahmen bei Umsetzung der Variante 4 im Vergleich zur heutigen Situation

- Das VZM kann kostengünstiger saniert werden, da in größeren Bauabschnitten saniert und auf diverse kleinteilige Inhouse-Umzüge verzichtet werden kann, sodass

rd. 60.000 EUR an Umzugskosten eingespart werden können, zusätzlich zum optimierten Bauablauf
- Alle fünf Fachbereiche erfahren eine Optimierung hinsichtlich der räumlichen Bündelung

- Im Bestand wird eine Fläche für das Kompetenzzentrum der Pflegekinderhilfe der Hansestadt Lübeck geschaffen

Die Verwaltung empfiehlt nachdrücklich die Umsetzung der Variante 4, um das Ziel der räumlichen Optimierung der Verwaltung erreichen zu können. Aufgrund der Kostenentwicklung bei Neubauvorhaben und der Tatsache, dass Baugrundstücke für einen Neubau in geeigneter Lage und Größe nicht verfügbar sind, fehlen Handlungsoptionen.

Vor diesem Hintergrund stellt der mögliche Zugriff auf eine Teilfläche im Gebäude Ziegelstraße 150 einen Glücksfall dar, durch dessen Umsetzung in der Folge diverse gewinnbringende Optionen und Umstände ausgelöst werden.

Ein Neubau in dieser Größenordnung würde Kosten in von rd. 32 Mio. EUR verursachen, zzgl. Kosten für einen Grunderwerb, die Erschließung, die Außenanlagen und die Ausstattung. Es muss von einem Gesamtkostenvolumen von rd. 45 Mio. EUR (Stand: 2025) ausgegangen werden.

Die Verwaltung empfiehlt somit, dass die Variante 4 weiterverfolgt wird und die Gespräche über eine Anmietung des Gebäudes „Ziegelstraße 150“ mit der Deutschen Rentenversicherung Nord konkretisiert werden. Zudem müssten in der Folge die Sperrvermerke 5.10 bis 5.12 aus dem Haushaltsbegleitbeschluss 2024/13494-01-01 aufgehoben werden, da die Standorte Mühlendamm, Fischstraße 2-6 (Rathaus) und VZM langfristig erhalten bleiben sollen.

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2024/13147**
**öffentlich**

**Lübeck, 25.03.2024**

# Bericht
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**

**Bearbeitung: Dietmar Weiß (E-Mail: dietmar.weiss@luebeck.de Telefon: 122-6144)**

## Gutachten Herreninsel

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 22.04.2024 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 06.05.2024 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 13.05.2024 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 14.05.2024 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 30.05.2024 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**

Mit dem Bürgerschaftsbeschluss VO/2015/02329 wurde die Verwaltung aufgefordert, durch ein externes Gutachten prüfen zu lassen, ob die Herreninsel dauerhaft als Wohngebiet geeignet ist. Dieses Gutachten liegt nun vor.

**Bericht:**

**Kernaussagen des Gutachtens und Bewertung der Verwaltung:**
Das Gutachten des Büros Elbberg zeigt, dass eine Wohnnutzung auf der Herreninsel unter den Rahmenbedingungen des Hafenentwicklungsplans (HEP) 2030 rechtlich möglich ist. Die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens mit dem Ziel der Etablierung einer Wohnnutzung hätte nach derzeitigem Stand Aussicht auf Erfolg. Eine langfristig intensivere Nutzung der linksseitigen Mittelhäfen (z. B. in Form eines Nachtbetriebs am Seelandkai), die über die Szenarien des HEP hinausreicht, würde jedoch zu einem erheblichen Lärmkonflikt führen. Die Entscheidung für eine Verfestigung der Wohnnutzung, die in der Kommunalpolitik zu treffen wäre, wäre deshalb mit dem Preis einer langfristig eingeschränkten Hafennutzung verbunden.

Es handelt sich bei der Herreninsel zudem um ein Gebiet, dessen Eignung als Wohnbaufläche unter planerischen Gesichtspunkten als gering einzuschätzen ist. Den zweifellos vorhandenen hohen landschaftlichen Lagepotenzialen stehen erhebliche Einschränkungen gegenüber, was die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, insbesondere für junge Familien, angeht. Für eine wirtschaftliche Bereitstellung dieser Infrastruktur direkt vor Ort fehlt dieser von Trave, Herrentunnel und Schnellstraßen geprägten Randlage das erforderliche wohnbauliche Flächenpotenzial. Eine fast ausschließlich für den Autoverkehr optimierte Anbindung der Herreninsel schließt eine eigenständige nicht motorisierte Mobilität, z. B. für Rad fahrende oder zu Fuß gehende Schulkinder, weitestgehend aus. Wäre eine eingeschränkte

Wohnnutzung nicht bereits vorhanden, würde man den Standort als Wohngebiet nicht in Erwägung ziehen.

Auch sonst wäre von einer permanenten Wohnnutzung auf der Insel abzuraten. Bei dem laufenden Absiedlungsprozess, der dem Mietenden ein vertraglich verankertes lebenslanges Mietverhältnis sichert, welches bei Tod des Mietenden auf den Ehegatten, den Lebenspartner gem. Lebenspartnerschaftsgesetz sowie ggf. auf die vor Vertragsunterzeichnung geborenen Kinder sichert und damit soziale Härten weitestgehend vermeidet, sind bereits über 50 % der ursprünglich zum Wohnen genutzten Flächen an die Stadt zurückgegeben worden. Dies geschah unter der Annahme einer langfristig verlässlichen Haltung der Stadt. Eine Änderung dieser Position würde schwer vermittelbare Gerechtigkeitsfragen aufwerfen.

Der Bürgerschaftsbeschuss VO/2015/02329 sieht vor, dass die endgültige Regelung zur Kostenübernahme/-aufteilung der Sielleitungsverlegung bis zum Vorliegen des Gutachtens zurückgestellt werden kann. Gemäß Bürgerschaftsbeschluss VO/2017/04550 vom 26.01.2017 wurde in den in 2017 abgeschlossenen Mietverträgen darauf aufbauend u. a. vereinbart, dass die Kostenverteilung und Umlage dieser Kosten durch die Vermieterin erst nach Vorlage des externen Gutachtens zur Fortentwicklung der Siedlung Herreninsel für Wohnzwecke erfolgen wird.
Mit der Vorlage und Bekanntgabe des Gutachtens sind die Voraussetzungen für eine Abrechnung der anteiligen Erschließungskosten gegenüber den Mieter:innen erfüllt.

Vorschläge für eine für die Bewohnenden verträgliche Nachnutzung der Fläche werden im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens geprüft.

**Anlagen:**

1 – Gutachten Lübecker Herreninsel

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

# Gutachten Lübecker Herreninsel

# Gutachten zur Prüfung der Eignung der Lübecker Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung

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

Hamburg, 15. März 2024

# Gutachten zur Prüfung der Eignung der Lübecker Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung

ELBBERG STADT LANDSCHAFT

ELBBERG Kruse, Rathje, Springer, Eckebrecht Partnerschaft mbB
Architekt, Stadtplaner und Landschaftsarchitekt
Lehmweg 17 20251 Hamburg 040 460955-800 mail@elbberg.de www.elbberg.de

# Inhalt

Abbildungsverzeichnis
Tabellenverzeichnis
1. Ausgangslage 6
1.1 Aufgabenstellung 6
1.2 Untersuchungsraum 6
1.3 Erschließung und Baustruktur 7
1.4 Historische Entwicklung der Herreninsel und Identität als Wohnstandort 8
2. Planungsrechtliche Vorgaben 10
2.1 Ziele der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung 10
2.2 Bauleitpläne 12
2.3 ISEK 2010 13
2.4 Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2023 13
2.5 Archäologie und Denkmalschutz 13
2.6 Naturschutz 13
2.7 Klimaschutz und Klimaanpassungskonzept 13
3. Konfliktanalyse Hafennähe 15
3.1 Wasserlage 15
3.2 Nutzungskonflikt strategische Hafenentwicklung 15
3.3 Lärmimmissionen 17
3.3.1 Relevante Normen zur Beurteilung der Wohnnutzung 17
3.3.2 Lärmwerte gemäß HEP 2030 auf der Herreninsel 18
3.3.3 Lärmwerte in angrenzenden Wohn- und Mischgebietsquartieren 20
3.3.4 Weitere relevante Lärmuntersuchungen 20
3.4 Luftschadstoffe 22
3.5 Lichtimmissionen 23
3.6 Zwischenfazit: Herreninsel im Spannungsfeld der Hafenlage 23
4. Anbindung und Erreichbarkeit 24
4.1 Einbindung ins Verkehrsnetz 24
4.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 24
4.1.2 ÖPNV 24
4.1.3 Fuß- und Radverkehr 25
4.2 Erreichbarkeit Versorgungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen 25
4.2.1 Innenstadt 25
4.2.2 Nahversorgung 25
4.2.3 Schule, KiTa und Krippe 26
4.2.4 Medizinische Versorgung 26
4.2.5 Feuerwehr 26
4.2.6 Freizeit, Kultur, Naherholung und Gastronomie 26
4.3 Zwischenfazit: Erreichbarkeit und Infrastruktur 27
5. Weitere umweltrelevante Rahmenbedingungen 28
5.1 Störfallbetriebe 28
5.2 Gerüche 28
5.3 Altlasten und Kampfmittel 28



217 von 830 in Zusammenstellung

5.4 Hochwasserschutz 29
5.5 Zwischenfazit: Umweltrelevante Aspekte zum Wohnen auf der Herreninsel 30
6. Gesamtbewertung 31
6.1 Überblick Kriterien 31
6.2 Planerische Empfehlung 34
6.3 Alternative Nutzungsmöglichkeiten auf der Herreninsel 34

Anlage 1: Rasterlärmkarten Ausschnitt Herreninsel (auf Grundlage von der Schalltechnische Untersuchung zum Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck, LAIRM CONSULT GmbH, Stand: 07.01.2020) Elbberg, Stand: 13.09.2023



218 von 830 in Zusammenstellung

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Luftbild mit dem Untersuchungsraum auf der Herreninsel (rot umrandet) sowie der unmittelbaren Umgebung (rot gestrichelt, 1 km-Radius um den Untersuchungsraum) 7
Abbildung 2 Infrastruktur und Straßenqualität im Untersuchungsraum (Quelle: ELBBERG, Juli 2023) 8
Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, Stand: 01.08.2023 - 128. Änderung / Berichtigung, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen) 12
Abbildung 4 Ausschnitt Mittelhäfen, Hafenbereich Siems / Dänischburg / Schlutup, Layout Anordnungsvariante, mit Beschriftung, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: HEP Schlussbericht (Im Auftrag der Lübeck Port Authority (LPA): Kurs halten auf die Zukunft! Der Hafen Lübeck 2030. Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Gutachterliche Schlussbericht vom 30. August 2019.), Seite 153) 16
Abbildung 5 Kritische Lärmwerte – Rasterlärmkarte Prognose HEP 2030 nachts, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (weiß umrandet) (Quelle: STU, Seite LXXXVII ff.) 19
Abbildung 6 Ausschnitt Anlage 2.2 Einwirkungen aus dem nächtlichen Betrieb des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Nutzungen, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai 2009, Seite V) 22
Abbildung 7 Kontext Stadtgefüge und Anbindung, Untersuchungsraum rot markiert (Quelle: Topografische Karte 2023, © GeoBasis-DE/LVermGeo SH, BKG) 24
Abbildung 8 Ausschnitt Hochwassergefahrenkarte HW 20 und HW 200, Stand 2019 (Quelle: https://umweltanwendungen.schleswig-holstein.de/webauswertung/q/5HPGowaWSmg18Od8SJDRf7, bereitgestellt durch das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur) 29

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Beurteilungsgrundlage Lärm für die Nutzungskategorie Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete 18
Tabelle 2: Eignungstendenz bezüglich der Wohnnutzung oder Nicht-Wohnnutzung nach Kapitelabschnitten. (Quelle: eigene Darstellung) 31
Tabelle 3: Gründe für und gegen einer Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel sowie dafür erforderliche Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung) 32

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Aufgabenstellung

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat die Verwaltung 2015 beauftragt, durch ein externes Büro prüfen zu lassen, ob die Herreninsel unter Beachtung relevanter Rahmenbedingungen (u.a. geplante Hafenentwicklung, Hochwasserschutz, Emissionen des benachbarten Abwasser-Pumpwerks) als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung geeignet ist (VO 2015/02269). Die bisherige politische und planerische Diskussion bezüglich der Herreninsel als Wohnstandort ist eng mit der Fragestellung nach der angestrebten Hafenentwicklung in der Hansestadt Lübeck verknüpft. Die Hafenentwicklung wurde nun durch einen Hafenentwicklungsplan bis zum Jahr 2030 vorgegeben.

Ziel dieses Gutachtens ist es, eine mögliche Zulässigkeit und Eignung der Herreninsel als Standort für eine dauerhafte Wohnnutzung gutachterlich zu prüfen und planerisch zu beurteilen. Das Gutachten soll der politischen Entscheidungsfindung zur zukünftigen Nutzung der Herreninsel dienen und Eingang in den Planungsprozess zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) finden.

Daher wird das Gutachten in die inhaltlichen Abschnitte planerische Vorgaben (übergeordnete Themen und Rahmensetzungen), Konfliktanalyse Hafennähe (Entwicklungsabsichten des Hafens, Hafenlärm und sonstige Immissionen und Wasserlage), Anbindung und Erreichbarkeit (als Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung) sowie umwelt- und sicherheitsrelevante Rahmenbedingungen (sonstige Faktoren bezüglich Eignung Wohnnutzung) gegliedert, woraus die Bewertung und planerischen Empfehlungen folgen.

## 1.2 Untersuchungsraum

Die Herreninsel liegt an der Trave und gehört zum Stadtteil St. Gertrud. Dieses Gutachten trifft Aussagen zum südöstlichen Teil der Herreninsel, der eine Größe von rund 14 ha hat. Dieser wird im Folgenden als Untersuchungsraum betitelt.

Im Untersuchungsraum befinden sich Einfamilienhäuser sowie maritime Nutzungen wie der DLRG Lübeck e.V., der Segler-Verein-Siems e.V. sowie die Lübecker Fahrgastschifffahrt Manfred Quandt mit Bootshafen. Nach Aussagen der Siedlergemeinschaft leben derzeit 38 Wohnparteien dauerhaft auf der Herreninsel. Im Weiteren wurde 2023 mit der Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken ein Erbbaurechtsvertrag (Jugendarbeit mit Kleingruppen) abgeschlossen.

Im nördlichen Teil der Herreninsel befinden sich das Abwasser-Pumpwerk Ochsenkopf (ehemaliges Klärwerk Ochsenkopf) der Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) sowie der Betriebshof Trave der Lübeck Port Authority (LPA). Im Westen verläuft die Bundesstraße B 104 (Travemünder Landstraße), welche hinter der Mautstation in den Herrentunnel unter der Trave führt. Im Südwesten grenzt die Marina am Stau mit einer Gastronomie an. An den Untersuchungsraum grenzt im Nordosten bis Südosten die Trave an.

In Nähe zur Herreninsel befinden sich die Stadtteile Kücknitz und Schlutup sowie die Siedlung Israelsdorf in St. Gertrud.



220 von 830 in Zusammenstellung

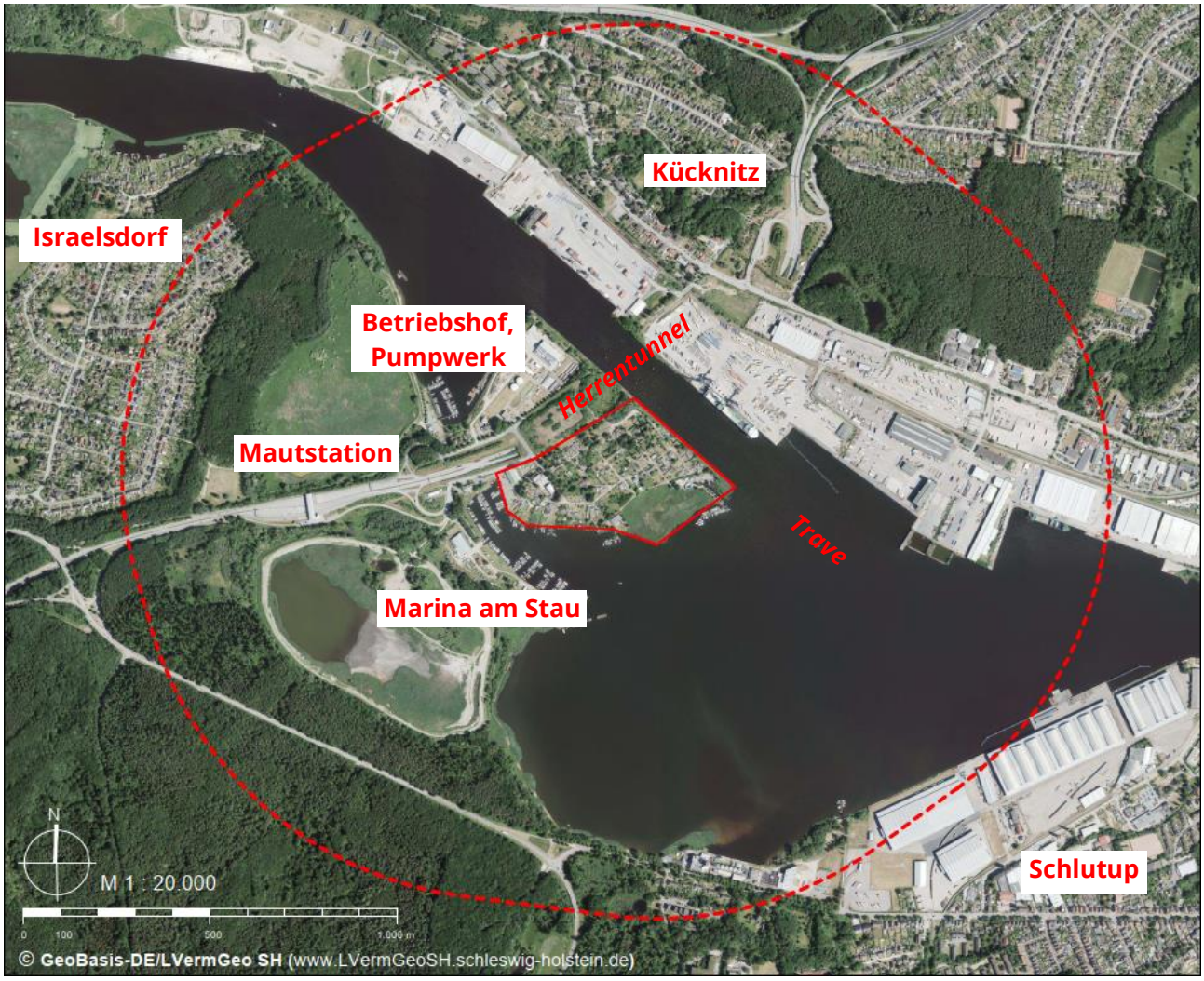



Abbildung 1 Luftbild mit dem Untersuchungsraum auf der Herreninsel (rot umrandet) sowie der unmittelbaren Umgebung (rot gestrichelt, 1 km-Radius um den Untersuchungsraum)

### 1.3 Erschließung und Baustruktur

Der Untersuchungsraum wird über mehrere schmale Straßen ohne separaten Fuß- und Radweg erschlossen. Die Gebäude verfügen über einen Frischwasser- und Schmutzwasseranschluss. Eine öffentliche Regenwasserkanalisation besteht nicht. Bei einer weiteren Verdichtung des Siedlungsbereichs wird eine öffentliche Kanalisation zur Ableitung des Oberflächenwassers ggf. erforderlich. Telekommunikations- und Stromanschlüsse sind vorhanden. Lediglich die Gasversorgung wird nicht über ein zentrales Gasnetz bereitgestellt, sondern die Anwohner*innen kaufen als Siedlergemeinschaft Gas für ihre dezentralen Tanks. Die Herreninsel wird durch die Müllabfuhr bedient. Es gibt eine Altglassammelstelle sowie einen Briefkasten auf der Insel.

Die notwendige Infrastruktur der Ver- und Entsorgung für Wohnnutzung ist somit bereits vorhanden.

Der Gebäudebestand besteht überwiegend aus ehemaligen Behelfsheimen, vereinzelt aus Einfamilienhäusern. In den letzten Jahren ist der Untersuchungsraum zunehmend von Wegzug

geprägt, sodass mehrere Gebäude abgerissen wurden und die Grundstücke leer stehen. Einige Gebäude weisen einen sanierungsbedürftigen Zustand auf und zeigen deutliche Alterungsspuren.

Abbildung 2 Infrastruktur und Straßenqualität im Untersuchungsraum (Quelle: ELBBERG, Juli 2023)

### 1.4 Historische Entwicklung der Herreninsel und Identität als Wohnstandort

Die Herreninsel wurde bis Mitte der 1930er Jahre vielfältig genutzt (z.B. Kleingärten, Segelsportvereine, Landwirtschaft). Das Liegenschaftsamt Lübeck hat die Herreninsel 1943 übernommen und die bis dahin ungenehmigten Kleingartengrundstücke offiziell als Wohngrundstücke vermietet, langfristig sollte die Fläche jedoch staatlichen, öffentlichen oder industriellen Zwecke vorbehalten werden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entwickelten sich die provisorischen Behelfsheime zu Eigenheimen. In den 1960er Jahren gründete sich die „Interessengemeinschaft Herreninsel“. Die Müllabfuhr wurde organisiert und erste Strom- und Telefonanschlüsse sowie Straßenbeleuchtung installiert. Aufgrund des Industrielärms, technischen Problemen in der Versorgung und dem Interessenskonflikt um die Hafenerweiterung, veranlasste die Stadtverwaltung im Jahr 1977 einen Pilotauftrag zur Ermittlung von Wohnmöglichkeiten auf der Herreninsel. Als Folge dessen gründete sich die „Siedlergemeinschaft“, welche sich dafür einsetzt, dass notwendige Wohnfolgeinfrastrukturen aufgebaut und langfristige Mietverträge vereinbart werden und die Herreninsel planerisch als Wohnbaugebiet ausgewiesen wird.[1]

Mit den Bewohner*innen der Herreninsel, in Person des jeweiligen Mietvertragspartners, wurden 2017 neue Grundstücksmietverträge abgeschlossen (VO/2017/04550; VO/2017/05115). Diese enden mit dem Tod des Mieters. Bei Tod des Mieters ist eine Fortführung des Mietvertrages durch den Ehegatten, den Lebenspartner gem. Lebenspartnerschaftsgesetz sowie die vor

[1] Haase, Wilke 2009: 1934-2009. 75 Jahre miteinander Leben auf der Herreninsel, Eine Bild-chronik zur Ausstellung in der Geschichtswerkstatt Herrenwyk, Lübeck

Vertragsunterzeichnung geborenen Kinder möglich. Der Enkelgeneration des Mieters stehen diese Rechte auf Fortsetzung des Mietvertrages nicht mehr zu.

Im Weiteren sehen die Mietverträge ein Sonderkündigungsrecht der Vermieterin mit einer Frist von 12 Monaten zum Monatsende für den Fall vor, dass der uneingeschränkte Tag- und Nachtbetrieb im Seelandkai und den benachbarten Hafenbereichen auf Grund der vorhandenen Wohnnutzung auf der Herreninsel, auch unter Berücksichtigung des passiven Lärmschutzes, nachweisbar nicht möglich ist.

Die aktuellen Bewohner*innen empfinden aufgrund der gemeinsamen Lebensgeschichte auf der Herreninsel ein starkes Heimat- und Identitätsgefühl. Die Siedlergemeinschaft möchte dieses erhalten und schützen.

# 2. Planungsrechtliche Vorgaben

## 2.1 Ziele der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung

Die Raumordnungspläne zeigen die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung auf. Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Landesentwicklungsplan

Aktuell gilt der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein in der Fassung der Fortschreibung 2021 (LEP). Dieser stellt die Herreninsel als Teil des Oberzentrums Lübeck und als Verdichtungsraum dar. Bezüglich der Wohnentwicklung in Schleswig-Holstein macht der LEP folgende Aussagen:

*„Die Bau- und Siedlungstätigkeit soll den gesellschaftlichen Anforderungen an eine nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung Rechnung tragen. Das heißt, wirtschaftliche, soziale und ökologische Belange sollen gleichermaßen berücksichtigt werden. Durch den Vorrang der Innenentwicklung sollen im Hinblick auf die zukünftige demografische Entwicklung tragfähige und kostengünstige Siedlungsstrukturen entstehen und eine Zersiedelung und eine Flächenneuinanspruchnahme begrenzt werden.*

*Schwerpunkte für den Wohnungsbau sind die Zentralen Orte und Stadtrandkerne sowie die Ortslagen auf den Siedlungsachsen.*

*Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten sollen Erschließungskosten sowie Folgekosten für die soziale und technische Infrastruktur berücksichtigt werden.*

*Neue Bauflächen sollen nur in guter räumlicher und verkehrsmäßiger Anbindung an vorhandene, im baulichen Zusammenhang bebaute, tragfähige und zukunftsfähige Ortsteile und in Form behutsamer Siedlungsabrundungen ausgewiesen werden. Eine Erweiterung von Siedlungssplittern soll vermieden werden. Auf eine gute Einbindung der Bauflächen in die Landschaft soll geachtet werden.*

*In den Städten und Gemeinden soll im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Ortsentwicklung eine verstärkte Nutzungsmischung angestrebt werden. Wohnungen und Arbeitsstätten sowie private und öffentliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge sollen für die Bevölkerung unter vertretbarem Zeit- und Kostenaufwand erreichbar sein. Einrichtungen der Nahversorgung sollen möglichst in Ortszentren oder Stadt- / Stadtteilzentren bereitgestellt werden oder baulich an Wohnstandorte angebunden sein.*

*Die Siedlungsentwicklung soll mit den Erfordernissen einer günstigen Verkehrserschließung und -bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel und den Radverkehr abgestimmt werden.*

*Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die dafür vorgesehenen Flächen einander so zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf Wohngebiete (...) weitestgehend vermieden werden. (...) Lärmschutz dient der Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus. Soweit kommt nicht nur dem aktiven Lärmschutz, sondern bereits der planenden Vorsorge besondere Bedeutung zu."*

Anhand der genannten Zielvorgaben für die Siedlungs- bzw. Wohnraumentwicklung des LEP ist die Eignung der Herreninsel als Wohnstandort in den nachfolgenden Kapiteln zu überprüfen.

Regionalplan 2004

Zurzeit gilt der Regionalplan 2004 für den Planungsraum II. Die Herreninsel ist Teil des Ordnungsraums Lübeck und liegt innerhalb der Siedlungsachse. Im Grenzbereich zur Herreninsel werden im Regionalplan ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft sowie ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dargestellt. Ebenfalls befinden sich hier ein regional oder überregional bedeutsamer Hafen sowie ein größerer Sportboothafen. Die Verbindung durch den Herrentunnel wird als überregionale Straßenverbindung dargestellt. Im Regionalplan heißt es:

*„Die Siedlungsentwicklung im Ordnungsraum Lübeck soll sich schwerpunktmäßig im Achsenraum vollziehen.*

*Die Schwerpunkte der wohnbaulichen und gewerblichen Entwicklung liegen innerhalb der baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiete."*

Eine Wohnraumentwicklung im Siedlungszusammenhang Lübecks ist laut Regionalplan möglich. Die Rahmenbedingungen für Wohnen sind dabei zu beachten.

Entwurf Neuaufstellung Regionalplan 2023

Es liegt ein Entwurf 2023 für die Neuaufstellung des Regionalplans vor (noch ohne Rechtskraft). Im neuen Planungsraum III liegt die Herreninsel im Verdichtungsraum Lübeck. Die Herreninsel wird weiterhin als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet dargestellt. Angrenzend werden ein Sportboothafen und ein regional oder überregional bedeutsamer Hafen dargestellt. Im Entwurf heißt es:

*„Durch den bedeutenden Ostseehafen [hat Lübeck] hervorragende Standortvoraussetzungen, die sich mit der festen Fehmarnbeltquerung und deren Hinterlandanbindung weiter verbessern werden. Um die sich daraus ergebenden Entwicklungschancen zu nutzen, sollte insbesondere die Logistikfunktion der städtischen Häfen durch eine leistungsfähigere verkehrliche Anbindung weiterentwickelt werden; Entwicklungspotenziale in dieser Hinsicht gilt es zu sichern. […] Um die Synergien der geplanten Hafenerweiterung am Skandinavienkai zu nutzen, soll im Umfeld hafenaffines Gewerbe angesiedelt werden.*

*Um den hohen Bedarf an Wohnraum zu decken, sollten insbesondere im Oberzentrum Lübeck neue Wohnflächen entwickelt werden. Hierbei soll die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen Vorrang haben. Von herausragender Bedeutung für die Stadtentwicklung ist der geplante Stadtumbau der freiwerdenden Hafen- und Industriestandorte auf der Roddenkoppel und der nördlichen Wallhalbinsel zu modernen und urbanen Wohn- und Gewerbestandorten.*

*Zwischen den östlich der Trave gelegenen Stadtteilen Sankt Gertrud und Schlutup erstreckt sich das als Kernbereich für Erholung ausgewiesene Lauerholz. Dieses ortsnahe Kurzzeiterholungsziel bietet unterschiedliche touristische Attraktionen sowie Einrichtungen zur Erholungsnutzung und ist in das regionale Rad- und Wanderwegenetz eingebunden."*

Die städtischen Häfen und deren Logistikfunktion sind demnach zu sichern. Strategisch sollen Innenentwicklungspotenziale für Wohnraum in Lübeck aktiviert werden. In Nähe der Herreninsel befindet sich mit dem Stadtwald Lauerholz ein gut angebundenes Kurzzeiterholungsziel, welches die Wohnqualität erhöht.

## 2.2 Bauleitpläne

Der wirksame Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck stellt den Untersuchungsraum als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Sportboothafen dar. Außerdem wird symbolisch ein Spiel- und/ oder Bolzplatz dargestellt. Dieser wurde nie verwirklicht. Die Freifläche im Nordosten des Untersuchungsraums wird als Fläche für die Versorgung dargestellt. Aufgrund der nicht erfolgten Anpassung des Flächennutzungsplans wird der Herrentunnel nicht in seiner heutigen Ausdehnung als Verkehrsfläche dargestellt, stattdessen orientiert sich die Planzeichnung noch an der nicht mehr existenten Herrenbrücke. Die mit Schilf bewachsene Überschwemmungszone im Süden wird als Grünfläche dargestellt.

Bebauungspläne existieren im Untersuchungsraum und in der unmittelbaren Umgebung nicht. Aufgrund der Lage und der Bedingungen vor Ort ist davon auszugehen, dass es sich um eine Splittersiedlung im baulichen Außenbereich nach § 35 BauGB handelt. Aufgrund der dort vorhandenen Nutzungen (Werften und Bootsliegeplätze, Gewerbebetriebe, Wohnnutzung) entspricht der bauliche Bestand auf der Herreninsel einer Gemengelage und damit am ehesten dem Gebietstypus des Mischgebietes.

Die bisherige Darstellung im FNP als Sonderbaufläche Sportboothafen stellt nicht die Bestandssituation dar. Im Zuge der laufenden Neuaufstellung des FNP soll über eine neue planungsrechtliche Zielsetzung für die Fläche entschieden werden.

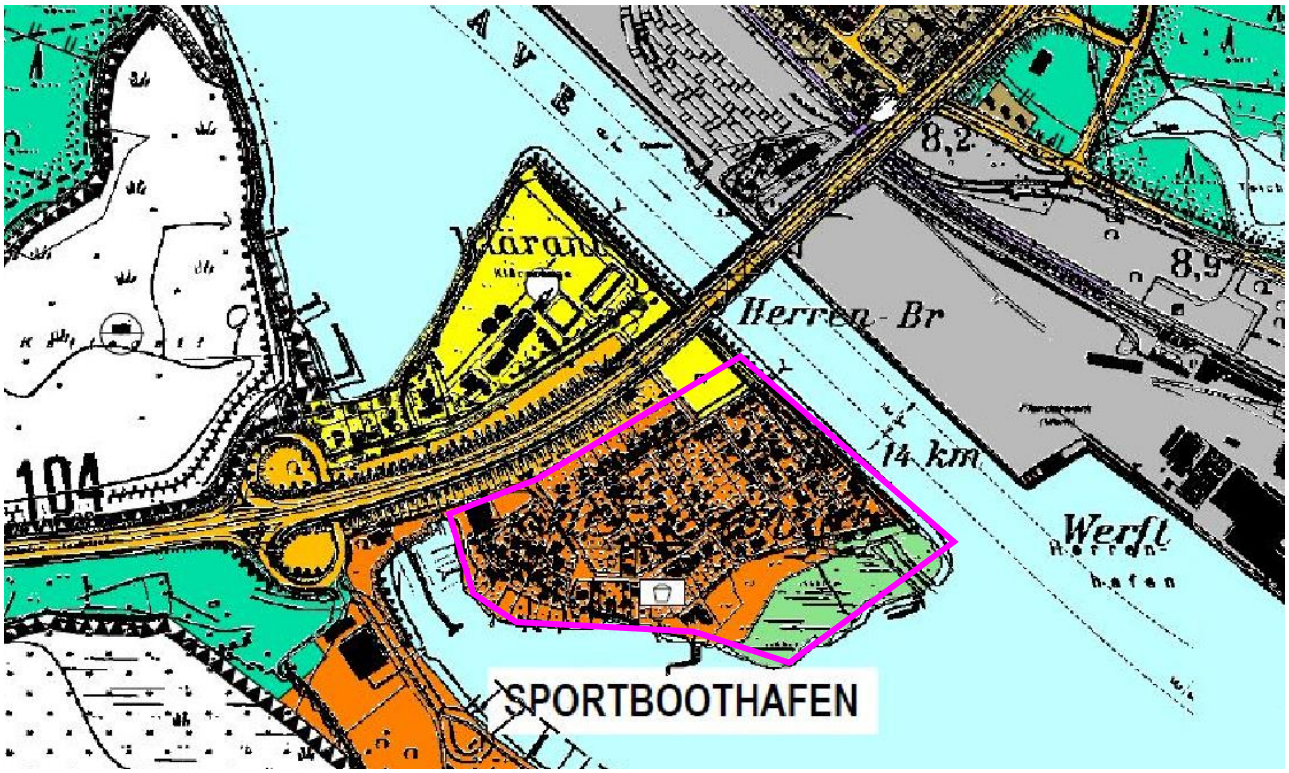



Abbildung 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck, Stand: 01.08.2023 - 128. Änderung / Berichtigung, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen)

### 2.3 ISEK 2010

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2010 (ISEK) stellt ein wesentliches Planungs- und Steuerungsinstrument für die Stadtentwicklung Lübecks dar. Darin werden Ziele definiert wie: *Schwerpunkte setzen für die Neu- und Weiterentwicklung des Wohnungs- & Gewerbebestandes unter der Prämisse Innen- vor Außenentwicklung; wohnortnahe Versorgung gewährleisten; kind- & jugendgerechtes Aufwachsen ermöglichen* sowie *Erreichbarkeit innerhalb der Stadt verbessern durch Routenvernetzung & -entwicklung sowie Stärkung des ÖPNV.*
Im ISEK 2010 wird als Zielsetzung für den St. Gertrud die Nutzungsabstimmung Herreninsel (Natur, Wohnen, hafenaffines Gewerbe) genannt. Dieses Ziel wird außerdem im Handlungsfeld Hafenstadt & Wissensstadt in Bezug auf die Hafenstandorte vorgebracht.

### 2.4 Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030

Die Hansestadt Lübeck hat 2015 das Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ beschlossen. Darin werden Wohn- und Gewerbestandorte bewertet. Die Herreninsel als Wohnbaupotenzialfläche wurde hier aufgrund der schlechten Standorteigenschaften und der hohen Erschließungskosten als ungeeignet bewertet.

### 2.5 Archäologie und Denkmalschutz

In Lübeck sind bisher keine archäologischen Interessengebiete ausgewiesen worden. Im Uferbereich sind archäologische Fundstellen bekannt. Kulturdenkmale sind nicht bekannt.

### 2.6 Naturschutz

Die Herreninsel liegt am Fluss Trave, die ein schiffbares Gewässer 1. Ordnung gemäß Landeswassergesetz (LWG) darstellt. Unterhaltungspflicht hat hier die Bundesrepublik Deutschland (WSV). Gemäß § 61 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 35 LNatschG ist entlang der Trave und des Breitlings ein 50 m breiter Gewässerschutzstreifen von Bebauung freizuhalten.

Bei dem südöstlichen Schilfbereich (Überschwemmungszone, ruderalisierte Salzwiese mit Quecke) sowie bei der Trave handelt es sich um gesetzlich geschützte Biotope. Die Herreninsel besteht aus nährstoffarmen Sandböden mit einem hohen naturschutzfachlichen Potential für die Entwicklung von Trockenrasen. Der Schilfbereich stockt auf Moorboden.

Im Zuge des Neubaus der DLRG wurden Einzelbaumpflanzungen vorgenommen, sowie an der Wasserkante Richtung Trave weitere Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

Die Trave sowie der Breitling zählen zu dem Europäischen Vogelschutz-Gebiet und dem FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“. Südlich der Herreninsel liegt das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Lauerholz“ und nördlich der Trave das LSG „Kücknitzer Mühlenbach und Söhlengraben“.

### 2.7 Klimaschutz und Klimaanpassungskonzept

Die Lübecker Bürgerschaft hat im Mai 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Klimaschutz fokussiert sich auf die Vermeidung von Treibhausgasemissionen, um die Erderwärmung zu verlangsamen.

Daher sind im Sinne einer klimaschonenden Siedlungsentwicklung insbesondere die Sektoren Gebäude und Verkehr zu beachten.

Für die Hansestadt Lübeck gilt das Klimaanpassungskonzept von 2020. Die Folgen des Klimawandels sind schon heute in Lübeck spürbar und werden zukünftig vermehrt auftreten, vor allem häufigere Starkregenereignisse, ein verstärktes und gegebenenfalls längeres Auftreten trockener, heißer Phasen im Sommer, Dauerregen im Winterhalbjahr sowie häufigere und stärkere Ostseehochwasser aufgrund des Meeresspiegelanstiegs. Für die Herreninsel sind besonders die Leitlinien „2. Starkregenereignisse puffern“ und „3. Hochwasserschutz gewährleisten“ von besonderer Priorität. Dabei sind die Maßnahmen *Niederungen und Gewässerränder von Bebauung freihalten, Biodiversität fördern, Hochwasseranpassungsstrategie entwickeln* und *Erholungsflächen zur klimatischen Entlastung sichern* bei einer Entwicklung im Untersuchungsraum besonders zu beachten. Die Herreninsel ist einer der wenigen potenziellen Standorte für ein Hochwasser-Sperrwerk.

# 3. Konfliktanalyse Hafennähe

## 3.1 Wasserlage

Die Herreninsel ist dreiseitig von dem Gewässer Trave umgeben und bietet mit den Blicken nach Nordosten auf die Hafenanlagen, nach Süden auf das Hafenbecken und das Überschwemmungsbiotop und nach Westen auf die Marina eine hohe Lagegunst.

Es handelt sich um überwiegend ruhige Räume mit eigener Naherholungs- und maritimer Freizeitqualität. Aufenthaltsqualität am Wasser haben beispielsweise der Pfad entlang der Ostseite der Insel im Bereich der Hochwasserschutzzone, der Aussichtspunkt an der Nordostkurve und der weitläufigen Vegetationszone zwischen dem Untersuchungsraum und dem Klärwerk der Insel.

Die Herreninsel bietet mit den naturnahen Kulturlandschaften, den maritimen Freizeiteinrichtungen und Aneignungsflächen wassernahe Nutzungsmöglichkeiten. Das Alleinstellungsmerkmal des Wohnens auf der Halbinsel bietet somit besondere Qualitäten.

## 3.2 Nutzungskonflikt strategische Hafenentwicklung

Die Herreninsel ist von Hafenflächen umgeben, weshalb der mögliche Nutzungskonflikt zwischen Hafen- und Wohnnutzung eine hohe Bedeutung für die vorliegende gutachterliche Bewertung hat.

Am 26.03.2020 wurde durch die Bürgerschaft der Hansestadt der Hafenentwicklungsplan 2030 Port of Lübeck (HEP) beschlossen. Der HEP bildet die Grundlage für die zukünftige räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen.

Die Häfen sind Grundbestandteil der wirtschaftsstrategischen Ausrichtung der Hansestadt Lübeck. Der Hafen Lübeck ist Deutschlands größter RoRo-Ostseehafen (Roll on/Roll Off-Frachtgeschäft). Der Port of Lübeck ist historisch gewachsen und verteilt sich auf drei Standortbereiche. Die Herreninsel liegt in Nachbarschaft zu dem Hafenstandort „Mittelhäfen“, wozu die Häfen Dänischburg / Siems / Schlutup mit den Terminals Lehmannkai 1, Container Terminal Lehmann (CTL), Seelandkai, Lehmannkai 2, Lehmannkai 3, Nordgetreide, Schlutupkai 1 und Schlutupkai 2 gehören.

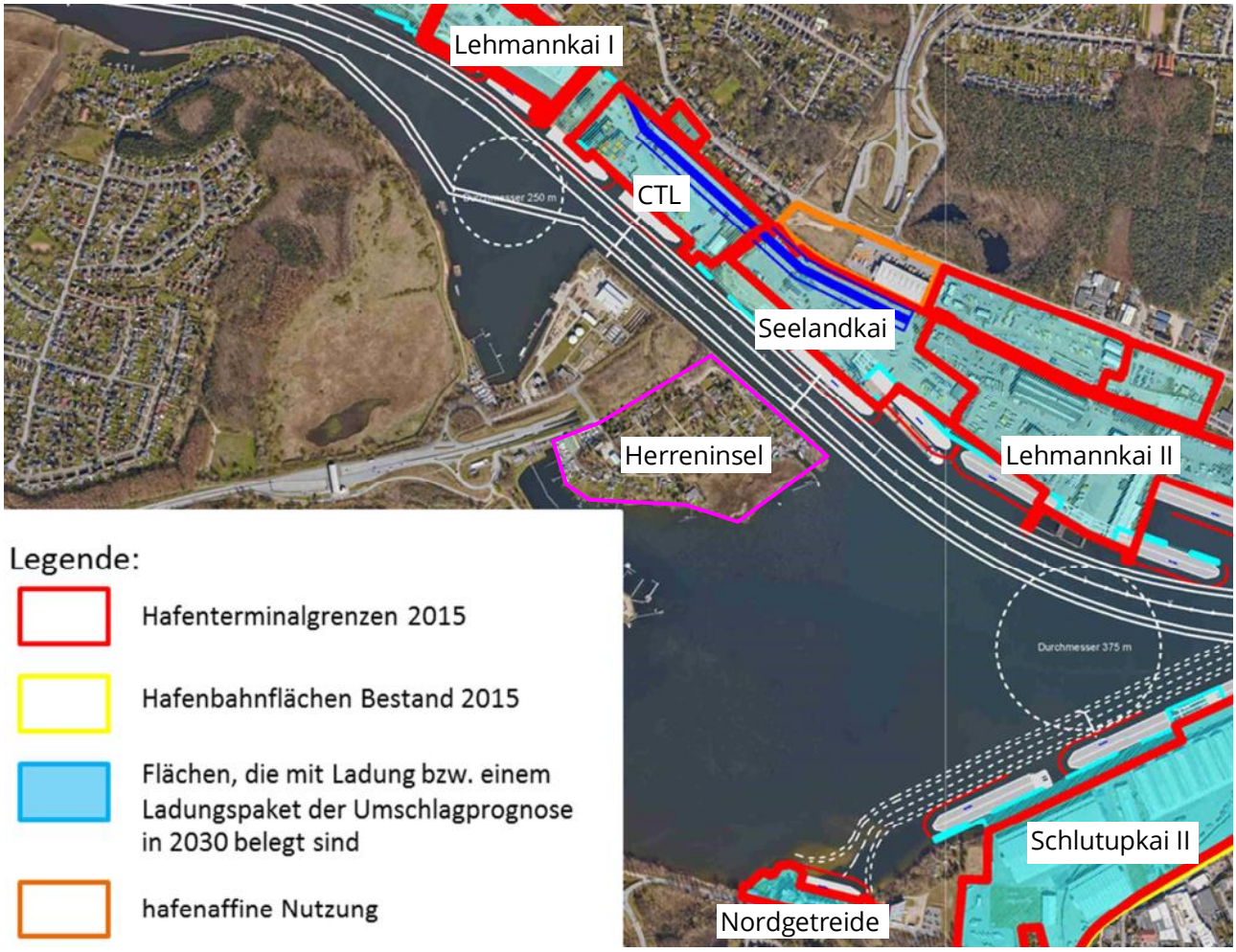



Abbildung 4 Ausschnitt Mittelhäfen, Hafenbereich Siems / Dänischburg / Schlutup, Layout Anordnungsvariante, mit Beschriftung, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: HEP Schlussbericht[2], Seite 153)

Zukünftig ist laut HEP folgende Hafenentwicklung in Nähe zur Herreninsel vorgesehen:

Die Mittelhäfen bieten sich gemäß HEP 2030 stromabwärts des Herrentunnels langfristig für einen Linienverkehr an. Ladungspakete sollen zukünftig von den stadtnahen Häfen zu den Terminals in Travemünde und Dänischburg / Siems / Schlutup verlagert und somit konzentriert werden und die Schiffanläufe deutlich zunehmen. Insbesondere am Seelandkai wird mit einem Anstieg von 247 auf 518 Anläufe pro Jahr gerechnet. (vgl. HEP Anlage 1[3], Seite 38 und STU[4], Seite 54).

Da die Expansionspotenziale für die Terminals der Häfen Dänischburg / Siems / Schlutup begrenzt sind, sind insbesondere die Rahmenbedingungen für eine intensivere Ausnutzung der Flächen zu optimieren. Im Bereich Dänischburg / Siems besteht die Herausforderung, die Beeinträchtigung der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete durch den Hafenverkehr auf ein verträgliches Minimum zu

[2] Im Auftrag der Lübeck Port Authority (LPA): Kurs halten auf die Zukunft! Der Hafen Lübeck 2030. Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck. Gutachterliche Schlussbericht vom 30. August 2019.
[3] Anlage 1 - Begründung zur Vorlage des Hafenentwicklungsplan 2030 Port of Lübeck. Fachbereich Planen und Bauen, Lübeck, 2020
[4] Schalltechnische Untersuchung zum HEP. LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.01.2020


230 von 830 in Zusammenstellung

reduzieren. Dafür sind verkehrslenkende Maßnahmen für den Lkw-Verkehr und eine Stärkung des Eisenbahnverkehrs anzustreben (vgl. HEP Anlage 1, Seite 28). Zur Optimierung des operativen Hafenumschlags wäre ein Nachtbetrieb auf dem Cargo Terminal Lehmann (CTL) von großem Vorteil, wofür die Emissionsauswirkungen laut HEP Schlussbericht (vgl. Seite 142) zu prüfen und evtl. strukturelle Neuordnungen zu untersuchen sind.

Die Herreninsel ist laut HEP 2030 keine potenzielle Entwicklungsfläche für die Hafenentwicklung und -erweiterung. Bei der Herreninsel würde es sich um ein neues, von den bestehenden Hafenanlagen losgelöstes Gebiet handeln, das einer gesonderten Verkehrsanbindung bedürfte und somit einer nachhaltigen Hafenplanung mit den Zielen der Flächeneinsparung, des Bodenschutzes, der Baggergutminimierung und der Naturverträglichkeit widerspräche. (vgl. HEP Schlussbericht, Seite 20)

Der HEP 2030 verzichtet weitgehend auf den Eingriff in bestehende Wohn- und Gewerbeflächen. Lediglich im Bereich Siems / Dänischburg werden bestehende Gewerbeflächen überplant, um einen geschlossenen und gestärkten Hafenstandort zu schaffen (HEP Schlussbericht, Seite 191). Der HEP 2030 überplant die Herreninsel nicht als Hafen, weist jedoch auf die Bedeutung des angrenzenden Hafenentwicklungsraums Dänischburg / Siems hin: „Es wird in Zukunft darum gehen, den Hafenbetrieb auf den bestehenden Flächen so zu optimieren, dass unter den gesetzlichen Rahmenbedingungen für Emissionen ein Nachtbetrieb zulässig wäre. Unter dieser Prämisse ist eine planungsrechtliche Manifestierung von Wohnnutzung auf der Herreninsel unvorteilhaft.“ (HEP Anlage 1, Seite 25) Daher gilt es, die Lärmsituation detailliert zu überprüfen.

Der Hafenentwicklungsplan weist damit über den Zeithorizont 2030 hinaus auf weitere Entwicklungspotenziale der Mittelhäfen hin, die im Rahmen des HEP nicht gutachterlich ermittelt werden konnten.

Eine stark expansive Hafenentwicklungspolitik, die über die Aussagen und den Prognosehorizont des Hafenentwicklungsplans hinausreicht, kann damit aus dem bestehenden HEP nicht abgeleitet werden, sondern bedürfte einer zusätzlichen politischen Positionierung. Eine langfristige Intensivierung der Hafennutzung an diesem Standort ist jedoch nicht unwahrscheinlich.

## 3.3 Lärmimmissionen

### 3.3.1 Relevante Normen zur Beurteilung der Wohnnutzung

Lärmbelastete Orte haben wenig Lebensqualität. Dauerhafter Lärm kann gesundheitliche Schäden hervorrufen und ist in der Planung ein abwägungserheblicher Belang. Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Nach § 50 Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG) ist die Flächenzuordnung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen unter anderem auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Es gilt das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung (siehe Kapitel 2.1).

Zur Beurteilung des Lärmes im Hinblick auf das Wohnen kann die Norm DIN 18005-1:2002-07 einschließlich Beiblatt 1:1987-05 herangezogen werden. Darin werden die Wirkungen unterschiedlicher Kategorien von Lärmquellen (z. B. Verkehr, Gewerbe, Freizeitanlagen) auf die Nachbarschaft in ihrer Gesamtheit unter städtebaulichen Aspekten betrachtet. Die DIN 18005 wird vorsorglich angewandt, um zu überprüfen, dass sich unterschiedliche Nutzungen in der

Nachbarschaft schallbedingt nicht ausschließen und findet somit beispielsweise auf FNP-Ebene Anwendung. Abweichungen von den Orientierungswerten sind im Rahmen der Abwägung zu begründen und es sollte möglichst Ausgleich durch Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.

Die Technische Anleitung Lärm (TA Lärm) zeigt Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden auf und wird i.d.R. herangezogen, wenn es um die Prüfung der Zulässigkeit von lärmemittierenden Anlagen geht. Dabei werden kurzzeitige Geräuschspitzen berücksichtigt. Seehafenumschlagsanlagen sind gemäß Nr. 1 g) TA Lärm explizit vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgeschlossen. Diese Ausnahme ist den Besonderheiten des internationalen Schiffsverkehrs geschuldet, da Seeschiffe im 24-Stunden-Betrieb an allen Tagen des Jahres abgefertigt werden müssen. Die Beurteilung der Geräuschimmissionen durch Seehafenumschlagsanlagen kann sich zunächst an den von der TA Lärm vorgesehenen Richtwerten orientieren, bevor geprüft wird, ob im Einzelfall Anlass besteht, von diesen „Orientierungswerten" abzuweichen.

Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wird zur Beurteilung von Verkehrslärm (Straße, Bahn, Schiff) herangezogen, die 18. BImSchV für Sport und Freizeitlärm.

Tabelle 1 Beurteilungsgrundlage Lärm für die Nutzungskategorie Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete (Quelle: eigene Darstellung)

| Beurteilungsgrundlage | Tags dB(A) | Nachts dB(A) |
|---|---|---|
| Städtebau: Schalltechnische **Orientierungswerte** nach DIN 18005-1/Bbl. 1:1987-05 | 55 | 45 (Verkehr)<br>40 (Anlagen) |
| Anlagen: **Immissionsrichtwerte** (IRW) für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden nach Nummer 6 der TA Lärm für den üblichen Betrieb (ohne Berücksichtigung seltener Ereignisse) | 55<br>(85 kurzzeitige Geräuschspitzen) | 40<br>(60 kurzzeitige Geräuschspitzen) |
| Verkehr: **Immissionsgrenzwerte** nach § 2 Absatz 1 der Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV | 59 | 49 |

Im Rahmen des HEP wurde eine schalltechnische Untersuchung (STU)[5] durchgeführt (siehe Kapitel 3.2.2), welche die Schallwerte im Hafengebiet sowie Umgebung nach DIN 18005, TA Lärm sowie 16. BImSchV bewertet.

Die Systematik ermöglicht belastbare Aussagen für die relevantesten Lärmquellen in der Gegend. Für eine tiefergehende Untersuchung ggf. weiterer relevanter Lärmquellen sowie zu notwendigen Schutzmaßnahmen wäre ein Bebauungsplanverfahren sinnvoll. Für den Untersuchungsraum liegen keine Lärmwertuntersuchungen für den Sport- und Freizeitlärm gemäß der 18. BImSchV vor. Diese sind ggf. im Rahmen der Bauleitplanung zu prüfen (nächste Freizeitnutzung: Marina am Stau).

### 3.3.2 Lärmwerte gemäß HEP 2030 auf der Herreninsel

Die STU unterscheidet zwischen der Lärmbelastung im Analysezustand 2015 und dem Prognosezustand HEP 2030. Im Rahmen der STU wurden flächendeckende Rasterlärmkarten

[5] LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.01.2020

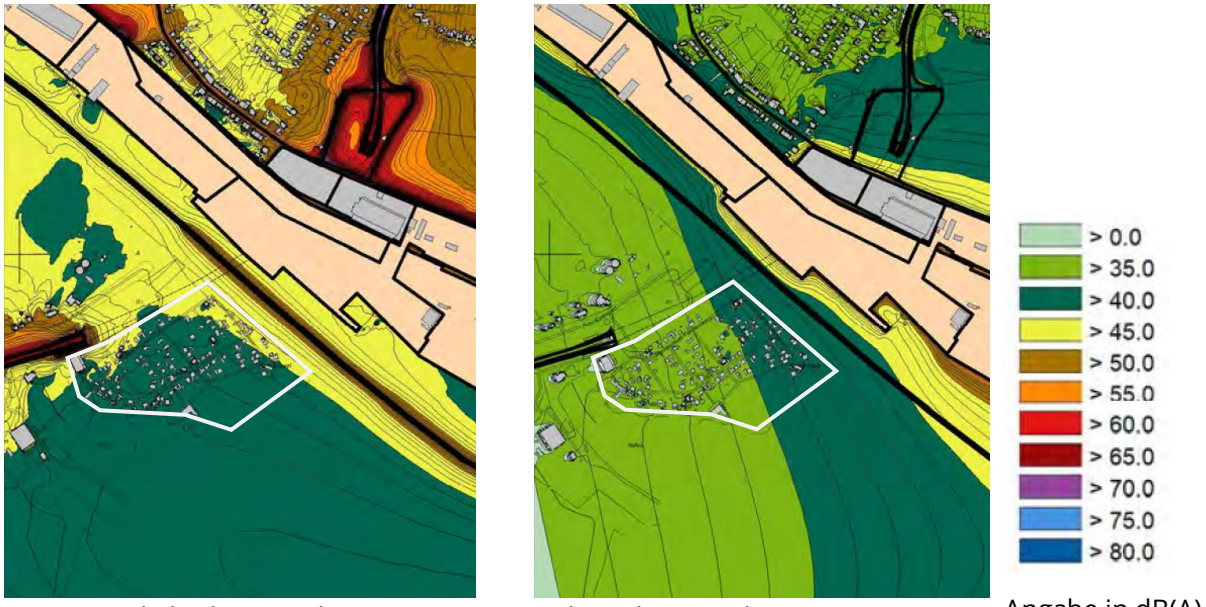
erstellt, welche den Gesamtverkehrslärm (Summe aus Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrslärm), den Anlagenlärm (Summe aus Hafen-, Industrie- und Gewerbelärm) sowie den Gesamtlärm (Summe aus Gesamtverkehrslärm und Anlagenlärm) auf Grundlage der DIN 18005 abbilden. Es wurden sämtliche rechtswirksamen Planfeststellungsbeschlüsse bzw. Immissionsschutzrechtlichen Einzelgenehmigungen, die zum Bearbeitungsstand 2015 vorlagen, in die Berechnung einbezogen (vgl. STU, Seite 18).

Obwohl in der Prognose die Schiffanläufe insbesondere am Seelandkai deutlich zunehmen, werden im Bereich der Fahrrinne zwischen Lehmannkai II und CTL die Lärmpegel des Schiffverkehrs auf der Trave leicht abnehmen (weniger Schiffsanläufe bei größeren Schiffen, Verlagerung der Schiffsdurchfahrten). Die anlagenbedingten Lärmwerte auf den Hafenflächen CTL, Seelandkai und Lehmannkai 2 werden gleichbleiben (vgl. Schallpegel in der STU, Seite 25 und 54).

Für die Herreninsel sind insb. die Lärmquellen der Bundesstraße B 104 (bis Eingang Herrentunnel), der Schiffsverkehr auf der Trave und die Hafennutzung des Seelandkais von Bedeutung. Die Lärmpegel nehmen allgemein im Untersuchungsraum von Nordosten nach Südwesten ab (siehe Anlage 1).

Im Untersuchungsraum liegt der Pegel des Gesamtverkehrslärms im Analyse- sowie im Prognosezustand tagsüber unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA werden somit tagsüber eingehalten und nachts bis 2 dB(A) leicht überschritten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden dagegen eingehalten.

Der vom Hafen ausgehende Anlagenlärm liegt tagsüber im Untersuchungsraum bei bis zu 60 dB(A), im Prognosezustand HEP 2030 erhöht sich der Anlagenlärm leicht, sodass die östlichen Wohngebäude im Grenzbereich bei bis zu 61 dB(A) liegen. Nachts liegt der Anlagenlärm bis zu 43 dB(A) und erhöht sich auch mit Prognosezustand des HEP 2030 nicht. Die Orientierungswerte und Immissionsrichtwerte für WA werden tags und nachts leicht überschritten.




Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose | Anlagenlärm nachts, Prognose | Angabe in dB(A)

Abbildung 5 Kritische Lärmwerte – Rasterlärmkarte Prognose HEP 2030 nachts, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (weiß umrandet) (Quelle: STU, Seite LXXXVII ff.)

Daraus ergeben sich laut STU für die Herreninsel Gesamtlärmwerte tagsüber im Analysezustand 2015 bis zu 60 dB(A) und im Prognosezustand HEP 2030 im östlichen Bereich leicht über 60 dB(A). Der Gesamtlärm nachts liegt im gesamten Untersuchungsraum bei unter 50 dB(A).

Grundsätzlich kann sich die Beurteilung des Gesamtlärms an den Anforderungen des BImSchG orientieren, wonach die Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu beachten sind. (vgl. STU, Seite 13). Die Lärmwerte auf der Herreninsel stellen keine Gesundheitsgefahr in Form eines hohen Dauerpegels dar.

Trotz Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 für die Nutzungsart „allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete“ ist die Ausweisung als WA grundsätzlich möglich, da auch die Ausgangslage als bestehende, historisch gewachsene Gemengelage zu berücksichtigen ist. In einem möglichen späteren Bebauungsplanverfahren wären allerdings geeignete Regelungen für Schallschutzmaßnahmen (auf der Herreninsel) zu treffen, sodass insb. in den sensiblen Nachtstunden die Grenzwerte eingehalten werden können. Daher sollte sich der vom Hafengebiet ausgehende Lärm bei Ausweisung als WA jedoch zukünftig nicht wesentlich über den Prognosefall hinaus erhöhen.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für die Baugebietstypologie „Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)“, in welcher beispielsweise auch regelhaft eine Wohnnutzung zulässig ist, werden auf der Herreninsel eingehalten.

### 3.3.3 Lärmwerte in angrenzenden Wohn- und Mischgebietsquartieren

Die der Herreninsel am nächsten liegenden Terminals Lehmannkai II, Seelandkai und CTL sind in ihrer Entwicklung aufgrund der einzuhaltenden Lärmwerte gegenüber den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten bereits eingeschränkt. Das CTL-Gelände grenzt unmittelbar an die Bebauung an der Siemser Landstraße an. Das Gebiet ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt, Bebauungspläne existieren nicht (siehe Kapitel 2.2). Faktisch befindet sich hier jedoch überwiegend Wohnbebauung. Laut STU werden hier die Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (MI) bereits im Bestand (2015) teilweise überschritten (vgl. STU, Seite 24). Problematisch ist hier insb. die Verkehrslärmsituation. Durch geplante Maßnahmen des HEP 2030 (z.B. verkehrslenkenden Maßnahmen durch eine Verlagerung von Lkw- auf den Eisenbahnverkehr) wird sich zukünftig die Verkehrslärmsituation verbessern, jedoch teilweise weiterhin über den Orientierungsgrenzwerten für MI liegen.

Die weitere Hafenentwicklung wird daher nicht nur durch eine (Wohn-)Nutzung auf der Herreninsel, sondern auch durch die nördlich an den Seelandkai und CTL angrenzenden Quartiere eingeschränkt.

### 3.3.4 Weitere relevante Lärmuntersuchungen

Für den Neubau eines Betriebsgebäudes der Spedition Bode (Seelandstraße 35) wurde im Jahr 2021 eine schalltechnische Prognose6 erstellt, welche nicht in den Lärmkarten des HEP berücksichtigt wurde. Diese STU Bode prüft, inwiefern die Spedition unter Berücksichtigung der Vorbelastung des Hafenstandortes die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Räumen einhält. Laut Gutachten reizen die umliegenden Logistikbetriebe die Immissionsgrenzwerte der TA Lärm schon nahezu aus (vgl. STU Bode, Seite 10). Die Schallwerte werden an allen in der Nähe

[6] M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, Oststeinbek, Stand: 08.07.2021

liegenden Immissionsorten tags und nachts unterschritten (vgl. STU Bode, Seite 19). Daher sind auch keine wesentlichen Erhöhungen der Lärmwerte im Untersuchungsraum auf der Herreninsel zu erwarten.

Im Jahr 2009 wurde eine schalltechnische Stellungnahme7 angefertigt, die eine Ermittlung gebäudescharfer Beurteilungspegel bei einem eventuellen Nachtbetrieb am Seelandkai Lübeck Siems zum Gegenstand hatte. Darin wurde die Herreninsel wie folgt berücksichtigt: „Nach dem Gebietscharakter handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet (WA). Aufgrund der historisch gewachsenen Nachbarschaft von industrieller Nutzung (Flender-Werft, Werftbetrieb früher bis zur Herrenbrücke ausgedehnt) und Wohnen ist jedoch gegenüber Lärmimmissionen vom Schutzanspruch eines Mischgebietes auszugehen (Kennzeichnung «(WA)»)“ (vgl. Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai, Seite 4). Sollte der 2009 diskutierte Nachtbetrieb des Seelandkais umgesetzt werden, würde es im Bereich der Wohnnutzungen auf der Herreninsel zu weiträumigen Überschreitungen des nächtlichen Immissionsrichtwertes für Mischgebiete von 45 dB(A) (Gemengelage) kommen. Für die betroffene Wohnbebauung in Siems und auf der Herreninsel wären daher bei einem Nachtbetrieb passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. (vgl. Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai, Seite 14 und XXVII)

Der Nachtbetrieb floss in der hier untersuchten Form nicht in die Szenarien zum HEP ein. Im Falle einer langfristigen Nutzungsintensivierung am Seelandkai, die über den Planungshorizont 2030 hinaus angesiedelt wäre, wären die hier ermittelten Ergebnisse indes von Bedeutung.

[7] LAIRM CONSULT GmbH, Bargteheide, Stand: 07.09.2009

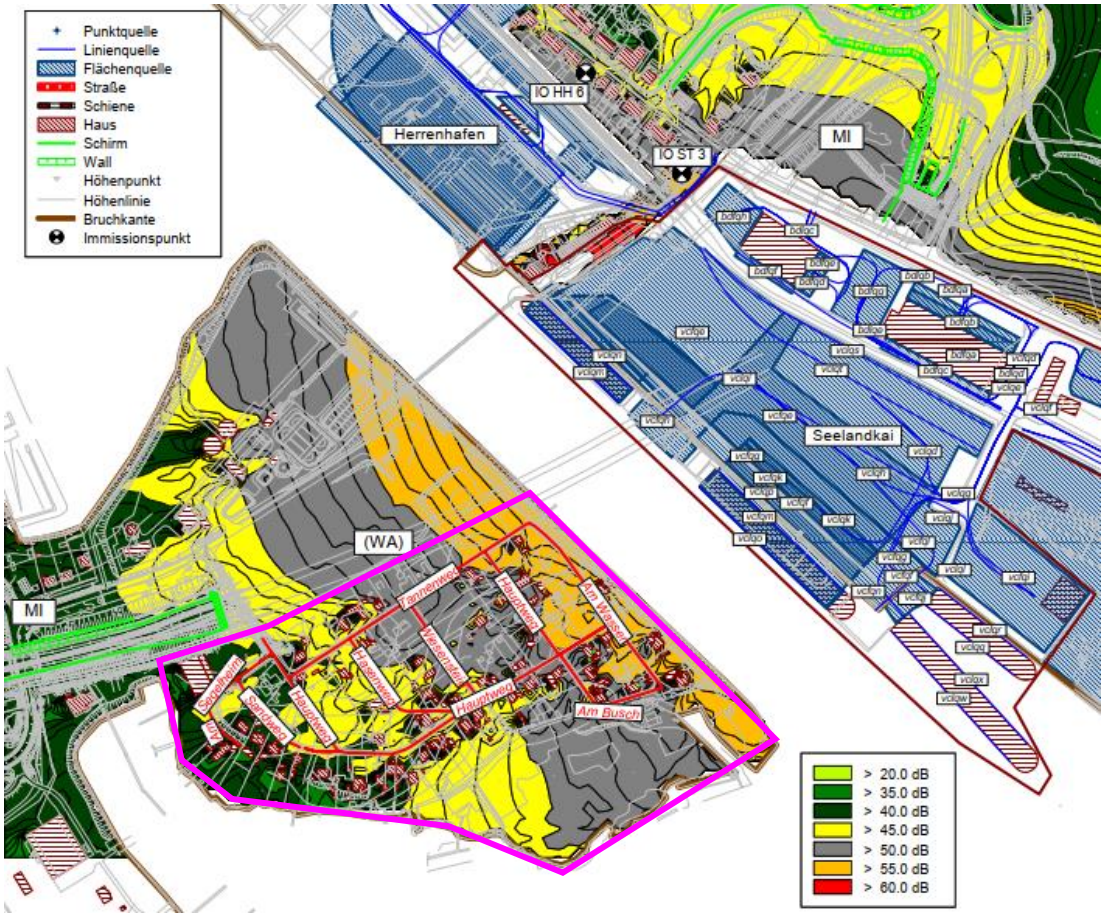



Abbildung 6 Ausschnitt Anlage 2.2 Einwirkungen aus dem nächtlichen Betrieb des Seelandkais und der umliegenden gewerblichen Nutzungen, ohne Maßstab, mit Untersuchungsraum auf der Herreninsel (pink umrandet) (Quelle: Schalltechnische Stellungnahme Nachtbetrieb Seelandkai 2009, Seite V)

### 3.4 Luftschadstoffe

Das Büro LAIRM CONSULT GmbH hat eine „Luftschadstoffuntersuchung zum Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck“ erarbeitet (Stand 10.01.2020). In der Luftschadstoffuntersuchung wurden für die Mittelhäfen, die die Herreninsel umschließen, die geplanten Umstrukturierungen und Erweiterungen des Hafenentwicklungsplans 2030 im Hinblick auf die Luftschadstoffimmissionen und die Kohlendioxidemissionen abgeschätzt. Dafür wurden die aktuellen Grenz- und Immissionswerte der 39. BImSchV und der TA Luft herangezogen. Es wurden die Luftschadstoffkomponenten Stickstoffdioxid ($NO_2$), Schwefeldioxid ($SO_2$) und Feinstaub der Größenklassen $PM_{10}$ und $PM_{2,5}$ untersucht sowie die Zusatzbelastungen der Stickstoffdeposition abgeschätzt. Es ist festzustellen, dass für alle untersuchten Luftschadstoffkomponenten die derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte zum Schutz des Menschen an allen maßgeblichen Immissionsorten im Analysezustand 2015 und im Prognosezustand HEP 2030 eingehalten werden (vgl. Luftschadstoffuntersuchung, Seite 42ff.). Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären die Luftschadstoffe im Rahmen der aktuellen Gesetzeslage (2021 novellierte TA-Luft) im Rahmen eines Bebauungsplanverfahren zu überprüfen.

### 3.5 Lichtimmissionen

Die Wohngebäude im Untersuchungsraum sind größtenteils nach Süden ausgerichtet und aufgrund von abschirmender Vegetation nicht vom Hafen ausgehenden Lichtemissionen direkt betroffen. Insb. nächtliche Blinklichter können als störend empfunden werden. Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären die Lichtimmissionen daher im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens zu überprüfen.

### 3.6 Zwischenfazit: Herreninsel im Spannungsfeld der Hafenlage

Wohnen am Wasser ist attraktiv. Aktuelle städtebauliche Entwicklungen in Wasserlagen zeigen, dass das Wohnen in Wassernähe eine hohe Nachfrage generiert, trotz nicht unerheblicher Emissionen aus angrenzenden Hafenarealen und -betrieben.

Die Herreninsel liegt in unmittelbarer Nähe zu den Mittelhäfen, welche in der Lübecker Wirtschaft eine bedeutende Rolle spielen. In Zukunft soll sich hier der Hafenumschlag erhöhen, durch den technischen Fortschritt könnten zukünftig die Hafenemissionen aber abnehmen. Im Hafenentwicklungsplan 2030 wird die Herreninsel nicht als Standort für eine Hafenerweiterung vorgesehen. Aus Sicht der Hafenwirtschaft sollte jedoch eine mögliche Wohnnutzung auf der Herreninsel die Häfen und ihre geplante Entwicklung nicht einschränken. Für die Hafennutzung im Bereich Dänischburg / Siems wäre eine Nachtnutzung von Vorteil, diese ist jedoch aufgrund der städtebaulichen Gemengelage nur mit Auflagen möglich. Neben der Herreninsel (insb. Richtung Seelandkai) ist z.B. auch das Wohn- und Mischgebietsquartier an der Siemser Landstraße (insb. Richtung CTL) für die Hafennutzung ein limitierender Faktor. Mit der langfristigen Etablierung eines Wohnstandortes Herreninsel würde sich diese Einschränkung hinsichtlich einer Nachtnutzung weiter verfestigen.

Andererseits zeigen die Lärmuntersuchungen, welche die Herreninsel bereits als Wohnstandort berücksichtigt haben, dass bei einer Hafennutzung im Bestand und den prognostizierten Annahmen 2030 die Lärmwerte auf der Herreninsel nur leicht über den Orientierungswerten für ein allgemeines Wohngebiet liegen. Betroffen ist überwiegend die travenahe Bebauung entlang der Straße Herreninsel – Am Wasser. Sollte also eine Wohnbebauung verfolgt werden, lassen die Lärmwerte den Spielraum zu, im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens die Überschreitung unter Berücksichtigung der historisch entstandenen Gemengelage abzuwägen. Immissionsschutzrechtlich ist die Verfestigung der Wohnnutzung auf Grundlage der vorliegenden Daten möglich. Die angestrebte Hafenentwicklung bis 2030 ist also auch mit einer planungsrechtlichen Ausweisung der Wohnnutzung auf der Herreninsel möglich.

# 4. Anbindung und Erreichbarkeit

Abbildung 7 Kontext Stadtgefüge und Anbindung, Untersuchungsraum rot markiert (Quelle: Topografische Karte 2023, © GeoBasis-DE/LVermGeo SH, BKG)

## 4.1 Einbindung ins Verkehrsnetz

### 4.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Herreninsel ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV; z.B. PKW, Motorrad) nur über die Bundesstraße B 75 / B 104 erreichbar. Aus Richtung Innenstadt kann die Herreninsel über die B 75 / B 104 hinter der Mautstation über die Abfahrt und die Straße Am Stau erreicht werden. Weitere MIV-Zufahrtsmöglichkeiten zur Herreninsel existieren nicht.

Es ist ein kostenfreies „Inselticket“ an der Mautstation zu ziehen und bei Verlassen der Insel Richtung Innenstadt an der Mautstation wieder abzugeben. Die Anfahrt aus Richtung Kücknitz erfolgt durch den mautpflichtigen Herrentunnel und die Straßen Am Kattegatt und Hauptweg über den westlichen Teil der Herreninsel.

### 4.1.2 ÖPNV

Die Buslinien 31 und 32 verkehren zwischen dem Hauptbahnhof und Lübeck-Travemünde. Die nächstliegende Bushaltestelle „Am Stau“ (6 Minuten Gehweg) wird von diesen Buslinien werktags

halbstündlich angefahren. Die Bushaltestelle „Kreuzwegbrücke“ liegt 1,5 km zu Fuß von der Herreninsel entfernt und wird durch die Linien 12, 30, 31, 32 und 39 bedient. Ab hier gibt es alle zehn Minuten eine Busverbindung in die Lübecker Innenstadt (15 Minuten Fahrzeit). Somit erfüllt der westliche Teil der Herreninsel knapp die Anforderungen gemäß 4. regionalem Nahverkehrsplan zur ÖPNV-Versorgung von Wohnquartieren.

Des Weiteren fährt ein kostenfreier Bus-Shuttle durch den Herrentunnel nach Nordosten. Der Bus-Shuttle verfügt über 12 Sitzplätze sowie Platz für Fahrräder, Rollstühle, Mofas oder weitere Kleinfahrzeuge. Er verkehrt wochentags überwiegend im Zehn-Minuten-Takt und am Wochenende im Viertelstunden-Takt.

Der Shuttlebus nach Kücknitz verkehrt regelmäßig, jedoch sind die Bus-Anbindungen Richtung Innenstadt aufgrund der seltenen Taktung oder weiten Fußwege zur Haltestelle nicht attraktiv.

### 4.1.3 Fuß- und Radverkehr

Die Herreninsel selbst ist ein Gebiet mit Mischverkehrsanlagen, verfügt also über keine separierten Geh- und Radwege.

Parallel zur Bundesstraße führen die Radwege HL 04 Süd und HL 04 Nord zur Lübecker Innenstadt, diese können auch durch Fußgänger*innen genutzt werden. Ein befestigter Weg führt den Fuß- und Radverkehr entlang der Trave nach Israelsdorf. Richtung Lübecker Innenstadt sowie nach Schlutup führen mehrere befestigte Waldwege.

Der Stadtteil Kücknitz nördlich der Trave ist für den Fuß- und Radverkehr nur mit dem Linien- oder Shuttle-Bus durch den Herrentunnel erreichbar.

Aufgrund der abgeschiedenen Lage der Fuß- und Radwege zwischen Bundesstraße und Wald sind diese insbesondere für Kinder und auch nachts nicht attraktiv und können als Angsträume wahrgenommen werden.

## 4.2 Erreichbarkeit Versorgungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen

### 4.2.1 Innenstadt

Die Lübecker Innenstadt (Altstadtinsel) liegt 6 km entfernt und ist über die Bundesstraße B 104 und Weiterführung als B 75 innerhalb von zehn Fahrminuten mit dem PKW erreichbar. Über das parallel zur Bundesstraße verlaufende Radwegenetz ist die Innenstadt in rund 25 Minuten mit dem Rad erreichbar. Die Buslinien 31 und 32 verkehren zwischen Travemünde und der Innenstadt Lübecks und halten in Nähe zur Herreninsel (ca. 20 Minuten Reisezeit mit dem ÖPNV).

### 4.2.2 Nahversorgung

Auf der Herreninsel und in der Umgebung sind keine Einrichtungen der Nahversorgung vorhanden. Die nächstliegenden Bäckereien sind südöstlich in Schlutup (10 Minuten mit dem Auto oder Rad) und durch den mautpflichten Herrentunnel in Kücknitz zu erreichen (6 Minuten Autofahrt, 16 Minuten Busfahrt). In Schlutup befinden sich ein Supermarkt (8 Minuten Autofahrt, 9 Minuten Fahrradfahrt) und ein Hofladen (13 Minuten Autofahrt, 15 Minuten Fahrradfahrt). In Kücknitz (durch den Herrentunnel) sind ein weiterer Supermarkt und zwei Discounter vorhanden (6 Minuten

Autofahrt, 18 Minuten Busfahrt). Zudem findet jeden Mittwoch ein Wochenmarkt in Schlutup (9 Minuten Autofahrt, 9 Minuten Fahrradfahrt) und in St. Gertrud statt (9 Minuten Autofahrt, 19 Minuten Fahrradfahrt). In Israelsdorf befindet sich die nächste Post-Filiale (5 Minuten Autofahrt, 7 Minuten Fahrradfahrt).

Das Einkaufen von Lebensmitteln und sonstigen Gütern des täglichen Bedarfs ist fußläufig unattraktiv (mindestens 37 Minuten Fußweg).

### 4.2.3 Schule, KiTa und Krippe

Auf der Herreninsel und in der Umgebung sind keine Bildungs- und Betreuungseinrichtungen vorhanden. Kinderbetreuungsangebote gibt es in Israelsdorf (rund 5 Minuten Fahrzeit mit Auto oder Rad) sowie in Schlutup (rund 10 Minuten Fahrzeit mit Auto oder Rad). Nach Mautzahlung ist ebenfalls in Kücknitz Kindertagespflege (3 Minuten Autofahrt, 7 Minuten Busfahrt) und eine KiTa (8 Autofahrminuten, 30 Minuten Reisezeit mit dem Bus) vorhanden.

Grundschulen befinden sich in Karlshof (10 Minuten Busfahrt, 15 Minuten Fahrrad) und in St. Gertrud (14 Minuten Busfahrt, 18 Minuten Fahrradfahrt). Südlich der Arnimstraße in St. Gertrud ist eine Montessorischule (30 Minuten Busfahrt, 19 Minuten Fahrradfahrt) und in Schlutup eine Sekundarschule vorhanden (12 Minuten Fahrradweg). In Kücknitz (10 Minuten Busfahrt mit Teilfahrt Shuttle) befinden sich eine Gemeinschaftsschule, ein Gymnasium und ein Ausbildungszentrum.

Grundschüler*innen sind auf den Shuttlebus oder auf das Rad (Radweg zwischen Wald und B75) angewiesen, sodass ein eigenständiger Schulweg ohne „Elterntaxi“ unattraktiv ist. Eine fußläufige Erreichbarkeit von Schulen oder KiTas ist nicht gegeben.

### 4.2.4 Medizinische Versorgung

Südwestlich entlang der B 75 und angrenzend an den Burgtorfriedhof befindet sich das nächstgelegene Krankenhaus (7 Minuten Autofahrt, 17 Minuten Busfahrt). Allgemeinmediziner / Hausarztpraxen sind in Kücknitz (Mautpflicht im Herrentunnel) nach rund 5 Minuten Fahrzeit und in Schlutup nach 10 Minuten mit dem PKW erreichbar. In Israelsdorf sind die nächsten liegenden Zahnarztpraxen vorhanden. Die nächstgelegene Apotheke kann in der Lübecker Altstadt medizinische Versorgung bieten (16 Minuten Autofahrt, 16 Minuten Busfahrt).

### 4.2.5 Feuerwehr

Probleme mit der Erreichbarkeit von Notfalldiensten, z.B. aufgrund der Mautstation, sind nicht bekannt. Die nächste Hauptfeuerwache, die Feuerwache 4 Lübeck, befindet sich an der Kaispitze von Schlutup (10 Minuten Fahrtweg), die nächste Freiwillige Feuerwehr ist in Israelsdorf vorhanden (4 Minuten Fahrtweg).

### 4.2.6 Freizeit, Kultur, Naherholung und Gastronomie

Auf der Herreninsel sind maritime Freizeitnutzungen möglich. Außerdem gibt es angrenzend eine Gaststätte sowie einen Standort der DLRG, wo die Siedlergemeinschaft Räumlichkeiten mitnutzen kann.

Nördlich der B75 sind ein Waldhotel, Sportvereine und eine evangelisch-lutherische Kirche vorhanden. Weitere kulturelle und Freizeit-Angebote im Umfeld sind eine Grenzdokumentationsstationsstätte (Schlutup), ein Industriemuseum und ein Schwimmbad (Kücknitz).

Südwestlich des Untersuchungsraums befindet sich das Waldgebiet Lauerholz. Dieses Naherholungsziel ist fußläufig innerhalb von 13 Minuten erreichbar.

### 4.3 Zwischenfazit: Erreichbarkeit und Infrastruktur

Bereits der Name „Herreninsel“ beschreibt die stadträumliche Lage des Untersuchungsraumes und seine fehlende Einbindung und Vernetzung mit dem übrigen Siedlungskörper der Stadt Lübeck sowie die eingeschränkte Zugänglichkeit.

Zwar gibt es über die Bundesstraße eine schnelle MIV-Anbindung in die benachbarten Quartiere und die Lübecker Innenstadt, jedoch handelt es sich grundsätzlich um einen abgeschiedenen Standort. Insbesondere Nahversorgungsangebote sowie Kinderbetreuungsmöglichkeiten, welche einen attraktiven Wohnstandort ausmachen, sind fußläufig nicht erreichbar.
Grundsätzlich fördert die stadträumliche Insellage daher die MIV-Nutzung. Es gibt auf der Herreninsel wenig Angebote, sodass für Erledigungen weite Wege zurückgelegt werden müssen. Daher ist aufgrund der eingeschränkten Attraktivität der Busverbindung und den abgelegenen Fuß- und Radwegen, bei gleichzeitig schneller MIV-Anbindung an das überörtliche Straßennetz, grundsätzlich ein hoher MIV-Anteil zu erwarten.

Aktuelle Planungsparadigmen streben eine kompakte und durchmischte Stadt an. Hinsichtlich einer nachhaltigen Wohnraumentwicklung sind Stadtentwicklungsansätze wie die „Stadt der kurzen Wege“ oder auch die „15-Minuten-Stadt“ zu beachten. Diese zielen darauf ab, vorrangig integrierte und gut angebundene (Wohn-)Standorte zu entwickeln und so Verkehr zu vermeiden. Eine möglichst kompakte Stadtentwicklung soll den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) stärken. Auch vor dem Hintergrund des von der Bürgerschaft 2019 ausgerufenen Klimanotstandes sind diese Ansätze einer klimafreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu bevorzugen.

Dem planerischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ sowie den Vorgaben des ISEK 2010 der Hansestadt Lübecks (siehe Kapitel 2.3) stehen die eingeschränkte Erreichbarkeit und geringe Vernetzung mit benachbarten Quartieren, v.a. aber das mangelhafte Angebot an wohnortnahen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten entgegen. Auch mit einer Stärkung der Wohnfunktion auf der Herreninsel werden sich diese Defizite der Erreichbarkeit nicht beseitigen lassen. Es ist kaum zu erwarten, dass sich mit dem vergleichsweise geringen Flächenpotenzial das Versorgungsangebot auf der Herreninsel und in unmittelbarer Umgebung spürbar verbessern lässt.

Somit sprechen insbesondere die Lage- und Versorgungsdefizite gegen eine Weiterentwicklung oder Verdichtung der Wohnfunktion auf der Herreninsel.

# 5. Weitere umweltrelevante Rahmenbedingungen

## 5.1 Störfallbetriebe

Im Untersuchungsraum sowie im Umkreis von einem Kilometer befinden sich weder genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG noch sind Achtungsabstände von Störfallbetrieben zu beachten.

## 5.2 Gerüche

Im Norden der Herreninsel befindet sich das Abwasserpumpwerk Ochsenkopf. Auf dem Gelände werden zum Teil offene Abwasserspeicherbecken betrieben. Zur Kanalnetzbewirtschaftung wird bei intensiven Niederschlägen Abwasser zwischengespeichert. Nach Aussagen der Entsorgungsbetriebe ist eine potenzielle Geruchsbildung stark witterungsabhängig (Niederschlagsintensität, Temperatur, Windrichtung). Der Betrieb dieser Speicher wird langfristig erforderlich bleiben. Den Entsorgungsbetrieben Lübeck liegen bisher keine Geruchsbeschwerden für den Standort vor. Bei zukünftigen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen am Abwasser-Pumpwerk wird darauf geachtet, dass eine Verbesserung hinsichtlich der Eindämmung von Gerüchen erreicht wird. Eine vollständige Vermeidung von Geruchsbeeinträchtigungen ist allerdings nicht zu erwarten.

Ein Fischverarbeitungsbetrieb hat im April 2023 die Tätigkeit am Standort Schlutup eingestellt, sodass hier zukünftig keine Geruchsimmissionen entstehen.

Bezüglich der Geruchsimmissionen kann hier keine abschließende Einschätzung vorgenommen werden, da Gutachten und Messungen für den Untersuchungsraum nicht vorliegen. Vor einer möglichen baulichen Entwicklung wären diese Untersuchungen im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens anzustellen.

## 5.3 Altlasten und Kampfmittel

Laut der unteren Bodenschutzbehörde (Stand: Juni 2023) gibt es auf der südlichen Herreninsel mehrere Altlastenverdachtsfälle. Im Hauptweg 29 (ehemaliges Bootsreparaturgeschäft) und Am Seglerheim 6 (KFZ-Verwertung) können Verunreinigungen des Untergrunds mit jeweils branchenüblichen Schadstoffen nicht ausgeschlossen werden. Für die gesamte Fläche südlich des Herrentunnels wurden in einer studentischen Arbeit[8] Hinweise auf Altablagerungen genannt, diese konnte die untere Bodenschutzbehörde bei Recherchen jedoch bislang nicht bestätigen. Diese Recherche bezog sich allerdings nur auf die Nutzung „Gewerbe“ und nicht „Wohnen“ (bei Letzterer werden höhere Maßstäbe bzgl. des Schutzgutes Mensch angesetzt). Bei einer möglichen baulichen Entwicklung wären im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens für die drei Verdachtsflächen weiterführende, orientierende Untersuchungen erforderlich, die ggf. Sanierungsmaßnahmen nach sich ziehen könnten.

Die Hansestadt Lübeck ist ein bekanntes Bombenabwurfgebiet gemäß der Kampfmittelverordnung Schleswig-Holstein vom 07.05.2012. Vor der Durchführung von Baumaßnahmen sind in

[8] Kühn 2016: Wohnen am Seehafen? Der Interessenkonflikt um die Herreninsel in Lübeck. Bachelorarbeit zur Erlangung des Grades Bachelor of Science an der HafenCity Universität Hamburg, Hamburg

Abstimmung mit dem Kampfmittelräumdienst ggf. Erkundungs- und Räumungsmaßnahmen durchzuführen.

### 5.4 Hochwasserschutz

Bei Regenereignissen fließt das Niederschlagswasser oberflächig in Richtung Trave ab. Es gibt keine wasserstauenden Senken im Untersuchungsraum. (Quelle: Digitaler Atlas Nord- Starkregen in Lübeck)

Der östliche Teil des Untersuchungsraums liegt in dem potenziell signifikanten Hochwasserrisikogebiet an der Küste (siehe Abb. 8). Südlich des Hauptweges befinden sich Flächen, welche häufig überschwemmt werden. Aufgrund der topografischen Lage der Herreninsel und fehlenden technischen Hochwasserschutzanlagen, kann es regelhaft alle 20 Jahre zu Überschwemmungen im bestehenden Siedlungsbereich von bis zu 1 m Höhe kommen (HW 20). Alle 200 Jahre können südlich des Hauptweges Hochwasser bis zu 2 m Höhe auftreten. Im HW 200-Fall würden die Hochwasser bis nördlich des Hauptweges reichen und somit ca. 1/3 des Untersuchungsraums betreffen.

Bei einer möglichen städtebaulichen Entwicklung des Untersuchungsraums sind diese Überschwemmungsbereiche im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Die Hochwasserlinie ist ein statistisch geglätteter Mittelwert vergangener Hochwasserereignisse. Daher ist der Meeresspiegelanstieg, der bis zum Jahr 2100 durch das Abschmelzen der Pole zwischen 25 und 100 cm nach fachplanerischem Konsens zu erwarten ist, nicht berücksichtigt. Auch über den Prognosezeitraum hinaus wird sich der Meeresspiegelanstieg fortsetzen. Aufgrund des erwarteten Meeresspiegelanstiegs werden die bereits heute gefährdeten Bereiche häufiger und weitere Bereiche zusätzlich als gefährdet einzustufen sein. Inwieweit dieser Anstieg der Hochwasserlinie, der mit erheblichen Vorhersageungenauigkeiten behaftet ist, in städtebaulichen Zielvorstellungen der Gemeinde Eingang finden kann, unterliegt zum jetzigen Zeitpunkt damit der kommunalen Planungshoheit.

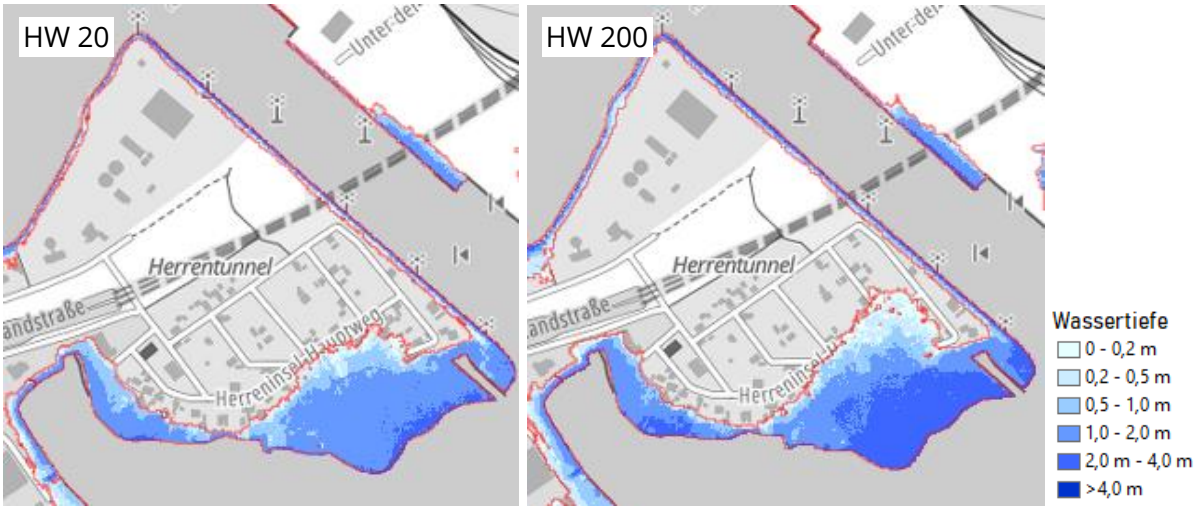



Abbildung 8 Ausschnitt Hochwassergefahrenkarte HW 20 und HW 200, Stand 2019 (Quelle: https://umweltanwendungen.schleswig-holstein.de/webauswertung/q/5HPGowaWSmg18Od8SJDRf7, bereitgestellt durch das Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur)

### 5.5 Zwischenfazit: Umweltrelevante Aspekte zum Wohnen auf der Herreninsel

Die genannten umweltrelevanten Aspekte stehen einer Wohnentwicklung und den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung nicht entgegen.
In den betroffenen Bereichen schränken die Belange des Hochwasserschutzes eine städtebauliche Entwicklung ein. Generell sind Siedlungserweiterungen in hochwassergefährdeten Gebieten vor dem Hintergrund des Klimawandels kritisch zu sehen. Mögliche Altlasten oder Bodenbelastungen sind im Rahmen von weiteren Planungsprozessen zu prüfen.

# 6. Gesamtbewertung

Bei der Fragestellung nach der Eignung der Herreninsel als Wohnstandort stehen sich die Belange der Siedlergemeinschaft und der Hafenwirtschaft gegenüber. Die Siedlergemeinschaft setzt sich aktiv für den Erhalt der Wohnsiedlung ein. In erster Linie handelt es sich jedoch um eine stadtplanerische Fragestellung.

Die Wohnnutzung auf der Herreninsel ist mit den geltenden Rahmenbedingungen der Hafenentwicklung gemäß Hafenentwicklungsplan 2030 vereinbar und langfristig möglich. Nutzungskonflikte zwischen Siedlungs- und Hafengebiet werden sich aber durch eine Ausweisung als Wohngebiet ergeben, wenn die Hafenentwicklung in Richtung einer Nachtnutzung im Bereich Dänischburg / Siems fortschreiten sollte.

### 6.1 Überblick Kriterien

Die vorangegangene Untersuchung zeigt Kriterien auf, anhand derer eine Wohnnutzung auf der Herreninsel bewertet werden kann. Die Gemengelage mit dem durch die Hafenbetriebe geprägten Umfeld ist nicht als gesundheitsschädigend zu bewerten und eine Wohnnutzung daher rechtlich nicht grundsätzlich auszuschließen (vgl. Kapitel 3.6 und 5.5). Ein hartes Ausschlusskriterium, welches das Wohnen auf der Herreninsel verhindert, besteht somit nicht.

Eine Wohnnutzung auf der Herreninsel ist somit planungsrechtlich zulässig, aber nicht mit heutigen nachhaltigen Planungsparadigmen und übergeordneten Planungszielen der aktuellen Stadt- und Siedlungsentwicklung sowie den planerischen Zielsetzungen der Hansestadt Lübeck vereinbar (vgl. Kapitel 2.3 und 2.4)

Ob die in den vorhergehenden Kapiteln diskutierten Kriterien eher für eine Wohnnutzung oder für eine alternative Nutzung auf der Herreninsel sprechen bzw. sich dazu neutral verhalten, soll die folgende Übersicht aufzeigen. Je Kapitelabschnitt wurde eine Einordnung von zwei Aussageschwerpunkte (xx) innerhalb der drei Spalten vorgenommen.

Tabelle 2: Eignungstendenz bezüglich der Wohnnutzung oder Nicht-Wohnnutzung nach Kapitelabschnitten. (Quelle: eigene Darstellung)

| Kriterien nach Kapitelabschnitten | Wohnen | neutral | Nicht-Wohnen |
|---|---|---|---|
| Ausgangslage | x | x | |
| Planungsrechtliche Vorgaben | | x | x |
| Konfliktanalyse Hafennähe | | x | x |
| Anbindung und Erreichbarkeit | | x | x |
| Umweltrelevante Rahmenbedingungen | | xx | |

Diese Übersicht zeigt, dass sich ein Großteil der untersuchten Rahmenbedingungen neutral oder negativ zu einer Wohnnutzung verhält. Damit verdichten sich die oben erläuterten Aussagen.

Welche konkreten Kriterien eine Wohnnutzung begünstigen oder dieser entgegenstehen, welche Konsequenzen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel für die Hansestadt Lübeck

haben kann und welche Maßnahmen ggf. für die planungsrechtliche Umsetzung der Wohnnutzung erforderlich sein können, soll die nachfolgende Übersicht zeigen:

Tabelle 3: Gründe für und gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel sowie dafür erforderliche Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung)

| | |
|---|---|
| **Folgende Kriterien sprechen für eine Entwicklung der Wohnnutzung auf der Herreninsel:** | |
| Historische Kontinuität und Identität als Wohnstandort | • Auf der Herreninsel wird seit rund 75 Jahren gewohnt.<br>• Es handelt sich um eine interessante Wohnlage mit Wasserbezug und dörflichem Charme bei gleichzeitig schneller (MIV-)Anbindung in die Innenstadt. |
| Planungsrechtliche Vorgaben | • Die Herreninsel befindet sich innerhalb der Siedlungsachse. Eine weitere Qualifizierung als Wohnstandort wäre daher mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. |
| **Folgende Kriterien sprechen gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel, wären jedoch mit entsprechenden Maßnahmen zu beheben:** | |
| Hafenentwicklung und Lärm | • Die Lärmwerte für Wohngebiete werden im Bestand und in der Planung des HEP 2030 leicht überschritten, befinden sich jedoch unter Berücksichtigung der historischen Gemengelage noch in einem der Abwägung zugänglichen Rahmen.<br>• Sollte eine Entscheidung für die Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel fallen, so wäre diese planungsrechtlich zu sichern (konkrete Bauleitplanung / Bebauungsplan).<br>• Im Rahmen der konkreten Bauleitplanung ist ein Lärmgutachten zu erstellen, welches sämtliche aktuellen Lärmwerte (auch Freizeitlärm) überprüft.<br>• Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind dann ggf. Schallschutzmaßnahmen zu bestimmen und festzusetzen. Lärmminderungsmaßnahmen im Hafengebiet bzw. der Hafenbetriebe behindern die Hafenwirtschaft. Schallschutzmaßnahmen auf der Herreninsel (z.B. Zonierung, Grundrissgestaltung, Laubengänge etc.) sind daher zu bevorzugen. |
| Einbindung und Erreichbarkeit | • Die ÖPNV-Anbindung kann durch Erhöhung der Bus-Taktung der städtischen Verkehrsbetriebe verbessert werden. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten für die Verkehrsbetriebe. |
| Umwelt und sonstige Immissionen | • Gemäß den vorliegenden Untersuchungen wird nicht von einer Überschreitung der Geruchs- und Lichtimmissionswerte für eine Wohnnutzung ausgegangen.<br>• Die Einhaltung der Grenzwerte von Geruchs- und Lichtimmissionen wäre – sollte eine Verfestigung der Wohnnutzung beschlossen werden – ebenfalls im Rahmen einer konkreten Bauleitplanung zu überprüfen. |

- Im Bereich der Lichtimmissionen sind ggf. entsprechende Festsetzungen und Maßnahmen (z.B. Gebäudeorientierung) zu bestimmen und zu treffen.
- Bezüglich der Geruchsimmissionen sind ggf. Minderungsmaßnahmen bei den emittierenden Betrieben umzusetzen. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten für die Entsorgungsbetriebe.
- Mögliche Bodenfunde im Bereich Altlasten und Kampfmittel sind im Rahmen einer konkreten Bauleitplanung zu überprüfen und ggf. vor Baubeginn durch den/die Projektentwickler*in zu bearbeiten.
- Die Belange des Hochwasserschutzes wären im Falle der verbindlichen Bauleitplanung zu überprüfen, ggf. wären in Teilbereichen Festsetzungen zum Ausschluss des Wohnens zu treffen bzw. weitere Maßnahmen für den Hochwasserschutz erforderlich, die wiederum zusätzlichen Flächenbedarf hervorrufen. Der Bau und die Unterhaltung der Schutzmaßnahmen verursachen zusätzliche Kosten. Bei Eignung des Standortes für eine potenzielles Sturmflutwehr zum Schutz der binnenseitigen Siedlungsflächen entstehen zusätzliche Flächenbedarfe.

Folgende Kriterien sprechen gegen eine Verfestigung der Wohnnutzung auf der Herreninsel; Auswirkungen lassen sich nur schwer mindern. Entsprechende Konsequenzen sind nach politischem Beschluss hinzunehmen:

| | |
|---|---|
| Hafenentwicklung und Lärm | • Durch eine mögliche Nachtnutzung oder Intensivierung der Hafennutzung über die Annahmen des HEP 2030 hinaus, verschärft sich die heutige Gemengelage im Bereich der Mittelhäfen im Falle einer Verfestigung der Wohnnutzung zu einem Nutzungskonflikt, der nur schwer durch Auflagen und Schutzmaßnahmen zu lösen sein wird. |
| Einbindung und Erreichbarkeit | • Wohnungsnahe Angebote zur Nahversorgung, Grundschulen und Angebote zur Kinderbetreuung sind nicht vorhanden und könnten aufgrund der isolierten räumlichen Lage und dem begrenzten Einzugsbereich wirtschaftlich kaum tragfähig betrieben werden.<br>• Eine Verbesserung des heute mangelhaften Angebotes an sonstigen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten wie z.B. der medizinischen Versorgung, Freizeit- und Kulturangeboten, welche einen guten Wohnstandort ausmachen, ist aufgrund der Insellage ebenfalls nicht zu erwarten.<br>• Eine Verbesserung der Anbindung für den nichtmotorisierten Verkehr ist aufgrund stadträumlicher Hürden wie der Trave und der Bundesstraße nicht möglich.<br>• Dem planerischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ und der Vermeidung von Verkehren (insbesondere MIV) stehen die eingeschränkte Erreichbarkeit und fehlende Vernetzung mit benachbarten Quartieren entgegen. Es ist zu befürchten, dass der |

Pkw das dominante Verkehrsmittel wird, und damit eine eigenständige Mobilität für alle Altersschichten unmöglich wird („Elterntaxi“).

### 6.2 Planerische Empfehlung

Für die planerische Bewertung der Eignung der Herreninsel als Wohnstandort sind aus Sicht des Gutachters die Kriterien „Konfliktanalyse Hafennähe“ sowie „Anbindung und Erreichbarkeit“ (siehe Abbildung 9) in Anlehnung an die Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung (siehe Kapitel 2) ausschlaggebend.

Die schädlichen Umwelteinwirkungen (hier insb. Lärmimmissionen) können anhand von gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten bewertet werden (siehe insb. Kapitel 3.3 - 3.5). Kriterien wie die stadträumliche Anbindung eines Wohnstandortes lassen sich nicht nach Grenzwerten bemessen, sondern sind unter stadtplanerischen Aspekten abzuwägen.

Der Wohnstandort Herreninsel ist aktuell mit den Anforderungen einer nachhaltigen Stadt- und Wohnraumentwicklung nur bedingt bis nicht vereinbar. Insbesondere die fehlende Infrastruktur wie Kinderbetreuungs- und Schulangebote, als auch die fehlende Nahversorgung sind schwerwiegende Defizite, die kaum mit vertretbarem Aufwand behoben werden können (siehe Tabelle in Kapitel 6.1). Wäre nicht bereits eine begrenzte Wohnnutzung am Standort vorhanden, würde man diesen als zukünftiges Wohngebiet nicht in Erwägung ziehen.

**Aus planerischer Sicht wird daher eine Entwicklung der Herreninsel als Wohnstandort nicht empfohlen.**

Erst nachrangig kann damit auch ein möglicher Nutzungskonflikt zwischen Herreninsel und der Hafenentwicklung gelöst werden. Im Falle eines nächtlichen Hafenbetriebs im Bereich Dänischburg / Siems wären erforderliche Schallschutzmaßnahmen dann im Wesentlichen nur auf das benachbarte Wohn- und Mischgebietsquartier an der Siemser Landstraße abzustellen.

### 6.3 Alternative Nutzungsmöglichkeiten auf der Herreninsel

Da die Hansestadt größtenteils Flächeneigentümerin ist, besteht direkter Zugriff auf die Flächen. Die Umsetzbarkeit von alternativen Nutzungen wird damit – anders als in vielen anderen Bereichen – nicht durch eine heterogene Eigentümerstruktur erschwert.

Eine Nachnutzung der Herreninsel sollte geringere Schutzanforderungen hinsichtlich des Hafenlärms aufweisen und kein dauerhaftes Wohnen umfassen. So würde der nahe Hafenbereich weniger in seiner zukünftigen Entwicklung eingeschränkt und damit die Umsetzungschancen für eine perspektivische Nachtnutzung im Hafen steigen.

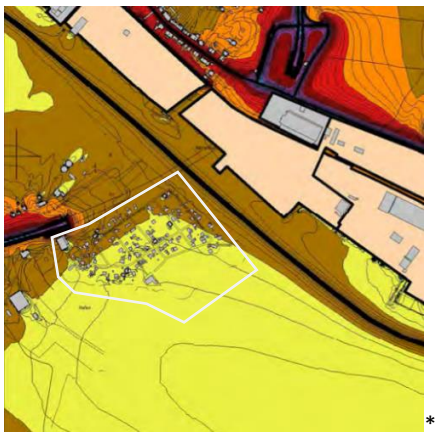
Für alternative Nutzungskonzepte liegt ein Wasserbezug auf der Hand und kann bestehende Einrichtungen wie den Sportboothafen und die Marina am Stau einbinden und damit ggf. stärken.

Auch Hotelnutzungen oder ein maritimes Feriendorf mit Bootsliegeplätzen sind denkbare touristische Bausteine eines zukünftigen Nutzungskonzeptes für die Herreninsel. Eine Fokussierung auf Naherholung erscheint sinnvoll, wird jedoch durch die abgeschiedene Lage eingeschränkt.

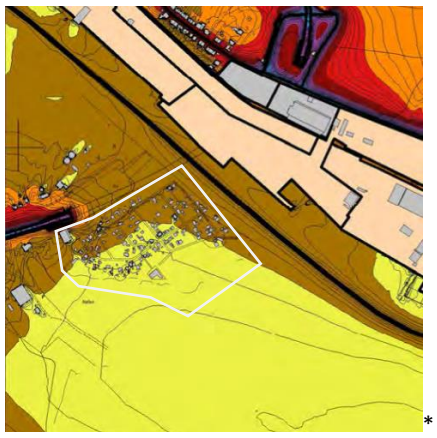
Zudem ist die Herreninsel aufgrund ihrer Lage und ihrer natürlichen Ausstattung auch optimal geeignet als Fläche für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen. Eine solche Nutzung würde zudem die Eignung der Flächen für die naturnahe Erholung stark verbessern.

Im besten Fall sollte eine Nachnutzung gewählt werden, die für die verbliebenen Bewohner*innen der Herreninsel gute Wohnbedingungen beibehält.

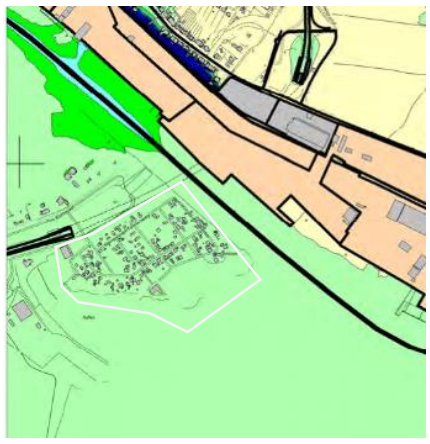
# Anlage 1: Rasterlärmkarten Ausschnitt Herreninsel



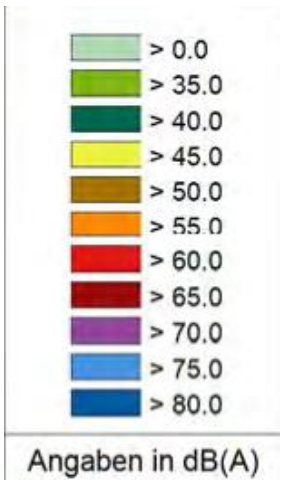
Gesamtverkehrslärm tags, Analysezustand 2015



Gesamtverkehrslärm tags, Prognose HEP 2030

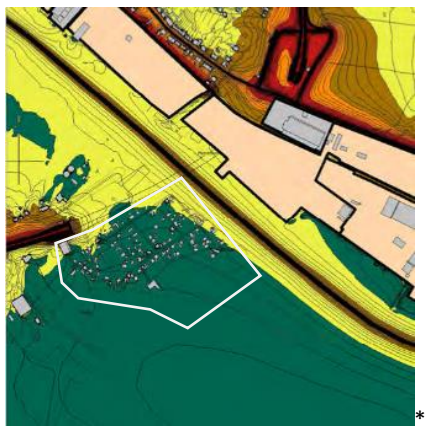


Gesamtverkehrslärm tags, Veränderungen

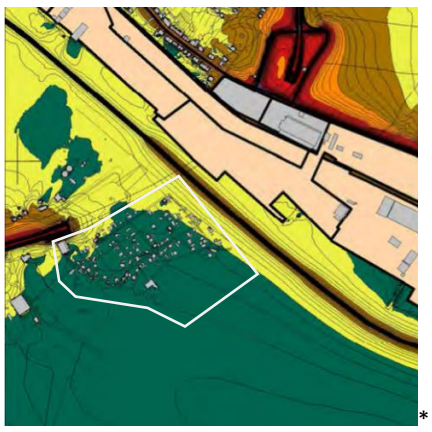



*Legende

Analysezustand +
Prognose



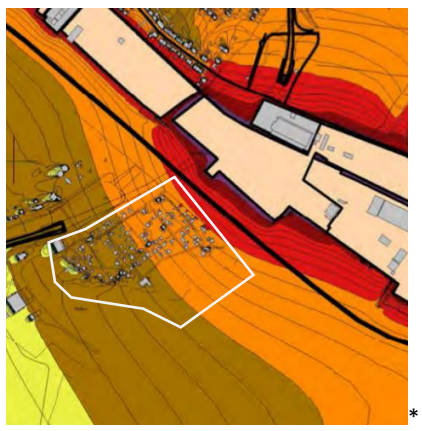
Gesamtverkehrslärm nachts, Analysezustand 2015



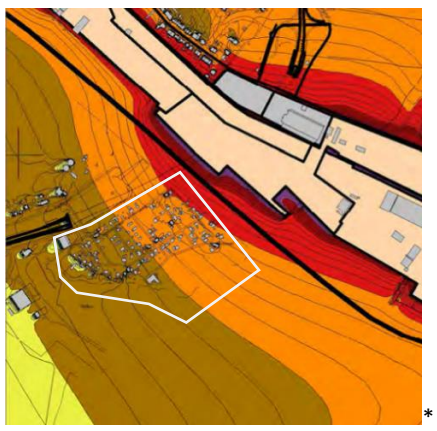
Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030

TOP 4.5

Gesamtverkehrslärm nachts, Prognose HEP 2030

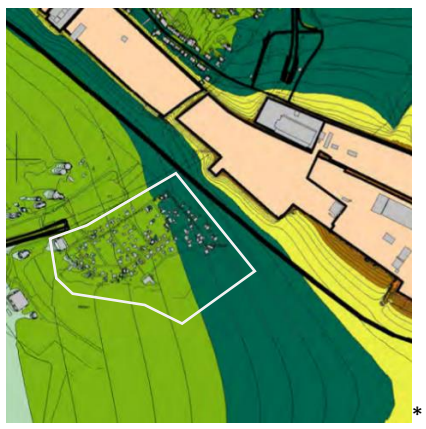


Anlagenlärm tags, Analysezustand 2015

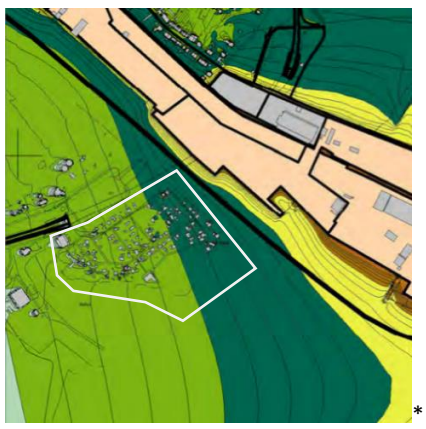


Anlagenlärm tags, Prognose HEP 2030

Anlagenlärm tags, Veränderungen

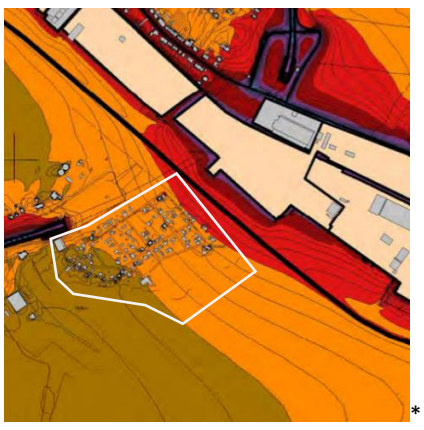


Anlagenlärm nachts, Analysezustand 2015

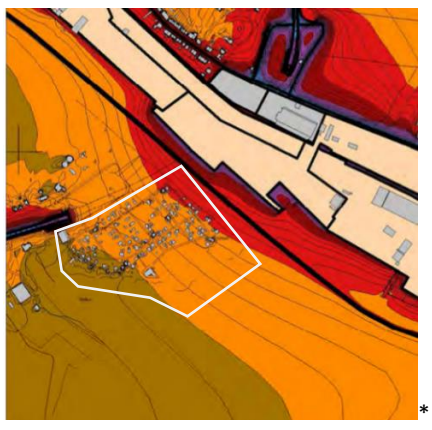


Anlagenlärm nachts, Prognose HEP 2030

Gesamtanlagenlärm nachts, Veränderungen

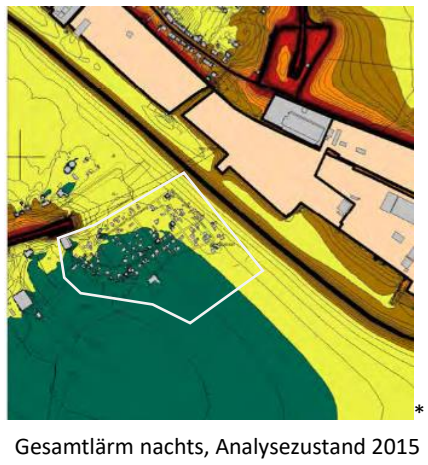


Gesamtlärm tags, Analysezustand 2015

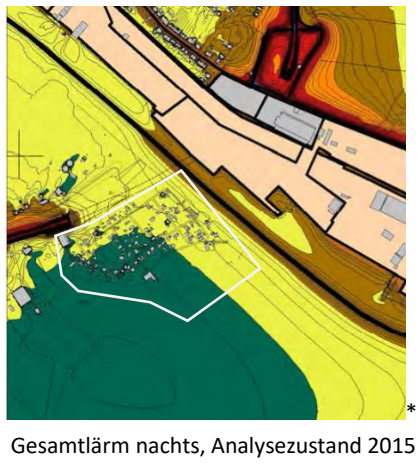


Gesamtlärm tags, Prognose 2030

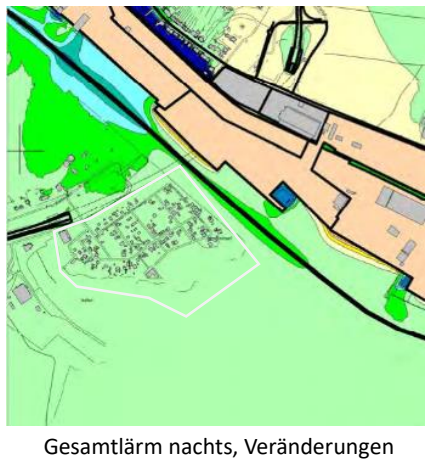
Gesamtlärm tags. Veränderungen



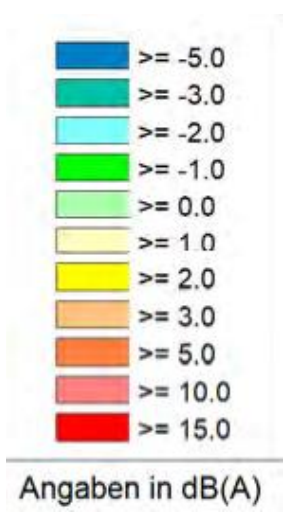
Gesamtlärm nachts, Analysezustand 2015



Gesamtlärm nachts, Analysezustand 2015



Gesamtlärm nachts, Veränderungen




Legende
Veränderungen

(Quelle: Schalltechnische Untersuchung zum Hafenentwicklungsplan 2030 der Hansestadt Lübeck, Stand: 07.01.2020, Bearbeitung: LAIRM CONSULT GmbH aus Bargteheide)

► ***Nr. VO/2024/13147-05***
***öffentlich***

***Lübeck, 25.03.2025***

# *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) Antrag zu VO/2024/13147 Gutachten Herreninsel, betr. Sielanschlusskosten*

***Beratungsfolge:***

| *Datum* | *Gremium* | *Status* | *Zuständigkeit* |
|---|---|---|---|
| *25.03.2025* | *Hauptausschuss* | *Öffentlich* | |

***Antrag:***

**Sielanschlusskosten auf der Herreninsel: Zahlungsziel 31.03.2025 aufheben und monatlich über 20 Jahre abrechnen**

Die Forderung der Verwaltung der Stadt Lübeck, den anteiligen Gesamtbetrag der Sielanschlusskosten der Grundstücksmieter*innen auf der Herreninsel bis zum 31.03.2025 zu zahlen wird durch folgende Regelung ersetzt.

Der anteilige Betrag der Sielanschlusskosten wird in unverzinsten monatlichen Abschlagszahlungen über einen Zeitraum von 20 Jahren als zusätzlich zu zahlende, anteilige Nebenkosten der Mietsache abgerechnet. Bei vorzeitiger Aufgabe und Rückgabe der Mietsache an die Stadt Lübeck wird der Restbetrag erlassen.

***Begründung:***
Solange für die Herreninsel kein B-Plan beschlossen wird und neue, langfristige Miet- oder Erbpachtverträge geschlossen werden, müssen die jetzigen Bewohnenden davon ausgehen, dass das Wohnen auf der Herreninsel zeitlich begrenzt auf ihre Lebenszeit bzw. die ihrer vor 2016 geborenen Kinder ist. Es wäre unlauter, den überwiegend älteren Bewohnenden die vollen Sielanschlusskosten auf einmal in Rechnung zu stellen, solange nicht gesichert ist, dass dort ein dauerhaftes oder langfristiges, übertragbares Wohnrecht geschaffen wird.

***Anlagen:***

*Ausschussmitglied*

Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2025/14032
öffentlich

Lübeck, 27.02.2025

# Bericht
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.651 - Gebäudemanagement**

**Bearbeitung: Anke Mirow (E-Mail: anke.mirow@luebeck.de Telefon: 122 - 6520)**

## Bericht zum Beschluss der Bürgerschaft vom 30.05.2024 (VO/2024/13024-02-01-01) bzgl. Statusbericht - Erstellung "Masterplan Schulimmobilien"

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 17.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 17.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 20.03.2025 | Schul- und Sportausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**

In der Sitzung der Bürgerschaft vom 30.05.2024 wurde zur VO/2024/13024 „Erstellung Masterplan Schulimmobilien“ nachfolgend aufgeführter Antrag beschlossen (VO/2024/13024-02-01-01):

Der Bürgermeister wird beauftragt, als Ergänzung zum ersten Zwischenbericht der Bürgerschaft vorzulegen:

1. In der Juni-Sitzung 2024 eine Priorisierung der Schul- und Sportbaumaßnahmen für die kommenden drei Jahre zur Entscheidung für den Haushaltsentwurf 2025. Die Prioritäten sind transparent inkl. der jeweiligen Kriterien und Ausprägungen darzustellen.

2. Neben den Punkten Verkehrssicherheit und Defiziten beim Arbeitsschutz (z.B. Lärm/Schallschutz) sind gesetzlich vorgegebene Raumerfordernisse mit Priorität zu versehen. Interimsräume sollten möglichst so geplant werden, dass diese in der Folge für weitere Maßnahmen am selben oder anderen Standorten nutzbar sind. Für die Flächenfehlbedarfe im Umfang von rd. 30.000 m² sind hierbei solche Schulen mit Priorität zu versehen, die den größten kurzfristigen Fehlbedarf aufweisen.

3. Bis September 2024 verschiedene Optionen für die Abwägung “Dämmungsumfang vs. regenerativer Energiebedarf” bei den notwendigen Sanierungsmaßnahmen, inkl. grober Abschätzung der jeweiligen Investitionshöhen und Betriebskosten (Lebenszykluskosten). Dabei sollen auch die Optionen für denkmalgeschützte Gebäude dargestellt werden.

4. Bis September 2024 verschiedene Optionen und Maßnahmen für eine Reduzierung der Kosten sowie der Beschleunigung der Projekte für Neubau und Sanierung, inkl. grober Abschätzung der daraus folgenden Investitionshöhen.

**Bericht:**
*Zu 1:*
Der Bürgermeister wird beauftragt, [….] vorzulegen:
*In der Juni-Sitzung 2024 eine Priorisierung der Schul- und Sportbaumaßnahmen für die kommenden drei Jahre zur Entscheidung für den Haushaltsentwurf 2025. Die Prioritäten sind transparent inkl. der jeweiligen Kriterien und Ausprägungen darzustellen.*

Das Vorgehen bei der Bearbeitung der Schulbaumaßnahmen erfolgt nach folgenden Prioritäten:

1. eingeschränkte Verkehrssicherheit insbesondere bei bestehenden Mängeln in Brandschutz und/oder Elektrotechnik und/oder Tragwerk (Bewertung GMHL),
2. dringliche Bedarfsanpassungen u. a. infolge gesetzlicher Vorgaben (Bewertung Schule und Sport),
3. Veränderungen aus den aktuellen Schulentwicklungsplanungen (Bewertung Schule und Sport),
4. bautechnische Aspekte nebst Berücksichtigung energetischer Zustand und Einsparpotentiale (Bewertung GMHL).

In Anlage 1 finden sich zum einen die in der Mittelfristplanung zur Umsetzung anstehenden Schulbau- und Sporthallenprojekte, welche bereits auf der Grundlage einer fachlichen Bewertung

a) durch das Gebäudemanagement (baufachlich) und
b) den Schulträger Schule und Sport (Bedarfsdeckung)

priorisiert und von der Politik in vergangenen Haushaltsberatungen festgelegt wurden. Diese Maßnahmen befinden sich in der Planung und Umsetzung.

Zum anderen sind Projekte gelistet, welche bereits unter baufachlichen Gesichtspunkten beurteilt und bei freiwerdenden Personalkapazitäten gemeinsam mit dem Schulträger priorisiert werden, um sie anschließend mit Finanzmitteln zu hinterlegen und umzusetzen.

*Zu 2:*
*Neben den Punkten Verkehrssicherheit und Defiziten beim Arbeitsschutz (z. B. Lärm/Schallschutz) sind gesetzlich vorgegebene Raumerfordernisse mit Priorität zu versehen. Interimsräume sollten möglichst so geplant werden, dass diese in der Folge für weitere Maßnahmen am selben oder anderen Standorten nutzbar sind. Für die Flächenfehlbedarfe im Umfang von rd. 30.000 m² sind hierbei solche Schulen mit Priorität zu versehen, die den größten kurzfristigen Fehlbedarf aufweisen.*

Die Aspekte „Verkehrssicherheitseinschränkungen“ und „Raumbedarfe“ stellen bereits die wesentliche Ableitung von maßgeblichen Prioritäten dar. Bestehende Einschränkungen im Arbeitsschutz (z. B. infolge Schallimmissionen an den Arbeitsplätzen) liegen dagegen nachrangig bzw. in wenigen Einzelfällen vor und sind aktuell kein bestehender Anlass für eine prioritär umzusetzende Sanierungsmaßnahme.

Auch wird hinsichtlich der Konzeptionierung von kurz- oder mittelfristigen Interimsmaßnahmen der Aspekt einer Folgenutzung unter dem Aspekt der Synergie, Maßnahmengeschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit betrachtet. Interim geht als Teilprojekt im Masterplan Schulbau auf. Ergänzende Ausführungen finden sich nachfolgend unter Punkt 4.

*Zu 3:*
*Bis September 2024 verschiedene Optionen für die Abwägung “Dämmungsumfang vs. regenerativer Energiebedarf” bei den notwendigen Sanierungsmaßnahmen, inkl. grober*

*Abschätzung der jeweiligen Investitionshöhen und Betriebskosten (Lebenszykluskosten). Dabei sollen auch die Optionen für denkmalgeschützte Gebäude dargestellt werden.*

Die kommunalen Gebäude der Hansestadt Lübeck sollen eine Vorbildfunktion in Hinblick auf Energie- und Kosteneinsparung, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit, Handhabungs- und Wartungsfreundlichkeit sowie optimiertes Energiecontrolling erfüllen. Daher besteht das Ziel, bei Sanierungs- und Neubauvorhaben die gesetzlichen Mindestanforderungen zu übertreffen, sofern dies unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit vertretbar ist.

Um dies sicherzustellen, sind Standards notwendig. Ein Beschluss zum Masterplan Klimaschutz vom 28.09.2023 sieht diesbezüglich vor, dass landes- und bundesrechtliche Vorgaben in Bezug auf energetische Standards auch für kommunale Bauprojekte als Planungsgrundlage dienen und keine eigenen Standards entwickelt werden sollen.

Für die Gebäude der Hansestadt Lübeck, und dabei auch für die mit großem Flächenanteil anstehenden Schulbauten und Sporthallen, hat das Energiemanagement in einem Entwurf Vorschläge für ein Vorgehen erarbeitet, welche zeitnah den politischen Gremien vorgelegt werden sollen.

Das Energiemanagement konkretisiert für die Hansestadt Lübeck die aus Bundes- und Landesrecht vorgegebenen energetische Standards unter Berücksichtigung differenzierter Anforderungen für:

- Neubauten (Effizienzhaus – Stufe 40)
- Sanierung von Bestandsgebäuden (Effizienzgebäude 70, ggf. 55)
- Umgang mit unterschiedlichen Denkmalschutzbelangen (Effizienzgebäude-Denkmal)

Die Standards für das Bauen und Sanieren zielen ab auf:

- die thermische Gebäudehülle,
- die Wärmeerzeugung/Anlagentechnik,
- strategische/organisatorische Lösungsansätze (z. B. Vermeidung von neuen Flächenbedarfen und Reduzierung bestehender Flächenbedarfe, Effizienzbewertungen zum optimierten Einsatz bestehender Ressourcen wie Investitionsmittel und Personal zum Erreichen maximaler Energieeinsparmöglichkeiten) und
- Aspekte der Nachhaltigkeit (Lebenszyklusbetrachtungen, Kreislauffähigkeit von Bauteilen, Graue Energie, mögliche Gebäudezertifizierung, etc.).

Auf die in der Antragstellung formulierte „Abwägung Dämmungsumfang vs. regenerativer Energiebedarf bei den notwendigen Sanierungsmaßnahmen“ kann dahingehend geantwortet werden, dass Qualitäten der Gebäudehülle und regenerativer Energiebedarf sich nicht ausschließen, sondern sich gegenseitig bedingen. Eine Sanierungsplanung wird darauf abzielen, unter Beachtung der vereinbarten Standards (siehe vorherige Ausführungen) die Maßnahmen an Gebäudehülle und Anlagentechnik nach den Zielsetzungen „Ressourcenschonung, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ zu bewerten, festzulegen und umzusetzen.
Beim Einsatz von Dämmmaterialien sind neben den Kosten und den spezifischen, energetischen Dämmwerten insbesondere die Aspekte der Lebensdauer, der Herkunft, der Herstellung sowie deren Kreislauffähigkeit nach dem Ende der Lebensdauer zu betrachten. Hier kann es mitunter zu Zielkonflikten kommen, da bspw. Wärmedämmverbundsysteme (WDVS) aus ökologischer Sicht als sehr kritisch zu betrachten sind, wenngleich diese mitunter bessere Dämmwirkung besitzen und so höhere Energieeinsparungen zur Folge haben. Diese Aspekte und Zielkonflikte werden bei Bauvorhaben einzelfallbezogen auch unter Einbindung von Nachhaltigkeitsfachplanern betrachtet und gewichtet.

*Zu 4:*
*Bis September 2024 verschiedene Optionen und Maßnahmen für eine Reduzierung der Kosten sowie der Beschleunigung der Projekte für Neubau und Sanierung, inkl. grober Abschätzung der daraus folgenden Investitionshöhen*

Das GMHL und der Schulträger Schule und Sport arbeiten gemeinsam an Möglichkeiten zur Kosten- und Aufwandsreduzierung, so z. B.:

a) Der Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung wurde mit der Eruierung geeigneter städtischer oder im Fremdeigentum stehender Grundstücke betraut, um dort die Errichtung von
   - zentralen, langfristigen Interimsstandorten in den Stadtteilen als Ersatzstandort für aufeinanderfolgende Schulbauinstandsetzungen („Springerschulen“) und
   - modularen Schulbauten als Alternative zu kostenintensiven Einzellösungen wie z. B. Dachausbauten historischer Schulbauten

   zu prüfen.

b) Der Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung wird in Kooperation mit der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IBSH) alternative Finanzierungs- und Bauherrenmodelle prüfen. Zwischen dem Schulträger und dem GMHL wurden dabei folgende Neubauprojekte als Referenzmaßnahme ausgewählt:
   - Geniner Ufer
   - Albert-Schweitzer-Schule
   - Gymnasialneubau 5 –10 (Standort offen)

Das GMHL ist bei der Vergabe öffentlicher Aufträge neben dem Vergabegesetz Schleswig-Holstein (VGSH) auch an das Gesetz zur Förderung des Mittelstandes (MFG) gebunden. Dessen Ziel ist es, kleine und mittlere Unternehmen sowie Selbständige und Freiberufler zur fördern. Beim Design & Build Verfahren wird das Planen und Bauen an einen Auftragnehmer als Generalübernehmer (GÜ)- oder Generalunternehmer (GU) vergeben. Die Anforderungen, Projekte der öffentlichen Hand durch GÜ oder GU, aber auch durch Totalunternehmer (TU), durchführen zu lassen, sind hoch und werden einzelfallbezogen in den frühen Projektphasen eruiert. In Abhängigkeit von Projektumfang und zu beauftragenden Leistungsgegenstand werden die unterschiedlichen Vergabemöglichkeiten im Hinblick auf Machbarkeit, Realisierungsgeschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit abgewogen. Mögliche Förderungen sind mit den vorgenannten Vertragsvarianten häufig nicht möglich. Da die Hansestadt Lübeck ganz überwiegend „Bauen im Bestand“ und sehr häufig „Bauen im Denkmal“ praktiziert, lösen die hier erhöhten Kosten- und Terminrisiken Sicherheitsaufschläge bei GU-/GÜ- oder TU-Vergaben aus, was sich nachteilig auf die Wirtschaftlichkeit der Bauprojekte auswirkt.

Die Höhe der Investitionskosten und auch die Betriebskosten als Bestandteil der Bewirtschaftungskosten werden erst mit Konkretisierung der Bauvorhaben greifbar. Auch eine Vorteilsabwägung (Zeit- vs. Kostenersparnis) von konventioneller Projektumsetzung gegenüber alternativen Finanzierungsmodellen lässt sich erst nach Vorlage der Ergebnisse aus den Referenzprojekten ableiten.

**Anlagen:**
1 – aktuelle Schulbaumaßnahmen

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

## Anlage 1) aktuelle Schulbaumaßnahmen

| Schulbauprojekte investiv in Ausführung: | |
|---|---|
| 1 | Lutherschule: Grundinstandsetzung inkl. Mensa und Ganztag |
| 2 | Gotthard-Kühl-Schule, Umnutzung Hsm Haus |
| 3 | Grönauer Baum Grundsch./San. Altbau |
| 4 | Schule am Meer, Grundinstandsetzung |
| 5 | Kücknitz Schulbedarfsplanung |
| 6 | Mühlenwegschule: Mensa |
| 7 | Grundschule Niederbüssau: Ganztag und Mensa |
| 8 | Albert-Schweitzer-Schule / Umbau / Erweiterung |
| 9 | B-Schröder-Sch./Umstruk/GebMod |
| 10 | E-Geibel-Schule/Umstruk/GebMod |
| 11 | A.-Schw.-Schule/ TH/ Ersatzm. |
| 12 | C.J.Burckh.-Gym./energ. Sanierung (inkl. Erweiterung auf 5 Züge) |
| 13 | Julius-Leber-Schule, Brockesstrasse, Sanierung |
| 14 | Kalandschule, Sanierung und Dachgeschosserweiterung |
| 15 | Kalandschule, Sanierung und Dachgeschosserweiterung, Außenanlagen |
| 16 | Paul-Gerhardt-Schule |
| 17 | Pestalozzi-Schule, Fackenbg. Allee 71-73 Grundinstandsetzung Hauptgebäude und TH+Mensa |
| 18 | Matthias-Leithoff-Schule, GI und Teilneubau |
| 19 | Bugenhagen-Schule, Grundinstandsetzung |
| 20 | Domschule, Grundsanierung |
| 21 | Johanneum - Sanierung Schulgebäude |
| 22 | Kahlhorstschule, Grundinstandsetzung Kahlhorstschule |
| 23 | Heinrich-Mann-Schule, Grundinstandsetzung einschl. Außenanlagen und Sporthalle |
| 24 | S.Stadtpark/Herricht. Ganztag |
| 25 | Geniner Ufer, Schulneubau mit Einfeldsporthalle |
| 26 | Grundschule Koggenweg, Aufstockung |
| 27 | OzD Neu- und Ausbau DG inkl. Grundinstandsetzung 1. BA |
| 28 | Tremser Teich/Erw. Ganztag |
| 29 | Maria-Montessori-Schule Grundinstandsetzung |
| 30 | GeNuG/Erneuerung Bistro |
| 31 | Karstadt Mixed Use |
| 32 | Trave GGS, WC Container |

| Projekte-Warteliste: | |
|---|---|
| 1 | Albert-Schweitzer Schule: Erweiterung wg. Neubaugebiet |
| 2 | Astrid-Lindgren-Schule: Grundinstandsetzung |
| 3 | Ernestinenschule-Burgschule: Grundinstandsetzung |
| 4 | GeNuG: Grundinstandsetzung Altbau |
| 5 | Grundschule Eichholz: Grundinstandsetzung |
| 6 | Holstentor-Gemeinschaftsschule: energetische Sanierung B-Trakt |
| 7 | Paul-Klee-Schule, ZS Wulfsdorf: Grundinstands. Schule/Turnhalle |
| 8 | Prenski-Schule, Altbau: ELT, Lüftungskanäle, Brandschutz, Anlagent. |
| 9 | Schule Marli GrS inkl. TH: Grundinstandsetzung |
| 10 | Schule Tremser Teich GrGS: Grundinstandsetzung Altbau und Erweiterung |
| 11 | St.Jürgen GGS: Neubau Grundschule |
| 12 | St.Jürgen Gemsch. Kalkbrennerstr.: Herrichtung als Interimsschule |
| 13 | Grundschule Schönböcken GS: Erweiterung Schule mit Ganztag und Mensa |
| 14 | Schule an der Wakenitz: Ganztag und Erweiterung |
| 15 | Willy-Brand-Schule Meilenstein: Erweiterung |
| 16 | Berend-Schröder-Schule, Langhaus: Ausbau DG f. GT Marienschule |
| 17 | Berend-Schröder-S., Langhaus: Einbau Spielebene f. BSS |
| 18 | Grundschule Groß Steinrade: Erweiterung für Ganzstag und Mensa |
| 19 | Marienschule: Dachgeschossausbau für Ganztag |
| 20 | OzD Interimsgebäude |
| 21 | Pestalozzi-Schule Dornbreite: Ganztag + Mensa + Diff. |
| 22 | Rangenberg-Schule: Mensa, Ganztag, Klassen, Diff. |
| 23 | Schule Falkenfeld: Ersatzneubau Pavillon für Ganztag und Mensa |
| 24 | Schule Lauerholz: Vergröß. Mensa + Umbau HSM-Haus für Ganztag |
| 25 | Schule Lauerholz-Israelsdorf: Mensa und Ganztag |
| 26 | Schule Niendorf: Mensa, Ganztag, Diff. Im Bestand oder Neubau |
| 27 | Stadtschule Travemünde: Mensa,Ganztag, Klassen, Differenz. --> zzgl. Neubaugebiete |
| 28 | Thomas Mann-Schule: Umbau für Realisierung mod. Schulpädagogik |
| 29 | Kücknitz Schulbedarfsplanung |
| 30 | Wilhelmshöhe |
| 31 | Grundschule Roter Hahn,: Grundinstandsetzung |
| 32 | Trave Grund- und Gem.-S Kirchplatz: Grundinstandsetzung |
| 33 | Trave Schulzentrum Kücknitzer Hauptstr: Sanierung |
| 34 | Utkiek GrS: Ganztag mit Grundinstandsetzung |

| Schulbauprojekte konsumtiv in Ausführung: | | |
|---|---|---|
| 1 | Berend-Schröder-Schule | Baumfällung in FW-Zufahrt |
| 2 | BSZ Georg-Kerschensteiner/EPS | Verkehrssicherung AHD+Schrägvergl.+Fenster |
| 3 | Bugenhagenschule | Interimsschule + konsumtive Begleitmaßnahmen |
| 4 | Domschule | Interimsschule + konsumtive Begleitmaßnahmen |
| 5 | Dorothea-Schlötzer-Schule | Altbau: ELT allgemein |
| 6 | Dorothea-Schlötzer-Schule | Fassadensanierung |
| 7 | Elisabeth-Haseloff-Grundschule (Brockesstr.) | Umbau Interimsschule + konsumtive Begleitmaßnahmen |
| 8 | Emil Possehl Schule | RLT-Anlagen |
| 9 | Emil Possehl Schule | SiBe & BMA |
| 10 | Ernestinenschule/Burgschule | Decken |
| 11 | Friedrich List Schule | RLT-Anlagen |
| 12 | Friedrich List Schule | SiBe & BMA |
| 13 | Geschwister Prenski Schule | Sanierung Aufzug |
| 14 | Gewerbeschule II / GeNuG | MBS: Interimsbau und Ersatzneubau |
| 15 | Gewerbeschule II / GeNuG | Sanierung Aufzug |
| 16 | Gewerbeschule II / Außenstelle Schildstraße | Brandschutztechnische Ertüchtigung + (Schulpsychologie / Umbau ehem. Aula) |
| 17 | Gotthard Kühl Schule / Neuhof | Fenster + Bodenbelag =kons. |
| 18 | Grundschule Roter Hahn | BMA + Hausalarm |
| 19 | Holstentor-Gemeinschaftsschule | Sanierung Aufzug |
| 20 | Kaland-Schule-Modulschule Hüxw. | Standzeitverlängerung |
| 21 | Kaland-Schule-Modulschule Hüxwiese | Umbau für Nachnutzung Johanneum |
| 22 | Karstadt (Zwischennutzung) | mixed-use ZwNu |
| 23 | Interimsschule Kanalstraße | Interimsschule Containeranlage zur Miete (Katharineum + Ernestinenschule - G9) |
| 24 | KatharinenKomplex | konsolidierendes BSK, Kirche, Schule, Bibliothek |
| 25 | Katharineum | barrierefreier Zugang Aula + Barr.-WC |
| 26 | Katharineum | Dachsanierung über Verwaltung + 2 Dächer in Innenhöfen am Kreuzgang |
| 27 | Katharineum | Abgehängte Decken + Elektro |
| 28 | Lutherschule | Umsetzung BSK; Abhangdecken, Dach? (Verkehrssicherg) |
| 29 | Maria-Montessori-Schule | Container für 2 Klassen |
| 30 | Matthias-Leithoff-Schule | Sanierung Aufzug |
| 31 | OzD | Instandsetzung Sanitäranlagen Tagesinternat |
| 32 | OzD | Container für G9 |
| 33 | Paul-Klee-Schule | Fassadensanierung |
| 34 | Paul-Klee-Schule | Sanierung Aufzug |
| 35 | Schule am Stadtpark | Interimsschule + konsumtive Begleitmaßnahmen |
| 36 | Schule Grönauer Baum | 3 Klassencontainer --> Interimsschule vorgezogen |
| 37 | Schule Grönauer Baum | Umbau Bücherei zu Klassenraum |
| 38 | Schule Wilhelmshöhe | Container für 4 Klassen + Differenzierung |
| 39 | Thomas-Mann-Schule | Nutzungsänderungsantrag HSM-Haus in Lager |
| 40 | Trave Grund- und Gemeinschaftsschule Kirchplatz | SiBE ersetzen |
| 41 | Trave Grund- und Gemeinschaftsschule Kirchplatz | Elektrosanierung Altbau |
| 42 | Trave Gymnasium | Sanierung Aufzug |
| 43 | Schulzentrum Kücknitz | Sanierung Außenbeleuchtung |
| 44 | Trave Schulzentrum Kücknitzer Hauptstr. | RLT-Anlagen, BS, SIBE - BS Konformität |
| 45 | Trave Schulzentrum Kücknitzer Hauptstr. | Herrichten Verwaltungstrakt |
| 46 | Willy-Brandt-Schule Kirchstraße | SiBe |

Hansestadt LÜBECK

► **Nr. VO/2023/12664**
**öffentlich**

**Lübeck, 20.12.2024**

# Bericht
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.660 - Stadtgrün und Verkehr**

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

## Schaffung von Spiel- und Bewegungsräumen auf öffentlichen Flächen

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 13.01.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 17.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 20.03.2025 | Schul- und Sportausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |

**Anlass:**

Beschluss der Bürgerschaft am 29.11.2018 (VO/2018/06875) zur VO/2018/06748:

„1. Auf den öffentlichen Flächen in der Breiten Straße, auf dem Schrangen, in der Beckergrube, der Fischergrube, der Hüxstraße sowie dem Brolingplatz werden bis zum 31.12.2019 Spiel- und Bewegungsräume für Kinder geschaffen: Aufbau von »Wipp-/Federtieren«, Balanciereinheiten, kleine, im Boden eingelassene Trampoline, fest auf Bürgersteigen, Flaniermeilen, Geh- und Verweilflächen aufgemalte bunte Kreise, Hüpfspiele wie »Himmel- und Hölle«.
Für die Anschaffungs- und Montagekosten für ca. sechs bis sieben unterschiedliche Spiel- und Bewegungseinheiten für die o.g. öffentlichen Flächen wird ein Betrag in Höhe von 15.000,00 Euro im Haushalt 2019 der Hansestadt eingestellt.
Die Verwaltung berichtet der Bürgerschaft bis zum 31.01.2019, wie viele Spiel- und Bewegungseinheiten von der o.g. Summe finanziert werden können und macht einen Vorschlag, welche Spiel- und Bewegungseinheiten sie an den o. g. Standorten empfiehlt.

2. Auf der Wallhalbinsel werden Spiel- und Bewegungsräume im Zuge der baulichen Umgestaltung von Beginn an eingeplant und gebaut. Nötigenfalls werden die erforderlichen Planungen unverzüglich und noch vor Baubeginn nachgeholt.

3. Die Verwaltung prüft bis zum 30.08.2019, auf welchen weiteren öffentlichen Flächen Lübeck Spiel- und Bewegungseinheiten für Kinder möglich sind und welche Kosten hierfür in den Haushalt 2020 eingestellt werden müssten.

4. Die Verwaltung prüft bis zum 30.08.2019, auf welcher öffentlicher Flächen eine weitere Halfpipe für Jugendliche zum Skaten, BMX- und Scooter-Fahren möglich und sinnvoll ist, und welche Kosten hierfür in den Haushalt 2020 eingestellt werden müssten.“

Beschluss der Bürgerschaft am 30.09.2021 (VO/2021/10378-01):

„Der Bürgermeister wird beauftragt über die Möglichkeit der Errichtung eines inklusiven Spielplatzes in den Fachausschüssen und der Bürgerschaft spätestens im Januar 2022 zu berichten. Der Bericht soll folgende Punkte beinhalten:

Mögliche Standorte (z.B.: Spielplatz Kanalstraße, Spielplatz Glockengießerstraße)

- Kosten für die Gestaltung eines inklusiven Spielplatzes (2 Ausbaustufen)

- Abklärung der Fördermöglichkeiten (z.B.: Land Schleswig-Holstein, Aktion Mensch, weitere Stiftungen/Drittmittel)

- Je nach Finanzierungsmöglichkeit ggf. geeigneten Projektpartner für die Erstellung eines Konzeptes aufzeigen

Möglicher Projektablauf mit dem Ziel der Umbaumaßnahme im Sommer 2022

Vereine, KiTas und Schulen vor Ort sollen einbezogen werden. Bei künftigen Umbauten werden möglichst inklusive Spielplätze aufgebaut.“

**Bericht:**

Unter Berücksichtigung aktueller Planungen und Vorhaben berichtet der Bereich Stadtgrün und Verkehr wie folgt:

1. Beschluss der Bürgerschaft (VO/2018/06875) zur VO/2018/06748:
   Um der Forderung aus der Bürgerschaft nachkommen zu können, wurden im Folgenden die betreffenden Bereiche der Innenstadt auf Ihre Eignung hin untersucht und geprüft, sowie für diese Flächen geeignete Bewegungs- und Spielelemente ermittelt. Zur Feststellung möglicher geeigneter Flächen wurden nicht nur temporäre Belange wie Veranstaltungen und (Weihnachts-)Märkte berücksichtigt, sondern unter anderem im Frühjahr 2022 auch eine gemeinsame Begehung mit dem vorbeugenden Brandschutz der Berufsfeuerwehr durchgeführt. Aus Sicht der Feuerwehr kommen für zusätzliche „Spielpunkte“ in Form von neu hinzukommenden, baulich fest verankerten und auch verschraubten, mobilen, punktuellen Ausstattungselementen, zum Begehungszeitpunkt lediglich Teilbereiche des Schrangens, des Klingenbergs, die Baulücke zwischen Beckergrube und Wehdehof, sowie eine kleine Fläche im Vorfeld der jetzigen Commerzbank in der Breiten Straße in Betracht. Die Verortung der angesprochenen Bereiche ist in der angehangenen Übersichtskarte (Anlage 1) dargestellt.
   Mittlerweile sind im Innenstadtbereich beinahe alle relevanten Flächen Bestandteil laufender oder unmittelbar anstehender Maßnahmen und Projekte, welche die Themen rund um Aufenthalt, Spiel und Bewegung berücksichtigen.
   Die Freifläche im Übergang zum Wehdehof gehört zur Gesamtmaßnahme **Beckergrube** und wird in diesem Zusammenhang überplant.
   Im Zuge der Sanierung der unteren **Breiten Straße** ist beabsichtigt, neue Ausstattungselemente, bespiel- und nutzbar für Menschen aller Generationen in einem gestalterischen Gesamtkonzept zu integrieren und somit einen Stadtraum zu schaffen, der für alle Bürger:innen und Besucher:innen attraktiv ist und dadurch hohe Belebung erfährt. Eine gesonderte Vorlage ist in der Erstellung. Geplant ist die Ergänzung der bestehenbleibenden U-förmigen Granitblöcke unterhalb der Linden durch unterschiedliche modulare Auflagen, so dass attraktive Sitzmöglichkeiten im Schatten entstehen. Angedacht ist zudem, einen Teil davon als multifunktionales, bekletterbares Element auszugestalten. Im Bereich der von der Feuerwehr freigegebenen Fläche vor der jetzigen Commerzbank wird ein zum Gesamtkonzept der Ausstattung passendes, punktuelles Spielelement platziert. Ein zweites Pendant hierzu wird im Vorfeld des Eingangsbereiches der jetzigen TK-Maxx-Filiale/Ecke Niederegger aufgestellt.

Mit der Erweiterung des Gebietes des **Schrangens** für das Projekt ´Mixed-Use-Konzept Haus B´ (ehem. Karstadt Sport Gebäude) erfolgt aktuell eine planerische Neubewertung der Fläche des Schrangens selbst (VO/2024/13351). Die in dem Antrag gestellten Forderungen müssten im Zusammenhang mit der geplanten späteren Nutzung neu betrachtet und in der weiteren Projektierung berücksichtigt werden.

Die jeweiligen Kosten für einzelne Spielgeräte, -elemente oder ganzer Spielbereiche betragen mindestens etwa 4.000,- €, variieren stark und sind abhängig von der Größe der Elemente, der Materialität aber auch von den erforderlichen Gründungsarbeiten bzw. der Verankerung.

Auf dem Brolingplatz ist im Zuge der Umgestaltung ein Kletterelement errichtet worden (Anlage 2)

2. Beschluss der Bürgerschaft (VO/2018/06875) zur VO/2018/06748:
   Wenn zukünftig öffentliche Flächen, wie z. B. Grünanlagen, Spielplätze und Freizeitsport- und Bewegungsflächen auf der Wallhalbinsel vom Bereich Stadtgrün und Verkehr geplant und gestaltet werden, wird dies unter Beteiligung der Kinder und Jugendlichen, sowie unter Berücksichtigung der Grundanforderungen und Leitlinien zum Bau inklusiver öffentlicher Freiräume geschehen.

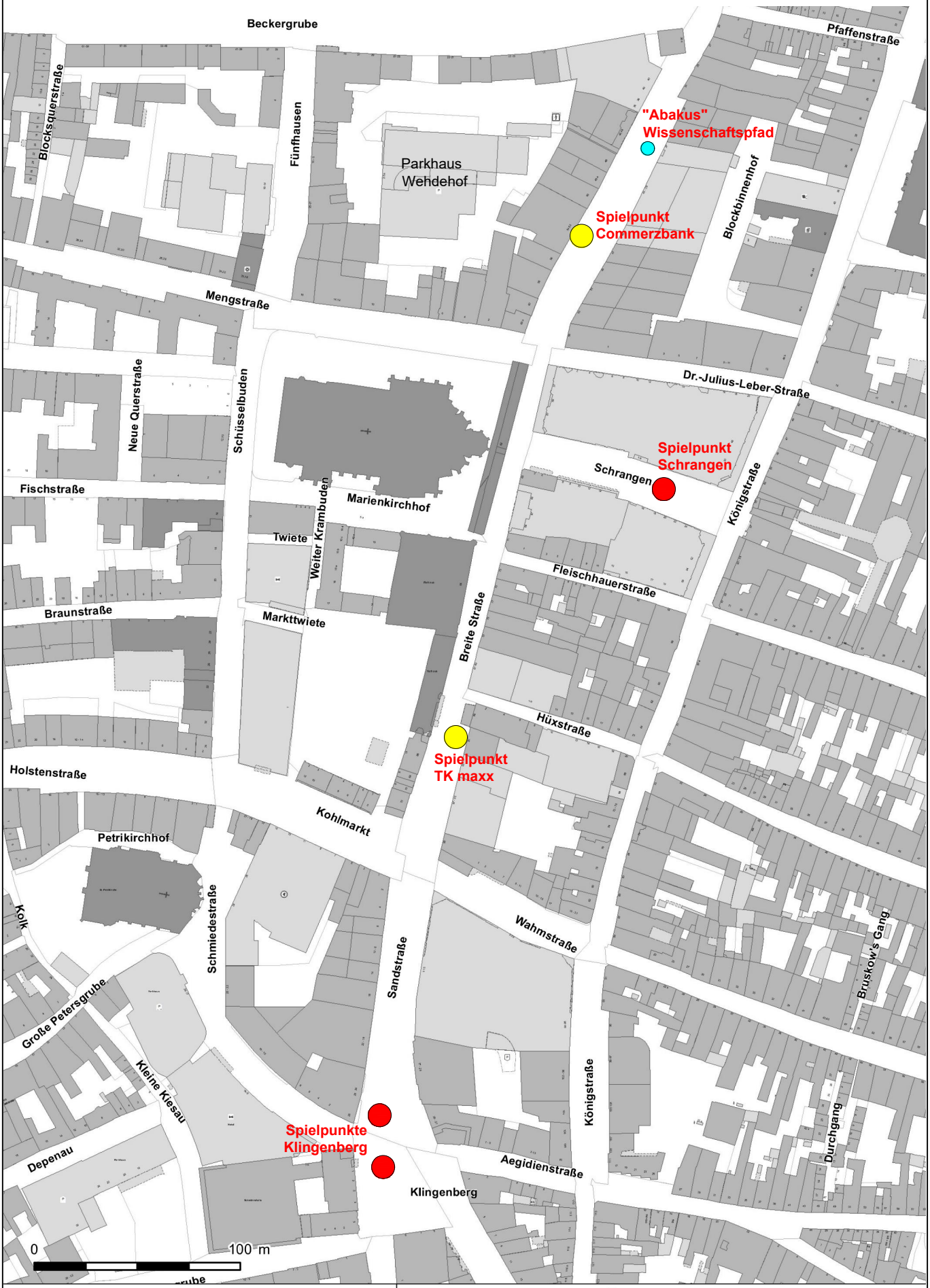
3. Beschlüsse der Bürgerschaft (VO/2018/06875) zur VO/2018/06748 sowie (VO/2021/10378-01):
   Anpassungen an die Folgen des Klimawandels, sozio-demographische Entwicklungen, Veränderung des Mobilitäts- und Freizeitverhaltens, aber auch der Erhalt und die Förderung der Biodiversität verdeutlichen die wachsende Bedeutung der öffentlichen grünen Freiräume der Stadt und machen eine Multikodierung (Mehrfachnutzung) der Flächen absolut notwendig. Daher prüft die Stadt kontinuierlich, welche Flächen sich neben den Anlagen für den Vereinssport und den bestehenden öffentlichen Spiel- und Bolzplätzen, sowie für Spiel- und Bewegungsangebote für Kinder und Jugendliche, aber auch Erwachsene aller Generationen eignen. Vor diesem Hintergrund ist das Bestreben der Stadt zu verstehen, zusätzlich zu dem bestehenden Angebot, öffentliche grüne Freiräume zu „inklusiven Quartiersparks“ zu entwickeln. Hier besteht die Möglichkeit neben Spiel- und Bewegungsräumen auch Orte des Begegnens, der Gemeinschaft, aber auch des Naturerlebens zu generieren.
   Die Grundsätze der Teilhabe - in Form Beteiligungsverfahren und –angeboten im Vorfeld der Planung – aber auch der inklusive Aus- und Umbau der Anlagen stellt dabei eine Selbstverständlichkeit dar. Beispielhaft seien hier die Planungen für den inklusiven Quartierspark Beim Drögenvorwerk, dem `Tremser Park´ (VO/2024/13419) oder aber die anvisierte Freiflächenentwicklung an der Kanalstraße (bestehend aus inklusivem Kinderspielplatz und neu gestaltetem Freizeitsport- und Bewegungsräumen, analog zu den bisher bestehenden Bolzplätzen) zu nennen. Spielplätze, die grundüberholt werden (regelhaft etwa drei Spielplätze pro Jahr), werden mittlerweile unter Berücksichtigung von inklusiven Planungsgrundsätzen und Richtlinien umgesetzt. Inklusive Spielplätze sollen von allen Kindern (und Jugendlichen) mit und ohne Einschränkungen oder Behinderungen sowie deren Familien genutzt werden können. Je nach örtlichen Begebenheiten, wie Topografie oder Zugänglichkeit, werden diese Grundsätze in Planung und Umbau berücksichtigt. Ergebnisse aus den jeweiligen Stadtteilwerkstätten, sowie aus den Beteiligungsverfahren, welche im Vorfeld der Projektierung erfolgen, fließen bei der Umsetzung mit ein.
   Abhängig von Größe und jeweiliger Planung ist mittlerweile von Gesamtbaukosten von mindestens etwa 300.000,- € je Spielplatz auszugehen. In dieser Form umgesetzt wurden bisher beispielsweise der Kinderspielplatz Wellmannstraße in Schlutup oder auch der Kinderspielplatz Ostpreußenring in Kücknitz. Für das Jahr 2025 ist unter anderem die Umsetzung des inklusiven Spielplatzes Waisenhofstraße geplant.

4. Beschluss der Bürgerschaft (VO/2018/06875) zur VO/2018/06748:
   Am 01.10.2023 wurde im Dräger-/Marlipark auf der ehemaligen Rollschuhbahn und Schlittschuhfläche eine Pumptrackbahn (Anlage 3) freigegeben. Die Streckenlänge ist ca. 68 m, ist für Kinder ab drei Jahren befahrbar und für alle Rollsportgeräte geeignet.
   Die Kosten für die Bahn betrugen ca. 90.000 €. Die Bahn ist natürlich nicht mit der Skateranlage in der Kanalstraße vergleichbar. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr prüft momentan einen möglichen dauerhaften Standort einer zweiten Pumptrackbahn, welche bereits vom Bereich Schule und Sport angeschafft wurde und sich momentan auf dem Schulgelände der Stadtschule Travemünde befindet. Darüber hinaus eruiert der Bereich Schule und Sport mögliche Flächen für eine zusätzliche Skaterbahn im Bereich Kücknitz östlich der Trave.
   Ein möglicher Bedarf der Sanierung und/ oder Erweiterung der Skateanlage an der Kanalstraße wird im Zuge des Projektes `Inklusiver Quartierspark Innenstadt´, der Freiflächenentwicklung an der Kanalstraße geprüft werden.

**Anlagen:**

Anlage 1: Karte Spielpunkte Innenstadt
Anlage 2: Kletterturm Brolingplatz
Anlage 3: Bilder Pumptrackbahn Drägerpark

Senatorin Joanna Hagen




Maßstab 1:2.500

N

- Geplante Spielpunktstandorte
- Mögliche Spielpunktstandorte
- Wiedereinbau "Abakus" Wissenschaftspfad

**Hansestadt LÜBECK**

Stabsstelle Verkehrsfluss und Geo-Services

**Spielpunkte in der Innenstadt**

**Bearbeiter:** 5.660.5-3 Freiraumplanung

**Datum:** 26.02.2025

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2024/13494-12**
**öffentlich**

**Lübeck, 02.01.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**1.201 - Haushalt und Steuerung**

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

## Umsetzung der Kreditkürzung und Konsolidierungsmaßnahmen zum Haushalt 2025

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 20.01.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 17.02.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.02.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.02.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

1. Zur Umsetzung der Kürzung der Investitionskredite und Verpflichtungsermächtigungen gem. Genehmigungserlass zum Haushalt 2025 werden die in Anlage 1 aufgeführten Investitionsmaßnahmen angepasst.

2. Die in Anlage 4 gelisteten Konsolidierungsvorschläge zur Reduzierung der Budgetzuweisungen des konsumtiven Haushalts 2025 um 5 Mio. € werden mit Verweis auf den Haushaltsbegleitbeschluss Nr. 44 der Anlage 1 der VO/2024/13683 beschlossen.

3. Der Konsolidierungsbetrag aus Nr.2 in Höhe von 5 Mio. € wird im Wege der überplanmäßigen Bewilligung nach § 82 I GO SH bei dem temporär belasteten Produktsachkonto 111029 000 50xxxxx (Gebäudemanagement/Personalaufwendungen) mit den Deckungsmitteln gem. Anlage 4 bereitgestellt.

4. Der Terminplan zur Aufstellung des Haushalts 2026 gem. Anlage 5 wird freigegeben mit der Variante, für den 16.10.2025 eine Sondersitzung der Bürgerschaft zur Beschlussfassung des Haushalts 2026 durchzuführen.

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

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| Fachbereiche 1-5 | Siehe Anlage |
| | |

| | |
|---|---|
| | |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Keine Belange von Kindern und Jugendlichen betroffen

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[x] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

**Begründung:**
**1. Kürzung der der Investitionskredite und Verpflichtungsermächtigungen**

Die von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck am 26.09.2024 beschlossene Haushaltssatzung 2025 ist seitens der Kommunalaufsicht am 20.12.2024 nur teilweise genehmigt worden.
Mit dem Erlass wurden Investitionskredite in Höhe von 65.000.000 EUR und damit 19.625.500 € weniger als beschlossen genehmigt. Die Verpflichtungsermächtigungen (VE) wurden auf 60.000.000 EUR beschränkt und damit um 31.970.000 EUR reduziert.
Es sind entsprechende Kürzungen bei den Investitionsvorhaben vorzusehen, um die Reduzierungen umzusetzen.
Die vom Bürgermeister am 06.01.2025 ausgefertigte Haushaltssatzung wurde am 06.01.2025 öffentlich bekannt gemacht und konnte damit am 07.01.2025 in Kraft treten. Somit besteht grds. Planungssicherheit für die Bewirtschaftung des Haushaltsplans.

In dem Genehmigungserlass zeigt sich die Kommunalaufsicht nach den Erfolgen der Sanierung der Finanzen im Jahr 2022 besorgt um Finanzentwicklung der Hansestadt Lübeck. Aus dortiger Sicht sind künftig insb. die Aufwendungen kritisch zu überwachen. Ausdrücklich werden hier die sozialen Transfer- und Personalaufwendungen genannt. Eine aufgabenkritische Prüfung wird empfohlen.
Darüber hinaus wird ausdrücklich die Ausweitung der Zuschüsse an soziale und ähnliche Einrichtungen angemahnt und ein Kontrollerfordernis gesehen.

Hinsichtlich der geplanten Investitionen wird auf die Belastung des Haushalts bzw. der Ergebnisrechnung durch die damit einhergehenden Folgekosten hingewiesen:
„Finanzielle Freiheiten und damit auch politische Handlungsspielräume lassen sich nur durch eine deutliche Verbesserung der mittelfristigen geplanten Ergebnisse erreichen. Hier bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung der Bürgerschaft und der Verwaltung. Die Erfolge bei der Haushaltskonsolidierung im vergangenen Jahrzehnt können hier als positives Beispiel dienen.“ (Zitat Genehmigungserlass 2025 HL, S.5)
Der Genehmigungserlass liegt dieser Vorlage als Anlage 2 bei.

Die Konsolidierungsbemühungen bereits im Haushalt 2024 sowie mit jüngstem Beschluss zum Haushalt 2025 werden von der Kommunalaufsicht ausdrücklich positiv erwähnt.

**Verstärkung der Hochbauansätze trotz Kreditreduzierung**
Wie sich zum Jahresende 2024 zeigte, konnte die angestrebte Investitionsumsatzverbesserung insb. bei den Hochbaumaßnahmen erreicht werden. Das dem GMHL in 2024 zur Verfügung stehende Investitionsvolumen wurde weitgehend verbraucht (vorbehaltlich Jahresabschluss). Für 2025 ist damit ein Mehrbedarf in Folge der Projektfortschritte deutlich ablesbar und die Aufstockung des Investitionsbudgets zur Vermeidung unnötiger Projektverzögerungen angezeigt.
Die in Anlage 3 aufgelisteten Maßnahmen des GMHL sollen nach Umsetzung der Kreditgenehmigung innerhalb des Investitionsbudgets des FB5 aus den aufgeführten Deckungsmaßnahmen mit einem Volumen von etwa 8,2 Mio. € zu diesem Zweck verschoben werden. Zudem sind überplanmäßige Bewilligungen vorgesehen. Siehe auch VO/2025/13920.

## 2. Konsolidierungsvorschläge

Anders als bei der gleichartigen Konsolidierungsmaßnahme im Haushalt 2024 erfolgte die Planung des Ansatzes 2025 im vorgelegten Verwaltungsentwurf bereits unter dem Eindruck der angespannten Haushaltslage. Die Sachaufwandsansätze wurden schon im Haushaltsplanungsprozess in vertretbarem Umfang reduziert.
In Folge des Haushaltsbegleitbeschlusses wurden nun, einige Monate nach der operativen Haushaltsplanung in den Bereichen weitere Ansatzreduzierungen und Ertragssteigerungsmöglichkeiten ermittelt. Im Ergebnis können nun mit Anlage 4 eine Reihe von Anpassungen vorgeschlagen werden, um die Verbesserung um 5 Mio. € zu erreichen.

## 3. Überplanmäßige Bewilligung

Wie die Verwaltung mit dem Bericht VO/2024/13683 zur Umsetzung der Haushaltsbegleitbeschlüsse bereits mitgeteilt hat, erfolgte die Ordnung der von der Bürgerschaft beschlossenen Kürzung der Fachbereichsbudgets um 5 Mio. € zunächst rein finanziell/technisch, um die Fertigstellung und Übermittlung des Haushalts an die Kommunalaufsicht noch im Jahre 2024 sicherstellen zu können. Mit dem unter 3. formulierten Beschluss soll die temporäre Kürzung im Produkt 111029 mit der Identifizierung konkreter Konsolidierungsmaßnahmen bereinigt und die haushaltsmäßige Ordnung im Sinne des Haushaltsbegleitbeschlusses hergestellt werden.

## 4. Terminplan zur Haushaltsplanaufstellung 2026

Mit dem in der Anlage 5 abgebildeten Terminplan setzt die Verwaltung den Wunsch des politischen Ehrenamts nach längeren Beratungszeiträumen in Vorbereitung auf die Haushaltsplanung um. Ziel der Verwaltung ist es, die vollständige Haushaltsvorlage bereits vor den Sommerferien vorzulegen, um eine längere Beratungszeit bis zur Beschlussfassung im Oktober zu ermöglichen. Auch mit diesem Zeitpunkt der Beschlussfassung sollte eine zeitnahe Genehmigung durch die Kommunalaufsicht ermöglicht werden.

**Anlagen:**
1 – Kürzungen Investitionsmaßnahmen und Verpflichtungsermächtigungen 2025
2 – Genehmigungserlass Haushalt 2025

3 – Verschiebungen Investitionsmaßnahmen FB5 zu Gunsten GMHL
4 – Konsolidierungsmaßnahmen 2025 gem. Haushaltsbegleitbeschluss – 5 Mio. €
5 – Terminplan Haushaltsplanaufstellung 2026

Bürgermeister Jan Lindenau

# Investitionsmaßnahmen 2025 - Kürzungen Kredite und VE



| lfd. Nr. | FB | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen 2025 in € | Urbudget 2025 vor Kürzung in € | Erläuterung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 1.105 | 111007 | 999 | 7831000 | Allgemeine Investitionstätigkeit | Kürzung | 550.000 € | 2.000.000 € | Die anstehenen beschaffungen werden zeitlich gestreckt, sodass dich sich daraus ergebenden Zahlungen anteilig erst in 2026 fällig werden. |
| 1 | 1 | 1.201 | 111012 | 999 | 7832000 | Allgemeine Investitionstätigkeit | Kürzung | 10.000 € | 127.500 € | Da einzelne Beschaffungen in Vorbereitung auf die bevorstehenden Umzüge einzelner Abteilungen des Bereichs bereits in 2024 ausgelöst werden konnten, können HAR aus 2024 eingesetzt werden, sodass 10 T€ in 2025 frei werden. Diese genannte Maßnahme stellt nichtverbrauchte Mittel zur Disposition und keine Projekte, deren Durchführung gefährdet sein könnte. |
| 2 | 2 | 2.020 | 535001 | 999 | 7815000 | Kapitaleinlage in die SWL Gruppe | Kürzung | 2.000.000 € | 15.000.000 € | Die Reduzierung führt zu einer vertretbaren Absenkung der Eigenkapitalquote in der SWL Gruppe von 24,3% auf 23,9%. Zudem stehen der Kapitaleinlage keine Investitionsprojekte in gleicher Größenordnung gegenüber. |
| 3 | 2 | 2.280 | 612003 | 000 | 6821000 | Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken | Erhöhung | 6.500.000 € | 9.610.000 € | Bei dem Verkauf der Flächen auf der Nördlichen Wallhalbinsel handelt es sich um acht Kaufverträge sowie rund 100 Beteiligte auf Seiten der Käufer. Der Verkauserlös war ursprünglich für 2023 eingeplant. Nachdem die umfangreichen Vertragsverhandlungen in 2023 weitestgehend abgeschlossen waren, führten erneute Unwägbarkeiten und Abstimmungserfordernisse unter den Käufern dazu, dass der Notartermin mehrfach verschoben wurde. Aufgrund der Unsicherheit, ob und wann der Verkauf erfolgreich beurkundet werden kann, war nicht davon auszugehen, dass die Einzahlungen bzw. Erträge in 2024/2025 tatsächlich erfolgen. |
| 4 | 2 | 2.280 | 612003 | 000 | 7821000 | Erwerb von Grundstücken und Gebäuden | Kürzung | 4.350.000 € | 5.850.000 € | Die ursprünglich für den Ankauf des Bundesbankgebäudes vorgesehenen Mittel i.H.v. 3,6 Mio. € sollten gem. BÜ-Beschluss zur Kapitalaufstockung bei der TRAVE eingesetzt werden. Da es sich um Reste aus 2023 handelte, die Umsetzung in 2024 nicht sicher vorausgesagt werden konnte, sind diese Mittel für 2025 neu geplant worden, um die Zahlungsfähigkeit sichzustellen. Letztlich ist die Auszahlung noch in 2024 abgewickelt worden, sodass diese Mittel in 2025 frei werden. Der für den Ankauf sonst. Flächen vorgesehene Ansatz von 750 T€ wird in 2025 nicht benötigt und kann für die Kreditkürzung herangezogen werden. |
| 5 | 2 | 2.280 | 612003 | 000 | 7852000 | Tiefbaumaßnahmen | Kürzung | 2.700.000 € | 7.500.000 € | Aufgrund geänderter gesetzlicher Vorgaben muss das B-Plan-Verfahren für das Baugebiet Bornkamp neu aufgesetzt werden. Ursprünglich für 2025 geplante Erschließungsarbeiten können daher nicht erfolgen. In der Folge werden die für 2025 angemeldeten 2,7 Mio. € nicht benötigt. |
| 6 | 3 | 3.320 | 122003 | 999 | 7831000 | 2 Glas-Cubes für den KOD | Verschiebung | 100.000 € | 653.000 € | Die Beschaffung wird verschoben. |
| 7 | 3 | 3.370 | 126001 | 999 | 7831000 | Kälteschutzanzüge für die Schiffsbrandbekämpfung | Kürzung/ Verschiebung | 63.000 € | 1.606.400 € | Die geplante Beschaffung könnte auf 2 Jahre verteilt werden. Der ursprüngliche Ansatz beträgt 126T€. |
| 8 | 3 | 3.370 | 126001 | 999 | 7833000 | Schulverwaltungssoftware Feuerwehrakademie | Verschiebung | 27.000 € | 27.000 € | Die Beschaffung wird um ein Jahr geschoben. |
| 9 | 3 | 3.370 | 127001 | 999 | 7831000 | 2x Infektions-KTW | Verschiebung | 400.000 € | 2.040.000 € | Die Nutzungsdauer der Vorgängerfahrzeuge verlängert sich entsprechend. |
| 10 | 3 | 3.370 | 127001 | 999 | 7831000 | Ausrüstungsgegenstände Notfallsanitätersch | Verschiebung | 100.000 € | 2.040.000 € | Die Beschaffungen können um ein Jahr geschoben werden. |
| 11 | 3 | 3.370 | 127001 | 999 | 7833000 | Schulverwaltungssoftware Notfallsanitätersch | Verschiebung | 45.000 € | 355.800 € | Die Beschaffung wird um ein Jahr geschoben. |
| 12 | 3 | 3.370 | 127001 | 999 | 7851000 | Carports | Verschiebung | 150.000 € | 150.000 € | Es wird vorerst eine verkleinerte Lösung umgesetzt. Der ursprüngliche Ansatz beträgt 250T€. |



270 von 830 in Zusammenstellung

# Investitionsmaßnahmen 2025 - Kürzungen Kredite und VE



| lfd. Nr. | FB | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen 2025 in € | Urbudget 2025 vor Kürzung in € | Erläuterung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 3 | 3.820 | 555001 | 999 | 7831000 | Neuwaldbildung | Kürzung | 80.000 € | 288.500 € | In 2025 werden nur 15 ha aufgeforstet, die Umsetzung kann trotz Kürzung erfolgen. |
| 14 | 3 | 3.820 | 555001 | 999 | 7831000 | Ersatzbeschaffung Schutzwagen | Verschiebung | 17.500 € | 288.500 € | Der Schutzwagen konnte noch aus HH-Mitteln 2024 beschafft werden. |
| 15 | 4 | 4.040 | 573003 | 001 | 7831000 | Beschallungsanlage Konzertsaal | Verschiebung | 30.000 € | 354.000 € | ein Teil der Ausführungsleistung wird in das Jahr 2026 verschoben (ganzjährig) |
| 16 | 4 | 4.401 | 211001 | 141 | 7831000 | Grundschulen/Akustik | Streichung | 50.000 € | 50.000 € | Es handelt sich um einen jährlichen Ansatz; entsprechende Maßnahmen werden damit in 2025 nicht umgesetzt und für 2026 neu angemeldet. |
| 17 | 4 | 4.401 | 211001 | 150 | 7831000 | Dom Schule Interim Ausstattung | Verschiebung | 15.000 € | 15.000 € | Es kam zu einer Verzögerung bei der Umsetzung der Baumaßnahmen. Somit verschiebt sich die Beschaffung der Ausstattung von 2025 auf 2026 |
| 18 | 4 | 4.401 | 211001 | 150 | 7832000 | Dom Schule Interim Ausstattung | Verschiebung | 15.000 € | 15.000 € | Es kam zu einer Verzögerung bei der Umsetzung der Baumaßnahmen. Somit verschiebt sich die Beschaffung der Ausstattung von 2025 auf 2026 |
| 19 | 4 | 4.401 | 211001 | 354 | 7831000 | Bugenhagen-Schule, Grundinstandsetzung | Verschiebung | 25.000 € | 25.000 € | Es kam zu einer Verzögerung bei der Umsetzung der Baumaßnahmen. Somit verschiebt sich die Beschaffung der Ausstattung von 2025 auf 2026 |
| 20 | 4 | 4.401 | 211001 | 354 | 7832000 | Bugenhagen-Schule, Grundinstandsetzung | Verschiebung | 5.000 € | 5.000 € | Es kam zu einer Verzögerung bei der Umsetzung der Baumaßnahmen. Somit verschiebt sich die Beschaffung der Ausstattung von 2025 auf 2026 |
| 21 | 4 | 4.401 | 217001 | 999 | 7831000 | Gymnasien | Kürzung | 147.400 € | 230.000 € | Im Zuge der Haushaltsplanung hat der Bereich Schule und Sport Mittel für UV-Maßnahmen an Schulen gem. Bürgerschaftsbeschluss angemeldet. Die Umsetzung ist bereits für die Gymnasien erfolgt, sodass diese Mittel zur Einsparung angeboten werden können. |
| 22 | 4 | 4.401 | 218201 | 032 | 7831000 | Schule Tremser Teich Erweiterung Ganztag | Verschiebung | 22.000 € | 22.000 € | Es kam zu einer Verzögerung bei der Umsetzung der Baumaßnahmen. Somit verschiebt sich die Beschaffung der Ausstattung von 2025 auf 2026 |
| 23 | 4 | 4.401 | 218201 | 032 | 7832000 | Schule Tremser Teich Erweiterung Ganztag | Verschiebung | 22.000 € | 22.000 € | Es kam zu einer Verzögerung bei der Umsetzung der Baumaßnahmen. Somit verschiebt sich die Beschaffung der Ausstattung von 2025 auf 2026 |
| 24 | 4 | 4.401 | 221001 | 999 | 7831000 | Förderzentren | Kürzung | 40.000 € | 150.000 € | Für 2025 ergibt sich eine sparsame Mittelbewirtschaftung, ggf. müssen Beschaffungen auf 2026 verschoben oder eine anderweitige Deckung herangezogen werden. |
| 25 | 4 | 4.401 | 233001 | 058 | 7831000 | Berufsschulen | Streichung | 254.900 € | 255.000 € | Die regelmäßigen, eingeplanten Ersatzbeschaffungen müssen für 2025 ausgesetzt und 2026 nachgeholt werden. Der vorhandene Bedarf kann nicht in 2025 gedeckt werden. Sollte es zu einem dringenden Neubeschaffungsbedarf kommen und die Aufrechterhaltung des Schulbetriebes gefährdet, müssen andere Mittel als Deckung herangezogen werden. |
| 26 | 4 | 4.401 | 233001 | 059 | 7831000 | Berufsschulen | Streichung | 137.900 € | 138.000 € | Die regelmäßigen, eingeplanten Ersatzbeschaffungen müssen für 2025 ausgesetzt und 2026 nachgeholt werden. Der vorhandene Bedarf kann nicht in 2025 gedeckt werden. Sollte es zu einem dringenden Neubeschaffungsbedarf kommen und die Aufrechterhaltung des Schulbetriebes gefährdet, müssen andere Mittel als Deckung herangezogen werden. |
| 27 | 4 | 4.401 | 233001 | 060 | 7831000 | Berufsschulen | Streichung | 159.900 € | 160.000 € | Die regelmäßigen, eingeplanten Ersatzbeschaffungen müssen für 2025 ausgesetzt und 2026 nachgeholt werden. Der vorhandene Bedarf kann nicht in 2025 gedeckt werden. Sollte es zu einem dringenden Neubeschaffungsbedarf kommen und die Aufrechterhaltung des Schulbetriebes gefährdet, müssen andere Mittel als Deckung herangezogen werden. |



271 von 830 in Zusammenstellung

# Investitionsmaßnahmen 2025 - Kürzungen Kredite und VE



| lfd. Nr. | FB | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen 2025 in € | Urbudget 2025 vor Kürzung in € | Erläuterung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 28 | 4 | 4.401 | 424001 | 999 | 7831000 | Sportstätten | Kürzung | 20.000 € | 150.000 € | Für 2025 ergibt sich eine sparsame Mittelbewirtschaftung, ggf. müssen Beschaffungen auf 2026 verschoben oder eine anderweitige Deckung herangezogen werden. |
| 29 | 4 | 4.401 | 424001 | 039 | 7831000 | Sportstätten | Kürzung | 70.000 € | 140.000 € | Die zwei Anlagen Kunstrasen und Werferplatz des Buniamshofs sollten auf LED umgestellt werden. Jetzt kann nur der Kunstrasenplatz ausgestattet werden. Die Werferanlage behält die alte Anlage. Es kommt folglich zu keiner Einschränkung im Flutlicht. |
| 30 | 4 | 4.401 | 424003 | 999 | 7831000 | Allgemeine Investitionstätigkeit | Kürzung | 20.000 € | 60.000 € | Entwässerung Lamellenklärer Passathafen, die Maßnahme verschiebt sich auf 2026 |
| 31 | 4 | 4.403 | 271001 | 999 | 7831000 | Allgemeine Investitionstätigkeit | Kürzung | 1.900 € | 19.000 € | 10% des Budgets der Konten 7831000 und 7832000 (19 T€) als Beitrag zu den Investitionskürzungen |
| 32 | 4 | 4.491 | 523001 | 999 | 7818000 | Zuweisungen und Zuschüsse für Investitionen übriger Bereiche | Streichung | 20.000 € | 50.000 € | Aufgrund von einer vielzahl von Anträgen und noch laufenden Maßnahmen aus 2024 sollen die übrig geblieben Mittel für Zuwendungen aus dem HH 2024 noch ca. 34.000€ in den HH 2025 übertragen werden. |
| 33 | 4 | 4.491 | 523001 | 999 | 7831000 | Zuweisungen und Zuschüsse für Investitionen übriger Bereiche | Verkürzung bzw. Verschiebung | 17.000 € | 98.100 € | Zwei geplante Anschaffungen (Trockenschrank und 3D-Drucker) i.H.v. zusammen 6.000€ werden in den HH26 verschoben. Zudem werden statt eines Tachymeters (15T€) zwei SaPos für je 3.500€ angeschafft. Somit werden die geplanten Mittel um 8.000€ gekürzt. |
| 34 | 4 | 4.510 | 363002 | 999 | 7832000 | Erwerb bewegl. AV ü.150-1000 Eur | Verschiebung | 10.000 € | 38.000 € | Der Einbau der Akustik-/Schalldämmung am Standort Meesenring wird in das Haushaltsjahr 2026 verschoben. |
| 35 | 4 | 4.511 | 365002 | 999 | 7853000 | Sonstige Baumaßnahmen | Kürzung | 50.000 € | 200.000 € | Zwischen den Bereichen Städt. Kitas und der IT ist abgestimmt, dass das Projekt an den Standorten prioritär weiter umgesetzt wird, wo die technischen Voraussetzungen ohne größere Investitionen umgesetzt werden können; dort wo Glasfaser verlegt werden muss, ist die Planung aktuell noch gar nicht umsetzungsreif und wird sich daher faktisch voraussichtlich in das Haushaltsjahr 2026 verschieben. |
| 36 | 4 | 4.401 | 211001 | 700 | 6811000 | Grundschulen/Schule ans Netz | Erhöhung | 224.000 € | - € | Zwischen Bund und Ländern wurde bereits der Digitalpakt II für die weitere Digitalisierung an Schule abgestimmt. Es wird mit einer baldigen Veröffentlichung gerechnet. Aufgrund der vorliegenden Informationen werden mit einer Gesamtzuweisung an die Hansestadt Lübeck in 2025 Mittel in Höhe von 1,4 Mio.€ erwartet. Die Verteilung auf die einzelnen Produkte wurde über einen Umlageschlüssel vorgenommen. Weil es noch keine näheren Infos über die Förderinhalte gibt, ist die Verteilung rein kalkulatorisch. |
| 37 | 4 | 4.401 | 218201 | 700 | 6811000 | Gemeinschaftsschulen/Schule ans Netz | Erhöhung | 420.000 € | - € | Zwischen Bund und Ländern wurde bereits der Digitalpakt II für die weitere Digitalisierung an Schule abgestimmt. Es wird mit einer baldigen Veröffentlichung gerechnet. Aufgrund der vorliegenden Informationen werden mit einer Gesamtzuweisung an die Hansestadt Lübeck in 2025 Mittel in Höhe von 1,4 Mio.€ erwartet. Die Verteilung auf die einzelnen Produkte wurde über einen Umlageschlüssel vorgenommen. Weil es noch keine näheren Infos über die Förderinhalte gibt, ist die Verteilung rein kalkulatorisch. |

# Investitionsmaßnahmen 2025 - Kürzungen Kredite und VE



| lfd. Nr. | FB | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen 2025 in € | Urbudget 2025 vor Kürzung in € | Erläuterung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 38 | 4 | 4.401 | 217001 | 700 | 6811000 | Gymnasien/Schule ans Netz | Erhöhung | 242.667 € | - € | Zwischen Bund und Ländern wurde bereits der Digitalpakt II für die weitere Digitalisierung an Schule abgestimmt. Es wird mit einer baldigen Veröffentlichung gerechnet. Aufgrund der vorliegenden Informationen werden mit einer Gesamtzuweisung an die Hansestadt Lübeck in 2025 Mittel in Höhe von 1,4 Mio.€ erwartet. Die Verteilung auf die einzelnen Produkte wurde über einen Umlageschlüssel vorgenommen. Weil es noch keine näheren Infos über die Förderinhalte gibt, ist die Verteilung rein kalkulatorisch. |
| 39 | 4 | 4.401 | 221001 | 700 | 6811000 | Förderzentren/Schule ans Netz | Erhöhung | 46.667 € | - € | Zwischen Bund und Ländern wurde bereits der Digitalpakt II für die weitere Digitalisierung an Schule abgestimmt. Es wird mit einer baldigen Veröffentlichung gerechnet. Aufgrund der vorliegenden Informationen werden mit einer Gesamtzuweisung an die Hansestadt Lübeck in 2025 Mittel in Höhe von 1,4 Mio.€ erwartet. Die Verteilung auf die einzelnen Produkte wurde über einen Umlageschlüssel vorgenommen. Weil es noch keine näheren Infos über die Förderinhalte gibt, ist die Verteilung rein kalkulatorisch. |
| 40 | 4 | 4.401 | 233001 | 700 | 6811000 | Berufsschulen/Schule ans Netz | Erhöhung | 466.667 € | - € | Zwischen Bund und Ländern wurde bereits der Digitalpakt II für die weitere Digitalisierung an Schule abgestimmt. Es wird mit einer baldigen Veröffentlichung gerechnet. Aufgrund der vorliegenden Informationen werden mit einer Gesamtzuweisung an die Hansestadt Lübeck in 2025 Mittel in Höhe von 1,4 Mio.€ erwartet. Die Verteilung auf die einzelnen Produkte wurde über einen Umlageschlüssel vorgenommen. Weil es noch keine näheren Infos über die Förderinhalte gibt, ist die Verteilung rein kalkulatorisch. |
| | | Summe | | | | | | 19.625.500 € | | |

# Investitionsmaßnahmen 2025 - Kürzungen Kredite und VE



## Verpflichtungsermächtigungen

| lfd. Nr. | FB | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen 2025 in € | Erläuterung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 3 | 3.370 | 126001 | 999 | 7831000 | Allgemeine Investitionstätigkeit | Verschiebung/Kürzung | 1.000.000,00 € | • 450.000 € - die geplante Beschaffung eines LF 10 in 2025 kann entfallen, da dieses bereits durch die VE in 2024 beauftragt werden konnte<br>• 350.000 € - die geplante Ausstattung der Feuerwehrgerätehäuser mit fest installierten Stromaggregaten könnte noch um ein Jahr verzögert werden. Bis dahin sollen tragbare Geräte zum Einsatz kommen.<br>• 200.000 € - die geplante Ausschreibung eines KTW Typ B für den Katastrophenschutz könnte um ein Jahr geschoben werden. |
| 2 | 5 | 5.660 | 541001 | 686 | 7852000 | Schlutup Ortskern | Verschiebung | 1.500.000,00 € | Die Kürzung der VE ist im Hinblick auf den absehbaren Baufortschritt vertretbar. |
| 3 | 5 | 5.660 | 541001 | 728 | 7852000 | Gründungsviertel | Verschiebung | 5.000.000,00 € | Die Kürzung der VE ist im Hinblick auf den absehbaren Baufortschritt vertretbar. |
| 4 | 5 | 5.691 | 552001 | 537 | 7852000 | Skandikai/Bahnhof Gewerbegebiet Nord | Kürzung der VE | 24.470.000,00 € | Die Kürzung der VE ist im Hinblick auf den absehbaren Baufortschritt vertretbar. |
| | | Summe | | | | | | 31.970.000,00 € | |

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
Kommunales,
Wohnen und Sport

Ministerium für Inneres, Kommunales,
Wohnen und Sport | Postfach 71 25 | 24171 Kiel

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Haushalt und Steuerung
Mengstraße 16
23539 Lübeck

nur per E-Mail:
info@luebeck.de

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: 12.11.2024
Mein Zeichen: IV 3010-83615/2024
Meine Nachricht vom: /

Ralf Warnholz
ralf.warnholz@im.landsh.de
Telefon: +49 431 988-3131
Telefax: +49 431 988614-3131

20. Dezember 2024

nachrichtlich per E-Mail
Landesrechnungshof Schleswig-Holstein
Prüfungsabteilung 4
Poststelle@lrh.landsh.de

**I. Haushaltssatzung der Hansestadt Lübeck für das Haushaltsjahr 2025**
**II. Haushaltspläne 2025 der Stiftungen**

## I. Haushaltssatzung der Hansestadt Lübeck für das Haushaltsjahr 2025

Die von der Bürgerschaft am 26. September 2024 beschlossene Haushaltssatzung der Hansestadt Lübeck für das Haushaltsjahr 2025 liegt mir gemäß §§ 84 und 85 Gemeindeordnung zur Genehmigung der festgesetzten Beträge der Kredite sowie Verpflichtungsermächtigungen vor. Bevor ich die rechtlichen und tatsächlichen Rahmenbedingungen meiner Entscheidung zu den genehmigungspflichtigen Festsetzungen erläutere, gehe ich auf die allgemeine kommunale Haushaltslage ein, in die sich der Haushalt der Hansestadt Lübeck einfügt.

### 1. Allgemeine Rahmenbedingungen für die kommunale Haushaltslage

Viele Kommunen in Schleswig-Holstein blicken auf eine erfreuliche Haushaltsentwicklung zurück. Oft konnten in den letzten Jahren Jahresüberschüsse erwirtschaftet werden. Einige Kommunen sahen sich einer schwierigeren Haushaltslage gegenüber. Für alle herausfor-

dernd war die zwischenzeitlich hohe Inflation mit den deshalb deutlich gestiegenen Aufwendungen. Die Inflationsrate ist nun wieder in einem niedrigeren Bereich. Zugleich lässt die jüngste Steuerschätzung von Jahr zu Jahr weiter ansteigende Erträge der schleswig-holsteinischen Kommunen erwarten. Wie stets kommt es darauf an, die Aufwendungen in Einklang mit den Erträgen zu halten beziehungsweise zu bringen.

Das Land unterstützt die Kommunen dabei, sich auf das Wesentliche konzentrieren zu können und ihre Dienstleistungen effizient zu erbringen. Dazu wurde gemeinsam ein umfassendes Bürokratieabbauprogramm auf den Weg gebracht. Es enthält Dutzende Maßnahmen der Entbürokratisierung, Flexibilisierungen im kommunalen Haushaltsrecht und eine mittelfristige Neuordnung der Finanzströme zwischen Land und Kommunen. Konsequente Digitalisierung kann den Kommunen ebenso dabei helfen, gerade auch ihre Personalaufwendungen und den Stellenbestand zu begrenzen. Nachhaltig ausgeglichene Haushalte machen es möglich, für die Bürgerinnen und Bürger eine leistungsfähige Infrastruktur zu erhalten und sie auszubauen.

Gemeinsam auf allen öffentlichen Ebenen wollen wir unser Land nach vorne bringen. Auch für uns in Schleswig-Holstein kann der Kompass für Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Kommission leitend sein: innovativ sein, klimaneutral werden, Sicherheit verbessern und Abhängigkeiten verringern. So treten wir dem russischen Angriffskrieg entgegen, schaffen Wachstum und gestalten unsere gute Zukunft.

## 2. Haushaltslage der Hansestadt Lübeck

Nach § 85 Absatz 2 der Gemeindeordnung bedarf der Gesamtbetrag der in einer Haushaltssatzung vorgesehenen Kreditaufnahmen für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen grundsätzlich der Genehmigung der zuständigen Kommunalaufsichtsbehörde. Entsprechendes gilt gemäß § 84 Absatz 4 der Gemeindeordnung auch für den Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen.

Entscheidendes Kriterium für die Erteilung oder die Versagung der Genehmigung ist, ob die Haushaltssatzung den Grundsätzen einer geordneten Haushaltswirtschaft entspricht. Das Gesetz gibt regelhaft vor, dass die Genehmigung zu versagen ist, wenn die „Kreditverpflichtungen mit der dauernden Leistungsfähigkeit der Gemeinde nicht im Einklang stehen“. Hierbei handelt es sich um einen rechtstechnischen Begriff, dessen Bedeutung in § 26 Gemeindehaushaltsverordnung sowie unter Ziffer 2.3 des Runderlasses zu § 85 der Gemeindeordnung – Kredite vom 1. Februar 2022 näher ausgeführt worden ist.

Demnach ergeben sich Aufschlüsse über die dauernde Leistungsfähigkeit aus der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung und der Ausgleichsrücklage. Die mittelfristige Ergebnisplanung soll in jedem Jahr in Erträgen und Aufwendungen ausgeglichen sein und möglichst einen Jahresüberschuss ausweisen, dabei sind das Haushaltsjahr, die drei nachfolgenden Jahre sowie die beiden vorangegangenen Haushaltsjahre – hier die Ergebnisrechnung, soweit sie vorliegt – zu betrachten. Bei mittelfristig negativem Jahresergebnis hat die Kommunalaufsichtsbehörde die Gesamtgenehmigung auf einen Teil des Gesamtbetrages zu beschränken oder ganz zu versagen.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Hansestadt Lübeck stellt sich nach den vorliegenden Jahresabschlüssen und der Planung wie folgt dar:

| Lfd. Nr. | | in TEUR | |
|---|---|---|---|
| 1. | voraussichtlich bis Ende 2024 aufgelaufene Defizite (lt. 3. Quartalsbericht 2024, Stand 30.09.2024) | 19.800 | |
| 2. | einen Jahresfehlbetrag 2025 | 86.384 | |
| 3. | erwartete Defizite in den Jahren 2026 bis 2028 | 256.710 | |
| 4. | zu erwartende aufgelaufene Defizite bis Ende 2028 (Summe Lfd. Nr. 1-3) | 362.894 | |
| 5. | Eigenkapital Ende 2024 | 312.047 | |
| 6. | Eigenkapital Ende 2028 | -137.231 | |
| 7. | Abnahme der liquiden Mittel in den Jahren 2025 bis 2028 um | 390.687 | |
| | | in TEUR | EUR/Ew. |
| 8. | eine Verschuldung Anfang 2025 | 438.785 | 2.003 |
| 9. | eine Verschuldung Ende 2028 | 618.225 | 2.822 |
| 10. | eine Gesamtverschuldung (Gesamt I) Anfang 2025 | 1.445.400 | 6.599 |
| 11. | eine Gesamtverschuldung (Gesamt I) Ende 2025 | 1.722.000 | 7.861 |
| 12. | eine Gesamtverschuldung (Gesamt I) Ende 2028 | 2.191.400 | 10.004 |
| 13. | ein Bestand an Kassenkrediten Ende 2024 | 150.000 | 685 |
| 14. | eine Gesamtverschuldung (Gesamt II) Anfang 2025 | 1.464.000 | 6.684 |
| 15. | eine Gesamtverschuldung (Gesamt II) Ende 2025 | 1.738.100 | 7.935 |

Die Zahlen (s. Ziff. 1-4) machen deutlich, dass die dauernde Leistungsfähigkeit der Hansestadt Lübeck nicht gegeben ist. Insbesondere die Höhe der prognostizierten Defizite sowie der geplante Anstieg der Verschuldung zeigen die Notwendigkeit von umfassenden Konsolidierungsmaßnahmen deutlich auf.

Die finanziellen Aussichten der Hansestadt Lübeck haben sich im Verlauf des Jahres 2024 erheblich verschlechtert. Während im Haushaltsplan 2024 noch mit einem geringen Defizit von 0,5 Mio. Euro kalkuliert wurde, soll es nach dem 3. Quartalsbericht auf voraussichtlich 19,8 Mio. Euro anwachsen. In den Folgejahren wird sogar ein Anstieg auf rd. 90 Mio. Euro ausgewiesen. Die Erfolge bei der Sanierung der Lübecker Finanzen – im Jahr 2022 konnten die aufgelaufenen Defizite von über 300 Mio. Euro vollständig abgebaut und mittelfristig Überschüsse ausgewiesen werden – drohen verloren zu gehen. Nach den Planwerten wird die Ausgleichsrücklage bereits Ende 2025 verbraucht sein.

Die Hansestadt Lübeck hat erste Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung bereits im Jahr 2024 ergriffen und weitere im vorliegenden Haushaltsplan 2025 berücksichtigt. Zudem wurden bei den Haushaltsberatungen zusätzliche, im Haushaltsentwurf nicht enthaltene Maßnahmen zur Verbesserung des Ergebnisses beschlossen. Ich begrüße ausdrücklich, dass im politischen Prozess nicht unerhebliche Konsolidierungserfolge erzielt wurden. Dies gilt insbesondere, nachdem der Haushaltsbeschluss des vergangenen Jahres noch zur Verschlechterung des Ergebnisses von rd. 5 Mio. Euro geführt hat.
Auch wenn nun erste erfolgreiche Beschlüsse gefasst wurden, darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass weitere erhebliche Anstrengungen zur Reduzierung der auch in den kommenden Jahren ausgewiesenen Defizite erforderlich sind.

Positiv ist, dass die Hansestadt Lübeck nach ihrer mittelfristigen Finanzplanung auch in den kommenden Jahren mit steigenden Erträge bei den Steuern und Umlagen rechnen kann. Die finanziellen Herausforderungen der Stadt liegen somit im Wesentlichen bei den Aufwendungen, deren Anstieg nicht durch die Erträge ausgeglichen werden kann. Auffällig sind hier die hohen Steigerungsraten bei den sozialen Transferaufwendungen sowie den Personalaufwendungen.

Die geänderten finanziellen Rahmenbedingungen erfordern deutliche Maßnahmen der Hansestadt Lübeck zur Konsolidierung des Haushalts.
Auch wenn die sozialen Transferaufwendungen von der Hansestadt Lübeck unmittelbar nur begrenzt beeinflussbar sein mögen, sollten diese bei den Konsolidierungsmaßnahmen gleichwohl Beachtung finden. Einen weiteren großen Kostenblock stellen die Personalaufwendungen dar. Hier böten sich im Zusammenhang mit einer Aufgabenkritik und weiteren Optimierungen Konsolidierungsmöglichkeiten, die im unmittelbaren Einflussbereich der Stadt liegen.
Daneben sind auch alle anderen Aufwandspositionen zu überprüfen und auch die in den vergangenen Jahren deutlich gestiegenen Zuschüsse an soziale und ähnliche Einrichtungen (siehe Seite 168 ff. des Vorberichts) bedürfen im Lichte der hohen Defizite der Stadt einer Kontrolle. Auf die finanziellen Folgen des Beschlusses zum Weiterbetrieb des Alten– und Pflegeheimes im Heiligen-Geist-Hospital habe ich bereits im Genehmigungserlass zum Haushalt 2024 hingewiesen.

Wie in der Tabelle auf Seite 3 und im Vorbericht dargestellt, soll die Gesamtverschuldung einschließlich der Sondervermögen und Gesellschaften (Gesamt I) im Jahr 2025 um rd. 277 Mio. Euro oder rd. 19 % auf rd. 1.722 Mio. Euro ansteigen. Bis Ende 2027 soll die Gesamtverschuldung um rd. 52 % auf dann 2.191 Mio. Euro oder 10.004 Euro/Ew. ansteigen.
Im Vergleich zur bisherigen Planung stellt dies eine erhebliche Steigerung dar, die nicht mit der finanziellen Entwicklung der Hansestadt Lübeck in Einklang steht. Eine uneingeschränkte Ausweitung der Gesamtverschuldung steht im Widerspruch zu den finanziellen Möglichkeiten der Stadt. Ich bitte daher, auch die ausgegliederten Einheiten in die Haushaltskonsolidierung mit einzubeziehen.

Für die auch in den kommenden Jahren in einem erheblichen Umfang geplanten Investitionen kann nicht außer Acht gelassen werden, dass diese den ohnehin defizitären Haushalt zusätzlich belasten. Die geplant hohen Investitionen führen zu einem Anstieg der Abschreibungen bzw. Auszahlungen für die ordentliche Tilgung sowie Zinsen. Bereits ab dem Jahr 2025 sind sowohl das Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit als auch der Saldo der laufenden Verwaltungstätigkeit negativ. Die Hansestadt Lübeck ist damit in den kommenden Jahren nicht in der Lage, Überschüsse für die Zinszahlungen und Bedienung der Kredite zu erwirtschaften.

Die in den kommenden Jahren im Kernhaushalt ausgewiesenen Defizite in erheblicher Höhe stehen dem geplanten Anstieg der Investitionsauszahlungen und den damit verbundenen gestiegenen Kreditaufnahmen entgegen. Ich verweise hierzu auch auf die obenstehenden Ausführungen auf Seite 2 unter Ziffer 2. Finanzielle Freiheiten und damit auch politische Handlungsspielräume lassen sich nur durch eine deutliche Verbesserung der mittelfristigen geplanten Ergebnisse erreichen. Hier bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung der Bürgerschaft und der Verwaltung. Die Erfolge bei der Haushaltskonsolidierung im vergangenen Jahrzehnt können hier als positives Beispiel dienen.

## 3. Genehmigungspflichtige Festsetzungen in der Haushaltssatzung 2025

Von dem Gesamtbetrag der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen in Höhe von 81.427.000 Euro habe ich trotz erheblicher Bedenken einen Teilbetrag in Höhe von 65.000.000 Euro genehmigt. Die Entscheidung ist durch das hohe Defizit im Jahr 2025 und die auch mittelfristig deutlich nicht gegebene dauernde Leistungsfähigkeit der Hansestadt Lübeck begründet. Von weitergehenden Kürzungen habe ich abgesehen, da vielen Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen rechtliche oder auch faktische Notwendigkeiten zugrunde liegen. Eine uneingeschränkte Kreditgenehmigung für die Folgejahre kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Von dem Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 84.970.000 Euro habe ich einen Teilbetrag in Höhe von 60.000.000 Euro genehmigt. Bei meiner Entscheidung habe ich berücksichtigt, dass die Verpflichtungsermächtigungen bereits eine hohe Vorbelastung für die kommenden Haushaltsjahre mit ebenfalls erheblichen Defiziten darstellen.

Die Genehmigungsentscheidung verbinde ich mit der Erwartung, dass die Hansestadt Lübeck zur Wiederherstellung der dauernden Leistungsfähigkeit haushaltsentlastende Maßnahmen beschließt und ihre Investitionsplanung sowie die ihrer ausgegliederten Einheiten überprüft.

Die Genehmigungsurkunde ist als Anlage beigefügt.

**4. Formelle Hinweise**

a) Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gemäß Anlage 1 zu Ziffer 3.53 des Haushaltskonsolidierungserlass 2025 fehlt. Ich bitte diese zukünftig dem Vorbericht als Seite 1 beizufügen.

b) In der Übersicht über die Gesamtverschuldung (Seite 178 des Vorberichts) erfolgte offensichtlich eine Zusammenfassung in den Zeilen 4 und 10 „Kommunalunternehmen“. Ich bitte die Verschuldung zukünftig wie in der Übersicht vorgesehen der Beteiligungsform entsprechend aufgeschlüsselt darzustellen.

c) Wenn der Ergebnisplan im Haushaltsjahr oder in einem der drei nachfolgenden Jahre nach der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung nicht ausgeglichen ist, sind gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 8 a), b) und e) GemHVO jeweils in einer Übersicht

- die im Haushaltsjahr umgesetzten wesentlichen Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung mit ihren finanziellen Auswirkungen im Haushaltsjahr und in dem dem Haushaltsjahr folgenden Jahr
- die noch nicht umgesetzten Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung mit ihren möglichen finanziellen Auswirkungen und
- Angaben zur Ausschöpfung der Steuer- und sonstigen Ertrags- und Einzahlungsquellen

darzustellen. Ich bitte auch diese Übersichten zukünftig zu erstellen.

## II. Haushaltspläne 2025 der Stiftungen

Für die treuhänderisch verwalteten Stiftungen gelten die für den Kernhaushalt der Stadt anzuwendenden haushaltsrechtlichen Vorschriften entsprechend.

Den Ergebnis- und Finanzplänen der einzelnen Stiftungen können zusammengefasst folgende Informationen entnommen werden:

### Stiftung St.-Johannis-Jungfrauenkloster

Das Defizit im Ergebnisplan beläuft sich im Jahr 2025 auf 107.500 Euro. In den Folgejahren werden Defizite in ähnlicher Größenordnung erwartet.
Die aktuelle Höhe des Stiftungsvermögens ist auf Grund fehlender Jahresabschlüsse nicht bekannt. Das Stiftungskapital beträgt nach Verwendung des Jahresergebnisses 2021 6.711.583 Euro. Die freie Rücklage wird mit 73.061 Euro und die Zweckrücklage mit 228.811 Euro ausgewiesen.

Vor dem Hintergrund der gravierenden Liquiditätsprobleme sind nunmehr dringend Maßnahmen zu ergreifen, die zu erhöhten Einzahlungen führen.

**Stiftung Haus der Jugend**

Für das aktuelle und die Folgejahre werden ausgeglichene Ergebnisse dargestellt. Im Finanzplan werden auch mittelfristig geringfügige Überschüsse ausgewiesen.

Bei einem Stiftungskapital von 209.910 Euro wies die allgemeine Rücklage Ende 2021 eine Höhe von rd. 39.650 Euro und die Ergebnisrücklage eine Höhe von rd. 24.199 Euro aus.

**Stiftung Heiligen-Geist-Hospital**

Der Ergebnisplan 2025 wird nur durch eine Zuweisung der Hansestadt Lübeck in Höhe von 521.710 Euro ausgeglichen. Die Folgejahre sollen ebenfalls ausgeglichen sein. Der Finanzplan weist für das Jahr 2025 einen Überschuss von rd. 400.000 Euro aus. In den Folgejahren soll der Finanzmittelüberschuss ebenfalls rd. 400.000 Euro betragen.

Bei einem Stiftungskapital von rd. 25 Mio. Euro Ende 2022 wies die allgemeine Rücklage 41.444 Euro, die freie Rücklage eine Höhe von 333.817 Euro und die Zweckrücklage eine Höhe von 1.024.513 Euro aus.

Die Ergebnis- und Finanzplanung der folgenden Jahre ist mit großen Unsicherheiten behaftet, da die finanziellen Auswirkungen des beabsichtigten Weiterbetriebs des Alten- und Pflegeheimes des Heiligen-Geist-Hospitals noch nicht belastbar zu beziffern sind. Unzweifelhaft kann die Stiftung die für den angestrebten Weiterbetrieb notwendigen Investitionen nicht aus eigenen Mitteln leisten. Sie ist hierbei auf die Unterstützung von Dritten angewiesen. Inwieweit die Hansestadt Lübeck finanziell in der Lage sein wird, zukünftig umfangreiche finanzielle Mittel bereitzustellen, wird von dem Erfolg der Konsolidierungsmaßnahmen der Stadt abhängen.

Dass derzeit gutachterlich überprüft wird, welche Maßnahmen ergriffen werden müssten, um die Stiftung langfristig zu erhalten, zeigt, in welch schwieriger Situation sich die Stiftung befindet.

**Kulturstiftung Hansestadt Lübeck**

Die Kulturstiftung weist mittelfristig ausgeglichene Ergebnisse aus. Im Finanzplan werden bis zum Jahr 2028 jährliche Finanzmittelzuwächse ausgewiesen.

Angaben zum Stiftungskapital enthält der Vorbericht nicht.

**Stiftung Kriegsopferdank**

Das Defizit im Ergebnisplan beläuft sich im Jahr 2025 auf 236.400 Euro. In den Folgejahren werden Defizite von 5.000 Euro jährlich erwartet.

Das Stiftungskapital beläuft sich Ende 2022 auf eine Summe von 1.845.902 Euro, die allgemeine Rücklage beträgt 1.086.291 Euro, die freie Rücklage 446.844 Euro und die Zweckrücklage 503.197 Euro.

Der Finanzmittelbestand soll sich im Jahr 2025 um 263.900 Euro vermindern. In den Folgejahren wird mit einem jährlichen Absinken des Finanzmittelbestandes um rd. 35.000 Euro gerechnet.

Die Defizite im Ergebnisplan sowie die laufende Verminderung des Finanzmittelbestandes machen deutlich, dass weiterhin Maßnahmen zur Wiederherstellung der dauernden Leistungsfähigkeit angezeigt sind.

**Stiftung Lübecker Altstadt**

Der Ergebnisplan 2025 und die Ergebnispläne der Folgejahre sind ausgeglichen. Im Finanzplan werden bis 2028 jährliche Überschüsse in Höhe von 1.300 Euro ausgewiesen.

Das Stiftungskapital weist Ende 2022 einen Betrag von 224.589 Euro aus. Die Zweckrücklage beträgt 166 Euro und die Ergebnisrücklage 18.225 Euro.

**Stiftung Lübecker Wohnstifte**

Nach dem Vorbericht wird die Stiftung „Lübecker Wohnstifte“ künftig nur noch als Förderstiftung tätig werden, die die Erträge aus ihrer Vermögensverwaltung für einen noch zu bestimmenden neuen Stiftungszweck einsetzen wird.

Der Ergebnisplan weist im Jahr 2025 einen Überschuss in Höhe von 800 Euro aus. In den Folgejahren sollen die Überschüsse in einer Größenordnung von 2.800 Euro liegen.

Das Stiftungskapital beläuft sich Ende 2022 auf eine Summe von 1.164.181 Euro; die freie Rücklage beträgt 1.413.670 Euro und die Zweckrücklage 30.142 Euro.

Im Finanzplan 2025 wird ein Anstieg des Finanzmittelbestandes um 45.100 Euro prognostiziert. In den Folgejahren soll der Anstieg durchschnittlich rd. 20.000 Euro betragen.

**Stiftung Vereinigte Testamente**

Die Stiftung hat ihren Immobilienbestand zum 1. Januar 2023 an die Hansestadt Lübeck übertragen. Die Umorientierungsphase dauert aktuell noch an.

Der Ergebnisplan weist für das Jahr 2025 einen Überschuss in Höhe von 233.500 Euro aus. Nach einem erneuten Überschuss im Jahr 2026 werden ab den Jahren 2027 Defizite in Höhe von 37.600 Euro jährlich erwartet.

Das Stiftungskapital beläuft sich Ende 2022 auf eine Summe von 388.831 Euro; die allgemeine Rücklage beträgt 3.513.336 Euro, die freie Rücklage beträgt 1.882.076 Euro.
Die bisherige Zweckrücklage wurde im Zusammenhang mit der Immobilienübertragung an die Hansestadt Lübeck aufgelöst und zunächst als vorgetragenes Jahresergebnis in der Bilanz ausgewiesen. Nachdem eine finale Entscheidung über die Zweckverwirklichung des Stiftungszweckes feststeht, erfolgt eine Neubildung.

Der Finanzmittelbestand soll sich im Jahr 2025 um 232.800 Euro erhöhen. Nach einem ähnlich hohen Anstieg im Jahr 2026 wird in den Jahren ab 2027 mit einem jährlichen Absinken des Finanzmittelbestandes um 38.300 Euro gerechnet.

**Westerauer Stiftung**

Im Ergebnis- und im Finanzplan werden in den Jahren bis 2028 Überschüsse in einem Umfang von durchschnittlich jeweils rd. 1.000 Euro ausgewiesen.

Das Stiftungskapital beläuft sich Ende 2022 auf eine Summe von 1.826.998 Euro; die freie Rücklage beträgt 11.302 Euro und die Zweckrücklage 21.606 Euro.

Ich unterstütze die Aussage im Vorbericht, dass weiter daran gearbeitet werden muss, die wesentliche Ertragsquelle Waldbewirtschaftung zu optimieren.

Die Haushaltspläne 2025 der

- Stiftung St.-Johannis-Jungfrauenkloster
- Stiftung Haus der Jugend
- Stiftung Heiligen-Geist-Hospital
- Kulturstiftung Hansestadt Lübeck
- Stiftung Kriegsopferdank
- Stiftung Lübecker Altstadt
- Stiftung Lübecker Wohnstifte
- Stiftung Vereinigte Testamente
- Westerauer Stiftung

habe ich zur Kenntnis genommen. Sie enthalten keine genehmigungspflichtigen Festsetzungen.

Das Fehlen aktueller Jahresabschlüsse erschwert wiederum die Beurteilung der Finanzlage der Stiftungen. Auf entsprechenden Handlungsbedarf der Hansestadt Lübeck habe ich wiederholt hingewiesen.

Ich bitte nunmehr bis zum 28. Februar 2025 um eine Bestätigung, dass die Vorlage der Jahresabschlüsse 2024 zu dem gemäß § 44 Absatz 4 GemHVO vorgegebenen Zeitpunkt erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen

gezeichnet

Tobias Berger

**Anlage**

# Genehmigung

Aufgrund § 85 Absatz 2 und § 84 Absatz 4 der Gemeindeordnung genehmige ich in der von der Bürgerschaft in der Sitzung am 26. September 2024 beschlossenen Haushaltssatzung der Hansestadt Lübeck für das Haushaltsjahr 2025 die Festsetzung

1. **eines Teilbetrags der Kredite für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen von 65.000.000 Euro**

2. **eines Teilbetrags der Verpflichtungsermächtigungen von 60.000.000 Euro.**

Kiel, 20. Dezember 2024

Ministerium für Inneres,
Kommunales,
Wohnen und Sport
des Landes
Schleswig-Holstein

gezeichnet
Tobias Berger

# Verschiebungen Investitionsmaßnahmen 2025 zu Gunsten GMHL



| lfd. Nr. | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen in € | Urbudget 2025 vor Verschiebung in € | Erläuterung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kürzung des Kreditbedarfs 2025 FB 5:** | | | | | | | | | |
| 1 | 610 | 511003 | 022 | 7818000 | Stadtpl. u. -entwicklung - Sanierungsmaßnahmen/Innenstadt - Investitionszuw. übrige Bereiche | Kürzung | 200.000,00 € | 460.000,00 € | Der Haushaltsansatz bildet in Teilen eine mögliche kommunale Komplementärfinanzierung ab, die Voraussetzung für den Abruf von Städtebauförderungs-mitteln ist. Die Höhe der Zuwendungen kann nicht verbindlich prognostiziert werden und ist von Einzelfall-entscheidungen des Fördermittelgebers abhängig. Da die Städtebauförderung in Schleswig-Holstein zunehmend durch eine Überzeichnung geprägt ist, fallen die Zuwendungen an die kommunalen Gesamtmaßnahmen i.d.R. niedriger und seltener aus. Somit löst eine Anpassung des Haushaltansatzes für die Gesamtmaßnahme Altstadt keine unmittelbaren Folgen aus, weil das Erfordernis einer möglichen kommunalen Komplementärfinanzierung berücksichtigt wird. |
| 2 | 610 | 511003 | 034 | 7818000 | Stadtpl. u. -entwicklung - Stadtumbau Nord-West- Investitionszuw. übrige Bereiche | Kürzung | 299.000,00 € | 300.000,00 € | Der Haushaltsansatz bildet in großen Teilen eine mögliche kommunale Komplementärfinanzierung ab, die Voraussetzung für den Abruf von Städtebauförderungs-mitteln ist. Die Höhe der Zuwendungen kann nicht verbindlich prognostiziert werden und ist von Einzelfall-entscheidungen des Fördermittelgebers abhängig. Für die Gesamtmaßnahme Nordwest ist eine Antragstellung auf Zuwendungen in 2025 nicht vorgesehen, da sich der Arbeitsprozess von VU-Durchführung und IEK-Erstellung verzögert hat. Eine Antragstellung soll – einen entsprechenden BÜ-Beschluss vorausgesetzt – in 2026 erfolgen. Somit löst eine Kürzung keine unmittelbaren Folgen aus. |
| | | | | | | Zwischensumme | 499.000,00 € | 760.000,00 € | |
| | | | | | | | - € | | |
| | | | | | | | - € | | |
| 3 | 660 | 541001 | 625 | 7852000 | Um- und Ausbau von Geh- und Radwegen | Kürzung | 1.000.000,00 € | 2.300.000,00 € | Kürzung Beteiligung Breitband, durch Einstellung der Beteiligung an den Gehwegflächen lassen sich über das Jahr Einsparungen umsetzen. Die Versorger schließen dann nur ihren Rohrgraben und der Gehweg wird nicht in voller Breite saniert. |
| 4 | 660 | 541001 | 803 | 7852000 | Grundinstandsetzung Untere Lachswehrbrücke | Verschiebung | 900.000,00 € | 1.000.000,00 € | Verschiebung nach 2026 |
| 5 | 660 | 541001 | 596 | 7852000 | Grundinstandsetzung Obere Lachswehrbrücke | Verschiebung | 400.000,00 € | 800.000,00 € | Verschiebung Baubeginn auf 10/2025 |



285 von 830 in Zusammenstellung

| lfd. Nr. | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen in € | Urbudget 2025 vor Verschiebung in € | Erläuterung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | 660 | 541001 | 798 | 7852000 | Am Landgraben | Verschiebung | 620.000,00 € | 620.000,00 € | Verschiebung nach 2026, Anliegerstraße im schlechten Zustand, die im Rahmen des Masterplans Straße saniert werden sollte. In dem Zuge soll die Situation mit Entwässerung und fehlenden Gehwegen überplant werden. Die Maßnahme lässt sich in das nächste Jahr schieben, da die Verkehrsbelastung nicht so hoch ist. |
| 7 | 660 | 541001 | 738 | 7852000 | Baggersand | Verschiebung | 600.000,00 € | 950.000,00 € | Verschiebung nach 2026 |
| 8 | 660 | 541001 | 686 | 7852000 | Schlutup Ortskern | Verschiebung | 500.000,00 € | 500.000,00 € | Verschiebung nach 2026 / EBL |
| 9 | 660 | 541001 | 583 | 7852000 | Barrierefreiheit Rathausmarkt | Verschiebung | 200.000,00 € | 300.000,00 € | zunächst konsumtive Umsetzung/ Verschiebung nach 2026 |
| 10 | 660 | 541001 | 575 | 7852000 | Erschließung Marie-Juchacz-Weg | Verschiebung | 250.000,00 € | 250.000,00 € | Verschiebung nach 2026 |
| 11 | 660 | 541001 | 597 | 7852000 | Mecklenburger Straße | Verschiebung | 170.000,00 € | 200.000,00 € | Verschiebung nach 2026. |
| 12 | 660 | 541001 | 805 | 7852000 | Große Kiesau | Verschiebung | 155.000,00 € | 155.000,00 € | Verschiebung nach 2026. Die EBL werden evtl. erst im Laufe des Jahres mit der Notsanierungsmaßnahme beginnen. Straßenflächenwiederherstellung in jedem Falle erst nach Abschluss des Kanalbaus aufgrund des extrem beengten Baubereichs. |
| 13 | 660 | 542001 | 077 | 7852000 | Mühlentorbrücke | Kürzung | 500.000,00 € | 1.000.000,00 € | Korrektur Ansatz Planungsmittel |
| 14 | 660 | 542001 | 145 | 7852000 | Ersatzneubau Sandbergbrücke | Kürzung | 500.000,00 € | 1.500.000,00 € | Korrektur Ansatz Planungsmittel |
| 15 | 660 | 542001 | 156 | 7852000 | Ersatzneubau Karlstraßenbrücke | Kürzung | 250.000,00 € | 300.000,00 € | Korrektur Ansatz Planungsmittel |
| 16 | 660 | 544001 | 069 | 7852000 | Knotenpunkt Berliner Platz | Kürzung | 300.000,00 € | 470.000,00 € | Korrektur Ansatz Planungsmittel. |
| 17 | 660 | 551001 | 501 | 7852000 | Grundüberholung Spielplätze | Verschiebung | 150.000,00 € | 881.000,00 € | Sammelkonto, für Bauleistungen im Zusammenhang mit mehreren geplanten Grundüberholungen (z.B. Waisenhofstraße, Schenkendorfstraße) sowie bereits beauftragte Planungs-leistungen (Kronsforde), durch weitere Kürzungen neue Priorisierung erforderlich: Streichung einer Grundüberholungs-maßnahme - Fährvorplatz Travemünde, als fast ausschließlich touristisch genutzter Bereich, der im Vergleich zu anderen Maßnahmen, am wenigsten dem Bürger/den Kindern vor Ort zu Gute kommt. |
| 18 | 660 | 551001 | 535 | 7852000 | Sanierung Sportanlage Kalkbrennerstraße | Verschiebung | 300.000,00 € | 780.000,00 € | Verschiebung Baubeginn Mitte 2025/Kürzung nach 2026 |
| 19 | 660 | 541001 | 999 | 7831000 | Allgemeine Investitionstätigkeit | Kürzung | 250.000,00 € | 548.600,00 € | Kürzung (Steiger EWB) |
| 20 | 660 | 541001 | 711 | 7852000 | Grundinstands. Burgtorbrücke | Kürzung | 100.000,00 € | 200.000,00 € | Korrektur Ansatz Planungsmittel |
| 21 | 660 | 541001 | 598 | 7852000 | Umgestaltung West- und Ostpreußenring | Kürzung | 150.000,00 € | 200.000,00 € | Korrektur Ansatz Planungsmittel. Evtl. kann durch Neueinstellung eines MA mit dem Projekt begonnen werden. |
| | | | | | | Zwischensumme | 7.295.000,00 € | 13.714.600,00 € | |
| 22 | 691 | 552001 | 537 | 7852000 | Skandikai/Bahnhof Gewerbegebiet Nord | Reduzierung Auszahlungen | 400.000,00 € | 800.000,00 € | Anpassung an den tatsächlich zu erwartenden Mittelabfluss |
| | | | | | **Reduzierung des Kreditbedarfs 2025 FB 5** | | **8.194.000,00 €** | **15.274.600,00 €** | |



286 von 830 in Zusammenstellung

# Verschiebungen Investitionsmaßnahmen 2025 zu Gunsten GMHL



| lfd. Nr. | Bereich | Produkt | AO-Obj.-Nr. | Konto | Bezeichnung | Folgen (Streichung, Kürzung, Verschiebung) | Auswirkungen in € | Urbudget 2025 vor Verschiebung in € | Erläuterung | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Erhöhung des Kreditbedarfs / der Auszahlungsansätze:** | | | | | | | | | Gesamtprojektkosten (Angaben in €) | |
| 23 | | 111029 | 310 | 7851000 | MUK/Sanierungsmaßnahme | Erhöhung | | **100.000,00 €** | | 21.500.000,00 |
| 24 | | 111029 | 558 | 7851000 | Hansehalle, Ertüchtigung Bundesliga | Erhöhung | | **560.000,00 €** | | 2.928.000,00 |
| 25 | | 111029 | 578 | 7851000 | Karstadt Mixed Use | Erhöhung | | **500.000,00 €** | | 27.000.000,00 |
| 26 | | 111029 | 566 | 7851000 | Feuerw.2 Neub./koop.Leitstelle | Erhöhung | | **250.000,00 €** | | 100.000.000,00 |
| 27 | | 111029 | 429 | 7851000 | BuddenbHaus/Erw./Umb./Sanierg. | Erhöhung | | **400.000,00 €** | | 31.143.000,00 |
| 28 | | 111029 | 541 | 7851000 | S.Stadtpark /Herricht. Ganztag | Erhöhung | | **555.600,00 €** | | 8.040.000,00 |
| 29 | | 111029 | 544 | 7851000 | Geniner Ufer, Schulneubau | Erhöhung | | **250.000,00 €** | | 27.500.000,00 |
| 30 | | 111029 | 232 | 7851000 | Geniner Ufer: Neubau Kita | Erhöhung | | **50.000,00 €** | | 4.800.000,00 |
| 31 | | 111029 | 354 | 7851000 | Bugenhagen-Schule, Moislinger Allee 32 Grundinstandsetzung | Erhöhung | | **500.000,00 €** | | 14.670.000,00 |
| | | | | | | **Summe Erhöhung GMHL 2025** | **8.194.000,00 €** | | | |



287 von 830 in Zusammenstellung

# Konsolidierungsmaßnahmen 2025 - 5 Mio. € gem. Haushaltsbegleitbeschluss vom 26.09.2024



| lfd. Nr. | FB | Bereich | Maßnahme zur Konsolidierung | Auswirkungen Ergebnis in € | Urbudget 2025 vor Kürzung in € | Konkrete Folgen der Kürzung | Erläuterung | Deckungsbetrag Überplanmäßige Bewilligung gem. § 82 I GO SH |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | 103 | Ergänzung Maßnahme DOS | 250.000 | 2.665.900 | | Kosteneinsparungen Projekt "Ablösung MACH" | 111032 000.5271000 |
| 2 | 1 | 110 | Einsparungen bei den Erstattungen für Aufwendungen von Dritten aus laufender Verwaltungstätigkeit 5456000 | 93.000 | 557.000 | | Es wurden Umsatzsteuerleistungen an Dataport für 2025 eingeplant. Dataport hat nun angekündigt, dass bis 31.12.2026 keine Umsatzsteuer in Rechnung gestellt wird. | 111008 000.5456000 |
| 3 | 1 | 102 | Miete Kopiergeräte, Aus-und Fortbildung, u.a. | 35.000 | 825.000 | | Einsparungen können bei Miete Kopiergeräte und Aus-und Fortbildung vorgenommen werden. | 111005 000.5231006 |
| 4 | 1 | 201 | Einsparungen beim Aufwandskonto 5431007 Sachverst., Gerichtskosten | 60.000 | 200.000 | | Einsparungen können bei Sachverständigen, Gerichts- u.ä. Kosten vorgenommen werden. | 111012 000.5431007 |
| 5 | 2 | 280 | Mehreinnahme bei PSK 111020000.4411001 (Erträge aus Erbbaurecht) | 100.000 | 3.400.000 | | Es wird nach aktuellen Hochrechnungen davon ausgegangen, dass die Erträge im Bereich der Erbpachtgrundstücke höher ausfallen werden, als urspünglich geplant. | 111020 000.4411001 |
| 6 | 2 | 500 | Einsparung bei PSK 311001000.5262000 (Aus-und Fortbildung, Umschulung) | 20.000 | 80.000 | Fortbildungsmaßnahmen werden reduziert. Für den Arbeitsablauf zwingend notwendige Fortbildungen sind hiervon nicht betroffen. | | 311001 000.5262000 |
| 7 | 2 | 500 | Einsparung bei PSK 311001000.5431007 (Sachverständ.-Gerichts-u.ä. Kosten) | 10.000 | 30.000 | | Aufgrund des sich abzeichnenden Jahresergebnisses 2024 wird der geplante Aufwand vsl. nicht mehr in der ursprünglich geplanten Höhe benötigt. | 311001 000.5431007 |
| 8 | 2 | 500 | Einsparung bei PSK 311001000.5431009 (Gutachten) | 10.000 | 25.000 | | Aufgrund des sich abzeichnenden Jahresergebnisses 2024 wird der geplante Aufwand vsl. nicht mehr in der ursprünglich geplanten Höhe benötigt. | 311001 000.5431009 |
| 9 | 2 | 500 | Mehreinnahme bei PSK 343001000.4481000 (Kostenerstattung Land) | 118.000 | 0 | | Es entsteht vsl. ein Mehrertrag durch die Vereinbarung über den Mehrbelastungsausgleich aufgrund des Gesetzes zur Reform des Vormundschafts-und Betreuungsrechts mit dem Land S.-H. | 343001 000.4481000 |
| 10 | 3 | 320 | Reduzierung der Zeitarbeitskräfte im Ordnungsamt | 300.000 | 460.000 | Die Bearbeitungszeiten in der Ausländerbehörde könnten sich kurz- und mittelfristig durch die Einsparung verlängern. | Vorhandene Stellen werden mit EG 7 (Zuarbeitern) besetzt. | 122003 000.5271000 |
| 11 | 3 | 370 | Mehreinnahmen durch Verkauf von auszusondernden Fahrzeugen | 55.000 | 45.000 | Keine Kürzung sondern Mehreinnahmen | Zum jetztigen Zeitpunkt ist es realistisch, dass zusätzlich 55T€ beim Produktsachkonto 126001.4542000 Gefahrenabwehr, Erträge Veräußerung bewegl. AB >1.000€ angesetzt werden. | 126001 000.4542000 |
| 12 | 4 | 401 | Höhere Erstattung von Personalkosten für die Schulsozialarbeit an Perspektivschulen | 200.000 | 2.893.300 | keine, da Mehrerträge | Für die Schulsozialarbeit an den Perspektivschulen erhalten wir vom Land eine Erstattung der Personalkosten in der angegebenen Höhe. | 243001 000.4141000 |
| 13 | 4 | 401 | Höhere Erstattung für DAZ Maßnahme in der Schulsozialarbeit | 87.000 | 2.893.300 | keine, da Mehrerträge | Für die Schulsozialarbeit erhalten wir vom Land eine Erstattung für die DAZ Maßnahme in der angegebenen Höhe. | 243001 000.4141000 |
| 14 | 4 | 415 | Reduzierung von Personalkosten | 5.000 | 1.367.900 | | Es wird abweichend von der Planung mehrere Stellen geben, die nicht voll finanziert werden müssen. | 111025 000.5011000 |
| 15 | 4 | 415 | Einnahmesteigerung | 1.500 | 11.500 | | Kostenerstattung für Personalkosten fällt höher aus. | 111025 000.4488000 |
| 16 | 4 | 491 | Reduzierung des Planansatzes | 13.500 | 113.500 | Reduzierung des Budgets für Umzug | Der Bereich muss wegen Renovierungsarbeiten den aktuellen Standort räumen. Nach dem aktuellen Stand können die entstehenden Kosten auch mit dem reduzierten Budgets gedeckt werden. | 523001 000.5431008 |
| 17 | 4 | 491 | Weniger Vergaben an Externe | 20.000 | 170.000 | Kürzung für Gutachten/Recherchen für die Abt. Denkmalpflege oder Aufträge für die Machbarkeitsstudie. | Die Gutachten/Werkverträge werden mit Dritten für einen Zeitraum für eine bestimmte Leistung (Recherche, Zuarbeit, Beurteilung von potentiellen Denkmälern (hist.)) beauftragt, um die Kolleg:innen zu entlasten oder zuzuarbeiten. Nach Rücksprache sind in 2025 durch Vakanzen nicht viele Aufträge geplant. | 523001 000.5431009 |

# Konsolidierungsmaßnahmen 2025 - 5 Mio. € gem. Haushaltsbegleitbeschluss vom 26.09.2024



| lfd. Nr. | FB | Bereich | Maßnahme zur Konsolidierung | Auswirkungen Ergebnis in € | Urbudget 2025 vor Kürzung in € | Konkrete Folgen der Kürzung | Erläuterung | Deckungsbetrag Überplanmäßige Bewilligung gem. § 82 I GO SH |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 4 | 510 | Höhere Kostenerstattung des Landes für die UMA (unbegleitete minderjährige Ausländer) | 2.000.000 | 2.500.000 | | Die Kostenerstattung des Landes würde sich unter Berücksichtigung des aktuellen Fallzahlenaufkommens bei den UMA und unter der Annahme, dass die Zahlung für 2024 noch im HH-Jahr 2025 erfolgt, um den angegebenen Betrag erhöhen. Sowohl die Zahlen als auch die Kosten pro Fall (insb. durch Tarifsteigerungen) sind gestiegen. Dies war zu Zeiten der Haushaltsplanung nicht bekannt. | 363002 000.4481000 |
| 19 | 4 | 511 | Reduzierung des Planansatzes | 40.000 | 235.000 | | Kosteneinsparungen durch einige Kürzungen für das Projekt LQK | 365002 000.5431009 |
| 20 | 4 | 511 | Reduzierung des Planansatzes | 40.000 | 317.600 | | Der Planungsansatz für den vermögensunwirksamen Beschaffungen kann durch eine Verschiebung in 2026 gekürtzt werden | 365002 000.5271000 |
| 21 | 4 | 513 | Fortbildung Kollegialer Dialog XXL sollte 2-tägig sein mit entsprechender Übernachtung der Teilnehmer:innen, Übernachtung wird in 2025 eingespart | 5.000 | 23.500 | Fortbildung mit Übernachtung würde Teamgedanken und Zusammenarbeit innerhalb der städtischen Jugendzentren und der Einrichtungen in freier Trägerschaft verbessern. | Ein Mal im Jahr findet eine große Fortbildung mit freien Träger und städtischen Jugendzentren statt. | 362002 000.5262000 |
| 22 | 4 | 513 | Kein Umzug innerhalb des VZM | 5.000 | 151.000 | | Innerhalb des VZM sollte ein Umzug des Bereiches Jugendarbeit erfolgen. Bisher liegen keine Informationen vor, dass dieser Umzug in 2025 realisiert wird. | 362002 000.5271000 |
| 23 | 5 | 691 | Anpassung des Ansatzes Kostenerstattung LHG im Hinblick auf den geplanten Aufwand. | 179.000 | 821.000 | | Der Planungsansatz kann erhöht werden.<br>Zum Zeitpunkt der Haushaltsanmeldung wurde der Ansatz im Vergleich zu den Aufwendungen konservativ betrachtet. | 552001 000.4485000 |
| 24 | 5 | 691 | Durch Verschiebung einer Unterhaltungsmaßnahme können 350.000 € in 2025 eingespart werden. | 350.000 | 700.000 | | Durch Verschiebung einer Unterhaltungsmaßnahme können 350.000 € in 2025 eingespart werden | 552001 000.5221004 |
| 25 | 6 | AF | Mehrerträge Spielbankabgabe Ertragskonto 4132000 | 150.000 | | | In 2024 wird ein Ertrag aus der Spielbankabgabe von rd. 1,0 Mio. € Erträgen aus der Spielbankabgabe erwartet.<br>Auch in 2023 wurd ein Ergebnis von 1,05 Mio. € erreicht. Daher wird angenommen, dass das Aufkommen für 2025 ebenfalls bei rd. 1,0 Mio. € liegen wird und somit mit einem zusätzlichen Ertrag von ca. 150 T€ gerechnet werden kann. | 611001 000.4132000 |
| 26 | 6 | AF | Mehrerträge Nachzahlungszinsen Gewerbesteuer Ertragskonto 4565001 | 250.000 | | | Verbesserung durch Umsetzung technischer Lösung zur Veranlagung der Zinsen | 611001 000.4565001 |
| 27 | 6 | AF | Mehrerträge aus der Veräußerung von Grundstücken | 603.000 | | | In Folge der im Jahr 2025 außerplanmäßigen Veräußerung eines Grundstücks entstehen Mehrerträge aus der Differenz des Kaufpreises zum Buchwert | 612003 000.4541000 |
| Summe | | | | 5.000.000 | | | | |

## Terminplan Haushaltsplanung 2026| Bürgerschaftsbeschluss am 6. November

| | 2025 | | |

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/14007**
**öffentlich**

**Lübeck, 19.02.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**1.010 - Fachbereichs-Controlling**

**Bearbeitung: Andrea Lange (E-Mail: andrea.lange@luebeck.de Telefon: 122-7395)**

## Aufhebung des Sperrvermerks auf der Planstelle 8461, Stabsstelle Datenschutz

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 10.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

Der Sperrvermerk im Stellenplan auf der Planstelle 8461 wird aufgehoben.

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

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| | |
| | |
| | |

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

- [ ] Ja
- [x] Nein- Begründung: Der Personenkreis ist nicht direkt von der Maßnahme betroffen

Die Maßnahme ist:

- [ ] neu
- [ ] freiwillig
- [x] vorgeschrieben durch:

| | |
|---|---|
| | Haushaltsbegleitbeschluss |

| | | |
|---|---|---|
| Finanzielle Auswirkungen: | x | Ja (Anlage 1) |
| | | Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | x | Nein |
| | | Ja – Begründung: |

| |
|---|
| |

| | |
|---|---|
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | |

**Begründung:**
Mit Haushaltsbegleitbeschluss VO/2024/13494-01 wurde von der Bürgerschaft beschlossen die Planstelle 8461 Datenschutzkoordinator: in nicht zu besetzen. Die Stelle wurde daraufhin mit einem Sperrvermerk „Freigabe Bürgerschaft“ versehen.

Die Besetzung der Stelle in der Stabsstelle Datenschutz ist zwingend erforderlich. Die Stabsstelle Datenschutz betreut mit 2 fachkompetenten Vollzeitfachkräften ca. 300 Fachverfahren, 30 Bereiche, eigenbetriebsähnliche Einrichtungen der HL, ca. 5.500 Mitarbeitende, ca. 223.000 Lübecker Bürger: innen und Besuchende der HL sowie die vielen Digitalisierungsprojekte in der HL.
Die fachlichen Anforderungen an den Datenschutz steigen durch die Digitalisierung (OZG, KI usw.) stetig. Es werden viele neue Projekte angestoßen, die ebenfalls einer datenschutzrechtlichen Beurteilung unterzogen werden müssen. Die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben der DSGVO und anderer Datenschutzrechtsnormen sowie vieler Spezialgesetze können nicht eingehalten und umgesetzt werden. Die Bundesbeauftragte für Datenschutz (BfDI) hatte im Hinblick auf die Bundesverwaltung ein Verhältnis von 1.000 Beschäftigten auf eine Vollzeitstelle einer DSB angemahnt. Nach vollständiger Geltung der DSGVO hat die BfDI den Schlüssel auf eine Stelle je 500 Beschäftigten herabgesetzt. (Quelle: Tätigkeitsbericht ULD 2019).

Die Aufgabenerledigung in der Stabsstelle Datenschutz ist ohne die Besetzung der Planstelle 8461 nicht gewährleistet. Der Betreuungsschlüssel pro Mitarbeiter liegt derzeit bei über 2.000 Mitarbeitenden.

Haushaltsmittel sind für die Besetzung der Stelle nicht im Haushalt 2025 geplant. Die Personalkosten sind aus dem Fachbereichsbudget aufzufangen.

**Anlagen:**

Bürgermeister Jan Lindenau

**Bereich: 1.000.1 Stabsstelle Datenschutz** **Anlage zur Vorlage vom**
**Produkt: 1110036 Datenschutz** **VO-Nr.: VO/2025/14007**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen KONSUMTIV

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Erträge | | | | |
| Aufwendungen | **-47.100,00** | -94.100,00 | -94.100,00 | -94.100,00 |
| Saldo Ergebnisplan | **-47.100,00** | **-94.100,00** | **-94.100,00** | **-94.100,00** |
| Einzahlungen | | | | |
| Auszahlungen | **-47.100,00** | -94.100,00 | -94.100,00 | -94.100,00 |
| Saldo Finanzplan | **-47.100,00** | **-94.100,00** | **-94.100,00** | **-94.100,00** |

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

| Ergebnisplan Gesamtlaufzeit | Finanzplan Gesamtlaufzeit |
|---|---|
| x | x |

| Haushaltsjahr 2025 | Produktsachkonten Bezifferung | Bezeichnung | Ergebnisplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Minder) Erträge: | | | |
| (Mehr) Erträge: | | | |
| (Minder) Aufwendungen: | | | |
| (Mehr) Aufwendungen: | 111036.50xxxxx | Datenschutz / Personalaufwendungen | **-47.100,00** |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **-47.100,00** |

| | Produktsachkonten Bezifferung | Bezeichnung | Finanzplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Minder) Einzahlungen: | | | |
| (Mehr) Einzahlungen: | | | |
| (Minder) Auszahlungen: | | | |
| (Mehr) Auszahlungen: | 111098. 70xxxxx | Entgelte und Bezüge.Personalauszahlu | **-47.100,00** |
| | | **Saldo Finanzplan** | **-47.100,00** |

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. 2024/13683-02-01**
**öffentlich**

**Lübeck, 31.01.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**1.103 - Digitalisierung, Organisation und Strategie**

**Bearbeitung: Janine Martin (E-Mail: janine.martin@luebeck.de Telefon: 122 - 1530)**

## Aufgaben und Projekte im Bereich Digitalisierung, Strategie und Organisation - Aufhebung eines Sperrvermerks im Stellenplan 2025

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 17.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

Die Bürgerschaft beschließt die Änderung des Haushaltsbegleitbeschlusses vom 26.09.2024 (VO/2024/13494-01-01) dahingehend, dass von der Nichtbesetzung einer bereits bestehenden Stelle im Bereich 1.103 – Digitalisierung, Organisation und Strategie abgesehen wird und hebt den Sperrvermerk auf der Planstelle 8260 auf.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| Fachbereichscontrolling 1 | Zustimmung |
| 1.101 - Bürgermeisterkanzlei | Zustimmung |
| 1.201 – Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| | |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Es bestehen keine direkten Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[ ] freiwillig
[x] vorgeschrieben durch:
Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen (OZG)

| | | |
|---|---|---|
| Finanzielle Auswirkungen: | x | Ja (Anlage 1) |
| | | Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | X | Nein |
| | | Ja – Begründung: |

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

**Begründung:**
1. Der Bereich DOS wurde mit der Vorlage VO/2024/13683-02 gebeten in einen Bericht zu darzustellen, mit welchen Personalressourcen an welchen Projekten und Aufgaben gearbeitet wird und welcher konkrete Nutzen hierdurch für Verwaltung und/oder Bürgerinnen und Bürger bzw. Unternehmen in Lübeck entsteht.

2. Darüber hinaus gab es eine Anfrage des AM Dr. Axel Flasbarth (Bündnis 90/ DIE GRÜNEN): IT-Sicherheit bei der Hansestadt Lübeck (VO/2024/13784), die hiermit ebenfalls beantwortet wird.

3. Gründe für die Aufhebung des Sperrvermerkes der Stellennummer 8260.

**Zu 1.: Bericht zu den aktuell bearbeiteten Aufgaben und Projekten im Bereich DOS**

**Problemdarstellung**
Der Bereich Digitalisierung, Organisation und Strategie (DOS) ist als Querschnittsbereich in erster Linie damit beauftragt, die Digitale Strategie der Hansestadt Lübeck (VO/2020/08509) zu entwickeln, fortzuschreiben und umzusetzen. Anders als viele andere Kommunen vereint die Digitale Strategie Lübecks dabei sowohl Aspekte der Verwaltungsmodernisierung (E-Government) als auch der digitalen Standortentwicklung (Smart City) und treibt die Digitalisierung somit ganzheitlich und für die gesamte Stadtgesellschaft voran. Damit wird eine ganzheitliche Betrachtung der digitalen Transformation der Hansestadt Lübeck ermöglicht und eine effiziente Bearbeitung von Digitalisierungsthemen sichergestellt. Der Bereich DOS vereint in seiner Organisationsform die zentralen Themen, denen sich Kommunen aktuell stellen müssen und fungiert damit als Vorbild für die Organisationsentwicklung vergleichbarer Städte.
Der Fachkräftemangel in der öffentlichen Verwaltung ist ein zentrales politisches Thema. Politische Entscheidungsträger müssen sich bewusst sein, dass die Aufgaben der Verwaltung ständig zunehmen und immer komplexer werden. Verschärfend kommt hinzu, dass bis 2030 20% der Stellen im öffentlichen Dienst aufgrund des zunehmenden Fachkräftemangels dauerhaft nicht mehr besetzt werden können[1][2]. Das heißt, die Hansestadt Lübeck kann bis zum Jahr 2030 circa 600 Stellen dauerhaft nicht mehr besetzen. In der Folge müssen sich die verbleibenden Mitarbeitenden vor allem auf die gesetzlichen Aufgaben konzentrieren und

[1] Price Waterhouse Coopers: Fachkräftemangel im öffentlichen Sektor - Warum wir dringend handeln müssen. Zehn Handlungsempfehlungen als Impuls für Entscheider:innen, Juli 2022 (Online), Homepage: https://www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/pwc-fachkraeftemangel-im-oeffentlichen-sektor.pdf (Stand: 03.02.2025)
[2] McKinsey & Company: Action, bitte!, Januar 2023, (Online) Homepage: https://www.mckinsey.de/~/media/mckinsey/locations/europe%20and%20middle%20east/deutschland/publikationen/2023-01-25%20it%20talent%20im%20public%20sector/action%20bittemckinsey.pdf (Stand: 03.02.2025)

bestehende Standards absenken (z.B. durch die Erhöhung von Wartezeiten). Trotz aller bereits ergriffenen Maßnahmen wäre die Leistungsfähigkeit der Hansestadt Lübeck dennoch stark gefährdet, sofern der Arbeitsanfall nicht auf andere Weise reduziert werden kann.

In der Konsequenz stünden für freiwillige Aufgaben kaum bis keine Ressourcen zur Verfügung, was u.a. vor allem auch den politischen Handlungsspielraum stark einschränken würde. Fehlende Leistungsfähigkeit, nicht beziehungsweise schlecht erbrachte Leistungen und fehlender (politischer) Handlungsspielraum führen in der Folge zu unzufriedenen und politikverdrossenen Bürger:innen.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, ist es wichtig, bereits verabschiedete Maßnahmen (z.B. Digitale Strategie (VO/2020/08509-03), Einführung der E-Akte (VO/2023/12275), Umsetzung von Registermodernisierungs- und Onlinezugangsgesetz) konsequent umzusetzen, die durch den Bereich DOS federführend begleitet werden. Sie bieten Lösungen, den Arbeitsanfall durch die Standardisierung, Automatisierung und Vernetzung von Verwaltungsprozessen deutlich zu reduzieren. Dadurch können die Abläufe effizienter gestaltet werden und die verbleibenden Mitarbeiter:innen entlastet werden. So lassen sich im öffentlichen Dienst bis zu 60% der Tätigkeiten beziehungsweise Arbeitsstunden automatisieren[3]. Durch die Nutzung von Robotic Process Automation (RPA) können Mitarbeitende beispielsweise in der Hansestadt Hamburg bereits jetzt entlastet werden, indem Tätigkeiten im Gegenwert von insgesamt 130.000 Arbeitsstunden automatisiert erledigt werden[4]. All dies setzt aber sowohl in den städtischen Bereichen als auch beim Bereich DOS ausreichend Ressourcen voraus. Andernfalls droht eine starke Verzögerung oder sogar ein Stillstand bei der digitalen Transformation und damit sowohl ein Verlust der Attraktivität als auch der Leistungsfähigkeit des Standortes Hansestadt Lübeck.

Die Interaktion mit der Stadtgesellschaft spielt ebenfalls eine große Rolle. Gemäß der Digitalen Strategie ergänzen sich die Konzepte E-Government und Smart City und können dazu beitragen, die Kommunikation zwischen Bürger:innen und der Verwaltung zu verbessern. Dies erleichtert nicht nur den Austausch, sondern kann auch den Arbeitsaufwand der Verwaltung verringern. Der Erfolg dieses Zusammenspiels in Lübeck zeigt sich nicht zuletzt im Smart City Index des Branchenverbandes Bitkom[5] in dem die Hansestadt innerhalb der letzten fünf Jahre von einem Schlusslicht (Platz 67 von 82) in die Top 10 (Platz 8 von 82) der smartesten Städte Deutschlands aufsteigen konnte.

Politik und Verwaltung müssen nachhaltig daran arbeiten, dass die Verwaltung resilient wird und auch den zukünftigen Herausforderungen gerecht wird. Nur so kann die Verwaltung ihre Dienstleistungen aufrechterhalten und den Bedürfnissen der Bürger:innen sowie ihren Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge gerecht werden. In der einschlägigen Fachliteratur werden Unternehmer eindringlich davor gewarnt, am Digitalisierungsbudget zu kürzen.

**Aufgabenzuschnitt**
Die originären Aufgaben des Bereichs DOS ergeben sich aus der Digitalen Strategie und wurden in der Vorlage VO/2020/09004 detailliert dargestellt. Bereits damals wurden als Schwerpunkte folgende Themen benannt:

---

[3] Price Waterhouse Coopers: Fachkräftemangel im öffentlichen Sektor - Warum wir dringend handeln müssen. Zehn Handlungsempfehlungen als Impuls für Entscheider:innen, Juli 2022, (Online) Homepage: https://www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/pwc-fachkraeftemangel-im-oeffentlichen-sektor.pdf (Stand: 03.02.2025)

[4] Freie und Hansestadt Hamburg, Pressemitteilung vom 17.07.2024: Softwareroboter unterstützen Hamburger Verwaltung - Einsatz von Robotic-Process-Automation schreitet voran, (Online) Homepage: https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/senatskanzlei/aktuelles/pressemeldungen/2024-06-25-software-roboter-unterstuetzen-hamburger-verwaltung-943112, (Stand: 03.02.2025)

[5] https://www.bitkom.org/Smart-City-Index (Stand: 03.02.2025)

Digitalisierung
- Initiierung, Management und Leitung von zentralen Digitalisierungsprojekten
- Aufbau eines ganzheitlichen Changemanagements
- Beteiligung und Kommunikation
- Umsetzung des Open Data Prinzips inklusive Datenmanagement

Organisation
- Analyse, Dokumentation und Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation
- Betreuung und Unterstützung der Fachbereiche im Rahmen der Prozessgestaltung
- Entwicklung von medienbruchfreien Prozessen als Grundlage für die Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes
- Festlegen und Evaluieren von Standards, Regelwerken und Konventionen

Strategie
- Verantwortung, Weiterentwicklung und Umsetzung der Digitalen Strategie
- IT-Strategie, IT-Steuerung und IT-Controlling
- Informationssicherheitsmanagement
- Interkommunale Zusammenarbeit
- Fördermittelakquise

Mit der Gründung des Bereichs erfolgte eine Gliederung der Aufgaben in vier Abteilungen, die bereits mit dem Bericht VO/2022/11289 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen wurden.
Anfang des Jahres 2024 zeichnete sich ab, dass es erforderlich ist, ein Projekt zur Einführung einer neuen Finanzsoftware durchzuführen. Ausgelöst wurde dies durch eine unternehmerische Entscheidung auf Seiten der MACH AG, die dazu führt, dass die bisher eingesetzte Finanzsoftware in der jetzigen Form nur noch drei Jahre durch die MACH AG unterstützt wird. Anschließend wäre der Betrieb nicht mehr sichergestellt. Aufgrund der elementaren Bedeutung der Finanzsoftware für die Handlungsfähigkeit der Lübecker Verwaltung hat dieses Projekt höchste Priorität, die Leitung wurde dem Bereich DOS zugewiesen (siehe VO/2024/13174).
Der Bereich DOS trägt damit die Verantwortung für mehrere gesamtstädtischer Digitalisierungsprojekte von erheblicher zentraler Bedeutung (Einführung der Elektronischen Akte (E-Akte), Modellprojekt Smart City, Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG), Ablösung der Finanzsoftware durch ein neues Enterprise Resource Planning-System (ERP)), die die gesamte Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck elementar betreffen und zu einem bedeutenden Umbruch führen werden. Um eine bereits jetzt bestehende Überlastungssituation der Mitarbeiter:innen im Bereich DOS abzumildern und einem Scheitern der Projekte vorzubeugen, wurde innerhalb des Bereichs entsprechend des Haushaltsbegleitbeschlusses zum Haushalt 2025 (VO/2024/13683) eine Priorisierung vorgenommen und der Projektpool mit zwei Vollzeitstellen aufgelöst. Das bereits etablierte Projektmanagementoffice wird sich in Zukunft auf die Durchführung bereits begonnener Projekte (Modellprojekt Smart City) fokussieren, statt neue Projekte zu unterstützen.
Neueste Entwicklungen auf Bundesebene führen ebenfalls zu einer Erweiterung des Aufgabenspektrums im Bereich DOS. Durch die zunehmend angespannte sicherheitspolitische Lage und die stetig steigende Komplexität von Krisensituationen wurde auf Bundesebene ein konzeptionelles Rahmenwerk für den Umgang mit Spannungs- und Verteidigungslagen erarbeitet, das den Schutz kritischer Infrastruktur sowie den Zivilschutz sicherstellen soll (Zivilschutz- und Katastrophenhilfegesetz (ZSKG), Landeskatastrophenschutzgesetz (LKatsSG) sowie Operationsplan Deutschland). Für die Hansestadt Lübeck erwächst daraus die Notwendigkeit, die eigenen sicherheitsrelevanten Prozesse und Strukturen zu analysieren und zu optimieren, notwendige Ressourcen zu beschaffen und Blaupausen für Krisenszenarien zu entwickeln, um den Zivilschutz der Hansestadt Lübeck resilient und zukunftsfähig auszurichten und eine Verzahnung mit den bundesweit agierenden Stakeholdern sicherzustellen
Es ist geplant, den Bereich DOS gemeinsam mit der Feuerwehr mit den Aufgaben des Zivilschutzes und Risikomanagements zu betrauen, dazu erfolgt in Kürze eine gesonderte Beschlussvorlage. Die Feuerwehr soll dabei primär die Aufgaben des Katastrophenschutzes übernehmen und der Bereich DOS koordiniert die Etablierung eines ganzheitlichen strategischen Risikomanagements für die Verwaltung der Hansestadt Lübeck.

**Die Abteilungen und Stabsstellen im Einzelnen:**
**Bereichsleitung / Chief Digital Officer (9292)**
Der Chief Digital Officer verantwortet die Digitale Transformation der Hansestadt Lübeck. Er erarbeitet die Digitale Strategie, überwacht deren Umsetzung und schreibt sie entsprechend fort. Dabei verbindet die Stelle sowohl die strategische Verantwortung für die Modernisierung der Verwaltung als auch der Digitalisierung der Stadtgesellschaft. Gleichzeitig übernimmt diese Stelle die Aufgaben der Bereichsleitung für den Bereich Digitalisierung, Organisation und Strategie in Personalunion und damit die Produktverantwortung inkl. Fach- und Ressourcenverantwortlichkeit für die zugeordneten Mitarbeiter:innen. Diese Aufgabe ist mit **1,0 VZÄ** besetzt. Ihr ist eine Assistenzstelle zugeordnet, die mit **0,7 VZÄ** besetzt ist.
**Stabsstelle – Chief Information Security Officer (7993)**
Die Stabsstelle ist Teil eines strategischen Risikomanagements für die Verwaltung der Hansestadt Lübeck und verantwortlich für die Informationssicherheit. Die Stelle erarbeitet und überwacht die Einhaltung einer Informationssicherheitsstrategie und erarbeitet Regeln, Prozesse und Verfahren, die die Informationssicherheit in der Verwaltung kontinuierlich verbessern. Die Stelle ist aktuell nicht besetzt.
**Stabsstelle – Business Continuity Management (9652)**
Die Stabsstelle Business Continuity Management (BCM) ist ebenfalls Bestandteil eines strategischen Risikomanagements und zuständig für die Erarbeitung eines Notfallkonzepts zur Fortführung elementarer Geschäftsprozesse und Wiederherstellung eines Notfallbetriebsniveaus. Das BCM betrachtet dabei alle Geschäftsfelder mit Ausnahme der Informationstechnik und wird hierfür in der Theorie durch die Rolle des IT Service Continuity Managers ergänzt. Diese Rolle existiert jedoch derzeit noch nicht. Die Stabsstelle BCM ist seit dem 01.01.2024 mit **1,0 VZÄ** besetzt.
**Stabsstelle – IT Strategie (7940)**
Die Stabsstelle IT-Strategie stellt das Bindeglied zwischen dem Bereich DOS und dem IT-Bereich dar und schreibt die bestehende IT-Strategie fort unter Berücksichtigung der Ziele der übergeordneten Digitalen Strategie der HL. Sie überwacht aber auch die gezielte Umsetzung der strategischen Ziele in Projekten und arbeitet mit an den organisatorischen Regelungen zum Einsatz von Informationstechnik in der Verwaltung. Die Stabsstelle ist aktuell mit **0,5 VZÄ** besetzt.

**Abteilung 1 – Organisation und Prozessmanagement**
Das Thema **Prozessmanagement** ist mittlerweile in eine Linienaufgabe übergegangen und hat keinen Projektcharakter mehr. Mit **ca. 2 VZÄ** betreuen die Mitarbeitenden die Fachbereiche bei der Gestaltung von Prozessen. Diese bilden die Grundlage für eine gelingende Digitalisierung von Verwaltungsabläufen. Ein optimierter Prozess ist die Grundlage für einen nutzerfreundlichen Onlinedienst oder internen Workflow. Aber auch die Strukturen und Berechtigungen in der E-Akte oder in anderen Softwaresystemen lassen sich idealerweise anhand von optimierten Prozessen einrichten und schaffen damit effiziente digitale Arbeitsabläufe. Prozesse machen Schnittstellen sichtbar und schaffen eine einheitliche Sichtweise auf Datenflüsse, damit sind sie hilfreich bei der Etablierung einer resilienten IT-Architektur und weiterer Sicherheitssysteme. Aus diesem Grund ist die Prozessgestaltung auch ein entscheidender Faktor im Projekt zur Einführung des ERP-Projektes. Hierfür wurde zusätzlich eine Stelle geschaffen, die **zum 01.04.25 mit 0,8 VZÄ** besetzt wird. Um das operative Prozessmanagement in der Kernverwaltung auszurollen, werden fortlaufend Schulungen zur Prozessmodellierung für verschiedene Zielgruppen (ca. 20 Schulungstage pro Jahr) und Workshops zur Modellierung durchgeführt. Die Mitarbeitenden im Bereich DOS erarbeiten die Konventionen zur Prozessgestaltung und Administrieren die entsprechende Software. Bislang wurden bereits ca. 400 Mitarbeitende geschult und 1000 Prozesse modelliert. In 2025 wird erstmals ein Schulungsangebot zur Prozessoptimierung angeboten und eine Richtlinie zum Prozessmanagement erlassen, welche den Einsatz innerhalb der Kernverwaltung regelt. Diese Aufgabe dient als Querschnittsaufgabe zum einen dazu, Führungskräfte und Mitarbeitende für das Thema Prozessmanagement zu sensibilisieren, Abläufe klar und effizient zu strukturieren, zu kommunizieren und Schwachstellen aufzudecken.
Weiterhin wird aktuell in einem Projekt an der **Neugestaltung der Organisationsprozesse** gearbeitet. Hier werden ebenfalls mit etwa **2 VZÄ** die zentralen Steuerungsprozesse der Kernverwaltung optimiert und Standards für eine moderne Organisation erarbeitet. Im An-

schluss daran wird sich die Überarbeitung der Allgemeinen Dienst- und Geschäftsanweisung anschließen.
Zusätzlich ist diese Abteilung mit ca**. 1 VZÄ** zuständig für die Erarbeitung von **Dienstanweisungen/ Dienstvereinbarungen mit organisatorischem Inhalt**.
Das Thema **Changemanagement** wird seit dem 01.01.2025 mit **2,8 VZÄ** betreut. Einen großen Anteil der Ressourcen nimmt die Begleitung der Großprojekte (E-Akte, OZG, ERP, Smart City) in Anspruch, da hier die Begleitung der betroffenen Mitarbeiter:innen entscheidend für den Erfolg und die stringente Umsetzung der Projekte ist. Daneben umfasst das Changemanagement die Geschäftsführung des Beirats Lübeck Digital, die Begleitung von internen und externen Digitalisierungsprojekten, Bürger:innenbeteiligung für Digitalisierungsthemen, die Durchführung von Veranstaltungen (Messeauftritte, Tag der offenen Tür, Smarte Hanse, Digitaltag), Marketingmaßnahmen sowie die Kommunikation für den gesamten Bereich DOS.
Der **Interne Service des Bereichs** umfasst aktuell mit lediglich **1 VZÄ** die Aufstellung und Bewirtschaftung des Haushalts, Abrechnung von Fördermitteln, Prüfung und Durchführung von Vergabeverfahren, Bezahlen von Eingangsrechnungen, Betreuung des Gebäudes sowie der Ausstattung und des Inventars, Bereitstellung und Inventur der Hard- und Software, Sicherheitsbeauftragter für den Bereich, Post- und Materialverwaltung. Hier besteht aktuell eine deutliche Überlastung aufgrund des notwendigen Personalzuwachses in den vergangenen Jahren. Der Bereich DOS wird ab Q2/ 2025 einen zweiten Standort in der Innenstadt hinzubekommen, was zu einem erheblichen Mehraufwand im internen Service führen wird. Aktuell muss diese Überlastung durch Unterstützung von Mitarbeiter:innen aus der Abteilung 1.103.1 aufgefangen werden, was aber wiederum zu weniger Output in der fachlichen Arbeit führt.
Die Stelle des **Fördermittelmanagers** (7937) ist aktuell unbesetzt. Diese Stelle hat die Aufgabe Drittmittel zur Umsetzung von Digitalisierungsprojekten einzuwerben, um den städtischen Haushalt zu entlasten. Gleichzeitig soll sie aber auch die korrekte Abrechnung und Bilanzierung der Anlagen sicherstellen, um die Finanzierung der Projekte sicherzustellen und die Förderbedingungen zu überwachen und gleichzeitige das Risiko einer Rückerstattung von Fördergeldern zu vermeiden.
Die Leitung der Abteilung ist mit **1,0 VZÄ** besetzt.

**Abteilung 2 – E-Government**
Dem **Onlinezugangsgesetz (OZG)** und dessen Umsetzung kommt eine hohe Bedeutung bei der Digitalisierung von Verwaltungsleistungen zu. Kommunen müssen ihre Verwaltungsleistungen digital anbieten, um den Bürger:innen den Zugang zu erleichtern. Bürger:innen können Verwaltungsleistungen bequem von zu Hause aus erledigen, ohne persönlich vor Ort erscheinen zu müssen. Zudem soll durch die schnellere und effizientere Abwicklung von Verwaltungsprozessen eine Steigerung der Effizienz erreicht werden. Ziel ist es, nutzerfreundliche Onlinedienste zu entwickeln (barrierefrei, verständlich gestaltet sowie einfach und intuitiv zu bedienen) um das Nutzendenerlebnis zu verbessern sowie eine transparente und sichere Interaktion zwischen Bürger:innen und Verwaltung zu ermöglichen. Die Bedürfnisse der Nutzer:innen und Kolleg:innen stehen dabei im Mittelpunkt der Digitalisierung. Für das OZG-Team sind grundsätzlich 2,5 VZÄ vorgesehen, auch aufgrund des Haushaltsbegleitbeschlusses zu Haushalt 2025. steht derzeit aber nur **1,0 VZÄ** (7076) zur Verfügung. Dies hat unmittelbare Auswirkung auf die konkrete Entwicklung von Onlinediensten beispielsweise auch für die Lübecker Unternehmen, die damit in der effizienten Umsetzung ihrer eigenen Geschäftsprozesse behindert werden.
Ein weiterer zentraler Baustein im Rahmen der Verwaltungsdigitalisierung ist die Einführung der **elektronischen Akte (E-Akte)**. Hierbei überführt die Hansestadt Lübeck ihre bisherigen papierbasierten Aktenverwaltungssysteme in ein elektronisches System. Dabei ist die E-Akte ein elementares Werkzeug zur grundlegenden Optimierung und medienbruchfreien Gestaltung der Verwaltungsarbeit und der damit verbundenen digitalen Prozesse. Mit ihr können elektronische Akten, Vorgänge und Dokumente strukturiert, gespeichert, recherchiert, bearbeitet und sicher aufbewahrt werden. Verbunden mit der E-Akte-Einführung sind Vorteile wie eine Steigerung der Effizienz, die Schonung von Ressourcen, eine Verbesserung der Transparenz, die Erhöhung der Servicequalität sowie eine verbesserte Nachhaltigkeit. Die Einführung der E-Akte ist ein bedeutender Schritt hin zu einer modernen und effizienten Verwal-

tung, der sowohl die Arbeitsprozesse als auch die Dienstleistungen für Bürger:innen verbessert (VO/2023/12275). Für das Projektteam E-Akte sind **2,8 VZÄ** (7077, 7994, 7995) vorgesehen.
Um die bereichsübergreifende Betrachtung, Koordinierung, Bewertung und Priorisierung von IT- und Digitalisierungsvorhaben in der Hansestadt Lübeck sicherzustellen hat die Hansestadt Lübeck ein **Digital Governance Board (DGB)** eingerichtet (VO/2021/10157). Das Digital Governance Board stellt eine bedeutende Komponente im Change-Management dar und ist ein wichtiger Wegbegleiter, um sich mittels Standardisierung und Digitalisierung als Hansestadt Lübeck weiter sukzessive in Richtung Smart City und als Anbieter von modernen Verwaltungsdienstleistungen zu positionieren. Im Rahmen der unter dem TOP Aufgabenzuschnitt beschriebenen Umorganisation wird das DGB zukünftig der Abteilung E-Government zugeordnet. Somit übernimmt die Abteilung die Aufgabe, Digitalisierungsvorhaben zentral zu koordinieren, im Sinne der Digitalen Strategie zu harmonisieren und somit die knappen Ressourcen im Bereich IT zu schonen. Genauso wichtig ist aber auch die Beratung und Unterstützung der städtischen Bereiche bei der Umsetzung ihrer Digitalisierungsprojekte, da hierfür zunehmend technisches und rechtliches Fachwissen vonnöten ist, das in den fachlich zuständigen Bereichen nicht vorhanden ist. Für das DGB-Team sind **1,9 VZÄ** (8273, 8275) vorgesehen, wobei derzeit **0,9 VZÄ** (8273) für die Einführung einer ERP-Software eingesetzt ist.

Die Abteilungsleitung ist mit **1,0 VZÄ** besetzt.

**Abteilung 3 – Smart City**
Zentrale Aufgabe der Abteilung ist die **Umsetzung des Modellprojekts Smart City** und der Einsatz der bereitgestellten Fördergelder in Höhe von rund 11,2 Mio. Euro (was einer Förderquote von 90% entspricht) bis Ende 2028. Die Hansestadt Lübeck hatte sich aufgrund eines Beschlusses der Bürgerschaft vom 26.03.2020 (VO/2020/08755) für das Förderprogramm beworben, mit dem das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) Digitalisierungsprojekte mit einem explizit strategischen, partizipativen und integrierten Ansatz unterstützt. Gefördert werden Ansätze, die im Einklang mit der Smart City Charta und der integrierten Stadtentwicklung stehen. Das ist wichtig, weil sich daraus sowohl bestimmte Werte, Aufgaben und Verständnisse wie Gemeinwohlorientierung, Teilhabe und Daseinsvorsorge und ein interdisziplinäres, prozesshaftes Vorgehen unter Beteiligung der Menschen ableiten.

Das BMWSB unterstützt 73 Smart City-Modellprojekte mit einer Förderung von insgesamt 820 Mio. Euro bis 2030. Mit den Projekten sollen Städte und Regionen besser an die aktuellen Herausforderungen, wie z.B. den Klima- und Strukturwandel sowie die Verwaltungsmodernisierung, angepasst werden. Dafür soll eine digitale Infrastruktur aufgebaut und innovative Lösungen entwickelt werden.

Die Hansestadt Lübeck hat sich erfolgreich für das Bundesprogramm beworben und auf den Weg zu einer Smart City gemacht. Ziele sind die Lebensqualität in der Region Lübeck zu erhöhen, das UNESCO-Welterbe zu digitalisieren und die Wirtschaft zu stärken. Zudem möchte Lübeck eine Vorreiterrolle in der Entwicklung einer vernetzten und zukunftsfähigen Stadt spielen und die Bürger:innen daran beteiligen.

Während der Strategiephase (2021/22) wurde die 1. Fortführung der Digitalen Strategie entwickelt, mit der Stadtverwaltung und relevanten Akteuren abgestimmt und von der Bürgerschaft mit 41 Ja-Stimmen bei einer Nein-Stimme und einer Enthaltung beschlossen (VO/2020/08509-03). Dafür standen Fördermittel in Höhe von insgesamt ca. 2,2 Mio. Euro zur Verfügung. Parallel wurde der Bereich Digitalisierung, Organisation und Strategie (1.103) aufgebaut und erste Maßnahmen konzipiert und geplant. Neben den durch den Bund geförderten Projekten, setzt DOS im Kontext von Smart City weitere Projekte um. Diese ergeben sich aus den 12 Themenfeldern der Digitalen Strategie und den damit verbundenen Konzepten. (siehe Digitale Strategie). Hiermit wurde ein erster Schritt umgesetzt die Wechselwirkung von unterschiedlichen Projekten sichtbar zu machen.

Für die Umsetzungsphase, die Anfang 2023 begonnen hat und bis Ende 2028 läuft, stehen Mittel in Höhe von rund 11,2 Mio. Euro zur Verfügung. Grundsätzlich sollen alle Projekte mit dem Fokus der Bürger:innenbeteiligung konzipiert werden. Deshalb ist u.a. die Einführung einer Kollaborationsplattform (VO/2024/13176) erforderlich. Das Projekt Social Smart City ist hierfür einzigartig in Deutschland. Bei der Umsetzung spielt auch der überregionale Austausch und die Kooperation mit anderen Modellprojekten eine wesentliche Rolle. [Siehe Berichterstattung VO/2024/13339]

Dafür arbeiten aktuell inklusive der Abteilungsleitung **2,9 VZÄ** an der konkreten Umsetzung der förderfähigen Projekte in Abstimmung mit den fachlich zuständigen Fachbereichen der Stadt. Dazu gehören beispielsweise der Auf- und Ausbau der Smart City Plattform und des Open Data Portals, das Digitale Kulturwerk und die Kollaborationsplattform (VO/2024/13176).

Zu den wesentlichen Aufgaben gehören dabei die Umsetzung der Digitalen Strategie sowie die Entwicklung der Projektideen, die Beauftragung von Dienstleistern, Entwickler:innen sowie die Vergabe von Leistungen, die Koordination der SWL Innovation als unserem zentralen Digitalisierungspartner, die Abstimmung mit dem Fördermittelgeber und die Kostenkontrolle und Berichterstattung gegenüber dem Fördermittelgeber und der Politik. Die Fördermittel des Modellprojekts sind für folgende Maßnahmen und Projekte bewilligt worden:

- Aufbau und Erweiterung der Smart City Infrastruktur
- Digitales Kulturwerk (siehe Berichterstattung VO/2024/13405)
- Kollaborationsplattform (VO/2024/13176)
- Intelligenter Verkehrsfluss (VO/2024/13077)
- Autonomer Transportservice inkl. dynamischer Parkplatzzuweisung (Projektfreigabe durch die Bürgerschaft steht noch aus)

  Innerhalb dieser Projektsteckbriefe stehen weitere Projekte und Maßnahmen, die umgesetzt werden, um eine nachhaltige digitale Infrastruktur zu schaffen, welche die Herausforderungen der Urbanisierung und des demografischen Wandels unterstützen.

Eine Besonderheit stellt das **Projekt Digitales Kulturwerk** dar, da hierfür eine zusätzliche Förderung der Possehl-Stiftung vorliegt, mit der die Stelle der Projektleitung finanziert wird. Diese ist mit **0,77 VZÄ** besetzt. Ziel des Digitalen Kulturwerks ist es, die Kulturgüter in einem 3D-Modell virtuell erlebbar zu machen, aber auch bei einem Stadtrundgang vor Ort digitale Informationen zu bieten. Ein Anfang wurde mit der Visualisierung der Kulturgüter und Kultureinrichtungen im Geoportal gemacht.

Außerdem wird exemplarisch am Modellprojekt Smart City aber auch das Querschnittsthema **Projektmanagement** vorangetrieben. Hier werden Regeln und Standards für die Durchführung von Digitalisierungsprojekten entwickelt, der Projektmanagementleitfaden für die Kernverwaltung der Hansestadt Lübeck fortgeschrieben und eine Projektmanagementsoftware eingeführt, die zukünftig als Standard stadtweit eingesetzt werden soll.

**Open Data** ist ein wichtiger Baustein der Smart City Infrastruktur. Gemäß dem Gesetz über offene Daten der Träger der öffentlichen Verwaltung (Offene-Daten-Gesetz - ODaG) und dem Informationszugangsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (IZG-SH) sind die Kommunen verpflichtet, vorhandene nichtpersonenbezogene, hochwertige Daten von öffentlichem Interesse transparent bereitzustellen. Open Data stellt einen wesentlichen Teilbereich von Open Government dar. Die Open Data Managerin entwickelt eine Strategie zur Veröffentlichung und Nutzbarmachung der vorhandenen Daten. Außerdem verantwortet sie die Data Governance. Dies beinhaltet die zentralen Vorgaben (Prozessen, Rollen, Richtlinien, Standards und Kennzahlen) für die Umsetzung des Open Data Prinzips in den dezentralen

Strukturen der Stadtverwaltung. Ziel ist die nutzerorientierte Bereitstellung von Verwaltungsdaten, Schaffung von Vernetzungsmöglichkeiten für externe Stakeholder und Unterstützung der Smart City Ziele. Diese Stelle ist seit dem 01.09.2024 mit **1 VZÄ** besetzt.

**Projektteam – Enterprise Resource Planning (ERP)**
Aufgabe dieser Projektgruppe ist die Beschaffung und Implementierung eines ganzheitlichen ERP-Systems zur Ablösung der aktuellen Finanzlösung MACH. Die Durchführung dieses Projektes wurde erforderlich mit Ankündigung der Kündigung des Servicevertrages der MACH AG zum 31.12.2026 und wird seitdem mit höchster Priorität vorangetrieben Die Finanzsoftware stellt das Herzstück jeder Kommunalverwaltung dar und bildet zahlreiche systemrelevante Prozesse ab. Hierüber wird nicht nur der Haushalt der Hansestadt Lübeck entsprechend den rechtlichen Vorgaben des Haushaltsrechts geplant und bewirtschaftet. Es werden jährlich mehr als 1.5 Millionen Zahlungsvorgänge gebucht und die Liquidität der Stadtverwaltung sichergestellt. Das Finanzsystem dient außerdem zur Veranlagung der kommunalen Steuern (Gewerbesteuer, Zweitwohnsitzsteuer, Hundesteuer). Eine Verzögerung im Projekt stellt somit ein erhebliches Risiko für die Handlungs- und Zahlungsfähigkeit der Stadt, aber auch für zahlreiche Leistungsempfänger:innen, Kund:innen, Lieferant:innen, etc. Gleichzeitig bietet die Einführung eines ERP-Systems aber auch erhebliche potenzielle Synergieeffekte, da neben einem Finanzmodul auch Module für Personalwirtschaft, Liegenschaftsverwaltung, Controlling, Organisation, Business Intelligence, Reporting etc. implementiert werden können. Das System könnte damit zur zentralen Datendrehscheibe der gesamten Kernverwaltung werden und eine immense Optimierung der internen Querschnittsprozesse realisieren.
Die Folgen für die Reputation im Falle eines Scheiterns des Projektes sind kaum abzusehen. Das Projektteam besteht aus insgesamt 5 Stellen im Bereich DOS, von denen aktuell **nur 2 VZÄ** besetzt sind. Zur Unterstützung des Teams in den Themen Change- und Prozessmanagement sind zusätzlich Personalressourcen aus Abteilung 1 vorgesehen, die vorrangig für das Projekt arbeiten. Diese Kapazitäten wurden kürzlich besetzt bzw. werden zum 01.04.2025 besetzt. Damit entspricht die Organisationsstruktur im Projektteam dem im Zwischenbericht zum Projekt (VO/2024/13174-04) vorgeschlagenen Vorgehen.

**Themen, die aktuell nicht mit Personalressourcen hinterlegt sind**
Digitalisierung ist ein höchst volatiles Aufgabengebiet. Die technische Entwicklung schreitet schnell voran und erfordert Flexibilität in den Entscheidungsprozessen, um Schritt halten zu können. Die Zyklen der Erneuerung werden dabei stetig kürzer. Dies führt dazu, dass neue technologische und organisatorische Trends aufkommen, bevor laufende Projekte abgeschlossen werden konnte.
Aktuell gibt es für folgende Themen keine Ressourcen im Bereich DOS:

- Umsetzung des bereits beschlossenen **Registermodernisierungsgesetzes**
- Einsatz von **Künstlicher Intelligenz** in Verwaltungsverfahren
- Einführung eines **generischen Fachverfahrens** zur digitalen Weiterverarbeitung eingehender Onlinedienste
- Einführung eines **zentralen Zugriffsmanagements** (Berechtigungssystem, IAM) für die Kernverwaltung
- Inhaltliche Gestaltung des **Digitalen Kulturwerks** (Kurator:in)
- **Social Smart City** zur sozialpädagogischen Begleitung der digitalen Transformation innerhalb der Stadtgesellschaft
- Einführen einer Softwarealternative zu **Sharepoint** als Basis interne und externe Zusammenarbeit, Intranet und Content Management
- **Wissensmanagement** zur Verhinderung der Folgen der Abwanderung von hoch qualifizierten Fachkräften (brain drain) die durch Fluktuation und Fachkräftemangel ausgelöst werden.

**Zu 2.: Antwort auf AM Dr. Axel Flasbarth (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): IT-Sicherheit bei der Hansestadt Lübeck (VO/2024/13784)**

**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?**

Die Planstelle 7993 für den Chief Information Security Officer wurde für den Haushalt 2022 geschaffen und ist für die Bearbeitung der strategischen und prozessualen Fragen der Informationssicherheit zuständig. Es gibt zwar zahlreiche Schnittstellen und Überschneidungen zum Bereich Informationstechnik, es handelt sich aber nicht um den Leiter der Sicherheit in der Informationstechnik. Das Ergebnis der Stellenbewertung, dass die Voraussetzung für eine Ausschreibung darstellt, lag zum 29.07.2022 vor.

Das Bewerbungsverfahren wurde vom Bereich DOS am 19.05.2023 ausgelöst und anschließend vom Bereich Personal bearbeitet. Die öffentliche Ausschreibung erfolgte im Juli 2023. Die Ausschreibung war ursprünglich mit einer Laufzeit von drei Wochen in folgenden Stellenportalen veröffentlicht worden:

- Stepstone Pro
    - Informatikerjobs.de
    - Itjobs-24.de
    - Software-jobs.de
    - Alle-it-jobs.de
    - Administrator.de
- Stellenanzeigen.de
    - Heise.de
    - It-jobs.de
    - Entwickler.de
    - Der-IT-stellenmarkt-de
- Itsteps.de
- It-karrierewelt.de
- Informatik.jobs.de
- Edv.jobs.de
- Indeed.de
- Monster
- Linkedin

Der Umfang der Ausschreibung entspricht dem Ausschreibungspaket, dass der Bereich Personal für Stellen im IT-Sektor zusammengestellt hat.

Aufgrund mangelnder Bewerbungen wurde die Ausschreibungsfrist bis zum 17.10.23 verlängert. Am 28.11.2023 wurden die Vorstellungsgespräche geführt, die jedoch ohne Erfolg beendet wurden. Vom Bereich DOS wurde entschieden, eine erneute Ausschreibung mit zeitlichem Abstand und unter Einschaltung eines Headhunters vorzunehmen. Allerdings musste die erneute Ausschreibung aufgrund der unabsehbaren Entwicklungen um die Ablösung der Finanzsoftware verschoben werden.
Aktuell erfordern die Überlegungen zur Einrichtung einer Projektgruppe Zivilschutz und Krisenmanagement erneut eine Anpassung der unbesetzten Stelle, dazu erfolgt in Kürze eine gesonderte Beschlussvorlage (VO/2025/13874). Durch die Einrichtung einer Projektgruppe zur Stärkung des Zivilschutzes und des Krisenmanagements erscheint es nun aber sinnvoll, die fachliche Expertise eines CISO zu verzahnen mit dem bereits vorhandenen Business Continuity Manager sowie weiterer Expert:innen auf dem Gebiet des Krisenmanagements sowie der Risikoanalyse.

**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.**

Eine Auflistung aller Wiederbesetzungsverfahren der Kernverwaltung ist an dieser Stelle nicht zielführend, da es sich um mehrere Hundert Verfahren handelt und die Priorisierung jeweils in eigener Verantwortung der Bereichsleitungen/Fachbereichsleitungen vorgenommen wird und sich somit außerhalb der Zuständigkeit des Bereichs DOS befindet. Im Bereich DOS wurden in 2024 folgende Besetzungsverfahren durchgeführt:

- 7935 – Projektunterstützung E-Government – Verfahren wurde abgebrochen, da eine interne Hospitation vorgezogen werden musste
- 8261 – Open Data Managerin – die Stelle wurde aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung aus dem Offene-Daten-Gesetz Schleswig-Holstein zum 01.09.24 besetzt
- 8047 – Assistenz CDO – das Verfahren musste wiederholt werden, da eine erste interne Ausschreibung erfolglos verlief, die Stelle wurde zum 01.01.25 besetzt
- 7939/8705 – Changemanagerin, aufgrund einer Kündigung in der Probezeit der Stelleninhaberin und des hohen Bedarfs im Projekt E-Akte wurde dieses Verfahren vorgezogen, die Stelle wurde zum 01.10.24 besetzt, es konnte gleichzeitig die Stelle 8705 für das Projekt ERP zum 01.01.25 besetzt werden
- 7073 – Projektleitung ERP – die Stelle konnte zum 01.02.25 besetzt werden
- 7076 – Sachbearbeitung E-Government – mit diesem Verfahren wurde die Leitung im Projekt OZG besetzt, dieses Verfahren musste aus Gründen der Bindung hochqualifizierter Mitarbeiter vorgezogen werden
- 8706 – Prozessmanagerin ERP – die Stelle konnte zum 01.04.205 besetzt werden

**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?**

Bei der fraglichen Stelle des CISO handelt es sich um den Chief Information Security Officer, der die strategischen und prozessualen Fragen der Informationssicherheit bearbeitet. Es gibt zwar zahlreiche Schnittstellen und Überschneidungen zum Bereich Informationstechnik, es handelt sich aber nicht um den Leiter der Sicherheit in der Informationstechnik.

Entscheidend für die Priorisierung mehrerer notwendiger Stellenbesetzungsverfahren im Bereich DOS waren folgende Überlegungen:

- Eine sofortige Neuausschreibung nach erfolglosem Besetzungsverfahren hätte geringe Chancen auf Erfolg gehabt, da der Kreis der potenziellen Bewerber sich nicht geändert hätte
- Im Bereich Informationstechnik wird die Funktion des IT-Sicherheitsbeauftragten ausgefüllt, so dass die operativen Prozesse sichergestellt sind. Eine strategische Ausrichtung der Informationssicherheit ist notwendig und sinnvoll, eine fahrlässige Vernachlässigung der Sorgfaltspflichten in diesem Gebiet ist jedoch in keinster Weise gegeben.
- Eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahrnehmung der Aufgabe hat zum Zeitpunkt der Haushaltsbürgerschaft (September 2024) nicht bestanden und wurde erst durch den Bericht des Landesrechnungshofes konkretisiert
- Die Wiederbesetzung von Stellen, die ins laufende Tagesgeschäft eingebunden sind, wurde im Bereich DOS höher priorisiert, als die Besetzung von autonomen strategischen Stabsstellen, die neuartige Aufgaben wahrnehmen. Der Grund dafür ist, dass eine Überlastung vorhandener Mitarbeiter:innen durch lange Vertretungszeiten vermieden werden soll. In Zeiten des Fachkräftemangels kommt der Bindung von qualifizierten Mitarbeiter:innen eine besondere Bedeutung zu.

**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?**

Eine Berichtspflicht über die Personalsituation einzelner Bereiche gegenüber der Bürgerschaft besteht nicht. Die generelle Personalsituation wird durch den Bereich Personal mit dem jährlichen Personalbericht dargestellt.

**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 (EGov.) 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?**

Der Bereich DOS hatte sich zum damaligen Zeitpunkt (Oktober 2024) dazu entschieden, die Stelle 7993 (CISO) mit einem Sperrvermerk zu versehen. Zum damaligen Zeitpunkt lag der Bericht des Landesrechnungshofes noch nicht vor, so dass davon ausgegangen wurde, dass die Aufgabe der strategischen Ausrichtung der Informationssicherheit noch keine gesetzliche Pflichtaufgabe darstellt. Im Abwägungsprozess wurde sich dafür entschieden, die Pflichtaufgaben (OZG-Umsetzung und ordnungsgemäße Umsetzung des Haushaltsrechts) zu priorisieren. Aufgrund des schwierigen Abwägungsprozesses zwischen drei jeweils unverzichtbaren Stellen kam es jedoch zu einem Versehen, so dass der Sperrvermerk irrtümlicherweise auf die Stelle 8260 Projektunterstützung E-Government gesetzt wurde.

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?**

   Bei Stelle des CISO handelt es sich um den Chief Information Security Officer, der die strategischen und prozessualen Fragen der Informationssicherheit bearbeitet. Es gibt zwar zahlreiche Schnittstellen und Überschneidungen zum Bereich Informationstechnik, es handelt sich aber nicht um den Leiter der Sicherheit in der Informationstechnik. Die Abwägung erfolgte anhand der gesetzlichen Verpflichtung zur Wahrnehmung der Aufgabe sowie der bereits besetzten Funktionen des IT-Sicherheitsbeauftragten und der Datenschutzbeauftragten in anderen Bereichen der Kernverwaltung.

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?**
   Es ist geplant, die Stellenbeschreibung für die Stelle des Leiters der Informationssicherheit anzupassen und ihn in einer neu einzurichtenden Projektgruppe „Zivilschutz und Risikomanagement“ im Bereich DOS einzusetzen. Sobald das Ergebnis der Stellenbewertung vorliegt, soll die Ausschreibung zeitnah erfolgen.

**<u>Zu 3.: Gründe für die Aufhebung des Sperrvermerkes der Stellennummer 8260.</u>**

Wie oben bereits beschrieben, wird die Planstelle 8260 zur Erfüllung einer gesetzlichen Aufgabe benötigt, genauer für die Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes (OZG). In diesem Aufgabenkanon soll sich die o.g. Stelle verstärkt mit der Erstellung und Einführung von Onlinediensten befassen, die für die Wirtschaft relevant sind. Schon jetzt verfügt der Bereich DOS nur über unzureichende Personalkapazitäten, um die Vorgaben aus dem OZG zeitnah umsetzen zu können. Mit einer nicht Besetzung der Stelle würde nicht nur die Entwicklung und Einführung von weiteren Onlinediensten nahezu zum Erliegen kommen, vielmehr könnte der Support und vor allem der Betrieb bereits bestehender Dienste durch eine fehlende Vertretungsmöglichkeit nicht mehr sichergestellt werden.

Die Planstelle 7937 wird zur Einhaltung des Haushaltsrechts und der Haushaltsgrundsätze, insbesondere zur korrekten Abrechnung und Bewirtschaftung vorhandener Fördermittel be-

nötigt. Ihr Ziel ist es, die öffentliche Verwaltung und Öffentlichkeit vor möglichen Verlusten, unkorrekten Daten und fehlerhaften Informationen weitestgehend zu schützen und bundesweit für eine einheitliche Haushaltsführung und ordnungsgemäße Finanzwirtschaft zu sorgen. Zudem ermöglicht diese Planstelle das Einwerben neuer Fördergelder, um den Haushalt damit zu entlasten. In der VO/2024/13683-01: Antrag zu VO/2024/13683 Umsetzung der Haushaltsbegleitbeschlüsse 2025 wurde der Wunsch thematisiert, dass Fördermittel nicht gefährdet werden soll. Vor diesem Hintergrund sieht der Bereich die Entscheidung, diese Stelle nicht zu streichen, als bestätigt an und im Einklang mit der politischen Willensbildung.

Wie im Bericht (1) und der Beantwortung der Anfrage (2) beschrieben, stellt die Funktion des CISO (Chief Information Security Officer) mittlerweile quasi gesetzliche Aufgabe da. Begründet wird dieses durch die Empfehlung des Landesrechnungshofs entsprechende Aufgaben zu erfüllen sowie durch die potenziellen Aufgaben im Rahmen der zivilen Verteidigung und des Krisenmanagements, dazu erfolgt in Kürze eine gesonderte Beschlussvorlage (VO/2025/13874).

Der Bereich Digitalisierung, Organisation und Strategie sieht sich auf Grund der oben dargestellten Ausführungen und Zusammenhänge nicht in der Lage dem Haushaltsbegleitbeschluss (VO/2024/13494-01-01) nachzukommen. Begründet wird dieses damit, dass alle infrage kommenden Stellen (quasi) gesetzlich notwendig sind und somit nicht gestrichen werden können. Vor diesem Hintergrund bittet der Bereich darum den Sperrvermerk auf der Planstelle 8260 aufzuheben

.

**Anlagen:**
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen (konsumtiv)

Bürgermeister Jan Lindenau

**Bereich: Digitalisierung, Organisation und Strategie**
**Produkt: 111032**

**Anlage zur Vorlage vom 31.01.2025**
**VO-Nr.: VO/2024/13683-02-01**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

**KONSUMTIV**

**A**

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Erträge | | | | |
| Aufwendungen | **-37.300,00** | -74.600,00 | -74.600,00 | -74.600,00 |
| Saldo Ergebnisplan | **-37.300,00** | **-74.600,00** | **-74.600,00** | **-74.600,00** |
| Einzahlungen | | | | |
| Auszahlungen | **-37.300,00** | -74.600,00 | -74.600,00 | -74.600,00 |
| Saldo Finanzplan | **-37.300,00** | **-74.600,00** | **-74.600,00** | **-74.600,00** |

**B**

| 2025 | Ergebnisplan | Finanzplan | | |
|---|---|---|---|---|
| Mittel **veranschlagt** | X | X | Ergebnisplan Gesamtlaufzeit | Finanzplan Gesamtlaufzeit |
| Zusätzl. **zu ordnen** | | | | |
| Haushalts**belastend** | X | X | X | X |
| Haushalts**entlastend** | | | | |
| Haushalts**neutral** | | | | |

**C**

| Haushaltsjahr | Produktsachkonten | | Ergebnisplan |
|---|---|---|---|
| 2025 | Bezifferung | Bezeichnung | Betrag in € |
| (Minder) Erträge: | | | |
| (Mehr) Erträge: | | | |
| (Minder) Aufwendungen: | | | |
| (Mehr) Aufwendungen: | 111032.5011000000 | DOS / Personalaufwendungen | **-37.300,00** |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **-37.300,00** |

| | Produktsachkonten | | Finanzplan |
|---|---|---|---|
| | Bezifferung | Bezeichnung | Betrag in € |
| (Minder) Einzahlungen: | | | |
| (Mehr) Einzahlungen: | | | |
| (Minder) Auszahlungen: | | | |
| (Mehr) Auszahlungen: | 111032.7011000000 | DOS / Auszahlung für Personalaufwendungen | **-37.300,00** |
| | | **Saldo Finanzplan** | **-37.300,00** |

| Begründung: | Personalkosten, die bei Aufhebung des Sperrvermerks zusätzlich im Produkt 111032 anfallen würden. |
|---|---|

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2024/13771-01**
**öffentlich**

**Lübeck, 14.02.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**

**Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)**

## Neuregelung von Erbbaurechten für Wohnbebauung

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 03.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Beschluss vom 30.03.2023 zu Punkt 11 (VO 2023/12072) wird aufgehoben und wie folgt ersetzt:
   „Bei erfolgten Erbbaurechtsverlängerungen aufgrund des Bürgerschaftsbeschlusses vom 28.04.2016 und 18.05.2017 (VO/2015/03216 und VO/2017/04955) bleiben bei Übertragung des Erbbaurechtes an einen Dritten die schuldrechtlich vereinbarten Ermäßigungstatbestände –soweit erfüllt-, mit den darin enthaltenen Fristen (Stufenregelung) weiterhin bestehen. Zudem erhalten diese Erbbauberechtigten die Möglichkeit, eine neuerliche Erbbaurechtsverlängerung auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO 2023/12072) abzuschließen.“

2. Der Beschluss vom 30.03.2023 zu Punkt 16 (VO 2023/12072) wird wie folgt ergänzt:
   „Ein Grundstücksverkauf an Wohnungseigentümergemeinschaften (bis zu 2 Wohneinheiten) kann dann erfolgen, sobald mind. 50 % der Erbbauberechtigten die 15- Jahres-Frist erfüllt haben. Bei Wohnungseigentümergemeinschaften bis zu 5 Wohneinheiten kann der Grundstücksverkauf erfolgen, sobald mind. 60 % der Erbbauberechtigten die 15-Jahres-Frist erfüllt haben“

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

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.300 - Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| | |
| | |

| | | |
|---|---|---|
| Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt: | | Ja |
| | X | Nein- Begründung: |
| | | Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder/Jugendliche durch die Änderung / Ergänzung des Beschlusses vom 30.03.2023 (VO 2023/12072) nicht gegeben sind. |
| Die Maßnahme ist: | X | neu |
| | X | freiwillig |
| | | vorgeschrieben durch: |
| | | |
| Finanzielle Auswirkungen: | X | Ja, Die Höhe der zu erwartenden Mehreinnahmen, sind abhängig von den Entscheidungen der Erbbauberechtigten über eine vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechtes. Da diese Entscheidungen im Vorwege nicht bekannt sind und auch nicht prognostiziert werden können, kann die Höhe der zu erwartenden Mehreinnahmen hier nicht beziffert werden. |
| | | Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | X | Nein |
| | | Ja – Begründung: |
| | | |
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | | entfällt |

**Begründung:**
Der Bericht zur VO 2024/13771 „Neuregelung von Erbbaurechten für Wohnbebauung – Erfahrungsbericht“ wurde in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschusses für den „Kurbetrieb Travemünde (KBT)“ am 10.02.2025 zur Kenntnis genommen. Ferner wurde die Verwaltung gebeten, den in diesem Bericht benannten Regelungsbedarf zu den nachfolgenden Punkten der Bürgerschaft in einer Beschlussvorlage vorzulegen.

<u>Zu Beschusspunkt 1</u>
Verlängerungen, die nach dem Bürgerschaftsbeschluss vom 28.04.2016 (VO 2015/03216 und VO 2016/03462) und vom 18.05.2017 (VO 2017/04955) erfolgt sind Diese Beschlüsse sahen verschiedene Ermäßigungsregelungen vor, die jedoch ausschließlich für den jeweiligen Erbbauberechtigten zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses gelten sollten. Bei Übertragung dieser Erbbaurechte an Dritte entfallen diese Ermäßigungen vollständig und der dingliche Erbbauzins in Höhe von 4 % ist zu zahlen. Diese Erbbaurechte sind mitunter nur sehr schwer verkäuflich, da der neu zu zahlende Erbbauzins vergleichsweise hoch ist. Die ersten

Erbbaurechtsverlängerungen auf Grundlage der Bürgerschaftsbeschlüsse vom 28.04.2016 und 18.05.2017 (VO/2015/03216 und VO/2017/04955) wurden im Jahr 2018 geschlossen. Dabei wurden teilweise Laufzeiten von lediglich 30 oder 40 Jahren vereinbart.

Folglich besitzen einige dieser Erbbaurechte heute Restlaufzeiten von unter 30 bzw. 40 Jahren. Die somit verbleibenden Zeitspannen erschweren die Finanzierbarkeit aufgrund § 13 Abs. 2 PfandBG, der die planmäßige Tilgung bis spätestens 10 Jahre vor Ablauf des Erbbaurechts vorschreibt. Dieses hat somit bereits heute teilweise zur Folge, dass bei Finanzierungen des Erbbaurechtes schon heute eine Verlängerung des Erbbaurechtes seitens der finanzierenden Bank geordert wird. Nach Ziffer 11 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 darf der schuldrechtlich ermäßigte Erbbauzins jedoch nicht unter dem jetzt gezahlten Erbbauzins liegen. Damit ist eine erneute Verlängerung nicht möglich, da der jetzt gezahlte Erbbauzins immer oberhalb des nach neuem Beschluss zu vereinbarenden Erbbauzins liegen wird.

Zu Beschlusspunkt 2
Der Verkauf von Grundstücken an die jeweiligen Erbbauberechtigten ist gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 für 15 Jahre auszusetzen, nachdem das Erbbaurecht auf das Grundstück herausgegeben wurde bzw. das Erbbaurecht auf einen Dritten übertragen wurde.
Bei Erbbaurechten die nach WEG (Wohnungseigentumsgesetz) geteilt wurden stellt sich das Problem, dass die 15-Jahres-Frist nicht von allen Erbbauberechtigten in einem Wohnhaus gleichermaßen erfüllt wird, diese aber nur gemeinsam das Erbbaurecht erwerben können.

**Anlagen:**
---

Senatorin Pia Steinrücke

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2024/13776**
**öffentlich**

**Lübeck, 02.12.2024**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**2.000.1 - Stabsstelle Sonderaufgaben**

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

## Kriterienkatalog zur Vergabe von Gewerbegrundstücken in der Hansestadt Lübeck

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 24.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**
1. Die Vermarktung und Vergabe von Gewerbegrundstücken, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck, der KWL GmbH oder der Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH befinden, erfolgt auf Grundlage des *Kriterienkatalogs zur Vergabe von Gewerbegrundstücken der Hansestadt Lübeck*.

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, die erforderlichen Beschlüsse in den Gesellschafterversammlungen der KWL GmbH und der Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH zu fassen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften | Zustimmung |
| KWL GmbH, Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH | Der Aufsichtsrat der KWL hat den Kriterienkatalog in mehreren Sitzungen diskutiert und sich in seiner Sitzung am 05.07.2024 für dessen Anwendung ausgesprochen. Der Aufsichtsrat der GGM ist personenidentisch besetzt |
| 5.610 Stadtplanung und Bauordnung | Zustimmung |
| 3.390 UNV | Zustimmung |

| | | |
|---|---|---|
| Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt: | | Ja |
| | x | Nein- Begründung: Kinder und Jugendliche sind nicht besonders betroffen |

| | | |
|---|---|---|
| Die Maßnahme ist: | | neu |
| | x | freiwillig |
| | | vorgeschrieben durch: |

| | | |
|---|---|---|
| Finanzielle Auswirkungen: | | Ja (Anlage 1) |
| | x | Nein |

| | | |
|---|---|---|
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | | Nein |
| | x | Ja – Begründung: Die Beachtung der Ziele für nachhaltige Entwicklung bei der Vergabe von Gewerbegrundstücken hat mittelbar Einfluss auf den Klimaschutz |

| | |
|---|---|
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | |

**Begründung:**
**Zusammenfassung:**

Gegenstand dieser Vorlage ist die Vergabe von Grundstücken, die im Eigentum der Hansestadt Lübeck oder der beiden städtischen Gesellschaften stehen, die regelmäßig gemäß ihrem Gesellschaftszweck Gewerbegrundstücke erschließen und vergeben; das sind die KWL GmbH sowie, im Fall des Gewerbegebiets Herrenwyk, die Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH. (Die Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH vergibt selbst keine Grundstücke, sondern führt die Vermarktung als Dienstleisterin durch.)

Damit die Vergaben im Sinn der städtischen Nachhaltigkeitsziele und zudem transparent und verlässlich erfolgen, wurde ein umfassender, aber praxistauglicher Kriterienkatalog entwickelt, der künftig zugrunde gelegt werden soll.

**Sachverhalt:**

Die Vergabe von Gewerbegrundstücken durch die KWL in der Hansestadt Lübeck erfolgte bisher auf der Grundlage eines Kriterienkatalogs zur Charakterisierung und Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der anfragenden Unternehmen. Dieser bildete die Grundlage für die Vergabevorlagen zur Grundstücksveräußerung im Aufsichtsrat der KWL und der Wirtschaftsförderung sowie in den entsprechenden Ausschüssen der Hansestadt Lübeck.

Zu den Kriterien zählten z.B.:

- Branchenzugehörigkeit
- Art der zukünftigen Nutzung
- Anzahl und Art der gesicherten/der neu zu schaffenden Arbeitsplätze
- Flächengröße und Anzahl Mitarbeiter:innen/ha
- bisherige Dauer der Geschäftstätigkeit
- Bonitätsindex (gemäß Creditreform)
- Aussage des Finanzierungspartners zum Investitionsprojekt
- für HL wichtige/relevante/innovative/interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung
- stadtentwicklungspolitische Relevanz/Handlungsbedarf (z.B. Aufwertung des Altstandortes)

Die Entscheidung über die Vergabe eines Grundstücks an ein bestimmtes Unternehmen hat jedoch nicht nur steuerliche und wirtschaftliche, sondern auch ökologische, gesellschaftliche und soziale Auswirkungen auf eine Kommune. Es war daher an der Zeit, die bisherigen Vergabekriterien unter Berücksichtigung auch dieser Aspekte grundlegend zu überarbeiten

Um darüber hinaus eine gewisse Einheitlichkeit bei der Vergabe von Gewerbegrundstücken innerhalb der Hansestadt Lübeck zu gewährleisten, soll die Vergabematrix aus Sicht der Verwaltung auch auf die Vergabe von Grundstücken angewendet werden, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden und durch diese (Bereich Wirtschaft und Liegenschaften) vermarket werden.

Der hier vorgelegte Kriterienkatalog wurde im Hinblick auf Grundstücke in Gewerbe- und Industriegebieten konzipiert. Er soll jedoch ebenfalls Anwendung finden bei der Vergabe von Grundstücken, die in Mischgebieten oder urbanen Gebieten gewerblich genutzt werden sollen. Auf Grundstücke, die einer anderen baulichen Nutzung unterfallen, ist er nicht anzuwenden. Dies gilt auch für Grundstücke, die in Sondergebieten eine gewerbliche Nutzung erfahren sollen (z.B. Hafengebiete).

Der Kriterienkatalog soll weiterhin nur Anwendung finden auf Grundstücke, die verkauft oder im Erbbaurecht vergeben werden oder bei denen ein Pacht-/Mietvertrag mit einer Dauer von mehr als 20 Jahren (inklusive möglicher Verlängerungsoptionen) geschlossen wird.

Die Neufassung und Überführung in die hier vorgelegte Bewertungsmatrix für Grundstücksvergaben kombiniert den bisherigen Kriterienkatalog der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH mit einer Bewertungsmatrix der Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn GmbH (auf Basis einer vereinfachten Matrix der Stadt Bocholt, NRW).

Die bisherigen Kriterien zur wirtschaftlichen Beurteilung wurden weiter geschärft, und die oben benannten Aspekte Ökologie sowie soziale und gesellschaftliche Auswirkungen fanden Eingang in die Bewertung.

Einen wichtigen Anknüpfungspunkt bildeten hierbei die 17 globalen Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals [SDGs]) der Agenda 2030 der UN. Dieser Resolution zur nachhaltigen Entwicklung hat sich die Hansestadt Lübeck gemäß Beschluss der Lübecker Bürgerschaft angeschlossen. Diese globalen Ziele sind jedoch zielgerichtet auf Aspekte und Maßnahmen herunter zu brechen, die –wie in diesem Fall– ansiedlungs- und verlagerungswillige Unternehmen überhaupt beeinflussen können. Eine synoptische Gegenüberstellung der 17 SDGs mit den wesentlichen Inhalten (für Deutschland) (vgl. dazu https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltigkeitsziele-erklaert-232174) und der in der Bewertungsmatrix berücksichtigten Maßnahmen erfolgt in Anhang 3 der Bewertungsmatrix.

Im Hinblick auf die Einführung energetischer und ökologischer Kriterien wurde der Leitfaden „Gewerbegebiete der Zukunft“ des Regionalmanagements im Hansebelt (Kooperationspartner sind die Wirtschaftsförderungs- und Erschließungsträgergesellschaften sowie Kreis- bzw.

Stadtplaner aus den Kreisen Ostholstein, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und der Hansestadt Lübeck sowie die IHK zu Lübeck) als Grundlage herangezogen. Dieser wurde seitens der AG Raum für Wirtschaft entwickelt und vom Beratungsunternehmen IPP ESN Power Engineering GmbH erarbeitet. Der Leitfaden stellt grundsätzliche Maßnahmen in Form von zweiseitigen Maßnahmensteckbriefen vor.

Auf Wunsch der Wirtschaftsförderungs- und Erschließungsträgergesellschaften in der Hansebelt-Region wurden die Maßnahmensteckbriefe über eine Filterung nach „Relevanz“ für verschiedene Anwendungsfälle so abgebildet, dass sie, wie in einer Loseblattsammlung, jeweils in Ansiedlungs- oder Beratungsgesprächen eingesetzt werden können. Die Maßnahmen des 1. Filters (Projektentwickler [PE] und Eigeninvestor sowie Bestandsnutzer) wurden bei der Entwicklung der Vergabematrix für Gewerbegrundstücke weiterverwendet. In Abstimmung mit den beteiligten Fachbereichen der Hansestadt Lübeck erfolgte darüber hinaus eine unterschiedliche Gewichtung der Maßnahmen, da diese in ihrer Relevanz und Wertigkeit sehr unterschiedlich sind. Gesetzlich mittlerweile verpflichtend auf Bundes- oder Landesebene eingeführte Maßnahmen sind nicht mehr Teil der Maßnahmenauswahl. Die insgesamt 37 energetischen und ökologischen Maßnahmen sind auf den Seiten 7-9 der Bewertungsmatrix aufgelistet. Von diesen sollen mindestens 5 bzw. maximal 10 Maßnahmen im Block 5 der Bewertungsmatrix als „Selbstverpflichtung“ des bewerteten Unternehmens aufgeführt werden.

Die bereits im ursprünglichen Kriterienkatalog enthaltenen beschäftigungsrelevanten Kriterien wurden in Orientierung an die Broschüre „Verantwortung lohnt sich. Einführung in den Aufbau einer Corporate-Responsibility-Strategie für KMU“ der IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar (2022) um weitere 10 soziale und gesellschaftliche Kriterien sowie Aspekte aus dem Bereich Gemeinwesen + Soziale Verantwortung von Unternehmen (Corporate Social Responsibility/CSR) ergänzt.

In der neuen Vergabematrix sind daher jetzt umfassende thematische Gewichtungen nach einem Index- und Kennzahlenkatalog enthalten, die die Beurteilung des Unternehmens bzw. des Projektentwicklers über ein Punktesystem ermöglichen.

Der jetzt vorgelegte Kriterienkatalog wurde im Juni 2024 mit Vertreter:innen der IHK zu Lübeck und der Kreishandwerkerschaft als fachlich zuständige Interessensvertreter:innen wichtiger lokaler Wirtschafts-Stakeholder diskutiert und im Juli 2024 final dem Aufsichtsrat der KWL vorgestellt, der sich zuvor mehrfach mit dem Thema beschäftigt hatte. In seiner Sitzung am 05.07.2024 hat der Aufsichtsrat dazu folgenden Beschluss gefasst: „Der Aufsichtsrat nimmt den nachfolgenden Sachstandsbericht zur Kenntnis und befürwortet das vorliegende Konzept als Grundlage für die Vergabe von Gewerbegrundstücken.“

Das Tabellenblatt Grunddaten (Seiten 1-3 der Anlage) besteht aus den folgenden Blöcken:

- Basisdaten des anfragenden Unternehmens
- Zielkategorie I: Unternehmens- und immobilienwirtschaftliche Kriterien (4 Aspekte)
- Zielkategorie II: Strukturpolitische Kriterien (5 Aspekte)
- Zielkategorie III: Beschäftigungsrelevante Kriterien /soziale und gesellschaftliche Kriterien /Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR) (14 Aspekte)
- Zielkategorie IV: Flächeneffizienz (2 Aspekte)
- Zielkategorie V: Energetische und ökologische Aspekte, Aufteilung wie folgt:
    - V 1. (Nur GE-Park Semiramis): Obligatorisch einzuhaltende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft im Plangebiet gem. §1 Nr. 6 Städtebaulicher Vertrag GE-Park Semiramis [Umsetzung des B-Plans 15.04.00] (6 Maßnahmen)
    - V 2.: Maßnahmen gem. Leitfaden „Gewerbegebiete der Zukunft“, IPP ESN Power Engineering im Auftrag des Regionalmanagement im Hansebelt: (Filter Projektentwickler (PE) und Eigeninvestor und Bestandsnutzer) (Mindestens 5 Maßnahmen aus dem Gesamtkatalog, maximal 10 Maßnahmen)
- Zusatzbewertung (Bonus – Malus) (5 Aspekte).

Das Blatt Gewerbegebiet Dänischburg (S. 4-5 der Anlage) verzichtet auf die Zielkategorie V 1 des Grundblatts (diese gilt nur im Gewerbepark Semiramis) und ist damit für Gewerbegebiete mit alten Bebauungsplänen ohne differenzierte textliche Festsetzungen bezüglich ökologischer Maßnahmen anwendbar.

Das Blatt Flächen + Branchen (S.6) enthält die Flächengrößen gemäß Aufteilungsplan für den Gewerbepark Semiramis und das Gewerbegebiet Dänischburg. Der zutreffende Wert wird mit dem Grundblatt (Basisdaten, Zelle „Wunschfläche“) verlinkt (im Musterblatt sind es z.B. zwei Flächen, die kombiniert wurden: 8.102 $m^2$ und 11.951 $m^2$= 21.053 $m^2$).

Es wurde zudem eine Branchenliste entwickelt, welche den einzelnen Branchen eine bestimmte Punktzahl zuordnet. Diese basieren auf den Erkenntnissen des Monitorings der laufenden Gewerbeflächennachfrage und der vergebenen Gewerbeflächen aus Bestands- und Ansiedlungsanfragen, den Empfehlungen der Ansiedlungsstrategie des Landes Schleswig-Holstein und den Ergebnissen des Branchenreports der Wirtschaftsförderung Lübeck.

Die am höchsten (Punktzahlen zwischen 7 und 10) bewerteten Fokusbranchen sind aktuell und auch zukünftig von höchstem Stellenwert für die Bestandsentwicklung und Ansiedlung in Lübeck:
Angeführt wird die Tabelle von den 4 Schwerpunktbranchen der Hansestadt Lübeck mit den höchsten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten und einer Wertung von jeweils 10 Punkten (Medizintechnik & Life Science, Ernährungswirtschaft, Maschinen- und Anlagenbau /Maritime Wirtschaft, Informations- und Kommunikationstechnologie und Elektronik).
Es folgen mit jeweils 8 Punkten Produzierendes Gewerbe, Handwerk, Großhandel und Logistik (Mehrwertlogistik und Hafenbezug) sowie Forschung & Entwicklung (F&E) und mit 7 Punkten die Unternehmensnahen Dienstleistungen.
Deutlich abgesetzt folgen die Branchen Handel (3 Punkte /starke städtebauliche Fokussierung auf die Vorgaben des Zentrenkonzeptes der Hansestadt Lübeck), Logistik (hier explizit Kurier-, Express- und Paketdienstleister als Nutzer mit hohem Verkehrsflächenbedarf) mit 3 Punkten, Recycling mit 2 Punkten (insbesondere aus Umweltschutzgründen) und Sonstige (1 Punkt).
In Abstimmung mit den Bereichen Stadtplanung, UNV und der Klimaleitstelle ist keine explizit nachhaltige Branche genannt (z.B. „Erneuerbare Energien“), da eine neutrale Einstufung der Unternehmen vorgenommen werden soll. Der zutreffende Wert wird mit dem Grundblatt verlinkt und unter II/Strukturpolitische Kriterien/Branche/PunktzahlUnternehmen eingetragen.

Die in den einzelnen Zielkategorien zu erreichenden Punkte für das Unternehmen ergeben sich aus der entsprechenden Anwendung der Indexwerte und/oder Kennzahlen in der Spalte „Index“ der Tabelle.

Die erreichte Punktzahl wird in die entsprechenden Felder in die Spalte „Punktzahl Unternehmen“ eingetragen. **Die hier aktuell aufgeführten Werte sind Beispielwerte und dienen nur der Veranschaulichung!** Die Zwischensummen nach Kategorie und der erreichte Anteil in % werden in den entsprechenden Spalten berechnet.

Zum Vergleich ist zusätzlich die maximal erreichbare Punktzahl („Maximale Punktzahl“) und die minimal zu erzielende Punktzahl („Minimum Punktzahl“) mit den jeweiligen Zwischensummen nach Kategorie und den erreichten Anteilen in % dargestellt.

Bei der Bewertung auf dem Grundblatt wird aktuell ein zu erzielender Schwellenwert für eine positive Vergabeentscheidung von 113 Punkten (entspricht rechnerisch 46,5 % der maximal erzielbaren Punkte) angesetzt. Bei der Bewertung auf dem Blatt GE-Gebiet Dänischburg wird entsprechend ein Schwellenwert von 107 Punkten angesetzt.

Die minimal erzielbare Punktzahl liegt bei 58 (Grundblatt, inkl. GE-Park Semiramis) bzw. 52 Punkten (Blatt GE-Gebiet Dänischburg) und damit deutlich unter der Schwelle der mindestens zu erzielenden Punkte. Diese können nur durch entsprechende Sozial- und Ökopunkte und „gute“ wirtschaftliche Daten erreicht werden!

Dies ist insbesondere für den Fall wichtig, dass z.B. Unternehmen aus bestimmten Branchen (z.B. Wasserstoffwirtschaft) mit sehr geringem Mitarbeiteranteil über die Bonusregelung und entsprechend zwingend zu erzielende „Ökopunkte“ trotzdem angesiedelt werden können. Auf dem Bewertungsgrundblatt ist ganz unten beispielhaft dargestellt, wie z.B. ein Betrieb mit einer geringen Anzahl von Mitarbeiter:innen einzuordnen wäre und wie viele Zusatzpunkte erzielt werden müssten, um die Schwelle von 113 bzw. 107 Punkten zu erreichen. Die notwendigen Ökopunkte müssen jedoch auch anhand der zur Auswahl stehenden Maßnahmen gemäß dem Anhang „Ökokriterien“ für das zu bewertende Unternehmen realistisch erreichbar sein. Daher sollen bei dieser Betrachtung mindestens 15 weitere Ökopunkte zu den obligatorisch zu erzielenden 10 Punkten hinzukommen.

Grundstücke, die im Eigentum der Hansestadt Lübeck stehen werden durch den Bereich Wirtschaft und Liegenschaften regelmäßig mit einem Erbbaurecht vermarktet.
Soweit Grundstücke zum Höchstgebot (als Erbbaurecht ohne konzeptionelle Anteile, oder zum Verkauf) ausgeschrieben werden, soll der hier vorgelegte Kriterienkatalog nur ergänzend Anwendung finden für den Fall gleich hoher Gebote.

Bei Vergabevorlagen im Anwendungsbereich des Kriterienkatalogs wird künftig der Punktwert dargestellt werden, sodass die jeweilige Beschlussempfehlung transparent und nachvollziehbar wird und entsprechend von den Entscheider:innen bewertet werden kann.

**Anlagen:**
Vergabekriterien, Musterblatt

Senatorin Pia Steinrücke

# Bewertungsmatrix für Grundstücksvergaben mit Gewichtung (Index) und Kennzahlen

**Stand: 18.06.2024** **AR KWL**

## GE Gebiet Semiramis

## Basisdaten Unternehmen

| Eingabe Daten | |
|---|---|
| Unternehmen | Beispielunternehmen |
| Datum Gesuch | z.B. 14.02.2023 |
| Nutzung | Büro- und Produktionsstandort (Maschinenbau) |
| Aus | XYZ |
| Zweck | ANS |
| Kommentar | Suche nach Ersatzstandort, will expandieren |
| Wirt.-Zweig | Produktion (Maschinenbau) |
| MA: Sicherung | 55 |
| MA: Neue | 20 |
| MA zuk. Gesamt (maßgeblich!) | 75 |
| Wunschfläche m² | 21.053 |
| Investitionsvolumen (Mio.) | 20 |

| Zielkategorie | Kriterium | | | Index | Eingabe Punkte: Punktzahl Unternehmen | Zwischensumme nach Kategorie | Erreichter Anteil in % | Vergleich: Maximum: Maximale Punktzahl | Zwischensumme Maximum (nach Kategorie) | Maximaler Anteil in % | Vergleich: Minimum: Minimum Punktzahl | Zwischensumme Minimum (nach Kategorie) | Minimaler Anteil in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | Unternehmens- und immobilienwirtschaftliche Kriterien | Firmen- / Konzernstruktur | GmbH (Hauptsitz) | Hauptsitz (6), NL (3) oder Tochter (1) | 6 | | | 6 | | | 1 | | |
| | | Geschäftstätigkeit seit | 1985 | 0 - 3 Jahre = 5, 4 - 10 Jahre = 10, > 10 Jahre = 15 | 15 | | | 15 | | | 5 | | |
| | | Crefo Bonitätsindex | 2 1 0 (= gute Bonität) | mäßig = 10, mittlere = 15, gut = 20, sehr gut = 25 | 20 | | | 25 | | | 10 | | |
| | | Aussage Bank / Finanzierungspartner liegt vor? | | ja = 3, nein = 0 | 3 | | | 3 | | | 3 | | |
| | | | | | | 44 | 18,11% | | 49 | 20,16% | | 19 | 7,82% |
| II | Strukturpolitische Kriterien | Branche | Produktion (Maschinenbau) | s. gesonderte Liste (vgl. Anhang) | 10 | | | 10 | | | 1 | | |
| | | Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung? | Ja | nein = 0, ja = 10 | 10 | | | 10 | | | 0 | | |
| | | Vernetzung in HL / in der Region | mittel | gar nicht = 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10 | 5 | | | 10 | | | 2 | | |
| | | F&E-Intensität: Patente, F&E Projekte, Hochschulkoop., stud. Abschlussarb.? | Bestehende Kooperation mit Hochschule, da Absolventen benötigt werden (mittel) | gar nicht= 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10 | 5 | | | 10 | | | 2 | | |
| | | Neuinvestition am Standort (in Mio. Euro) | 20 | bis 2 = 2 / 2 - 4 = 4 / 4 - 10 = 6 / > 10 = 10 | 10 | | | 10 | | | 4 | | |
| | | | | | | 40 | 16,46% | | 50 | 20,58% | | 9 | 3,70% |
| III | Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR) | Mitarbeiter/ha, Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15, maßgeblich ist die perspektivische Zielzahl gem. Zelle J 15 ! | 35,62 | Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15 | 5 | | | 15 | | | 5 | | |
| | | Auszubildende: Anzahl / Zeitraum | 3 | keine = 0 / 1 - 2 = 2 / 3 - 5 = 5 / > 5 = 10 | 5 | | | 10 | | | 0 | | |
| | | Qualifizierung der Mitarbeiter: Weiterbildungsprogramme ? | Ja | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 2 | | |
| | | Entlohnungsniveau | tariflich bzw. durchschnittlich | untertariflich bzw. unterdurchschnittlich = 0 / tariflich bzw. durchschnittlich = 2 / übertariflich bzw. überdurchschnittlich = 4 | 2 | | | 4 | | | 2 | | |
| | | Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsqualität | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 2 | | |
| | | Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Einhaltung sozialer Standards | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 2 | | |
| | | Betriebliches Gesundheitsmanagement | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Vereinbarkeit Berufs- und Privatleben / Familien- und jugendpolitische Maßnahmen (z.B. flexible Arbeitszeitmodelle, Homeoffice, Kinderbetreuung, Betriebs-KiTa o.ä.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Maßnahmen zur Eingliederung (Integration, Inklusion, etc.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 0 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Mobilitätsangebote, betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. Jobticket, Jobrad, Fahrgemeinschaften, Carsharing, etc.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Teilnahme an bzw. Förderung von Bildungsprojekten (z.B. Angebot Schülerpraktika und Betriebsbesuche, Bildungsangebot an Schulen, Unterstützung von Projektwochen, Teilnahme an Jobmessen, etc.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Betriebliche Altersvorsorge | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Maßnahmen der innerbetrieblichen Mitbestimmung / regelmäßige Mitarbeiterbefragung bzw. -beteiligung | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | | | | | 32 | 13,17% | | 51 | 20,99% | | 13 | 5,35% |
| **IV** | **Flächeneffizienz** | Ausschöpfung der baul. Nutzungsmöglichkeiten (GRZ, Geschossigkeit, Park- und Stellflächen, etc.) | Mittlere Ausschöpfung, Expansionsfläche lässt noch etwas Spielraum | gering = 1 / mittel = 3 / hoch = 5 | 3 | | | 5 | | | 1 | | |
| | | Stadtentwicklungspolitische Relevanz / Handlungsbedarf (z.B. Aufwertung des Altstandortes) | Bestehender Altstandort ist gemietet und ist drittverwendbar: Ja | nein = 0, ja = 5 | 5 | | | 5 | | | 0 | | |
| | | | | | | 8 | 3,29% | | 10 | 4,12% | | 1 | 0,41% |
| **V** | **Energetische und ökologische Aspekte** | Nur GE-Park Semiramis | | | | | | | | | | | |
| **V 1.** | Obligatorisch einzuhaltende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Plangebiet gem. § 1 Nr. 6 Städtebaulicher Vertrag GE-Park Semiramis (Umsetzung des B-Plans 15.04.00) | 1. Begrünungsmaßnahmen auf 20% der privaten Grundstücksflächen (z.B. Baumpflanzungen, naturnahe Gehölzpflanzungen, Begrünung der straßenseitigen Grundstücksflächen u.ä) | Keine Doppelnennung mit ER - 06a zulässig! | nein = 0, ja = 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| | | 2. Begrünung von Stellplatzanlagen mit Laubbäumen (mind. 1 Laubbaum/6 Stellplätze) | | nein = 0, ja = 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| | | 3. Anlage von extensiven Gründachanteilen von mind. 80 % bei einer GRZ 0,8 | Keine Doppelnennung mit GB - 03 und GB - 04a / GB - 04b zulässig! | nein = 0, ja = 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| | Ersatzmaßnahme zu Nr. 3 bei betrieblich bedingter Undurchführbarkeit (z.B. Betrieb der Lebensmittelwirtschaft) auf eigener Fläche oder extern | Zu benennen gem. Abstimmung mit UNV! | | nein = 0, ja = 1 | 0 | | | 0 | | | 0 | | |
| | | 4. Verwendung von wasserdurchlässigen Wegebelägen (Pflaster mit hohem Fugenanteil, wassergebundene Bauweise u.Ä.) für untergeordnete Verkehrsflächen im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO, z.B. Stellplätze, Lagerflächen, Zuwegungen, Wege in Grünflächen u.Ä. | | nein = 0, ja = 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| | | 5. Umsetzung eines Mindestverdunstungsanteils von 40 % des mittleren Jahresniederschlages auf den Gewerbegrundstücken durch Bepflanzungsmaßnahmen oder andere Maßnahmen | | nein = 0, ja = 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| | | 6. Begrenzung der Einleitung von den Gewerbegrundstücken auf 15 l/(s x ha) bis zu einer Jährlichkeit von 30 Jahren | | nein = 0, ja = 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| | | | | | | 6 | 2,47% | | 6 | 2,47% | | 6 | 2,47% |
| **V** | **Energetische und ökologische Aspekte** | "Freie" Maßnahmen gem. Leitfaden IPP (RM im Hansebelt) | | | | | | | | | | | |
| **V 2.** | Maßnahmen gem. Leitfaden "Gewerbegebiete der Zukunft", IPP ESN Power Engineering GmbH im Auftrag des Regionalmanagement im Hansebelt, **Endfassung 05.10.2023** | 1. ER - 01a: Intelligente (Straßen-) Beleuchtung: Energieeinsparung und Reduzierung der Lichtverschmutzung | Maximal 10 Einzelkriterien gem. Anhang 2 einkopieren! Minimal 5 Maßnahmen! | gem. Anhang 2 | 1 | | | | | | 0 | | |
| | | 2. ER - 02: Recycling-Baustoffe (z.B. Verkehrsflächenbau, Hoch- und Tiefbau, Garten- und Landschaftsbau) | | gem. Anhang 2 | 2 | | | | | | 0 | | |
| | | 3. GB -02: Bauweise von Gewerbehallen | | gem. Anhang 2 | 5 | | | | | | 0 | | |
| | | 4. IN - 03: Fahrradparkplätze / -garagen: Sicherheitsaspekt zur Unterstützung bei der Wahl des Verkehrsmittels zugunsten von Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs | | gem. Anhang 2 | 2 | | | | | | 0 | | |
| | | 5. LIS - 01: Ladeinfrastruktur E-Bikes, Pedelecs, E-Roller (Zweiräder) | | gem. Anhang 2 | 1 | | | | | | 0 | | |
| | | 6. LIS - 02: Ladeinfrastruktur für elektrische Kraftfarzeuge | | gem. Anhang 2 | 1 | | | | | | 0 | | |
| | | 7 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 8 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 9 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 10 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | | | | | 12 | 4,94% | | 0 | 14,81% | | 0 | 4,12% |
| | | | | | | | | Maximum | 36 | | Minimum | 10 | |
| **Zusatzbewertung (Bonus - Malus)** | | Bonus 1: "Bestandsunternehmen" | Lübecker Unternehmen aus GE Gleisdreieck | nein = 0, ja = 3 | 3 | | | 3 | | | 0 | | |
| | | Bonus 2: "Gemeindliches Einvernehmen erteilt / Kommunaler Wunsch" | Freitext | nein = 0, ja = 10 | 0 | | | 10 | | | 0 | | |
| | | Bonus 3: "zeitkritisch" | Das Neubauvorhaben soll schnell umgesetzt werden. Es besteht hoher Expansionsbedarf. Keine Expansion am Altstandort möglich. Ja | nein = 0, ja = 3 | 3 | | | 3 | | | 0 | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bonus 4: Besondere Relevanz z.B. spezielle Technologie oder Produktion / besondere Innovation / Systemrelevanz (z.B. Wasserstoffproduktion) | Freitext | nein = 0, ja = 25 | 0 | | | 25 | | | 0 | | |
| | Malus "Eigene Immobilie" als Triebfeder (Ohne Platznot / Bodenspekulation) | Freitext | nein = 0, ja = -15 | 0 | | | 0 | | | 0 | | |
| | | | | | 6 | 2,47% | | 41 | 16,87% | | 0 | 0,00% |
| **Ergebnis** | **Summe** | | | **148** | **148** | 60,91% | | 243 | 100,00% | | 58 | 23,87% |
| | | | | Punktzahl Unternehmen | | | | Maximum | | | Minimum | |
| | | | | | | | | | | | 113 | 46,50% |

Betrachtung Ansiedlungsfall z.B. vollautom. Batteriespeicher:

| | |
|---|---|
| Minimum, niedrige Beschäftigung + Soz.-Kriterien, Min. 10 Punkte Öko-Kriterien | 58 |
| <30 MA/ha | -5 |
| Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung | 10 |
| Bonus 2 | 10 |
| Bonus 4 | 25 |
| Zwischensumme | 98 |
| Delta, aufzufüllen durch Block 5, energetische + ökologische Aspekte | 15 |
| Summe | 113 |

# Bewertungsmatrix für Grundstücksvergaben mit Gewichtung (Index) und Kennzahlen

**Stand: 18.06.2024**

**AR KWL / Empfehlung an die GV**

## GE Gebiet Dänischburg

## Basisdaten Unternehmen

**Eingabe Daten**

| | |
|---|---|
| Unternehmen | Beispielunternehmen |
| Datum Gesuch | z.B. 14.02.2023 |
| Nutzung | Büro- und Produktionsstandort (Maschinenbau) |
| Aus | XYZ |
| Zweck | ANS |
| Kommentar | Suche nach Ersatzstandort, will expandieren |
| Wirt.-Zweig | Produktion (Maschinenbau) |
| MA: Sicherung | 55 |
| MA: Neue | 20 |
| MA zuk. Gesamt (maßgeblich!) | 75 |
| Wunschfläche m² | 21.053 |
| Investitionsvolumen (Mio.) | 20 |

| Zielkategorie | Kriterium | | | Index | Eingabe Punkte: Punktzahl Unternehmen | Zwischensumme nach Kategorie | Erreichter Anteil in % | Vergleich: Maximum: Maximale Punktzahl | Zwischensumme Maximum (nach Kategorie) | Maximaler Anteil in % | Vergleich: Minimum: Minimum Punktzahl | Zwischensumme Minimum (nach Kategorie) | Minimaler Anteil in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | Unternehmens- und immobilienwirtschaftliche Kriterien | Firmen- / Konzernstruktur | GmbH (Hauptsitz) | Hauptsitz (6), NL (3) oder Tochter (1) | 6 | | | 6 | | | 1 | | |
| | | Geschäftstätigkeit seit | 1985 | 0 - 3 Jahre = 5, 4 - 10 Jahre = 10, > 10 Jahre = 15 | 15 | | | 15 | | | 5 | | |
| | | Crefo Bonitätsindex | 2 1 0 (= gute Bonität) | mäßig = 10, mittlere = 15, gut = 20, sehr gut = 25 | 20 | | | 25 | | | 10 | | |
| | | Aussage Bank / Finanzierungspartner liegt vor? | | ja = 3, nein = 0 | 3 | | | 3 | | | 3 | | |
| | | | | | | 44 | 18,57% | | 49 | 20,68% | | 19 | 8,02% |
| II | Strukturpolitische Kriterien | Branche | Produktion (Maschinenbau) | s. gesonderte Liste (vgl. Anhang) | 10 | | | 10 | | | 1 | | |
| | | Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung? | Ja | nein = 0, ja = 10 | 10 | | | 10 | | | 0 | | |
| | | Vernetzung in HL / in der Region | mittel | gar nicht = 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10 | 5 | | | 10 | | | 2 | | |
| | | F&E-Intensität: Patente, F&E Projekte, Hochschulkoop., stud. Abschlussarb.? | Bestehende Kooperation mit Hochschule, da Absolventen benötigt werden (mittel) | gar nicht= 0 / schwach = 2 / mittel = 5 / hoch = 10 | 5 | | | 10 | | | 2 | | |
| | | Neuinvestition am Standort (in Mio. Euro) | 20 | bis 2 = 2 / 2 - 4 = 4 / 4 - 10 = 6 / > 10 = 10 | 10 | | | 10 | | | 4 | | |
| | | | | | | 40 | 16,88% | | 50 | 21,10% | | 9 | 3,80% |
| III | Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR) | Mitarbeiter/ha, Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15, maßgeblich ist die perspektivische Zielzahl gem. Zelle J 15 ! | 35,62 | Mind. 30, <30 = 0, 30 - 40 = 5, 40 - 50 = 10, > 50 = 15 | 5 | | | 15 | | | 5 | | |
| | | Auszubildende: Anzahl / Zeitraum | 3 | keine = 0 / 1 - 2 = 2 / 3 - 5 = 5 / > 5 = 10 | 5 | | | 10 | | | 0 | | |
| | | Qualifizierung der Mitarbeiter: Weiterbildungsprogramme ? | Ja | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 2 | | |
| | | Entlohnungsniveau | tariflich bzw. durchschnittlich | untertariflich bzw. unterdurchschnittlich = 0 / tariflich bzw. durchschnittlich = 2 / übertariflich bzw. überdurchschnittlich = 4 | 2 | | | 4 | | | 2 | | |
| | | Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsqualität | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 2 | | |
| | | Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Einhaltung sozialer Standards | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 2 | | |
| | | Betriebliches Gesundheitsmanagement | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Vereinbarkeit Berufs- und Privatleben / Familien- und jugendpolitische Maßnahmen (z.B. flexible Arbeitszeitmodelle, Homeoffice, Kinderbetreuung, Betriebs-KiTa o.ä.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Maßnahmen zur Eingliederung (Integration, Inklusion, etc.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 0 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | Mobilitätsangebote, betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. Jobticket, Jobrad, Fahrgemeinschaften, Carsharing, etc.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Teilnahme an bzw. Förderung von Bildungsprojekten (z.B. Angebot Schülerpraktika und Betriebsbesuche, Bildungsangebot an Schulen, Unterstützung von Projektwochen, Teilnahme an Jobmessen, etc.) | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | Betriebliche Altersvorsorge | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | Maßnahmen der innerbetrieblichen Mitbestimmung / regelmäßige Mitarbeiterbefragung bzw. -beteiligung | Freitext | nein = 0 / ja = 2 | 2 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | | | | 32 | 13,50% | | 51 | 21,52% | | 13 | 5,49% |
| **IV** | **Flächeneffizienz** | Ausschöpfung der baul. Nutzungsmöglichkeiten (GRZ, Geschossigkeit, Park- und Stellflächen, etc.) | Mittlere Ausschöpfung, Expansionsfläche lässt noch etwas Spielraum | gering = 1 / mittel = 3 / hoch = 5 | 3 | | | 5 | | | 1 | | |
| | | Stadtentwicklungspolitische Relevanz / Handlungsbedarf (z.B. Aufwertung des Altstandortes) | Bestehender Altstandort ist gemietet und ist drittverwendbar: Ja | nein = 0, ja = 5 | 5 | | | 5 | | | 0 | | |
| | | | | | 8 | 3,38% | | 10 | 4,22% | | 1 | 0,42% |
| **V** | **Energetische und ökologische Aspekte** | "Freie" Maßnahmen gem. Leitfaden IPP (RM im Hansebelt) | | | | | | | | | | | |
| **V 1.** | Maßnahmen gem. Leitfaden "Gewerbegebiete der Zukunft", IPP ESN Power Engineering GmbH im Auftrag des Regionalmanagement im Hansebelt, **Endfassung 05.10.2023** | 1 | Maximal 10 Einzelkriterien gem. Anhang 2 einkopieren! Minimal 5 Maßnahmen! | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 2 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 3 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 4 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 5 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 6 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 7 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 8 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 9 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | | | | 0 | | |
| | | 10 | | gem. Anhang 2 | 0 | | | 2 | | | 0 | | |
| | | | | | 0 | 0,00% | | | 0,00% | | 0 | 4,22% | |
| | | | | | | | Maximum | 36 | | Minimum | 10 | | |
| **Zusatzbewertung (Bonus - Malus)** | | Bonus 1: "Bestandsunternehmen" | Freitext | nein = 0, ja = 3 | 3 | | | 3 | | | 0 | | |
| | | Bonus 2: "Gemeindliches Einvernehmen erteilt / Kommunaler Wunsch" | Freitext | nein = 0, ja = 10 | 0 | | | 10 | | | 0 | | |
| | | Bonus 3: "zeitkritisch" | Das Neubauvorhaben soll schnell umgesetzt werden. Es besteht hoher Expansionsbedarf. Keine Expansion am Altstandort möglich. Ja | nein = 0, ja = 3 | 3 | | | 3 | | | 0 | | |
| | | Bonus 4: Besondere Relevanz z.B. spezielle Technologie oder Produktion / besondere Innovation / Systemrelevanz (z.B. Wasserstoffproduktion) | Freitext | nein = 0, ja = 25 | 0 | | | 25 | | | 0 | | |
| | | Malus "Eigene Immobilie" als Triebfeder (Ohne Platznot / Bodenspekulation) | Freitext | nein = 0, ja = -15 | 0 | | | 0 | | | 0 | | |
| | | | | | 6 | 2,53% | | 41 | 17,30% | | 0 | 0,00% | |
| **Ergebnis** | **Summe** | | | | **130** | **130** | 54,85% | | **237** | 84,81% | | 52 | 21,94% |
| | | | | | Punktzahl Unternehmen | | | | Maximum | | | Minimum | |
| | | | | | | | | | | | | 107 | 45,15% |

Betrachtung Ansiedlungsfall z.B. vollautom. Batteriespeicher:

| | |
|---|---|
| Minimum, niedrige Beschäftigung + Soz.-Kriterien, Min. 10 Punkte Öko-Kriterien | 52 |
| <30 MA/ha | -5 |
| Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung | 10 |
| Bonus 2 | 10 |
| Bonus 4 | 25 |
| Zwischensumme | 92 |
| Delta, aufzufüllen durch Block 5, energetische + ökologische Aspekte | 15 |
| Summe | 107 |

**GE Semiramis**

| Fläche | Grösse |
|---|---|
| 1 | 12.516 |
| priv. Grünfläc | 579 |
| 2 | 9.083 |
| priv. Grünfläc | 551 |
| 3 | 8.102 |
| priv. Grünfläc | 542 |
| 4 | 12.951 |
| priv. Grünfläc | 764 |
| 5 | 8.908 |
| 6 | 8.682 |
| 7 | 9.057 |
| 8 | 12.376 |
| 9 | 12.647 |
| 10 | 6.212 |
| 11 | 6.231 |
| 12 | 6.253 |
| 13 | 44.876 |
| 13a | 12.202 |
| 13b | 207 |
| 14 | 26.628 |
| 15 | 34.396 |
| 16 | 82.173 |
| 17 | 3.160 |
| priv. Grünfläc | 597 |
| 18 | 2.525 |
| priv. Grünfläc | 489 |
| 19 | 2.526 |
| priv. Grünfläc | 472 |
| 20 | 2.526 |
| priv. Grünfläc | 467 |
| 21 | 2.524 |
| priv. Grünfläc | 442 |
| 22 | 2.524 |
| priv. Grünfläc | 326 |
| 23 | 2.525 |
| priv. Grünfläc | 415 |
| 24 | 2.526 |
| priv. Grünfläc | 366 |
| | |
| Gesamt | 340.346 |

**GE Dänischburg**

| Fläche | Grösse |
|---|---|
| 1 | 2.501 |
| 2 | 2.500 |
| 3 | 2.581 |
| 4 | 7.507 |
| 5 | 2.763 |
| | |
| Gesamt | 12.851 |

| Branchenliste | Wertung (Zelle G 30) |
|---|---|
| Medizintechnik & Life Science | 10 |
| Ernährungswirtschaft | 10 |
| Maschinen- und Anlagenbau / Maritime Wirtschaft | 10 |
| Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) und Elektronik | 10 |
| Produzierendes Gewerbe | 8 |
| Handwerk | 8 |
| Großhandel und Logistik (Mehrwertlogistik und Hafenbezug) | 8 |
| Forschung & Entwicklung (F&E) | 8 |
| Unternehmensnahe Dienstleistungen | 7 |
| Handel | 3 |
| Logistik (KEP-Dienstleister) | 3 |
| Recycling | 2 |
| Sonstige | 1 |

Schwerpunktbranchen für HL

Maßnahmen gem. Leitfaden "Gewerbegebiete der Zukunft", IPP ESN Power Engineering GmbH im Auftrag des Regionalmanagement im Hansebelt, Endfassung 05.10.2023

**Maximal 10 Kriterien auszuwählen und einfügen in das Grundblatt unter VI 2 (ab Zelle D 70)**

| | | Index (**neuer Vorschlag v. 03.05.24**) **Abst. StaPla/KLS/KWL/WiFö + Abst. 06.06.24 UNV** | Punktzahl Unternehmen (maximal) | |
|---|---|---|---|---|
| AW - 01: Zisternen: Zwischenspeicherung von Regen- und Grauwasser in Zisternen. Reduzierung des Abflusses in das Kanalnetz / den Vorfluter | | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| EN - 03: Betriebliches Umweltmanagement: Kontinuierliche Verbesserung der betrieblichen Nachhaltigkeit. Zertifizierung nach ISO 14001 und EMAS | | nein = 0, ja = 4 | 4 | 4 |
| EN - 04: Betriebliches Energiemanagement: Empfohlen für Produktionsunternehmen oder Unternehmen mit hohem Energiebedarf. Die Norm ISO 50001 hat sich als internationaler Standard etabliert | | nein = 0, ja = 4 | 4 | 4 |
| EN - 05: Auditierung nach DIN 16247-1 (Energieaudit): Aufzeigen der Einsparpotenziale für Strom, Wärme, Kälte und Kraftstoffe und Definition entspr. Maßnahmen. Nicht KMU sind gem. § 8 EDL-G alle 4 Jahre zu Energieaudit verpflichtet! | Nicht KMU sind gem. § 8 EDL-G alle 4 Jahre zu Energieaudit verpflichtet! | nein = 0, ja = 3 | 3 | 3 |
| EN - 06: Energiebeschaffung - gemeinschaftlich: Kostenreduzierung, ggf. im Rahmen anderer gemeinschaftlicher Kooperationsansätze im GE-Gebiet | | nein = 0, ja = 2 | 2 | |
| MO - 01: Betriebliches Mobilitätsmanagement: Verbesserung der betrieblichen Nachhaltigkeit, z.B. durch Carsharing, Fuhrparkmanagement, Fahrgemeinschaftsunterstützung, Poolfahrräder und -lastenräder, Fahrradparkplätze und -garagen, Ladeinfrastruktur | | nein = 0, ja = 3 | 3 | |
| MO - 05: Fahrgemeinschafts-Unterstützung: Organisation von Fahrgemeinschaften z.B. über Apps | | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| MO - 06: Poolfahrräder & -lastenräder: Emissionseinsparung und Lärmredzierung durch nachhaltige Fahrzeugflotte | | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| GM - 02: Ökologische Zwischennutzung: Temporäres Grünland als ökologische Zwischennutzung. Aber: Regelmäßige Grünpflege, damit keine Gehölz- und Biotopstrukturen nit potenziellem Schutzstatus entstehen! | Die Entstehung von Biotopen kann über Verträge nach §30 (5) BNatschG ausgeschlossen werden. Der Artenschutz ist weiterhin zu beachten, UNV wird entsprechend beratend unterstützen. | nein = 0, ja = 2 | 2 | |
| GM - 03: (Flächen-) Nutzungs- und Leerstandsmanagement: Betriebliche und überbetriebliche Management von Flächen, Beleuchtung, Büroinventar, Nutzflächen, Desksharing, etc. | | nein = 0, ja = 2 | 2 | |
| ER - 01a: Intelligente (Straßen-) Beleuchtung: Energieeinsparung und Reduzierung der Lichtverschmutzung | Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| ER - 01 b: Insektenfreundliche (Straßen-) Beleuchtung: U.a. Vermeidung unnötiger Lichtemissionen | OK, bis gesetzliche Regelung in Kraft ist. UNV wird entsprechend Nachricht geben. | nein = 0, ja = 1 | 1 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ER - 02: Recycling-Baustoffe: Die Nutzung von Ersatzbaustoffen (z.B. Verkehrsflächenbau, Hoch- und Tiefbau, Garten- und Landschaftsbau) spart Deponieraum und schont die natürlichen Ressourcen | Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen | nein = 0, ja = 2 | 2 | 2 |
| ER - 03: Rückstrahlende Oberflächenbefestigungen: Helle Oberflächen haben positive Auswirkungen auf das Mikroklima | Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen an Abfüllanlage + LKW-Stellplätze | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| ER - 04a: Wassergebundene Deckschicht: Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken | Ja, Einsatz im Bau der Verkehrsflächen (PKW-Stellplätze | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| ER - 04 b: Schotterrasen: Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken | Ideal für Stellflächen 2. Priorität | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| ER - 04c: Rasenfugenpflaster (Rasengittersteine): Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken | | nein = 0, ja = 1 | 1 | |
| ER - 04d: Betonpflaster mit Dränfugen: Je nach Anwendungsfall ökologisch vorteilhafter als Asphaltdecken | | nein = 0, ja = 1 | 1 | 1 |
| ER - 06a: Begrünte Betriebsgrundstücke: Förderung der Grundwassererneuerung, Verbesserung des Mikroklimas, Imageverbesserung des GE-Gebietes, Einbindung in das städtebauliche Umfeld | Keine Doppelnennung mit VI1, Nr. 1 zulässig! Der Begrünungsstandard muß über den Standard des B-Plans hinausgehen! | nein = 0, ja = 4 | 4 | 4 |
| ER - 06e: Tiefbeet: Sonderform der Versickerungsmulde mit Rigole) vgl. ER - 07b). Besonders geeignet bei beengten Platzverhältnissen | | nein = 0, ja = 3 | 3 | |
| ER - 07a: Versickerungsmulde ohne Rigole: Reduzierung der Regenwasserabflußmenge und postive Auswirkung auf die Grundwasserneubildung und das Mikroklima | | nein = 0, ja = 2 | 2 | |
| ER - 07 b: Versickerungsmulde mit Rigole: Reduzierung der Regenwasserabflußmenge und postive Auswirkung auf die Grundwasserneubildung und das Mikroklima | | nein = 0, ja = 3 | 3 | 3 |
| ER - 10a: Begrünte Lärmschutzwand: Lärmabschirmung, Reduzierung von Blendwirkungen, untersch. Risiko für Vandalismus, untersch. Flächenverbrauch | | nein = 0, ja = 2 | 2 | 2 |
| GB - 01: Recycelbares Bauen: Voraussetzung für die zukünftige Nutzung von Recyclingbaustoffen | | nein = 0, ja = 2 | 2 | 2 |
| GB -02: Bauweise von Gewerbehallen: Soll eine klimafreundliche und nachhaltige Gewerbehalle errichtet werden, ist eine Holzbauweise zu empfehlen. Kosten können ggf. höher liegen! | | nein = 0, ja = 5 | 5 | |
| GB - 03: Retentionsdächer: Erhöhung der Verdunstungsrate, reduzierung der Regenwasserabflussmenge, Verbesserung des Mikroklimas. Eignung insbes. für Büro- oder Nebengebäude. Hohe Kosten bei Hallen! | Keine Doppelnennung mit VI1 Nr. 3 zulässig! | nein = 0, ja = 4 | 4 | |
| GB - 04a: Extensive Gründächer (Gebäude): Schutzfunktion vor mech. Einflüssen, UV-Strahlung, Extremtemperaturen: Hohe Kosten / Z.T. nicht vereinbar mit Hygienestandards von Unternehmen (z.B. Lebensmittelbetrieben) | Keine Doppelnennung mit VI1 Nr. 3 zulässig! | nein = 0, ja = 2 | 2 | |
| GB - 04b: Intensive Grünbedachung (Gebäude): Sehr kostenintensiv. Für Hallen kaum geeignet, bes. empfehlenswert für repräsentative Gebäude. Nicht geeignet für Betriebe der Lebensmittelindustrie und deren Verpackung | Keine Doppelnennung mit VI1 Nr. 3 zulässig! | nein = 0, ja = 3 | 3 | |
| GB - 05a: Bodengebundene Fassadenbegrünung (Gebäude): Verbesserung vom Raum- und Mikroklima sowie Ortsbild. Z.T. nicht vereinbar mit Hygienestandards von Unternehmen (z.B. Lebensmittelbetrieben). | | nein = 0, ja = 2 | 2 | |
| GB - GB - 05b: Wandgebundene Fassadenbegrünung (Gebäude): Kosten sind deutlich höher als bei bodengebundener Fassadenbegrünung. Eignung eher bei repräsentativen Gebäuden oder Parkhäusern als bei Prod.- / Logistikhallen. Z.T. nicht vereinbar mit Hygienestandards von Unternehmen (z.B. Lebensmittelbetrieben). | Kann Gebäudestruktur schädigen + sehr teuer! | nein = 0, ja = 2 | 2 | |
| SE - 03: PVT-Anlage (Kombination Photovoltaik und Solarthermie): Teurer als reine PV-Anlage. Sinnvoll, wenn Strom und Wärme aus der PVT-Anlage vollständig selbst genutzt werden können | | nein = 0, ja = 3 | 3 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| WE - 01: Solarthermieanlage: Unabhängigkeit von der Entwicklung der Brennstoffpreise. Alternative zur verpflichtenden Errichtung einer PV-Anlage auf Nichtwohngebäuden | | nein = 0, ja = 2 | 2 |
| WE - 02: Solarenergienutzung passiv: Ausgedehnte Fensterflächen auf der Südseite von Gebäuden. Kombination mit Belüftungssystemen und Sonnenschutz | Bleibt drin! Auf Vorkehrungen gegen Vogelschlag ist zu achten (z.B. Einbringen von "Gittern", um den Vögeln eine "Barriere" zu signalisieren)! | nein = 0, ja = 1 | 1 |
| WE - 03: Abwärme- und Umgebungswärmenutzung, Wärmepumpen: Kostenermittlung über Energiekonzept. Vorhandene Eneergie kann genutzt werden. Erhöhter Strombedarf, Wirtschaftlichkeit ist im Einzelfall zu prüfen | | nein = 0, ja = 3 | 3 |
| IN - 03: Fahrradparkplätze / -garagen: Sicherheitsaspekt zur Unterstützung bei der Wahl des Verkehrsmittels zugunsten von Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs | | nein = 0, ja = 2 | 2 |
| LIS - 01: Ladeinfrastruktur E-Bikes, Pedelecs, E-Roller (Zweiräder): Steckdosen oder Ladevorrichtungen auf Betriebsgelände | | nein = 0, ja = 1 | 1 |
| LIS - 02: Ladeinfrastruktur für elektrische Kraftfahrzeuge: Wird zunehmend zum Standard. Die Netzinfrastruktur muss darauf ausgelegt sein! | | nein = 0, ja = 1 | 1 |

Summe 36 25

in diesem Fall
mit 9 Maßnahmen!

**Übersicht:**
**Berücksichtigung der 17 globalen Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals / SDG)**
**in der Vergabematrix für Gewerbeflächen in Lübeck**

Quelle: https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltigkeitsziele-erklaert-232174

| **Ziele** | **Wesentliche Inhalte (für Deutschland), z.B.:** | **Relevant bei GE-Flächenvergabe** | **Berücksichtigt in Matrix** |
|---|---|---|---|
| Ziel 1: Armut in jeder Form und überall beenden | Gesetzlicher Mindestlohn | | **III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Entlohnungsniveau |
| Ziel 2: Kein Hunger | Ökologischer Landbau | | Nein, aber bei der Erschließung z.B. bei den öffentlichen Ausgleichsflächen (Anlage von Streuobstwiesen) |
| Ziel 3: Gesundheit und Wohlergehen | Senkung der Emissionen von Luftschadstoffen bis 2030 auf 45 Prozent gegenüber 2005 / Möglichst flächendeckende Erreichung des Richtwerts der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Feinstaubbelastung von nicht mehr als 20 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft bis 2030. / Das Präventionsgesetz stärkt Gesundheitsförderung und Vorsorge zum Beispiel in Schulen, Betrieben und Pflegeeinrichtungen. | | **III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Betriebliches Gesundheitsmanagement |
| Ziel 4: Hochwertige Bildung weltweit | Alle Menschen sollen eine inklusive, chancengerechte und hochwertige Bildung erhalten. Die Initiative "Bildungsketten" von Bund und Ländern zur Unterstützung von Jugendlichen beim Übergang von der Schule in die Berufswelt und zur Reduzierung der Schul- und Ausbildungsabbruchsquoten wird fortgesetzt und ausgeweitet. | | **III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Teilnahme an bzw. Förderung von Bildungsprojekten (z.B. Angebot Schülerpraktika und Betriebsbesuche, Bildungsangebot an Schulen, Unterstützung von Projektwochen, Teilnahme an Jobmessen, etc.) |
| Ziel 5: Gleichstellung von Frauen und Männern | Frauen und Männer müssen auf dem gesamten Lebensweg die gleichen Chancen erhalten – persönlich, beruflich und familiär. Instrumente z.B. Verdienstunterschiede beseitigen / Frauen in Führungspositionen / Familie und Beruf vereinbaren / Qualifizierung ohne Geschlechterklischees | | **III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Vereinbarkeit Berufs- und Privatleben / Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung |
| Ziel 6: Ausreichend Wasser in bester Qualität | Die Effizienz der Wassernutzung soll in allen Sektoren wesentlich gesteigert werden. / Auf allen Ebenen soll eine integrierte Bewirtschaftung der Wasserressourcen umgesetzt werden. | | **V. 1 bzw. V. 2 Energetische und ökologische Aspekte:** Diverse Maßnahmen auf B-Plan-Ebene und "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft) |
| Ziel 7: Bezahlbare und saubere Energie | Der Anteil Erneuerbarer Energie am globalen Energiemix soll deutlich erhöht werden. (Stichworte: Heizung und Mobilität) | | **V. 1 bzw. V. 2 Energetische und ökologische Aspekte:** diverse Maßnahmen auf B-Plan-Ebene und "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft) |
| Ziel 8: Nachhaltig wirtschaften als Chance für alle | Menschenwürdige Arbeit und Vollbeschäftigung für alle erreichen | | **III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsqualität / Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Einhaltung sozialer Standards |
| Ziel 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur | Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie: Dabei spielen Innovationen eine wichtige Rolle, um die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und die globalen Herausforderungen wie den Klimawandel oder die Endlichkeit von Ressourcen zu bewältigen. Eine wichtige Größe für das Innovationstempo einer Volkswirtschaft sind ihre Ausgaben für Forschung und Entwicklung (FuE). | | **II. Strukturpolitische Kriterien:** Für HL wichtige / relevante / innovative / interessante Branche bzw. Unternehmensentwicklung? / F&E-Intensität: Patente, F&E Projekte, Hochschulkoop., stud. Abschlussarb.? / Zusatzbewertung (Bonus-Regelung: Bonus 4: Besondere Relevanz z.B. spezielle Technologie oder Produktion / besondere Innovation / Systemrelevanz (z.B. Wasserstoffproduktion) |
| Ziel 10: Weniger Ungleichheiten | Alle Menschen sollen – unabhängig von Alter, Geschlecht, sexueller Orientierung, Behinderung, ethnischer Zugehörigkeit, Religion, Herkunft oder sozialem und wirtschaftlichem Status – gleiche Möglichkeiten haben. Stichworte: Gleiche Chancen für Menschen mit Behinderung / Gute Integration | | **III. Beschäftigungsrelevante Kriterien / Soziale und gesellschaftliche Kriterien / Gemeinwesen + Corporate Social Responsibility (CSR):** Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung / Maßnahmen zur Eingliederung (Integration, Inklusion, etc.) |
| Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden | Ziel [der Nationalen Stadtentwicklungspolitik] ist eine integrierte Stadtentwicklung, bei der die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen in Städten und Gemeinden gemeinschaftlich gelöst werden. | | **IV. Flächeneffizienz**: Ausschöpfung der baul. Nutzungsmöglichkeiten (GRZ, Geschossigkeit, Park- und Stellflächen, etc.) / Stadtentwicklungspolitische Relevanz / Handlungsbedarf (z.B. Aufwertung des Altstandortes) |
| Ziel 12: Nachhaltig produzieren und konsumieren | Die natürlichen Ressourcen sollen nachhaltig und effizient genutzt werden. / Industrieländer wie Deutschland verfügen über das Wissen und die Mittel in Forschung und Entwicklung zu investieren, Innovationen voranzutreiben und Nachhaltigkeitsmanagementsysteme zu etablieren. | | **V. 1 bzw. V. 2**, diverse Maßnahmen / "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft) |
| Ziel 13: Weltweit Klimaschutz umsetzen | Den Privatsektor für den globalen Klimaschutz mobilisieren. | | **V. 1 bzw. V. 2**, diverse Maßnahmen / "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft) |
| Ziel 14: Leben unter Wasser schützen | Zielt ab auf den Schutz der Ozeane | | Nicht relevant |
| Ziel 15: Leben an Land | Verschlechterung natürlicher Lebensräume und Biodiversitätsverlust verringern | | **V. 1 bzw. V. 2**, diverse Maßnahmen / "Ökokriterien" gem. IPP (Gewerbegebiete der Zukunft) |
| Ziel 16: Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen | Klar ausgelegt auf Ebene der Staaten, für Unternehmen so gut wie nicht relevant | | Nicht relevant |
| Ziel 17: Partnerschaften zur Erreichung der Ziele | Klar ausgelegt auf Ebene der Staaten, für Unternehmen so gut wie nicht relevant | | Nicht relevant |

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13914**
**öffentlich**

**Lübeck, 14.02.2025**

## Vorlage
## -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**2.830 - Kurbetrieb Travemünde**

**Bearbeitung: Jan Ehrich (E-Mail: jan.ehrich@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 107)**

# Satzung der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet im Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde (Strandsatzung)

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 24.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 18.03.2025 | Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**
Die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet im Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde (Strandsatzung) wird in der Fassung der Anlage I beschlossen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.300 Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| 3.320 Ordnungsamt | Zustimmung |
| 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz | Zustimmung |
| | |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Kinder und Jugendliche sind vom Neuerlass der Satzung nicht unmittelbar betroffen.

Die Maßnahme ist:

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

-

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja (Anlage 1)
[X] Nein

| | | |
|---|---|---|
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | X | Nein |
| | | Ja – Begründung: |
| | | - |

| | |
|---|---|
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | - |

**Begründung:**
Die bisher bestehende Satzung mit ihrer letzten Änderung aus dem Jahr 2019 ist durch die Verwaltung auf Grund von drei Handlungsfeldern anzupassen und zu ergänzen:

1. Es sind Änderungen am Regelwerk der Satzung auf Grund der erfolgten Evaluierung des Maßnahmenplans für den Umgang mit Tagesgästen an stark frequentierten Tagen durch die Verwaltung (VO/2023/12005) und des hierzu erfolgten Beschlusses der Bürgerschaft vom 30.05.2024 (VO/2023/12005-04) erforderlich geworden. Hierbei geht es u. a. um eine Herausnahme der bisherigen Ausnahme vom Verbot des Grillens und des offenen Feuers im Bereich des Brodtener Ufers und der Anpassung des Gültigkeitszeitraumes der Satzung.

2. Die Formulierung der Satzung wird an mehreren Stellen mit der zum 01.01.2024 geänderten Satzung der Hansestadt Lübeck über die Erhebung von Kurabgabe und Strandbenutzungsgebühr im Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde harmonisiert, um gleichlautende Formulierungen in beiden Satzungen zu erreichen. Beide Satzungen knüpfen hier an den entsprechenden Positionen an einander an.

3. Abschließend werden eine Konkretisierung und Ergänzung der Ermächtigungsgrundlage auf die aktuellen gesetzlichen Normen sowie verschiedene allgemeine Anpassungen und redaktionelle Änderungen vorgenommen, u. a. zur Beschreibung der räumlichen Geltungsbereiche, zu diesen werden der Satzung Lagepläne beigefügt. Die Liegewiese (Grünstrand) ist kein Meeresstrand im Sinne des Gesetztes und darf daher nicht in den Geltungsbereich der Strandsatzung aufgenommen werden. Die Verwaltung wird für die Kurgrünanlagen des Seebades ein gesondertes Satzungsrecht schaffen. Bisher werden die dortigen Regelungen durch Hausrecht des Kurbetriebes definiert und durchgesetzt.

Die Begründung zu den einzelnen Änderungen an der Satzung aus den oben genannten Handlungsfeldern erfolgt zur besseren Übersicht in der Anlage II in tabellarischer Form.

Auf Grund vieler kleinteiliger Änderungen erfolgt ein Neuerlass anstatt einer Änderung.

**Anlagen:**
I Satzungstext Neuerlass Strandsatzung
II Synopse und Begründung im Einzelnen
III Lagepläne (Anlagen 1, 2 und 3 der Satzung)

Senatorin Pia Steinrücke

LÜBECK Kurbetrieb Travemünde

# Strandsatzung der Hansestadt Lübeck

## Satzung der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet im Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde

vom xx.xx.2025, Neuerlass in Kraft ab xx.xx.2025

**Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/kurbetrieb**

Kurbetrieb Travemünde
Eigenbetrieb der Hansestadt Lübeck
Kirchenstraße 3-5 | 23570 Lübeck
(04502) 804-0
k-direktion@luebeck-tourismus.de
www.luebeck.de/kurbetrieb
www.travemuende-tourismus.de

**Satzung der Hansestadt Lübeck**
**über die Ordnung im Strandgebiet**
**im Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde**
**(Strandsatzung)**
vom xx.xx.2025
Neuerlass in Kraft ab xx.xx.2025

Aufgrund der §§ 4 Abs. 1, Satz 1 und Abs. 2, 134 Abs. 5 und 6 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) in der Fassung vom 28.03.2003 (GVOBl. Schl.-H. 2003, S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.12.2024 (GVOBl. Schl.-H. 2024, S. 957) in Verbindung mit §§ 32 Abs. 2, 34 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H., 2010, S. 301), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.09.2024 (GVOBl. Schl.-H. S. 2024, S. 734) und § 1 der Landesverordnung zur Sondernutzung am Meeresstrand und über Schutzstreifen an Gewässern zweiter Ordnung vom 16.10. 2023 (GVOBl. Schl.-H. 2023, S. 478) sowie § 17 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) vom 19.02.1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2024 (BGBl. 2024, Nr. 234) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx.xx.2025 folgende Satzung erlassen:

## § 1
## Räumlicher und zeitlicher Geltungsbereich

(1) Diese Satzung findet auf die in Abs. 2 genannten Gebiete des Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde der Hansestadt Lübeck Anwendung.

(2) Zum Strandgebiet gehören folgende Bereiche jeweils bis zur Uferlinie:

a) <u>Kurstrand</u>
Der Strand auf der Stadtseite zwischen der Nordermole an der Trave und dem Promenadensteg an der Liegewiese (Grünstrand). In der dieser Satzung als Anlage 1 beigefügten Übersichtskarte, einem Auszug aus der Stadtgebietskarte des Katasteramtes Lübeck im Maßstab 1:3000, ist die Grenze der Strandsatzung schwarz gestrichelt dargestellt.

b) <u>Strand am Brodtener Ufer</u>
Der Strand zwischen dem Gelände der ehemaligen Seebadeanstalt Möwenstein und einer gedachten Linie in Richtung Norden zwischen dem Ende der wasserseitigen Steinschüttung des sogenannten Söhrmanndamm und dem Brodtener Steilufer. In der dieser Satzung als Anlage 2 beigefügten Übersichtskarte, einem Auszug aus der Stadtgebietskarte des Katasteramtes Lübeck im Maßstab 1:3000, ist die Grenze der Strandsatzung schwarz gestrichelt dargestellt.

c) <u>Priwallstrand</u>
Der Strand auf dem Priwall zwischen der Südermole und der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern. In der dieser Satzung als Anlage 3 beigefügten Übersichtskarte, einem Auszug aus der Stadtgebietskarte des Katasteramtes Lübeck im Maßstab 1:3000, ist die Grenze der Strandsatzung schwarz gestrichelt dargestellt.

(3) Zur Verwirklichung des Rechts der Hansestadt Lübeck, einen Teil des Meeresstrandes für den Badebetrieb oder für andere Zwecke zu nutzen (Sondernutzung nach § 34 Abs. 1 LNatSchG) i.V.m. § 1 der Landesverordnung zur Sondernutzung am Meeresstrand und über Schutzstreifen an Gewässern zweiter Ordnung, wird der Gemeingebrauch in den der Sondernutzung unterliegenden Strandabschnitten nach Abs. 2 entsprechend den Regelungen dieser Satzung eingeschränkt.

(4) Die Satzung gilt in der Zeit vom 01. April bis 30. September (einschließlich) eines jeden Jahres (Badesaison).

(5) Der Zeitraum vom 15. Mai bis zum 14. September (einschließlich) eines jeden Jahres stellt den Erhebungszeitraum der Strandbenutzungsgebühr (Sommerkurzeit) dar.

## § 2
## Betreten des Strandgebietes

(1) Außerhalb der Sommerkurzeit können alle Strände zum Verweilen von Personen frei betreten werden, das Wandern entlang der Wasserlinie des gesamten Strandgebietes ist immer frei.

(2) Der Kurstrand und der Priwallstrand dürfen vorbehaltlich des Absatzes 3 in der Sommerkurzeit zum Verweilen nur von Personen betreten werden, die

a) ihren Hauptwohnsitz in der Hansestadt Lübeck haben,

b) ostseecard-Inhaber:in sind,

c) Strandbenutzungsgebühr entrichtet haben,

d) das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben,

e) Schwerbehinderte mit einem Grad der Behinderung von 100 sind,

f) die Begleitperson eines Schwerbehinderten sind, sofern eine ständige Begleitung notwendig ist und dies im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragen ist,

g) die in einem Ausbildungsverhältnis stehen und zu diesem mit entsprechendem Nachweis an Lehrgängen oder Berufsschulunterricht in Lübecker Bildungseinrichtungen teilnehmen,

h) Studierende an den Hoch- und Fachschulen in der Hansestadt Lübeck mit gültigem Studierendenausweis sind oder

i) Teilnehmer:innen an den Lehrgängen der Berufsbildungsstätte der Handwerkskammer oder der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall sind.

Jede dieser Personen hat auch das Recht, sich in den Strandabschnitten der Strandkorbvermietungen aufzuhalten, auch wenn sie keinen Strandkorb mietet, wobei die räumliche Nutzung der einzelnen Strandkörbe nicht eingeschränkt werden darf.

(3) Das Verweilen auf folgenden Strandabschnitten ist frei:

a) Strandabschnitt am Kurstrand
Nur der Strandabschnitt zwischen dem Promenadensteg an der Liegewiese (Grünstrand) und einer gedachten Linie in 150 Meter Entfernung in Richtung Nordermole an der Trave (in der Karte der Anlage 1 mit einer schwarzen durchgezogenen Linie als „Abgabenfrei - 150 m“ gekennzeichneter Bereich).

b) Strand am Brodtener Ufer

c) Strandabschnitt am Priwallstrand
Nur der Strandabschnitt zwischen der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern und einer gedachten Linie in 120 Meter Entfernung Richtung Südermole (in der Karte der Anlage 3 mit einer schwarzen durchgezogenen Linie als „Abgabenfrei -120 m“ gekennzeichneter Bereich).

## § 3
## Verhalten im Strandgebiet

(1) Jede / jeder Strandnutzer:in hat sich während der Badesaison so zu verhalten, dass andere Erholungssuchende nicht belästigt, geschädigt, gefährdet oder behindert werden.

(2) In diesem Zeitraum ist/sind insbesondere verboten

a) das Radfahren, Benutzen und Abstellen von Fahrzeugen, mit Ausnahme von Kinderwagen, Rollstühlen sowie Rettungs- und Strandreinigungsfahrzeugen,

b) musikalische Darbietungen sowie die akustische und optische Wiedergabe mit technischen Geräten, sofern andere Strandbenutzer dadurch gestört werden können,

c) das Wegwerfen (außer in die dafür aufgestellten Behälter), Liegenlassen oder Vergraben von Papier, Speiseresten, Plastikflaschen, Glas, Tabakerzeugnissen (insbesondere Zigaretten- und Zigarrenstummeln) sowie Hundekot und anderen Abfällen,

d) das Abbrennen offener Feuer oder von Feuerwerk, das Grillen oder Kochen,

e) das Aufstellen von Zelten, (ausgenommen sind hiervon offene Strandmuscheln zum Zwecke des Sonnen- / Windschutzes), Wohnwagen und Wohnmobilen sowie das Nächtigen und Campieren,

f) das Steigenlassen mehrleiniger Drachen und Drohnen.

(3) Ballspiele sind an den vom Kurbetrieb dafür eingerichteten Standorten, sowie an den Stränden am Priwall und am Brodtener Ufer gestattet, soweit dadurch Erholungssuchende nicht belästigt werden.

(4) Der Aufenthalt ohne Bekleidung ist ausschließlich in den besonders dafür gekennzeichneten Strandabschnitt (Kennzeichnung: Freikörperkultur – FKK-Beschilderung) gestattet.

## § 4
## Mitführen von Hunden, Reiten und Füttern von Wild

(1) Hunde dürfen gem. § 32 Abs. 2 LNatSchG in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober (einschließlich) in das gesamte Strandgebiet außer in den dafür besonders gekennzeichneten Abschnitten in der Badesaison (Kennzeichnung: Hundestrand-Beschilderung) nicht mitgeführt werden. Ausgenommen sind Diensthunde von Behörden, Hunde des Such- und Rettungsdienstes sowie des Katastrophenschutzes, Blindenführhunde sowie Behindertenbegleithunde im Rahmen ihres bestimmungsgemäßen Einsatzes und ihrer Ausbildung.

(2) Das Reiten ist gem. § 32 Abs. 2 LNatSchG in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober (einschließlich) im gesamten Strandgebiet verboten.

(3) Das Füttern von Wild (insbesondere Möwen und Enten) ist gem. § 18 Abs. 1 LJagdG im gesamten Strandgebiet verboten.

(4) Verstöße gegen die Verbote nach Abs. 1 und 2 können gem. § 57 Abs. 2 Nr. 17 und Abs. 5 LNatSchG, Verstöße gegen das Verbot nach Abs 3 können gem. § 37 Abs. 1 Nr. 9 und Abs. 3 LJagdG geahndet werden.

## § 5
## Wasserfahrzeuge

(1) Wasserfahrzeuge aller Art dürfen nur gelagert, zu Wasser gebracht oder angelandet werden, sofern der Kurbetrieb Travemünde und ggf. weitere zuständigen Behörden eine Genehmigung erteilen.

(2) Der Absatz 1 findet auf Schwimmhilfen ohne Motorisierung, wie zum Beispiel Luftmatratzen, Gummitiere, kleine Schlauchboote, Stand-Up-Paddle-Boards (Stehpaddelbretter), keine Anwendung.

## § 6
## Gewerbliche Betätigung und Werbung im Strandgebiet

(1) Gewerbliche Betätigungen sind nur mit widerruflicher Genehmigung des Kurbetriebes Travemünde erlaubt.

(2) Werbung wie das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen oder Umherfahren von Plakaten oder plakatähnlichen Schriften, Zetteln, Transparenten und sonstigen Werbeträgern ist verboten.

## § 7
## Strandaufsicht

(1) Die von der Hansestadt Lübeck, insbesondere vom Kurbetrieb Travemünde und dem Kommunalen Ordnungsdienst angestellten Personen können konkrete Anordnungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Strand erlassen. Die Polizei ist nach § 168 Abs.1 Nr.3 LVwG grundsätzlich ermächtigt, unaufschiebbare Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Strand zu erlassen, wenn eine rechtzeitige Befassung durch die in Satz 1 genannten Stellen nicht möglich ist.

(2) Den Anordnungen der in Abs. 1 zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Strand genannten Personen, die sich als solche ausweisen können, ist Folge zu leisten.

(3) Personen können z. B. entsprechend § 201 Abs. 1 LVwG des Platzes verwiesen werden, insbesondere dann, wenn sie den Anordnungen nach Abs. 2 nicht Folge leisten. Durch den Kurbetrieb Travemünde kann ein Aufenthaltsverbot für die nach § 1 Abs. 2 dieser Satzung genannten Flächen ausgesprochen werden. Zuwiderhandlungen gegen das Verbot nach Satz 2 können als Hausfriedensbruch strafbar sein.

(4) Geht eine Gefahr oder eine Störung von einer Sache aus oder wird durch die Verwendung einer Sache eine Gefahr oder Störung begründet, so kann diese Sache nach § 210 LVwG sichergestellt und auf Kosten des letzten Gewahrsamsinhabers oder des Eigentümers verwahrt werden.

(5) Den Anordnungen der Mitarbeitenden der Wasserrettungsdienste zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten.

## § 8
## Ausnahmegenehmigungen

Der Kurbetrieb Travemünde kann unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs Ausnahmen von den Vorschriften dieser Satzung genehmigen, die auch mit Auflagen und Bedingungen verbunden sein können.

## § 9
## Haftung

Die Hansestadt Lübeck haftet nur, wenn der Schaden von ihr, ihren Bediensteten oder von ihr beauftragten Personen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist. Dieses gilt nicht bei einer Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit.

## § 10
## Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 134 Abs. 5 Gemeindeordnung handelt, wer im Strandgebiet vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

a) § 3 Abs. 2 a) Rad fährt, sonstige Fahrzeuge – außer Kinderwagen, Rollstühle sowie Rettungs- und Strandreinigungsfahrzeuge - benutzt oder abstellt,

b) § 3 Abs. 2 b) Musik darbietet oder mit technischen Geräten akustische und/oder optische Wiedergaben vornimmt, sofern andere Strandbenutzer dadurch gestört werden können,

c) § 3 Abs. 2 c) Papier, Speisereste, Plastikflaschen, Glas, Tabakerzeugnisse (insbesondere Zigaretten- und Zigarrenstummel) sowie Hundekot und andere Abfälle wegwirft, liegen lässt oder vergräbt, ohne die dafür aufgestellten Behälter zu nutzen,

d) § 3 Abs. 2 d) offenes Feuer oder Feuerwerk abbrennt, grillt oder kocht,

e) § 3 Abs. 2 e) Zelte, Wohnwagen sowie Wohnmobile aufstellt, nächtigt oder campiert,

f) § 3 Abs. 2 f) mehrleinige Drachen oder Drohnen steigen lässt,

g) § 3 Abs. 4 sich ohne Bekleidung außerhalb der besonders dafür gekennzeichneten Strandabschnitte (Freikörperkultur - FKK) aufhält,

h) einer Anordnung nach § 7 wiederholt nicht nachkommt.

(2) Ordnungswidrigkeiten nach dieser Satzung können mit einer Geldbuße geahndet werden, sie beträgt nach § 17 Abs. 1 OWiG mindestens 5 Euro, höchstens 1.000 Euro.

## § 11
## Inkrafttreten

(1) Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet des Ostseeheilbades Travemünde (Strandsatzung) vom 04.09.2003 zuletzt geändert durch die 4. Änderungssatzung vom 01.04.2019 außer Kraft.

Lübeck, den xx.xx.2025

Der Bürgermeister
der Hansestadt Lübeck

# Anlage II – Synopse und Begründung im Einzelnen

Legende zum Änderungsbedarf: GELB = Änderung, HELLGRAU = redaktionelle Anpassung

| Alte Fassung<br>der bestehenden Satzung | | Neue Fassung<br>Neuerlass 2025 | Begründung<br>im Einzelnen |
|---|---|---|---|
| **Satzung<br>der Hansestadt Lübeck über die Ordnung<br>im Strandgebiet des Ostseeheilbades Travemünde<br>(Strandsatzung)** | | **Satzung<br>der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet<br>im Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde<br>(Strandsatzung)** | Es wird hier analog der Satzung für Kurabgabe und Strandbenutzungsgebühr die Formulierung zum Stadtteil als Kurort und Seeheilbad aufgenommen. |
| Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 10.12.2014 (GVOBl. Schleswig-Holstein, S. 473) in Verbindung mit §§ 32 Abs. 2, 34 Abs. 1 des Landesnaturschutzgesetzes (LNatschG vom 24. Februar 2010 zuletzt geändert durch Art. 2 Ges. v. 13.12.2018, GVOBl. S. 773) und § 1 der Landesverordnung zur Sondernutzung am Meeresstrand und über Schutzstreifen an Gewässern zweiter Ordnung vom 15. 11. 2018 (GVOBl. 2018, S. 751) wird die Satzung über die Ordnung im Strandgebiet des Ostseeheilbades Travemünde (Strandsatzung) vom 04.09.2003 (Lübecker Stadtzeitung vom 23.09.2003) in der Fassung der Änderungssatzung vom 02.05.2016 (Lübecker Stadtzeitung vom 17.05.2016) nach Beschluss durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom 28.03.2019 wie folgt geändert: | | Aufgrund der §§ 4 Abs. 1, Satz 1 und Abs. 2, 134 Abs. 5 und 6 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) in der Fassung vom 28.03.2003 (GVOBl. Schl.-H. 2003, S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13.12.2024 (GVOBl. Schl.-H. 2024, S. 957) in Verbindung mit §§ 32 Abs. 2, 34 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H., 2010, S. 301), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.09.2024 (GVOBl. Schl.-H. S. 2024, S. 734) und § 1 der Landesverordnung zur Sondernutzung am Meeresstrand und über Schutzstreifen an Gewässern zweiter Ordnung vom 16.10. 2023 (GVOBl. Schl.-H. 2023, S. 478) sowie § 17 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) vom 19.02.1987 (BGBl. I S. 602), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2024 (BGBl. 2024, Nr. 234) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx.xx.2025 folgende Satzung erlassen: | Auf Grund des Zitiergebotes erfolgt eine Konkretisierung und Ergänzung der Ermächtigungsgrundlage. |
| **§ 1<br>Anwendungsbereich**<br><br>(1) Diese Satzung findet auf die in Abs. 2 genannten Gebiete des Ostseeheilbades Travemünde Anwendung.<br><br>(2) Zum Strandgebiet gehören folgende Bereiche: | | **§ 1<br>Räumlicher und zeitlicher Geltungsbereich**<br><br>(1) Diese Satzung findet auf die in Abs. 2 genannten Gebiete des Stadtteil Kurort und Seeheilbad Travemünde der Hansestadt Lübeck Anwendung.<br><br>(2) Zum Strandgebiet gehören folgende Bereiche jeweils bis zur Uferlinie: | Anpassung der Bezeichnung des Paragraphen zur Klarheit.<br><br>Es wird hier analog der Kurabgabesatzung die Formulierung zum Stadtteil als Kurort und Seeheilbad der Hansestadt Lübeck aufgenommen.<br><br>Klarstellung des Bereiches bis zur Uferlinie. |

| | | |
|---|---|---|
| a) Kurstrand:<br>- Strand auf der Stadtseite zwischen der Nordermole und der Abgrenzung bei der nördlichen Abfahrrampe (Promenadensteg) | a) Kurstrand<br>Der Strand auf der Stadtseite zwischen der Nordermole an der Trave und dem Promenadensteg an der Liegewiese (Grünstrand). In der dieser Satzung als Anlage 1 beigefügten Übersichtskarte, einem Auszug aus der Stadtgebietskarte des Katasteramtes Lübeck im Maßstab 1:3000, ist die Grenze der Strandsatzung schwarz gestrichelt dargestellt. | Es erfolgt eine Anpassung der Formulierung zur besseren Orientierung und Verständlichkeit.<br>Die bestehende Karte der Sondernutzungserlaubnis wird zur besseren Übersicht als Anlage zur Satzung aufgenommen. |
| b) Strand am Brodtener Ufer:<br>- Strand zwischen der Seebadeanstalt Möwenstein und einer gedachten Linie in Richtung Norden zwischen dem Ende der wasserseitigen Steinschüttung (Söhrmanndamm) und dem Steilufer | b) Strand am Brodtener Ufer<br>Der Strand zwischen dem Gelände der ehemaligen Seebadeanstalt Möwenstein und einer gedachten Linie in Richtung Norden zwischen dem Ende der wasserseitigen Steinschüttung des sogenannten Söhrmanndamm und dem Brodtener Steilufer. In der dieser Satzung als Anlage 2 beigefügten Übersichtskarte, einem Auszug aus der Stadtgebietskarte des Katasteramtes Lübeck im Maßstab 1:3000, ist die Grenze der Strandsatzung schwarz gestrichelt dargestellt. | Die Bezeichnung der Seebadeanstalt wird angepasst, da diese zwar als bauliche Landmarke noch vorhanden ist, eine aktive Nutzung als Seebadeanstalt jedoch nicht mehr erfolgt.<br>Es erfolgt eine Anpassung der Formulierung.<br>Die bestehende Karte der Sondernutzungserlaubnis wird zur besseren Übersicht als Anlage zur Satzung aufgenommen. |
| c) Priwallstrand:<br>- Strand auf dem Priwall zwischen der Südermole und der Landesgrenze zu Mecklenburg Vorpommern | c) Priwallstrand<br>Der Strand auf dem Priwall zwischen der Südermole und der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern. In der dieser Satzung als Anlage 3 beigefügten Übersichtskarte, einem Auszug aus der Stadtgebietskarte des Katasteramtes Lübeck im Maßstab 1:3000, ist die Grenze der Strandsatzung schwarz gestrichelt dargestellt. | Es erfolgt eine Anpassung der Formulierung.<br>Die bestehende Karte der Sondernutzungserlaubnis wird zur besseren Übersicht als Anlage zur Satzung aufgenommen. |
| (3) Zur Verwirklichung des Rechts der Hansestadt Lübeck, einen Teil des Meeresstrandes für den Badebetrieb oder für andere Zwecke zu nutzen (Sondernutzung nach § 34 Abs. 1 LNatSchG i.V.m. § 1 der Landesverordnung zur Sondernutzung am Meeresstrand und über Schutzstreifen an Gewässern II. Ordnung), wird der Gemeingebrauch in den der Sondernutzung unterliegenden Strandabschnitten nach Abs. 2 entsprechend den Regelungen dieser Satzung eingeschränkt. | (3) Zur Verwirklichung des Rechts der Hansestadt Lübeck, einen Teil des Meeresstrandes für den Badebetrieb oder für andere Zwecke zu nutzen (Sondernutzung nach § 34 Abs. 1 LNatSchG) i.V.m. § 1 der Landesverordnung zur Sondernutzung am Meeresstrand und über Schutzstreifen an Gewässern zweiter Ordnung, wird der Gemeingebrauch in den der Sondernutzung unterliegenden Strandabschnitten nach Abs. 2 entsprechend den Regelungen dieser Satzung eingeschränkt. | Es erfolgt eine Anpassung der Schreibweise. |
| (4) Unter Sommerkurzeit ist die Zeit vom 15. Mai bis zum 14. September (einschließlich) eines jeden Jahres zu verstehen. | (4) Die Satzung gilt in der Zeit vom 01. April bis 30. September (einschließlich) eines jeden Jahres (Badesaison). | Der Geltungszeitraum der Satzung wird auf die bestehende Regelung aus der Sondernutzung des Meeresstrandes als Rechtsgrundlage angepasst. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | (5) Der Zeitraum vom 15. Mai bis zum 14. September (einschließlich) eines jeden Jahres stellt den Erhebungszeitraum der Strandbenutzungsgebühr (Sommerkurzeit) dar. | Es wird ein neuer Absatz 5 eingefügt, der bereits an dieser Stelle den Erhebungszeitraum der Strandbenutzungsgebühr als Sommerkurzeit definiert. |
| **§ 2**<br>**Betreten des Strandgebietes** | | **§ 2**<br>**Betreten des Strandgebietes** | |
| | | (1) Außerhalb der Sommerkurzeit können alle Strände zum Verweilen von Personen frei betreten werden. Das Wandern entlang der Wasserlinie des gesamten Strandgebietes ist immer frei. | Es wird ein neuer Absatz 1 eingefügt, der bereits an dieser Stelle den freien Zugang außerhalb der Sommerkurzeit definiert. Das Wandern entlang der Wasserlinie wird aus dem Absatz 3 in den Absatz 1 nach oben gezogen. |
| (1) Der Kurstrand darf vorbehaltlich des Absatzes 3 in der Sommerkurzeit zum Verweilen nur von Personen betreten werden, die | | (2) Der Kurstrand und der Priwallstrand dürfen vorbehaltlich des Absatzes 3 in der Sommerkurzeit zum Verweilen nur von Personen betreten werden, die | Aus Absatz 1 wird Absatz 2. Der Priwallstrand wird in den Absatz 2 mit aufgenommen und die Regelungen für beide Strandbereiche analog der Satzung für Kurabgabe und Strandbenutzungsgebühr vereinheitlicht. |
| a) ihren Hauptwohnsitz in der Hansestadt Lübeck haben oder | | a) ihren Hauptwohnsitz in der Hansestadt Lübeck haben, | |
| b) OstseeCard-Inhaber/Inhaberinnen sind oder | | b) ostseecard-Inhaber:in sind, | Redaktionelle Anpassung |
| c) Strandbenutzungsgebühr entrichtet haben oder | | c) Strandbenutzungsgebühr entrichtet haben, | |
| d) das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben oder | | d) das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, | |
| e) zu 100 % schwerbehindert sind oder | | e) Schwerbehinderte mit einem Grad der Behinderung von 100 sind, | Es erfolgt eine Anpassung der Formulierung. |
| f) die Begleitperson einer/eines Schwerbehinderten sind, sofern eine ständige Begleitung notwendig ist und dies im Ausweis der/des Schwerbehinderten eingetragen ist. | | f) die Begleitperson eines Schwerbehinderten sind, sofern eine ständige Begleitung notwendig ist und dies im Ausweis des Schwerbehinderten eingetragen ist, | |
| | | g) die in einem Ausbildungsverhältnis stehen und zu diesem mit entsprechendem Nachweis an Lehrgängen oder Berufsschulunterricht in Lübecker Bildungseinrichtungen teilnehmen, | Hierzu siehe oben. |
| | | h) Studierende an den Hoch- und Fachschulen in der Hansestadt Lübeck mit gültigem Studierendenausweis sind oder | Hierzu siehe oben. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | i) Teilnehmer:innen an den Lehrgängen der Berufsbildungsstätte der Handwerkskammer oder der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall sind. | Hierzu siehe oben. |
| Jede dieser Personen hat das Recht, sich in den Strandabschnitten der Strandkorbvermieter aufzuhalten, auch wenn sie keinen Strandkorb mietet. | | Jede dieser Personen hat auch das Recht, sich in den Strandabschnitten der Strandkorbvermietungen aufzuhalten, auch wenn sie keinen Strandkorb mietet, wobei die räumliche Nutzung der einzelnen Strandkörbe nicht eingeschränkt werden darf. | Redaktionelle Anpassung<br><br>Es erfolgt hier eine Klarstellung zum Verhalten. |
| (2) Der Priwallstrand darf vorbehaltlich des Absatzes 3 in der Sommerkurzeit zum Verweilen nur von Personen betreten werden, die<br><br>a) ihren Hauptwohnsitz in der Hansestadt Lübeck haben oder<br><br>b) OstseeCard-Inhaber/Inhaberinnen sind oder<br><br>c) Strandbenutzungsgebühren entrichtet haben oder<br><br>d) das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben oder<br><br>e) zu 100 % schwerbehindert sind oder<br><br>f) die Begleitperson einer/eines Schwerbehinderten sind, sofern eine ständige Begleitung notwendig ist und dies im Ausweis der/des Schwerbehinderten eingetragen ist oder<br><br>g) im Kurabgabenerhebungsgebiet in einem Ausbildungsverhältnis stehen, wenn sie ihren Hauptwohnsitz im Kurabgabenerhebungsgebiet haben oder<br><br>h) Studierende an den Hoch- und Fachschulen in der Hansestadt Lübeck mit gültigem Studentenausweis sind oder<br><br>i) Teilnehmer an Lehrgängen der Berufsbildungsstätte der Handwerkskammer oder der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall sind. | | | Der Priwallstrand wird in den Absatz 2 mit aufgenommen und die Regelungen unter Absatz 3 entfallen. |

| | | |
|---|---|---|
| (3) Das Wandern entlang der Wasserlinie des gesamten Strandgebietes und das Verweilen auf folgenden Strandabschnitten<br><br>a) Strand am Brodtener Ufer:<br>Strandabschnitt zwischen der Seebadeanstalt Möwenstein und einer gedachten Linie in Richtung Norden zwischen dem Ende der wasserseitigen Steinschüttung (Söhrmanndamm) und dem Steilufer<br><br>b) Kurstrand:<br>Strandabschnitt zwischen dem Promenadensteg zu Beginn der Liegewiese und einer gedachten Linie in 150 Meter Entfernung Richtung Nordermole<br><br>c) Priwallstrand<br>Strandabschnitt zwischen der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern und einer gedachten Linie in 120 Meter Entfernung Richtung Südermole<br><br>sind frei. | | (3) Das Verweilen auf folgenden Strandabschnitten ist frei:<br><br>a) Strandabschnitt am Kurstrand<br>Nur der Strandabschnitt zwischen dem Promenadensteg an der Liegewiese (Grünstrand) und einer gedachten Linie in 150 Meter Entfernung in Richtung Nordermole an der Trave (in der Karte der Anlage 1 mit einer schwarzen durchgezogenen Linie als „Abgabenfrei -150 m“ gekennzeichneter Bereich).<br><br>b) Strand am Brodtener Ufer<br><br>c) Strandabschnitt am Priwallstrand<br>Nur der Strandabschnitt zwischen der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern und einer gedachten Linie in 120 Meter Entfernung Richtung Südermole (in der Karte der Anlage 3 mit einer schwarzen durchgezogenen Linie als „Abgabenfrei -120 m“ gekennzeichneter Bereich). | Das Wandern entlang der Wasserlinie ist in Absatz 1 geregelt. Die Worte werden vom Ende des Absatzes nach oben geholt.<br><br>Die Reihenfolge der Abschnitte wird auf den § 2 angepasst.<br><br>Es erfolgt eine Anpassung der Formulierung.<br><br>Es wird der Verweis auf die Darstellung in der Karte ergänzt.<br><br>Es erfolgt eine Anpassung der Formulierung.<br><br>Es wird der Verweis auf die Darstellung in der Karte ergänzt. |
| **§ 3**<br>**Verhalten im Strandgebiet**<br><br>(1) Jeder Strandnutzer hat sich während der Sommerkurzeit so zu verhalten, dass andere Erholungssuchende nicht belästigt werden.<br><br>(2) Insbesondere ist/sind<br><br>a) das Radfahren, Benutzen und Abstellen von Fahrzeugen - außer Kinderwagen und Rollstühlen -, | | **§ 3**<br>**Verhalten im Strandgebiet**<br><br>(1) Jede / jeder Strandnutzer:in hat sich während der Badesaison so zu verhalten, dass andere Erholungssuchende nicht belästigt, geschädigt, gefährdet oder behindert werden.<br><br>(2) In diesem Zeitraum ist/sind insbesondere verboten<br><br>a) das Radfahren, Benutzen und Abstellen von Fahrzeugen, mit Ausnahme von Kinderwagen, Rollstühlen sowie Rettungs- und Strandreinigungsfahrzeugen, | Redaktionelle Anpassung, Anpassung Begrifflichkeit<br><br>Konkretisierung der Verhaltensmaßgabe<br><br>Das Wort „verboten“ wird nach oben geholt und zur Klarstellung um „in diesem Zeitraum“ ergänzt.<br><br>Zur Klarstellung erfolgt die Aufnahme der Fahrzeuge für die Strandreinigung, da diese regelmäßig im Einsatz sind. |

| | | |
|---|---|---|
| b) musikalische Darbietungen sowie die akustische und optische Wiedergabe mit technischen Geräten, sofern andere Strandbenutzer dadurch gestört werden können, | b) musikalische Darbietungen sowie die akustische und optische Wiedergabe mit technischen Geräten, sofern andere Strandbenutzer dadurch gestört werden können, | unverändert |
| c) das Wegwerfen von Papier, Obst- und Speiseresten, Flaschen, Glas, Zigaretten- und Zigarrenstummeln und anderen Abfällen, außer in die dafür aufgestellten Behälter, | c) das Wegwerfen (außer in die dafür aufgestellten Behälter), Liegenlassen oder Vergraben von Papier, Speiseresten, Plastikflaschen, Glas, Tabakerzeugnissen (insbesondere Zigaretten- und Zigarrenstummeln) sowie Hundekot und anderen Abfällen, | Konkretisierung der Verhaltensmaßgabe |
| d) das Abbrennen offener Feuer, das Grillen sowie das Lagern, ausgenommen das Strandgebiet nach § 1 Abs. 2 Buchstabe b), | d) das Abbrennen offener Feuer oder von Feuerwerk, das Grillen oder Kochen, | Es erfolgt hier die Konkretisierung zum Abbrennen von Feuerwerken und zum Kochen.<br><br>Die Ausnahmeregelung im Bereich des Strandes am Brodtener Ufer wird herausgenommen, da in diesem Bereich ohnehin ein ganzjähriges Verbot nach WaldSchV SH besteht. |
| e) das Aufstellen von Zelten, Wohnwagen sowie Wohnmobilen, | e) das Aufstellen von Zelten, (ausgenommen sind hiervon offene Strandmuscheln zum Zwecke des Sonnen- / Windschutzes), Wohnwagen und Wohnmobilen sowie das Nächtigen und Campieren, | Strandmuscheln werden für den Sonnen- / Windschutz vom Aufstellverbot ausgenommen. Das Nächtigen und Campieren werden zur Konkretisierung aufgenommen. |
| f) das Steigenlassen mehrleiniger Drachen<br><br>verboten. | f) das Steigenlassen mehrleiniger Drachen und Drohnen. | Neben den mehrleinigen Drachen wird hier das Steigenlassen von Drohnen aufgenommen, da auch von diesen eine Gefahr für die Badegäste ausgehen kann. |
| (3) Ballspiele sind an den vom Kurbetrieb dafür eingerichteten Standorten, sowie an den Stränden am Priwall und am Brodtener Ufer gestattet, soweit dadurch Erholungssuchende nicht belästigt werden. | (3) Ballspiele sind an den vom Kurbetrieb dafür eingerichteten Standorten, sowie an den Stränden am Priwall und am Brodtener Ufer gestattet, soweit dadurch Erholungssuchende nicht belästigt werden. | unverändert |
| | (4) Der Aufenthalt ohne Bekleidung ist ausschließlich in den besonders dafür gekennzeichneten Strandabschnitt (Kennzeichnung: Freikörperkultur – FKK-Beschilderung) gestattet. | Zur Klarstellung wird für die Freikörperkultur (FKK) auf die hierfür ausgewiesenen Strandabschnitte verwiesen. |

| | | |
|---|---|---|
| **§ 4**<br>**Mitbringen von Hunden und Reiten** | **§ 4**<br>**Mitführen von Hunden, Reiten und Füttern von Wild** | Redaktionelle Anpassung, Aufnahme der Fütterung von Wild |
| (1) Hunde dürfen in der Zeit vom 1. April bis 30. September (einschließlich) in das gesamte Strandgebiet außer in den dafür besonders gekennzeichneten Abschnitten (Hundestrand) nicht mitgebracht werden. Ausgenommen sind Dienst-, Behindertenbegleit- und Blindenhunde, die ihrer Bestimmung gemäß mitgeführt werden. | (1) Hunde dürfen gem. § 32 Abs. 2 LNatSchG in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober (einschließlich) in das gesamte Strandgebiet außer in den dafür besonders gekennzeichneten Abschnitten (Kennzeichnung: Hundestrand-Beschilderung) nicht mitgeführt werden. Ausgenommen sind Diensthunde von Behörden, Hunde des Such- und Rettungsdienstes sowie des Katastrophenschutzes, Blindenführhunde sowie Behindertenbegleithunde im Rahmen ihres bestimmungsgemäßen Einsatzes und ihrer Ausbildung. | Anpassung des Zeitraumes auf die gesetzliche Regelung aus dem Landesnaturschutzgesetzes.<br><br>Redaktionelle Anpassung<br><br>Anpassung auf die Formulierung im Gesetz. |
| (2) Das Reiten ist im gesamten Strandgebiet in der Zeit vom 1. April bis 30. September einschließlich verboten. | (2) Das Reiten ist gem. § 32 Abs. 2 LNatSchG in der Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober (einschließlich) im gesamten Strandgebiet verboten. | Anpassung des Zeitraumes auf die gesetzliche Regelung aus dem Landesnaturschutzgesetzes. |
| | (3) Das Füttern von Wild (Wasservögel, Fische und andere Tiere) ist gem. § 18 Abs. 1 LJagdG im gesamten Strandgebiet verboten. | Das Verbot des Fütterns von Wildtieren aus dem LJagdG wird in den Satzungstext mit aufgenommen und hierzu ein neuer Absatz 3 eingefügt. |
| | (4) Verstöße gegen die Verbote nach Abs. 1 und 2 können gem. § 57 Abs. 2 Nr. 17 und Abs. 5 LNatSchG geahndet werden. Verstöße gegen das Verbot nach Abs 3 können gem. § 37 Abs. 1 Nr. 9 und Abs. 3 LJagdG geahndet werden. | Es werden die Ahndungen aus dem LNatSchG und LJagdG aufgenommen, hierzu wird ein neuer Absatz 4 eingefügt. |
| **§ 5**<br>**Wasserfahrzeuge** | **§ 5**<br>**Wasserfahrzeuge** | |
| (1) Wasserfahrzeuge aller Art dürfen mit Genehmigung des Kurbetriebs Travemünde nur am Kurstrand und am Priwallstrand gelagert werden. | (1) Wasserfahrzeuge aller Art dürfen nur gelagert, zu Wasser gebracht oder angelandet werden, sofern der Kurbetrieb Travemünde und ggf. weitere zuständigen Behörden eine Genehmigung erteilen. | Die Formulierung zu den Regelungen wird angepasst, konkretisiert und zu einem Absatz zusammengefasst. |
| (2) Wer Wasserfahrzeuge aller Art im gesamten Strandgebiet zu Wasser bringen oder anlanden will, bedarf der Genehmigung des Kurbetriebs Travemünde, der diese nur im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde erteilen kann. | | Absatz 2 entfällt, da die Regelungen in den Absatz 1 aufgenommen wurden. |
| (3) Die Absätze 1 und 2 finden auf aufblasbare Schwimmhilfen, wie zum Beispiel Luftmatratzen, aufblasbare Gummitiere, kleine aufblasbare Schlauchboote, keine Anwendung. | (2) Der Absatz 1 findet auf Schwimmhilfen ohne Motorisierung, wie zum Beispiel Luftmatratzen, Gummitiere, kleine Schlauchboote, Stand-Up-Paddle-Boards (Stehpaddelbretter), keine Anwendung. | Der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 2.<br>Auf Grund der am Markt verfügbaren Kleinstmotoren wird ergänzt, dass nur Schwimmhilfen ohne Motorisierung von den Absätzen 1 und 2 ausgenommen sind. Von dieser Ausnahme sind auch sogenannte SUPs erfasst. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **§ 6**<br>**Gewerbliche Betätigung und Werbung**<br><br>Im Strandgebiet sind gewerbliche Betätigung und Werbung sowie das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen oder Umherfahren von Plakaten oder plakatähnlichen Schriften, Zetteln, Transparenten und sonstigen Werbeträgern nur mit widerruflicher Genehmigung des Kurbetriebes Travemünde erlaubt. | | **§ 6**<br>**Gewerbliche Betätigung und Werbung im Strandgebiet**<br><br>(1) Gewerbliche Betätigungen sind nur mit widerruflicher Genehmigung des Kurbetriebes Travemünde erlaubt.<br><br>(2) Werbung wie das Ankleben, Anheften, Verteilen, Umhertragen oder Umherfahren von Plakaten oder plakatähnlichen Schriften, Zetteln, Transparenten und sonstigen Werbeträgern ist verboten. | Die Überschrift wird ergänzt.<br><br>Anpassung der Formulierung. Genehmigungen werden vom Kurbetrieb u. a. für die Vermietung von Strandkörben, den Verleih von Tretbooten und den Beach-Club erteilt.<br><br>Die Werbung wird in einem separaten Absatz geregelt und verboten, da hier keine Ausnahmen genehmigt werden. |
| **§ 7**<br>**Strandaufsicht**<br><br>(1) Den Anordnungen der vom Kurbetrieb Travemünde zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Strand angestellten oder beauftragten Personen, die sich als solche ausweisen können, ist Folge zu leisten.<br><br>(2) Personen, die diesen Anordnungen nicht folgen, können von den in Abs. 1) genannten Personen des Strandes verwiesen werden. Weigerungen werden als Hausfriedensbruch strafrechtlich verfolgt. | | **§ 7**<br>**Strandaufsicht**<br><br>(1) Die von der Hansestadt Lübeck, insbesondere vom Kurbetrieb Travemünde und dem Kommunalen Ordnungsdienst angestellten Personen können konkrete Anordnungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Strand erlassen. Die Polizei ist nach § 168 Abs.1 Nr.3 LVwG grds.ermächtigt, unaufschiebbare Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Strand zu erlassen, wenn eine rechtzeitige Befassung durch die in Satz 1 genannten Stellen nicht möglich ist.<br><br>(2) Den Anordnungen der in Abs. 1 zur Aufrechterhaltung der Ordnung am Strand genannten Personen, die sich als solche ausweisen können, ist Folge zu leisten.<br><br>(3) Personen können z. B. entsprechend § 201 Abs. 1 LVwG des Platzes verwiesen werden, insbesondere dann, wenn sie den Anordnungen nach Abs. 2 nicht Folge leisten. Durch den Kurbetrieb Travemünde kann ein Aufenthaltsverbot für die nach § 1 Abs. 2 dieser Satzung genannten Flächen ausgesprochen werden. Zuwiderhandlungen gegen das Verbot nach Satz 2 können als Hausfriedensbruch strafbar sein.<br><br>(4) Geht eine Gefahr oder eine Störung von einer Sache aus oder wird durch die Verwendung einer Sache eine Gefahr oder Störung begründet, so kann diese Sache nach § 210 LVwG sichergestellt und auf Kosten des letzten Gewahrsamsinhabers oder des Eigentümers verwahrt werden. | Zur Definition, wer Anordnungen erlassen kann wird ein neuer Absatz 1 eingefügt. Neben dem Kurbetrieb Travemünde werden der Kommunale Ordnungsdienst und die Polizei erfasst.<br><br>Aus Absatz 1 wird Absatz 2.<br>Anpassung der Formulierung auf Grund des neuen Absatz 1.<br><br>Aus Absatz 2 wird Absatz 3.<br>Es wird hier ergänzend der Platzverweis aufgenommen und eine Anpassung der Formulierung vorgenommen.<br><br>Es wird einer neuer Absatz 4 eingefügt, in dem auf die Sicherstellung einer Sache bei Gefahr oder Störung nach dem LVwG hingewiesen wird. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | (5) Den Anordnungen der Mitarbeitenden der Wasserrettungsdienste zur Absicherung des Badebetriebes ist Folge zu leisten. | Es wird einer neuer Absatz 5 eingefügt, die mit der Sicherung des Badebetriebes beauftragten Organisationen bzw. deren Mitarbeitende werden hier für Anordnungen im Rahmen des Badebetriebes mit aufgenommen. |
| **§ 8**<br>**Ausnahmegenehmigungen**<br><br>Der Kurbetrieb Travemünde kann unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs Ausnahmen von den Vorschriften dieser Satzung genehmigen, die auch mit Auflagen und Bedingungen verbunden sein können. | | **§ 8**<br>**Ausnahmegenehmigungen**<br><br>Der Kurbetrieb Travemünde kann unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs Ausnahmen von den Vorschriften dieser Satzung genehmigen, die auch mit Auflagen und Bedingungen verbunden sein können. | unverändert |
| **§ 9**<br>**Haftung**<br><br>Die Hansestadt Lübeck haftet nur, wenn der Schaden von ihr, ihren Bediensteten oder von ihr beauftragten Personen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist. Dieses gilt nicht bei einer Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit. | | **§ 9**<br>**Haftung**<br><br>Die Hansestadt Lübeck haftet nur, wenn der Schaden von ihr, ihren Bediensteten oder von ihr beauftragten Personen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist. Dieses gilt nicht bei einer Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit. | unverändert |
| **§ 10**<br>**Ordnungswidrigkeiten**<br><br>(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 134 Abs. 5 Gemeindeordnung handelt, wer im Strandgebiet vorsätzlich oder fahrlässig entgegen<br><br>a) § 3 Abs. 2 a) Rad fährt, sonstige Fahrzeuge – außer Kinderwagen und Rollstühlen - benutzt oder abstellt,<br><br>b) § 3 Abs. 2 b) Musik darbietet oder mit technischen Geräten akustische und/oder optische Wiedergaben vornimmt, sofern andere Strandbenutzer dadurch gestört werden können,<br><br>c) 3 Abs. 2 c) Papier, Obst- und Speisereste, Flaschen, Glas, Zigaretten- oder Zigarrenstummel und andere Abfälle wegwirft, ohne die dafür aufgestellten Behälter zu nutzen | | **§ 10**<br>**Ordnungswidrigkeiten**<br><br>(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 134 Abs. 5 Gemeindeordnung handelt, wer im Strandgebiet vorsätzlich oder fahrlässig entgegen<br><br>a) § 3 Abs. 2 a) Rad fährt, sonstige Fahrzeuge – außer Kinderwagen, Rollstühle sowie Rettungs- und Strandreinigungsfahrzeugen - benutzt oder abstellt,<br><br>b) § 3 Abs. 2 b) Musik darbietet oder mit technischen Geräten akustische und/oder optische Wiedergaben vornimmt, sofern andere Strandbenutzer dadurch gestört werden können,<br><br>c) § 3 Abs. 2 c) Papier, Speisereste, Plastikflaschen, Glas, Tabakerzeugnisse (insbesondere Zigaretten- und Zigarrenstummeln) sowie Hundekot und andere Abfälle wegwirft, liegen lässt oder vergräbt, ohne die dafür aufgestellten Behälter zu nutzen, | Ergänzung der Fahrzeuge zur Klarstellung.<br><br>unverändert<br><br>Hier wird analog der Änderungen in § 3 Abs. 2 c) angepasst. |

| | | |
|---|---|---|
| d) § 3 Abs. 2 d) offene Feuer abbrennt, grillt sowie lagert, ausgenommen das Strandgebiet nach § 1 Abs. 2 Buchstabe b), | d) § 3 Abs. 2 d) offener Feuer oder Feuerwerk abbrennt, grillt oder kocht, | Hier wird analog der Änderungen in § 3 Abs. 2 d) angepasst. |
| e) § 3 Abs. 2 e) Zelte, Wohnwagen sowie Wohnmobile aufstellt, | e) § 3 Abs. 2 e) Zelte, Wohnwagen sowie Wohnmobile aufstellt, nächtigt oder campiert, | Hier wird analog der Änderungen in § 3 Abs. 2 e) angepasst. |
| f) § 3 Abs. 2 f) mehrleinige Drachen steigen lässt. | f) § 3 Abs. 2 f) mehrleinige Drachen oder Drohnen steigen lässt, | Hier wird analog der Änderungen in § 3 Abs. 2 f) angepasst. |
| | g) § 3 Abs. 4 sich ohne Bekleidung außerhalb der besonders dafür gekennzeichneten Strandabschnitte (Freikörperkultur - FKK) aufhält, | Hier wird analog der Ergänzung in § 3 Abs. 4 ergänzt und einer neuer Buchstabe g) geschaffen. |
| g) § 4 Abs. 1 Hunde, außer in den dafür besonders gekennzeichneten Abschnitten (Hundestrand) und der Zeit vom 1. April bis zum 30. September (einschließlich) mitführt, ohne dass es sich um bestimmungsgemäß eingesetzte Dienst-, Behindertenbegleit - oder Blindenhunde handelt,<br>h) § 4 Abs. 2 in der Zeit vom 1. April bis zum 30. September reitet. | | Die Tatbestände und die Ahnung zum Mitführen von Hunden und Reiten sind nunmehr in § 4 Abs. 3 geregelt. |
| | h) einer Anordnung nach § 7 wiederholt nicht nachkommt. | Es wird hier die ergänzende Möglichkeit eines Bußgeldes bei Verweigerung gegen Anordnungen der Strandaufsicht aufgenommen und ein neuer Buchstabe h) geschaffen. |
| (2) Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße geahndet werden. Sie beträgt bis zu 500 Euro. | (2) Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße geahndet werden, sie beträgt nach § 17 Abs. 1 OWiG mindestens 5 Euro, höchstens 1.000 Euro. | Die Höhe des Bußgeldes wird an die Regelungen des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) angepasst. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | **§ 11**<br>**Inkrafttreten** | Es wird ein neuer § 11 zur Regelung des Inkrafttretens eingefügt. |
| | | (1) Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. | Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft und löst damit die bisherige Satzung ab. |
| | | (2) Gleichzeitig tritt die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Ordnung im Strandgebiet des Ostseeheilbades Travemünde (Strandsatzung) vom 04.09.2003 zuletzt geändert durch die 4. Änderungssatzung vom 01.04.2019 außer Kraft. | |
| Lübeck, den 01.04.2019<br>Der Bürgermeister | | Lübeck, den xx.xx.2025<br><br>Der Bürgermeister<br>der Hansestadt Lübeck | Hier folgt das Datum der Ausfertigung. |

Badesteg
Wachturm
WC
Promenadensteg
Kein Badeeinstieg
Badesteg
Promenade
Abgabefrei - 150m
WC
DLRG
DLRG-Steg
Badeeinstieg-Möglichkeit
TOP 5.6
Kurstrand
Seebrücke
Badeeinstieg-Möglichkeit
WC
Wachturm
Promenade
WC
Trampolin
Beach-Lounge
Spielplatz
Mehrzweckbereich für wasser- oder strandbezogene Sonderveranstaltungen
Weg zur Mole

LÜBECK Kurbetrieb Travemünde
Strandsatzung
**Anlage 1**
Kurstrand

Luftbild vom 21.04.2013

Grenze des Geltungsbereiches
Strandkorbzone
Abgabepflichtiger Strand
WC Toiletten
DLRG DLRG-Station

N
0 50 100 Meter
Maßstab 1:3.000
Datum 25.03.2015

*Hansestadt Lübeck*
*Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz*

G:\Datenacker\geoinfo\ArcGis-Maps\UTM-Projekte\Sondernutzung_Travemnde_Kurstrand.mxd

KSg§
FK
KK
FW
WGt
KK
FKK (empfohlen)
Badesteg
KF§
TOP 5.6
FT
DLRG
Wachturm
FW
Badesteg
Badesteg
WC
KK
Naturdenkmal
Mövenstein

LÜBECK Kurbetrieb Travemünde

Strandsatzung

**Anlage 2**

Strand am Brodtener Ufer

Luftbild 21.04.2013

- Grenze des Geltungsbereiches
- Hundestrand
- Hunde nur an der Leine zulässig
- Strandzugang
- Abgabefreier Strand
- WC — Toiletten
- DLRG — Wachturm
- Geschützte Biotope
- Landschaftschutzgebiet

N

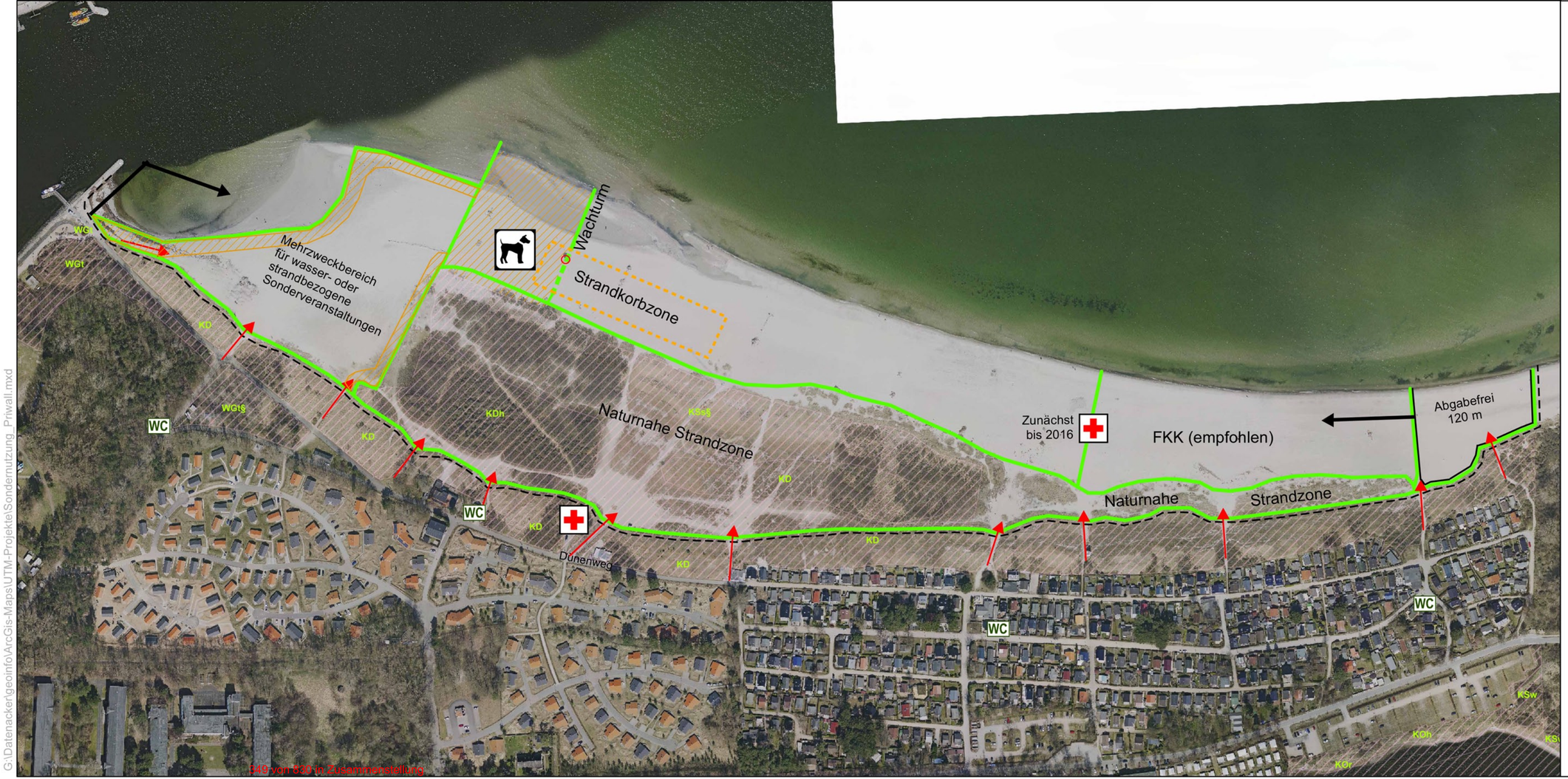
0 25 50 m

Maßstab 1:3.000

Datum 25.03.2015

*Hansestadt Lübeck*
*Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz*

G:\Datenacker\geoinfo\ArcGis-Maps\UTM-Projekte\Sondernutzung_Travemuende_Brodten.mxd




LÜBECK Kurbetrieb Travemünde

Strandsatzung

**Anlage 3**

Priwallstrand

Luftbild vom 21.04.2013

- Grenze des Geltungsbereiches
- Hundestrand & Zugänge
- Strandzugang
- Abgabepflichtiger Strand
- WC Toiletten
- DRK-Station / Wachturm
- Geschützte Biotope

N

0 50 100 Meter

Maßstab 1:3.000

Datum 25.03.2015

*Hansestadt Lübeck*
*Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz*

G:\Datenacker\geoinfo\ArcGis-Maps\UTM-Projekte\Sondernutzung_Priwall.mxd

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13933**
**öffentlich**

**Lübeck, 30.01.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**

**Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)**

## Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Dornbreite

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 24.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

1. Das mit einem bis zum 31.12.2027 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Birgit Koopmann belastete Grundstück in Lübeck, **Dornbreite 79** ist vorzeitig mit der Erbbauberechtigten um 60 Jahre zu verlängern.

2. Es wird ein wertgesicherter Erbbauzins in Höhe von 2 v.H. des Bodenwertes (Stand 01.01.2024) von 188.188,00 EUR (= 3.763,76 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist in der Anlage 2 darstellt.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschl. der Grunderwerbsteuer sowie evtl. Erschließungskosten und Anschlussbeiträge, sind von der Erbbauberechtigten zu tragen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 – Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 – Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| 5.610 - Stadtplanung | Zustimmung |
| | |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder/Jugendliche durch den Abschluss des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages nicht gegeben sind.

| | |
|---|---|
| Die Maßnahme ist: | [X] neu<br>[X] freiwillig<br>[ ] vorgeschrieben durch: |
| Finanzielle Auswirkungen: | [X] Ja (Anlage 1)<br>[ ] Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | [X] Nein<br>[ ] Ja – Begründung: |
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | Die Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 6), dass sie eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht. |

**Begründung:**
Mit Schreiben vom 10.10.2024 wurde die Erbbauberechtigte gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechts informiert.

Die Erbbauberechtigte erklärte am 08.01.2025, dass sie das Erbbaurecht um 60 Jahre und unter Anwendung des vorgenannten Bürgerschaftsbeschlusses verlängern will.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen
.

**Anlagen:**
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Berechnungsbogen
Anlage 4 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 5 – Lageplan
Anlage 6 – Öffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

**Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften** **Anlage zur Vorlage vom 30.01.2025**
**Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement** **VO-Nr. 2025/13933**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

**KONSUMTIV** Anlage 1

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| **Erträge** | **1.614,74 *)** | 3.185,19 | 3.185,19 | 3.185,19 |
| **Aufwendungen** | | | | |
| **Saldo Ergebnisplan** | **1.614,74** | **3.185,19** | **3.185,19** | **3.185,19** |
| **Einzahlungen** | **1.614,74** | 3.185,19 | 3.185,19 | 3.185,19 |
| **Auszahlungen** | | | | |
| **Saldo Finanzplan** | **1.614,74** | **3.185,19** | **3.185,19** | **3.185,19** |

**) 1.614,74 EUR = 2. Quartale alter EBZ: 22,14 EUR + 2. Quartale neue EBZ: 1.592,60 EUR*

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

| Haushaltsjahr 2025 | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Ergebnisplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| **(Minder) Erträge:** | | | |
| **(Mehr) Erträge:** | 111020000.4411001 | Grundstücksmanagement - Erträge aus Erbbaurecht | **1.614,74** |
| **(Minder) Aufwendungen:** | | | |
| **(Mehr) Aufwendungen:** | | | |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **1.614,74** |

| | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Finanzplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| **(Minder) Einzahlungen:** | | | |
| **(Mehr) Einzahlungen:** | 111020000.6411001 | Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht | **1.614,74** |
| **(Minder) Auszahlungen:** | | | |
| **(Mehr) Auszahlungen:** | | | |
| | | **Saldo Finanzplan** | **1.614,74** |

Anlage 2

## Entscheidung über ein Grundstücksgeschäft

## hier: vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechts Lübeck, Dornbreite 79

---

**Gegenstand**

Das mit einem bis zum **31.12.2027** befristeten Erbbaurecht für

*Frau Birgit K o o p m a n n*

belastete Grundstück in Lübeck, **Dornbreite 79** (Flurstück 26/6, Flur 004 der Gemarkung Krempelsdorf) ist vorzeitig um **60 Jahre** zu verlängern.

Mit Schreiben vom 10.10.2024 wurde die Erbbauberechtigte über die Verlängerungskonditionen gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) informiert. Mit Schreiben vom 02.01.2025 teilte die Erbbauberechtigte mit, dass sie das Erbbaurecht um 60 Jahre verlängern möchte.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag unter Berücksichtigung folgender **Eckpunkte** zu schließen (vgl. Berechnungsbogen in Anlage 3):

1. **Laufzeit:** **60 Jahre**
   Gem. Beschlusspunkt 1) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 und 99 Jahren wählen.

2. **Dinglicher Erbbauzins**: **3.763,76 EUR / Jahr**
   Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2) beträgt 2 % des aktuellen Grundstückswertes (ohne 10 %-igen Aufschlag) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen.

3. **Grundstückswert**: **188.188,00 EUR**
   Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertkarte (Stand: 01.01.2024) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte.

…

4. **Kappungsgrenze für Erhöhungen:** **7.527,52 EUR / Jahr**

   Der wertgesicherte Erbbauzins darf in den ersten 20 Jahren 4 % des Ausgangsbodenwertes nicht übersteigen. Ab dem 21. Jahr erfolgt die wertgesicherte Anpassung dann uneingeschränkt.

5. **unrentierlicher Grundstücksanteil**: **3.350,50 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 5 ist der Erbbauzins-Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Grundstücksflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ½ schuldrechtlich zu ermäßigen (Anlage 2 und 3).

6. **Mischerbbauzins**: **3.185,19 EUR / Jahr**

   Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 6 unter Anwendung der Mischzinsberechnung schuldrechtlich ermäßigt werden. Diese Mischzinsregelung gilt nur für Erbbaurechtsverträge mit einer Restlaufzeit von maximal 30 Jahren.

7. **Familienermäßigung**: entfällt

   Gem. Beschlusspunkt 7 kann der schuldrechtlich vereinbarte Erbbauzins für jedes im Haushalt lebende Kind, für das Kindergeld bezogen wird, um 10 % ermäßigt werden. Die Ermäßigung wird max. für drei Kinder gewährt. Die Ermäßigung wird nicht gewährt, wenn weiteres Wohneigentum besteht oder Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden.

8. **Härtefallregelung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 8 kann der vereinbarte Erbbauzins weiterhin schuldrechtlich um 50 % ermäßigt werden, wenn der Erbbauberechtigte mind. 20 Jahre Erbbauberechtigter ist und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 - 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten, einschließlich der Grunderwerbsteuer, sind von der Erbbauberechtigten zu tragen.

**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften** Sachbearbeiterin: Kerstin Bruhse
**280.4 - Erbbaurechtsmanagement** App.: 122 - 2324

10.10.2024

## Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

| | |
|---|---|
| **Aktenzeichen:** | **LH 1919** |
| **Grundstück in Lübeck:** | **Dornbreite 79** |
| **Grundstücksgröße:** | **770 m²** |
| **Laufzeit d. Erbbaurechts:** | **31.12.2027** |

## Unbelasteter Bodenwert
**(Bodenrichtwertkarte 2024)**

| | |
|---|---|
| Richtwert je m²: | 260,00 EUR |
| Grundstücksgröße bis 1.000 m²: | 770 m² |
| Bezugsgröße lt. Richtwertkarte: | 600 m² |
| angepasster Richtwert: | 260,00 EUR |
| Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²: | 0,94 |
| angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²: | 244,40 EUR |
| angepasster Bodenwert bis 1.000 m²: | **188.188,00 EUR** |
| **Gesamtbodenwert für EBZ-Ermittlung:** | **188.188,00 EUR** |

## Erbbauzins dinglich (2 %)

| | |
|---|---|
| angepasster Bodenwert bis 1.000 m²: | 188.188,00 EUR |
| Erbbauzins 2 %: | 3.763,76 EUR |
| Erbbauzins pro m²: | 4,89 EUR |
| 50 % des Erbbauzinses pro m²: | 2,45 EUR |
| **dinglicher Erbbauzins:** | **3.763,76 EUR** |

(monatlich 313,65 EUR)

## Schuldrechtliche Ermäßigungen

### Unrentierlicher Grundstücksanteil

| | | | |
|---|---|---|---|
| bis 1.000 m²: | | | |
| 600 m² | x | 4,89 EUR/m² | 2.934,00 EUR |
| 170 m² | x | 2,45 EUR/m² | 416,50 EUR |
| **Erbbauzins gesamt:** | | | **3.350,50 EUR** |
| | | | **entspricht 1,78 %** |

(monatlich 279,21 EUR)

### Mischerbbauzins

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verlängerungswunsch: | | 60 Jahre | |
| 3 Jahre | x | 44,28 EUR | 132,84 EUR |
| 57 Jahre | x | 3.350,50 EUR | 190.978,50 EUR |
| | | gesamt: | 191.111,34 EUR |
| **Mischzins:** | | | **3.185,19 EUR** |
| | | | **entspricht 1,69 %** |

(monatlich 265,43 EUR)

### Familienermäßigung
**(pro kindergeldberechtigtem Kind im Haushalt 10 %; max. für 3 Kinder)**

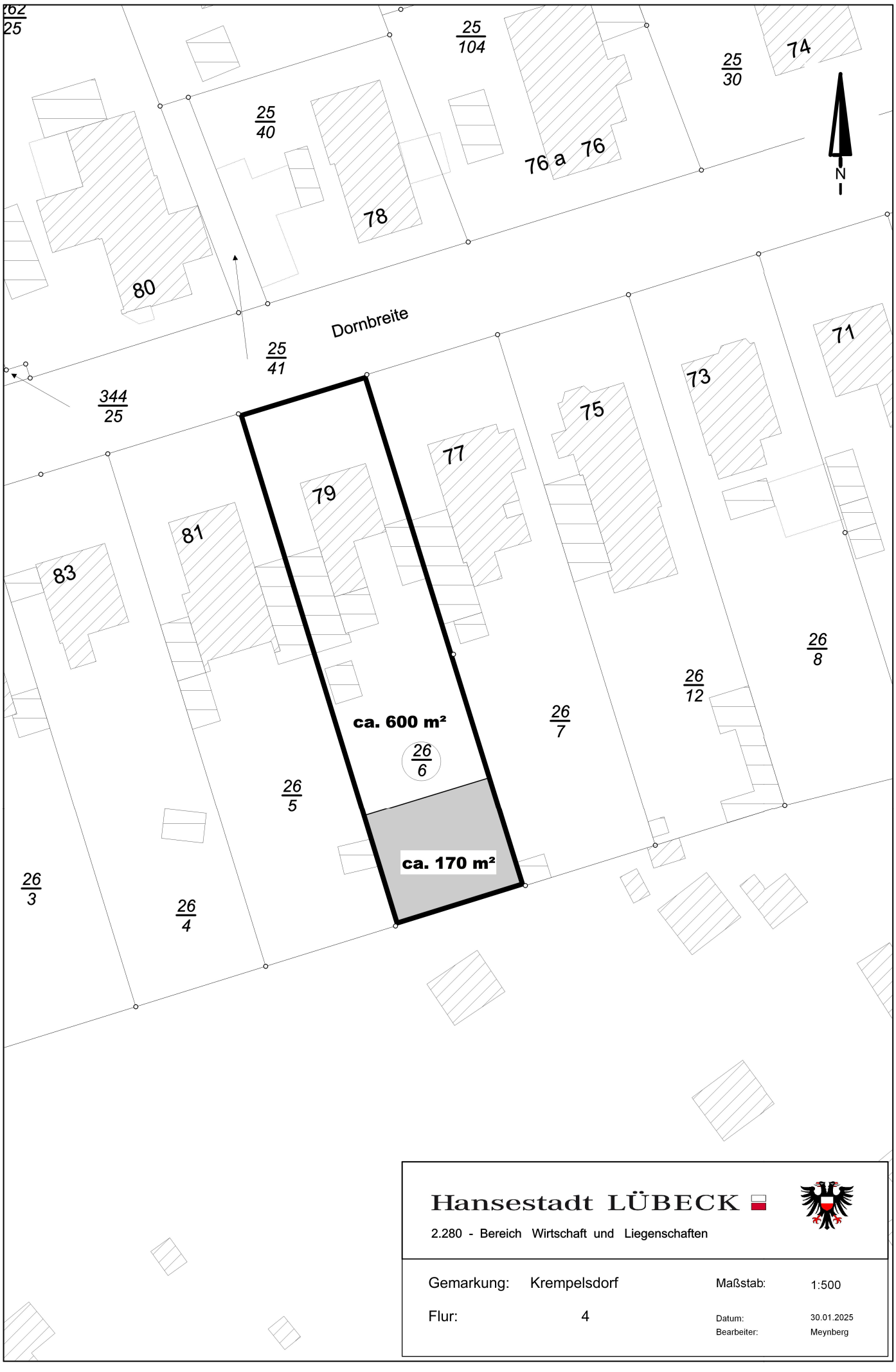
**- entfällt -**

### Härtefallregelung

**- entfällt -**

## Kappungsgrenze für Erhöhungen
**(in den ersten 20 Jahren ab Vertragsschluss gem. VO/2023/12072)**

| | |
|---|---|
| **Kappungsgrenze von 4 %:** | **7.527,52 EUR** |

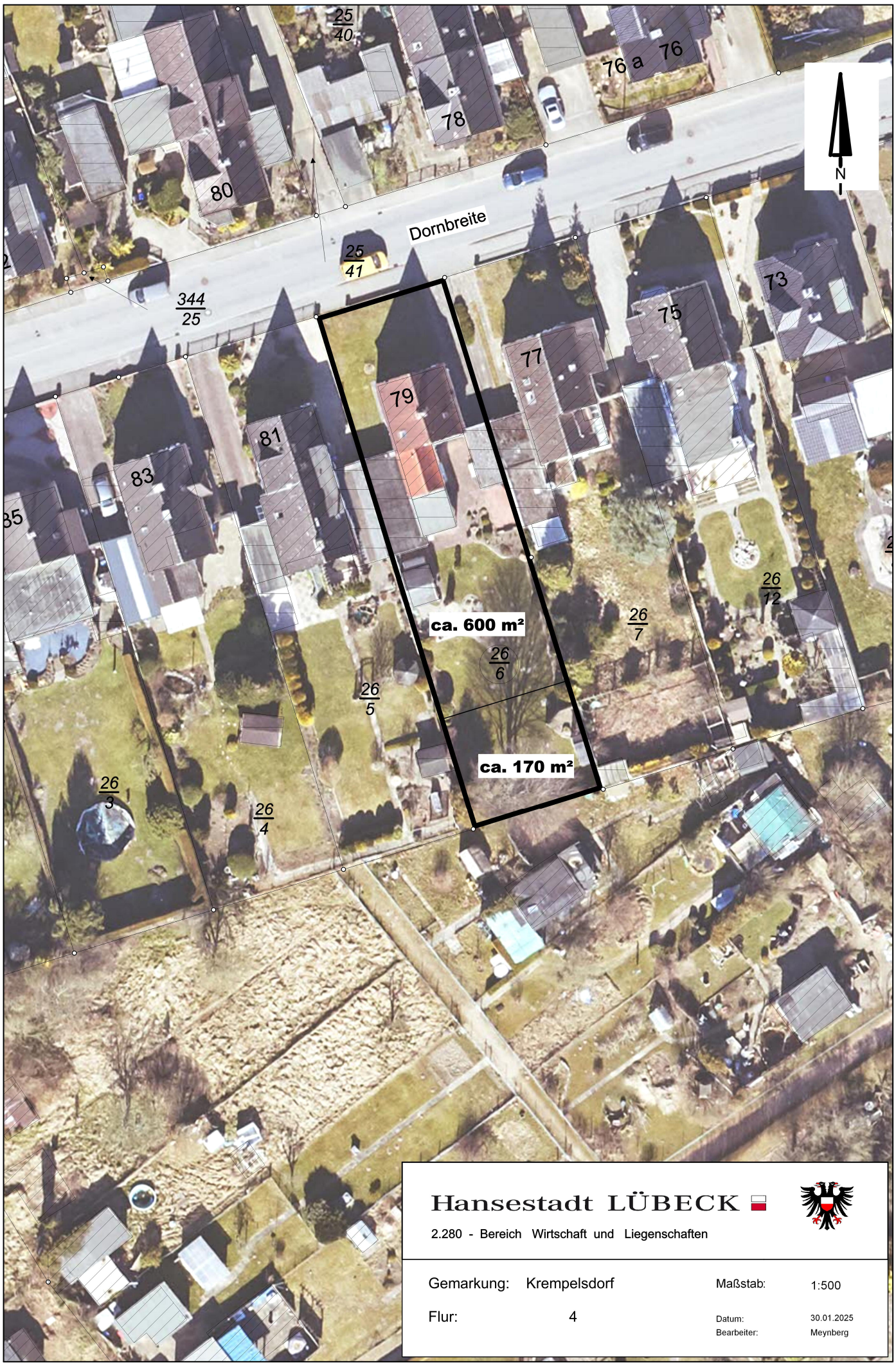



Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gemarkung: | Krempelsdorf | Maßstab: | 1:500 |
| Flur: | 4 | Datum: | 30.01.2025 |
| | | Bearbeiter: | Meynberg |

Luftbild Stand 2022
ALKIS 12/2024 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0




Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gemarkung: | Krempelsdorf | Maßstab: | 1:500 |
| Flur: | 4 | Datum: | 30.01.2025 |
| | | Bearbeiter: | Meynberg |

Luftbild Stand 2022
ALKIS 12/2024 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

Koopmann Birgit
Name

23556 Lübeck, Dornbreite 79
Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
**23539 Lübeck**

Fachbereich 2
Eing.: 17. Jan. 2025
Wirtschaft und Liegenschaften

**Verlängerung eines Erbbaurechts in Lübeck, Dornbreite 79 – LH 1919**

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Verlängerung des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen der Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob die Verlängerung Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

15.1.25
Datum

Birgit Koopmann
Unterschrift der Erbbauberechtigten

**Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!**

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13934**
**öffentlich**

**Lübeck, 30.01.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**

**Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)**

## Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Niendorfer Straße

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 24.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

1. Das mit einem bis zum 31.12.2025 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Herrn Markus Nolte belastete Grundstück in Lübeck, **Niendorfer Straße 150** ist vorzeitig mit dem Erbbauberechtigten um 30 Jahre zu verlängern.

2. Es wird ein wertgesicherter Erbbauzins in Höhe von 2 v.H. des Bodenwertes (Stand 01.01.2024) von 204.085,00 EUR (= 4.081,70 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist in der Anlage 2 darstellt.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschl. der Grunderwerbsteuer sowie evtl. Erschließungskosten und Anschlussbeiträge sind von dem Erbbauberechtigten zu tragen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 – Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 – Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| 5.610 - Stadtplanung | Zustimmung |
| | |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder/Jugendliche durch den Abschluss des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages nicht gegeben sind.

| | | |
|---|---|---|
| Die Maßnahme ist: | X | neu |
| | X | freiwillig |
| | | vorgeschrieben durch: |
| | | |
| Finanzielle Auswirkungen: | X | Ja (Anlage 1) |
| | | Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | X | Nein |
| | | Ja – Begründung: |
| | | |

| | |
|---|---|
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | Der Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 6), dass er eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht. |

**Begründung:**
Mit Schreiben vom 02.04.2024 und 13.01.2025 wurde der Erbbauberechtigte gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechts informiert.

Der Erbbauberechtigte erklärte am 02.01.2025 dass er das Erbbaurecht um 30 Jahre und unter Anwendung des vorgenannten Bürgerschaftsbeschlusses verlängern will.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen
.

**Anlagen:**
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Berechnungsbogen
Anlage 4 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 5 – Lageplan
Anlage 6 – Öffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

**Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften** **Anlage zur Vorlage vom 30.01.2025**
**Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement** **VO-Nr. 2025/13934**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

**KONSUMTIV** Anlage 1

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Erträge | **1.379,18 *)** | 2.695,43 | 2.695,43 | 2.695,43 |
| Aufwendungen | | | | |
| Saldo Ergebnisplan | **1.379,18** | **2.695,43** | **2.695,43** | **2.695,43** |
| Einzahlungen | **1.379,18** | 2.695,43 | 2.695,43 | 2.695,43 |
| Auszahlungen | | | | |
| Saldo Finanzplan | **1.379,18** | **2.695,43** | **2.695,43** | **2.695,43** |

*) 1.379,18 EUR = 2. Quartale alter EBZ: 31,46 EUR + 2. Quartale neue EBZ: 1.347,72 EUR

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

| Haushaltsjahr 2025 | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Ergebnisplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Minder) Erträge: | | | |
| (Mehr) Erträge: | 111020000.4411001 | Grundstücksmanagement - Erträge aus Erbbaurecht | **1.379,18** |
| (Minder) Aufwendungen: | | | |
| (Mehr) Aufwendungen: | | | |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **1.379,18** |

| | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Finanzplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Minder) Einzahlungen: | | | |
| (Mehr) Einzahlungen: | 111020000.6411001 | Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht | **1.379,18** |
| (Minder) Auszahlungen: | | | |
| (Mehr) Auszahlungen: | | | |
| | | **Saldo Finanzplan** | **1.379,18** |

Anlage 2

## Entscheidung über ein Grundstücksgeschäft

## hier: vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechts Lübeck, Niendorfer Straße 150

---

**Gegenstand**

Das mit einem bis zum **31.12.2025** befristeten Erbbaurecht für

*Herrn Markus N o l t e*

belastete Grundstück in Lübeck, **Niendorfer Straße 150** (Flurstück 8/2, Flur 001 der Gemarkung Moisling) ist vorzeitig um **30 Jahre** zu verlängern.

Mit Schreiben vom 02.04.2024 und 13.01.2025 wurde der Erbbauberechtigte über die Verlängerungskonditionen gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) informiert. Mit Schreiben vom 02.01.2025 teilte der Erbbauberechtigte mit, dass er das Erbbaurecht um 30 Jahre verlängern möchte.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag unter Berücksichtigung folgender **Eckpunkte** zu schließen (vgl. Berechnungsbogen in Anlage 3):

1. **Laufzeit:** **30 Jahre**
   Gem. Beschlusspunkt 1) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 und 99 Jahren wählen.

2. **Dinglicher Erbbauzins**: **4.081,70 EUR / Jahr**
   Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2) beträgt 2 % des aktuellen Grundstückswertes (ohne 10 %-igen Aufschlag) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen.

3. **Grundstückswert**: **204.085,00 EUR**
   Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertkarte (Stand: 01.01.2024) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte.

…

4. **<u>Kappungsgrenze für Erhöhungen:</u>** **8.163,40 EUR / Jahr**

   Der wertgesicherte Erbbauzins darf in den ersten 20 Jahren 4 % des Ausgangsbodenwertes nicht übersteigen. Ab dem 21. Jahr erfolgt die wertgesicherte Anpassung dann uneingeschränkt.

5. **<u>unrentierlicher Grundstücksanteil</u>**: **3.483,30 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 5 ist der Erbbauzins-Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Grundstücksflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ½ schuldrechtlich zu ermäßigen (Anlage 2 und 3).

6. **<u>Mischerbbauzins</u>**: **3.369,29 EUR / Jahr**

   Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 6 unter Anwendung der Mischzinsberechnung schuldrechtlich ermäßigt werden. Diese Mischzinsregelung gilt nur für Erbbaurechtsverträge mit einer Restlaufzeit von maximal 30 Jahren.

7. **<u>Familienermäßigung</u>**: **2.965,43 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 7 kann der schuldrechtlich vereinbarte Erbbauzins für jedes im Haushalt lebende Kind, für das Kindergeld bezogen wird, um 10 % ermäßigt werden. Die Ermäßigung wird max. für drei Kinder gewährt. Die Ermäßigung wird nicht gewährt, wenn weiteres Wohneigentum besteht oder Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden.

8. **<u>Härtefallregelung</u>**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 8 kann der vereinbarte Erbbauzins weiterhin schuldrechtlich um 50 % ermäßigt werden, wenn der Erbbauberechtigte mind. 20 Jahre Erbbauberechtigter ist und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 - 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten, einschließlich der Grunderwerbsteuer, sind von dem Erbbauberechtigten zu tragen.

**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**
**280.4 - Erbbaurechtsmanagement**

Sachbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 2324

28.03.2024

## Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

| | |
|---|---|
| **Aktenzeichen:** | **LM 1931** |
| **Grundstück in Lübeck:** | **Niendorfer Straße 150** |
| **Grundstücksgröße:** | **1.641 m²** |
| **Laufzeit d. Erbbaurechts:** | **31.12.2025** |

## Unbelasteter Bodenwert

**(Bodenrichtwertkarte 2024)**

| | |
|---|---|
| Richtwert je m²: | 170,00 EUR |
| Grundstücksgröße bis 1.000 m²: | 1.000 m² |
| Bezugsgröße lt. Richtwertkarte: | 600 m² |
| angepasster Richtwert: | 170,00 EUR |
| Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²: | 0,88 |
| angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²: | 149,60 EUR |
| angepasster Bodenwert bis 1.000 m²: | **149.600,00 EUR** |
| Richtwert je m²: | 170,00 EUR |
| Grundstücksgröße über 1.000 m²: | 641 m² |
| Umrechnungskoeffizient über 1.000 m²: | 0,5 |
| angepasster Bodenwert je m² über 1.000 m²: | 85,00 EUR |
| angepasster Bodenwert über 1.000 m²: | **54.485,00 EUR** |
| **Gesamtbodenwert für EBZ-Ermittlung:** | **204.085,00 EUR** |

## Erbbauzins dinglich (2 %)

| | |
|---|---|
| angepasster Bodenwert bis 1.000 m²: | 149.600,00 EUR |
| Erbbauzins 2 %: | 2.992,00 EUR |
| Erbbauzins pro m²: | 2,99 EUR |
| 50 % des Erbbauzinses pro m²: | 1,50 EUR |
| Bodenwert über 1.000 m² | 54.485,00 EUR |
| Erbbauzins 2%: | 1.089,70 EUR |
| Erbbauzins pro m²: | 1,70 EUR |
| **dinglicher Erbbauzins:** | **4.081,70 EUR** |

(monatlich 340,14 EUR)

## Schuldrechtliche Ermäßigungen

### Unrentierlicher Grundstücksanteil

| | | | |
|---|---|---|---|
| bis 1.000 m²: | | | |
| 600 m² | x | 2,99 EUR/m² | 1.795,20 EUR |
| 400 m² | x | 1,50 EUR/m² | 598,40 EUR |
| ab 1.001 m²: | | | |
| 641 m² | x | 1,70 EUR/m² | 1.089,70 EUR |
| **Erbbauzins gesamt:** | | | **3.483,30 EUR** |

(monatlich 290,28 EUR)

### Mischerbbauzins

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verlängerungswunsch: | | 30 Jahre | |
| 1 Jahre | x | 62,92 EUR | 62,92 EUR |
| 29 Jahre | x | 3.483,30 EUR | 101.015,70 EUR |
| | | gesamt: | 101.078,62 EUR |
| **Mischzins:** | | | **3.369,29 EUR** |

(monatlich 280,77 EUR)

### Familienermäßigung

**(pro kindergeldberechtigtem Kind im Haushalt 10 %; max. für 3 Kinder)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anzahl der Kinder: | 2 | *20 % Familienermäßigung* | 673,86 EUR |
| **verbleibender zu zahlender Erbbauzins:** | | | **2.695,43 EUR** |
| | | | **entspricht 1,32 %** |

(monatlich 224,62 EUR)

### Härtefallregelung

**- entfällt -**

## Kappungsgrenze für Erhöhungen

**(in den ersten 20 Jahren ab Vertragsschluss gem. VO/2023/12072)**

| | |
|---|---|
| **Kappungsgrenze von 4 %:** | **8.163,40 EUR** |

Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gemarkung: | Moisling | Maßstab: | 1:500 |
| Flur: | 1 | Datum: | 30.01.2025 |
| | | Bearbeiter: | Meynberg |

Luftbild Stand 2022
ALKIS 12/2024 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gemarkung: | Moisling | Maßstab: | 1:500 |
| Flur: | 1 | Datum: | 30.01.2025 |
| | | Bearbeiter: | Meynberg |

Luftbild Stand 2022
ALKIS 12/2024 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

Nolte Markus
Name

Niendorfer Str. 150
Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
**23539 Lübeck**

Fachbereich 2
Eing.: 20. Jan. 2025 EC
Wirtschaft und Liegenschaften

**Verlängerung eines Erbbaurechts in Lübeck, Niendorfer Straße 150 – LM 1931**

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Verlängerung des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigter haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen des Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob die Verlängerung Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

16.01.2025
Datum

Unterschrift des Erbbauberechtigten

**Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!**

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13935**
**öffentlich**

**Lübeck, 30.01.2025**

## Vorlage
## -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**

**Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)**

# Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Am Pohl

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 24.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

1. Das mit einem bis zum 31.12.2025 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Herrn Rüdiger Frost belastete Grundstück in Lübeck, **Am Pohl 46** ist vorzeitig mit dem Erbbauberechtigten um 40 Jahre zu verlängern.

2. Es wird ein wertgesicherter Erbbauzins in Höhe von 2 v.H. des Bodenwertes (Stand 01.01.2024) von 258.192,00 EUR (= 5.163,84 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist in der Anlage 2 darstellt.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschl. der Grunderwerbsteuer sowie evtl. Erschließungskosten und Anschlussbeiträge sind von dem Erbbauberechtigten zu tragen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 – Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 – Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| 5.610 - Stadtplanung | Zustimmung |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder/Jugendliche durch den Abschluss des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages nicht gegeben sind.

| | |
|---|---|
| Die Maßnahme ist: | [X] neu<br>[X] freiwillig<br>[ ] vorgeschrieben durch: |
| Finanzielle Auswirkungen: | [X] Ja (Anlage 1)<br>[ ] Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | [X] Nein<br>[ ] Ja – Begründung: |

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

Der Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 6), dass er eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht.

**Begründung:**
Mit Schreiben vom 28.03.2024 und 13.01.2025 wurde der Erbbauberechtigte gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechts informiert.

Der Erbbauberechtigte erklärte am 17.12.2024 dass er das Erbbaurecht um 40 Jahre und unter Anwendung des vorgenannten Bürgerschaftsbeschlusses verlängern will.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen
.

**Anlagen:**
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Berechnungsbogen
Anlage 4 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 5 – Lageplan
Anlage 6 – Öffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

**Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften** **Anlage zur Vorlage vom 30.01.2025**
**Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement** **VO-Nr. 2025/13935**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

**KONSUMTIV** Anlage 1

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| **Erträge** | **2.111,08 *)** | 4.063,18 | 4.063,18 | 4.063,18 |
| **Aufwendungen** | | | | |
| **Saldo Ergebnisplan** | **2.111,08** | **4.063,18** | **4.063,18** | **4.063,18** |
| **Einzahlungen** | **2.111,08** | 4.063,18 | 4.063,18 | 4.063,18 |
| **Auszahlungen** | | | | |
| **Saldo Finanzplan** | **2.111,08** | **4.063,18** | **4.063,18** | **4.063,18** |

**) 2.111,08 EUR = 2. Quartale alter EBZ: 28,12 EUR + 2. Quartale neue EBZ: 2.082,96 EUR*

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

| Haushaltsjahr 2025 | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Ergebnisplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| **(Minder) Erträge:** | | | |
| **(Mehr) Erträge:** | 111020000.4411001 | Grundstücksmanagement - Erträge aus Erbbaurecht | **2.111,08** |
| **(Minder) Aufwendungen:** | | | |
| **(Mehr) Aufwendungen:** | | | |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **2.111,08** |

| | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Finanzplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| **(Minder) Einzahlungen:** | | | |
| **(Mehr) Einzahlungen:** | 111020000.6411001 | Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht | **2.111,08** |
| **(Minder) Auszahlungen:** | | | |
| **(Mehr) Auszahlungen:** | | | |
| | | **Saldo Finanzplan** | **2.111,08** |

Anlage 2

## Entscheidung über ein Grundstücksgeschäft

## hier: vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechts Lübeck, Am Pohl 46

---

**Gegenstand**

Das mit einem bis zum **31.12.2025** befristeten Erbbaurecht für

*Herrn Rüdiger F r o s t*

belastete Grundstück in Lübeck, **Am Pohl 46** (Flurstück 379/67, Flur 012 der Gemarkung St. Gertrud) ist vorzeitig um **40 Jahre** zu verlängern.

Mit Schreiben vom 28.03.2024 und 13.01.2025 wurde der Erbbauberechtigte über die Verlängerungskonditionen gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) informiert. Mit Schreiben vom 20.01.2025 teilte der Erbbauberechtigte mit, dass er das Erbbaurecht um 40 Jahre verlängern möchte.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag unter Berücksichtigung folgender **Eckpunkte** zu schließen (vgl. Berechnungsbogen in Anlage 3):

1. **Laufzeit:** **40 Jahre**
   Gem. Beschlusspunkt 1) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 und 99 Jahren wählen.

2. **Dinglicher Erbbauzins**: **5.163,84 EUR / Jahr**
   Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2) beträgt 2 % des aktuellen Grundstückswertes (ohne 10 %-igen Aufschlag) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen.

3. **Grundstückswert**: **258.192,00 EUR**
   Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertkarte (Stand: 01.01.2024) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte.

…

4. **Kappungsgrenze für Erhöhungen:** **10.327,68 EUR / Jahr**

   Der wertgesicherte Erbbauzins darf in den ersten 20 Jahren 4 % des Ausgangsbodenwertes nicht übersteigen. Ab dem 21. Jahr erfolgt die wertgesicherte Anpassung dann uneingeschränkt.

5. **unrentierlicher Grundstücksanteil**: **4.165,92 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 5 ist der Erbbauzins-Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Grundstücksflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ½ schuldrechtlich zu ermäßigen (Anlage 2 und 3).

6. **Mischerbbauzins**: **4.063,18 EUR / Jahr**

   Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 6 unter Anwendung der Mischzinsberechnung schuldrechtlich ermäßigt werden. Diese Mischzinsregelung gilt nur für Erbbaurechtsverträge mit einer Restlaufzeit von maximal 30 Jahren.

7. **Familienermäßigung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 7 kann der schuldrechtlich vereinbarte Erbbauzins für jedes im Haushalt lebende Kind, für das Kindergeld bezogen wird, um 10 % ermäßigt werden. Die Ermäßigung wird max. für drei Kinder gewährt. Die Ermäßigung wird nicht gewährt, wenn weiteres Wohneigentum besteht oder Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden.

8. **Härtefallregelung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 8 kann der vereinbarte Erbbauzins weiterhin schuldrechtlich um 50 % ermäßigt werden, wenn der Erbbauberechtigte mind. 20 Jahre Erbbauberechtigter ist und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 - 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten, einschließlich der Grunderwerbsteuer, sind von dem Erbbauberechtigten zu tragen.

**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**
**280.4 - Erbbaurechtsmanagement**

Sachbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 2324

27.03.2024

## Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

| | |
|---|---|
| **Aktenzeichen:** | **LG 3948** |
| **Grundstück in Lübeck:** | **Am Pohl 46** |
| **Grundstücksgröße:** | **978 m²** |
| **Laufzeit d. Erbbaurechts:** | **31.12.2025** |

## Unbelasteter Bodenwert

**(Bodenrichtwertkarte 2024)**

| | |
|---|---|
| Richtwert je m²: | 300,00 EUR |
| Grundstücksgröße bis 1.000 m²: | 978 m² |
| Bezugsgröße lt. Richtwertkarte: | 600 m² |
| angepasster Richtwert: | 300,00 EUR |
| Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²: | 0,88 |
| angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²: | 264,00 EUR |
| **Gesamtbodenwert für EBZ-Ermittlung:** | **258.192,00 EUR** |

## Erbbauzins dinglich (2 %)

| | |
|---|---|
| angepasster Bodenwert bis 1.000 m²: | 258.192,00 EUR |
| Erbbauzins 2 %: | 5.163,84 EUR |
| Erbbauzins pro m²: | 5,28 EUR |
| 50 % des Erbbauzinses pro m²: | 2,64 EUR |
| **dinglicher Erbbauzins:** | **5.163,84 EUR** |

(monatlich 430,32 EUR)

## Schuldrechtliche Ermäßigungen

### Unrentierlicher Grundstücksanteil

| | | | |
|---|---|---|---|
| bis 1.000 m²: | | | |
| 600 m² | x | 5,28 EUR/m² | 3.168,00 EUR |
| 378 m² | x | 2,64 EUR/m² | 997,92 EUR |
| **Erbbauzins gesamt:** | | | **4.165,92 EUR** |
| | | | **entspricht 1,61 %** |

(monatlich 347,16 EUR)

### Mischerbbauzins

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verlängerungswunsch: | | 40 Jahre | |
| 1 Jahre | x | 56,24 EUR | 56,24 EUR |
| 39 Jahre | x | 4.165,92 EUR | 162.470,88 EUR |
| | | gesamt: | 162.527,12 EUR |
| **Mischzins:** | | | **4.063,18 EUR** |
| | | | **entspricht 1,57 %** |

(monatlich 338,60 EUR)

### Familienermäßigung

**(pro kindergeldberechtigtem Kind im Haushalt 10 %; max. für 3 Kinder)**

**- entfällt -**

### Härtefallregelung

**- entfällt -**

## Kappungsgrenze für Erhöhungen

**(in den ersten 20 Jahren ab Vertragsschluss gem. VO/2023/12072)**

| | |
|---|---|
| **Kappungsgrenze von 4 %:** | **10.327,68 EUR** |

Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gemarkung: | St. Gertrud | Maßstab: | 1:500 |
| Flur: | 12 | Datum: | 28.09.2023 |
| | | Bearbeiter: | Meynberg |

Luftbild Stand 2022
Datengrundlage: ALKIS®; © LVermGeo SH,08/2023

Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gemarkung: | St. Gertrud | Maßstab: | 1:500 |
| Flur: | 12 | Datum: | 28.09.2023 |
| | | Bearbeiter: | Meynberg |

Luftbild Stand 2022
Datengrundlage: ALKIS®; © LVermGeo SH 08/2023

Rüdiger Frost
Name

Am Pohl 46 Lübeck
Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
**23539 Lübeck**

Fachbereich 2
Eing.: 23. Jan. 2025 EC
Wirtschaft und Liegenschaften

**Verlängerung eines Erbbaurechts in Lübeck, Am Pohl 46 – LG 3948**

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Verlängerung des o.g. Erbbaurechts.

Sie als Erbbauberechtigter haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen des Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob die Verlängerung Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

☒ öffentlichen Teil

☐ nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

20.01.2025
Datum

Rüdiger Frost
Unterschrift des Erbbauberechtigten

**Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!**

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13936**
**öffentlich**

**Lübeck, 30.01.2025**

## Vorlage
## -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**

**Bearbeitung: Kerstin Bruhse (E-Mail: kerstin.bruhse@luebeck.de Telefon: 122-2324)**

# Verlängerung eines Erbbaurechtes in Lübeck, Ebner-Eschenbach-Straße

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 24.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

1. Das mit einem bis zum 31.12.2048 befristeten Erbbaurecht zugunsten von Frau Helga Grigull belastete Grundstück in Lübeck, **Ebner-Eschenbach-Straße 50** ist vorzeitig mit der zukünftigen Erbbauberechtigten, Frau Nicole Repp um 45 Jahre zu verlängern.

2. Es wird ein wertgesicherter Erbbauzins in Höhe von 2 v.H. des Bodenwertes (Stand 01.01.2024) von 178.808,00 EUR (= 3.576,16 EUR p.a.) vertraglich vereinbart und grundbuchlich gesichert. Die schuldrechtliche Ermäßigung des Erbbauzinses gem. dem Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist in der Anlage 2 darstellt.

3. Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten einschl. der Grunderwerbsteuer sowie evtl. Erschließungskosten und Anschlussbeiträge sind von der zukünftigen Erbbauberechtigten zu tragen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 – Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 – Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| 5.610 - Stadtplanung | Zusimmung |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen hat nicht stattgefunden, da Auswirkungen auf Kinder/Jugendliche durch den Abschluss des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages nicht gegeben sind.

| | | |
|---|---|---|
| Die Maßnahme ist: | X | neu |
| | X | freiwillig |
| | | vorgeschrieben durch: |
| | | |
| Finanzielle Auswirkungen: | X | Ja (Anlage 1) |
| | | Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | X | Nein |
| | | Ja – Begründung: |
| | | |

| | |
|---|---|
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | Die zukünftige Erbbauberechtigte hat schriftlich erklärt (s. Anlage 6), dass sie eine Behandlung der Vorlage im öffentlichen Teil der Sitzung wünscht. |

**Begründung:**
Mit Schreiben vom 20.12.2024 wurde die zukünftige Erbbauberechtigte gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 über die verschiedenen Möglichkeiten bezüglich des auslaufenden Erbbaurechts informiert.

Die zukünftige Erbbauberechtigte erklärte am 10.01.2025 dass sie das Erbbaurecht um 45 Jahre und unter Anwendung des vorgenannten Bürgerschaftsbeschlusses verlängern will. Der Erbbaurechtskaufvertrag und der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag sollen in einem Notartermin beurkundet werden.

Unter Berücksichtigung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag gem. den Eckpunkten der Anlage 2 zu schließen.

**Anlagen:**
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Eckpunkte des Erbbaurechtsverlängerungsvertrages
Anlage 3 – Berechnungsbogen
Anlage 4 – Lageplan mit Luftbild
Anlage 5 – Lageplan
Anlage 6 – Öffentlichkeit

Senatorin Pia Steinrücke

**Bereich: 2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften** **Anlage zur Vorlage vom 30.01.2025**
**Produkt: 111020 - Grundstücksmanagement** **VO-Nr. 2025/13936**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

**KONSUMTIV** Anlage 1

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| **Erträge** | **860,40 *)** | 1.620,59 | 1.620,59 | 1.620,59 |
| **Aufwendungen** | | | | |
| **Saldo Ergebnisplan** | **860,40** | **1.620,59** | **1.620,59** | **1.620,59** |
| **Einzahlungen** | **860,40** | 1.620,59 | 1.620,59 | 1.620,59 |
| **Auszahlungen** | | | | |
| **Saldo Finanzplan** | **860,40** | **1.620,59** | **1.620,59** | **1.620,59** |

**) 860,40 EUR = 2. Quartale alter EBZ: 50,10 EUR + 2. Quartale neue EBZ: 810,30*

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

| Haushaltsjahr 2025 | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Ergebnisplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| **(Minder) Erträge:** | | | |
| **(Mehr) Erträge:** | 111020000.4411001 | Grundstücksmanagement - Erträge aus Erbbaurecht | **860,40** |
| **(Minder) Aufwendungen:** | | | |
| **(Mehr) Aufwendungen:** | | | |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **860,40** |

| | Produktsachkonten Bezifferung | Produktsachkonten Bezeichnung | Finanzplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| **(Minder) Einzahlungen:** | | | |
| **(Mehr) Einzahlungen:** | 111020000.6411001 | Grundstücksmanagement - Einzahlungen aus Erbbaurecht | **860,40** |
| **(Minder) Auszahlungen:** | | | |
| **(Mehr) Auszahlungen:** | | | |
| | | **Saldo Finanzplan** | **860,40** |

Anlage 2

# Entscheidung über ein Grundstücksgeschäft

## hier: vorzeitige Verlängerung des Erbbaurechts Lübeck, Ebner-Eschenbach-Straße 50

---

**Gegenstand**

Das mit einem bis **31.12.2048** befristeten Erbbaurecht für

*Frau Helga Grigull*

belastete Grundstück in Lübeck, **Ebner-Eschenbach-Straße 50** (Flurstück 54/17, Flur 006 der Gemarkung St. Jürgen) ist vorzeitig mit der zukünftigen Erbbauberechtigten

*Frau Nicole R e p p*

um **45 Jahre** zu verlängern.

Mit Schreiben vom 20.12.2024 wurde die zukünftigen Erbbauberechtigte über die Verlängerungskonditionen gem. Bürgerschaftsbeschluss vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) informiert. Mit Schreiben vom 10.01.2025 teilte die zukünftige Erbbauberechtigte mit, dass sie das Erbbaurecht um 45 Jahre verlängern möchte. Der Erbbaurechtskaufvertrag und der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag sollen in einem Notartermin beurkundet werden.

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 30.03.2023 (VO-Nr. 2023/12072) ist der Erbbaurechtsverlängerungsvertrag unter Berücksichtigung folgender **Eckpunkte** zu schließen (vgl. Berechnungsbogen in Anlage 3):

1. **Laufzeit:** **45 Jahre**
   Gem. Beschlusspunkt 1) können die Erbbauberechtigten Laufzeiten zwischen 30 und 99 Jahren wählen.

2. **Dinglicher Erbbauzins**: **3.576,16 EUR / Jahr**
   Der dingliche Erbbauzins gem. Beschlusspunkt 2) beträgt 2 % des aktuellen Grundstückswertes (ohne 10 %-igen Aufschlag) und ist mit einer automatischen Wertsicherungsklausel (Bindung an den VPI) zu versehen.

3. **Grundstückswert**: **178.808,00 EUR**
   Der Grundstückswert errechnet sich auf Grundlage der Bodenrichtwertkarte (Stand: 01.01.2024) des Gutachterausschusses für Grundstückswerte.

…

4. **Kappungsgrenze für Erhöhungen:** **7.152,32 EUR / Jahr**

   Der wertgesicherte Erbbauzins darf in den ersten 20 Jahren 4 % des Ausgangsbodenwertes nicht übersteigen. Ab dem 21. Jahr erfolgt die wertgesicherte Anpassung dann uneingeschränkt.

5. **unrentierlicher Grundstücksanteil**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 5 ist der Erbbauzins-Anteil für die unrentierlichen, unbebauten Grundstücksflächen, die über die Bezugsgröße von 600 m² hinausgehen, auf ½ schuldrechtlich zu ermäßigen (Anlage 2 und 3).

6. **Mischerbbauzins**: **1.800,65 EUR / Jahr**

   Der dingliche Erbbauzins kann gem. Beschlusspunkt 6 unter Anwendung der Mischzinsberechnung schuldrechtlich ermäßigt werden. Diese Mischzinsregelung gilt nur für Erbbaurechtsverträge mit einer Restlaufzeit von maximal 30 Jahren.

7. **Familienermäßigung**: **1.620,59 EUR / Jahr**

   Gem. Beschlusspunkt 7 kann der schuldrechtlich vereinbarte Erbbauzins für jedes im Haushalt lebende Kind, für das Kindergeld bezogen wird, um 10 % ermäßigt werden. Die Ermäßigung wird max. für drei Kinder gewährt. Die Ermäßigung wird nicht gewährt, wenn weiteres Wohneigentum besteht oder Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden.

8. **Härtefallregelung**: **entfällt**

   Gem. Beschlusspunkt 8 kann der vereinbarte Erbbauzins weiterhin schuldrechtlich um 50 % ermäßigt werden, wenn der Erbbauberechtigte mind. 20 Jahre Erbbauberechtigter ist und die Einkommensgrenzen gem. den §§ 20 - 24 in Verbindung mit § 9 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) für einen Wohnberechtigungsschein nicht überschritten werden.

Alle mit dem Abschluss und der Durchführung des Erbbaurechtsvertrages verbundenen Kosten, einschließlich der Grunderwerbsteuer, sind von der zukünftigen Erbbauberechtigten zu tragen.

**2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften**
**280.4 - Erbbaurechtsmanagement**

Sachbearbeiterin: Kerstin Bruhse
App.: 122 - 2324

30.01.2025

## Allgemeine Angaben zum Erbbaurecht

| | |
|---|---|
| **Aktenzeichen:** | **LJ 1492** |
| **Grundstück in Lübeck:** | **Ebner-Eschenbach-Straße 50** |
| **Grundstücksgröße:** | **560 m²** |
| **Laufzeit d. Erbbaurechts:** | **31.12.2048** |

## Unbelasteter Bodenwert

**(Bodenrichtwertkarte 2024)**

| | |
|---|---|
| Richtwert je m²: | 310,00 EUR |
| Grundstücksgröße bis 1.000 m²: | 560 m² |
| Bezugsgröße lt. Richtwertkarte: | 600 m² |
| angepasster Richtwert: | 310,00 EUR |
| Umrechnungskoeffizient bis 1.000 m²: | 1,03 |
| angepasster Bodenwert je m² bis 1.000 m²: | 319,30 EUR |
| angepasster Bodenwert bis 1.000 m²: | **178.808,00 EUR** |
| **Gesamtbodenwert für EBZ-Ermittlung:** | **178.808,00 EUR** |

## Erbbauzins dinglich (2 %)

| | |
|---|---|
| angepasster Bodenwert bis 1.000 m²: | 178.808,00 EUR |
| Erbbauzins 2 %: | 3.576,16 EUR |
| Erbbauzins pro m²: | 6,39 EUR |
| 50 % des Erbbauzinses pro m²: | 3,20 EUR |
| **dinglicher Erbbauzins:** | **3.576,16 EUR** |

(monatlich 298,01 EUR)

## Schuldrechtliche Ermäßigungen

### Unrentierlicher Grundstücksanteil

**- entfällt -**

### Mischerbbauzins

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Verlängerungswunsch: | | 45 Jahre | | |
| 23 Jahre | x | 100,20 EUR | | 2.304,60 EUR |
| 22 Jahre | x | 3.578,40 EUR | | 78.724,80 EUR |
| | | | gesamt: | 81.029,40 EUR |
| **Mischzins:** | | | | **1.800,65 EUR** |

(monatlich 150,05 EUR)

### Familienermäßigung

**(pro kindergeldberechtigtem Kind im Haushalt 10 %; max. für 3 Kinder)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anzahl der Kinder: | 1 | *10 % Familienermäßigung* | 180,07 EUR |
| **verbleibender zu zahlender Erbbauzins:** | | | **1.620,59 EUR** |

(monatlich 135,05 EUR)

### Härtefallregelung

**- entfällt -**

## Kappungsgrenze für Erhöhungen

**(in den ersten 20 Jahren ab Vertragsschluss gem. VO/2023/12072)**

| | |
|---|---|
| **Kappungsgrenze von 4 %:** | **7.152,32 EUR** |

Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

Gemarkung: St. Jürgen

Flur: 6

Maßstab: 1:500

Datum: 30.01.2025

Bearbeiter: Meynberg

Luftbild Stand 2022
ALKIS 12/2024 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

Hansestadt LÜBECK

2.280 - Bereich Wirtschaft und Liegenschaften

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gemarkung: | St. Jürgen | Maßstab: | 1:500 |
| Flur: | 6 | Datum: | 30.01.2025 |
| | | Bearbeiter: | Meynberg |

Luftbild Stand 2022
ALKIS 12/2024 © GeoBasis-DE/LVermGeo SH/CC BY 4.0

Nicole Repp
Name

Markenkesstr. 10, 23564 HL
Anschrift

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bereich Wirtschaft und Liegenschaften
Fischstraße 1-3
**23539 Lübeck**

**Verlängerung eines Erbbaurechts in Lübeck, Ebner-Eschenbach-Straße 50 – LJ 1492**

Aufgrund der Höhe des Grundstückswertes entscheidet die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck über die Verlängerung des o.g. Erbbaurechts.

Sie als zukünftige Erbbauberechtigte haben die Wahl, ob Ihr Anliegen im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll.

Dabei werden Informationen wie der Namen der Erbbauberechtigten, Adresse des Erbbaurechts, Laufzeit des Erbbaurechts, Höhe des Erbbauzinses und auch die Höhe des Grundstückswertes veröffentlicht.

Kreuzen Sie bitte an, ob die Verlängerung Ihres Erbbaurechtes im öffentlichen oder im nichtöffentlichen Teil der Bürgerschaftssitzung behandelt werden soll und schicken Sie dieses Anschreiben unterzeichnet von allen Erbbauberechtigten an die Hanestadt Lübeck zurück.

Die Beratung und Entscheidung über mein Erbbaurecht soll im

- [X] öffentlichen Teil
- [ ] nichtöffentlichen Teil

der Bürgerschaftssitzung stattfinden.

21.1.25
Datum

Unterschrift der Erbbauberechtigten

**Bitte ausgefüllt und unterschrieben zurück an die Hansestadt Lübeck!**

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2024/13799**
**öffentlich**

**Lübeck, 12.12.2024**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz**

**Bearbeitung: Jan Philipp Goedecke (E-Mail: jan.goedecke@luebeck.de Telefon: 122-3934)**

## Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck 2024

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 13.01.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 20.01.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Entscheidung |
| 21.01.2025 | Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung | Öffentlich | zur Entscheidung |
| 28.01.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Entscheidung |
| 30.01.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**
Der als Anlage beigefügte Entwurf des Lärmaktionsplans der Hansestadt Lübeck zur Mitteilung an die EU gem. § 47d Abs. 7 BImSchG wird beschlossen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 Haushalt und Steuerung | Alle zustimmen, Anmerkungen wurden eingearbeitet. |
| 1.300 Recht | |
| 2.502 Senior:innen -Einichtung | |
| 2.530 Gesundheitsamt | |
| 3.320 Ordnungsamt | |
| 3.390 UNV als untere Naturschutzbehörde | |
| 3.820 Stadtwald | |
| 4.401 Schule und Sport | |
| 5.610 Stadtplanung und Bauordnung | |
| 5.670 Stadtgrün und Verkehr | |
| 5.691 Lübeck Port Authority | |
| Autobahn GmbH des Bundes | |
| Stadtverkehr Lübeck GmbH | |
| Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein | |
| Landesamt für Umwelt (Standort Flintbek und Lübeck) | |
| Polizeidirektion Lübeck | |
| Eisenbahn Bundesamt | |
| Gemeinde Stockelsdorf | |
| Gemeinde Ratekau | |
| Stadt Bad Schwartau | |

| | |
|---|---|
| Gemeinde Groß Grönau | |
| Gemeinde Lüdersdorf | |

| | | |
|---|---|---|
| Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt: | x | Ja |
| | | Nein- Begründung: |
| | | Die Beteiligung erfolgte im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung und öffentlichen Auslegung |

| | | |
|---|---|---|
| Die Maßnahme ist: | | neu |
| | | freiwillig |
| | x | vorgeschrieben durch: |
| | | Vorgabe EU-Kommission, in deutschem Recht in §47 d Abs. 7 BImSchG |

| | | |
|---|---|---|
| Finanzielle Auswirkungen: | | Ja (Anlage 1) |
| | x | Nein |

| | | |
|---|---|---|
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | | Nein |
| | x | Ja – Begründung: |
| | | Teilweise synergetische Effekte durch Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und Verstetigung von Verkehren im Stadtgebiet |

| | |
|---|---|
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | |

**Begründung:**

Mit dem Beschluss des Lärmaktionsplanes soll der Lärm in Lübecks Straßen gezielt vermindert werden, um Menschen vor gesundheitlichen Schäden zu bewahren und die Lebensqualität in lärmbelasteten Bereichen zu verbessern. Lärmschutz betrifft alle Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt und stellt deshalb eine zentrale Rolle im gemeinsamen Verwaltungshandeln dar. Der Beschluss ist wichtig, um möglichst viele Menschen in Lübeck vor Straßenlärm zu schützen. Erstmals wurden in diesem Lärmaktionplan (LAP) die gesundheitlichen Wirkungen von Lärm statistisch ermittelt. Über 50 000 Menschen in Lübeck sind allein tagsüber durch Straßenverkehrslärm betroffen, davon sind über 10 000 Menschen einer starken Belästigung ausgesetzt und mindestens 2500 Menschen leiden lärmbedingt unter Schlafstörungen (Kap 2.5 im LAP).

Der erste LAP wurde 2008 als Bericht von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen. In einem Turnus von 5 Jahren müssen die Lärmaktionspläne überarbeitet werden. Nach 2014 und 2019 wurde dieser LAP nun zum vierten Mal angepasst und wird im Jahr 2025 veröffentlicht. Die vierte Runde der Überarbeitung hat inhaltliche Neuerungen und neue Berechnungsmethoden mit sich gebracht. Hervorzuheben ist dabei der Wechsel von den vorläufigen Berechnungsmethoden zu europaweit harmonisierten Berechnungsmethoden für die unterschiedlichen Verkehrsträger.
Die Aufstellung des LAPs im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist gesetzlich verpflichtend und wird von den Kommunen umgesetzt. Der Lärmaktionsplan betrachtet ausschließlich Verkehrs- Gewerbe und Hafenlärm, entsprechende Karten sind auf den Seiten der Hansestadt Lü-

beck unter Lärmaktionsplan (Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck)zu finden oder im Geoportal-Umgebungslärm (Geoportal Umgebungslärm mit Anleitung) des Landes Schleswig-Holstein

Der Lärmaktionsplan liegt in einer Kurz- und Langfassung vor. Die Kurzfassung (**Anlage 1**) ist ein Formblatt, das über das Land Schleswig-Holstein beim Bund und anschließend bei der EU eingereicht werden muss.
Der Lärmaktionsplan in der Langfassung (**Anlage 2**) wurde in der Entwurfsfassung ortüblich ausgelegt und die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Im Herbst 2023 wurde eine umfassende Bürger:innenbeteiligung (Bürger:innenbeteiligung LAP 2024) durchgeführt mit über 1600 Rückmeldungen zu Lärmproblemen (Anhang IV im LAP).

Aus den Lärmkarten (**Anlage 3**) wurden 22 lärmbelastete Straßenabschnitte untersucht und unterschiedliche lärmmindernde Möglichkeiten vorgeschlagen. Auch vor dem Hintergrund, dass eine sehr rasche Umstellung der Individualverkehre mit PKW und LKW auf geräuschärmere Antriebe im Betrachtungszeitraum nicht zu erwarten ist, liegt ein Schwerpunkt in der Berechnung von hypothetischen Geschwindigkeitsreduzierungen von Tempo 50 auf Tempo 30 innerhalb der Streckenabschnitte. Diese ergaben eine bis zu 80% ige Senkung der Anzahl von hoch lärmbelasteten Menschen (Anhang VII im LAP) Eine abschließende und bindende Prüfung ist von den zuständigen Behörden, insbesondere der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen. Hierbei müssen die Belange gegeneinander abgewogen werden, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, wie verlangsamte Buslinien oder ungünstige Verlagerungseffekte in Nebenstraßen zu prüfen.

Zur ganzheitlichen Lämminderungsstrategie gehören unter anderem der Neu- und Umbau von verkehrlicher Infrastruktur, z.B. der Bau und die Sanierung von Rad- und Fußwegen oder eine komplett neue Straßenraumgestaltung. Diese Maßnahmen sind von der Hansestadt Lübeck bereits in anderen Konzepten und Plänen vorbereitet und tragen ebenfalls zum Lärmschutz bei. Somit ergänzt der Lärmaktionsplan die bereits geplanten Maßnahmen um neue, gezielte Vorschläge, die Anzahl der Lärmbelasteten in Lübeck effektiv zu verringern.

Die Evaluierung der im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen auf lärmmindernde Wirkung wird in etwa 5 Jahren mit einer erneuten Überarbeitung durchgeführt.

**Anlagen:**
Anlage 1: Kurzfassung des Lärmaktionsplans → Versand an EU-Kommission
Anlage 2: Langfassung des Lärmaktionsplans → Zur eigenen Verwendung
Anlage 3: Lärmkarten und Belastetenstatistiken→ Herunterladbar unter **Lärmkarten für Lübeck**

***Hinweis!*** *Anmerkungen zu den Anlagen:*
*Zu Anlage 2: Der Lärmaktionsplan als Entwurfsfassung mit Änderungen (Stand 20.12.2024)*
*Zu Anlage 3: Aufgrund der Größe des Kartenmaterials müssen die Anlage 3a und 3b verlinkt werden.*

Senator Ludger Hinsen

**Datenberichterstattung zum Lärmaktionsplan**

| | |
|---|---|
| | Gemeinde |
| Name | Lübeck, Hansestadt |
| Bundesland | Schleswig-Holstein |
| Amtlicher Gemeindeschlüssel (AGS) | 01003000 |
| Kennung des Lärmaktionsplans | AP_RD_DE_SH_01003000 |

| | |
|---|---|
| Zuständige Behörde zur Aufstellung des Lärmaktionsplans | |
| Vollständiger Name der Behörde | Hansestadt Lübeck |
| Straße | Kronsforder Allee |
| Hausnummer | 2–6 |
| Ort | Hansestadt Lübeck |
| PLZ | 23560 |
| Kennung der zuständigen Behörde | CA_DE_SH_01003000 |

| | |
|---|---|
| Annahme des Lärmaktionsplans (Datum) | 30.01.2025 |
| *Voraussichtlicher Abschluss der Umsetzung des Lärmaktionsplans (Datum)* | 31.12.2029 |
| *Link zur Webseite des Lärmaktionsplans* | https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/laermschutz/laermaktionsplan.html |
| *Informationen über Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden.* | |

**Hinweis: In den Tabellenblättern sind optionale Felder grün markiert bzw. in kursiver Schrift dargestellt, obligatorische Felder sind gelb markiert und in Standardschrift ausgeführt.**

**Informationen über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum vorgeschlagenen Lärmaktionsplan**

| | |
|---|---|
| *Inhaltliche Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung* | Veröffentlichung der Lübecker Lärmkarten im Internetportal des Landes Schleswig-Holstein; Verlinkung vom Internetportal des Bereiches UNV am 10.12.2022 |
| *Link zur Webseite mit Dokumenten der Öffentlichkeitsbeteiligung* | https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/laermschutz/laermaktionsplan.html |
| Anfangsdatum der Öffentlichkeitsbeteiligung | 06.09.2023 |
| Enddatum der Öffentlichkeitsbeteiligung | 26.10.2023 |

**Die zur Öffentlichkeitsbeteiligung eingesetzten Mittel**

| | |
|---|---|
| Anzeigen/Werbung | Ja |
| Ansprache verschiedener Interessenträger | Ja |
| Informationskampagne | Ja |
| Besprechungen/Sitzungen | Ja |
| Öffentliche Veranstaltung | Ja |
| Umfrage | Ja |
| Workshop | Ja |
| *Andere Mittel/Instrumente* | Auslegung, |

**Art der Interessenträger, die an der Öffentlichkeitsbeteiligung teilgenommen haben**

| | |
|---|---|
| Bürger:innen | Ja |
| Nichtstaatliche Organisationen | Ja |
| Staatliche Stellen | Ja |
| Privatwirtschaft | Nein |
| *Andere Interessenträger* | |

| | |
|---|---|
| *Anzahl der Personen, die an der Öffentlichkeits-beteiligung teilgenommen haben* | 1600 |

| | |
|---|---|
| Angabe, ob im Laufe der Öffentlichkeits-beteiligung Stellungnahmen eingegangen sind | Ja |
| Angabe, ob die während der Öffentlichkeits-beteiligung eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden | Ja |

| | |
|---|---|
| Angabe, ob der LAP nach der Öffentlichkeits-beteiligung überarbeitet wurde | Ja |
| Wenn ja, Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der Öffentlichkeits-beteiligung überarbeitet wurde | Es wurden neue Handlungsräume nach den Hotspots aus der Bürger:innenbefragung definiert und Maßnahmen zur Reduktion des Lärms geprüft. Die Stellungnahmen der anderen Behörden und Fachbereich wurde im Plan aufgenommen und zum Teil direkt als Kommentar übernommen. |

**Zusammenfassung der Informationen aus den strategischen Lärmkarten**

| | |
|---|---|
| Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) $L_{DEN}$ ausgesetzt sind | 50615 |
| Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) $L_{Night}$ ausgesetzt sind | 36940 |
| Beschreibung der festgestellten Lärmprobleme und der verbesserungsbedürftigen Situationen | Mühlenstr./Aegidienstr./Sandstr. - Dieser „Wendekreis" für die südliche Einfahrt in die Innenstadt ist in mehrfacher Hinsicht lärmtechnisch belastet. Viele Fahrzeuge fahren hier entlang, um zum Parkhaus zu gelangen oder einen Parkplatz in der Mühlenstraße zu finden. Die Aegidienstraße ist durch das Kopfsteinpflaster noch lauter. |

***Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans***

| | |
|---|---|
| *Kosten-Nutzen-Analysen* | Ja |
| *Höhe der Lärmbelastung* | Ja |
| *Zahl der lärmbelasteten Menschen* | Ja |

**Lärmminderungsmaßnahmen**

| | |
|---|---|
| **Erläuterung des erwarteten Nutzens durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen** | Eine der Zielvorgaben ist die Verstetigung des Verkehrs. Gleichzeitig soll die Attraktivität des Umweltverbundes gefördert werden. Neue Radwege und breite Fußgängerwege sollen Alternativen zum |

| | Bereits vorhandene Lärmminderungsmaßnahmen | Geplante Lärmminderungs-maßnahmen in den nächsten fünf Jahren |
|---|---|---|
| **Änderung des Emissionspegels** | | |
| Maßnahmen am Straßenbelag | Ja | Ja |
| Lärmarme Reifen | Nein | Nein |
| Leise Motoren | Nein | Nein |
| Maßnahmen an der Auspuffanlage | Nein | Nein |
| Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten | Ja | Ja |
| **Zeitliche Beschränkungen** | | |
| Zeitliche Beschränkung für LKW | Nein | Nein |
| Zeitliche Beschränkung für PKW | Nein | Nein |
| **Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung** | | |
| Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung | Ja | Nein |
| Kreisverkehre und Kreuzungen | Nein | Nein |
| Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung | Ja | Nein |
| Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen | Nein | Nein |
| **Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen** | | |
| Stärkung des öffentlichen Verkehrs | Nein | Nein |
| Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger | Nein | Nein |
| Intelligente Mobilität | Nein | Nein |
| Veränderung/Reduzierung der Fahrspuren | Nein | Nein |
| Fahrverbote und Umleitungen für LKW | Nein | Nein |
| Fahrverbote und Umleitungen für PKW | Nein | Nein |
| Parkraumbewirtschaftung | Nein | Nein |
| City-Maut | Nein | Nein |
| **Lärmschutzwände** | | |
| Lärmschutzwände und Instandhaltung | Nein | Nein |
| Grüne Lärmschutzwände und Instandhaltung | Nein | Nein |
| **Schalldämmung an Gebäuden** | | |
| Schallschutzfenster | Nein | Nein |
| Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung | Nein | Nein |
| **Flächennutzungsplanung** | | |
| Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung | Nein | Nein |
| Lärmreduzierung für sensible Gebiete | Nein | Nein |
| Abstandsflächen/Pufferzonen | Nein | Nein |
| **Lärmschutzbereiche** | | |
| Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten | Nein | Nein |
| Verfügbarkeit von Grünflächen | Nein | Nein |
| Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes | Nein | Nein |
| **Neue Infrastruktur** | | |
| Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken | Nein | Nein |
| Neubau von Tunneln | Nein | Nein |
| **Sperrung von Verkehrsanlagen** | | |
| Sperrung von Straßen | Nein | Nein |
| **Kommunikation** | | |
| Vermittlung von Informationen | Nein | Nein |
| Beschwerdemanagement | Nein | Nein |
| **Maßnahmen zur Verhaltensänderung** | | |
| Förderung der lärmarmen Mobilität | Ja | Ja |
| Förderung des öffentlichen Verkehrs | Nein | Ja |
| Förderung von Carsharing | Nein | Nein |
| Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten | Nein | Ja |

**Informationen über die Reduzierung der Anzahl der betroffenen Personen**

| | |
|---|---|
| Geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert | 10000 |
| Erläuterung der Methode, die zur Schätzung der Anzahl der Personen, für die sich der Lärm reduziert, verwendet wurde | Eine Person zählt ab einem Wert von $L_{DEN}$ ab 55 dB(A) oder einem Wert von $L_{Night}$ ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB betragen. |
| *Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen* | |
| Angabe, ob der Lärmaktionsplan eine langfristige Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung vorsieht | Ja |
| *Erläuterung der langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung* | Der Masterplan Klimaschutz enthält viele mobilitätsverändernde Maßnahmen, um KFZ-Verkehre zu ersetzen. Der Verkehrsentwicklungsplan und der Regionale Nahverkehrsplan verfolgen das Ziel, die Mobilität für alle sicher zu stellen. Die Qualität des Nahverkehrs soll maßgeblich verbessert werden, um mehr Menschen dafür zu |
| *Geschätzte Gesamtkosten des Aktionsplans (ohne Maßnahmenumsetzung) [€]* | 48528,39€ |
| Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete beschrieben werden | Ja |
| Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind | Ja |
| *Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans* | Erneute Evaluierung des Lärmaktionplans in der 5.Runde |
| Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind | Ja |
| *Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans* | Messung, Berechnung, Umfrage/Befragung, oder sonstiges |

**Ruhige Gebiete**

| lfd. Nr. | Kennung des ruhigen Gebiets | *Name des ruhigen Gebiets* | Ruhiges Gebiet … | Art des ruhigen Gebiets | Schutzmaßnahmen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | QA_DE_SH_010030001 | 56 Ruhige Gebiete in Lübeck, siehe Kapitel 9.1 des LAPs | auf dem Land | Ruhige Gebiete, Stadtoasen, Ruhige Achsen | Beim Schutz der ruhigen Gebiete steht der Vorsorgegedanke im |

Hansestadt LÜBECK

# Lärmaktionsplan Hansestadt Lübeck

Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der vierten Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie

**Informationen finden Sie unter www.luebeck.de/laerm**

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Umwelt, Sicherheit und Ordnung
Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
Kronsforder Allee 2–6 | 23560 Lübeck
(0451) 115
laermaktionsplan@luebeck.de
www.luebeck.de

Lübeck, 11. November 2024

# Vorwort Lärmaktionsplan

**Liebe Lübeckerinnen und Lübecker, verehrte Gäste unserer Stadt,**

Lübeck ist eine vielfältige und lebendige Stadt. Das ist fühlbar, aber auch hörbar. Um unserer Arbeit oder unseren Hobbys nachzugehen, verlassen wir unser Zuhause und werden zu aktiven Verkehrsteilnehmer:innen – egal, ob wir mit dem Auto, der Bahn oder dem Rad fahren oder ob wir zu Fuß gehen. Die Zahl der Verkehrsteilnehmenden ist bisher kontinuierlich gestiegen, sodass perspektivisch mit einer weiter wachsenden Mobilitätsnachfrage zu rechnen ist. Bei der Bewertung der Lebensqualität einer Stadt spielt Lärm eine zentrale Rolle. Zu viel Lärm wirkt sich negativ auf unsere Erholung und Entspannung aus, beeinflusst unser Arbeiten und unser gesamtes Wohlbefinden. Im schlimmsten Fall kann Lärm zu gesundheitlichen Einschränkungen führen und uns krankmachen. Besonders Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Schlafstörungen können oftmals auf permanente Lärmbelastung zurückgeführt werden.
Zum Schutz der Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger und der Umwelt müssen wir Verantwortung übernehmen und aktiv Veränderungen, insbesondere in unseren Mobilitätskonzepten herbeiführen. In diesem Lärmaktionsplan wird sich unter anderem mit konkreten Streckenabschnitte auseinandergesetzt, die eine starke Lärmbelastung für die Anwohnenden bedeuten. In den kommenden Jahren sollen diese Streckenabschnitte genauer untersucht werden, ob und welche Lärmschutz-Maßnahmen gezielt zur Senkung des Lärmpegels beitragen und gleichzeitig die Mobilität für alle sicherstellen können.
Zur ganzheitlichen Lämminderungsstrategie gehören unter anderem der Neu- und Umbau von verkehrlicher Infrastruktur, z.B. der Bau und die Sanierung von Rad- und Fußwegen oder eine komplett neue Straßenraumgestaltung. Diese Maßnahmen sind von der Hansestadt Lübeck bereits in anderen Konzepten und Plänen vorbereitet und tragen ebenfalls zum Lärmschutz bei. Somit ergänzt der Lärmaktionsplan die bereits geplanten Maßnahmen um neue, gezielte Vorschläge, die Anzahl der Lärmbetroffenen in Lübeck effektiv zu verringern.
Die Hansestadt Lübeck hat die dauerhafte Aufgabe, die europäische Lärmminderungsrichtlinie Vorort umzusetzen und die Bürgerinnen und Bürger vor Lärm effektiv zu schützen und die ruhigen Erholungsgebiete in der Stadt zu bewahren. Detaillierte Planungen und Prüfungen werden im laufenden Prozess durchgeführt und die Ergebnisse in der nächsten Lärmaktionsplanung in 2029 präsentiert.

Lassen Sie uns gemeinsam die Verantwortung gegenüber unserer Gesundheit und der Umwelt übernehmen und offen sein für neue, leisere Mobilitätskonzepte. Schließlich haben wir ein gemeinsames Ziel: Die hohe Lebensqualität in unserer schönen Hansestadt zu erhalten und sogar Schritt für Schritt besser zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Ludger Hinsen

www.luebeck.de/laermschutz

# Inhalt

Vorwort Lärmaktionsplan ..... 2
1. Allgemeine Angaben ..... 7
1.1. Vorbemerkungen ..... 7
1.2. Rechtlicher Hintergrund ..... 10
2. Ergebnisse aus der Lärmkartierung ..... 12
2.1. Arbeitsunterlagen ..... 12
2.2. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten ..... 12
2.3. Belastetenzahlen aus Industrie-, Gewerbe- und Hafenlärm ..... 15
2.4. Belastetenzahlen aus Schienenlärm ..... 16
2.5. Belastetenzahlen aus Straßenverkehr ..... 17
2.6. Betroffenheitsanalyse anhand von Lärmkennziffern ..... 22
2.7. Handlungsräume mit verbesserungswürdigen Situationen ..... 23
3. Beteiligung der Öffentlichkeit (Phase 1) ..... 35
3.1. Ablauf der Lärmaktionsplanung ..... 35
3.2. Ergebnisse ..... 37
3.3. Fazit ..... 42
3.3.1. Handlungsräume aus der Bürger:innenbeteiligung ..... 42
3.4. Beteiligung der Öffentlichkeit (Phase 2) ..... 44
4. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung ..... 47
5. Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung ..... 52
6. Langfristige, strategische Maßnahmenvorschläge ..... 56
6.1. Schwerpunkt: Zulässige Höchstgeschwindigkeit ..... 56
6.2. Möglichkeiten zur Lärmminderung in den Handlungsräumen ..... 61
6.3. Erläuterungen zu den Ergebnissen ..... 64
6.4. Konzepte der Hansestadt Lübeck ..... 68
7. Maßnahmenplanung an Eisenbahnstrecken ..... 70
7.1. Lärmschutz- und Ausbaumaßnahmen an den Strecken Lübeck – Hamburg ..... 73
7.2. Lärmschutz- und Ausbaumaßnahmen an der Strecke Lübeck – Bad Kleinen ..... 75
7.3. Sicherungsmaßnahmen an der Hafenbahn ..... 76

7.4. Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke Lübeck – Travemünde ..... 77
7.5. Fazit Schienenverkehrslärm ..... 77
8. Maßnahmenplanung für Industrie, Gewerbe und Häfen ..... 78
9. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete ..... 78
9.1. Ruhige Gebiete in Lübeck und deren Einstufung ..... 80
9.2. Überprüfung, Maßnahmen und Zielsetzung ..... 83
10. Monetäre Auswirkungen durch Lärmminderung ..... 85
10.1. Grundlagen ..... 85
10.2. Ergebnisse ..... 86
11. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan ..... 87
11.1. Kosten für die Aufstellung ..... 87
11.2. Folgekosten ..... 87
11.3. Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen ..... 87
11.4. Kosten-/Nutzenanalyse ..... 88
12. Zu beschließende Maßnahmen ..... 89
13. Evaluierung ..... 94
14. Inkrafttreten ..... 94
Anhang ..... 95
Anhang I – Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie ..... 96
Anhang II – Übersichtskarte ruhiger Gebiete ..... 98
Anhang III – Monetäre Auswirkung durch Lärmminderung ..... 99
Anhang IV – Ergebnisse der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung ..... 103
Anhang V – Beispielberechnung Schwartauer Landstraße ..... 106
Anhang VI – Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung nach RLS und BImSchV ..... 109
Anhang VII – Reduzierung Belasteter durch Geschwindigkeitsreduzierung ..... 111
Anhang VIII – Häufige Fragen zum Lärmaktionsplan ..... 114

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: STADTGEBIET MIT DEN AUF LÄRMPROBLEMEN UNTERSUCHTEN STRECKEN ..... 9
ABBILDUNG 2: AUSSCHNITT STRAßENLÄRMKARTE DER HANSESTADT LÜBECK; 24-STUNDEN-PEGEL IN DB(A) ..... 13
ABBILDUNG 3: HANDLUNGSRAUM 8 – MÜHLENSTRAßE/KÖNIGSTRAßE/AEGIDIENSTRAßE ..... 23
ABBILDUNG 4: HANDLUNGSRAUM 17 – MOISLINGER ALLEE ..... 24
ABBILDUNG 5: HANDLUNGSRAUM 16 – KRONSFORDER ALLEE ..... 24
ABBILDUNG 6: HANDLUNGSRÄUME 9 UND 10 – MARLI- UND WALLBRECHTSTRAßE ..... 25
ABBILDUNG 7: HANDLUNGSRAUM 11 – WALDERSEESTRAßE ..... 26
ABBILDUNG 8: HANDLUNGSRÄUME 7A UND 7B – ARTLENBURGER STRAßE/WISBYSTRAßE UND ZIEGELSTRAßE ..... 27
ABBILDUNG 9: HANDLUNGSRAUM 18 – AN DER UNTERTRAVE ..... 28
ABBILDUNG 10: HANDLUNGSRÄUME 3, 4 UND 6 – FACKENBURGER- UND KREMPELSDORFER ALLEE ..... 29
ABBILDUNG 11: HANDLUNGSRAUM 5 – SCHÖNBÖCKENER STRAßE ..... 30
ABBILDUNG 12: HANDLUNGSRÄUME 12A UND 12B – RATZEBURGER ALLEE UND KAHLHORSTSTRAßE ..... 31
ABBILDUNG 13: HANDLUNGSRAUM 15 – GENINER STRAßE ..... 32
ABBILDUNG 14: HANDLUNGSRAUM 1 – SCHWARTAUER LANDSTRAßE ..... 32
ABBILDUNG 15: HANDLUNGSRÄUME 13 UND 14 – ST.-JÜRGEN-RING ..... 33
ABBILDUNG 16: HANDLUNGSRAUM 2 – SIEMSER LANDSTRAßE ..... 34
ABBILDUNG 17: BETEILIGUNG VON LÜBECKER BÜRGER:INNEN ..... 37
ABBILDUNG 18 DEMOGRAPHISCHE DATEN DER BÜRGER:INNENBETEILIGUNG ..... 38
ABBILDUNG 19: ANTEILE DER LÄRMQUELLEN GEMÄß BÜRGER:INNENBETEILIGUNG ..... 39
ABBILDUNG 20 LÖSUNGSVORSCHLÄGE AUS DER BÜRGER:INNENBETEILIGUNG ..... 40
ABBILDUNG 21: LÄRMSCHWERPUNKTE GEMÄß BÜRGER:INNENBETEILIGUNG ..... 41
ABBILDUNG 22: HANDLUNGSRAUM 20 – GENINER DORFSTRAßE ..... 42
ABBILDUNG 23: HANDLUNGSRAUM 21 – HANSESTRAßE ..... 43
ABBILDUNG 24: HANDLUNGSRAUM 19 – NEUE HAFENSTRAßE ..... 43
ABBILDUNG 25 ABNAHME VON LÄRMBETROFFENEN DURCH TEMPO 30 IN DEN HANDLUNGSRÄUMEN GANZTAGS ÜBER 65DB(A) ..... 57
ABBILDUNG 26: AUSSCHNITT AUS DER LÄRMKARTIERUNG SCHIENENVERKEHR 24-H-PEGEL ($L_{DEN}$) ..... 70
ABBILDUNG 28: ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG IM LÜBECKER STADTGEBIET (QUELLE: DB AG) ..... 73
ABBILDUNG 29: MAßNAHMEN FÜR SCHALL- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ IN LÜBECK SÜD (QUELLE: DB AG) ..... 74
ABBILDUNG 30: MAßNAHMEN FÜR SCHALL- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ IN LÜBECK NORD (QUELLE: DB AG) ..... 74
ABBILDUNG 31: MAßNAHMEN FÜR SCHALLSCHUTZ IN LÜBECK-MOISLING (QUELLE: DB AG) ..... 75
ABBILDUNG 32: ÜBERSICHTSKARTE RUHIGER GEBIETE IN LÜBECK ..... 98
ABBILDUNG 33: TEMPO 30 IN DER SCHWARTAUER LANDSTRAßE ..... 106

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kartierte Hafen- und IED-Anlagen ..... 11
Tabelle 2: Anzahl durch Industrie-, Gewerbe- und Hafenlärm belasteter Menschen ..... 15
Tabelle 3: Durch Industrie-, Gewerbe- und Hafenlärm belastete Flächengrößen sowie geschätzte Anzahl belasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden ..... 15
Tabelle 4: Anzahl durch Schienenlärm belasteter Menschen (Quelle: EBA) ..... 16
Tabelle 5: Durch Schienenlärm belastete Flächengrößen sowie geschätzte Anzahl belasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude (Quelle: EBA; siehe Fußnote 11) ..... 16
Tabelle 6: Geschätzte Anzahl durch Straßenlärm belasteter Menschen an Hauptverkehrsstraßen ..... 17
Tabelle 7: Durch Straßenlärm belastete Flächengrößen sowie geschätzte Anzahl belasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude ..... 17
Tabelle 8: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen ..... 19
Tabelle 9: Anzahl von Lärmbetroffenen je Lärmkategorie und Tageszeit ..... 19
Tabelle 10: Durch Straßenlärm Belastete in Lübeck ..... 20
Tabelle 11: Durch Gewerbelärm Belastete in Lübeck ..... 21
Tabelle 12: Durch Schienenlärm Belastete in Lübeck ..... 21
Tabelle 13: Protokoll der Mitwirkung und Beteiligung ..... 36
Tabelle 14 Rückmeldungen aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung ..... 47
Tabelle 15: umgesetzte Maßnahmen mit lärmminderndem Potenzial ..... 50
Tabelle 16: Verschobene oder nicht umgesetzte Maßnahmen ..... 51
Tabelle 17: Maßnahmen mit lärmminderndem Potenzial (Stand: Februar 2024) ..... 55
Tabelle 18: Lärmminderung durch Reduzierung der Geschwindigkeit ..... 56
Tabelle 19: Berechnete Anzahl von entlasteten Personenzahlen durch Geschwindigkeitsreduzierung in den Handlungsräumen ..... 58
Tabelle 20: Berechnete Verringerung der Lärmbetroffenen durch Geschwindigkeitsreduzierung in Prozent in den Handlungsräumen ..... 59
Tabelle 21: Prüfergebnisse entlang der HR-Prüfabschnitte ..... 63
Tabelle 22: Ruhige Gebiete in Lübeck, deren Einstufung und einwirkende Emittenten ..... 83
Tabelle 23: Parameter zur Berechnung des lärmbedingten Immobilienwert- und Mieteinnahmenverlusts 86
Tabelle 24: Finanzielle Einbußen durch lärmbedingte Immobilienwertverluste ..... 86
Tabelle 25: Finanzielle Vorteile durch Lärmschutzmaßnahme Tempo 30 ..... 86
Tabelle 26: Kostenaufstellung für die Erstellung des Lärmaktionsplans ..... 87
Tabelle 27: Prüfung zukünftiger Maßnahmen ..... 92
Tabelle 28: Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie ..... 97
Tabelle 29: Monetäre Auswirkung durch Lärmminderung ..... 100
Tabelle 30: Demografische Daten der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung ..... 103
Tabelle 31: Lärmquellen in Lübeck gemäß erster Öffentlichkeitsbeteiligung ..... 104
Tabelle 32: Lösungsvorschlag ..... 105
Tabelle 33: Hohe Belastetenzahlen im HR-1 bei 50 km/h und 30 km/h ..... 107
Tabelle 34: Sehr hohe Belastetenzahlen im HR-1 bei 50 km/h und 30 km/h ..... 107
Tabelle 35: Beispielstatistik Schwartauer Landstraße ..... 108
Tabelle 36: Prüfergebnisse der Handlungsräume auf Lärmminderung ..... 110
Tabelle 37: Darstellung der Abnahme hoch Belasteter durch Geschwindigkeitsreduzierung ..... 111
Tabelle 38: Darstellung der Abnahme sehr hoch Belasteter durch Geschwindigkeitsreduzierung ..... 112
Tabelle 39: Minderung Lärmbetroffener in absoluten Zahlen ..... 113

# 1. Allgemeine Angaben

## 1.1. Vorbemerkungen

Der erste Lärmaktionsplan wurde 2008 als Bericht erstellt und von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen. Der zweite LAP vom 26. Juni 2014 wurde 2018/2019 überarbeitet und am 28. November 2019 von der Lübecker Bürgerschaft, in seiner dritten Stufe beschlossen. In den Jahren 2023 und 2024 wurde dieser LAP erneut angepasst und wird im Jahr 2024/2025 veröffentlicht. Die vierte Runde der Überarbeitung hat einige inhaltliche Neuerungen mit sich gebracht. Auf die Unterschiede zu den vorherigen Lärmaktionsplänen wird im Folgenden explizit eingegangen. Hervorzuheben ist dabei der Wechsel von den vorläufigen Berechnungsmethoden zu europaweit harmonisierten Berechnungsmethoden für die unterschiedlichen Verkehrsträger.

Die Aufstellung des Aktionsplanes und alle weiteren Schritte im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind gesetzlich verpflichtend. Maßnahmen, die aus diesem Aktionsplan entstehen, können aktiv zu einer Minderung der Lärmbelastung beitragen. Zudem kann sich ein positiver Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität einstellen und den Klimaschutz in der Stadt fördern.

**Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung**

| | |
|---|---|
| Name der Stadt/Gemeinde: | Hansestadt Lübeck |
| Gemeindekennziffer: | 03000 |
| Ansprechpartner: | Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz |
| Straße: | Kronsforder Allee 2–6 |
| Postleitzahl: | 23560 |
| Ort: | Hansestadt Lübeck |
| Telefon: | (0451) 122 3918 / (0451) 122 3969 |
| E-Mail: | laermaktionsplan@luebeck.de |
| Internetadresse: | www.luebeck.de/laerm |

**Beschreibung der Hansestadt Lübeck**

Die Betrachtung umfasst das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck. Lübeck ist derzeit flächenmäßig die größte Stadt des Landes Schleswig-Holstein. So wohnen auf einer Fläche von etwa 214 km² rund 220 000 Menschen.

Lübeck besitzt innenstadtnahe Stadthäfen und mit rund 23,5 Millionen Tonnen Güterumschlag im Jahr (Stand 2022) einen der größten Fährhäfen der Ostsee in Lübeck-Travemünde. Von hier laufen Seeverkehrsrouten nach Schweden, Dänemark, Finnland und zu den baltischen Staaten.

Die wesentlichen Lübecker Hauptverkehrsstraßen sind die Autobahnen A1 (von Hamburg über Lübeck nach Heiligenhafen, von dort über die Bundesstraße 207 nach Fehmarn [Vogelfluglinie]), A20 (Bad Segeberg – Lübeck – Stettin), A226 (kurzer Autobahnabschnitt von Herrenwyk zur A1) sowie die Bundesstraßen B75 (von Hamburg über Lübeck nach Travemünde), B104 (nach Schwerin), L332 (nach Bad Segeberg), B207 (von Hamburg über Mölln), die Landesstraßen L92 und L309 sowie die Kreisstraßen K13, K15, K18 und K26.

Zwei Haupteisenbahnstrecken verbinden Lübeck u. a. mit dem Wirtschaftszentrum Hamburg und der Landeshauptstadt Kiel, sowie mit der Wirtschafts- und Tourismusregion Dänemark. Der Lübecker Hauptbahnhof ist ein Durchgangsbahnhof und der frequenzstärkste Bahnhof Schleswig-Holsteins. Folgende Eisenbahnstrecken mit weniger als 30 000 Zügen pro Jahr belasten ebenfalls das Lübecker Stadtgebiet: Abschnitt 1121 Lübeck – Lüneburg, Abschnitt 1113 Lübeck – Lübeck-Travemünde Strand, Abschnitt 1122 Lübeck – Bad Kleinen, Abschnitt 1131 Schlutuper Bahn und schließlich Abschnitt 1137 Hafenumgehungsbahn.

Acht Kilometer südlich der Lübecker Innenstadt befindet sich der Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee. Dieser wird seit 2019 wieder regelmäßig von Airlines angeflogen. Der Flughafen zählt aufgrund der geringen Flugbewegungen (weniger als 50 000 Flugbewegungen pro Jahr) nicht zu den Großflughäfen. Eine Betrachtung des Fluglärms in der Hansestadt Lübeck erfolgt entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie demnach nicht. Des Weiteren gibt es auf dem Stadtgebiet diverse Gewerbegebiete (z. B. Genin-Süd, Glashüttenweg, Lohmühle, Roggenhorst, Schlutup, Seelandstraße/Herrenwyk, Rapsacker und Grapengießerstraße, Gewerbepark Flughafen, Skandinavienkai, Dänischburger Landstraße /Schäferkamp, Herrendamm und Padelügger Weg).

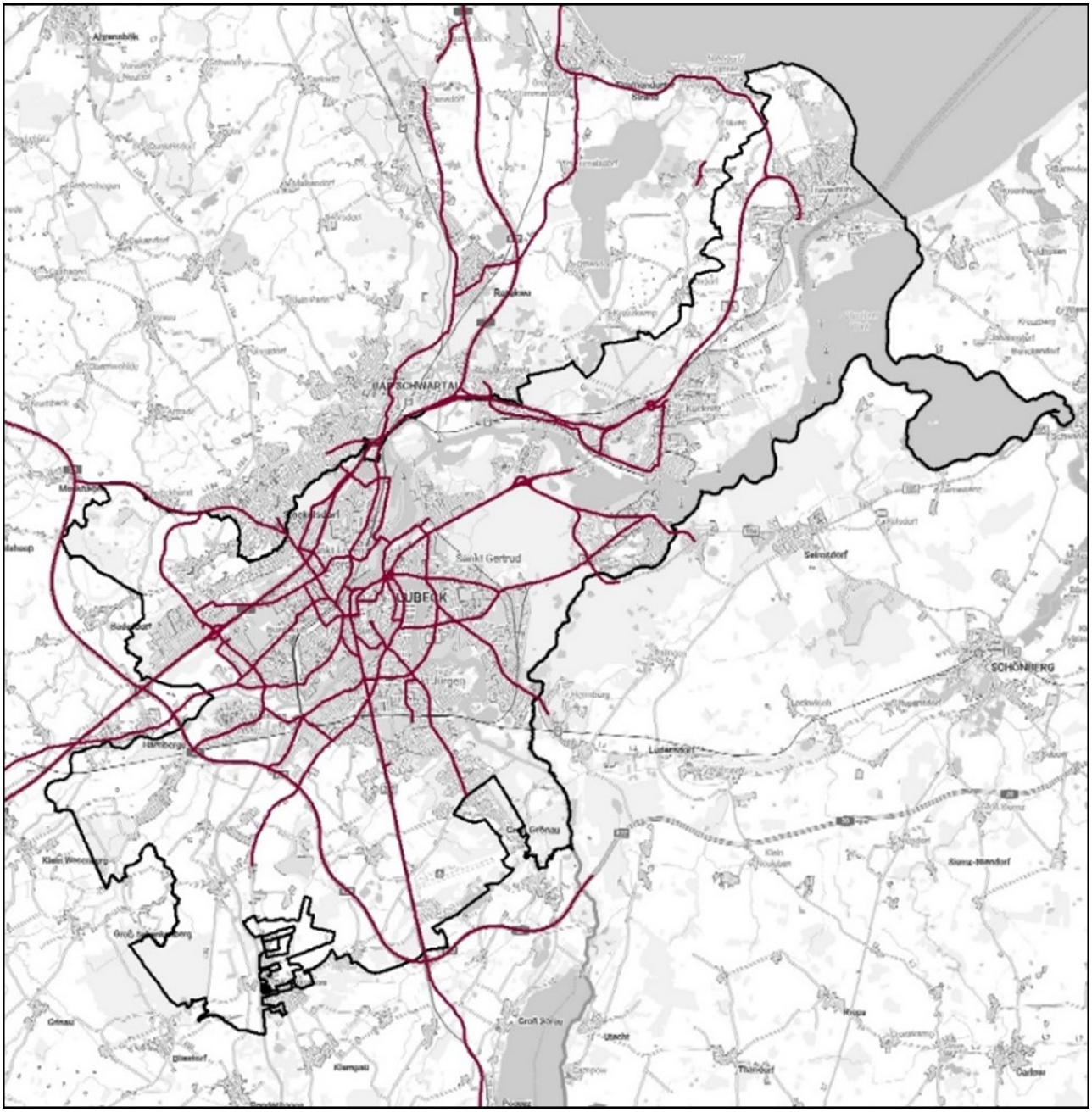



*Abbildung 1: Stadtgebiet mit den auf Lärmproblemen untersuchten Strecken*

## 1.2. Rechtlicher Hintergrund

Lärm stellt in vielen europäischen Städten ein nicht zu unterschätzendes Gesundheitsproblem dar. So fühlen sich beispielsweise in Deutschland über 60 % der Menschen durch Lärm belästigt, insbesondere durch den Straßen- und Schienenverkehr. Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie[1] hat die Europäische Union eine Methodik vorgelegt, um die Auswirkungen systematisch zu erfassen, dem Lärm entgegenzuwirken und vorzubeugen.
Die Umgebungslärmrichtlinie wurde mit Einführung der §§ 47 a–f im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)[2], der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV & 16. BimSchV) und weitere untergesetzliche Regelwerke in deutsches Recht umgesetzt. Zuständig für die Umsetzung sind nach § 47 e Abs. 1 die Gemeinden.

Gemäß § 47 d BImSchG waren bis zum 18. Juli 2024 Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und den Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr geregelt werden sollen. Lübeck ist gemäß der Richtlinie ein Ballungsraum[3] und hat daher zusätzlich den Lärm zu erfassen, der von Eisenbahnstrecken mit weniger als 30 000 Zügen pro Jahr sowie von Geländen mit industriellen Tätigkeiten ausgeht. Zudem sind Häfen für die Binnen- und Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr zu betrachten. In Frage kommende Anlagen wurden auf Grundlage einzeln vorliegender Sachverständigengutachten sowie der Erkenntnisse aus der Anlagenüberwachung des Landesamtes für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) untersucht. Einschränkend für Industriegelände wurden gemäß der 34. BImSchV nur die Anlagen berücksichtigt, die den Kriterien der IED-Richtlinie[4] entsprechen.

Die Untersuchungen des LfU ergaben, dass im Lübecker Stadtgebiet die Lärmbelastungen in Frage kommender Anlagen ab einer Belastung von 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) tagsüber (an den Fassaden der Anwohner:innen) kartiert werden mussten. So wurden in Lübeck ausschließlich folgende Hafenanlagen und Industrie- und Gewerbebetriebe betrachtet:

| **Hafenanlagen** | **IED-Anlagen** |
|---|---|
| Skandinavienkai | 5N Plus Lübeck GmbH |
| Seelandkai | H&J Brüggen KG |
| Konstinkai | REMONDIS QR GmbH (Regallager) |

[1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12
[2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG), zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 27.06.2012 BGBL I 1421
[3] Der Ballungsraum Lübeck umfasst folgende Siedlungsgebiete: Hansestadt Lübeck
[4] Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Luftverschmutzung – IED) (ABl. L334/17 vom 17. Dezember 2010)

| Hafenanlagen | IED-Anlagen |
|---|---|
| Lehmannkai I bis III (einschl. Cargo Terminal Lehmann und Logistikcenter) | Worlée Chemie GmbH |
| Schlutupkai I (Hans Burmann e.k.) | UTM Umwelt-Technik-Metallrecycling GmbH |
| Schlutupkai II | |
| Nordgetreide GmbH & Co.KG | |
| Vorwerker Hafen (einschl. Nordlandkai) | |
| ATR Landhandel | |
| Lagerhaus Lübeck (Dr. Pleines GmbH&Co.KG) | |
| LMG | |
| Havemannkai | |

Tabelle 1: Kartierte Hafen- und IED-Anlagen

Das grundsätzliche Ziel der Umgebungslärmrichtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht." Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern." Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand strategischer Lärmkarten nach europaweit einheitlich vorgegebenen Berechnungsmethoden,
2. Aufstellung eines LAP auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zu reduzieren,
3. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit über die Lärmkartierung und den LAP,
4. Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm,
5. Die Übermittlung von Informationen aus den strategischen Lärmkarten und den Aktionsplänen an die Europäische Kommission als Grundlage für die Einführung weiterer Gemeinschaftsmaßnahmen.

Der Lärmaktionsplan hat den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten.

Der Lärmaktionsplan und die Lärmkarten sind gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der EU ist über den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu berichten.

Der vorliegende LAP der 4.Runde identifiziert die Lärmschwerpunkte in Lübeck und gibt Hinweise auf unterschiedliche Lärmminderungsmethoden. Die in diesem Plan erfolgten Prüfungen, vor allem die Lärmminderung durch Geschwindigkeitsreduzierungen, sind ein Teilaspekt eine ganzheitliche Überprüfung. Diese ganzheitliche Überprüfung der in diesem LAP erarbeiteten Maßnahmen zum Lärmschutz werden verbindlich durch die zuständigen Fachbehörden geprüft und gegebenenfalls durch diese angeordnet.

Weiterhin ist der LAP maßgeblich für weitere Planungen zu berücksichtigen. Beispielsweise sind bei Bebauungsplänen die Lärmkarten zu berücksichtigen und der Schutz von ruhigen Gebieten zu gewährleisten.

# 2. Ergebnisse aus der Lärmkartierung

## 2.1. Arbeitsunterlagen

Folgende Grundlagendaten für den Aufbau eines digitalen Stadtmodells, das als Grundlage für die Berechnung der Lärmemissionen und -immissionen dient, wurden von Datenbanken der Hansestadt Lübeck bzw. dem Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) zur Verfügung gestellt oder aus der Lärmkartierung der Runde 4 des Landes Schleswig-Holsteins entnommen und bedarfsgerecht angepasst und aktualisiert:

- Gebäudegrundrisse
- Gebäudehöhen
- Gebäudenutzung
- Adresspunkte mit Einwohnerdaten
- Geländemodell
- Straßen (u. a. Lage, Fahrzeugklassen, Lichtsignalanlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Straßenoberflächen)
- Schallschutzbauwerke (Lärmschutzwände und -wälle)

## 2.2. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die Belastung durch Umgebungslärm anhand einer Lärmkartierung für Ballungsräume zu ermitteln. Die strategische Lärmkartierung stellt die Grundlage für die Aufstellung des LAPs der Hansestadt Lübeck dar. Der LAP muss alle fünf Jahre überprüft oder neu erstellt werden. Bei gravierenden Änderungen an der Lärmsituation auch früher, z. B. Bau einer neuen Auto- oder Straßenbahn.

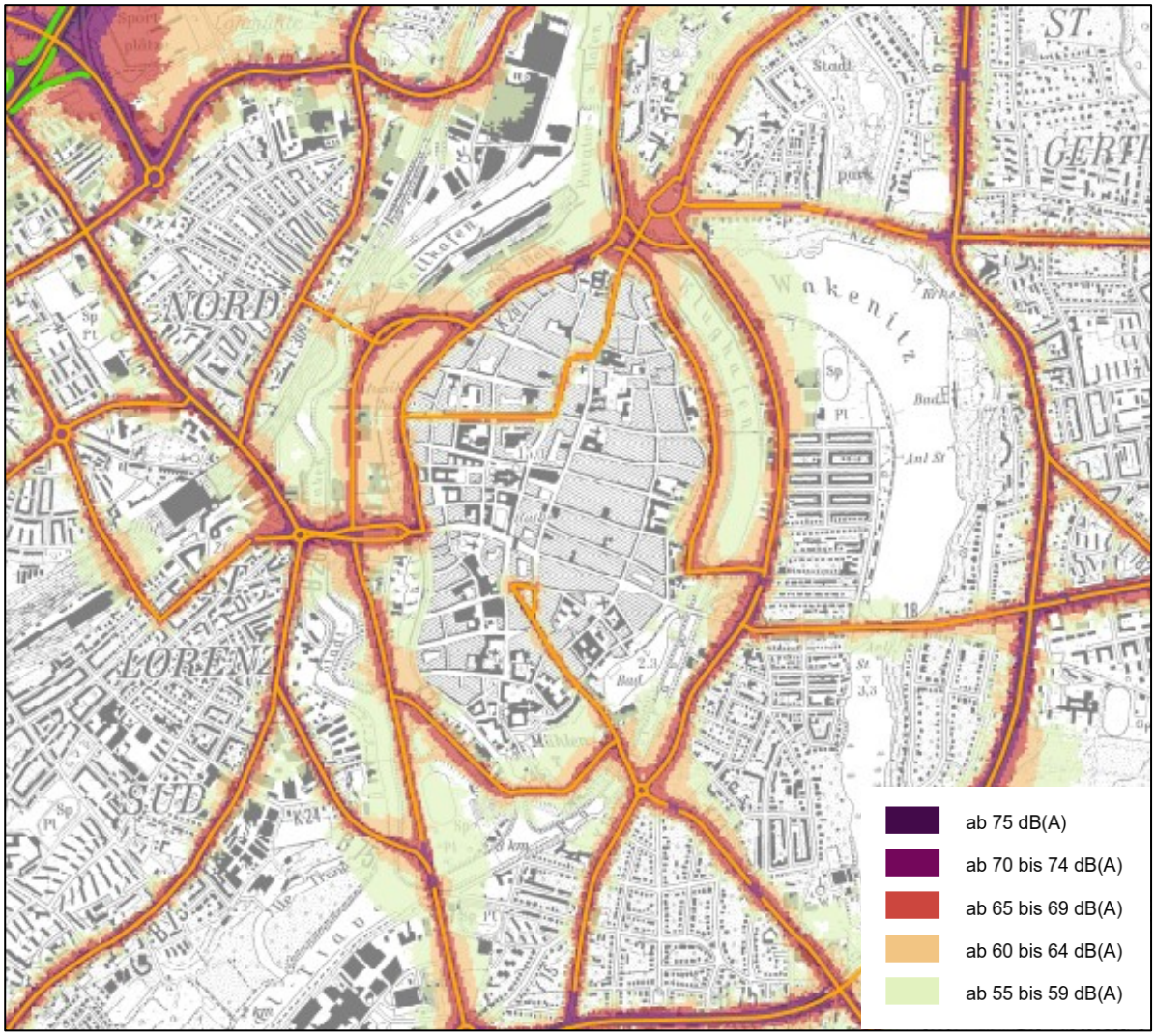



*Abbildung 2: Ausschnitt Straßenlärmkarte der Hansestadt Lübeck; 24-Stunden-Pegel in dB(A)*

Die strategische Lärmkartierung aus Abbildung 2 wurde gemäß den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt. Je dunkler der Farbton, desto mehr Lärm in dB(A) ist an diesen Straßen errechnet worden. Die Pegel und die Anzahl der durch Lärm belasteten Menschen in den nachfolgenden Tabellen, sowie die Schallausbreitungen, wurden nach den aktuellen Berechnungsverfahren ermittelt.

Im Unterschied zu der dritten Runde der Lärmkartierung (2017) wurden die Berechnungs- und Auswerteverfahren auf europäischer Ebene harmonisiert und grundlegend geändert. Gemäß § 5 Abs. 1 der 34. BImSchV[5] erfolgt die Ermittlung der Lärmbelastung nach wie vor ausschließlich durch Berechnungen. Die nach der 34. BImSchV nun anzuwendenden Berechnungsverfahren wurden am 5. Oktober 2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht und sind seit dem 31. Dezember 2021 verpflichtend anzuwenden. Diese lösen die bislang in Deutschland verwendeten vorläufigen Berechnungsmethoden für den

[5] 34. BImSchV – Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)

Umgebungslärm ab. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit zu den Ergebnissen der vorherigen Kartierungsrunden, vor allem bei der Anzahl lärmbetroffener Menschen, ist daher nicht mehr gegeben.

Die Berechnungsmethoden BUB (Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) und BEB (Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) werden in diesem LAP erstmalig eingesetzt. Diese Berechnungsmethoden basieren auf den im Jahre 2015 veröffentlichte Amtsblatt der EU unter dem Namen CNOSSOS-EU (**C**ommon **No**ise A**ss**essment Meth**o**d**s** in Europe). Diese EU-Vorgabe muss bis zum 31. Dezember 2028 in nationales Recht umgesetzt werden[6].

Die beauftrage Lärmkartierung gemäß ULR durch die Firma LÄRMKONTOR GmbH umfasst lediglich den Straßenverkehr maßgeblicher Straßen. Die Karten gibt es online unter **https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/laermschutz/laermsh/kartenservice.html**

Der Schienenverkehr im Stadtgebiet ist vom Eisenbahn-Bundesamt kartiert worden. Die Ergebnisse können online abgerufen werden:
**https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html**

Die EU-weiten, einheitlichen Lärmindizes werden wie folgt definiert:

- **$L_{DEN}$** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex):
  Gewichteter Mittelungspegel über 24 Stunden, bei dem den Abend- und Nachtstunden besondere Bedeutung zugewiesen wird,
- **$L_{Night}$** (Nacht-Lärmindex):
  Stellt den Mittelungspegel in der Zeit von 22 bis 6 Uhr dar (ermittelt gemäß der 34. BImSchV) und dient zur Beschreibung für Schlafstörungen.

*Hinweis: Die Ermittlung der in den Lärmkarten dargestellten Lärmpegel basiert auf neuen EU-harmonisierten Berechnungsverfahren. Ein direkter Vergleich mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten[7,8] (siehe Anhang I) ist nur eingeschränkt möglich, da andere Berechnungsverfahren zu Grunde gelegt werden. Zur Orientierung können die gesetzlichen Regelwerke dennoch herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmminderung entsteht dadurch jedoch nicht.*

[6] Nichtamtliche konsolidierte Fassung zu den Berechnungsverfahren vom 07.09.2021; Umweltbundesamt (www.umweltbundesamt.de)
[7] 16. BImSchV – Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
[8] Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

## 2.3. Belastetenzahlen aus Industrie-, Gewerbe- und Hafenlärm

Nachfolgende Tabellen stellen die Lübecker Ergebnisse der strategischen Lärmkartierung für Industrie- und Gewerbegelände dar.

**Industrie- und Gewerbelärm** betrifft in Lübeck aufgrund der Kriterien ausschließlich die Hafenanlagen und einige IED-Anlagen. Im Jahr 2022 hat der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz die Firma LAIRM CONSULT GmbH mit der Neukartierung beauftragt. In *Tabelle 2* wird die Anzahl der belasteten Menschen entsprechend der jeweiligen Lärmbelastung in dB(A) angegeben. In Tabelle 3*Tabelle 3*[9] wird die Anzahl der belasteten Wohnungen, die mit dem jeweiligen Lärmpegel in dB(A) belastet sind, aufgeführt. Es sind keine Schulen und Krankenhausgebäude durch Gewerbe- oder Hafenlärm belastet.

| **Lärmpegel in dB(A)** | | **Anzahl durch Industrie-, Gewerbe- und Hafenlärm belasteter Menschen** | |
|---|---|---|---|
| **über** | **bis** | **$L_{DEN}$** | **$L_{NIGHT}$** |
| 45 | 49 | k. A. | k. A. |
| 50 | 54 | k. A. | 350 |
| 55 | 59 | 1 080 | 220 |
| 60 | 64 | 420 | 20 |
| 65 | 69 | 100 | 0 |
| 70 | 74 | 0 | 0 |
| ≥75 | | 0 | 0 |
| **Summe** | | **1 600** | **590** |

Tabelle 2: Anzahl durch Industrie-, Gewerbe- und Hafenlärm belasteter Menschen

| **Lärmpegel in dB(A)** | **Anzahl durch Industrie-,Gewerbe- und Hafenlärm belasteter gem. 34. BIMSchV** | | | |
|---|---|---|---|---|
| **über** | **Fläche (km²)** | **Wohnungen** | **Schulen** | **Kranken-häuser** |
| 55 | 6,5 | 713 | 0 | 0 |
| 65 | 1,2 | 48 | 0 | 0 |
| 75 | 0,0 | 0 | 0 | 0 |

Tabelle 3: Durch Industrie-, Gewerbe- und Hafenlärm belastete Flächengrößen sowie geschätzte Anzahl belasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden

[9] Entsprechend den Vorgaben des Landes Schleswig-Holstein wurden bei den von Lärm betroffenen Schulen und Krankenhäusern Einzelgebäude angegeben und keine Institutionen.

## 2.4. Belastetenzahlen aus Schienenlärm

Für die Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken[10] ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die Lärmkarten werden durch das EBA zentral für das gesamte Bundesgebiet erstellt. Da Lübeck ein Ballungsraum ist, wurden alle Bahnstrecken ab 30 000 Zugbewegungen pro Jahr im Stadtgebiet berücksichtigt. In *Tabelle 4* werden folglich die Betroffenenzahlen des Ballungsraums Lübeck dargestellt, sowie in *Tabelle 5* die belasteten Wohnungen und Schulen. Krankenhausgebäude sind nicht durch Schienenverkehr belastet.

| **Lärmpegel in dB(A)** | | **Anzahl durch Schienenlärm[11] belasteter Menschen (nach BEB)** | |
|---|---|---|---|
| **über** | **bis** | **$L_{DEN}$** | **$L_{NIGHT}$** |
| 45 | 49 | k. A. | 4 418 |
| 50 | 54 | k. A. | 1 841 |
| 55 | 59 | 2 695 | 474 |
| 60 | 64 | 670 | 92 |
| 65 | 69 | 168 | 6 |
| 70 | 74 | 32 | 0 |
| ≥75 | | 0 | 0 |
| **Summe** | | **3 565** | **6 831** |

Tabelle 4: Anzahl durch Schienenlärm belasteter Menschen (Quelle: EBA)

| **Lärmpegel in dB(A)** | **Anzahl durch Schienenlärm belastete …** | | | |
|---|---|---|---|---|
| **über** | **Fläche (km²)** | **Wohnungen** | **Schulen** | **Kranken-häuser** |
| 55 | 10,003 | 1 697 | 1 | 0 |
| 65 | 1,811 | 95 | 1 | 0 |
| 75 | 0,047 | 0 | 0 | 0 |

Tabelle 5: Durch Schienenlärm belastete Flächengrößen sowie geschätzte Anzahl belasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude (Quelle: EBA; siehe Fußnote 11)

[10] https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html

[11] Schienenlärm der Eisenbahn des Bundes; gemäß Anhang II zum Lärmaktionsplan-Entwurf für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (für Ballungsräume): https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf_Anhang_2.pdf

## 2.5. Belastetenzahlen aus Straßenverkehr

Eine Grundlage des LAPs ist die Darstellung der Lärmsituation auf Basis der Lärmkarten. Die Lärmkarten bilden den aktuellen Stand um beurteilen zu können, an welchen Stellen Handlungsbedarf besteht. Die Lärmkarten der Hauptverkehrsstraßen[12] aus dem Jahr 2017 hat das Landesamt für Umwelt überarbeiten lassen und im landeseigenen Geoportal[13] veröffentlicht.

Im folgenden Abschnitt werden die Höhe des Lärmpegels und die damit verbundene Belastung von Personen durch Umgebungslärm eingeschätzt.

| **Lärmpegel in dB(A)** | | **Anzahl durch Straßenlärm belasteter Menschen** | |
|---|---|---|---|
| **über** | **bis** | **$L_{DEN}$** | **$L_{NIGHT}$** |
| 50 | 55 | - | 14 530 |
| 55 | 60 | 17 200 | 17 040 |
| 60 | 65 | 12 940 | 5 330 |
| 65 | 70 | 16 860 | 40 |
| 70 | 75 | 3 610 | 0 |
| ≥75 | | 5 | 0 |
| **Summe** | | **50 615** | **36 940** |

Tabelle 6: Geschätzte Anzahl durch Straßenlärm belasteter Menschen an Hauptverkehrsstraßen

*Tabelle 7* zeigt, dass eine Fläche von 8 172 ha mit unterschiedlichen Lärmpegeln belastet ist. Der Straßenlärm betrifft fast 35 000 Wohnungen, 13 Schulgebäude und 13 Krankenhausgebäude.

| **Lärmpegel in dB(A)** | | **Anzahl durch Straßenlärm belastete …** | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **über** | **bis** | **Fläche (km²)** | **Wohnungen** | **Schulen** | **Krankenhäuser** |
| 55 | 65 | 63,7 | 24 100 | 12 | 11 |
| 65 | 75 | 15,05 | 9 750 | 1 | 2 |
| 75 | | 3,02 | 2 | 0 | 0 |

Tabelle 7: Durch Straßenlärm belastete Flächengrößen sowie geschätzte Anzahl belasteter Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

[12] www.laerm.schleswig-holstein.de
[13] schleswig-holstein.de - Lärmschutz - Geoportal Umgebungslärm mit Anleitung

## Höhe der Lärmpegel im Straßenverkehr

Die Ermittlung der in den Lärmkarten dargestellten Lärmpegel basiert auf neuen EU-harmonisierten Berechnungsverfahren. Ein direkter Vergleich mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten ist nur eingeschränkt möglich, da andere Berechnungsverfahren zu Grunde gelegt werden.

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken[14] dennoch zur Orientierung herangezogen werden:

| Bewertung | Pegelbereich | Hintergrund |
|---|---|---|
| **Sehr hohe Belastung** | $L_{DEN}$ > 70 dB(A)<br>$L_{Night}$ > 60 dB(A) | Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können deutlich überschritten sein<br>Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auslösen können |
| **Hohe Belastung** | 70 dB(A) > $L_{DEN}$ > 65 dB(A)<br>60 dB(A) > $L_{Night}$ > 55 dB(A) | Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes können erreicht sein<br>Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein<br>Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neu- und Umbaumaßnahmen in o. g. Gebieten Lärmschutz aus<br>kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts (SRU) |
| **Belastung bzw. Belästigung** | 65 dB(A) > $L_{DEN}$ > 55 dB(A)<br>55 dB(A) > $L_{Night}$ > 45 dB(A) | Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein<br>Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o. g. Gebieten Lärmschutz aus<br>Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tagsüber und 52 dB(A) nachts (SRU)<br>langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts (SRU) |

[14] https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/laermschutz/laermsh/laermaktionsplanung.html

Tabelle 8: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen

Nach den in Tabelle 8 aufgestellten Kriterien liegen in der aktuellen Umsetzungsphase der Richtlinie folgende Lärmbelastungen in der Hansestadt Lübeck vor:

| **Straßenverkehrslärm (Hauptverkehrsstraßen)** | | | |
|---|---|---|---|
| 3 615 | Menschen sind | ganztägig | sehr hohen Belastungen ausgesetzt |
| 5 370 | | nachts | |
| 16 860 | Menschen sind | ganztägig | hohen Belastungen ausgesetzt |
| 17 040 | | nachts | |
| 30 140 | Menschen sind | ganztägig | Belastungen/Belästigungen ausgesetzt |
| 14 530 | | nachts | |

| **Industrie- Gewerbe- und Hafenlärm** | | | |
|---|---|---|---|
| 0 | Menschen sind | ganztägig | sehr hohen Belastungen ausgesetzt |
| 23 | | nachts | |
| 101 | Menschen sind | ganztägig | hohen Belastungen ausgesetzt |
| 219 | | nachts | |
| 1497 | Menschen sind | ganztägig | Belastungen/Belästigungen ausgesetzt |
| 349 | | nachts | |

| **Schienenlärm (Haupteisenbahnstrecken des Bundes)** | | | |
|---|---|---|---|
| 25 | Menschen sind | ganztägig | sehr hohen Belastungen ausgesetzt |
| 82 | | nachts | |
| 108 | Menschen sind | ganztägig | hohen Belastungen ausgesetzt |
| 374 | | nachts | |
| 2 521 | Menschen sind | ganztägig | Belastungen/Belästigungen ausgesetzt |
| 4 565 | | nachts | |

Tabelle 9: Anzahl von Lärmbetroffenen je Lärmkategorie und Tageszeit

## Geschätzte Krankheitszahlen

Lärm macht krank. Nicht jede:r Bürger:in in Lübeck wird durch das Wohnen an einer lauten Straße krank. Womöglich „gewöhnen“ sich einige Menschen an den Lärm. Andere Personen leiden jedoch stark durch den anhaltenden Lärm und erkranken. In jedem Fall führt die Lärmbelastung bei vielen Menschen zu Gesundheitsschäden, wie *Tabelle 10* deutlich macht. Diese lärmbedingten Krankheiten sind geschätzte Zahlen und wurden als Durchschnittsdaten aus der aktuellen Studienlage[15] zu gesundheitsgefährdendem Lärm ermittelt. Die Auswirkungen von Lärm auf den menschlichen Körper werden intensiv erforscht. Die konkreten gesundheitlichen Folgen werden auf der Basis von statistischen Daten erstmals im LAP angegeben.

Die landeseigenen Lärmkarten enthalten deshalb nicht nur Informationen zu lärmbelasteten Bereichen, sondern schätzen auch die gesundheitlichen Auswirkungen ein. Gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV müssen zusammen mit den Lärmkarten tabellarische Angaben veröffentlicht werden, darunter die geschätzte Anzahl von Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung, die durch die hier kartierten Lärmquellen statistisch verursacht werden.

Die gesundheitlichen Aspekte wie Belästigung und Schlafstörung werden für Straßen-, Schienen- und Fluglärm angegeben, während ischämische Herzkrankheiten ausschließlich für Straßenverkehrslärm berechnet werden.

Für die vierte Runde der Lärmkartierung 2024 werden zum ersten Mal Abschätzungen getroffen, wie viele Personen durch lärmbedingten Krankheiten betroffen sein könnten, dargestellt in *Tabelle 10* und *Tabelle 11*. Diese Angaben sind entscheidend für die Bewertung und Beschreibung der Lärmsituation im LAP, um abstrakte Zahlen in verständliche Lärmwirkungen umzuwandeln und ein gemeinsames Verständnis für Lärmminderungsmaßnahmen in der Hansestadt Lübeck zu fördern.

| **Durch Straßenlärm verursachte …** | **Geschätzte Anzahl der Fälle** |
|---|---|
| ischämische Herzkrankheiten[16]* | 20 |
| starke Belästigungen | 9 502 |
| starke Schlafstörungen | 2 475 |

Tabelle 10: Durch Straßenlärm Belastete in Lübeck

[15] Basner, M., McGuire, S., World Health Organization (2018): Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Effects on Sleep , 15(3): 519.
[16] Erkrankung der Herz-Kreislaufsystems und Gefäßen, hervorgerufen durch Lärm

| Durch Gewerbelärm verursachte … | Geschätzte Anzahl der Fälle |
|---|---|
| ischämische Herzkrankheiten* | 0 |
| starke Belästigungen | 0 |
| starke Schlafstörungen | 0 |

Tabelle 11: Durch Gewerbelärm Belastete in Lübeck

Die Belastetenzahlen im Schienenverkehr unterscheiden zwischen starker Belästigung HA (*high annoyance*) und starker Schlafstörung HSD (*high sleep disturbance*). Nachfolgende Tabelle zeigt beide Belastetenzahlen aufgeteilt in Tag und Nacht:

| Durch Schienenlärm verursachte … | | Geschätzte Anzahl der Fälle |
|---|---|---|
| Starke Belästigung HA bzw. starke Schlafstörung HSD | $L_{DEN}$ | 562 |
| | $L_{NIGHT}$ | 223 |

Tabelle 12: Durch Schienenlärm Belastete in Lübeck

## Gesundheitsbezogene Kosten durch Lärmschäden

Mittels der „Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten“ des Umweltbundesamtes (Dr. Astrid Matthey und Dr. Björn Bünger; Stand 02.2019) können überschlägig Gesundheitskosten dargestellt werden, die durch Verkehrslärm verursacht werden. Bei den in der Methodenkonvention dargestellten Kostensätzen handelt es sich um Durchschnittswerte für gesundheitsschädliche Folgen der Dauerbelastung in Deutschland. Diese setzen sich aus den Kosten von kognitiven/psychischen Beeinträchtigungen wie Stressreaktionen, Schlafstörungen und Kommunikationsstörungen sowie den physischen Gesundheitsfolgen wie Bluthochdruck und Herzkreislauferkrankungen zusammen. Zum einen kann dies zu direkten medizinischen Behandlungskosten (z. B. Kosten für Personal und Arzneimittel) führen. Zum anderen werden auch indirekte Gesundheitskosten verursacht, indem sich beispielsweise das Unfallrisiko durch lärmbedingte Konzentrationsstörungen erhöhen kann.

In der o. g. Methodenkonvention wurden die Gesundheitskosten, die durch Verkehrslärm entstehen, nach Pegelklassen (und auch nach den jeweiligen Verkehrsträgern Straßen-, Schienen- und Luftverkehr) differenziert dargestellt. Hieraus ist zu erkennen, dass in den Pegelklassen oberhalb von einem $L_{DEN}$ von 65 dB(A) ein deutlicher Anstieg der Gesundheitskosten zu verzeichnen ist.

Für die Hansestadt Lübeck ergeben sich letztendlich jährliche lärmbedingte Gesundheitskosten von **circa 7,2 Millionen Euro**[17].

[17] https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten

**Fazit**: Es handelt sich um einen reinen Durchschnittswert, der jedoch klar verdeutlicht, dass erhöhte Lärmbelastungen jedes Jahr hohe Gesundheitskosten verursachen können. Folglich wirkt sich eine konsequenter LAP positiv auf die Lebensqualität betroffener Bürger:innen aus.

*Hinweis: Es wurden nur die Kosten für die kartierten Hauptverkehrsstraßen erfasst.*

## 2.6. Betroffenheitsanalyse anhand von Lärmkennziffern

Für eine detailliertere Bewertung der Lärmsituation (objektive Darstellung von Lärmbetroffenheiten) wurde das Rechenmodell der Lärmkartierung der Lübecker Hauptverkehrsstraßen mit der Lärmkennziffer-Methode betrachtet. Die Gründe, warum Lärm eher berechnet statt gemessen wird, steht auf Seite 114 im Anhang VIII – Häufige Fragen zum Lärmaktionsplan

Diese wurde wie folgt von der Firma LÄRMKONTOR GmbH ermittelt:

- **Grundlage:**
  Betroffenenuntersuchung Straßenverkehr der Lärmkartierung für die Hansestadt Lübeck gemäß Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) für den die Tages ($L_{DEN}$)und Nachtpegel ($L_{Night}$). Gemessen wird anhand der durchschnittlichen Verkehrszahlen von PKW- und LKW-Verkehr. Gleichzeitig ist Abstand zwischen Straße und den Gebäuden für die Berechnung relevant. In die Berechnung gehen zusätzlich noch Lärmreflektionen ein, je nach Bebauung oder Freifläche ändert sich dadurch die Lärmausbreitung.

- **Schwellenwerte:**
  Schwellen der potenziellen Gesundheitsgefährdungen von $L_{DEN}$ = 65 dB(A) oder $L_{Night}$ = 55 dB(A)

- **Lärmkennziffer (LKZ):**
  Produkt aus der Anzahl der über $L_{DEN}$ = 65 dB(A) oder $L_{Night}$ = 55 dB(A) belasteten Einwohner:innen und dem Maß der Überschreitung dieses Wertes

- **LKZ-Flächen:**
  Hierfür wurden die Lärmbetroffenheiten verortet und anhand der sogenannten LKZ-Methode gewichtet. Die Darstellung der Betroffenen und der LKZ erfolgt je Hektar lärm-belasteter Fläche

- **Straßenabschnittsbezogene LKZ100**:
  Hierfür wurden die Lärmbetroffenheiten auf die Straßenabschnitte projiziert. Aufgrund der unterschiedlichen Straßenabschnittslängen erfolgte eine Normierung der LKZ-Werte auf 100 Meter, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen.

Die LKZ steigt, je höher die Einwohnerdichte und die Lärmbelastung ist.

## 2.7. Handlungsräume mit verbesserungswürdigen Situationen

Vorab ist anzumerken, dass nahezu im gesamten innerörtlichen kartierten Hauptstraßennetz hohe Belastungen von über $L_{DEN}$ > 65 dB(A) bzw. $L_{Night}$ > 55 dB(A) an den straßenzugewandten Gebäudefassaden auftreten und eine Verbesserung dieser Lärmsituation dringend anzuraten ist. Je höher der Grad der Belastung für Anwohnende ist, umso wichtiger ist an diesen Streckenabschnitten der Lärmschutz. Aus diesem Grund wurden die Lärmschwerpunkte nach dem LKZ-Wert priorisiert.

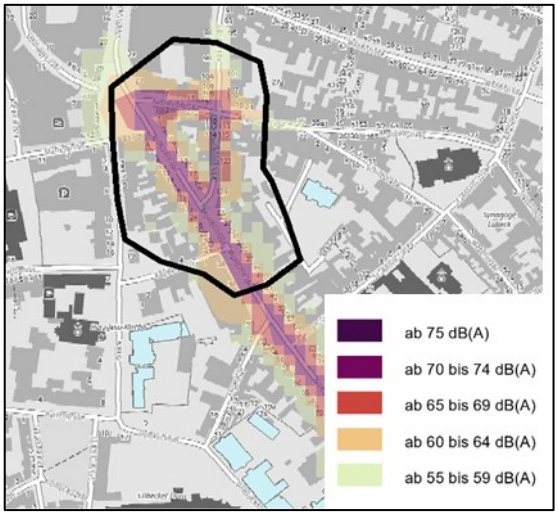
Mit Hilfe der zuvor beschriebenen objektiven LKZ-Methode wurden drei Priorisierungsstufen für Straßenabschnitte gebildet, die in Teilbereichen deutlich erhöhte Lärmkennziffern aufweisen. Diese werden im Folgenden als Handlungsräume beschrieben, für die Lärm-minderungsmaßnahmen weiter zu prüfen sind.

Die Zahlen der Betroffenen sind eine berechnete Personenzahl. Die Unfallzahlen[18] sind aus 2022 für die markierten Bereiche des Handlungsraums (HR) ermittelt.

### Lärmschwerpunkte Priorität 1: $LKZ_{DEN100}$ > 200

**HR-8 – Innenstadt: Mühlenstraße/Königstraße/Aegidienstraße**

Dieser „Wendekreis" für die südliche Einfahrt in die Innenstadt ist in mehrfacher Hinsicht lärmtechnisch belastet. Viele Fahrzeuge fahren hier entlang, um zum Parkhaus zu gelangen oder einen Parkplatz in der Mühlenstraße zu finden. Die Aegidienstraße ist durch das Kopfsteinpflaster noch lauter.




Abschnittslänge: 375 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **181** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **186** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **424** |
| Unfälle (2022): | **4** |

*Abbildung 3: Handlungsraum 8 – Mühlenstraße/Königstraße/Aegidienstraße*

[18] https://unfallatlas.statistikportal.de/

### HR-17 – Moislinger Allee

Der Streckenabschnitt von der Kolberger Straße bis zur Margarethenstraße ist eng bebaut und es befinden sich dort mehrere Gebäude mit sensiblen Nutzergruppen (Kita, Hospiz, Kirche, etc.).

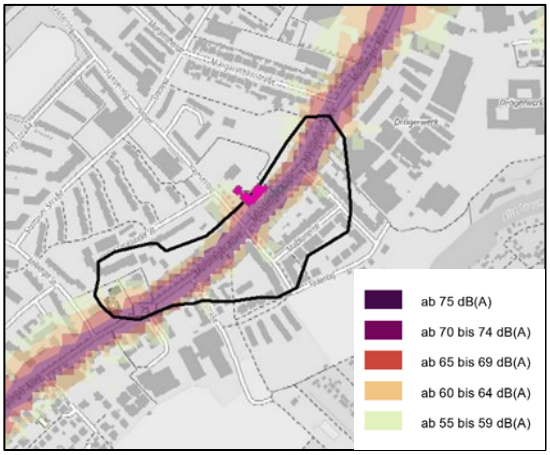



*Abbildung 4: Handlungsraum 17 – Moislinger Allee*

Abschnittslänge: 581 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **381** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **436** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **151** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **268** |
| Unfälle (2022): | **2** |

### HR-16 – Kronsforder Allee

Der Streckenabschnitt Kronsforder Allee 87 bis 127f ist eng bebaut und in unmittelbarer Nähe befindet sich das BUND-Projekt „Garten für Kinder“.

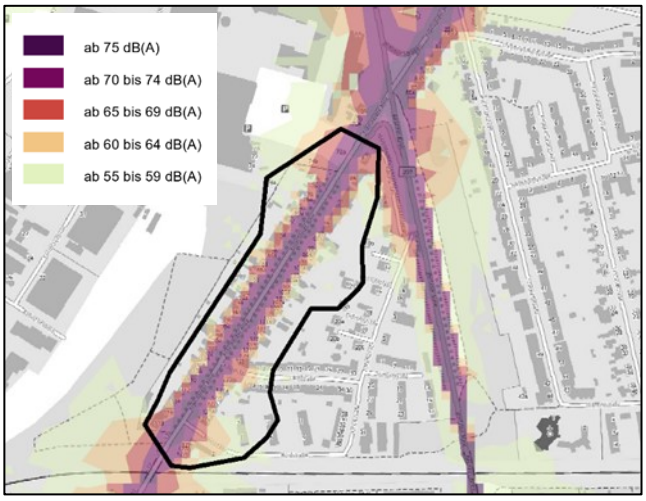


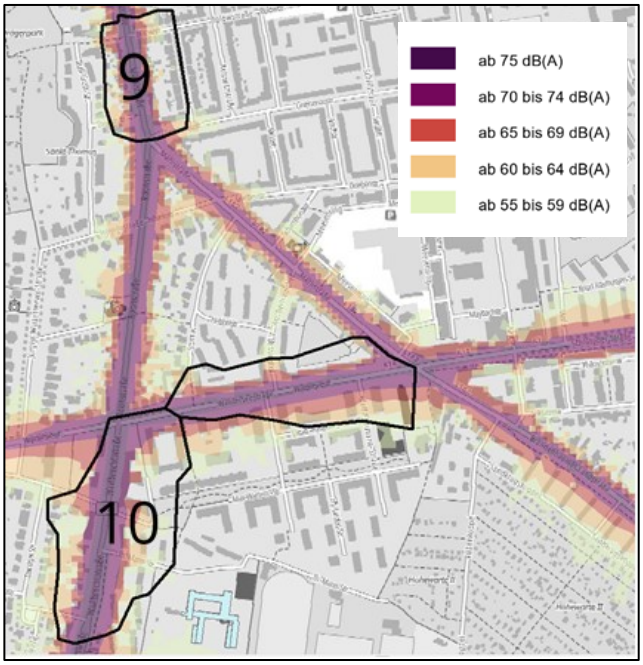

*Abbildung 5: Handlungsraum 16 – Kronsforder Allee*

Abschnittslänge: 451 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **168** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **198** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **3** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **143** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **264** |
| Unfälle (2022): | **4** |

**HR-9 und 10 – Marli- und Wallbrechtstraße**

Die beiden Abschnitte der B75 wurden zu einem Handlungsraum zusammengelegt. Änderungen bei diesem Streckenabschnitt über den gesamten Streckenverlauf der Marli-, Roon- und Wallbrechtraße sind ganzheitlich zu betrachten. Eine Stückelung der Gebiete würde zu unnötigen Abbrems- und Beschleunigungsmanövern führen. Zudem trägt ein gleichmäßiger Verkehrsfluss zur Verstetigung des Verkehrs, Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Verkehrssicherheit bei.




Abschnittslänge: 288 Meter (HR-9)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **106** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **134** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **65** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **94** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **264** |
| Unfälle: | **5** |

Abschnittslänge: 288 Meter (HR-10)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **145** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **173** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **67** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **123** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **264** |
| Unfälle: | **6** |

*Abbildung 6: Handlungsräume 9 und 10 – Marli- und Wallbrechtstraße*

**HR-11 – Walderseestraße**

Die Walderseestraße ist die ostwärtige Verbindung, um die Ortsteile Marli, Schlutup und den Landkreis Nordwestmecklenburg an Lübeck anzubinden. Die Kreuzung Marlistraße/Walderseestraße ist eine stark frequentierte Verbindung mit zusätzlich viel Bus-, Rad- und Fußverkehr. Die Weiterführung in Richtung Osten über die Schlutuper Straße ist von Schrägparkern und Einkaufsmöglichkeiten geprägt.

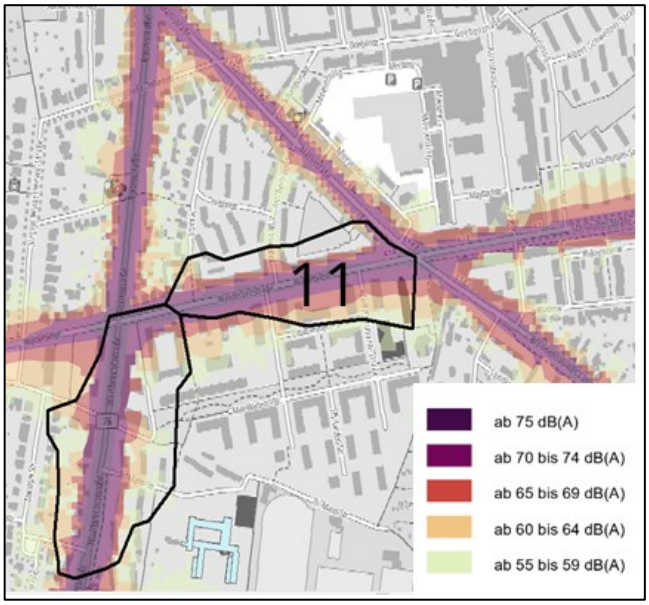
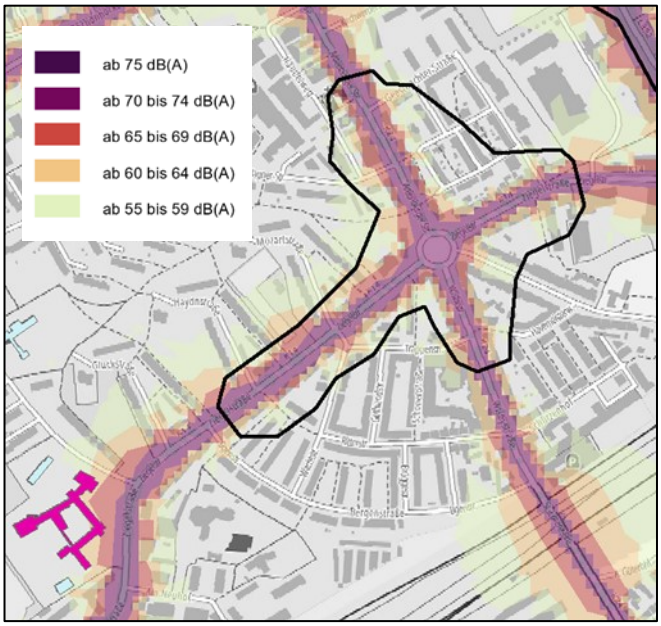



*Abbildung 7: Handlungsraum 11 – Walderseestraße*

| | |
|---|---|
| Abschnittslänge: 436 Meter | |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **330** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **352** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **144** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **247** |
| Unfälle: | **4** |

**HR-7a und 7b – Artlenburger Straße/Wisbystraße und Ziegelstraße**

Der Bereich um den Ziegelplatz ist eng bebaut. Direkt am Ziegelplatz steht ein Hochhaus, wodurch viele Menschen vom umgebenden Lärm betroffen sind. Dieser Bereich wurde zweigeteilt: 7a bezieht sich auf die Artlenburger Straße/Wisbystraße und 7b auf die Ziegelstraße. Die Lärmbetroffenenzahl wird zusammengefasst für beide Streckenabschnitte dargestellt.




Abschnittslänge: 745 Meter (HR-7a)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **335** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **422** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **179** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **214** |
| Unfälle: | **19 (7a+7b)** |

Abschnittslänge: 591 Meter (HR-7b)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **388** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **483** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **88** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **214** |
| Unfälle: | **19 (7a+7b)** |

*Abbildung 8: Handlungsräume 7a und 7b – Artlenburger Straße/Wisbystraße und Ziegelstraße*

### HR-18 – An der Untertrave

Dieser Bereich ist ein eng bebauter Streckenabschnitt zwischen Kleine Alte Fähre und Engelsgrube/Willy-Brandt-Allee. Die Straße ist einseitig offen zum Hafen.

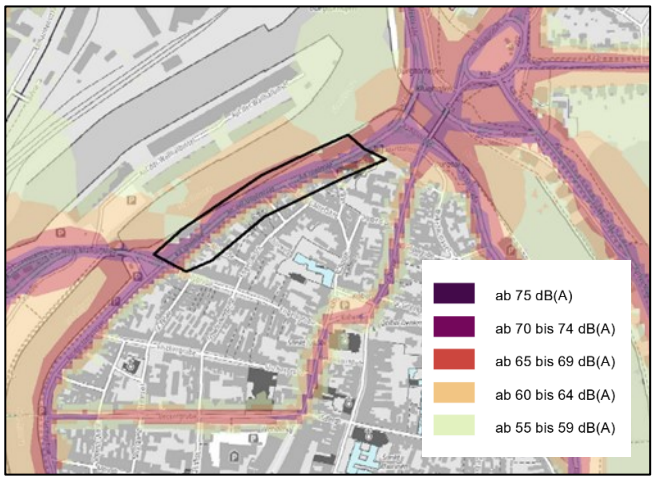



*Abbildung 9: Handlungsraum 18 – An der Untertrave*

Abschnittslänge: 390 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **76** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **83** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **39** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **203** |
| Unfälle: | **2** |

## Lärmschwerpunkte Priorität 2: $LKZ_{DEN100}$ = 150–200

### HR-3, 4 und 6 – Fackenburger und Krempelsdorfer Allee

Die Handlungräume 3, 4 und 6 wurden zu einem HR zusammengelegt. HR-3 auf der Krempelsdorfer Allee umfasst den Streckenabschnitt von der Reinsbeker Straße bis zur Krempelsdorfer Allee 47. HR-4 auf der Krempelsdorfer Alle und Fackenburger Allee umfasst die Schönböckener Straße, über Bei der Lohmühle bis zur Krempelsdorfer Allee 11a. Der HR-6 auf der Fackenburger Allee umfasst Fackenburger Allee 54a bis zur Einmündung Adlerstraße.

Änderungen bei diesem Streckenabschnitt über den gesamten Streckenverlauf der Fackenburger Allee mit der Weiterführung auf der Krempelsdorfer Allee sind ganzheitlich zu betrachten. Eine Stückelung der Gebiete würde zu unnötigen Abbrems- und Beschleunigungsmanövern führen. Zudem trägt ein gleichmäßiger Verkehrsfluss zur Verstetigung des Verkehrs, Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Verkehrssicherheit (51 Unfälle in 2022) bei.

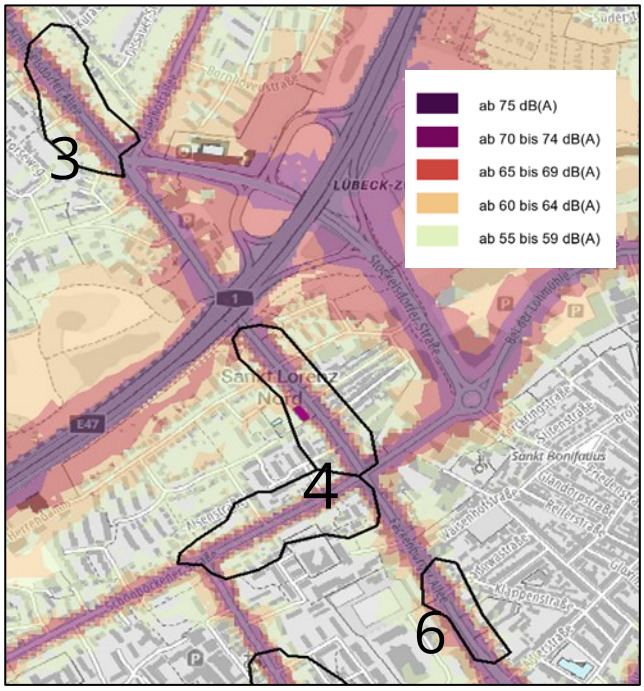



*Abbildung 10: Handlungsräume 3, 4 und 6 – Fackenburger- und Krempelsdorfer Allee*

Abschnittslänge: 331 Meter (HR-3)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **94** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **115** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **28** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **50** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **166** |
| Unfälle: | **51** |

Abschnittslänge: 416 Meter (HR-4)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **111** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **148** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **1** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **57** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **166** |
| Unfälle: | **51** |

Abschnittslänge: 280 Meter (HR-6)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **134** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **172** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **91** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **166** |
| Unfälle: | **51** |

**HR-5 – Schönböckener Straße**

Streckenabschnitt zwischen Fackenburger Allee zur Kreuzung Bei der Lohmühle bis Schönböckener Straße 28b.

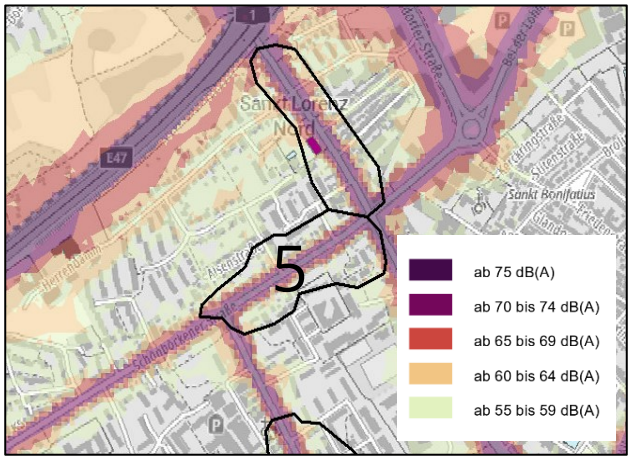



*Abbildung 11: Handlungsraum 5 – Schönböckener Straße*

Abschnittslänge: 425 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **152** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **189** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **1** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **23** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **166** |
| Unfälle: | **6** |

## Lärmschwerpunkte Priorität 3: $LKZ_{DEN100}$ < 150

### HR-12a und 12b – Ratzeburger Allee und Kahlhorststraße

An der Kreuzung zur Kahlhorststraße/Fahlenkampsweg gelegener Streckenabschnitt auf der Ratzeburger Allee, der die südliche Verbindung zur A20 herstellt. Es handelt sich um eine stark frequentierte Kreuzung mit vielen Buslinien und ist die südliche Einfallstraße zur Innenstadt Lübeck.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde dieser Handlungsraum zweigeteilt. Der Streckenabschnitt 12a auf der Ratzeburger Allee geht von der Wallbrechtstraße bis zum Heinrich-Geadertz-Weg, Abschnitt 12b wird von der Ratzeburger Allee bis zum Mönkhofer Weg betrachtet. Die Betroffenenzahl wird zusammengefasst dargestellt.

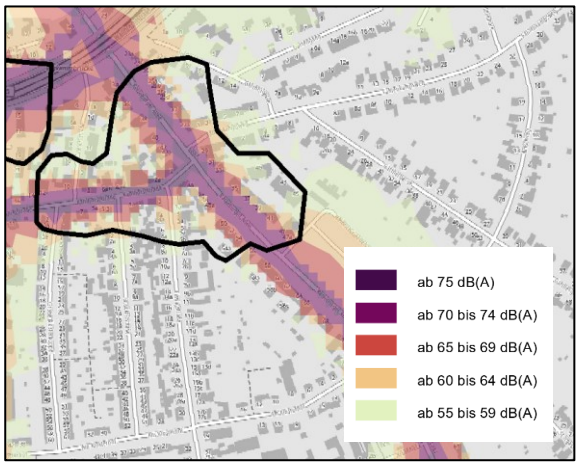



*Abbildung 12: Handlungsräume 12a und 12b – Ratzeburger Allee und Kahlhorststraße*

Abschnittslänge: 326 Meter (12a)

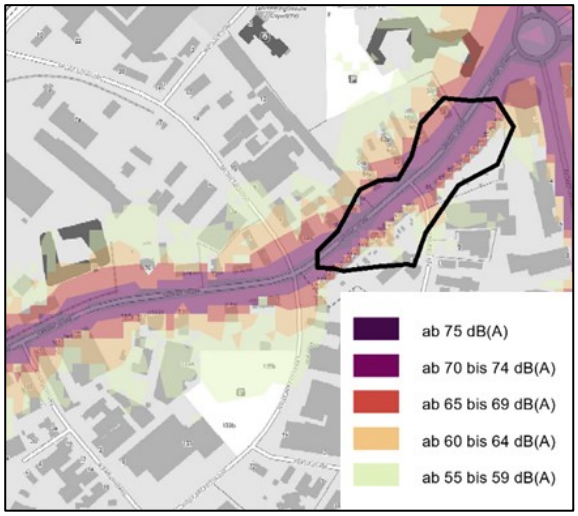
| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **154** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **241** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **11** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **102** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **147** |
| Unfälle: | **5** |

Abschnittslänge: 263 Meter (12b)

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **154** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **241** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **11** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **102** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **147** |
| Unfälle: | **5** |

### HR-15 – Geniner Straße

Dieser Handlungsraum umfasst die Geniner Straße 43 bis zur Bei der Gasanstalt/Hinter den Kirschkaten. Der Streckenabschnitt ist eine direkte Verbindung von der A20 in Richtung Innenstadt. In dem HR erweitert sich die Straße um eine weitere Spur und führt auf den Kreisverkehr Berliner Platz. Regelmäßig sorgen hier Staus, Anfahr- und Abbremsmanöver zu einer erhöhten Lärmbelastung.



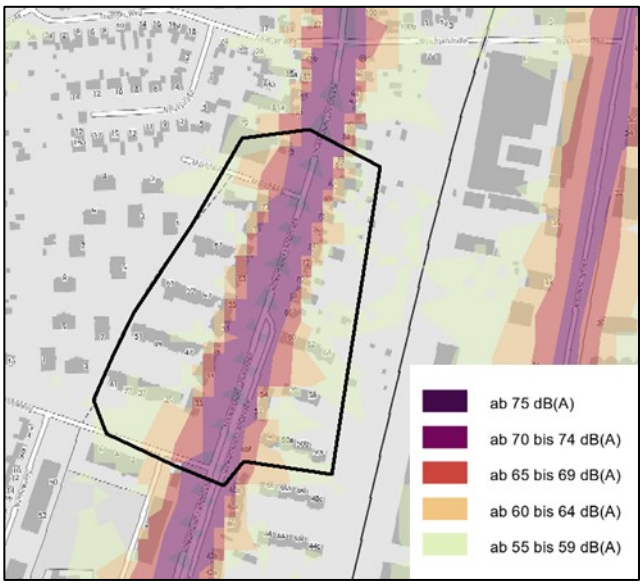

Abschnittslänge: 300 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **82** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **123** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **11** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **133** |
| Unfälle: | **2** |

*Abbildung 13: Handlungsraum 15 – Geniner Straße*

**HR-1 – Schwartauer Landstraße**

Die Schwartauer Landstraße zwischen Warnowweg und Tremser Weg ist ein dicht besiedeltes Gebiet mit Mehrfamilienhäusern. In diesem Handlungsraum sind relativ viele Menschen tagsüber und nachts von Lärm betroffen. *Hinweis: Die Fahrbahn wurde 2024 saniert, lt. Anwohner:innen hat sich der Lärm bereits reduziert*[19].




Abschnittslänge: 300 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **44** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **58** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **5** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **8** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **121** |
| Unfälle: | **1** |

*Abbildung 14: Handlungsraum 1 – Schwartauer Landstraße*

[19] Hinweis der Straßenverkehrsbehörde vom 15.10.2024

**HR-13 und 14 – St.-Jürgen-Ring**

Die B75 wurde zu einem Handlungsraum zusammengelegt. Bei diesem Streckenabschnitt sind Änderungen über den gesamten Streckenverlauf des St.-Jürgen-Rings sehr empfehlenswert.

Der Streckenabschnitt ist vierspurig und verfügt über eine zusätzliche Parkspur. Zusätzlich ist auf diesem Streckenabschnitt viel Schwerverkehr unterwegs.

*Abbildung 15: Handlungsräume 13 und 14 – St.-Jürgen-Ring*

| Abschnittslänge: 263 Meter (HR-14) | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **76** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **95** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **25** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **64** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **100** |
| Unfälle: | **5** |

| Abschnittslänge: 428 Meter (HR-13) | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **82** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **164** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **6** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **30** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **100** |
| Unfälle: | **5** |

**HR-2 – Siemser Landstraße**

Der Streckenabschnitt von der Unter der Herrenbrücke bis zur Siemser Landstraße 60 ist mit Mehrfamilienhäusern bebaut und viele geparkte Fahrzeuge stehen entlang dieses Straßenabschnittes. Durch den hohen Anteil an Schwerverkehr[20] gibt es oft Brems- und Anfahrvorgänge, um durch den engen Straßenabschnitt zu kommen.

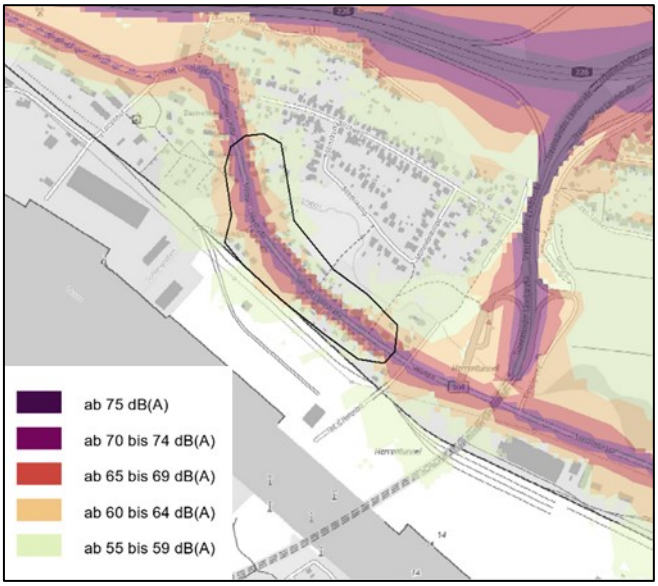



*Abbildung 16: Handlungsraum 2 – Siemser Landstraße*

| | |
|---|---|
| Abschnittslänge: 567 Meter | |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **153** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **208** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **47** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **124** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **59** |
| Unfälle: | **1** |

[20] Die Siemser Landstraße und die Dänischburger Landstraße werden im nächsten LAP genauer untersucht, inwiefern der Ausbau des Hafengebiets Auswirkungen auf die Lärmemissionen in diesem Gebiet hat.

# 3. Beteiligung der Öffentlichkeit (Phase 1)

Die Beteiligung zum LAP fand vom **6. September bis 26. Oktober 2023** statt. Es gab für die Bürger:innen die Möglichkeiten der Onlinebeteiligung, sowie der schriftlichen und der persönlichen Beteiligung. Ziel war, zusätzlich zu den Lärmkarten Hinweise der Bürger:innen zur aktuellen Verkehrslärmsituation zu erhalten. Schließlich kennen die Anwohner:innen die Situation vor Ort am besten und können deshalb wertvolle Hinweise beisteuern.

## 3.1. Ablauf der Lärmaktionsplanung

Eine zentrale Rolle bei der Erstellung des LAPs spielt Öffentlichkeit. Diese wurde über die Ergebnisse der Lärmkartierung, eine mögliche Beteiligung sowie über die Bilanz dieser Beteiligung unterrichtet. Der persönliche Austausch war während der Sprechzeiten möglich, eine Unterstützung bei der digitalen Bürger:innenbeteiligung wurde angeboten.

Der Ablauf wird in nachfolgender Tabelle in zeitlicher Reihenfolge angegeben.

| **Maßnahmen zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit** | **Datum/ Zeitraum** | **Inhalte** | **Dokumentation/ Bereitstellung** |
|---|---|---|---|
| Veröffentlichung der Lübecker Lärmkarten im Internetportal des Landes Schleswig-Holstein; Verlinkung vom Internetportal des Bereiches UNV | 10.12.2022 | Ergebnisse der Kartierung, Hintergrundinformationen, weiteres Vorgehen | Pressemitteilung, Presseberichte (u. a. Veröffentlichung in den Lübecker Nachrichten) |
| Aushang der Lärmkarten (Gesamtüber-sicht) im Bereich UNV und zeitweise im Lichthof Lübeck | ab 07.2023 | | |
| Beteiligung der Öffentlichkeit (Phase 1) mittels Online-Fragebogen zur Lärmbelastung in Lübeck | 06.09.–26.10.2023 | Möglichkeit für Bürger:innen Vorschläge online bzw. per Post einzureichen, Hinweise auf Lärmaktionsplanung | Pressemitteilung, Presseberichte (u. a. Lübecker Nachrichten und HL-Live), Auslage im Verwaltungszentrum Mühlentor und Bereitstellung als Download auf der Internetseite des Bereichs UNV |

| Maßnahmen zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit | Datum/ Zeitraum | Inhalte | Dokumentation/ Bereitstellung |
|---|---|---|---|
| Bürger:innen-Sprechstunde im Lichthof | 20.9.–13.10.2023 | Möglichkeit für Bürger:innen persönlich oder online Fragen zum Thema Lärm zu stellen | Pressemitteilung, Aushang, Auslage der Lärmkarten im Lichthof (öffentlich zugänglich) |
| Veröffentlichung der Auswertung des Online-Fragebogens | 20.02.2024 | Enthält u. a. Informationen zum Thema Lärm und der Umgebungslärmrichtlinie sowie die Darstellung der Ergebnisse des Online-Fragebogens | Pressemitteilung, Presseberichte, Auslage im Verwaltungszentrum Mühlentor, verfügbar auch als Download auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck |
| Interne Beteiligung | 07.08.2024 | Entwurfsfassung wird von den Fachabteilungen geprüft | Interne Rückmeldung, anschließend durch Senat an die Öffentlichkeit |
| Senat | 11.11.2024 | Entwurfsfassung wird vom Senat freigegeben | Präsentation und Entwurfsfassung des LAP |
| Beteiligung sonstiger Träger öffentlicher Belange (TÖB) | 18.11.-20.12. 2024 | Rückmeldungen und Stellungnahmen erhalten | Abgestimmte Entwurfsfassung LAP / Kurzversion LAP/Powerpoint online /Pressemitteilung |
| Beteiligung der Öffentlichkeit (Phase 2) | | | |
| Öffentliche Auslage des Entwurfs LAPs | | | Exemplar zur Einsicht im Verwaltungszentrum Mühlentor |
| Einarbeitung aus Phase 2 | Dezember 2024 | Rückmeldungen und Stellungnahmen eingearbeitet | Endfassung des LAP |
| Bauausschuss | Januar 2025 | Öffentliche Beratung | einsehbar im Ratsinformationssystem der Stadt Lübeck |
| Umwelt-, Sicherheit und Ordnung Ausschuss | Januar 2025 | | |
| Hauptausschuss | Januar 2025 | | |
| Bürgerschaft | 30.1.2025 | Beschluss der Vorlage | Öffentliche Bekanntmachung |

Tabelle 13: Protokoll der Mitwirkung und Beteiligung

## 3.2. Ergebnisse

Das Onlineformat wurde von 1 365 Personen genutzt. Vereinzelt nutzten Personen den schriftlichen Weg per E-Mail. Die Auswertung bezieht sich daher nur auf die digitale Beantwortung der Fragebögen. Die E-Mails der Bürger:innen wurden in digitale Fragebögen übertragen und gehen somit in die Befragung ein.

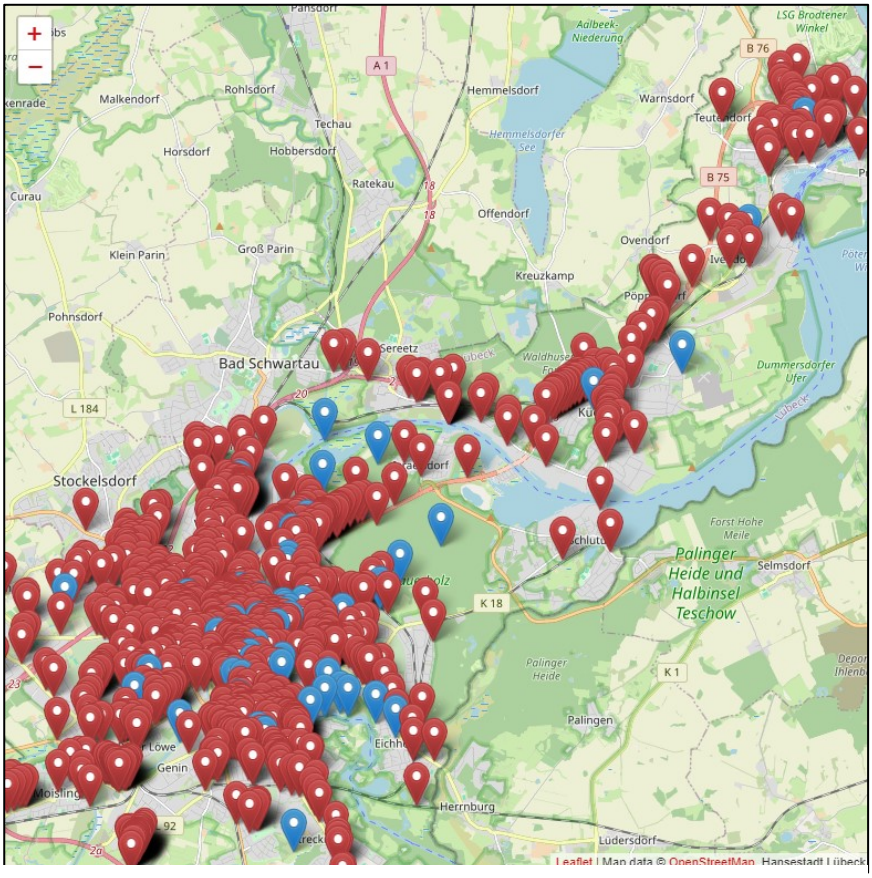


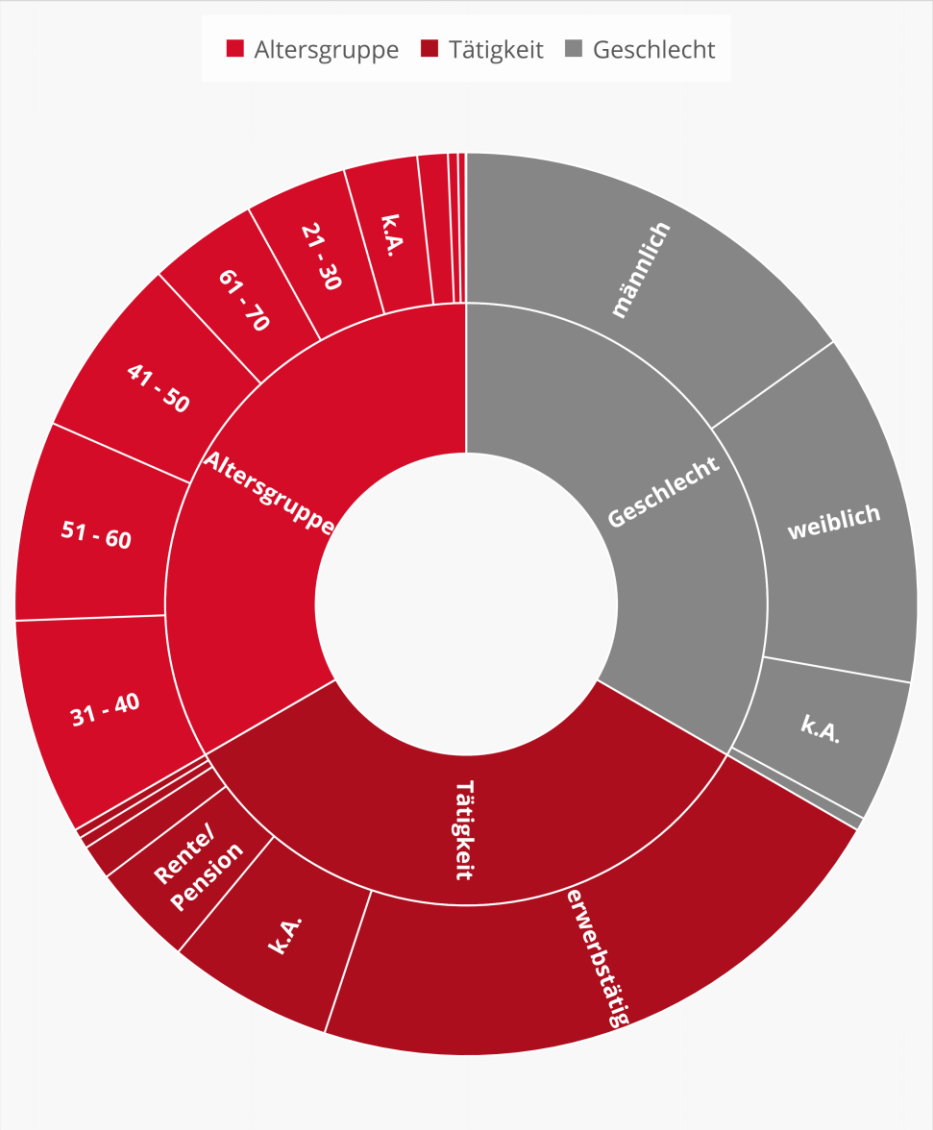

*Abbildung 17: Beteiligung von Lübecker Bürger:innen*

Das Onlineformat basierte auf einer Karte von Lübeck, in die ruhige und lärmbelastete Orte eingetragen werden konnten. Zu letzterem konnten Angaben zu den Lärmquellen und Lösungsvorschlägen zur Reduzierung des Lärms angekreuzt werden, sowie in einem Freifeld schriftliche Kommentare ergänzend getätigt werden.

Die kartenbasierte Darstellung (siehe Abbildung *17*) mit den Antworten ist auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck weiterhin einsehbar. Die einzelnen Lärmpunkte (rot), ruhige Orte (blau) sowie die Beiträge und Kommentare sind weiterhin abrufbar.

In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse der Befragung erläutert.

## Demografische Daten




Die Beteiligung an der Umfrage war innerhalb der Stadtgrenzen möglich. Am häufigsten wurde sich in eng bebauten Gebieten sowie in und um die Altstadtinsel beteiligt. Die Kommentarfunktion erlaubt die Bestätigung von bereits markierten Orten, also das Zustimmen zu einem bereits gemeldeten Ort. Auf der Plattform wurde nach Altersgruppe, Tätigkeit und Geschlecht gefragt. Insgesamt waren die Altersklassen zwischen 31 und 60 Jahren am häufigsten vertreten. Die Aufteilung der Altersklassen ist in Abbildung 18 dargestellt. Die Altersklassen 0–10, 11–20, 71–80 sowie 81 Jahre und älter sind gering in der Umfrage vertreten.

Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden ist erwerbstätig (800 Personen). 218 Personen haben zur beruflichen Situation keine Angaben gemacht. 135 teilnehmende Personen gaben an, in Rente oder Pension zu sein. Insgesamt haben 27 Schüler:innen teilgenommen. Es haben mehr Männer als Frauen teilgenommen, 17 gaben den Status divers an und 187 Personen machten keine Angaben dazu.

## Lärmquellen

Als Lärmquellen wurde mehrere Auswahlmöglichkeiten gegeben. *Abbildung 19* zeigt die Ergebnisse der Befragung: die Größe der Flächen ist ein Maß für die häufigste Nennung der Lärmursachen. Die häufigsten Lärmquellen waren PKW, LKW sowie Motorradverkehr. Häufig wurden mehrere Lärmursachen gleichzeitig angegeben. Verhaltensbedingter Lärm durch Raser oder laute Musik wurden ebenfalls als

häufige Quellen angegeben. Bei der Befragung waren Mehrfachantworten möglich, somit konnten beispielsweise KFZ und Hupen zusammen als Lärmquelle angegeben werden.

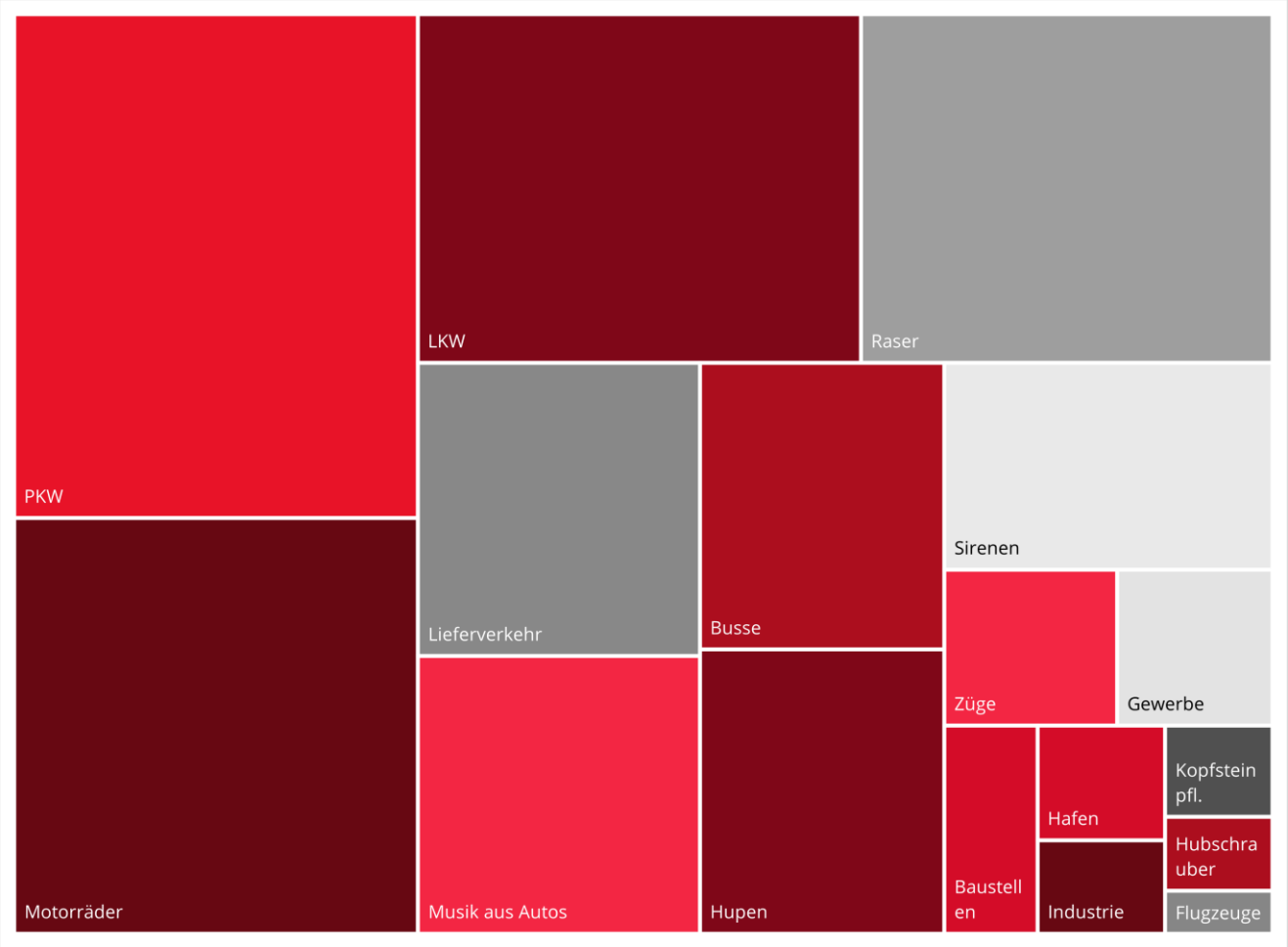



*Abbildung 19: Anteile der Lärmquellen gemäß Bürger:innenbeteiligung*

## Lösungsvorschläge

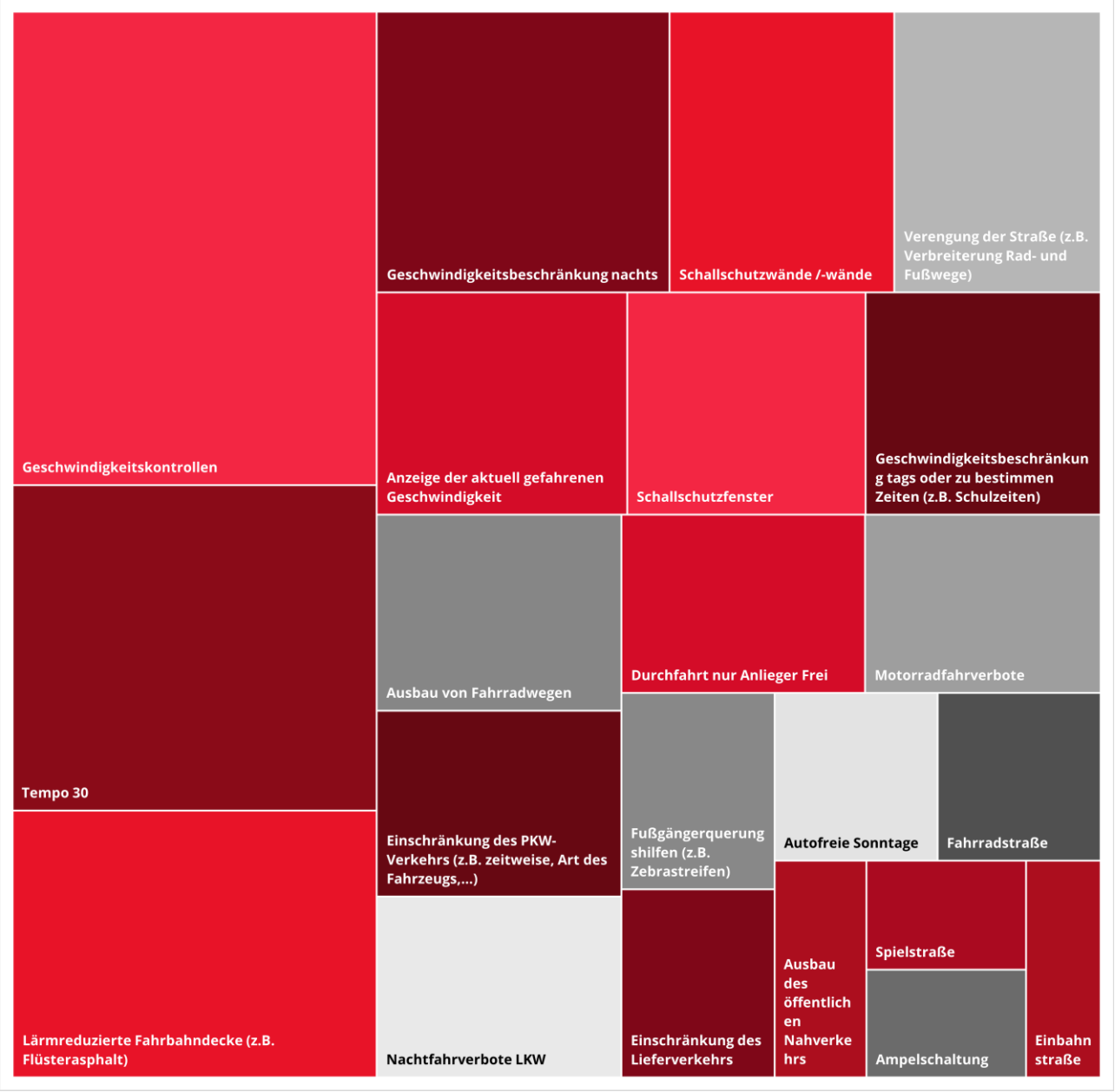



*Abbildung 20 Lösungsvorschläge aus der Bürger:innenbeteiligung*

In der Umfrage konnten Vorschläge zur Lärmminderung an den konkreten Standorten angegeben werden (*Abbildung 17*). Die Größe der Flächen in nachfolgender ist ein Maß für die Häufigkeit der Antworten. Auch in diesem Teil waren Mehrfachantworten möglich. An erster Stelle stehen mehr Geschwindigkeitskontrollen, sowie die Anordnung von Tempo 30 oder der Einbau von lärmreduzierendem Asphalt.

Die genannten Punkte und Anmerkungen aus der Befragung wurden im städtischen Geoportal hinterlegt. Der Abgleich mit den berechneten Lärmschwerpunkten ergab, dass diese häufig von vielen Bürger:innen genannt wurden. Die markierten Streckenabschnitte Neue Hafenstraße, Hansestraße und die Geniner Dorfstraße stellen hingegen keinen berechneten Lärmschwerpunkt dar und wurden aufgrund

der Bürger:innenbefragung ergänzt. Hier werden die Handlungsmöglichkeiten zur Lärmminderung untersucht. Die lärmmindernde Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 wird in den folgenden Kapiteln überprüft.

In der Engelsgrube (Verweis auf folgende Abbildung) ist Tempo 30 bereits angeordnet, da hier Raser:innen und lautes Kopfsteinpflaster für zusätzlichen Lärm sorgen. Die in Abbildung 21 gezeigten punktuellen Häufungen der Meldungen, wie beispielsweise in der Ratzeburger Allee oder St.-Jürgen-Ring, sind bereits in der Geschwindigkeitsprüfung.

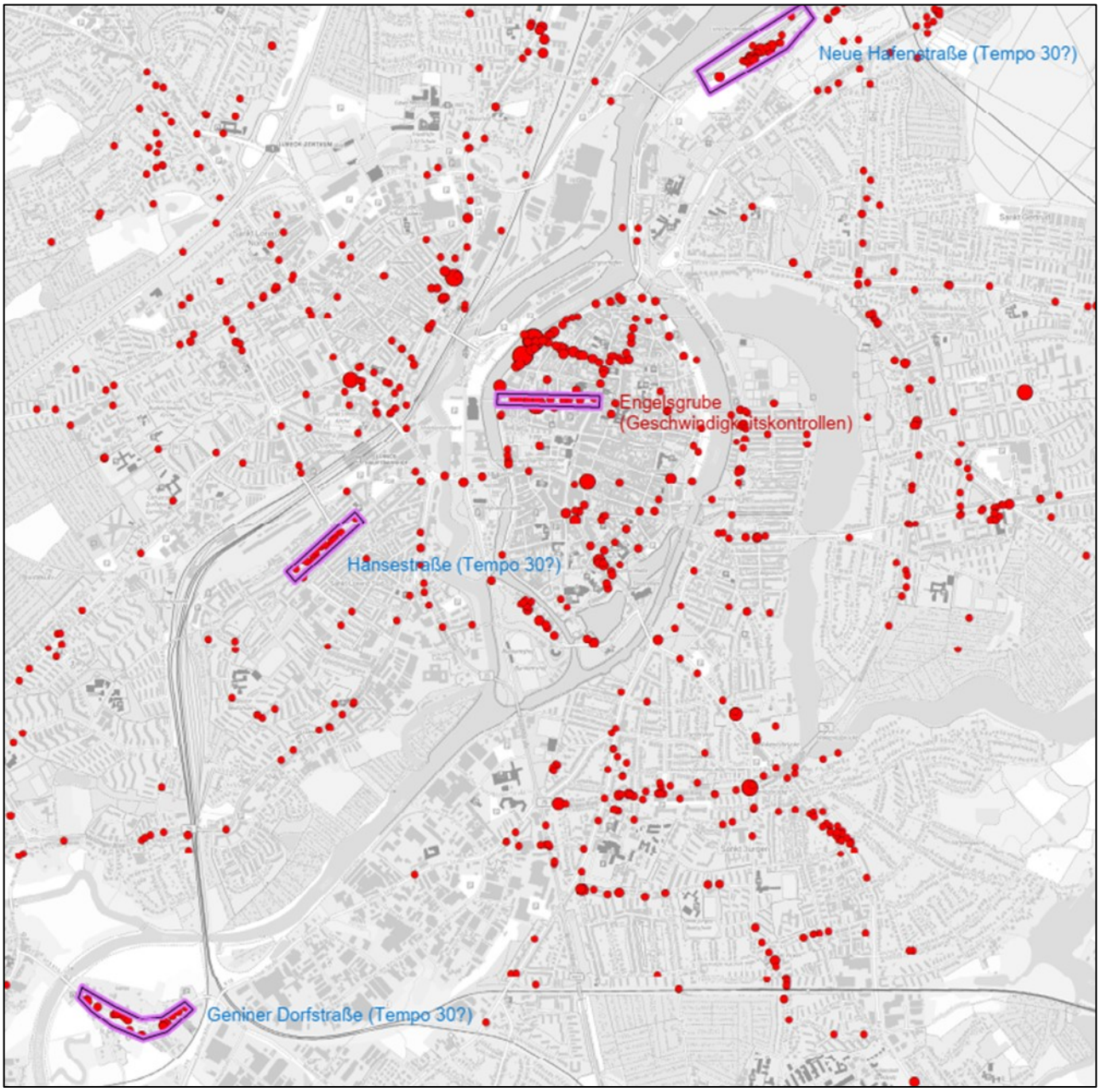



*Abbildung 21: Lärmschwerpunkte gemäß Bürger:innenbeteiligung*

## 3.3. Fazit

Die verhältnismäßig große Anzahl von Personen, die an der Umfrage teilgenommen hat, lässt darauf schließen, dass das Thema Verkehrslärm vielen Bürger:innen wichtig ist. Die meisten Teilnehmenden können den mittleren Altersgruppen zugeordnet werden. Kinder und Jugendliche wurden durch die gewählte Beteiligungsform weniger erreicht. Diese Gruppe könnte zukünftig über ein anderes Beteiligungsformat besser erreicht werden. Männliche Personen haben sich tendenziell mehr beteiligt als weibliche.

Bei der Auswahl der Lärmquellen war der PKW meist genannt, somit ist der Schwerpunkt des LAP beim Straßenverkehr richtig gesetzt.

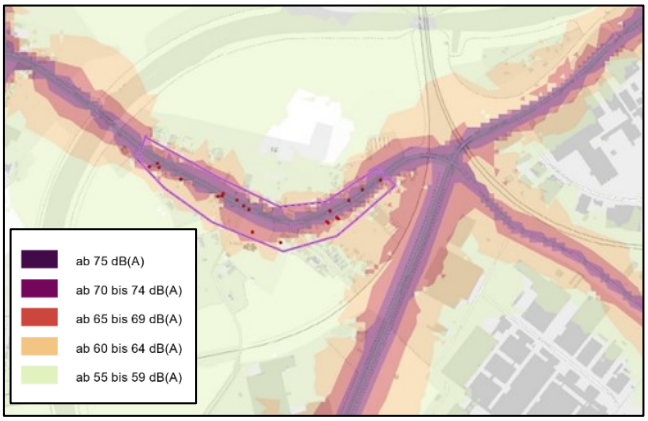
Die meistgenannten Vorschläge zur Reduzierung des Verkehrslärms sind Geschwindigkeitskontrollen und Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierung. Die beiden Vorschläge, sowie die technischen Lösungen wie Flüsterasphalt oder z.T. Schallschutzwände, sind im Wirkungsbereich der städtischen Verwaltung und gehen in die weitere Lärmaktionsplanung ein.

Im Folgenden sind drei weitere Handlungsräume aus der Bürger:innenbeteiligung erstellt worden:

### 3.3.1. Handlungsräume aus der Bürger:innenbeteiligung

**HR-20 – Geniner Dorfstraße (Ergebnis aus Bürger:innenbeteiligung)**

Der Streckenabschnitt von der Geniner Dorfstraße 75 bis zur Geniner Dorfstraße 13 wurde in der Bürger:innenbeteiligung häufig genannt. Der Abschnitt ist geprägt durch ein hohes Verkehrsaufkommen, vor allem von Schwerverkehr und gewerblichem Verkehr (leere Anhänger, etc.). Dazu kommt noch die Bahnverbindung, die hinter der südlichen Bebauung fast parallel zum Streckenabschnitt fährt.




Abschnittslänge: 594 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **165** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **194** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **5** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **118** |
| höchste $LKZ_{DEN100}$: | **66** |
| Unfälle: | **-** |

*Abbildung 22: Handlungsraum 20 – Geniner Dorfstraße*

**HR-21 – Hansetraße (Ergebnis aus Bürger:innenbeteiligung)**

Der Streckenabschnitt ist eng bebaut und es herrscht ein erhöhter Linienbusverkehr. Durch den Bau eines neuen Wohnquartiers ist mit einer Zunahme des Durchgangsverkehrs zu rechnen.

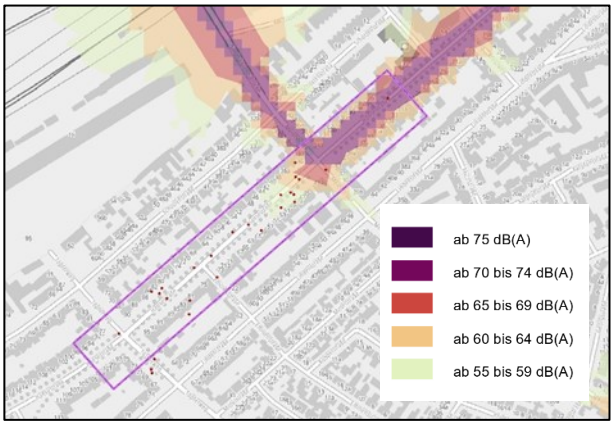



*Abbildung 23: Handlungsraum 21 – Hansestraße*

Abschnittslänge: 292 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **44** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **58** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **5** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **8** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **91** |
| Unfälle: | **-** |

**HR-19 – Neue Hafenstraße (Ergebnis aus Bürger:innenbeteiligung)**

Der Streckenabschnitt weist ein hohes Aufkommen von Schwerverkehr auf und wurde daher sehr häufig genannt.

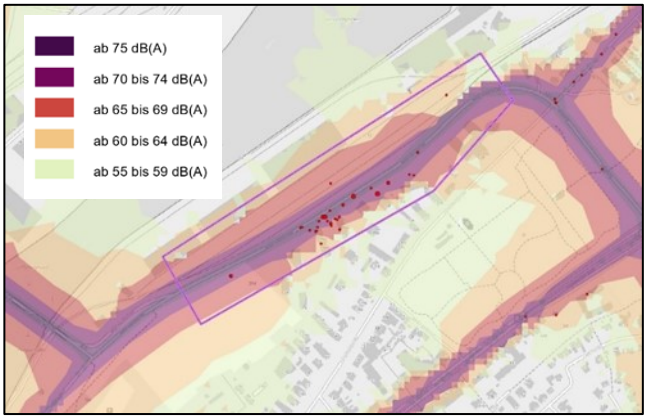



*Abbildung 24: Handlungsraum 19 – Neue Hafenstraße*

Abschnittslänge: 716 Meter

| | |
|---|---|
| Betroffene $L_{DEN}$ > 65 dB(A): | **101** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 55 dB(A): | **172** |
| Betroffene $L_{DEN}$ > 70 dB(A): | **0** |
| Betroffene $L_{Night}$ > 60 dB(A): | **13** |
| höchste $LKZ_{DEN100:}$ | **51** |
| Unfälle: | **5** |

## 3.4. Beteiligung der Öffentlichkeit (Phase 2)

Die zweite Beteiligung wurde nach der Erstellung und Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplan durchgeführt. Dazu konnten Bürgerinnen und Bürger den Entwurf des Lärmaktionsplans im Verwaltungszentrum Mühlentor einsehen, sowie online abrufen. Der Beteiligungszeitraum und die öffentliche Auslegung erfolgten vom 18.11.2024 bis zum 20.12.2024. Gleichzeitig wurden Träger öffentlicher Belange (TÖB) angeschrieben, eine Stellungnahme abzugeben.
Diese Möglichkeiten wurden genutzt und es kamen Rückmeldungen von Lärmbetroffenen und der TÖB.
Die Rückmeldungen sind vor allem wichtig für die kommende Lärmkartierung. Beispielsweise gab es Rückmeldungen, dass die Geschwindigkeit auf den Autobahnen im Stadtgebiet geändert wurde. Diese Änderungen sind während des Erstellung des Lärmaktionsplans erfolgt und werden bei der nächsten Lärmkartierung berücksichtigt.
Weitere Rückmeldungen gingen vorrangig um KFZ-Lärm und überhöhte Geschwindigkeit. Die Stellen werden den zuständigen Stellen weitergeleitet um gezielt Geschwindigkeitsmessungen und andere regulatorische Maßnahmen zu treffen.

| Betreff | Eingang | Kategorie | Beschreibung | Mögliche Lösung(en) |
|---|---|---|---|---|
| **Autobahn 226 / am Spegelkamp** | 18.11. 2024 | Autobahnlärm | Zunahme des Autobahnlärms nach Sanierung A226 - Bereich Dänischburg | Austausch mit Autobahn GmbH des Bundes |
| **Kücknitz, Dummersdorf /Roter Hahn** | 19.11. 2024 | Umgebungslärm | Umgebungslärm durch Musik im Westpreußenring | Meldung an zuständige Behörden (Ordnungsamt/Polizei) |
| **Allgemein** | 19.11. 2024 | KFZ-Lärm | Ausweitung Geschwindigkeitsmessung Motorräder | Wird dem Ordnungsdienst der Hansestadt Lübeck weitergegeben |
| **Possehlstraße / Hauptfeuerwache** | 20.11. 2024 | Sondersignale | Zunahme von Sondersignalen von Einsatzfahrzeugen | Wird den zuständigen Stellen weitergegeben, siehe auch Kapitel XXX |
| **Lärm St.-Jürgen-Ring** | 20.11. 2024 | KFZ-Lärm | Probleme des starken Beschleunigens und Abbremsen vor Geschwindigkeitsmessanlagen Kontrolle der Geschwindigkeiten Kronsforder Allee Sondersignale von Einsatzfahrzeugen | Bereits Handlungsraum. Wird dem Ordnungsdienst der Hansestadt Lübeck weitergegeben |
| **Innenstadt** | 21.11. 2024 | Umgebungslärm | Umgebungslärm durch Partys etc. Kirchengeläut | Meldung an zuständige Behörden (Ordnungsamt/Polizei) |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Schönböckener Strasse** | 21.11. 2024 | KFZ-Lärm | Fehlnutzung von Warnsignalen, Nachtfahrverbot von LKW auf Schönböckener Straße, Nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 Schönböckener Straße | Geschwindigkeitsreduzierung - Wird den zuständigen Stellen weitergegeben |
| **Untertrave / Kanalstraße** | 23.11. 2024 | KFZ-Lärm | Tempo 30 Untertrave und Kanalstraße Sensible Orte: - Skaterbahn<br>- Spielplatz Ecke Kanalstr. Hundestrasse<br>- der Park im Bereich Dr. Julius Leber Str. bis Hundestrasse<br>- der Drehbrückenplatz<br>- den Uferweg entlang der Trave (mit Sitz-möglichkeiten ausstatten) | Geschwindigkeitsreduzierung - Wird den zuständigen Stellen weitergegeben |
| **Auf dem Baggersand** | 24.11. 2024 | KFZ-Lärm | Überhöhte Geschwindigkeit auf dem Baggersand Lärmbelästigung durch Motorräder und Quads | Wird dem Ordnungsdienst der Hansestadt Lübeck weitergegeben |
| **Masselbett** | 24.11. 2024 | KFZ-Lärm | Lärmbelästigung durch laufende LKW-Motoren Gewerbegebiet Kücknitz /Masselbett | Wird dem Ordnungsdienst der Hansestadt Lübeck weitergegeben |
| **Marlistraße** | 24.11. 2024 | Sondersignale | Einsatzfahrzeuge und Fahrzeugverkehr | Wird den zuständigen Stellen weitergegeben, siehe auch Kapitel XXX |
| **Mühlenstraße/Ecke Königstr.** | 01.12. 2024 | KFZ-Lärm | Königstraße Lärmbelästigung durch schnellfahrende PKW | Ist bereits Lärmschutz-Handlungsraum. Wird dem Ordnungsdienst der Hansestadt Lübeck weitergegeben |
| **Pergamentmachergang** | 15.12. 2024 | Umgebungslärm | Pergamentmachergang Lärmbelästigung Kehrmaschinen | Wird den zuständigen Stellen weitergegeben. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **St. Jürgen-Ring** | 18.12. 2024 | KFZ-Lärm | St.Jürgen-Ring<br>Lärmbelästigung PKW- und LKW-Verkehr<br>Geschwindigkeitsreduzierung<br>Lärmschutz durch Grünstreifen<br>Keine zus. Ampelschaltung | Ist bereits Lärmschutz-Handlungsraum. Wird den zuständigen Stellen weitergegeben. |
| **Ausbau des Lehmannkais** | 18.12. 2024 | KFZ-Lärm | Lärmzunahme durch den Ausbau des Lehmankais und die damit verbundene Zunahme des LKW-Verkehrs befürchtet. | Lärmschutz von neu geplanten Gewerbe- und Hafenanlagen werden durch das Land und die Technische Anweisung Lärm (TA-Lärm) gewährleistet. Dazu gehört auch die Untersuchung der geänderterten Verkehrsflüsse und die damit verbundenden Auswirkungungen. |
| **Stellungnahme der Fachabteilung Umwelt-, Natur und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck** | 10.12. 2024 | | Keine Einwände | - |
| **Rückmeldung zum Entwurf** | 19.12. 2024 | | Keine Einwände | - |
| **Neue Hafenstraße** | 20.12. 2024 | KFZ-Lärm | Neue Hafenstraßen<br>Hinweis auf Seniorenheim<br>Hinweis auf Schienenlärm<br>Flüsterasphalt statt Tempo 30<br>Lärmschutzwände<br>Bezuschussung Lärmschutzfenster<br>Korrektur Bodenrichtwert | Ist bereits Lärmschutz-Handlungsraum. Wird den zuständigen Stellen weitergegeben. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Stellungnahmen der Gemeinden und Städte des Amtes Schönberger Land** | 20.12. 2024 | KFZ-Lärm | Beachtung bei LKW-Fahrverboten, dass über Lüdersdorf und Warshow nicht ausgewichen wird. | Wird berücksichtigt bei weiteren Planungen. |
| **Stellungnahme Fachbereich 5 der Hansestadt Lübeck** | 20.12. 2024 | | Keine Einwände – Inhaltliche Anmerkungen | Werden eingearbeitet |

*Tabelle 14 Rückmeldungen aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung*

# 4. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung

Das Kernelement des Aktionsplans ist der Maßnahmenkatalog. Generell ist dieser auf Grundlage vorhandener Planungen und verkehrlicher Analysen auf gesamtstädtischer Ebene zu entwickeln, sodass daraus Strategien und rahmenbildende Konzepte zur Lärmreduzierung entwickelt werden können. Bevor der neue Maßnahmenkatalog vorgestellt wird, erfolgt eine Evaluation des LAPs von 2018/2019.

Im Folgenden sind Maßnahmen der letzten fünf Jahre genannt, die ein lärmminderndes Potenzial haben. Die nachfolgende Tabelle umfasst die bereits umgesetzten Maßnahmen aus dem bisherigen LAP. Die Maßnahmen aus *Tabelle 16* – ebenfalls aus dem bisherigen LAP - wurden nicht oder nicht in vollem Umfang umgesetzt. Einige Maßnahmen aus dieser Tabelle wurden in diesen LAP übertragen und finden sich in den neuen Maßnahmen in Kapitel 5 als geplante Maßnahmen wieder.

| Datum/ Zeitraum | Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans 2018/19 | Wurde die Maßnahme umgesetzt? |
|---|---|---|
| laufend | **ÖPNV:**<br>Seit 2015 werden im Bereich der sonstigen Betriebsfahr-zeuge der Verkehrsbetriebe SL und LVG nur Fahrzeuge beschafft, die ein „E“ im Kennzeichen führen dürfen (Plug-In Hybrid oder E-PKW). | **Ja** |
| 2017–2019 | **Umgestaltung An der Untertrave (von Drehbrücke bis Hansemuseum):**<br>Umgestaltung Drehbrückenplatz mit Wassertreppe sowie Gehwege und Straßenbau zwischen Drehbrückenplatz und Große Altefähre | **Ja** |
| 2017/18 | **Luisenstraße:**<br>Errichtung von beidseitigen Radschutzstreifen auf der Fahrbahn zwischen Glashüttenweg und Neuer Hafenstraße | **Ja** |

| Datum/ Zeitraum | Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans 2018/19 | Wurde die Maßnahme umgesetzt? |
|---|---|---|
| bis 2018/19 | **Bau von zwei Bike-and-Ride-Anlagen mit E-Bike-Ladestation (Skandinavienkai und Hafenbahnhof):**<br>Die B&R-Anlage Hafenbahnhof ist seit Dezember 2018 in Betrieb; die B+R-Anlage Skandinavienkai wurde im Juni 2019 in Betrieb genommen | **Ja** |
| ab 2018 laufend | Im Februar 2018 wurde der **Nacht-Shuttle LÜMO** gestartet, der mit Elektro-PKWs betrieben wird. Dabei teilen sich mehrere Fahrgäste ein Fahrzeug, sodass weniger Fahrzeuge benötigt werden als im Taxi oder Mietwagenverkehr. | **Ja** |
| 2019 | **Deck- und Binderschicht-Sanierungsmaßnahmen (Beispiele):**<br>B 75 – St.-Jürgen-Ring (Südseite)<br>B 75 – Heiligen-Geist-Kamp<br>K 14 – Ziegelstraße (Teilabschnitte)<br><br>**Instandsetzung durch DSK[21]-Maßnahmen (Beispiele):**<br>Beckergrube<br>Edisonstraße/Bessemerstraße/Stephensonstraße<br>K 8 – Blankenseer Straße<br>Josephinenstraße/Hochstraße<br>Willy-Brandt-Alle/Lastadie<br>Schwertfegerstraße<br>Kaiserallee<br>Dummersdorfer Straße (Teilabschnitt) | **Ja** |
| 2018/19 | **Neubau Kantstraße:**<br>Maßnahme wurde im Frühjahr 2019 abgeschlossen. | **Ja** |
| ab 2018 | Einsatz einer **semistationären Geschwindigkeitsmessanlage** mit wöchentlichem Standortwechsel:<br>Einsatz u. a. auch an Lärmschwerpunkten, jedoch vorerst bis Februar 2020 vom Bereich Verkehrsangelegenheiten angemietet.<br><br>*Hinweis: Die Ergebnisse der nichtstationären Messungen des jeweils letzten Monats werden auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck veröffentlicht.* | **Ja** |

[21] Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise

| Datum/ Zeitraum | Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans 2018/19 | Wurde die Maßnahme umgesetzt? |
|---|---|---|
| 2018–2019 | Rahmenplan Innenstadt mit daraus abgeleitetem **Mobilitätskonzept** | **Ja** |
| 2019 | **Beschaffung von sechs zusätzlichen E-Bussen** in 2019 für die Verkehrsbetriebe LVG und SL. Parallel dazu ist auf den Unternehmensstandorten die Ladeinfrastruktur aufzubauen und eine intelligente Steuerungssoftware zu installieren, die die betrieblichen Anforderungen und die Netzabhängigkeiten berücksichtigt.<br>Weitere Beschaffungen von E-Bussen. Bis 2030 sollen 70 % der Fahrzeugflotte auf E-Busse umgerüstet sein. | **Ja** |
| 2019 | **Neupflasterung Mühlendamm**<br>(zwischen Wallstraße bis ca. Hartengrube) | **Ja** |
| 2020 | **Deckensanierungsmaßnahmen:**<br>B 75 – St.-Jürgen-Ring (Nordseite)<br>K 14 – Ziegelstraße (Teilabschnitt zwischen Buntekuhweg und Ziegelteller)<br>Artlenburger Straße<br><br>Können zurzeit noch nicht abschließend benannt werden.<br><br>**Instandsetzung durch DSK-Maßnahmen:**<br><br>Können zurzeit noch nicht benannt werden. | **Ja** |
| 2019/20 | **Ausbau der Moislinger Allee**<br>2. Bauabschnitt Lachswehrallee bis Lindenplatz | **Ja** |
| laufend | **Ausbau und Sanierung von Radverkehrsanlagen**<br>Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“: bisher 49 Maßnahmen umgesetzt. | **Ja** |
| 2019–2021 | **Ausbau und Sanierung von Radverkehrsanlagen**<br>Ergänzende Maßnahmen zum Bericht „Fahrradfreunliches Lübeck“:<br>- Ausbau Radweg und Radfahrstreifen in der Travemünder Allee<br>- Umbau Knoten Moltkestraße/Hüxtertorallee | **Ja** |
| 2020 | **Errichtung eines Bahnhaltepunkts in Moisling** | **Ja** |

| Datum/ Zeitraum | Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans 2018/19 | Wurde die Maßnahme umgesetzt? |
|---|---|---|
| | Bau einer komplett neuen Anlage für die Verknüpfung des ÖPNV, Taxiständen, P&R/B&R -Plätze[22], Ladesäule für E-Mobilität | |
| 2023 | **Winterdienstkonzept auf Radwegen**:<br>Erweiterte Räum- und Streupflicht<br>Neuanschaffung Fahrzeuge<br>mehr Mitarbeitende<br>Monitoring über 5 Jahre<br>durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck (EBL) | **Ja** |
| 2021–2024 | **Deckensanierungsmaßnahmen und DSK-Maßnahmen:**<br>verschiedene Straßenabschnitte und Radverkehrsanlagen | **Ja** |
| 2022–2023 | Eine **E-Bike-Solar-Ladestation** an der Strandpromenade und **Fünf Fahrrad-Reparaturstationen** in Travemünde | **Ja** |

Tabelle 15: umgesetzte Maßnahmen mit lärmminderndem Potenzial

Nachfolgende Tabelle zeigt ergänzend, welche Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog 2018/2019 nicht umgesetzt bzw. verschoben worden sind:

| Maßnahme | Stand |
|---|---|
| Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“, Aktivitäten zur Radverkehrsförderung | Bausteine werden weiterhin umgesetzt und die übernommen im Konzept „Ausbau und Sanierungsmaßnehmen von Radverkehrsanlagen“ |
| Wegweisungskonzept Schwerverkehr (Teilprojekt von „Staufrei Lübeck“ bis 2015),<br>hier Umsetzung der Maßnahmen | Stufenweise Umsetzung erfolgt im Rahmen des Ausbaus des normalen Wegweisungskonzeptes. Wird nicht mehr weiter verfolgt. |
| Einrichtung neuer stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen | Maßnahme wurde von der Bürgerschaft abgelehnt. |
| Neubau An den Schießständen/Kirschenallee | *Hinweis: Umbau bereits abgeschlossen.* |

[22] B&R Bike und Ride – Abstellplätze für Radfahrende, die mit dem Zug weiterfahren

| | |
|---|---|
| Bau von Lärmschutzwänden an der B 75 Lübeck – Kücknitz | Offenporiger Asphalt (OPA) eingebaut, Lärmschutzwände weiterhin in der Diskussion (Zuständigkeit beim LBV-SH). |
| Einrichtung zusätzlicher Querungsstellen für Fußgänger:innen an Hauptverkehrsstraßen zur Förderung des Fußverkehrs | Wird bei jeder Einrichtung von Querungstellen zur Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden geprüft.<br>Querung St.-Jürgen-Ring wird 2024/2025 errichtet. |
| Aufbau eines Fahrradverleihsystems | In politischer Abstimmung/Grobplanung. |

Tabelle 16: Verschobene oder nicht umgesetzte Maßnahmen

# 5. Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Viele der **für die nächsten fünf Jahre** bereits geplanten Maßnahmen sind meist verkehrsverlagernde Bauvorhaben. Diese Maßnahmen sind außerhalb des LAPs geplant und nicht Gegenstand dieser Planung. Die dargestellten Maßnahmen dienen auch der Lärmminderung. Siehe dazu Kapitel 6.4.

Vor allem die Förderung des Radverkehrs hat großes lärmminderndes Potential. Dem ÖPNV wird ebenfalls eine erhöhte Fähigkeit zur Lärmminderung zugeschrieben: Einerseits werden mit weniger Fahrzeugbewegungen mehr Menschen transportiert, anderseits sind elektrische Busse wesentlich leiser im langsamen Stadtverkehr. Die Förderung des Umweltverbundes bei gleichzeitiger Wahrung der Verkehrssicherungspflicht für alle Verkehrsteilnehmenden, gelingt bei der Umgestaltung des Straßenraumes. Aktuell fehlen oft Flächen für entsprechende Radverkehrsanlagen.

Deckensanierungsmaßnahmen finden weiterhin gezielt und koordiniert mit weiteren Tiefbauarbeiten statt, auf eine konkrete Streckennennung wird an dieser Stelle aufgrund der Übersichtlichkeit jedoch verzichtet. Eines der wichtigsten Planwerke zum Lärmschutz ist der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und der Masterplan Klimaschutz (MAKS). Beide Planwerke verfolgen das Ziel, eine zukunftsgerichtete, klimaneutrale und gute Mobilität für alle sicherzustellen. Der LAP wird eng verknüpft mit dem VEP. Verstetigung des Straßenverkehrs, Alternativen zum Auto und die gezielte Verkehrslenkung durch die Hansestadt Lübeck sorgen konzeptionell für weniger Lärmbelastung. Die gleichen Aspekte des VEPs werden auch im MAKS geplant. Klima- und Lärmschutz-Maßnahmen ergänzen sich in den meisten Fällen und sorgen neben Lärmschutz gleichzeitig für ein besseres Mikroklima an den stark belasteten Streckenabschnitten.

Die folgenden Maßnahmen erstrecken sich über die kommenden Jahre. Einige Maßnahmen befinden sich noch in der Planungsphase, einige Maßnahmen befinden sich in der Umsetzung. Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung, Verkehrsverlagerung oder die Steigerung der Attraktivität für den ÖPNV und Radverkehr sind verkehrsverlagernde Maßnahmen. Die folgende Maßnahmenliste ist nicht abschließend. Die Finanzierungen sind weitestgehend geklärt. Die Förderungen und Bedingungen für die Zuschüsse ändern sich aktuell häufig oder sind teilweise schnell ausgeschöpft.

| **Angedachter Zeithorizont** | **Maßnahmen** | **Finanzierung** |
|---|---|---|
| 2024 | **Einrichtung zusätzlicher Querungsstellen für Fußgänger** am St.-Jürgen-Ring | fallabhängig |
| laufend | **ÖPNV:** Seit 2015 werden im Bereich der sonstigen Betriebsfahrzeuge der Verkehrsbetriebe SL und LVG nur Fahrzeuge beschafft, die ein „E“ im Kennzeichen führen dürfen (Plug-In-Hybrid oder E-PKW). Ziel ist eine vollständige Elektrifizierung der Busverkehre bis 2035. | im Wirtschaftsplan der Verkehrsunternehmen vorgesehen |

| Angedachter Zeithorizont | Maßnahmen | Finanzierung |
|---|---|---|
| 2024 | Umgestaltung **Jürgen-Wullenwever-Straße**, Fahrradzone | Maßnahme abgeschlossen |
| 2024–2025 | Bahnhaltepunkt Moisling: **Bike-and-Ride-Anlagen**<br>Die B+R-Anlage auf der Südseite ist für das Programm der Nah.sh vorgesehen | haushaltsmäßig geordnet |
| 2024 | Umgestaltung **Geniner Straße**<br>(Siemensstraße bis Hinter den Kirschkaten West) | In Kürze fertiggestellt |
| 2024 | Neubau **Stadtgrabenbrücke** als Alternative zum Lindenteller | In Kürze fertiggestellt |
| 2025/26 | Ausbau Geh- und Radwege an der Mecklenburger Straße (Ortseingang West bis Hintern Höfen) | Maßnahme pausiert, bis Personal vorhanden |
| 2026/28 | Umgestaltung **Ost- und Westpreußenring** | Maßnahme pausiert, bis Personal vorhanden |
| 2025 | **Fahrradparkhaus** am Hauptbahnhof Lübeck | haushaltsmäßig geordnet |
| 2024–2026 | Einrichtung **Radschnellweg in der Ratzeburger Allee**<br>(von Knoten Stadtweide/Osterweise bis Stresemannstraße) | haushaltsmäßig geordnet |
| 2025 | **Roonstraße** (Wallbrechtstraße – Höfelnstaße), Einrichtung von Radfahrstreifen | Noch offen |
| 2024–2029 | **Begleitende dauerhafte Lärmmessung** (Lärmsensoren) an der Ratzeburger Allee/Mühlenstraße im Rahmen des Radschnellwegbaus. | haushaltsmäßig geordnet |
| 2024 | Sanierung Gehweg und Zweirichtungsradweg im Bestand der **Wesloer Landstraße** | haushaltsmäßig geordnet |
| 2025 | Sanierung Rad- und Fußwege der **Kronsforder Allee**<br>(Sana-Klinik – St.-Jürgen-Ring) | haushaltsmäßig geordnet |
| 2024–2029 | **Sanierung Deck- und Binderschicht von Fahrbahnen**<br>Beispiele:<br>Schwartauer Allee (2024)<br>Moislinger Allee (2025) | haushaltsmäßig geordnet |

| Angedachter Zeithorizont | Maßnahmen | Finanzierung |
|---|---|---|
| | Weitere DSK-Maßnahmen sind im untergeordneten Netz geplant. | |
| laufend | **Ausbau und Sanierung von Radverkehrsanlagen** gemäß „Konzept Fahrradfreundliches Lübeck“:<br>47 Maßnahmen realisiert<br>32 in Bearbeitung<br>14 nicht realisierbar | anteilig haushaltsmäßig geordnet |
| laufend | **Ausbau und Sanierung von Radverkehrsanlagen – Ergänzende Maßnahmen** zum Bericht „Fahrradfreundliches Lübeck“ | haushaltsmäßig geordnet im Investitionsprogramm |
| voraussichtlich 2025/26 | Hafenbahn:<br>**Technische Sicherung des Bahnübergangs Am Rittbrook**<br>(Pfeifton wird nach Sicherung entfallen) | haushaltsmäßig geordnet |
| voraussichtlich 2025/26 | Hafenbahn: **Errichtung einer Umlaufschranke am Bahnübergang Waldweg** am Volksfestplatz (Pfeifton wird nach Errichtung entfallen) | haushaltsmäßig geordnet |
| 2024–2026 | **Aufbau eines Fahrradverleihsystems** | noch offen (ggf. fremdfinanziert) |
| 2021–2024 | **Deckensanierungsmaßnahmen und DSK-Maßnahmen** können derzeit noch nicht konkret benannt werden. 2021 wurden zwischen 40-60 Streckenabschnitte saniert, in enger Abstimmung mit anderen Tiefbauarbeiten. Dieses Konzept wird von der Straßeninstandhaltung fortgesetzt. | Haushaltsmittel im Investitionsprogramm angemeldet |
| 2024–2025 | **Neuaufstellung Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** mit dem Schwerpunkt Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung | haushaltsmäßig geordnet |

| Angedachter Zeithorizont | Maßnahmen | Finanzierung |
|---|---|---|
| 2023 | **Bau von zwei Radschnellwegen** von Bad Schwartau bis Altstadt sowie von Altstadt bis Hochschulstadtteil/Groß Grönau: Machbarkeitsstudie Radschnellwege wurde in 2019/20 erarbeitet (hierfür ist die Finanzierung gesichert)<br>Mehr Radschnellwege gehen in Abstimmung mit Teilkonzept Radverkehr der Verkehrsplanung in die Prüfung | erste Voruntersuchungen laufen |
| 2024 | **Lärmschutz an der B75 in Lübeck-Kücknitz:**<br>Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) plant eine Beteiligung von Bürger:innen zum Lärmschutz an der B75 in Lübeck-Kücknitz | *Ist bereits am 27.06.2024 erfolgt*[23] |
| keine Angabe | **Lieferverkehrskonzept Innenstadt** | noch offen |

Tabelle 17: Maßnahmen mit lärmminderndem Potenzial (Stand: Februar 2024)

[23] Hinweis der Straßenverkehrsbehörde Lübeck vom 15.10.2024

# 6. Langfristige, strategische Maßnahmenvorschläge

Um erfolgreich Lärmschutz in der Kommune zu betreiben, sind langfristige Strategien ein wichtiges Instrument der Verwaltung.

## 6.1. Schwerpunkt: Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Strategisch galt es für die Handlungsräume zu prüfen, ob eine streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 in den Handlungsräumen in 2.7. zu einer deutlichen Verringerung der Betroffenenzahlen führen kann. Dieses wurde für alle Handlungsräume in einer überschlägigen Berechnung ermittelt, um eine Grundlage für weiterführende Prüfungen vorzulegen.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 zählt zu den häufigsten Lärmminderungsmaßnahmen in Lärmaktionsplänen. Die Maßnahme ist relativ kostengünstig umzusetzen und führt vor Ort zu Pegelminderungen zwischen zwei und vier Dezibel. Eine Schallpegelminderung von drei Dezibel entspricht einer Halbierung der jeweiligen Schallleistung und ist somit bereits deutlich für das menschliche Gehör wahrnehmbar. Anschaulich gesagt: Zehn Autos der gleichen Kategorie erzeugen gemeinsam einen Schallpegel von 70 dB(A); 5 Autos davon erzeugen hingegen gemeinsam einen Schallpegel von 67 dB(A).

In der Studie UBA-Studie[24] wurden neben der Lärmminderung positive Effekte auf die Verkehrssicherheit[25] und der Verstetigung des Verkehrs dargestellt. Auch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe, wie Stickoxide ($NO_x$) und Feinstaub (PM10) können durch Tempo 30 leicht zurückgehen.

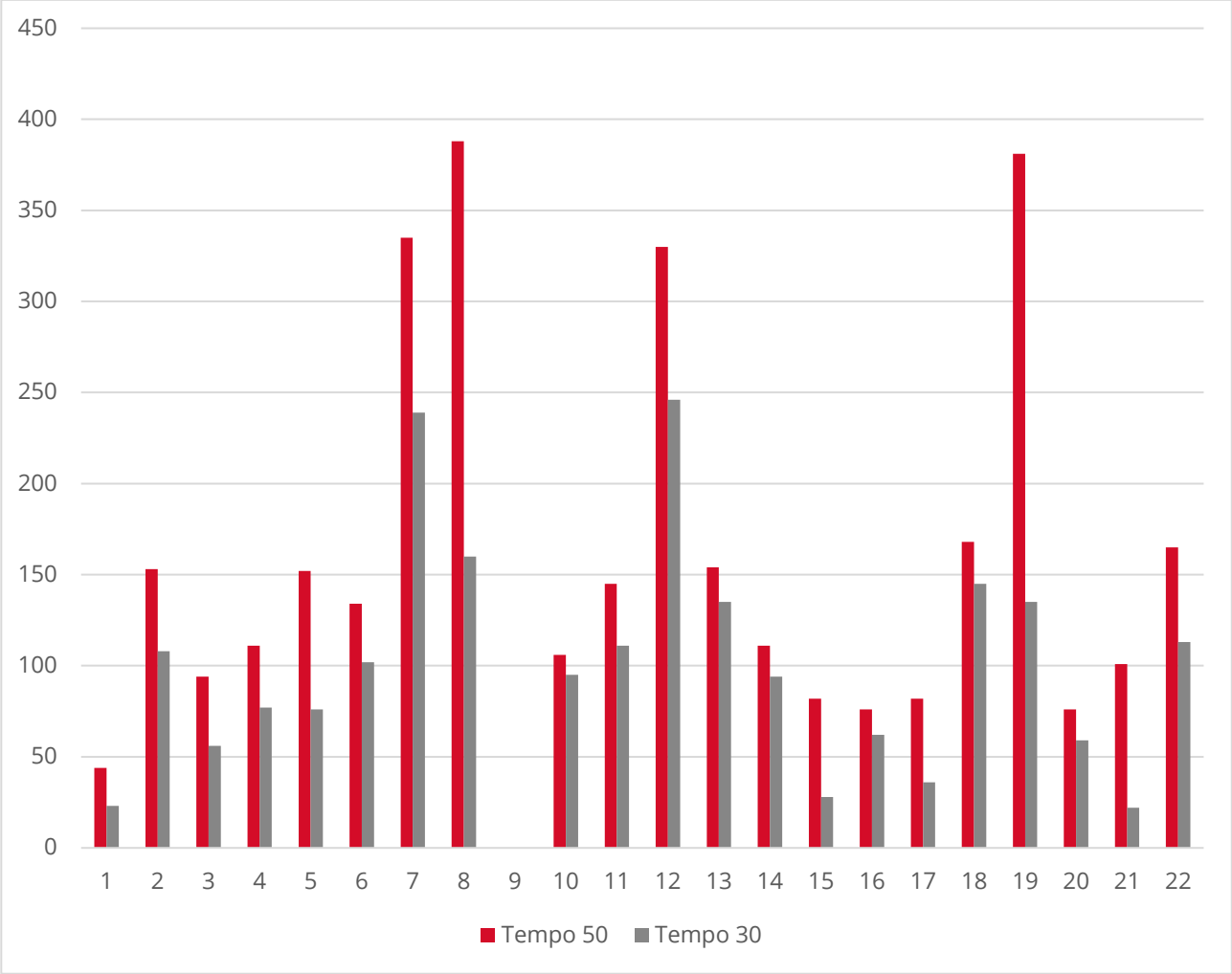
Das Umweltbundesamt empfiehlt aufgrund der positiven Wirkungen auf Umwelt, Gesundheit und Verkehrssicherheit deutschlandweit Tempo 30 als innerörtliche Geschwindigkeit einzuführen. Der beträchtliche Effekt der Lärmminderung, der durch eine Geschwindigkeitsreduzierung entstehen kann, ist in nachfolgender Tabelle dargestellt:

| Maßnahme | Gesamt | Nur Pkw |
|---|---|---|
| Von 70 km/h auf 50 km/h | -3,5 dB | -3,7 dB |
| Von 60 km/h auf 50 km/h | -1,7 dB | -1,7 dB |
| Von 50 km/h auf 40 km/h | -1,3 dB | -1,9 dB |
| Von 50 km/h auf 30 km/h | -2,0 dB | -3,9 dB |

Tabelle 18: Lärmminderung durch Reduzierung der Geschwindigkeit

[24] https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltwirkungen-einer-inneroertlichen
[25] https://www.telepolis.de/news/Tempo-30-Weniger-Verkehrstote-5071361.html

## Ergebnisse der Tempo-30-Prüfung




Zur Ermittlung der Auswirkung von streckenbezogenem Tempo 30 auf die Anzahl der Betroffenen wurden die Handlungsräume untersucht. Dabei wurde geprüft, wie groß die Entlastung durch eine Geschwindigkeitsreduzierung für die untersuchten Streckenabschnitte ist. In der Abbildung 25 wird die Zahl der Lärmbetroffenen in den Handlungsräumen dargestellt. Die roten Balken sind die aktuellen Lärmbetroffenen, die grauen Balken sind die berechneten Lärmbetroffenen bei einer reduzierten Geschwindigkeit (Tempo 30). Die Abnahme der Lärmbetroffenen ist die Differenz der aktuellen und berechneten lärmbetroffenen Personen. Im HR-8, im Bereich der Mühlenstraße, ist bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30km/h angeordnet, an dieser Stelle müssen andere lärmmindernde Maßnahmen getroffen werden.

Insgesamt können 1 558 lärmbetroffene Personen tagsüber in den vorgestellten Handlungsräumen allein durch die Geschwindigkeitsreduzierung entlastet werden. Nachts können 1 845 Lärmbetroffene durch eine Geschwindigkeitsreduzierung entlastet werden. Die nachfolgende Tabelle 19 stellt die Differenz der lärmbetroffenen Menschen bei den unterschiedlichen Geschwindigkeiten dar.

| | hoch belastet | | sehr hoch belastet | |
|---|---|---|---|---|
| **Beurteilungspegel** | $L_{DEN}$ | $L_{NIGHT}$ | $L_{DEN}$ | $L_{NIGHT}$ |
| | ≥ 65 dB(A) | ≥ 55 dB(A) | ≥ 70 dB(A) | ≥ 60 dB(A) |
| Schwartauer Landstraße - HR1 | -21 | -21 | -5 | -8 |
| Siemser Landstraße - HR2 | -45 | -20 | -47 | -32 |
| Krempelsdorfer Allee - HR3 | -38 | -16 | -28 | -17 |
| Krempelsdorfer/Fackenburger Allee - HR4 | -34 | -23 | -1 | -46 |
| Schönböckener Straße - HR5 | -76 | -16 | 0 | -5 |
| Fackenburger Allee - HR6 | -32 | -36 | 0 | -85 |
| Artlenburger Straße/ Wisbystraße - HR7a | -96 | -74 | 0 | -164 |
| Ziegelstraße - HR7b | -227 | -52 | 0 | -64 |
| Marlistraße - HR9 | -11 | -13 | -61 | -11 |
| Wallbrechtstraße - HR10 | -34 | -16 | -66 | -33 |
| Walderseestraße - HR11 | -84 | -17 | 0 | -133 |
| Ratzeburger Allee - HR12a | -20 | -68 | -8 | -69 |
| Kahlhorststraße - HR12b | -17 | -19 | -22 | -25 |
| St.-Jürgen-Ring - HR13 | -54 | -67 | -3 | -17 |
| St.-Jürgen-Ring - HR14 | -15 | -9 | -20 | -24 |
| Geniner Straße - HR15 | -46 | -26 | 0 | -8 |
| Kronsforder Allee - HR16 | -23 | -29 | -3 | -140 |
| Moislinger Allee - HR17 | -246 | -40 | 0 | -150 |
| An der Untertrave - HR18 | -16 | -5 | 0 | -39 |
| Neue Hafenstraße – HR19 | -78 | -67 | 0 | -13 |
| Geniner Dorfstraße - HR20 | -21 | -21 | -5 | -8 |
| Hansestraße - HR21 | -53 | -19 | -2 | -80 |
| **Minderung der Anzahl von Lärmbetroffenen** | **-1 287** | **-674** | **-271** | **-1 171** |

Tabelle 19: Berechnete Anzahl von entlasteten Personenzahlen durch Geschwindigkeitsreduzierung in den Handlungsräumen

In nachfolgender Tabelle werden die oben genannten Prüfergebnisse gemäß RLS-90 über die Geschwindigkeitsvarianten 50 und 30 km/h und der Veränderungen zueinander für alle 23 Streckenabschnitte zusammengefasst. Weitere Ergebnisse mit allen Betroffenenzahlen sind in Anhang VII angegeben.

Insgesamt kann mit einer deutlichen Abnahme der Lärmbetroffenen gerechnet werden. Bei der Zahl der belasteten Personen kann durch die Einrichtung von Tempo 30 in den beschriebenen Handlungsräumen mit durchschnittlicher Lärmentlastung von bis zu 83 % der sehr hoch belasteten Personen gerechnet werden.

| **hoch belastet** | | **sehr hoch belastet** | |
|---|---|---|---|
| $L_{DEN}$ | $L_{NIGHT}$ | $L_{DEN}$ | $L_{NIGHT}$ |
| ≥ 65 dB(A) | ≥ 55 dB(A) | ≥ 70 dB(A) | ≥ 60 dB(A) |
| -36 % | -17 % | -83 % | -68 % |

Tabelle 20: Berechnete Verringerung der Lärmbetroffenen durch Geschwindigkeitsreduzierung in Prozent in den Handlungsräumen

## Rechtliche Einordnung der Tempo-30-Prüfung

Die Ergebnisse werden zum einen nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV beurteilt, die nur für bestehende Straßen gelten und sich an den Grundsätzen des baulichen Lärmschutzes orientieren. Zum anderen werden die ermittelten Pegel nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV4) begutachtet, deren Grenzwerte für den Straßenneubau oder die wesentliche Änderung gelten und ab deren Erreichen ein Anspruch auf fehlerfreie Prüfung von Verkehrsbeschränkungen besteht.

Die Untersuchung des Ist-Zustands hat ergeben, dass in der Bestandssituation mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 hohe Beurteilungspegel gemäß RLS-90 an den Wohngebäuden entlang der untersuchten Streckenabschnitte vorliegen. Die Untersuchung wurde nach der für Kommune derzeit gültigen Berechnungsmethode RLS-90 durchgeführt. Die zuständige Behörde (Straßenverkehrsbehörde)kann mit den Werten aus einer Berechnung nach RLS-90 eine verkehrliche Maßnahme, wie z.B. eine Geschwindigkeitsreduzierung, anordnen.

Folgende Prüfergebnisse in Tabelle 21 können für die Straßenabschnitte gemäß den Berechnungsergebnissen nach RLS-90 festgehalten werden:

- Entlang aller untersuchter Straßenabschnitte werden sowohl im Tag- wie auch im Nachtzeitraum die Grenzwerte für Lärm der 16. BImSchV laut Berechnungen überschritten.
- An nahezu allen Streckenabschnitten (ausgenommen Fackenburger Allee (HR-6)) wird der maßgebliche Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Nachtzeitraum überschritten.
- An 14 der 22 untersuchten Streckenabschnitten wird der maßgebliche Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Tagzeitraum überschritten.

In *Tabelle 36* werden die Prüfergebnisse hinsichtlich der Richtwertüberschreitung der Lärmschutz-Richtlinien-StV sowie der Grenzwertüberschreitung der 16. BImSchV beschrieben. Ebenfalls wird die Minderung von ≥ 2,1 dB bei Umstellung von Tempo 50 auf Tempo 30 für alle 22 Handlungsräume geprüft.

Sind diese Richtlinien- bzw. Grenzwerte überschritten, besteht Handlungsbedarf. Eine Prüfung für geeignete und lärmmindere Maßnahmen in den Handlungsräumen ist dann von den zuständigen Behörden durchzuführen.

Im Kapitel 12 sind die beauftragten Prüfungen für die Streckenabschnitte aufgeführt.

## 6.2. Möglichkeiten zur Lärmminderung in den Handlungsräumen

Die jeweiligen Handlungsräume in Tabelle 21 wurden auf die Realisierung von anderen Maßnahmen zur Lärmminderung vorgeprüft und eine erste Einschätzung von lärmmindernden Möglichkeiten getroffen. Diese Vorprüfung ist keine verbindliche Prüfung der zu prüfenden Fachbehörden. Die Prüfergebnisse aller untersuchten Maßnahmen[26] entlang des Prüfabschnittes werden zusammenfassend in nachfolgender Tabelle dargestellt:

| Handlungs-raum | LKZ | Prüfergebnis entlang des eigentlichen Prüfabschnitts | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Richtwertüberschreitung der Lärmschutz-Richtlinien-StV | | Minderung von ≥ 2,1 dB | Nachtfahrverbot LKW | Rückbau der Straße | Oberflächen | Geschwindigkeitskontrolle | Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit | Letzte Sanierung der Oberfläche | Gefährdungsorte |
| | | Tag | Nacht | | | | | | | | |
| HR8: Mühlenstr./ Königstraße Aegidienstr./ | 424 | Bereits Tempo 30 | | Bd | | X | Bd | ✓ | ✓ | | |
| HR17: Moislinger Allee | 268 | X | ✓ | ✓ | X | X | i.A. | ✓ | ✓ | 2025 | Kita, Schule, Hospiz, Seniorenein-richtung |
| HR16: Kronsforder Allee | 264 | ✓ | ✓ | ✓ | X | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2007 | Kita/"Garten für Kinder" (NABU) |
| HR9: Marlistraße | 256 | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2013 | Kita, Seniorenein-richtung |
| HR10: Wallbrecht-straße | 256 | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2021 | Kita, Seniorenein-richtung |
| HR11: Waldersee-straße | 247 | ✓ | ✓ | ✓ | X | Bd | ✓ | ✓ | ✓ | 2020 | Kita |

[26] Erste Vorprüfung, ob Maßnahmen überhaupt realisierbar wären.

| Handlungs-raum | LKZ | Prüfergebnis entlang des eigentlichen Prüfabschnitts | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Richtwertüberschreitung der Lärmschutz-Richtlinien-StV | | Minderung von ≥ 2,1 dB | Nachtfahrverbot LKW | Rückbau der Straße | Oberflächen | Geschwindigkeitskontrolle | Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit | Letzte Sanierung der Oberfläche | Gefährdungsorte |
| | | Tag | Nacht | | | | | | | | |
| HR7a: Artlenburger Straße/Wisby-straße | 214 | X | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2019 | Unfallschwer-punkt Kreisverkehr |
| HR7b: Ziegelstraße | 214 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2020 | Unfallschwer-punkt Kreisverkehr |
| HR18: An der Untertrave | 203 | X | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2013 | Partymeile, gefährliche Parkanordnung |
| HR3: Krempelsdorfer Allee | 166 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2012 | Kita/Spielplatz/ Schule |
| HR4: Facken-burger Allee | 166 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2012 | Kita/Spielplatz/ Schule |
| HR5: Schönböckener Straße | 166 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Spielplatz/Sport-stätte |
| HR6: Fackenburger Allee | 166 | X | X | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2018 | Kita/Spielplatz/ Schule |
| HR12a: Ratzeburger Al-lee | 147 | ✓ | ✓ | ✓ | Bd | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Kita/Schule |
| HR12b: Kahlhorst-straße | 147 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | Kunstschule |

| Handlungs-raum | LKZ | Prüfergebnis entlang des eigentlichen Prüfabschnitts | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Richtwertüberschreitung der Lärmschutz-Richtlinien-StV | | Minderung von ≥ 2,1 dB | Nachtfahrverbot LKW | Rückbau der Straße | Oberflächen | Geschwindigkeitskontrolle | Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit | Letzte Sanierung der Oberfläche | Gefährdungsorte |
| | | Tag | Nacht | | | | | | | | |
| HR15: Geniner Straße | 133 | X | ✓ | ✓ | X | Bd | ✓ | ✓ | ✓ | 2022 | Unfallschwer-punkt Kreisverkehr |
| HR1: Schwartauer Landstraße | 121 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2024 | Spielplatz/ Sportstätte |
| HR13: St.-Jürgen-Ring (Ost) | 100 | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2020 | |
| HR14: St.-Jürgen-Ring (West) | 100 | ✓ | ✓ | ✓ | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2022 | |
| HR21: Hansestraße | 91 | ✓ | ✓ | ✓ | i.A. | i.A. | i.A. | i.A. | i.A. | | Kita |
| HR20: Geniner Dorfstraße | 66 | X | ✓ | ✓ | i.A. | i.A. | i.A. | i.A. | i.A. | | Sportstät-ten/Spielplatz |
| HR2: Siemser Land-straße | 59 | ✓ | ✓ | ✓ | X | X | ✓ | ✓ | ✓ | 2013 | |
| HR19: Neue Hafenstraße | 51 | X | ✓ | ✓ | i.A. | i.A. | i.A. | i.A. | i.A. | | Senioreneinrich-tung |

(X = nicht möglich; ✓= möglich; i. A. = in Arbeit; Bd = Bedenken)

Tabelle 21: Prüfergebnisse entlang der HR-Prüfabschnitte

**Zusammenfassung der Ergebnisse**

Die in Tabelle 21 geprüften Streckenabschnitte wurden entsprechend der lärmmindernden Maßnahmen untersucht und eine erste Einschätzung der Wirksamkeit und Umsetzbarkeit getroffen:

- Das Nachtfahrverbot für LKW ist eine effektive Maßnahme zur Lärmminderung, da diese mehr Lärm verursachen als Pkws oder Mopeds. In Deutschland gibt es kein generelles Nachtfahrverbot für Lkw, sondern nur für bestimmte Strecken und Gewichtsklassen. Das Nachtfahrverbot kann für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen oder über 12 Tonnen gelten. Das Nachtfahrverbot gilt in der Regel von 22 bis 6 Uhr. In mindestens zehn Handlungsräumen kann kein Nachtfahrtverbot für LKW angeordnet werden, weil es keine Alternativrouten für den Lieferverkehr gibt.
- Rückbau der Straße bzw. Bau von breiteren Fuß- oder Radwegen, Grünstreifen etc.: z.T. gibt es bei einigen Handlungsräumen keine Möglichkeiten des Rückbaus, da der Straßenraum begrenzt ist und keinen weiteren Rückbau zulässt.
- Die Oberfläche zu glätten, ändern oder erneuern ist auf vielen Streckenabschnitten in den letzten Jahren bereits geschehen oder in Arbeit. Die Lärmbelastung in der Aegidienstraße würde durch einen kompletten Austausch des Kopfsteinpflasters wesentlich abnehmen, stadtbildpflegerische Gründe stehen dem eventuell entgegen und bedürfen einer ausgiebigen Prüfung und Abwägung.
- Geschwindigkeitskontrollen sind generell in allen Handlungsräumen möglich. Die vom Ordnungsamt beschrieben Aspekte aus 6.3.3 sollten dabei beachtet werden.
- Die Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit erlaubt es, die Fahrer:innen an die Höchstgeschwindigkeit zu erinnern.
- Gefährdungsorte bedürfen einer genaueren Prüfung, da hier neben der Lärmbelastung noch andere Gefährdungen vom Straßenverkehr ausgehen.

## 6.3. Erläuterungen zu den Ergebnissen

Die Gestaltung des Straßenraums, wie in Tabelle 21 beschrieben, kann großen Einfluss auf die Lärmbelastung haben. Je nach angrenzender Bebauung wird durch z. B. Reduzierung der Fahrstreifen, der Fahrstreifebreite und das Anlagen von Fahrradstraßen eine lärmreduzierende Wirkung durch das Abrücken der Lärmquelle (Kfz) von dem Immissionsort (Wohngebäude) eintreten. Neben der lärmmindernden Wirkung durch das Abrücken von Wohngebäuden, treten weitere lärmmindernde Effekte auf, z. B. eine Verstetigung des Verkehrs, Umstiegseffekte[27] oder eine geringfügige Verlangsamung des Verkehrs[28].

[27] Krajzewicz, Daniel & Cyganski, Rita & Heinrichs, Matthias & Erdmann, Jakob. (2016). Benefits of using microscopic models for simulating air quality management measures.
[28] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin. 2021. Untersuchungskonzept zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 mit Verkehrsverstetigung als Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Reduzierung von NO2. 2021.

## Fahrbahnoberflächen

Die Betrachtung der Oberfläche von Fahrbahnen ist maßgeblich für die Lärmaktionsplanung. Bei vielen Fahrbahnoberflächen besteht ein hohes Potential, wenn diese gegen lärmmindernde Fahrbahnoberflächen ausgetauscht werden. Minderungswirkung von bis zu 2,5 dB sind bei Gussasphalt möglich[29]. Bei Splitmastix-Asphalten ist die Lärmminderungswirkung gegenüber konventionellem Asphaltvergleichsweise gering.

Ofenporige Oberflächen, lärmoptimierte Asphaltdecken und viele weitere Fahrbahnbeläge werden seitens des Straßenbaus für den jeweiligen Sanierungsfall und Neubau geprüft.

Fahrbahnmarkierungen sollten lärmmindernd gestaltet sein, beispielsweise ist das kontinuierliche Überfahren von Fahrradtrennstreifen auf einer Tempo 50 Strecke sehr laut.

Nachträgliche Aufgrabungen, besonders quer zur Fahrbahn, sollen vermieden werden. An den Nahtstellen wird die Geräuschminderung aufgehoben. Bereits bei der Planung von neuen lärmmindern Fahrbahnbelägen wird die Zusammenarbeit der Infrastrukturbetriebe für Wasser, Abwasser, Gas, Strom, Telefon, etc. koordiniert. Anmerkungen des Fachbereich 5 der Hansestadt Lübeck vom 20.12.2024: Vereinbarungen zu Aufgrabungen sollen durch die Hansestadt Lübeck und den Stadtwerken angepasst werden.

Der Austausch von Kopfsteinpflaster kann eine deutlich höhere Minderung bewirken. Aufgrund von Denkmalschutzaspekten und dem UNESCO-Schutzstatus, ist dies bei vielen Straßen in Lübeck eine individuelle Entscheidung.

Durch die Ausbesserung und Erneuerung von Straßenoberflächen werden in Lübeck kontinuierlich ca. 80 Fahrbahnen mittels „Dichter Straßenbelag mit Kaltmischgut" saniert. Dieses Verfahren wird vor allem bei der Sanierung von Straßen eingesetzt, um schnell und effizient eine neue Deckschicht aufzubringen. Der DSK-Belag zeichnet sich durch seine hohe Qualität und Langlebigkeit aus. Sanierte Oberfläche sind in der Regel leiser, da keine Schlaglöcher mehr vorhanden sind. In Lübeck werden etwa 80 solcher Fahrbahnen im DSK-Verfahren saniert und ca. 10–12 Fahrbahnen in konventioneller Asphaltbauweise.

Ofenporiger Asphalt (OPA), auch „Flüsterasphalt“ genannt, wird im inneren Stadtgebiet in der Regel kaum genutzt. Zum einen ist die Lärmreduzierung bei geringen Geschwindigkeiten, also etwa 30–60 km/h, zu gering. Zum anderen ist das Herstellungs- und Reinigungsverfahren aufgrund der porösen Struktur teuer und aufwendig. Lärmgeminderter Asphalt (PMA) wurde testweise 2016 gegen die Kopfsteinpflaster auf dem Koberg ausgetauscht.

Gepflasterte Straßen sind in Lübecks Altstadt und vielen weiteren Quartieren allgegenwärtig. Die historischen Straßen haben kulturellen Wert und tragen zum historischen Flair der Hansestadt bei. Allerdings sind diese Straßen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten entsprechend laut: bis zu plus 8 dB erzeugen diese Straßen mehr als Asphalt.

Als Konsequenz daraus wird stetig mit lärmmindernder Oberflächen gearbeitet. Eine Änderung von Kopfsteinpflastern ist immer eine Einzelfallprüfung, birgt aber ein hohes Potenzial an Lärmminderung.

[29] UBA-Lärmmindernde Fahrbahnbeläge

## Technische Neuerungen und Elektromobilität

Die Lärmentlastung durch Elektromobilität und leisere Motorentechnik sind ein oft diskutierter Aspekt. Elektromotoren sind weitaus leiser als Verbrennungsmotoren, allerdings sind neben den Motorengeräuschen die Abroll- und Windgeräusche für die Lärmentwicklung verantwortlich. Die Reifen-Fahrbahngeräusche hängen nicht vom Antrieb ab. Bei Pkw mit klassischen Verbrennungsmotor- je nach Fahrbahnoberfläche,.Gangwahl und Beschleunigung – ist der Antrieb bis etwa 25km/h dominant. Elektroautos sind nur bei niedrigen Geschwindigkeiten deutliche leiser und beiu höheren Geschwindigkeiten vergleichbar laut wie herkömmliche Pkw. Elektroantriebe bei Bussen, Räum- und Müllfahrzeugen versprechen ein hohes Potential an Lärmentlastung, da bei schweren Nutzfahrzeugen die Antriebsgeräusche bis etwa 50km/h dominieren[30]. Auch kleine Fahrzeuge wie Mofas, Mopeds, Motorräder oder auch kleine Elektrofahrzeuge, sogenannte Minicars[31], sind als leise Alternativen sinnvoll.

Bei langsamen Fahrten im städtischen Bereich und Anfahren an Ampeln und Kreuzungen sind Elektroautos tendenziell leiser. Eine weitere Lärmquelle vom E-Auto ist das *Acoustic Vehicle Alerting System* (AVAS). Das ist eine Geräuschpflicht gemäß EU-Verordnung[32], um vor allem gefährdete Verkehrsteilnehmer:innen, wie eingeschränkt Sehende, durch ein künstliches Geräusch bei langsamer Fahrt aufmerksam zu machen.

Zur weiteren Lärmminderung hilft es, bei der Reifenauswahl auf das externe Rollgeräusch (in dB) und die Lärmklasse (A–C) der Reifen zu achten. Beide Angaben befinden auf dem Reifenlabel und sind EU-weit standardisiert. In der Lärmklasse A sind Reifen mit einem geringen Geräuschpegel zwischen 67 und 71 dB[33] eingeordnet.

## Geschwindigkeitskontrollen

Rückmeldung des Ordnungsamtes, Bereich 3.320:

> *Eine Geschwindigkeitsüberwachung ist in allen Handlungsräumen (siehe Kapitel 4) grundsätzlich möglich.*
>
> *Eine Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt immer nur punktuell. Es wird ein Bereich von ca. 20 Metern erfasst. Das häufig zu beobachtende Beschleunigen nach der Vorbeifahrt an einer mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage verursacht besonders viel Lärm.*
>
> Änderung aus der ÖB2: Anmerkung des kommunalen Ordnungsdienstes vom 20.12.2024:
> Eine flächendeckende und zeitlich uneingeschränkte Geschwindigkeitsüberwachung ist mit den vorhandenen Ressourcen nicht möglich.

[30] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/position_kurzfristig_kaum_laermminderung_im_verkehr.pdf
[31] https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/L/L_Fahrzeuge.html
[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32017R1576
[33] https://energy-efficient-products.ec.europa.eu/ecodesign-and-energy-label/product-list/tyres_en?prefLang=de&etrans=de#external-rolling-noise

## Sirenen von Einsatz- und Rettungsfahrzeugen

Rückmeldung der Feuerwehr, Bereich 370.4:

*Feuerwehren und Rettungsdienste erfüllen hoheitliche Aufgaben im Sinne des gesetzlichen Auftrags. Grundlage dafür sind das Gesetz über den Brandschutz sowie die Hilfeleistungen der Feuerwehren (Brandschutzgesetz (BrSchG) des Landes Schleswig-Holstein und das Schleswig-Holsteinisches Rettungsdienstgesetz (SHRDG).*

*Zur Umsetzung der hoheitlichen Aufgaben hat der Gesetzgeber in der Straßenverkehrsordnung (StVO) § 35 Sonderrechte und § 38 Blaues Blinklicht den Feuerwehren und Rettungsdiensten die Möglichkeit eingeräumt, Sondermaßnahmen im Interesse einer schnellen Hilfeleistung in Anspruch nehmen zu können.*

*Der Einsatz von Blaulicht und Martinshorn dient dazu, alle übrigen Verkehrsteilnehmer:innen wissen zu lassen, dass sie die Fahrbahn frei machen sollen. So ermöglicht der Gesetzgeber die Verringerung der potentiellen Unfallgefahr, die sich aus dem § 35 der StVO ergeben kann. Es handelt sich hier also um eine gesetzliche Vorgabe in Verbindung mit der Verringerung von Unfallrisiken während der Nutzung des Sonderrechts gemäß § 35 StVO.*

*Aus Sicht der fahrenden Person bleibt hier im Falle einer Einsatzfahrt eher kein Ermessensspielraum zur Nutzung oder Nicht-Nutzung von Blaulicht in Kombination mit Martinshorn.*

*Auch das Reduzieren der Lautstärke der akustischen Warneinrichtung ist leider nicht möglich, da dies nach DIN14610:2022-03 normiert ist. Der Schallpegel hat im Abstand von 3,5 Metern mindestens 110 dB zu betragen. Würde man die Lautstärke reduzieren ist der Zweck des Warnsignals in Frage zu stellen.*

## Kombinationen von Maßnahmen

Die Wirkung der einzelnen Maßnahmen ist zum Teil gering, kann aber durch eine Kombination zu einer gut wahrnehmbaren Lärmminderung betragen. Nach der Lärmwirkungsforschung führt jede Pegelminderung zu einer Entlastung der Lärm-Betroffenheit. Werden mehrere Maßnahmen kombiniert, die einzeln nur einen Beitrag von unter 1 dB haben, summiert sich die Wirkung. Wird beispielsweise der Straßenraum mit sicheren Fahrradspuren, einer gesonderten Busspur und einer Verstetigung des Verkehrsflusses durch intelligente Ampelschaltung gestaltet, ergänzen sich diese Maßnahmen gegenseitig. Um keinen gegenteiligen Effekt zu erreichen, dass zum Beispiel Ausweichrouten genutzt werden und sich der Verkehr und die negativen Effekte damit auf andere Gebieten verteilen, müssen die Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden.

Die ganzheitliche Prüfung aller Aspekte bleibt den zuständigen Behörden vorbehalten.

## 6.4. Konzepte der Hansestadt Lübeck

Grundsätzlich wird die Aufstellung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans (VEP) in Verbindung mit den Zielen und Ergebnissen des LAPs für zwingend erforderlich gehalten, um eine effektive Lärmminderungsplanung betreiben zu können. Auf diese Weise kann die Lebensqualität erhöht und der Umwelt-, Natur- und Gesundheitsschutz forciert werden. Aus diesem Grund ist eine enge Zusammenarbeit z. B. mit dem für den VEP zuständigen Fachbereich 5, Planen und Bauen, entstanden. Themen aus Lärm- und Klimaschutz finden sich in allen relevanten Planwerken, Konzepten und Ausarbeitungen wieder und oder werden durch den Fachbereich 3, Stabsstelle Klima und Nachhaltigkeit, ergänzt. Siehe dazu Kapitel 5.
Die Umsetzung aller Maßnahmen setzt regelmäßig eine Straßenplanung voraus. Diese ist in der Abt. 5.660.2 angesiedelt. Die Abteilung plant eine Vielzahl von Maßnahmen, welche, neben den politisch Beschlossenen, weitere unterschiedliche Auslöser haben können. Zum Beispielkommen Aufträge aus der Unfallkommission, Erschließungsmaßnahmen bzw. begleitende Arbeiten/Planungen infolge vertraglicher Vereinbarungen, Notmaßnahmen durch die EBL, Zuarbeit zu Projekten anderer Bereiche. Aufgrund der begrenzten personellen Situation sowie der benannten Prioritäten ist eine Bearbeitung von Maßnahmen aus den Verkehrskonzepten häufig nur sehr verzögert möglich.

Eine weitere Netzwerkgruppe innerhalb der Verwaltung ist die Steuerungsgruppe Klima, in der regelmäßig Klimaschutzthemen diskutiert werden. Im Folgenden werden Konzepte, Beschlüsse und weitere Maßnahmen, die zur Lärmminderung beitragen:

- Die Bürgerschaft hat zum 30. Juni 2022 beschlossen, den Anteil an Wegen von Rad-, Fuß- und Öffentlichem Verkehr (Umweltverbund) auf mindestens 70 % zu erhöhen. Aktuell werden 57 % der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Diese Zielvorgaben sind im Rahmen des Klimanotstandes von 2019 erarbeitet worden, dienen aber gleichermaßen dem Lärmschutz.
- Das Konzept „Fahrradfreundliches Lübeck“ 2013 (FFHL) wurde von der Bürgerschaft am 21. März 2013 zur Kenntnis genommen. Seitdem gab es auf konzeptioneller Ebene und seitens der gesetzlichen Rahmen umfassende positive Entwicklungen für den Radverkehr. Folgende Konzepte wurden erarbeitet, die sich u. a. ebenfalls mit der Förderung des Radverkehrs in Lübeck befassen:
    - Mobilitätskonzept Travemünde (VO/2019/07291), am 29. August 2019 von der Bürgerschaft beschlossen
    - Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept (VO/2019/07798), am 29. August 2019 von der Bürgerschaft beschlossen
- Die Ziele des Konzeptes Fahrradfreundliches Lübeck sind teilweise in den Mobilitätskonzepten enthalten und erweitert worden.
- Am 23. Mai 2019 wurde der Klimanotstand in der Hansestadt Lübeck (VO/2019/07727) ausgerufen, dessen Maßnahmenprogramm[34] ebenfalls Radverkehrskonzepte beinhaltet.

[34] https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/klimaschutz/mobilitaet/index.html

- Seit 2021 ist die Hansestadt Lübeck aktives Mitglied der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH).
- Radverkehrsmaßnahmen der Hansestadt Lübeck wurden im Programm Radstrategie 2030[35] des Landes Schleswig-Holstein mit dem Motto: „Ab aufs Rad im echten Norden“ aufgenommen.
- Berücksichtigung des Veloroutenkonzeptes des ADFC Lübeck[36]: Mit der Endfassung seiner Velorouten für Lübeck 2023 legt der ADFC ein umfassendes Lösungskonzept vor. Dieses nimmt bereits bestehende Bürgerschaftsbeschlüsse, Planungen, und Beschilderungen auf und entwickelt sie weiter. Das Ergebnis ist ein zusammenhängendes Netz von Hauptverbindungen des Radverkehrs in Lübeck. Dieses Netz verbindet die Wohngebiete mit Schulen, Hochschulen, Arbeitsplätzen, Einkaufszonen und auch Nachbargemeinden.
- Berücksichtigung der Schwerpunkte und Hinweise aus diesem LAP im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und dem Flächennutzungsplan (FNP):
    - Reduzierung des MIV-Anteils (Motorisierter Individualverkehr) in Neubaugebieten durch Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen in der Bauleitplanung.
    - Prüfung weiterer Standorte für die Einrichtung von Bahnhaltepunkten des Schienennahverkehrs. Diese Prüfung wir im Rahmen der Entwicklung des VEPs durchgeführt und soll die verschiedenen Stadtteile mit den vorhandenen Gleisanlagen verbinden.
- „Lübeck VIAA“ (Lübecks Verkehrsmanagementsystem wird Intelligent, Analytisch und Agil) soll für alle Mobilitätsteilnehmenden eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie in reale Maßnahmen umsetzen. Voraussetzung dafür bildet der Verkehrsrechner in Echtzeitarchitektur, der eine digitale multimodale[37] Verkehrssteuerung ermöglicht. Eine Förderung von über fast fünf Mio. Euro ist seit 2024 für zweieinhalb Jahre zugesagt.
- Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs
    - durch effizientere Taktung (Lübecktakt 10 Min)
    - Prüfung einer Stadtbahn
    - leisere Antriebe, weitere Elektrifizierung des Linienbusverkehrs
- Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen (DFBus) der SL und LVG für eine energiesparende und wirtschaftliche Fahrweise. Hieraus resultiert eine lärmmindernde Fahrweise durch z. B. zügiges Beschleunigen, vorausschauendes Fahren und frühzeitiges „Gas weg-nehmen“. Entsprechende Schulungen werden im Unternehmen durchgeführt. Zur weiteren Förderung einer ökologischen und geräuschemissionsarmen Fahrweise sind alle Fahrzeuge von SL und LVG mit einem fahrerunterstützenden Telematiksystem ausgestattet. Dieses gibt dem Fahrpersonal mit Hilfe einer digitalen Anzeige Hinweise zum Fahrstil.

[35] https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/radstrategie_Infoseite.html
[36] https://luebeck.adfc.de/artikel/veloroutenkonzept
[37] Ein Verkehrssystem wird als multimodal bezeichnet, wenn den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern für ihre konkreten Mobilitätsbedürfnisse mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen.

# 7. Maßnahmenplanung an Eisenbahnstrecken

Seit dem 1. Januar 2015 ist für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Das EBA hat für das gesamte Bundesgebiet auch im Jahr 2023 einen LAP in zwei Teilschritten aufgestellt. Dieser ist im Internet einsehbar unter

> https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html#doc1528342bodyText2

In diesem gesonderten Kapitel des LAPs erfolgt daher eine Zusammenfassung der Betroffenheitssituation sowie der generellen Lärmminderungspotentiale.

Die zwei nachfolgenden Abbildungen zeigen Ausschnitte aus dem kartieren Schienennetz. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind im Geoportal des EBAs einsehbar unter

> https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&catalogNodes=15,11,12,10,13&E=579056.88&N=5687905.82&zoom=5

**Lärmschwerpunkte und Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung:**

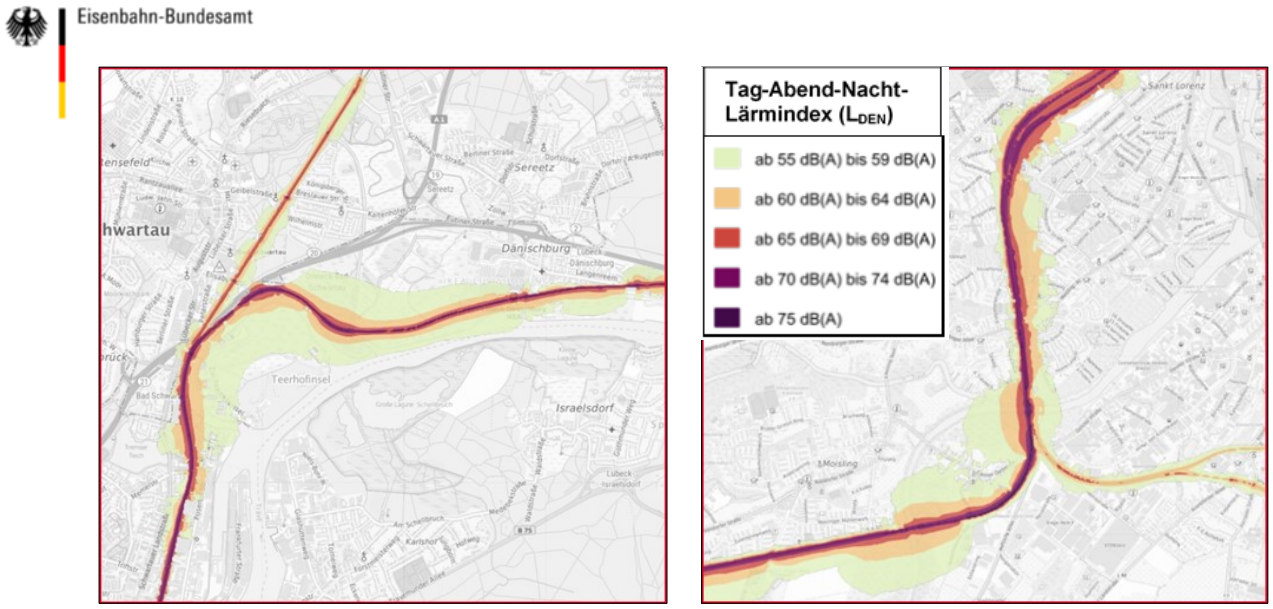



*Abbildung 26: Ausschnitt aus der Lärmkartierung Schienenverkehr 24-h-Pegel ($L_{DEN}$)*[38]

[38] Quelle: Geoportal EBA, 2024

Im Vergleich zum Straßenverkehrslärm ist zu berücksichtigen, dass die Lärmsituation verstärkt durch Einzelereignisse geprägt wird. Diese sind vor allem im Hinblick auf die nächtliche Beeinträchtigung der Schlafqualität als besonders problematisch einzustufen. Des Weiteren ist zu bedenken, dass in den Nachtstunden der Güterverkehr die maßgebliche Lärmquelle darstellt.

Insgesamt wurden **anhand drei unterschiedlicher Betrachtungsweisen folgende Lärmschwerpunkte ermittelt:**

Durch das EBA wurden Lärmkennziffern für eine Betroffenheitsanalyse berechnet und in einer Rasterdarstellung zur Verfügung gestellt. Hieraus hat das EBA in Anhang II des aktuellen Entwurfs des LAPs von 2023 für den Ballungsraum Lübeck drei Lärmschwerpunkte abgeleitet (siehe ***Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.***). Diese liegen im Bereich des **Hauptbahnhofs** (St. Lorenz Süd/St. Lorenz Nord), im Bereich **Hansestraße/Kimbernweg** (St. Lorenz Süd) sowie im Bereich der **Bahnhaltepunkte Lübeck-Travemünde Hafen** und **Lübeck-Travemünde Strand** (Travemünde).

Der Bereich UNV hat zudem folgende Gebiete mit Mehrfachbelastungen (Lärmbelastung durch Hauptverkehrsstraße und Eisenbahnstrecke) identifiziert:

- Niendorfer Straße
- Geniner Dorfstraße
- Moislinger Allee (im Bereich Laubenweg, Auf der Höhe, Narzissenweg sowie Tulpenweg)
- Schwartauer Allee
- Schwartauer Landstraße
- Ratzeburger Allee (Höhe Weberkoppel)
- Kronsforder Allee (Höhe Vorrader Straße)

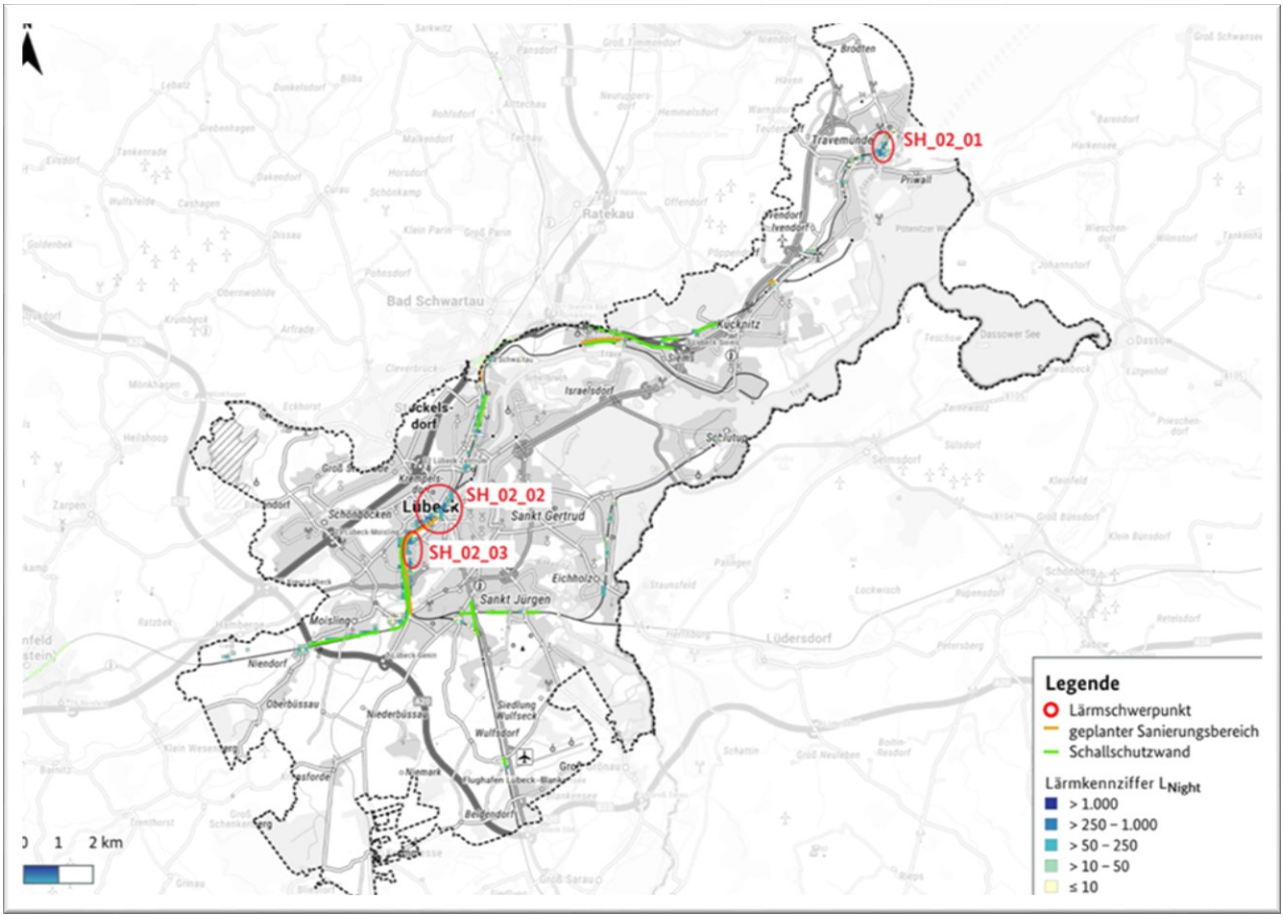
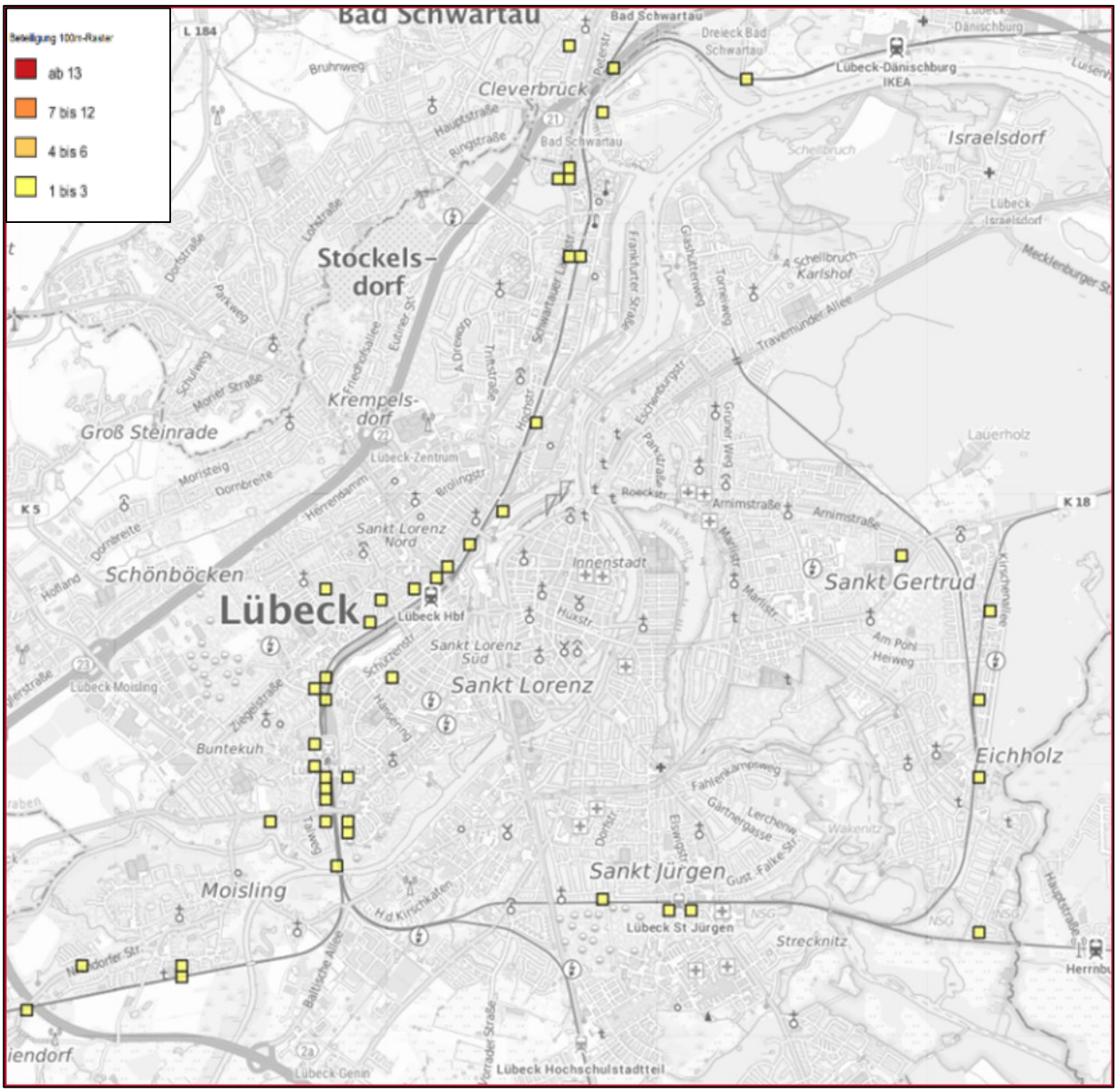



*Abbildung 27: Durch das EBA identifizierte Lärmschwerpunkte*[39]

Als mögliche Lärmschwerpunkte konnten aus der vergangenen Öffentlichkeitsbeteiligung 2023 des EBA folgende Bereiche festgestellt werden: Gesamte *Strecke 1120* (Lübeck Hauptbahnhof Richtung Hamburg) vor allem in den Stadtteilen St. Lorenz Süd (Schützenstraße). St. Lorenz Nord (Steinrader Weg und Katharinenstraße) und Buntekuh (Bereich Moislinger Allee, Tulpenweg, Auf der Höhe, Laubenweg sowie Seitenstraße). In Travemünde hat sich keine Person beteiligt, obwohl das Gebiet durch das EBA anhand der Lärmkennziffer als ein möglicher Lärmschwerpunkt identifiziert worden ist. Vereinzelt gibt es noch Eingaben an der Strecke Lübeck – Bad Kleinen sowie der Hafenumgehungsbahn und der Schlutuper Bahn. Es haben sich nach Angaben des EBA insgesamt 56 Personen beteiligt (siehe *Abbildung 288*).

[39] Quelle: Entwurf Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes, Runde 4, Anhang II

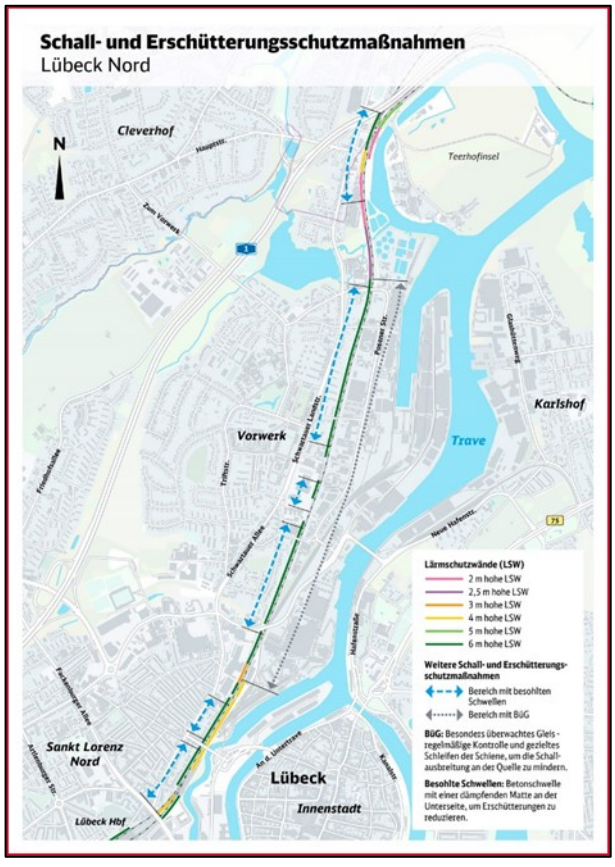


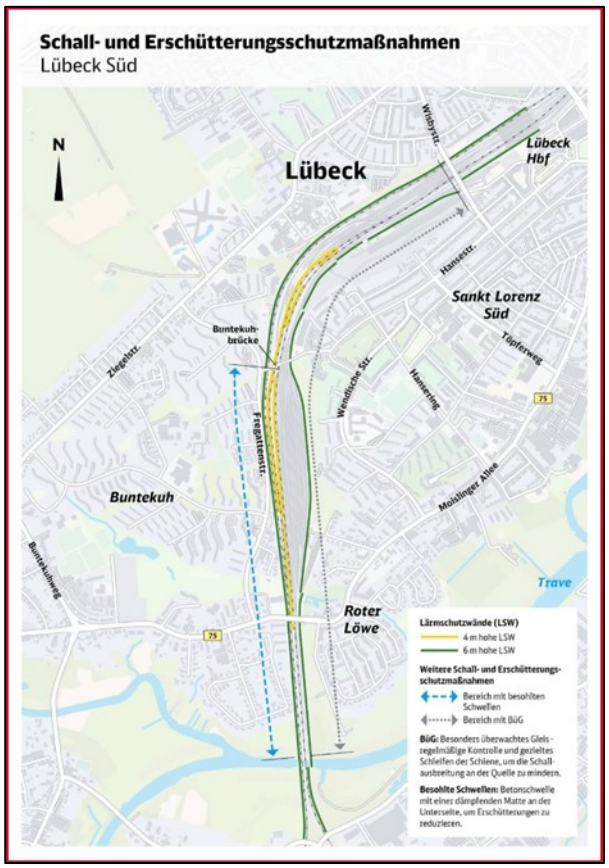

## 7.1. Lärmschutz- und Ausbaumaßnahmen an den Strecken Lübeck – Hamburg

Mit Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung wird es zu einer deutlichen Erhöhung der Zugverkehre (vor allem auf den *Strecken 1100* und *1120*) und einer damit verbundenen erheblichen Steigerung der Lärmbelastung im Lübecker Stadtgebiet kommen. Um gesundheitlich relevante Zusatzbelastungen zu minimieren, wird parallel der Lärmschutz verbessert.

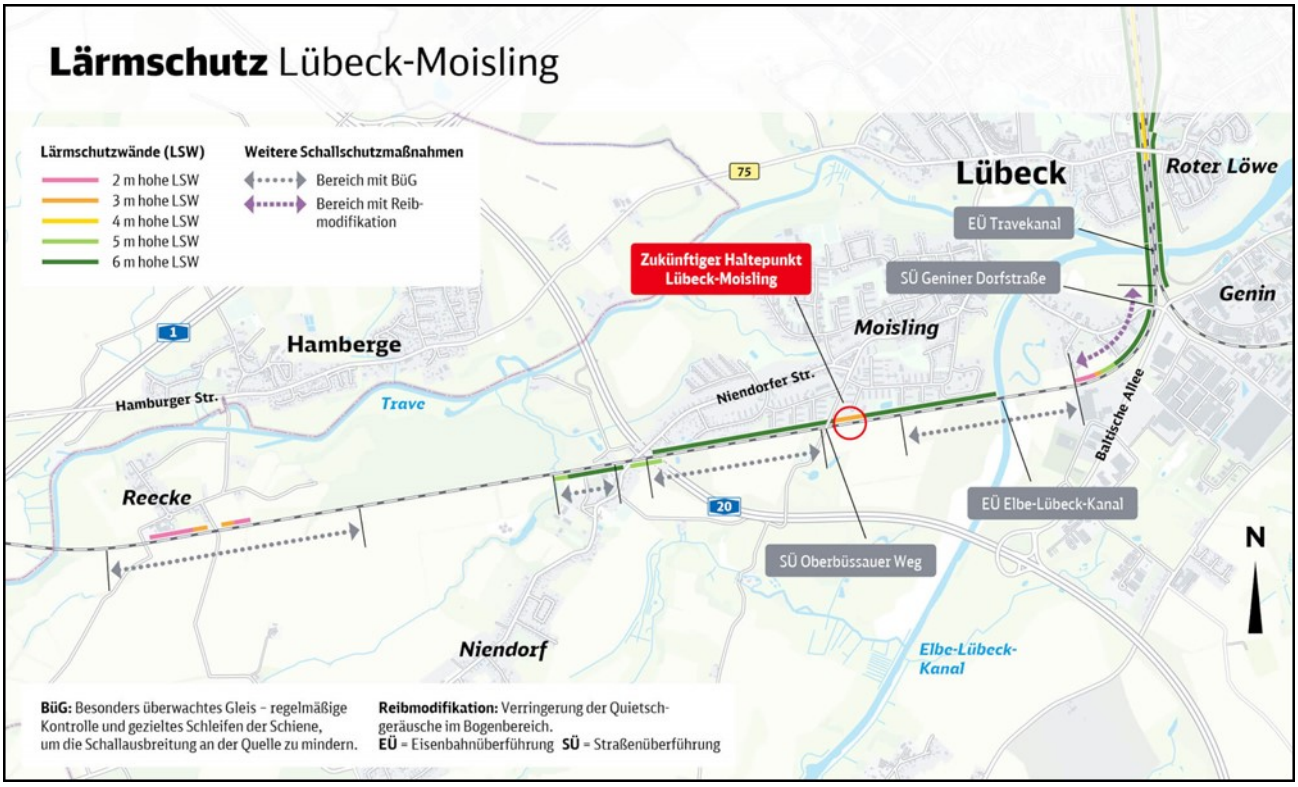
Am 2. Februar 2020 hat der Bundestag 232 Mio. Euro für Lärmschutzmaßnahmen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus freigegeben (Drucksache 19/20624). Mit der Umsetzung der Kernforderung „Lärmschutz im Bestand“ werden alle Anwohnenden im Lübecker Stadtgebiet gleichbehandelt. Das gilt auch für den Stadtteil Moisling, der keinen rechtlichen Anspruch nach der 16. BImSchV zur Umsetzung von Schallschutz hatte. Im Jahr 2014 wurden hier Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes bereits durchgeführt. Durch den Bundestagsbeschluss wird nun nach Auskunft der DB Netz AG (Stand 14.02.2023) umfangreicher Schallschutz in diesem dichtbesiedelten Gebiet möglich.

Für den Bereich vom Abzweig Bad Schwartau bis zur Eisenbahnbrücke Genin Nord sollen ca. 10,8 km Schallschutzwände von zwei bis sechs Metern Höhe (inklusive vier Meter hohe Mittel-wände) errichtet werden und das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) in Teilen Anwendung finden. Für die Umsetzung der Schutzmaßnahmen wird noch in 2024 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.




Auf einer Länge von ca. 3,7 Kilometern sollen im Abschnitt Lübeck-Moisling sieben Schallschutzwände mit Höhen von zwei bis sechs Metern errichtet werden. Des Weiteren soll auf ca. 4,3 Kilometern das




Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) zum Einsatz kommen und auf ca. 940 Metern Schienenstegdämpfer (SSD) eingesetzt werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen gibt es ebenfalls in 2024 ein Planfeststellungsverfahren.

Aktuelle Informationen zum Planungsstand können abgerufen werden unter:

*https://relaunch.anbindung-fbq.de/streckenabschnitte/luebeck.html*

## 7.2. Lärmschutz- und Ausbaumaßnahmen an der Strecke Lübeck – Bad Kleinen

Die *Strecke 1122* zwischen Lübeck und Bad Kleinen soll gemäß der Drucksache 19/17945 vom 10. März 2020 ausgebaut werden. Der Ausbau dient dann der Verbesserung der Betriebsqualität für den überregionalen Schienenpersonen- und Güterverkehr – auch im Hinblick auf die Mehrverkehre, die durch die feste Fehmarnbeltquerung entstehen. In erster Linie wird die Strecke auf einer Länge von rund 63 Kilometern elektrifiziert und die Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr den Angaben der DB AG bedarfsgerecht angepasst. Der Ausbau wird mittels eines Planfeststellungsverfahrens konkretisiert. Voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2024 werden die Unterlagen für den Abschnitt im Lübecker Stadtgebiet beim EBA eingereicht.

Aktuelle Informationen zum Planungsstand können abgerufen werden unter:

*https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/luebeck-schwerin*

## 7.3. Sicherungsmaßnahmen an der Hafenbahn

Die Lübeck Port Authority (LPA) beginnt in 2024 mit der Planung der Technischen Sicherung des Bahnübergangs „Am Rittbrook“. Zeitgleich soll der Bahnübergang „Waldweg“ am Volksfestplatz mit einer Umlaufschranke versehen werden. Nach der Sicherung wird der laute Pfeifton an diesen Bahnübergängen entfallen, worüber sich Anwohner:innen beklagt hatten. Voraussichtlich wird die Umsetzung der Maßnahmen im Jahr 2025 bzw. 2026 erfolgen. Weitere Maßnahmen sind nach Auskunft der LPA nicht geplant.

## 7.4. Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke Lübeck – Travemünde

In Anlage III (Prioritätenliste) des Lärmsanierungsprogramms (Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes) sind für die *Strecke 1113* zwischen Lübeck – Dänischburg und Travemünde Sanierungsbereiche gelistet. Die DB Netz AG wird prüfen, ob weitere Maßnahmen nötig sind, und wenn ja, welche, um die abgesenkten Auslösewerte des Lärmsanierungsprogramms einzuhalten. Aussagen zu einer zeitlichen Perspektive können derzeit nicht getroffen werden.

## 7.5. Fazit Schienenverkehrslärm

Als **Fazit** lässt sich feststellen, dass die meisten ermittelten Lärmschwerpunkte in den kommenden Jahren einen deutlich verbesserten Lärmschutz erhalten bzw. einer Prüfung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes unterzogen werden.

# 8. Maßnahmenplanung für Industrie, Gewerbe und Häfen

Laut den aktuellen LAI[40]-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung vom 19.September 2022 wird diese Thematik wie folgt beurteilt:

> *„In Ballungsräumen sind Industrieanlagen, die der IE-Richtlinie unterliegen, im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten. Die TA-Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) konkretisiert für diese Anlagen die Anforderungen zu Geräuschen und für Seehafenanlagen wird sie zumindest als Er-kenntnisquelle herangezogen. Lärmprobleme werden auf dieser Grundlage geregelt. In Lärmaktions-plänen ist es daher in der Regel ausreichend, neben der Bewertung der Lärmsituation ggf. auch auf bauplanungsrechtliche bzw. stadtplanerische Aspekte einzugehen. Lärmschutzmaßnahmen für solche Anlagen in einen Lärmaktionsplan aufzunehmen sind nur in besonderen Einzelfällen denkbar.“*

Die Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 wurde durch die Firma LAIRM Consult GmbH im Jahr 2022 überarbeitet und ergänzt. Der Ergebnisbericht vom 3. Juni 2022 kann auf der Lärmaktionsplansseite der Hansestadt Lübeck abgerufen werden[41].

Derzeit sind keine Fälle bekannt, die es erforderlich machen, Lärmschutzmaßnahmen für die untersuchten Anlagen in den LAP aufzunehmen.

# 9. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Ziel des Lärmaktionsplans soll es auch sein, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Das bedeutet konkret, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ausgewiesenen ruhigen Gebiete zu vermeiden ist.

Die Auswahl und Festsetzung von „ruhigen Gebieten“ ist in das Ermessen der für die Aufstellung des LAPs zuständigen Behörde der Hansestadt Lübeck gestellt. Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete.

Die Arbeitsgruppe der EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen empfiehlt bei der Ausweisung von ruhigen Gebieten in Ballungsräumen, „einen besonderen Schwerpunkt auf [diejenigen] Freizeit- und Erholungsgebiete zu setzten, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“. Dieses sind in der Regel großflächige Erholungsgebiete, die in den Randbereichen einen Lärmpegel von $L_{DEN}$ = 55 dB(A) nicht überschreiten sollten.

Gemäß der veröffentlichten Fachbroschüre „Ruhige Gebiete, eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung“ des Umweltbundesamtes vom November 2018, können auch innerstädtische Erholungsflächen mit einem $L_{DEN}$ von 55 dB(A) bis 60 dB(A) oder solche, die in der Kernfläche um 6 dB(A) ruhiger als

[40] Bund-Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
[41] https://www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/L%C3%A4rmschutz/L%C3%A4rmkartierung_2022_Gewerbe_und_Hafen.pdf

am Rand sind, als ruhige Gebiete ausgewiesen werden und generell ein „zur Ruhe kommen“ erlauben. Hierbei kann es sich beispielsweise auch um Kurgebiete, Grünanlagen, Naturflächen, Friedhöfe oder Kleingartenanlagen handeln, die wohngebietsnah und fußläufig erreichbar sind.

Die Hansestadt Lübeck hat, basierend auf diesen Grundlagen und denen des landschaftsplanerischen Entwicklungskonzepts „Erholung in Lübeck“, drei unterschiedliche Gebietseinstufungen vorgenommen:

- **Erholungsgebiete** sind großflächige Gebiete, die einen weitgehend naturbelassenen, land- und forstwirtschaftlichen genutzten Landschaftsraum bilden. Sie ermöglichen eine Naherholung weitgehend ohne Störungen. Es können auch technische Bauwerke und Straßen zu dem Naturraum gehören.
- **Stadtoasen** sind innerstädtische ruhige Gebiete, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind, der Erholung dienen und sich in räumlicher Nähe zu Wohngebieten befinden.
- **Ruhige Achsen** sind Verbindungswege zwischen Stadtoasen abseits der Hauptverkehrswege oder schnelle, effiziente Rad- und Fußwegverbindungen in einer attraktiven naturnahen Umgebung.

Die meisten ruhigen Gebiete der Tabelle im nachfolgenden Abschnitt waren bereits in den Jahren 2008, 2014 und 2018 Teil des Aktionsplans und wurden auf Grundlage des vom Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz erstellten landschaftsplanerischen Entwicklungskonzepts „Erholung in Lübeck“ ausgewiesen.

Eine Übersichtskarte befindet sich im Anhang III beziehungsweise online unter:

**Ruhige_Gebiete_Gesamtkarte_A2.pdf (luebeck.de)**

In der aktuellen Fortschreibung sind 56 ruhige Gebiete in der Hansestadt Lübeck ausgewiesen, deren Gesamtfläche ca. 5 853 ha (ca. 4 631 ha Erholungsgebiete, ca. 993 ha ruhige Achsen und ca. 228 ha Stadtoasen) beträgt. Das entspricht einem Anteil von 27,4 % des Lübecker Stadtgebietes.

## 9.1. Ruhige Gebiete in Lübeck und deren Einstufung

| **Nummer** (gemäß Karte in Anhang 3) | **Bezeichnung** | **Einstufung** | **Maßgebliche Emittenten** |
|---|---|---|---|
| 1.1 | Wallanlagen | ruhige Achse | Possehlstraße, Wallstraße |
| 1.2 | Stadtgraben | ruhige Achse | Bahnstrecken Lübeck – Travemünde bzw. Lübeck – Bad Schwartau |
| 1.3 | Uferbereiche an Klughafen und Kanaltrave | ruhige Achse | Gewerbeflächen an der Falkenstraße |
| 1.4 | Traveweg | ruhige Achse | BAB 1, BAB 226, Bahnstrecke Lübeck – Travemünde |
| 1.5 | Tangente St. Lorenz Nord | ruhige Achse | BAB 1 |
| 1.6 | Tangente Kücknitz | ruhige Achse | Bahnstrecke Lübeck – Travemünde, Travemünder Landstraße, B 75 |
| 1.8 | Uferpromenade Schlutup | ruhige Achse | Hafengewerbe |
| 1.9 | Rund um St. Lorenz Süd | ruhige Achse | Bahnstrecke Hamburg – Lübeck, Lindenteller, B 75 |
| 1.10 | Rund um Moisling | ruhige Achse | Abschnittsweise direkt parallel verlaufende Eisenbahnstrecke Hamburg – Lübeck, BAB 20 |
| 1.11 | nördlicher Grünzug Buntekuh | ruhige Achse | Ziegelstraße |
| 1.12 | Wiesental Buntekuh | ruhige Achse | Buntekuhweg, B 75 |
| 1.13 | Fackenburger Landgraben | ruhige Achse | B 206 (keine bis geringe Auswirkungen), Friedhofsallee K 27, BAB 1 |
| 1.14 | Herrengarten | ruhige Achse | BAB 1 |
| 1.15 | Karpfenbruchwiese und Tremser Teich | ruhige Achse | B 207 (Schwartauer Landstraße), BAB 1 |
| 1.16 | Lohmühle und Struckbachtal | ruhige Achse | BAB 1, B 207 (Schwartauer Allee) querend |
| 1.17 | Herrnburger Landgraben | ruhige Achse | Brandenbaumer Landstraße L 182, Bahnstrecke zu den Innenstadthäfen und Schlutup |
| 1.18 | Hochschulstadtteil | ruhige Achse | B 207 neu |

| **Nummer** (gemäß Karte in Anhang 3) | **Bezeichnung** | **Einstufung** | **Maßgebliche Emittenten** |
|---|---|---|---|
| 1.19 | Brandenbaumer Feld | ruhige Achse | Schlutuper Straße K 18, Brandenbaumer Landstraße L 182, Bahnstrecke zu den Innenstadthäfen |
| 1.21 | Planetensiedlung | ruhige Achse | B 207 (Ratzeburger Allee), Flughafenbetrieb |
| 1.22 | Ringstedtenhof | ruhige Achse | - |
| 1.23 | Rund um Israelsdorf und Kattegat | ruhige Achse | B 75, Hafengewerbe |
| 1.24 | Speckmoor und Dovensee | ruhige Achse | - |
| 1.25 | Mühlenbach und Siemser Tannen | ruhige Achse | - |
| 1.27 | Gneversdorfer Mühle und Steenkamp, Kowitzberg/Steenkamp | ruhige Achse | - |
| 1.28 | Mönkhofer Weg, Altenheim Grünfläche | ruhige Achse | - |
| 2.1.1–2.1.6 | Stadtpark, Peter-Röder-Park, Jerusalemsberg, Burgtorfriedhof, Kleingärten, Ehrenfriedhof | Stadtoase | B 75 (Heiligengeistkamp und Travemünder Allee), Hafenanlagen, Roeckstraße |
| 2.1.7 | Schulgarten | Stadtoase | Sportzentrum Falkenwiese |
| 2.3 | Friedhof Schlutup | Stadtoase | - |
| 2.5 | Friedhof Travemünde | Stadtoase | Bahnstrecke Lübeck – Travemünde |
| 2.6 | Friedhof Genin | Stadtoase | Geniner Dorfstraße |
| 2.7 | Friedhof Waldhusen | Stadtoase | Bahnstrecke Lübeck – Travemünde |
| 2.9 | Hanseplatz Spielplatz, Park | Stadtoase | - |
| 2.10.1–2.10.7 | Kleingärten, Parks, Spielplätze und Grünfläche auf Marli | Stadtoase | - |
| 2.11.1–2.11.4 | Obertrave, Untertrave, Klughafen, Domhof in der Innenstadt | Stadtoase | - |
| 2.13.1–2.13.2 | Grünfläche im Musikerviertel, Friedhof und Spielplatz in St. Lorenz | Stadtoase | Ziegelstraße |

| **Nummer** (gemäß Karte in Anhang 3) | **Bezeichnung** | **Einstufung** | **Maßgebliche Emittenten** |
|---|---|---|---|
| 2.14 | Vogelsangwiesen | Stadtoase | - |
| 2.15.1–2.15.3 | Roter Hahn Süd, Westpreußenring, Bauspielplatz, Wald in Kücknitz | Stadtoase | - |
| 2.16 | Rehsprung in Kücknitz | Stadtoase | - |
| 2.17.1–2.17.2 | Mittlerer Grünzug Ia und Spielplatz in Moisling | Stadtoase | - |
| 2.18.1–2.18.2 | Mittlerer Grünzug II Süd und Spielplatz in Moisling | Stadtoase | - |
| 2.19 | Spielplatz Wilhelm-Waterstrat-Weg in Moisling | Stadtoase | Bahnstrecke Lübeck – Hamburg |
| 2.20 | Spielplatz Bergenstraße in St. Lorenz | Stadtoase | Bahnstrecke Lübeck – Hamburg |
| 2.21.1 | Kiesweg/Sandfeld | Stadtoase | BAB 226 |
| 2.21.2 | Naturerlebnisraum Söhlengraben | Stadtoase | - |
| 2.22 | Godewindpark | Stadtoase | - |
| 2.23 | Kalvarienberg | Stadtoase | Bahnstrecke Lübeck – Travemünde |
| 3.1 | Ostseeküste | Erholungsgebiet | Skandinavienkai |
| 3.2 | Dummersdorfer Ufer und Dummersdorfer Feld | Erholungsgebiet | Skandinavienkai, Kiesabbau |
| 3.3 | Waldhusen und Rugenberg | Erholungsgebiet | BAB 226, Bahnstrecke Lübeck – Travemünde |
| 3.4 | Schellbruch und Israelsdorfer Forst | Erholungsgebiet | B 75 |
| 3.5 | Lauerholz | Erholungsgebiet | B 75 |
| 3.6 | Wakenitz | Erholungsgebiet | Moltkebrücke, B 75, Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen kreuzend |
| 3.7 | Bartelsholz | Erholungsgebiet | - |

| **Nummer** (gemäß Karte in Anhang 3) | **Bezeichnung** | **Einstufung** | **Maßgebliche Emittenten** |
|---|---|---|---|
| 3.8 | Kanal und Kannenbruch | Erholungsgebiet | Geniner Dorfstraße, BAB 20 kreuzend, zwei Eisenbahnbrücken im Bereich Moisling/Genin (kreuzend) |
| 3.9 | Südliche Wälder und Krummesser Moor | Erholungsgebiet | BAB 20, Eisenbahnstrecke Lübeck – Lauenburg, B 207 neu, Flughafenbetrieb |

Tabelle 22: Ruhige Gebiete in Lübeck, deren Einstufung und einwirkende Emittenten

## 9.2. Überprüfung, Maßnahmen und Zielsetzung

Um die genannten ruhigen Gebiete gründlicher beurteilen zu können, werden vom Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz seit dem Jahr 2014 Begehungen in ruhigen Gebieten (derzeit 3 pro Jahr) durchgeführt. Vor allem die praktischen Kriterien (z. B. Erreichbarkeit, Nutzbarkeit, Zugänglichkeit) und das subjektive Empfinden vor Ort (z. B. Erholungsfunktion, Umweltgeräusche) sind entscheidende Kriterien. Zusätzlich werden orientierende Schallpegelmessungen durchgeführt.

Bis zum heutigen Zeitpunkt (Stand Februar 2024) konnten 43 Gebiete näher begutachtet werden. Aufgrund vor Ort festgestellter mangelhafter Zugänglichkeit, nicht geeigneter Nutzbarkeit bzw. privater Eigentumsverhältnisse wurden u. a. vier Gebiete herausgenommen, die im letzten LAP beschlossen wurden. Hierbei handelt es sich um die Gebiete „Falkenfelder Bürgerpark“, „Padelügge“ sowie „Siems und Dänischburg“. Das Gebiet „Israelsdorfer Spielplatz und Teich“ wurde herausgenommen, da sich rund um Israelsdorf zwei große ruhige Gebiete befinden. Für die Einrichtung eines weiteren ruhigen Gebiets, welches als Spiel- und Bolzplatz genutzt wird, wurde kein dringender Bedarf mehr in diesem Bereich gesehen. Der Teich in Israelsdorf wurde an das Gebiet „Schellbruch und Israelsdorfer Forst“ angebunden. Im Bereich Siems und Dänischburg wurden zwei neue Stadtoasen „Naturerlebnisraum Söhlengraben“ und „Kiesweg/Sandfeld“ eingerichtet. Auch wurden einige unzugängliche bzw. ungeeignete Teilbereiche bei den Gebieten „Hanseplatz, Spielplatz, Park“, „Mittlerer Grünzug II Süd, Spielplatz, Dorfteich in Moisling“, „Rund um Moisling“ „Rund um St. Lorenz Süd“ und „Tangente St. Lorenz Nord“ herausgenommen. Die Stadtoase „Mönkhofer Weg/Altenheim“ wurde in eine ruhige Achse umgewidmet und um eine kleine Zuwegung verlängert. Im Bereich Moisling wurde zudem eine neue Stadtoase „Spielplatz Wilhelm-Waterstrat-Weg in Moisling“ und in St. Lorenz Nord die Stadtoase „Spielplatz Bergenstraße“ eingerichtet. Aufgrund der intensiven Nutzung für Veranstaltungen sowie andere Freizeitaktivitäten und der unmittelbaren Nähe zum „Erholungsgebiet Ostsee“, wurden in Travemünde der „Grünstrand“ und das „Innere Kurgebiet“ mit dem Brügmanngarten herausgenommen. Es wurden dafür die zwei neuen Stadtoasen „Godewindpark“ und „Kalvarienberg“ eingerichtet, die zuvor dem „Inneren Kurgebiet“ zugeordnet waren. Auf dem Priwall wurde das „Erholungsgebiet Ostsee“ um das Naturschutzgebiet „Südlicher Priwall“ sowie um die neuen Bereiche des Landschaftsschutzgebiets „Küstenlandschaft Priwall“ ergänzt. Wegen der Herausnahmen und Umbenennungen sind die Nummerierungen der ruhigen Gebiete in o. g. Tabelle nicht mehr ganz in chronologischer Reihenfolge. Es mussten auch einige Bereinigungen bei der Kartendarstellung durchgeführt werden, da im Zuge der letzten Planung diverse Sport-

und Freizeitstätten versehentlich mit in angrenzende ruhige Gebiete eingebettet wurden. Insgesamt hat sich dadurch die Fläche der ruhigen Gebiete um ca. 379 ha verringert, was sich aber kaum merklich auf den Anteil am Lübecker Stadtgebiet ausgewirkt hat (29 % in 2018 und 27,4 % in 2024).

Die Begehungen werden auch in den nächsten Jahren fortgesetzt, sodass sich im Laufe der kommenden Fortschreibungen weitere Veränderungen ergeben können.

Zum Schutz der ausgewiesenen Gebiete ist es zukünftig sinnvoll, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, sodass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann.

Beim Schutz der ruhigen Gebiete steht der Vorsorgegedanke im Vordergrund. Es werden daher von den zuständigen Planungsträger:innen alle Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete überprüft und der Aspekt des Lärmschutzes berücksichtigt (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Gemäß den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist die Festlegung eines ruhigen Gebiets in die Abwägung einzubeziehen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus aber nicht. Sie können z. B. durch Belange des Straßenverkehrs überwunden werden.

# 10. Monetäre Auswirkungen durch Lärmminderung

## 10.1. Grundlagen

Um die Aktionsplanung zu bewerten, sind nach Anhang V der ULR Kosten-Nutzen-Betrachtungen anzustellen. Für diese Aufgabe und zur Optimierung der Akzeptanz der Lärmaktionsplanung in Politik und Öffentlichkeit, hat die Firma LÄRMKONTOR GmbH zusammen mit der Stadt Norderstedt ein Bewertungstool entwickelt.

Dieses Tool analysiert den Wohnimmobilienwert eines Untersuchungsgebietes (hier des Stadtgebietes Lübeck) und ermittelt aus dessen Lärmbelastungssituation (Beurteilung $L_{DEN}$) den lärmbedingten Immobilienwert- und Mieteinnahmenverlust. Aus diesen Größen sind wiederum Steuereinnahmeverluste (etwa im Bereich der Grundsteuer, der Grunderwerbssteuer oder der Einkommensteuer) abzuleiten. Weiterhin wird die Zahlungsbereitschaft für die erreichbare Pegelminderung ermittelt. Diese Größe wird in der Berechnung zwar mitgeführt, hat aber lediglich informativen Nutzen.

Im Folgenden werden die in die Berechnung eingegangenen Parameter aufgeführt:

| **Eingangsparameter** | |
|---|---|
| Bruttogeschossfläche je Einwohner | 40,2 m² |
| Einwohner je Haushalt | 1,78 |
| Auslösewert für Wertverlust ($L_{DEN}$) | 50 dB(A) |
| **Grundsteuer** | |
| Durchschnittliche Einheitswertminderung durch Alter | 1 % |
| Hebesatz | 500 % |
| Steuermesszahl | 0,034 % |
| Grundsteuer-Faktor (aus Hebesatz und Steuermesszahl | 2,1 % |
| **Miete** | |
| Miete je m² Bruttogeschossfläche je Monat (ohne Lärmbelastung) | 10,48 € |
| Anteil Mieter an Bruttogeschossfläche mit Wohnnutzung | 71 % |
| Steueranteil an Miete | 25 % |
| Mietverlust pro dB(A) ab 50 dB(A) | 0,9 % |

| **Immobilienwert** | |
|---|---|
| Immobilienwert je m² Bruttogeschossfläche (ohne Lärmbelastung) | 3 575 € |
| Wertverlust je dB(A) ab 50 dB(A) | 1,5 % |
| **Hausverkauf** | |
| Hausverkauf alle | 20,8 Jahre |
| Grunderwerbssteuersatz | 6,5 % |

Tabelle 23: Parameter zur Berechnung des Lärmbedingten Immobilienwert- und Mieteinnahmenverlusts

## 10.2. Ergebnisse

Aus dieser Datengrundlage wurden für die Referenzvariante (Situation ohne Lärmminderungsmaßnahmen) der Hansestadt Lübeck der lärmbedingte Immobilienwertverlust (Gebäudewerte plus Mietverlust) sowie der Steuerverlust (Steuer aus Miete plus Grundsteuer plus Grunderwerbssteuer) ermittelt:

| | |
|---|---|
| Immobilienwertverlust | 2 012 751 615 € |
| Steuerverlust | 18 941 810 € |

Tabelle 24: Finanzielle Einbußen durch lärmbedingte Immobilienwertverluste

Unter der Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen (Tempo 30 ganztags: geschätzte Kosten liegen hier bei 34 450,00 € bei einer Gesamtstreckenlänge von 9 723 Metern) mit Pegelminderungseffekten (Planfall T30) in Lübeck, ergeben sich gegenüber der Referenzvariante (ohne Lärmschutzmaßnahmen) folgende monetäre Vorteile:

| | |
|---|---|
| Zahlungsbereitschaft (engl.: *willingness to pay*) | 556 544 € |
| Summe jährlicher Steuermehreinnahmen | 804 504 € |
| Immobilienwertgewinn durch Lärmminderung | 85 486 356 € |
| Volkswirtschaftliche Amortisation | 0,04 Jahre |

Tabelle 25: Finanzielle Vorteile durch Lärmschutzmaßnahme Tempo 30

Die vollständigen Ergebnisse für die monetäre Wirkungsanalyse werden in Anhang I erläutert.

# 11. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

## 11.1. Kosten für die Aufstellung

In der Haushaltsstelle des Bereichs Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz der Hansestadt Lübeck, Fachbereich 3 Umwelt, Sicherheit und Ordnung, wurden Ausgaben von insgesamt **48 528,39 Euro** für Gutachten, Karten- und Plakatherstellung sowie die Online-Beteiligung zur Aufstellung des LAPs getätigt.

In den Fachbereichen 3 und 5 fallen zusätzlich nicht bezifferbare Personalausgaben an.

| | | |
|---|---|---|
| Gestaltung Plakate intern Hansestadt Lübeck | 18.10.2023 | 561,75 € |
| Transport Plakate/Aufsteller VZM-Lichthof – LüBike | 13.10.2023 | 15,47 € |
| Transport Plakate/Aufsteller Lichthof-VZM – Lübike | 07.09.2023 | 15,47 € |
| Interaktive Karte Convotis GmbH | 08.07.2023 | 8 425,20 € |
| Lärmkarten $L_{DEN}$ & $L_{NIGHT}$ laminiert – Druckhaus Menne | 17.07.2023 | 107,10 € |
| Auswertung LKZ – Lärmkontor GmbH | | 5 712,00 € |
| Landeskasse Lärmkarten – Land SH | 01.11.2023 | 9 796,20 € |
| Tempo-30-Untersuchung – Lärmkontor GmbH | 13.12.2023 | 23 895,20 € |

Tabelle 26: Kostenaufstellung für die Erstellung des Lärmaktionsplans

## 11.2. Folgekosten

Für den Lärmaktionsplan ist ein laufendes Budget vorgesehen, um Kampagnen und konkrete Maßnahmen wie Lärmmessungen oder Prüfaufträge zu vergeben.

## 11.3. Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen

Die Kosten für die Umsetzung sind momentan nicht absehbar. Viele der Maßnahmen sind bereits in Umsetzung, Planung oder in anderen Planwerken festgelegt.

## 11.4. Kosten-/Nutzenanalyse

Die volkswirtschaftlichen Kosten durch lärmbedingten Erkrankungen von Menschen beläuft sich auf etwa 7–8 Mio. Euro pro Jahr. Die in diesem LAP beschriebene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist dagegen für einige Tausend Euro umsetzbar. Ein wirtschaftlicher Verlust durch zeitliche Verzögerung ist aufgrund der jetzt schon geringen Durchschnittsgeschwindigkeit nicht zu erwarten.

# 12. Zu beschließende Maßnahmen

Der Beschluss der Maßnahmen ist ein wichtiger Teil des Lärmaktionsplans. Durch die Umsetzung der Maßnahmen, können viele Menschen vom Lärm entlastet werden. Mit der vorangegangen Prüfung aus *Tabelle 21* ergeben sich gezielte Handlungsmöglichkeiten. Die Maßnahmen aus nachfolgender Tabelle sind entweder zu prüfen, umzusetzen und in den jeweiligen Planwerken zu berücksichtigen. Für einen ersten Überblick sind die Auswirkungen stichwortartig beschrieben, eine genauere Beschreibung ist in den entsprechenden Kapiteln enthalten.

| **Maßnahmen:** | **Ziel** | **Auswirkungen** | | | | **Handlungsräume** | **Wann** | **Weitere Infos** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Verkehr** | **Lärm** | **Klima** | **Luft (PM, $NO_x$)** | | | |
| **Prüfauftrag: Tempo 30**<br>- ganztags<br>- nachts<br>- Schwerverkehr | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h | Unfälle verringern, Fahrbahnquerung vereinfacht, Verstetigung des Verkehrs | Lärmpegel sinkt 2-3dB(A), weitere Senkung um 2dB (A) durch Verstetigung | Verringerung Kraftstoffverbrauch und $CO_2$-Emissionen | Weniger Feinstaub, gleichbleibender Anteil $NO_x$ | 7, 9, 10, 11, 16, 17 | 2029 | Kapitel 6.1 |
| | | | | | | 3, 4, 5 | 2029 | |
| | | | | | | 2, 12, 13, 14, 19, 20, 21 | 2029 | |
| **Prüfauftrag: Nachtfahrverbot LKW** | Ziel von LKW-Fahrverboten ist, den Durchgangs-Schwerverkehr aus den sensiblen Bereichen herauszuhalten | Verbesserung des Verkehrsflusses möglich | Reduzierung von Lärmimmissionen zu erwarten | Längere Ausweichrouten, können Emission von Treibhausgasen (THG) erhöhen | Verringerung von Feinstaub und $NO_x$, auf Ausweichrouten gegenteiliger Effekt | Prüfung durch Fachbehörde | 2029 | Kapitel 6.2 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Prüfauftrag: Straßenraumumgestaltung** | Größerer Abstand der Fahrbahn zu den Hausfassaden, Umgestaltung des Straßenraumes | Verstetigung des Verkehrs und Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit. Erhöhung Verkehrssicherheit und Verbesserung Radverkehrsanlagen | Reduzierung bis zu 1,5 dB(A), durch optische Aufwertung kann subjektive Lärmminderung eintreten | Keinen direkten Einfluss auf den Emissionsaustoss, indirekt durch Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel | Durch Abrücken weniger Luftschadstoffe am Wohngebäude, indirekte Effekte wie Klima | Prüfung durch Fachbehörde | kontinuierlich | Kapitel 6.4 |
| **Prüfauftrag: Oberflächenbearbeitung** | Fahrbahnbeläge Lärm- und Schadstoffarm gestalten | Bei OPA besteht eine geringes Risiko für Aquaplaning | Schadhafte Beläge können 1-2dB(A) durch Sanierung verbessert werden, Pflaster gegen Asphalt austauschen bis zu 9dB(A) und OPA zwischen 6 und 8 dB(A) | Keinen direkten Einfluss | Durch Sanierung der Oberflächen können Feinstäube reduziert werden. | Prüfung durch SVB | kontinuierlich | Kapitel 6.3 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Prüfauftrag: Geschwindigkeitskontrollen** | Einhalten der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten | Mehr Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden, bei stationären Kontrollen Gefahr von starken Brems- und Anfahrsituationen | Sanktionierung von „Rasern“, Abnahme von Lärmspitzen, Teilweise gegenteiligen Effekt bei stat. Geschwindigkeitskontrollen | Keinen Einfluss | Starkes Abbremsen und Beschleunigen erhöht den Feinstaubanteil | Prüfung durch Fachbehörde | kontinuierlich | Kapitel 6.3 |
| **Prüfauftrag: Anzeigen von aktuellen Geschwindigkeiten** | Hinweise auf das eigene Verhalten sorgen für eine Verstetigung des Verkehrs | Verstetigung des Verkehrs, eventuell steigen die Durchschnittsgeschwindigkeiten | Verringerung um bis zu 4 dB(A) bei 30km/h möglich, subjektive, lästige Pegelspitzen entfallen | Emissionsminderungen möglich | Bis zu 5% weniger $NO_x$ und bis zu 35% weniger Feinstaub | Fachbereich 5 | kontinuierlich | Kapitel 6.4 |
| **Prüfauftrag: Verstetigung des Verkehrsflusses (grüne Welle)** | Kontinuierlicher Verkehrsfluss | Verstetigung des Verkehrs, eventuell steigen die Durchschnittsgeschwindigkeiten | Laute Anfahr- und Abbremsmanöver mit störenden Pegelspitzen entfallen | Emissionsminderungen möglich | Bis zu 5% weniger $NO_x$ und bis zu 35% weniger Feinstaub | Fachbereich 5 | Kontinuierlich / Verkehrsentwicklungsplan | Kapitel 6.3 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Einsatz von lärm- und schadstoffarmer Technik** | Lärm- und Schadstoff-arme Fahr-zeuge üben eine Vorbild-funktion aus | - | Weniger Lärmemmis-sionen durch lei-sere Moto-ren und Bauteilen an Fahrzeugen | Einsparung von THG bei elektri-schen An-trieben | Weniger Feinstaub bei elektri-schen An-trieben | Beschaf-fung/alle Be-reiche | kontinu-ierlich | Kapitel 6.3 |
| **Festsetzung ruhiger Gebiete** | Schutz der ru-higen Gebiete und Erholung-sorte | - | Weniger Lärmemmi-sionen und Schutzsta-tus | Grüngürtel nimmt THG auf | Grüngürtel bindet Feinstaub | Alle Bereich | kontinu-ierlich | Kapitel 9 |

Tabelle 27: Prüfung zukünftiger Maßnahmen

Hansestadt LÜBECK

## Übergreifende Maßnahmen

(Weitere ZIELE UND ZEITHORIZONT ERGÄNZEN NACH DER INTERNEN BETEILIGUNG)

- Umsetzung der bereits geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre (*Tabelle 17*)
- Beschaffung von lärmmindernden Reifen für den kommunalen Fuhrpark
- Beschaffung weiterer Geschwindigkeitsmessgeräte für Geschwindigkeitskontrollen
- Monitoring (z. B. Plug-In für Lärmanwendung im Verkehrsrechner)
- Echtzeitanzeige über Smartcity (Lärmpegel, Modalsplit, etc.)
- Kampagne(n) für Lärmschutz in Lübeck

# 13. Evaluierung

Wird im Anschluss an die Beteiligung intern/extern erstellt.

# 14. Inkrafttreten

Der Lärmaktionsplan wurde durch die Stadtvertretung (Bürgerschaft) beschlossen

am: 30.01.2025

**Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit**

(Der Lärmaktionsplan tritt am Tage nach seiner Bekanntmachung in Kraft)

Die Öffentliche Bekanntmachung erfolgt in der 47. bis 51. KW 2024

Link zum Aktionsplan im Internet:

**schleswig-holstein.de - Lärmschutz - Lärmkarten** (Lärmkarten in Schleswig-Holstein)

**Lärmaktionsplan - Stadtentwicklung (luebeck.de)** (Weiter Information und zur Öffentlichkeitsbeteiligung)

Ludger Hinsen
Senator für Umwelt, Sicherheit und Ordnung der Hansestadt Lübeck

Lübeck, 30.01.2025

# Anhang

# Anhang I – Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Anwendungsbereich der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.

*Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungsräume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 6 bis 22 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit von 22 bis 6 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als $L_{DEN}$ und $L_{Night}$ dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und Richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.*

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

| **Anwendungsbereich** / **Nutzung** | Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen** in Betracht kommen[42] | | Auslösewerte für die **Lärmsanierung** an Straßen in Baulast des Bundes[43,44] | | Grenzwerte für den **Neubau** oder die **wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen** (Lärmvorsorge)[45] | | Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll[46] | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| Krankenhäuser, Schulen, Altenheime | 70 | 60 | 64 | 54 | 57 | 47 | 45 (für Krankenhäuser) | 35 (für Krankenhäuser) |
| reine Wohngebiete | 70 | 60 | 64 | 54 | 59 | 49 | 50 | 35 |
| allgemeine Wohngebiete | 70 | 60 | 64 | 54 | 59 | 49 | 55 | 40 |

[42] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
[43] Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006, S. 665
[44] Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05
[45] Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
[46] Die sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz [Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm)] konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtende IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

| Anwendungsbereich / Nutzung | Richtwerte, bei deren Überschreitung **straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen** in Betracht kommen[42] | | Auslösewerte für die **Lärmsanierung** an Straßen in Baulast des Bundes[43,44] | | Grenzwerte für den **Neubau** oder die **wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen** (Lärmvorsorge)[45] | | Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll[46] | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| Urbanes Gebiet | 72 | 62 | 66 | 56 | 64 | 54 | 60 | 45 |
| Gewerbegebiete | - | - | - | - | 64 | 54 | 63 | 45 |

*Tabelle 28: Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie*

# Anhang II – Übersichtskarte ruhiger Gebiete

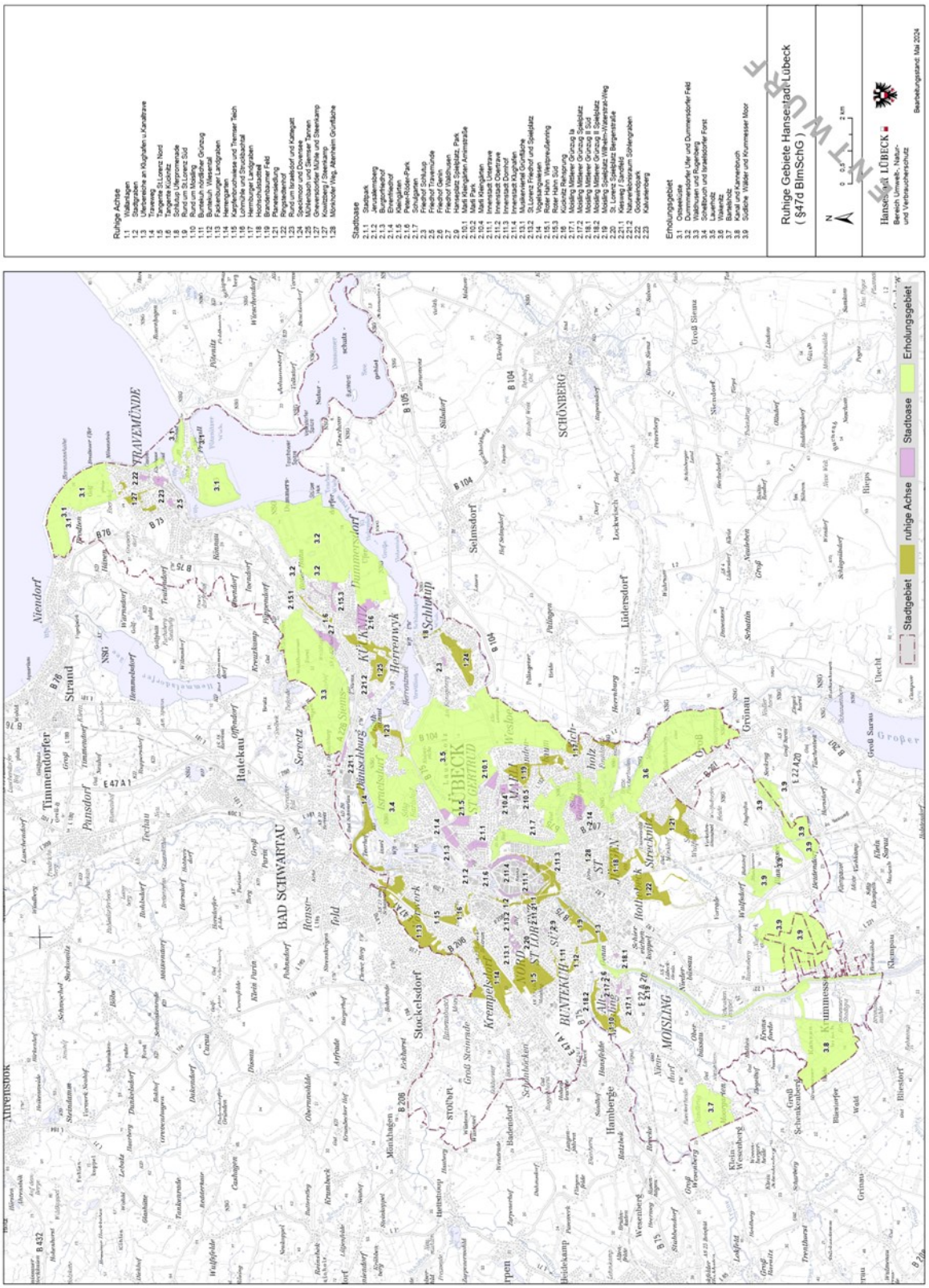



*Abbildung 31: Übersichtskarte ruhiger Gebiete in Lübeck*

# Anhang III – Monetäre Auswirkung durch Lärmminderung

| **Einwohner:innen, Lärmkennziffer (LKZ), Zahlungsbereitschaft** | | |
|---|---|---|
| | **Referenz (P0)** | **Variante 1 (Planfall – T30)** |
| Einwohnerinnen und Einwohner | 214 624 | 214 624 |
| durch Wertminderung Betroffene | 100 506 | 98 719 |
| LKZ | 932 981 | 893 355 |
| **LKZ-Verringerung** | - | -39 626 |
| **Zahlungsbereitschaft (*willingness to pay*)** | - | 556 544 € |

| **Miete** | | |
|---|---|---|
| | **Referenz (P0)** | **Variante 1 (Planfall – T30)** |
| Miete ohne Lärmbelastung | 770 955 293 € | 770 955 293 € |
| Mietverlust durch Lärmbelastung | 50 270 710 € | 48 135 593 € |
| Miete mit Lärmbelastung | 720 684 584 € | 722 819 701 € |
| **Mietgewinn durch Lärmminderung** | - | **2 135 117 €** |

| **Steuern aus Miete** | | |
|---|---|---|
| | **Referenz (P0)** | **Variante 1 (Planfall – T30)** |
| Steuer aus Miete ohne Lärmbelastung | 192 738 823 € | 192 738 823 € |
| Mietverlustbezogener Steuerverlust | 12 567 677 € | 12 033 898 € |
| Steuer aus Miete mit Lärmbelastung | 180 171 146 € | 180 704 925 € |
| **Steuergewinn aus Miete durch Lärmminderung** | - | **533 779 €** |

| **Immobilienwert** | | |
|---|---|---|
| | **Referenz (P0)** | **Variante 1 (Planfall – T30)** |
| Immobilienwert ohne Lärmbelastung | 30 867 706 584 € | 30 867 706 584 € |
| Immobilienwertverlust durch Lärmbelastung | 2 012 751 615 € | 1 927 265 259 € |
| Immobilienwert mit Lärmbelastung | 28 854 954 969 € | 28 940 441 325 € |
| **Immobilienwertgewinn durch Lärmminderung** | - | **85 486 356 €** |
| | | |
| **Grunderwerbssteuer** | | |
| | **Referenz (P0)** | **Variante 1 (Planfall – T30)** |
| Grunderwerbssteuer ohne Lärmbelastung | 96 614 866 € | 96 614 866 € |
| Grunderwerbssteuerverlust durch Lärmbelastung | 6 299 844 € | 6 032 274 € |
| Grunderwerbssteuer mit Lärmbelastung | 90 315 023 € | 90 582 592 € |
| **Grunderwerbssteuergewinn durch Lärmminderung** | - | **267 569 €** |
| | | |
| **Grundsteuer** | | |
| | **Referenz (P0)** | **Variante 1 (Planfall – T30)** |
| Grundsteuer ohne Lärmbelastung | 1 898 828 € | 1 898 828 € |
| Grundsteuerverlust durch Lärmbelastung | 74 289 € | 71 133 € |
| Grundsteuer mit Lärmbelastung | 1 824 539 € | 1 827 695 € |
| **Grundsteuergewinn** | - | **3 155 €** |

Tabelle 29: Monetäre Auswirkung durch Lärmminderung

**Erläuterungen**

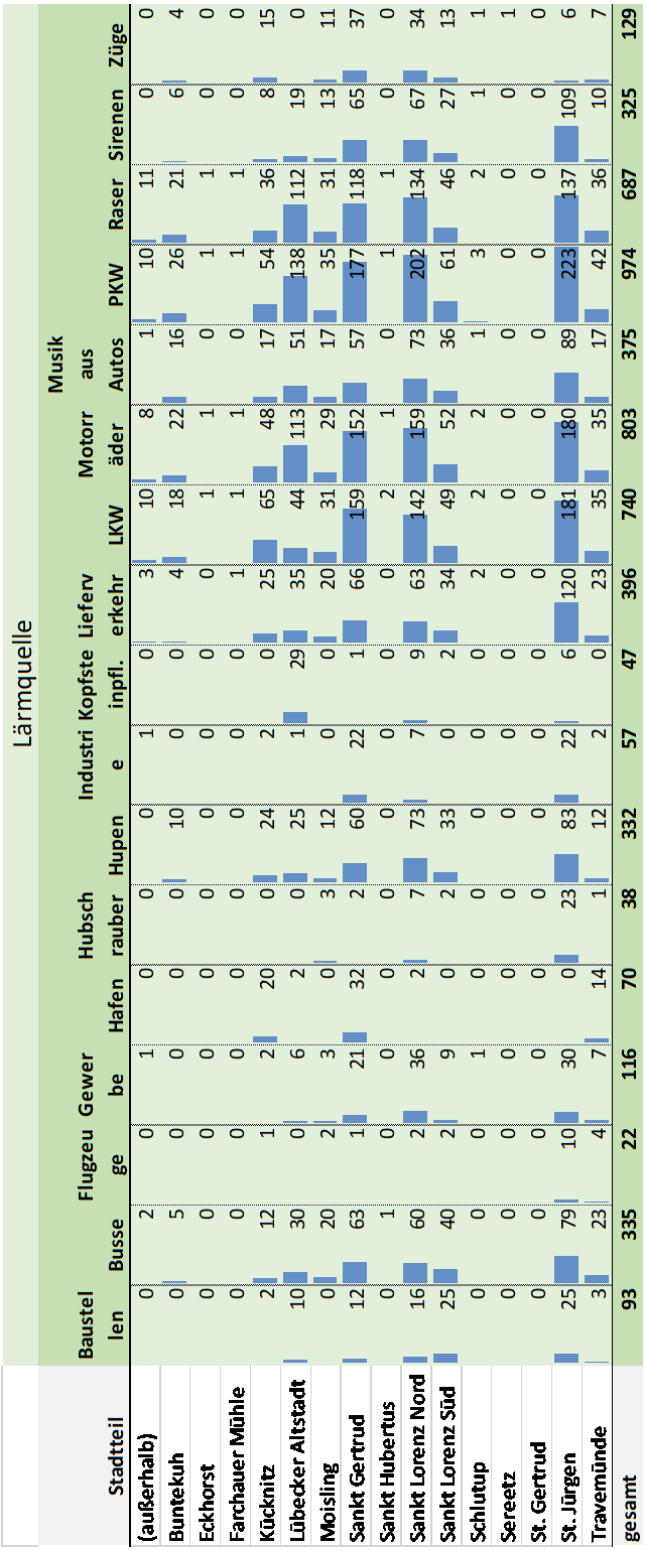
| | |
|---|---|
| Einwohner:innen: | Die in der Berechnung verwendete Gesamteinwohner:innenzahl |
| durch Wertminderung Betroffene: | Anzahl der mit mehr als 50 dB(A) belasteten Einwohner:innen ($L_{DEN}$) |
| LKZ: | LärmKennZiffer der Gesamtstadt |
| LKZ-Verringerung: | Änderung der LKZ gegenüber der Referenzvariante |
| Zahlungsbereitschaft (*willingness to pay*): | Nach *Working Group* „Health and Socio-Ecconomic Aspects“ *position paper* (2003):<br>25 € pro Haushalt, dB(A) und Jahr |
| Miete ohne Lärmbelastung: | Mieteinnahme für gesamtes Stadtgebiet unter Annahme einer nicht vorhandenen Lärmbelastung |
| Mietverlust durch Lärmbelastung: | Verringerung der Mieteinnahmen durch die Lärmbelastung im Szenario |
| Miete mit Lärmbelastung: | Mieteinnahmen für gesamtes Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im Szenario |
| Mietgewinn durch Lärmminderung: | Zuwachs der Mieteinnahmen für das gesamte Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im betrachteten Szenario gegenüber dem Referenzszenario |
| Steuer aus Miete ohne Lärmbelastung: | Steuereinnahmen aus Mieten für gesamtes Stadtgebiet unter Annahme einer nicht vorhandenen Lärmbelastung |
| Mietverlustbezogener Steuerverlust: | Verringerung der Steuereinnahmen aus Mieten durch die Lärmbelastungen im Szenario |
| Steuer aus Miete mit Lärmbelastung: | Steuereinnahmen aus Mieten für gesamtes Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im Szenario |
| Steuergewinn aus Miete durch Lärmminderung: | Zuwachs der Steuereinnahmen aus Mietern für das gesamte Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im betrachteten Szenario gegenüber dem Referenzszenario |
| Immobilienwert ohne Lärmbelastung: | Immobilienwert für gesamtes Stadtgebiet unter Annahme einer nicht vorhandenen Lärmbelastung |

| | |
|---|---|
| Immobilienwertverlust durch Lärmbelastung: | Verringerung des Immobilienwertes durch die Lärmbelastung im Szenario |
| Immobilienwert mit Lärmbelastung: | Immobilienwert für gesamtes Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im Szenario |
| Immobilienwertgewinn durch Lärmminderung: | Zuwachs des Immobilienwertes für das gesamte Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im betrachteten Szenario gegenüber dem Referenzszenario |
| Grunderwerbssteuer ohne Lärmbelastung: | Grunderwerbsteuer für gesamtes Stadtgebiet unter Annahme einer nicht vorhandenen Lärmbelastung |
| Grunderwerbssteuerverlust durch Lärmbelastung: | Verringerung der Grunderwerbsteuer durch die Lärmbelastung im Szenario |
| Grunderwerbsteuer mit Lärmbelastung: | Grunderwerbsteuer für gesamtes Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im Szenario |
| Grunderwerbsteuergewinn durch Lärmminderung: | Zuwachs der Grunderwerbsteuer für das gesamte Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im betrachteten Szenario gegenüber dem Referenzszenario |
| Grundsteuer ohne Lärmbelastung: | Grundsteuer für gesamtes Stadtgebiet unter Annahme einer nicht vorhandenen Lärmbelastung |
| Grundsteuerverlust durch Lärmbelastung: | Verringerung der Grundsteuer durch die Lärmbelastung im Szenario |
| Grundsteuer mit Lärmbelastung: | Grundsteuer für gesamtes Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im Szenario |
| Grundsteuergewinn durch Lärmminderung: | Zuwachs der Grundsteuer für das gesamte Stadtgebiet mit der Lärmbelastung im betrachteten Szenario gegenüber dem Referenzszenario |

# Anhang IV – Ergebnisse der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung[47]

| Stadtteil | Altersgruppe | | | | | | | | | | | Tätigkeit | | | | | | Geschlecht | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | k.A. | 0 - 10 | 11 - 20 | 21 - 30 | 31 - 40 | 41 - 50 | 51 - 60 | 61 - 70 | 71 - 80 | 81 - 90 | k.A. | erwerb stätig | Rente/ Pension | Schüler: in | Student in | Sonstig es | k.A. | männ- lich | weib- lich | divers |
| (außerhalb) | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 6 | 0 |
| Buntekuh | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 5 | 10 | 2 | 2 | 0 | 5 | 18 | 4 | 0 | 1 | 1 | 2 | 15 | 12 | 0 |
| Eckhorst | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Farchauer Mühle | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Kücknitz | 10 | 0 | 0 | 5 | 16 | 17 | 17 | 9 | 1 | 0 | 19 | 51 | 3 | 0 | 0 | 2 | 13 | 33 | 27 | 2 |
| Lübecker Altstadt | 14 | 0 | 3 | 22 | 57 | 45 | 31 | 10 | 6 | 1 | 31 | 137 | 9 | 3 | 4 | 5 | 26 | 87 | 74 | 2 |
| Moisling | 5 | 0 | 2 | 3 | 8 | 8 | 9 | 3 | 0 | 0 | 10 | 25 | 1 | 1 | 0 | 1 | 13 | 17 | 8 | 0 |
| Sankt Gertrud | 16 | 0 | 1 | 27 | 62 | 27 | 40 | 28 | 15 | 6 | 41 | 139 | 35 | 0 | 1 | 6 | 29 | 115 | 78 | 0 |
| Sankt Hubertus | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Sankt Lorenz Nord | 11 | 0 | 3 | 43 | 57 | 49 | 54 | 35 | 6 | 0 | 31 | 179 | 30 | 3 | 3 | 12 | 34 | 125 | 96 | 3 |
| Sankt Lorenz Süd | 8 | 0 | 1 | 3 | 14 | 21 | 15 | 8 | 5 | 0 | 11 | 51 | 9 | 1 | 1 | 2 | 10 | 34 | 29 | 2 |
| Schlutup | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 |
| Sereetz | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| St. Gertrud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| St. Jürgen | 25 | 1 | 1 | 27 | 44 | 53 | 66 | 39 | 2 | 3 | 53 | 159 | 33 | 1 | 5 | 10 | 46 | 94 | 113 | 8 |
| Travemünde | 7 | 0 | 0 | 2 | 12 | 8 | 18 | 9 | 3 | 0 | 17 | 27 | 8 | 0 | 0 | 7 | 14 | 26 | 19 | 0 |
| gesamt | 97 | 1 | 13 | 134 | 285 | 239 | 263 | 144 | 40 | 10 | 218 | 800 | 135 | 12 | 15 | 46 | 187 | 556 | 466 | 17 |

Tabelle 30: Demografische Daten der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung



| Stadtteil | Baustellen | Busse | Flugzeuge | Gewerbe | Hafen | Hubschrauber | Hupen | Industrie | Kopfstein | Lieferverkehr | LKW | Motorräder | Musikautos | PKW | Raser | Sirenen | Züge |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (außerhalb) | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 10 | 8 | 1 | 10 | 11 | 0 | 0 |
| Buntekuh | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 4 | 18 | 22 | 16 | 26 | 21 | 6 | 4 |
| Eckhorst | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Farchauer Mühle | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Kücknitz | 2 | 12 | 1 | 2 | 20 | 0 | 24 | 2 | 0 | 25 | 65 | 48 | 17 | 54 | 36 | 8 | 15 |
| Lübecker Altstadt | 10 | 30 | 0 | 6 | 2 | 0 | 25 | 1 | 29 | 35 | 44 | 113 | 51 | 138 | 112 | 19 | 0 |
| Moisling | 0 | 20 | 2 | 3 | 0 | 3 | 12 | 0 | 0 | 20 | 31 | 29 | 17 | 35 | 31 | 13 | 11 |
| Sankt Gertrud | 12 | 63 | 1 | 21 | 32 | 2 | 60 | 22 | 1 | 66 | 159 | 152 | 57 | 177 | 118 | 65 | 37 |
| Sankt Hubertus | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Sankt Lorenz Nord | 16 | 60 | 2 | 36 | 2 | 7 | 73 | 7 | 9 | 63 | 142 | 159 | 73 | 202 | 134 | 67 | 34 |
| Sankt Lorenz Süd | 25 | 40 | 2 | 9 | 0 | 2 | 33 | 0 | 2 | 34 | 49 | 52 | 36 | 61 | 46 | 27 | 13 |
| Schlutup | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 |
| Sereetz | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| St. Gertrud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| St. Jürgen | 25 | 79 | 10 | 30 | 0 | 23 | 83 | 22 | 6 | 120 | 181 | 180 | 89 | 223 | 137 | 109 | 6 |
| Travemünde | 3 | 23 | 4 | 7 | 14 | 1 | 12 | 2 | 0 | 23 | 35 | 35 | 17 | 42 | 36 | 10 | 7 |
| gesamt | 93 | 335 | 22 | 116 | 70 | 38 | 332 | 57 | 47 | 396 | 740 | 803 | 375 | 974 | 687 | 325 | 129 |

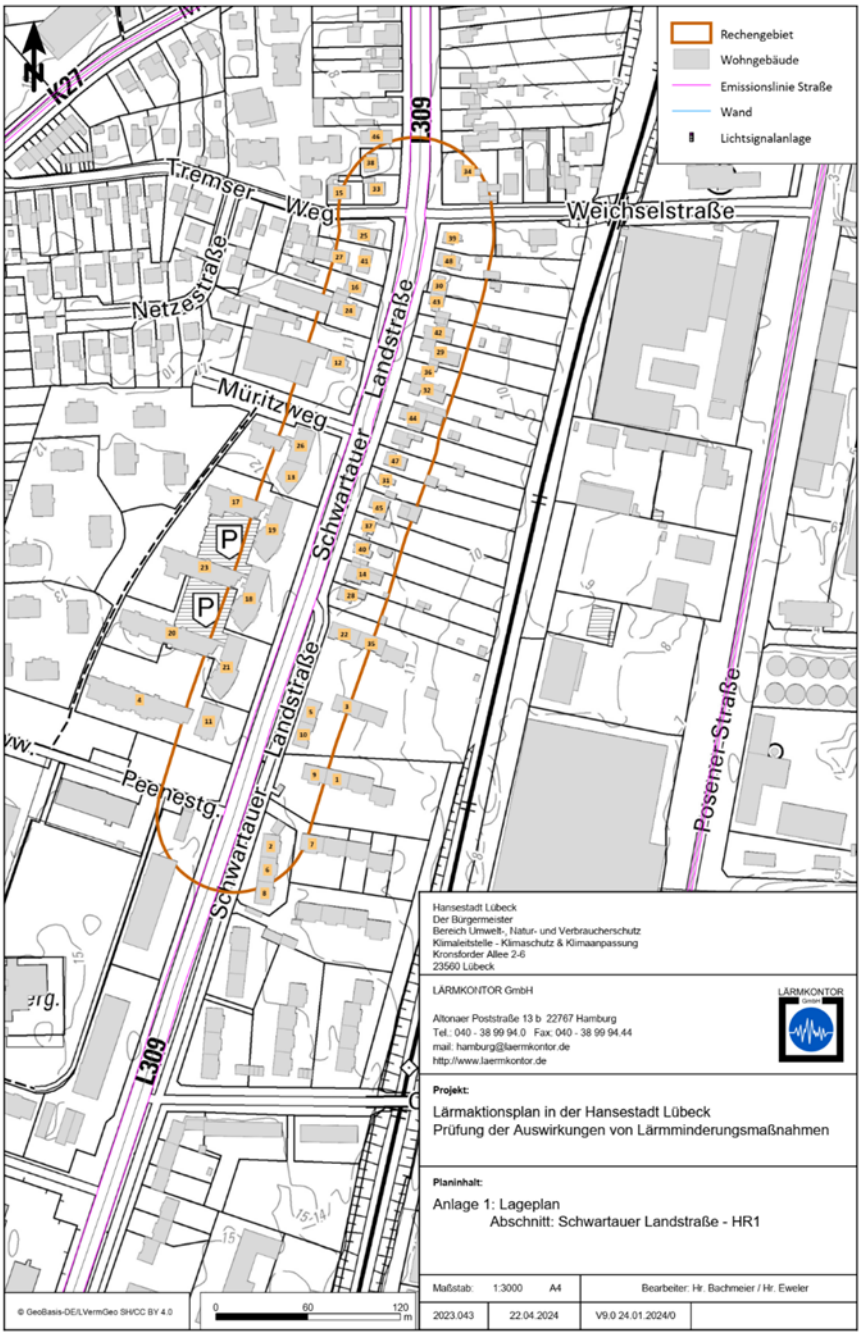
Tabelle 31: Lärmquellen in Lübeck gemäß erster Öffentlichkeitsbeteiligung

Lösungsvorschlag

| Stadtteil | Anzeige der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit | Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs | Ausbau von Fahrradwegen | Autofreie Sonntage | Durchfahrt nur Anlieger frei | Einbahnstraße | Einschränkung des Lieferverkehrs | Einschränkung des PKW-Verkehrs (z.B. zeitweise, Art des Fahrzeugs,...) | Fahrradstraße | Fußgängerquerungshilfen (z.B. Zebrastreifen) | Geschwindigkeitsbeschränkung nachts | Geschwindigkeitsbeschränkung tags oder zu bestimmen Zeiten (z.B. Schulzeiten) | Geschwindigkeitskontrollen | Lärmreduzierte Fahrbahndecke (z.B. Flüsterasphalt) | Motorradfahrverbote | Nachtfahrverbote LKW | Schallschutzfenster | Schallschutzwände /-wälle | Spielstraße | Tempo 30 | Ampelschaltung | Verengung der Straße (z.B. Verbreiterung Rad- und Fußwege) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (außerhalb) | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 7 | 3 | 9 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 11 | 0 | 6 |
| Buntekuh | 6 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 5 | 10 | 6 | 22 | 12 | 1 | 2 | 2 | 2 | 5 | 2 | 11 | 0 | 4 |
| Eckhorst | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Farchauer Mühle | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Kücknitz | 5 | 3 | 2 | 0 | 4 | 3 | 0 | 6 | 4 | 0 | 3 | 26 | 9 | 31 | 14 | 2 | 26 | 6 | 33 | 1 | 0 | 24 | 0 | 1 |
| Lübecker Altstadt | 24 | 12 | 38 | 1 | 15 | 64 | 6 | 9 | 33 | 45 | 13 | 27 | 10 | 111 | 19 | 42 | 4 | 11 | 1 | 20 | 77 | 2 | 29 | |
| Moisling | 16 | 2 | 8 | 0 | 7 | 6 | 1 | 9 | 9 | 2 | 10 | 17 | 10 | 31 | 18 | 8 | 12 | 6 | 5 | 1 | 27 | 2 | 12 | |
| Sankt Gertrud | 38 | 18 | 29 | 0 | 22 | 16 | 12 | 17 | 24 | 8 | 14 | 70 | 40 | 121 | 89 | 24 | 32 | 58 | 62 | 4 | 77 | 12 | 33 | |
| Sankt Hubertus | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Sankt Lorenz Nord | 57 | 13 | 31 | 0 | 16 | 37 | 25 | 14 | 31 | 15 | 20 | 75 | 40 | 136 | 102 | 27 | 31 | 59 | 73 | 26 | 64 | 19 | 49 | |
| Sankt Lorenz Süd | 12 | 7 | 21 | 0 | 12 | 10 | 6 | 8 | 14 | 3 | 14 | 22 | 27 | 51 | 16 | 16 | 10 | 9 | 9 | 5 | 44 | 11 | 24 | |
| Schlutup | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Seeretz | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| St. Gertrud | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| St. Jürgen | 41 | 17 | 49 | 1 | 25 | 29 | 13 | 42 | 49 | 29 | 18 | 72 | 53 | 140 | 105 | 41 | 51 | 47 | 52 | 8 | 118 | 21 | 58 | |
| Travemünde | 19 | 8 | 11 | 0 | 5 | 10 | 2 | 8 | 11 | 6 | 17 | 8 | 6 | 35 | 14 | 8 | 7 | 10 | 12 | 3 | 23 | 2 | 16 | |
| gesamt | 224 | 80 | 193 | 1 | 110 | 175 | 65 | 116 | 183 | 110 | 121 | 331 | 210 | 694 | 391 | 169 | 178 | 213 | 254 | 70 | 477 | 69 | 233 | |

Tabelle 32: Lösungsvorschlag

# Anhang V – Beispielberechnung Schwartauer Landstraße




An dieser Stelle soll eine beispielhafte Berechnung des HR-1 –Schwartauer Landstraße dienen. Die für alle 22 Handlungsräume durchgeführten Berechnungen wurden anonymisiert. Die Nummerierung beispielweise ist nur für die Berechnung und entspricht nicht den Hausnummern. Das Rechengebiet ist orange umrandet, alle Wohngebäude (grau), die innerhalb des Gebiets liegen, werden in die Rechnung einbezogen. Die Straßen (rosa) sind die Emissionsquellen. Die Wand (blau) entspricht einer Lärmschutzwand. Lichtsignalanlagen haben ebenfalls einen Einfluss auf den Lärm. Beide sind in diesem Kartenausschnitt nicht zu sehen.

## A Ergebnisse der Varianten mit 50 km/h und 30 km/h im Vergleich in der Schwartauer Landstraße

Die Untersuchung gibt auch Aufschluss darüber, wie die Anzahl der Betroffenen und die Höhe der Lärmbelastung durch Tempo 30 reduziert werden kann.

| **Hohe Belastung** | | | |
|---|---|---|---|
| **50 km/h** | | **30 km/h** | |
| Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| >65 dB | > 55 dB | >65 dB | > 55 dB |
| 44 | 58 | 23 | 37 |

Tabelle 33: Hohe Belastetenzahlen im HR-1 bei 50 km/h und 30 km/h

Die hohe Belastung reduziert sich durch Tempo 30 um 47 Prozent von 44 auf 23 Personen tagsüber, sowie von 58 auf 37 Personen in der Nacht. Diese sehr hohen Belastungen werden komplett durch Tempo 30 tagsüber und nachts minimiert und gehen auf 0 Personen zurück.

| **Sehr hohe Belastung** | | | |
|---|---|---|---|
| **50 km/h** | | **30 km/h** | |
| Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| > 70 dB | > 60 dB | > 70 dB | > 60 dB |
| 5 | 8 | 0 | 0 |

Tabelle 34: Sehr hohe Belastetenzahlen im HR-1 bei 50 km/h und 30 km/h

## B Beispiel einer Gebäudebetrachtung in der Schwartauer Landstraße

Entlang des Abschnitts zwischen Tremser Weg und Peenestieg an Schwartauer Landstraße, werden an 41 der insgesamt 48 Wohngebäuden (schwarz) im Tagzeitraum (orange) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und an null Gebäuden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten. Im Nachtzeitraum (blau) werden an 43 der insgesamt 48 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und an acht Gebäuden auch der entsprechend maßgebliche Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten.

Durch die Reduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sinken die höchstermittelten Beurteilungspegel. Eine Minderung von ≥ 2,1 dB (gerundet gemäß Lärm-schutz-Richtlinien-StV =

3 dB) am Tag und in der Nacht wird entlang des Straßenabschnitts durch die Umstellung von Tempo 50 auf Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit prognostiziert. Das führt zu einer Minderung um 3 dB bei 30 von 48 Gebäuden (rot).

| |
|---|
| Anzahl Einwohner im Untersuchungskorridor: 852 |
| Anzahl Gebäude mit 3 dB-Minderung: 30 |
| Anzahl Prüfgebäude im Untersuchungsraum: 48 |
| Anzahl T-50 Gebäude mit Überschreitung RW Lärm-StV Tag: 0 |
| Anzahl T-50 Gebäude mit Überschreitung RW Lärm-StV Nacht: 8 |
| Anzahl T-30 Gebäude mit Überschreitung RW Lärm-StV Tag: 0 |
| Anzahl T-30 Gebäude mit Überschreitung RW Lärm-StV Nacht: 0 |
| Anzahl T-50 Gebäude mit Überschreitung GW 16. BImSchV Tag: 41 |
| Anzahl T-50 Gebäude mit Überschreitung GW 16. BImSchV Nacht: 43 |
| Anzahl T-30 Gebäude mit Überschreitung GW 16. BImSchV Tag: 39 |
| Anzahl T-30 Gebäude mit Überschreitung GW 16. BImSchV Nacht: 42 |
| Anzahl T-50 Gebäude mit Überschreitung Schwellle 65 dB(A) Tag: 37 |
| Anzahl T-50 Gebäude mit Überschreitung Schwellle 55 dB(A) Nacht: 38 |
| Anzahl T-30 Gebäude mit Überschreitung Schwellle 65 dB(A) Tag: 15 |
| Anzahl T-30 Gebäude mit Überschreitung Schwellle 55 dB(A) Nacht: 37 |

Tabelle 35: Beispielstatistik Schwartauer Landstraße

Entlang des Abschnitts werden noch innerhalb des Prüfkorridors an 39 der insgesamt 48 Wohngebäude im Tagzeitraum (grün) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und an null Gebäuden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten. Im Nachtzeitraum (gelb) werden an 42 der insgesamt 48 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und an null Gebäuden auch die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten.

# Anhang VI – Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung nach RLS und BImSchV

| Handlungsraum | Geschwin-digkeitsva-riante | Prüfergebnis entlang des eigentlichen Prüfabschnitts | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Richtwertüber-schreitung der Lärmschutz-richtlinien-StV | | Grenzwertüber-schreitung der 16. BImSchV | | Minderung von ≥ 2,1 dB bei Umstellung von Tempo 50 auf Tempo 30 |
| | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | |
| HR-1: Schwartauer Land-straße | Tempo 50 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-2: Siemser Landstraße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-3: Krempelsdorfer Allee | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-4: Krempelsdor-fer/Fackenburger Allee | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-5: Schönböckener Straße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-6: Fackenburger Allee | Tempo 50 | X | X | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-7a: Artlenburger/Wisby-straße | Tempo 50 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-7b: Ziegelstraße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-9: Marlistraße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-10: Wallbrechtstraße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-11: Walderseestraße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-12a: Ratzeburger Allee | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-12b: Kahlhorststraße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-13: St.-Jürgen-Ring | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-14: St.-Jürgen-Ring | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-15: Geniner Straße | Tempo 50 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-16: Kronsforder Allee | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

| Handlungsraum | Geschwin-digkeitsva-riante | Prüfergebnis entlang des eigentlichen Prüfabschnitts | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Richtwertüber-schreitung der Lärmschutz-richtlinien-StV | | Grenzwertüber-schreitung der 16. BImSchV | | Minderung von ≥ 2,1 dB bei Umstellung von Tempo 50 auf Tempo 30 |
| | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | |
| HR-17: Moislinger Allee | Tempo 50 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-18: An der Untertrave | Tempo 50 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-19: Neue Hafenstraße | Tempo 50 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-20: Geniner Dorfstraße | Tempo 50 | X | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| HR-21: Hansestraße | Tempo 50 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

Tabelle 36: Prüfergebnisse der Handlungsräume auf Lärmminderung

# Anhang VII – Reduzierung Belasteter durch Geschwindigkeitsreduzierung

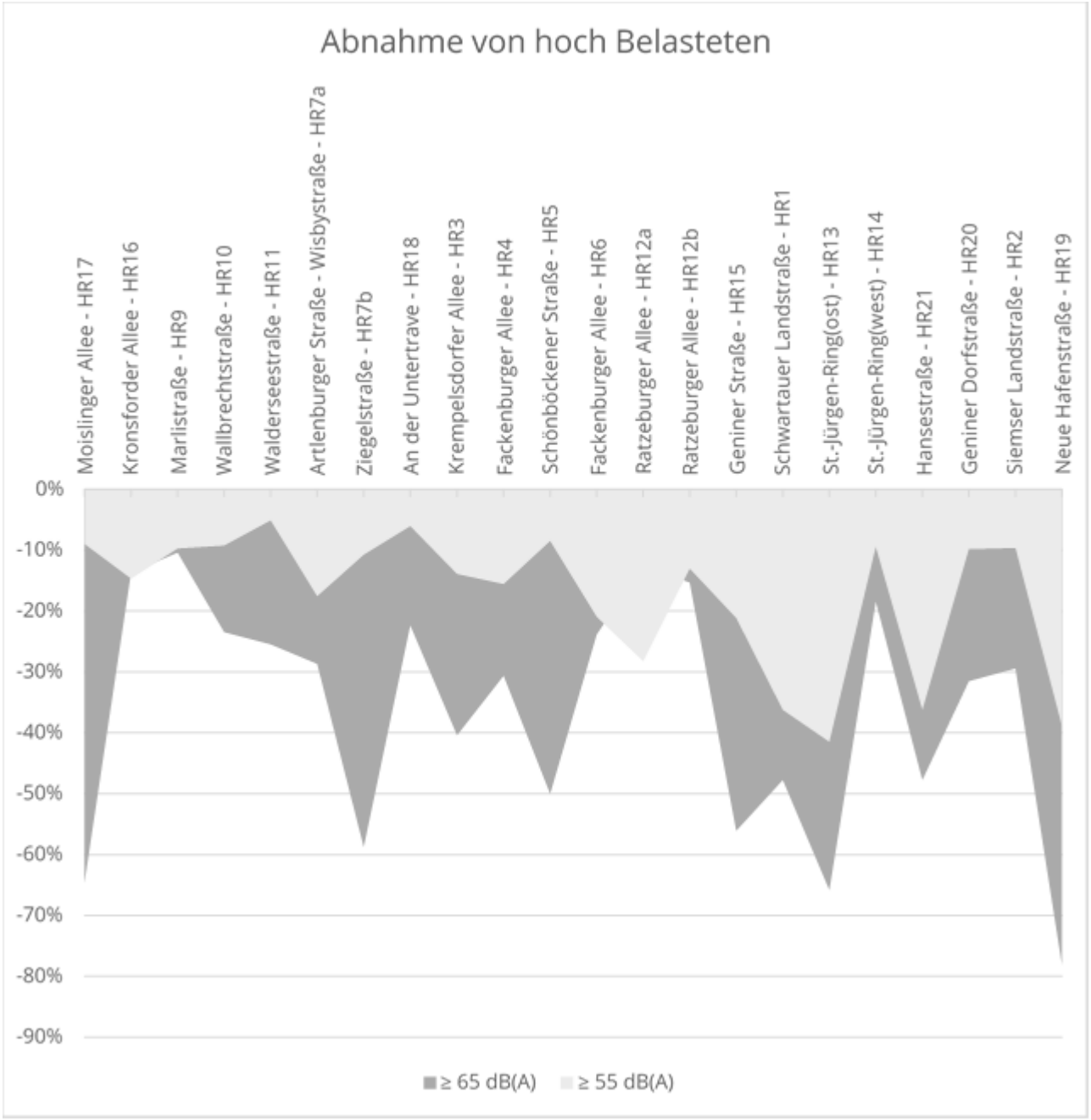



Tabelle 37: Darstellung der Abnahme hoch Belasteter durch Geschwindigkeitsreduzierung

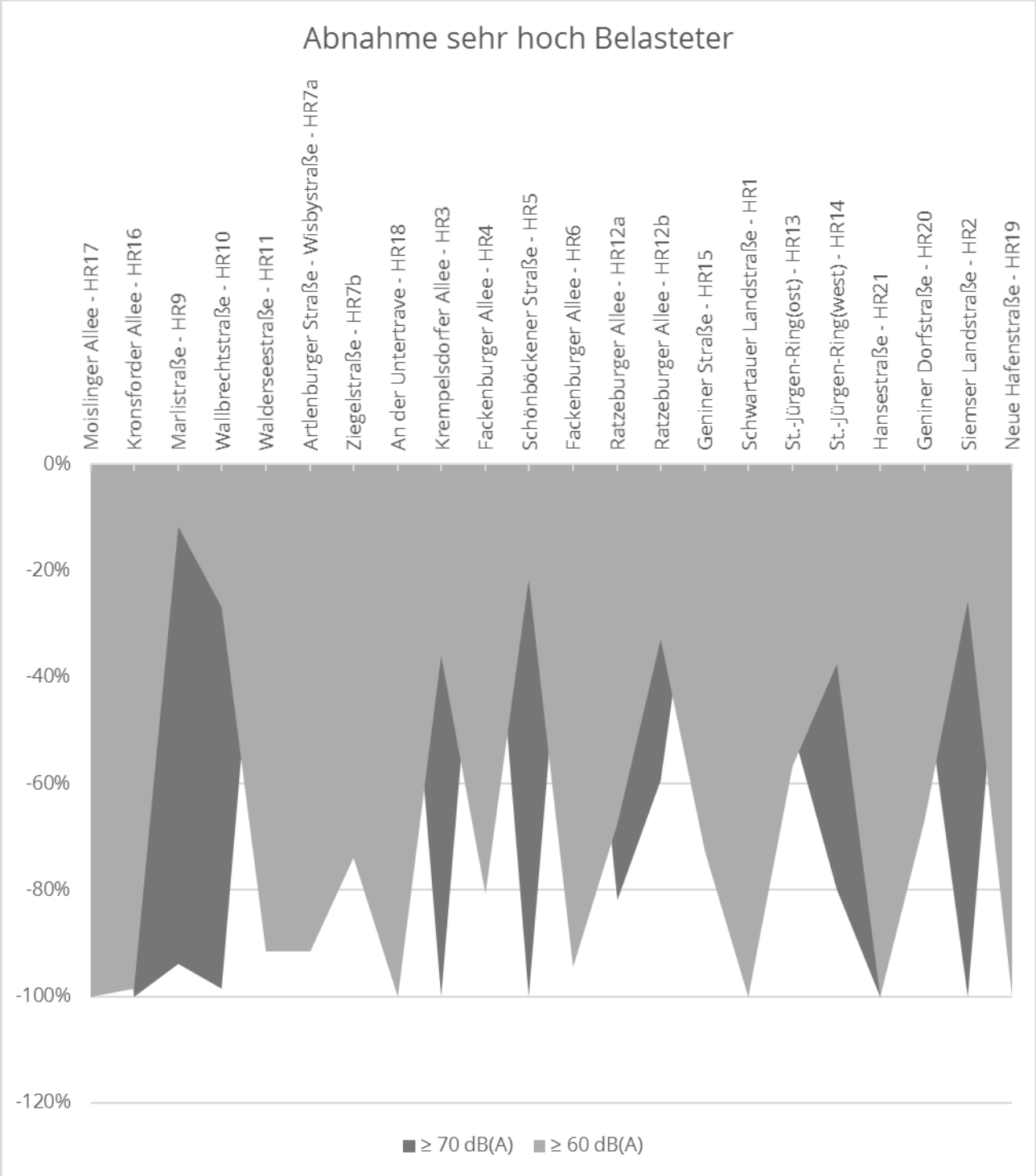



Tabelle 38: Darstellung der Abnahme sehr hoch Belasteter durch Geschwindigkeitsreduzierung

| Beurteilungspegel | hoch belastet | | hehr hoch belastet | |
|---|---|---|---|---|
| | $L_{DEN}$ | $L_{NIGHT}$ | $L_{DEN}$ | $L_{NIGHT}$ |
| | **≥ 65 dB(A)** | **≥ 55 dB(A)** | **≥ 75 dB(A)** | **≥ 60 dB(A)** |
| HR-1: Schwartauer Landstraße | -21 | -21 | -5 | -8 |
| HR-2: Siemser Landstraße | -45 | -20 | -47 | -32 |
| HR-3: Krempelsdorfer Allee | -38 | -16 | -28 | -17 |
| HR-4: Krempelsdorfer/Fackenburger Allee | -34 | -23 | -1 | -46 |
| HR-5: Schönböckener Straße | -76 | -16 | 0 | -5 |
| HR-6: Fackenburger Allee | -32 | -36 | 0 | -85 |
| HR-7a: Artlenburger/Wisbystraße | -96 | -74 | 0 | -164 |
| HR-7b: Ziegelstraße | -227 | -52 | 0 | -64 |
| HR-9: Marlistraße | -11 | -13 | -61 | -11 |
| HR-10: Wallbrechtstraße | -34 | -16 | -66 | -33 |
| HR-11: Walderseestraße | -84 | -17 | 0 | -133 |
| HR-12a: Ratzeburger Allee | -20 | -68 | -8 | -69 |
| HR-12b: Kahlhorststraße | -17 | -19 | -22 | -25 |
| HR-13: St.-Jürgen-Ring | -54 | -67 | -3 | -17 |
| HR-14: St.-Jürgen-Ring | -15 | -9 | -20 | -24 |
| HR-15: Geniner Straße | -46 | -26 | 0 | -8 |
| HR-16: Kronsforder Allee | -23 | -29 | -3 | -140 |
| HR-17: Moislinger Allee | -246 | -40 | 0 | -150 |
| HR-18: An der Untertrave | -16 | -5 | 0 | -39 |
| HR-19: Neue Hafenstraße | -21 | -21 | -5 | -8 |
| HR-20: Geniner Dorfstraße | -78 | -67 | 0 | -13 |
| HR-21: Hansestraße | -53 | -19 | -2 | -80 |
| **Minderung der Anzahl Lärmbetroffener** | **-1 287** | **-674** | **-271** | **-1 171** |

Tabelle 39: Minderung Lärmbetroffener in absoluten Zahlen

# Anhang VIII – Häufige Fragen zum Lärmaktionsplan

**FAQ: Lärmaktionsplanung**

- **Was ist Lärmaktionsplanung?**

Die Lärmaktionsplanung ist ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren zur Bewertung und Minderung von Lärmbelastungen, insbesondere durch Verkehr, Industrie und andere Lärmquellen. Ziel ist es, die Lärmbelastung für Menschen und Umwelt zu verringern und lärmbedingte Gesundheitsrisiken zu minimieren.

- **Welche rechtliche Grundlage hat die Lärmaktionsplanung?**

Die Lärmaktionsplanung basiert auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, die in Deutschland durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) umgesetzt wurde.

- **Welche Lärmquellen werden in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt?**

Die Lärmaktionsplanung konzentriert sich auf Lärm aus folgenden Quellen:

  - Straßenverkehr
  - Schienenverkehr
  - Flugverkehr
  - Industrie- und Gewerbeanlagen

- **Wer ist für die Lärmaktionsplanung zuständig?**

Die Zuständigkeit variiert je nach Lärmquelle:

  - Für Straßen- und Schienenverkehr sind in der Regel die Kommunen oder Landesbehörden zuständig, sowie das Eisenbahnbundesamt.
  - Fluglärm wird durch die zuständigen Luftfahrtbehörden überwacht.
  - Industrie- und Gewerbelärm fällt in die Verantwortung der Umweltbehörden.

- **Wie läuft die Lärmaktionsplanung ab?**
  - Lärmkartierung: Erstellung von Karten, die die Lärmbelastung in bestimmten Gebieten darstellen.
  - Bewertung der Lärmbelastung: Analyse der Karten, um stark betroffene Gebiete zu identifizieren.
  - Öffentlichkeitsbeteiligung: Bürgerinnen und Bürger können Vorschläge und Bedenken einbringen.
  - Maßnahmenplanung: Entwicklung von Maßnahmen zur Lärmminderung (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Schallschutzwände).
  - Umsetzung und Überprüfung: Durchführung der Maßnahmen und regelmäßige Überprüfung der Wirksamkeit.

- **Wie oft wird die Lärmaktionsplanung durchgeführt?**

Die Lärmaktionsplanung erfolgt alle fünf Jahre, um aktuelle Entwicklungen und neue Lärmbelastungen zu berücksichtigen.

- **Was können Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sein**?

Typische Maßnahmen sind:

  - Geschwindigkeitsbegrenzungen
  - Lärmmindernde Straßendecken

- Bau von Schallschutzwänden oder -fenstern
  Begrünung als natürliche Schallschutzmaßnahme
- Förderung von leiseren Verkehrsmitteln, wie Fahrrädern oder Elektrobussen.
- Einsatz lärmmindernden Technik (Reifen, E-Mobilität,etc.)

- **Wie können Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden?**

Die Öffentlichkeit wird während des Verfahrens beteiligt, z. B. durch Informationsveranstaltungen, Online-Befragungen oder schriftliche Stellungnahmen. Ihre Meinungen und Vorschläge fließen in die Planung ein.

- **Welche Vorteile hat die Lärmaktionsplanung?**
  - Verbesserung der Lebensqualität
  - Schutz der Gesundheit
  - Förderung nachhaltiger Mobilität
  - Wertsteigerung von Wohngebieten

- **Wo kann ich mehr Informationen zur Lärmaktionsplanung finden?**
  - **Lärmaktionsplan - Stadtentwicklung (luebeck.de)**
  - Haben Sie noch weitere Fragen zur Lärmaktionsplanung?
    - Schicken Sie uns eine Mail an: laermaktionsplan@luebeck.de

- **Warum wird Straßenverkehrslärm berechnet und nicht gemessen?**

Straßenverkehrslärm wird oft berechnet und nicht direkt gemessen, weil die Berechnung in vielen Fällen effizienter, reproduzierbarer und praktischer ist. Die wichtigsten Gründe dafür sind:

- **Zeit- und Kostenersparnis**

  Die Messung von Verkehrslärm ist zeitaufwendig und teuer, da sie über längere Zeiträume und unter unterschiedlichen Bedingungen durchgeführt werden müsste. Berechnungen ermöglichen es, Lärmsituationen schnell und kosteneffizient zu analysieren.
- **Reproduzierbarkeit und Vergleichbarkeit**

  Die Berechnung von Lärm basiert auf standardisierten Modellen (z. B. die Richtlinien der EU-Umgebungslärmrichtlinie oder anderen Normen). Dies stellt sicher, dass Ergebnisse untereinander vergleichbar sind, unabhängig von Messzeitpunkt oder -ort.
- **Berücksichtigung verschiedener Szenarien**

  Mit Modellen können unterschiedliche Szenarien simuliert werden, etwa Änderungen des Verkehrsaufkommens, neue Straßenführungen oder Tempolimits. Messungen hingegen erfassen nur den aktuellen Zustand und erlauben keine Vorhersagen.
- **Repräsentativität**

  Eine Messung erfasst immer nur einen spezifischen Ort und Zeitpunkt. Verkehrsgeräusche können jedoch je nach Uhrzeit, Wochentag oder Wetter stark schwanken. Berechnungen beruhen auf statistischen Daten und geben eine umfassendere Darstellung des durchschnittlichen Lärmpegels.
- **Praktische Umsetzung großer Projekte**

Bei der Lärmkartierung für Städte oder große Gebiete wäre es logistisch unmöglich, an allen relevanten Punkten Lärm zu messen. Berechnungen ermöglichen es, flächendeckend den Lärmpegel zu ermitteln.

- **Einhaltung gesetzlicher Anforderungen**

  Viele gesetzliche Vorgaben (z. B. in der EU-Umgebungslärmrichtlinie) sehen explizit vor, dass der Lärmpegel durch Modellrechnungen ermittelt wird. Diese Modelle beruhen auf Verkehrsdaten (z. B. Fahrzeuganzahl, Geschwindigkeiten) und anderen Faktoren wie Straßenbeschaffenheit.

Zusammengefasst wird Straßenverkehrslärm berechnet, weil dies effizienter und praxisnaher ist, insbesondere, wenn große Gebiete oder langfristige Planungen (Lärmaktionsplan, Verkehrsentwicklungsplan,) betrachtet werden sollen. Messungen werden nur ergänzend eingesetzt, z. B. um Modelle zu validieren oder punktuell genauere Daten (z.B. Verkehrsversuche oder bauliche Umgestaltungen) zu erhalten.

Hansestadt LÜBECK

Lübeck, 13. Februar 2024

# Belasteten Statistik Lübeck

**Schienenverkehr**

Die Belastetenstatistik bezieht sich auf das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck. Die Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 4 – Edition 2.0.

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr), sonstige Strecken und eisenbahnbezogene Schallquellen.

**Belastete Einwohner**

| Anzahl der belasteten Einwohner für $L_{DEN}$ je Pegelklasse in dB(A) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 55–59 | 60–64 | 65-69 | 70–74 | ≥75 |
| 1.968 | 553 | 108 | 25 | 0 |

**Summe: 2654**

| Anzahl der belasteten Einwohner für $L_{Night}$ je Pegelklasse in dB(A) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 45-49 | 49-54 | 55-59 | 60–64 | 65-69 | ≥70 |
| 3.089 | 1.476 | 374 | 79 | 3 | 0 |

**Summe: 5021**

**Lärmschutz - Stadtentwicklung (luebeck.de)**



511 von 830 in Zusammenstellung

# Umgebungslärm - Belastetenstatistik

## Lübeck, Hansestadt (1003000)

### Lärmquelle:Gewerbelärm

Geschätzte Anzahl der belasteten Menschen über 24h:

| $L_{DEN}$ dB(A) (24 Stunden) | Belastete Menschen |
|---|---|
| über 55 bis 60 | 1080 |
| über 60 bis 65 | 420 |
| über 65 bis 70 | 100 |
| über 70 bis 75 | 0 |
| über 75 | 0 |
| **Summe** | **1600** |

Geschätzte Anzahl der belasteten Menschen im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr:

| $L_{Night}$ dB(A) (24 Stunden) | Belastete Menschen |
|---|---|
| über 50 bis 55 | 350 |
| über 55 bis 60 | 220 |
| über 60 bis 65 | 20 |
| über 65 bis 70 | 0 |
| über 70 | 0 |
| **Summe** | **590** |

Belastete Fläche sowie geschätzte Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

| $L_{DEN}$ dB(A) | Fläche ($km^2$) | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser |
|---|---|---|---|---|
| über 55 | 15.50 | 1513 | 0 | 0 |
| über 65 | 2.40 | 1004 | 0 | 0 |
| über75 | 0.00 | 0 | 0 | 0 |

| | |
|---|---|
| geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten | null |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung | null |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung | null |

## Lärmquelle:Strassen

Geschätzte Anzahl der belasteten Menschen über 24h:

| $L_{DEN}$ dB(A) (24 Stunden) | Belastete Menschen |
|---|---|
| über 55 bis 60 | 17200 |
| über 60 bis 65 | 12940 |
| über 65 bis 70 | 16860 |
| über 70 bis 75 | 3610 |
| über 75 | 5 |
| **Summe** | **50615** |

Geschätzte Anzahl der belasteten Menschen im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr:

| $L_{Night}$ dB(A) (24 Stunden) | Belastete Menschen |
|---|---|
| über 50 bis 55 | 14530 |
| über 55 bis 60 | 17040 |
| über 60 bis 65 | 5330 |
| über 65 bis 70 | 40 |
| über 70 | 0 |
| **Summe** | **36940** |

Belastete Fläche sowie geschätzte Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

| $L_{DEN}$ dB(A) | Fläche ($km^2$) | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser |
|---|---|---|---|---|
| über 55 | 63.77 | 24100 | 12 | 11 |
| über 65 | 15.05 | 9750 | 1 | 2 |
| über75 | 3.02 | 2 | 0 | 0 |

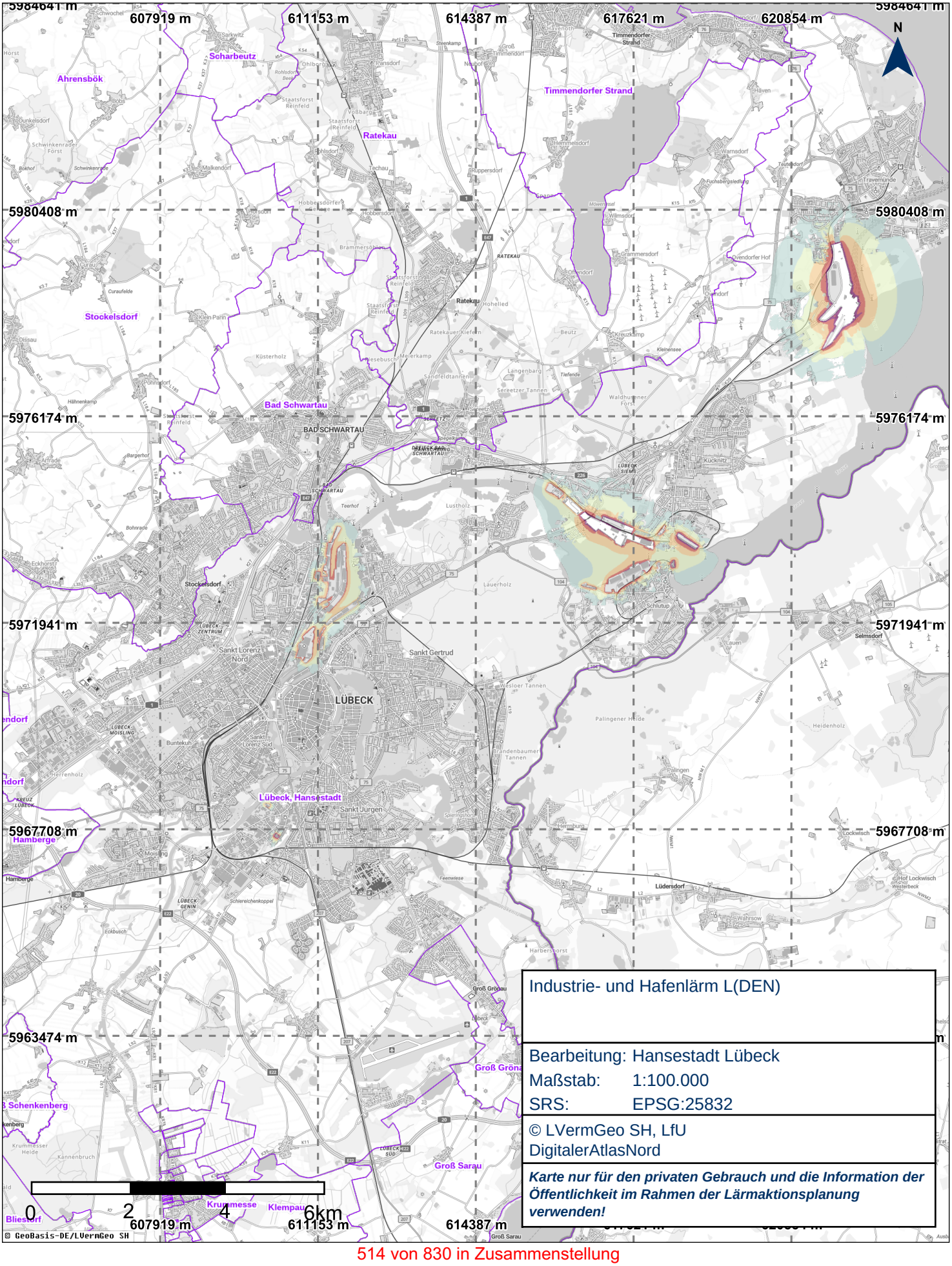
| | |
|---|---|
| geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten | 20 |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung | 9502 |
| geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung | 2475 |

Datum: 13.02.2024

# Umgebungslärm-Kartierung 2022

Schleswig-Holstein
Landesamt für Umwelt

Auszug aus dem DigitalenAtlasNord

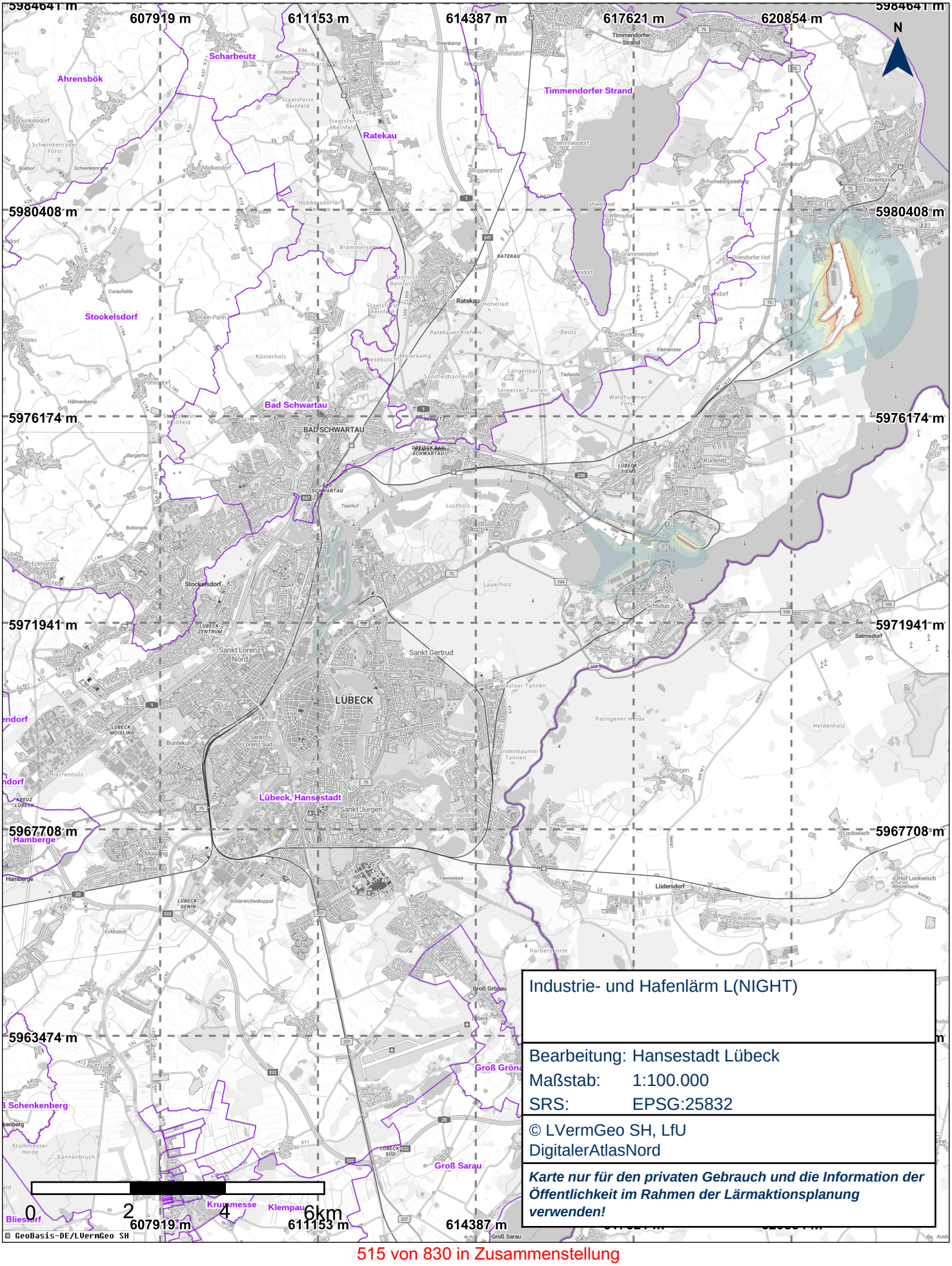


Datum: 13.02.2024

# Umgebungslärm-Kartierung 2022

Schleswig-Holstein
Landesamt für Umwelt

Auszug aus dem DigitalenAtlasNord



# Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 4 -Edition 2.0-

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr), sonstige Strecken und weitere eisenbahnbezogene Schallquellen

Eisenbahn-Bundesamt

**Legende**

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ($L_{DEN}$)

- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)
- Rangier-, Güter-, und Umschlagbahnhöfe

**Übersichtskarte**

0 0,7 1,4 km N

**Quellen**
© Eisenbahn-Bundesamt (2024)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2023)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.pdf

**Bearbeitungsgebiet**
BUB

**Haftungshinweis**
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus den bereitgestellten Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

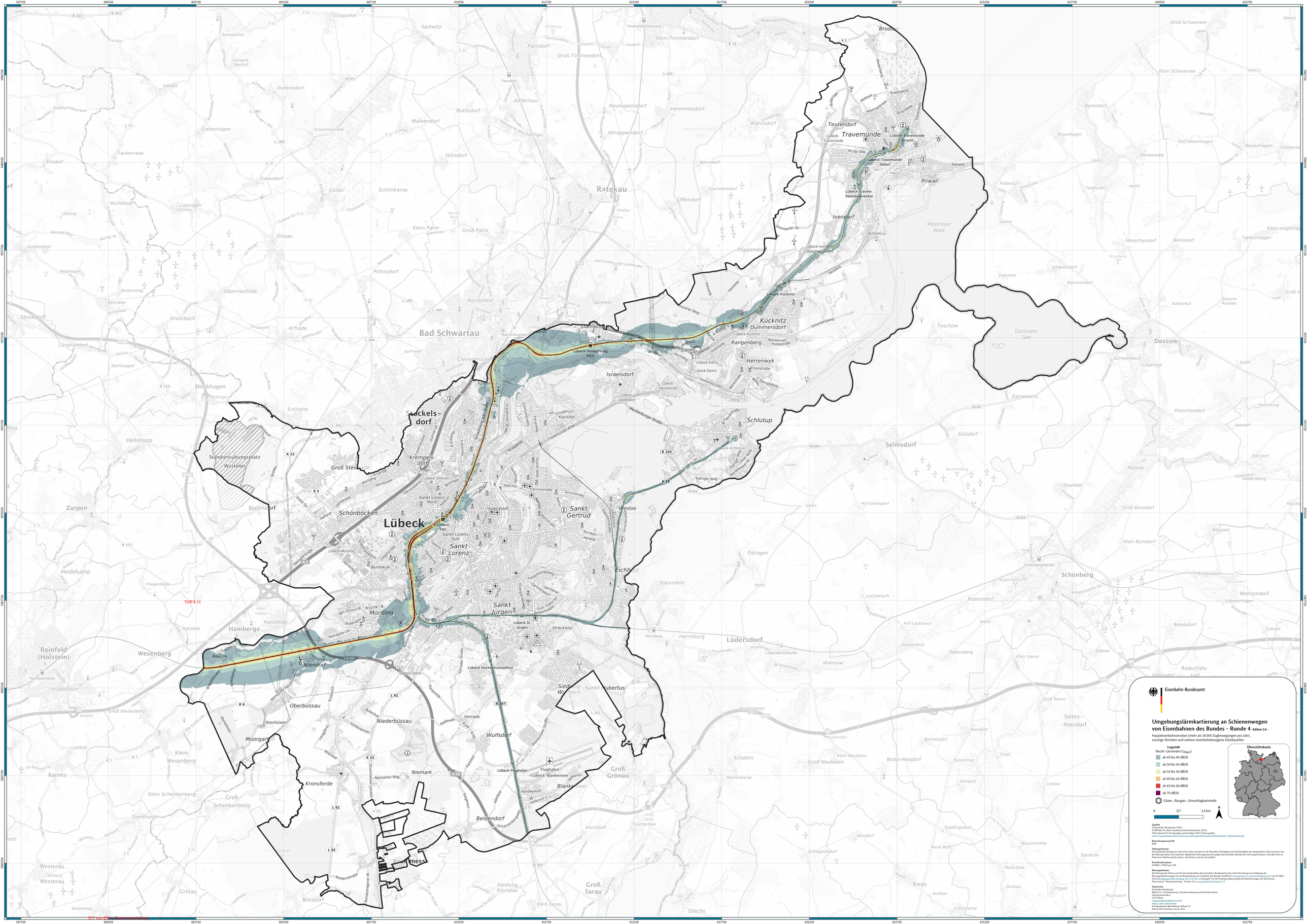
**Koordinatensystem**
ETRS89 / UTM Zone 32N

**Nutzungshinweis**
Die Nutzung der Karten wird für die Gestaltungen des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/ vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

**Impressum**
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53 | Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
umgebungslaerm@eisenbahn.de
Projektleitung: Jan Schmidt
Kartographische Bearbeitung: Referat 53
Datum der Erstellung: Januar 2024

TOP 5.11

816 von 824 Planquadrate


Eisenbahn-Bundesamt
Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4 - Edition 2.0 -
Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr), sonstige Strecken und weitere eisenbahnbezogene Schallquellen
Legende
Nacht-Lärmindex (LNight)
ab 45 bis 49 dB(A)
ab 50 bis 54 dB(A)
ab 55 bis 59 dB(A)
ab 60 bis 64 dB(A)
ab 65 bis 69 dB(A)
ab 70 dB(A)
Güter-, Rangier-, Umschlagbahnhöfe
Übersichtskarte
0
0,7
1,4 km
N
Quellen
© Eisenbahn-Bundesamt (2024)
© GeoBasis-DE / BKG (2023) (Verwaltungsgrenzen)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen:
https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.pdf
Berechnungsvorschrift
Rl.lk
Haftungshinweis
Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.
Koordinatensysteme
ETRS89 / UTM Zone 32N
Nutzungshinweis
Die Nutzung dieser Karten wird für die Gestaltung des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/ vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 www.govdata.de/dl-de/by-2-0.
Impressum
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 51: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
laermkartierung@eisbund.de
https://www.eba.bund.de
Kartographische Bearbeitung: Referat 51
Datum der Erstellung: Januar 2024
Lübeck
Travemünde
Ratekau
Bad Schwartau
Dassow
Selmsdorf
Lüdersdorf
Schönberg
Ostsee
Travemünder Strand
Priwall
Teutendorf
Ivendorf
Pötenitzer Wiek
Dassower See
Teschow
Rangenberg
Dummersdorf
Kücknitz
Herrenwyk
Israelsdorf
Siems
Dänischenhagen
Rensefeld
Sereetz
Pohnsdorf
Obernwohlde
Krumbeck
Arfrade
Strukdorf
Langniendorf
Monkhagen
Heilshoop
Eckhorst
Steinkoppel
Reinsbek
Butterstieg
Goldenbek
Neukoppel
Rösing
Wulfsfelde
Cashagen
Tankenrade
Eilsdorf
Grebenhagen
Lebatz
Dunkelsdorf
Schwochel
Sarkwitz
Steindamm
Pansdorf
Groß Timmendorf
Klein Timmendorf
Niendorf/Ostsee
Timmendorferstrand
Alttechau
Techau
Rohlsdorf
Malkendorf
Horsdorf
Neuruppersdorf
Altruppersdorf
Hemmelsdorf
Warnsdorf
Wilmsdorf
Grammersdorf
Offendorf
Poppendorf
Curau
Schönkamp
Dakendorf
Dissau
Klein Parin
Groß Parin
Schwinkenrade
Barendorf
Klein Schwansee
Groß Schwansee
Rosenhagen
Dorf Neuenhagen
Neuenhagen
Dönkendorf
Harkensee
Pötenitz
Feldhusen
Wieschendorf
Wilmstorf
Tankenhagen
Klein Voigtshagen
Johannstorf
Benckendorf
Volkstorf
Kaltenhof
Dassow Ausbau
Schwanbeck
Lutzenhof
Holm
Zarnewenz
Prieschendorf
Fiechtkrug
Seedorf
Süsdorf
Selmsdorf
Hof Selmsdorf
Lauen
Palingen
Staunsfeld
Lockwisch
Hof Lockwisch
Herrnburg
Wahrsow
Westerbeck
Petersberg
Klein Siemz
Sabow
Siemz-Niendorf
Groß Siemz
Bechelsdorf
Eulenkrug
Törpt
Boitin-Resdorf
Groß Neuleben
Klein Neuleben
Schattin
Mühlenkamp
Ollndorf
Lindow
Maurinmühle
Neue Welt
Samkow
Neschow
Rieps
Ausbau
Pogez
Plumsdorf
Cronskamp
Utecht
Groß Sarau
Siedlung Klempau
Klein Sarau
Groß Grönau
Blankensee
Beidendorf
Hornstorf
Groß Tüschenbek
Wesloe
Eichholz
Sankt Gertrud
Sankt Lorenz
Sankt Jürgen
Strecknitz
Siedlung Wulfseck
Sankt Hubertus
Wulfsdorf
Niederbüssau
Oberbüssau
Niemark
Kronsforde
Moorgarten
Nienhüsen
Groß Wesenberg
Klein Wesenberg
Barnitz
Lokfeld
Groß Schenkenberg
Klein Schenkenberg
Trenthorst
Westerau
Grinau
Bliestorf
Wulmenau
Reinfeld (Holstein)
Stubbendorf
Wesenberg
Hamberge
Ratzbek
Hansfelde
Heidekamp
Zarpen
Badendorf
Dahmsdorf
Schönbocken
Krempelsdorf
Groß Steinrade
Standortsübungsplatz Wüstenei
Moisling
Buntekuh
Niendorf
Reecke
Schiefenbusch
Lübeck
Lübeck Hbf
Sankt Lorenz Nord
Sankt Lorenz Süd
Lübeck Moisling
Lübeck St Jürgen
Lübeck Hochschulstadtteil
Lübeck Flughafen
Flughafen Lübeck-Blankensee
Lübeck-Dänischenburg IKEA
Lübeck-Siems
Lübeck-Israelsdorf
Lübeck-Herrenwyk
Lübeck-Kücknitz
Lübeck-Travemünde Strand
Lübeck-Travemünde Hafen
Lübeck-Travemünde Skandinavienkai
Lübeck-Ivendorf (Skandinavienkai)
Lübeck-Travemünde
Lübeck-Schlutup
Lübeck-Herrenwyk
Lübeck-Kücknitz
Lübeck-Siems
Lübeck-Israelsdorf
Lübeck-Herrenwyk
Lübeck-Schlutup
Lübeck-Travemünde
Lübeck-Travemünde Strand
Lübeck-Travemünde Hafen
Lübeck-Travem. Skandinavienkai
Lübeck-Ivendorf (Skandinavienkai)
Lübeck-Kücknitz
Lübeck-Dänischenburg IKEA
Lübeck-Siems
Lübeck-Israelsdorf
Lübeck-Herrenwyk
Lübeck-Kücknitz

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**<br>FB 4.041.2<br>FB 4.401.4<br>FB 2.000.2 | / | x | x | x | x | | | | | / |
| 5. | Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds | **FB 4.041.4**<br>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**<br>FB 1.201<br>FB 1.300 | / | x | | | | | | | | Empfehlung des RPA-Bericht vom 01.06.2023 |
| 7. | Aktualisierung Website des Kulturbüros | **FB 4.041.4**<br>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**<br>FB 4.041.2<br>FB 4.401.4<br>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**<br>FB 4.041.2<br>FB 5.610.3 | kon | hoch | 0 | 50.000 | 0 | 0 | | | | | |
| 27. | Entwicklung eines digitalen Raum-Radars | **WiFö GmbH**<br>FB 4.041.4<br>FB 5.610.3<br>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**<br>LTM GmbH<br>FB 4.041.4<br>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**<br>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**<br>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**<br>FB 3.390.1<br>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**<br>FB 4.041.2<br>FB 4.401.4<br>FB 2.000.2<br>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.

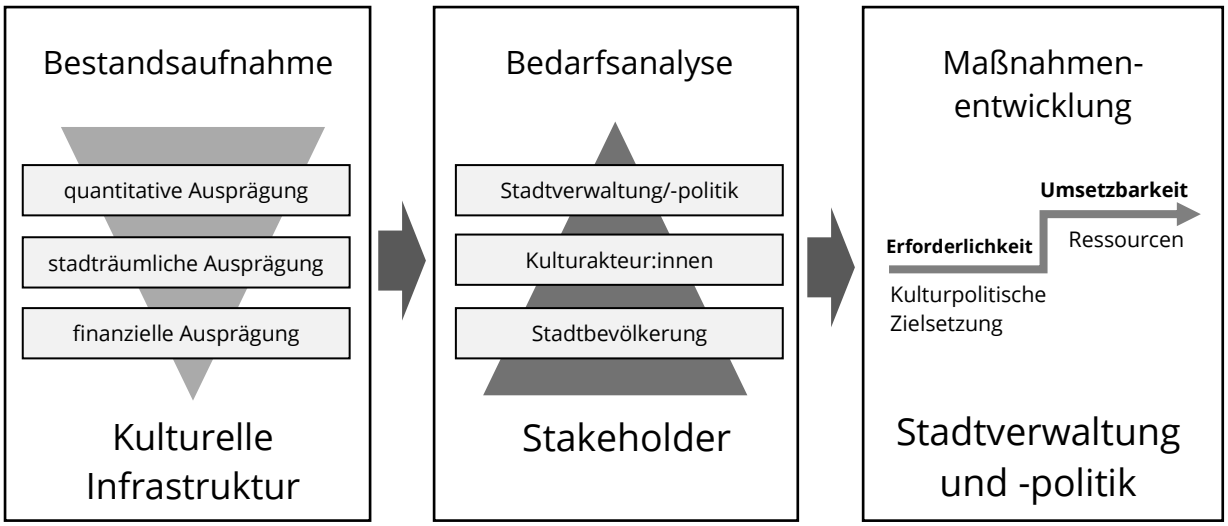
Die Entscheidung gegen eine Bewerbung zur Europäischen Kulturhauptstadt 2025, aber für einen weiteren Kulturentwicklungsprozess fand seinen Niederschlag im Beschluss des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege für eine Bestandsaufnahme des kulturellen Angebots in allen Lübecker Stadtteilen im Februar 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**<br>FB 4.041.2<br>FB 4.401.4<br>FB 2.000.2 | / | x | x | x | x | | | | | / |
| 5. | Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds | **FB 4.041.4**<br>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**<br>FB 1.201<br>FB 1.300 | / | x | | | | | | | | Empfehlung des RPA-Bericht vom 01.06.2023 |
| 7. | Aktualisierung Website des Kulturbüros | **FB 4.041.4**<br>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**<br>FB 4.041.2<br>FB 4.401.4<br>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**<br>FB 4.041.2<br>FB 5.610.3 | kon | hoch | 0 | 50.000 | 0 | 0 | | | | | |
| 27. | Entwicklung eines digitalen Raum-Radars | **WiFö GmbH**<br>FB 4.041.4<br>FB 5.610.3<br>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**<br>LTM GmbH<br>FB 4.041.4<br>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**<br>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**<br>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**<br>FB 3.390.1<br>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**<br>FB 4.041.2<br>FB 4.401.4<br>FB 2.000.2<br>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<br>b) konservatorische Sicherung und Fotografieren<br>c) verbesserte Lagerung der Objekte<br>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<br>• Qualität der Einträge<br>• Verbesserung der Aufbewahrung<br>• 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<br>2. Erhöhung der Öffnungszeiten in der Zentralbibliothek durch unbediente und automatisierte Zeiten |
| Teilmaßnahmen | a) Einführung einer neuen Bibliothekssoftware (aktuell November 2024)<br>b) Taggen der Medien in 2024 ff. mit Beginn in den Stadtteilbibliotheken<br>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<br>• Steigerung der Nutzendenzahlen durch erhöhte Zugänglichkeit<br>• 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<br>2. Weiterentwicklung einer Strategie zur Anpassung an neue klimatische Bedingungen<br>3. Beitrag zu den Nachhaltigkeitszielen der Hansestadt Lübeck, z.B. CO2-Reduktion<br>4. Ausbau des Netzwerkes und Wissenstransfer |
| Teilmaßnahmen | a) Analysephase<br>b) Konzepterstellung und Maßnahmenentwicklung<br>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<br>• Entwicklung eines Konzepts zur Klimaanpassung<br>• 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<br>2. koordinierte Weiterentwicklung der Kulturellen Bildung an Lübecker Schulen, Kindertagesstätten und Jugendzentren<br>3. Entwicklung von Maßnahmen und Initiativen zur Stärkung der kulturellen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen |
| Teilmaßnahmen | a) Gründung KB-Arbeitskreis „Städtische Akteur:innen“<br>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<br>• 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.<br><br>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<br>2. Erhöhung der kulturellen Veranstaltungen und Projekte in den Stadtteilen |
| Teilmaßnahmen | a) Prüfung des Förderinstruments<br>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<br>2. Vereinfachung des Antrags- und Zuwendungsverfahrens bei gleichzeitiger Stärkung der Rechtssicherheit<br>3. Stärkung der Servicequalität der städtischen Kulturförderung |
| Teilmaßnahmen | a) Formulierung und Abstimmung der Kulturförderrichtlinien<br>b) Entwicklung von digitalen Antrags- und Zuwendungsformularen<br>c) Erstellung eines Konzepts für interkulturelle Zugänglichkeit zu den Kulturförderrichtlinien und Antragsformularen<br>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<br>• 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<br>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<br>• 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<br>2. Nachsteuerung der Maßnahmen<br>3. Kontinuität in der städtischen Kulturentwicklungsplanung |
| Teilmaßnahmen | a) Zwischenevaluation 2028 und 2031<br>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<br>• 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<br>2. Entwicklung der LM zu touristischen Anziehungspunkten<br>3. Schaffung von attraktiven Kultur- und Ausstellungsangeboten für Bürger:innen der Hansestadt Lübeck<br>4. Sichere Verwahrung der Schätze der LM<br>5. Zugänglichkeit der Schätze der LM durch Digitalisierung<br>6. Stärkung der Zusammenarbeit mit den privaten Museen der Hansestadt Lübeck |
| Teilmaßnahmen | a) konservatorische Sicherung und Fotografie zahlreicher Objekte der Sammlungen des Museumsverbundes<br>b) digitale Erfassung der Objekte in einer neu angeschafften zentralen Datenbank<br>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<br>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<br>2. stärkere Sichtbarwerdung als Träger der Historischen Bildungsarbeit, insbesondere in der Erinnerungskultur und Demokratiestärkung |
| Teilmaßnahmen | a) Definition der Handlungsfelder<br>b) Priorisierung der Handlungsfelder<br>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<br>2. Schaffung einer Plattform für künstlerische Entwicklung und professionelle Vernetzung<br>3. Etablierung von Strukturen nachhaltiger Zusammenarbeit im Bereich Nachwuchsförderungmehr<br>4. mehr Diversität und Repräsentationsgerechtigkeit<br>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<br>• Bewertungen und Feedbacks nach den Veranstaltungen<br>• 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<br>2. Bekämpfung des neuen Antisemitismus |
| Teilmaßnahmen | a) Erarbeitung eines Dokumentationsbandes zur Bau- und Sozialgeschichte der Carlebach-Synagoge Lübeck<br>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.<br>Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17. |
| Ziele | 1. Stärkung der kulturellen Teilhabe von Kindern und Jugendlichen<br>2. kostenfreie Mobilitätssteigerung |
| Teilmaßnahmen | a) Prüfung des Instruments<br>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.<br><br>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).<br><br>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<br>2. Schaffung Datengrundlage zur strategischen Organisationsentwicklung<br>3. Vergleichbarkeit von Kultureinrichtungen (lokal, regional, national) |
| Teilmaßnahmen | a) Entwicklung Leistungsbeschreibung und Vergabe<br>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)<br>2026: 32.000 € (Durchführung)<br>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<br>• 2027 Kulturmonitoring in fünf zusätzlichen Einrichtungen<br>• 2029 Kulturmonitoring in fünf zusätzlichen Einrichtungen<br>• 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<br>2. Entscheidungsgrundlage für ein Raum- und Nutzungskonzept<br>3. Erarbeitung von Inhalten für den Lern- und Erinnerungsort |
| Teilmaßnahmen | a) stadtteilübergreifende Projekte im Rahmen der jährlichen Veranstaltungsreihe „Zeit des Erinnerns“ (ZDE)<br>b) Machbarkeitsstudie für das „Zeit.Lab“<br>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 €<br>2026: 75.000 €<br>ab 2027 jährlich 20.000 € |
| Finanzierung | in 4.041.4 geordnet, zusätzliche Drittmittelfinanzierung wird geprüft |
| Priorität | Sehr hoch |
| Umsetzungszeitraum | a) ab 2025<br>b) 2025-2026<br>c) 2025-2026, |
| Beteiligte | FB 4.041.4 – Kulturbüro |
| Erfolgskriterien | • signifikant mehr und diversere Besucher:innen der ZDE<br>• politische Entscheidungsgrundlage über Raum- und Nutzungskonzept für das „Zeit.Lab“<br>• 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<br>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<br>• 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<br>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<br>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 €.<br>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<br>2. Weiterentwicklung von grundlegenden Strukturen für die weitere, dauerhafte Sicherung der Arbeit mit der Perspektive institutionelle Förderung |
| Teilmaßnahmen | a) Förderung der positiv geprüften Kultureinrichtungen<br>b) ab 2028 öffentliche Ausschreibung der Basiskulturförderung |
| Adressat:innen | Kultureinrichtungen, die<br>• seit mindestens drei Jahren erfolgreich in ihrem jeweiligen Bereich arbeiten und Entwicklungspotenziale aufweisen und/oder<br>• das vorhandene kommunale Kulturspektrum sinnvoll erweitern und/oder<br>• 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)<br>• Tontalente e.V.: 35.000 €<br>• Kommunales Kino KoKi e.V.: 46.000 €<br>• Musikkultur Lübeck e.V./Zentrum für Musikkultur: 55.000 €<br>• TanzOrtNord e.V.: 29.000 €<br>• Comödie Lübeck: 17.500 €<br><br>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."<br><br>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<br>2. Weiterentwicklung des Förderinstruments |
| Teilmaßnahmen | a) nominale Erhöhung der Zuwendungen für institutionell geförderte Kultureinrichtungen ab 2025<br>b) zweijährlicher Kostensteigerungsausgleich in Höhe von 2,5 % ab 2027 (ohne Musikschulen, KOLK17 und Europäisches Hansemuseum)<br>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 €<br>ab 2027 jährlich: 305.000 €<br>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<br>• Abschluss von Zuwendungsverträge inkl. Ziel- und Leistungsvereinbarung |
| Sachstand | Gesamtförderung ohne Musikschulen: 585.800 €<br>• Theater Combinale: 55.000 €<br>• Taschenoper Lübeck: 15.000 €<br>• Theater am Tremser Teich: 15.000 €<br>• Niederdeutsche Bühne: 4.000 €<br>• IKB – Haus der Kulturen: 23.100 €<br>• Kulturtafel Lübeck e.V.: 10.000 €<br>• Gemeinschaft Lübecker Künstler: 7.000 €<br>• Overbeck-Gesellschaft: 6.200 €<br>• KOLK 17 \| Figurentheater und Museum: 50.500 €<br>• 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<br>2. Vernetzung der Akteur:innen und Aktivitäten<br>3. Beteiligung der Akteur:innen an der städtischen Kulturentwicklung |
| Teilmaßnahmen | a) Durchführung von sparten- bzw. themenspezifischen Beratungs- und Netzwerkformaten<br>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.<br><br>Für den Schwerpunkt Soziokultur und Kleinkunst wurden in 2024 zusätzliche Mittel in Höhe von 130.000 € zur Verfügung gestellt.<br>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<br>2. quantitative und qualitative Stärkung des kulturellen Angebots<br>3. Erhöhung der regionalen und überregionalen Sichtbarkeit<br>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 €<br>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 €<br>• befristete zusätzliche Projektförderung:<br>  ○ Soziokultur und Kleinkunst: 130.000 € in 2024<br>  ○ Bücherpiraten e.V.: 60.000 € in 2024<br>  ○ Tontalente e.V.: 25.000 € in 2024<br>  ○ Overbeck-Gesellschaft: 25.000 € jährlich bis 2025<br>  ○ Kunst am Kai e.V.: 15.000 € jährlich bis 2026<br>  ○ 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."<br><br>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:<br>• Maßnahme-Nr. 22 Basisförderung: 0,2<br>• 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.<br>Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Realisierung der Maßnahme-Nr. 17. |
| Ziele | 1. Übersicht über Rahmenbedingungen und Angebote der Kinder- und Jugendkultur<br>2. Stärkung der kulturellen Teilhabe und Bildung von Kinder und Jugendlichen<br>3. zielgenauere Erfolgssteuerung |
| Teilmaßnahmen | a) Entwicklung Leistungsbeschreibung und externe Vergabe<br>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<br>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.<br>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<br>• Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität<br>• 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<br>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 €<br>2026: 50.000 €<br>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<br>• 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“<br>2. Stärkung der Sichtbarkeit der Kultureinrichtungen und -veranstaltungen<br>3. Zielgruppenansprache gemäß TEK 2030<br>4. Kostenamortisierung durch Nachfrage-/Auslastungssteigerung |
| Teilmaßnahmen | a) Schaffung einer VZ-Stelle E 9 inkl. AG Anteil ab 2026<br>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<br>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)<br>in 2026: 100.000 € Projektbudget<br>in 2027: 190.100 € Projektbudget + Personalstelle<br>in 2028: 210.100 € Projektbudget + Personalstelle<br>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)<br><br>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.“<br>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<br>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.<br><br>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<br>2. Schaffung von Anreizen zur klimagerechten Ertüchtigung von nichtstädtischen Kulturimmobilien |
| Teilmaßnahmen | a) Entwicklung eines subsidiären Kofinanzierungsinstruments<br>b) Bekanntmachung des Förderinstruments |
| Adressat:innen | Eigentümer:innen und Betreiber:innen von nichtstädtischen Kulturimmobilien |
| Entwicklungsfelder | Kulturförderung, Stadtteilkultur, Tourismus, Klimaschutz |
| Zusätzliche Kosten | 2027: 50.000 €<br>2029: 100.000 €<br>2031: 150.000 €<br>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<br>• Antragsstellung<br>• 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<br>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.<br><br>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<br>2. Qualitätssteigerung der Angebote |
| Teilmaßnahmen | a) Konzeptentwicklung<br>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<br>2. Präsentation archäologischer und interdisziplinärer Ergebnisse zu Funden und Befunden<br>3. Vermittlung und Erlebbarmachen der Kulturdenkmale sowie historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftselemente |
| Teilmaßnahmen (TM) | a) Projektentwicklung (Erarbeiten weiterer Projektinhalte) und -finanzierung<br>b) Umsetzung Pilotprojekt „Erlebbarmachung von fünf historischen Kellern im Lübecker Gründungsviertel“<br>c) Etablierung eines Vermittlungskonzeptes für den naturkundlich-historisch-archäologischen Wanderweg im Waldhusener Forst (ggf. gemeinsam mit Schule und Sport)<br>d) Umsetzung weiterer Projekte, Ausbau und Weiterentwicklung<br>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<br>• effektive öffentliche Zugänglichkeit, Führung und moderne Vermittlung, Zeigen von Originalfunden, Beschilderung (Waldhusener Forst, Alt Lübeck und weitere zugängliche Bodendenkmale)<br>• finanzielle Unterstützung |
| Sachstand | TM 11a: In Arbeit, wird sukzessive fortgeschrieben.<br>TM 11b: Ein initiales Didaktikkonzept zur Erlebbarkeit der Keller wurde ausgearbeitet und befindet sich in der Umsetzungsphase. Ein übergreifendes Gesamtkonzept befindet sich in Arbeit.<br>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.<br>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<br>2. Unterstützung bei der Skalierung neu entwickelter kultureller Projekte und Formate |
| Teilmaßnahmen | a) Konzeptentwicklung und externe Vergabe<br>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<br>b) Evaluierung IST-Zustände<br>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)<br>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. 0/09394-01-01-06**
**öffentlich**

**Lübeck, 26.02.2025**

**Bearbeitung: Annika Jarrens (E-Mail: annika.jarrens@luebeck.de Telefon: 122 - 4102)**

# Beratungsergebnis des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege zur VO 0/09394-01-01-05: 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP)

Der Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege hat sich in seiner Sitzung am 10.02.2025 mit der Beschlussvorlage VO 0/09394-01-01-05 befasst und empfiehlt der Bürgerschaft, den Beschluss in geänderter Fassung anzunehmen.

**Beschluss in geänderter Fassung:**

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

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Maßnahmen 1 – ~~16~~ 24 (jeweils mit sehr hoher Priorität bewertet) umzusetzen.

(neu) 3. Zusätzlich sind die Maßnahmen 27 „Entwicklung eines digitalen Raum-Radars“, 33 „Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck“ und 34 "Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort" umzusetzen, da wesentliche Teilmaßnahmen bereits in Arbeit und Umsetzung befindlich sind.

~~3.~~ 4. Der Bürgermeister wird beauftragt, für die Umsetzung der Maßnahmen 17 - 36 weitere Finanzierungsmöglichkeiten über Drittmittel zu erschließen.

(neu) 5. Zur Sparte Welterbe ist ein Spartentreffen der in diesem Themenbereich aktiven Akteur:innen nachzuholen. In der ersten Fortschreibung des KEP sind die dabei entwickelten Maßnahmen darzustellen.

*Abstimmungsergebnis:*
siehe Anlage: Abstimmungsergebnis zum Änderungsantrag (Vorlage 9394-01-01-05-03)

**16. Sitzung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege am 10.02.2025**

**zu 5.1.2 AT zu 9394-01-01-05 Änderungsantrag zu: 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP)**
**Vorlage: 9394-01-01-05-03**

**Beschluss in geänderter Fassung:**

~~1. Der Kulturentwicklungsplan ist in seinen Aussagen an die aktuelle Beschlussfassung zum Haushalt 2025 anzupassen.~~

2. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Maßnahmen 1 – 24 (jeweils mit sehr hoher Priorität bewertet) umzusetzen.

3. Zusätzlich ~~ist~~ sind die Maßnahmen 27 „Entwicklung eines digitalen Raum-Radars“, 33 „Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck“ und 34 "Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort" umzusetzen, da wesentliche Teilmaßnahmen bereits in Arbeit und Umsetzung befindlich sind.

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

5. Zur Sparte Welterbe ~~und Erinnerungskultur~~ ist ein Spartentreffen der in diesen~~n~~m Themenbereich~~en~~ aktiven Akteur:innen nachzuholen. In der ersten Fortschreibung des KEP sind die dabei entwickelten Maßnahmen darzustellen.

| | | Zf. 1 (Ent-fallen) | Zf. 2 | Zf. 3 (Ergänzung von Maßn. 27 und 33) | Zf. 3 (Maßn. 34) | Zf. 4 | Zf. 5 (ohne „Erinnerungs-kultur“) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Abstimmungs-ergebnis** | einstimmige Annahme | X | X | X | X | X | |
| | einstimmige Ablehnung | | | | | | |
| | Ja-Stimmen | | | | | | 7 |
| | Nein-Stimmen | | | | | | 3 |
| | Enthaltungen | | | | | | 5 |
| | Kenntnisnahme | | | | | | |
| | Vertagung | | | | | | |
| | Ohne Votum | | | | | | |

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. 0/09394-01-01-07**
**öffentlich**

**Lübeck, 04.03.2025**

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

# Information zu den finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen des 1. Lübecker Kulturentwicklungsplans auf die Haushaltsjahre 2025 - 2028

In der Sitzung des Hauptausschusses am 25.02.2025 wurde im Rahmen der Behandlung des 1. Lübecker Kulturentwicklungsplans (VO/2020/09394-01-01-05) bemängelt, dass eine Anpassung der finanziellen Auswirkungen der KEP-Maßnahmen an den Haushalt 2025 fehlt.

Über die Auswirkungen wurde ausführlich in der Sitzung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege am 09.12.2024 (TOP 5.1) mündlich berichtet und in der Sitzung am 10.02.2025 beraten (TOP 5.1.2). Der Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege hält eine Anpassung des KEP an die aktuelle Beschlussfassung zum Haushalt 2025 für nicht notwendig, da eine jährliche Berichterstattung für ausreichend erachtet wird (siehe Niederschrift vom 10.02.2025, TOP 5.1.2).

Die Informationen zu den Auswirkungen auf den Haushalt 2025 werden hiermit auch für Hauptausschuss und die Bürgerschaft transparent gemacht. Die in der Anlage beigefügte Übersicht bildet folgendes ab:

- Alle grün markierten Maßnahmen befinden sich bereits in Umsetzung (siehe Sachstand)
- Maßnahmen 15 – 19 sind vollumfänglich im HL-Haushalt geordnet.
- Maßnahmen 21, 23 und 24 sind nur im Rahmen der durch den Haushaltsbegleitbeschluss VO/2024/13494-01-01 bereit gestellten reduzierten Mittel im HL-Haushalt geordnet.
- Für die im Beratungsergebnis des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege vom 10.02.2025 (VO/2020/09394-01-01-06) außerdem mit sehr hoch zu priorisierenden Maßnahmen 27, 33 und 34 sind derzeit keine Mittel geordnet.
- Die letzte Seite bildet die Gesamtübersicht der beschlossen und noch offenen Mittel unterteilt nach den Fachbereichen 4 und 2 und den jeweiligen Prioritäten ab.

# Übersicht Maßnahmen und Projekte ohne finanzielle Auswirkungen

| Nr. | Maßnahme \| Projekt | FB 4 | | | | Sachstand |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| 1. | Bewahrung und Digitalisierung der Sammlung der LÜBECKER MUSEEN (LM) | 0 | 0 | 0 | 0 | In Umsetzung |
| 2. | Stärkung der Kunden:innen- und Benutzungsfreundlichkeit der Stadtbibliothek („Open Library“) | 0 | 0 | 0 | 0 | In Umsetzung (Drittmittel finanziert) |
| 3. | Durchführung Pilotprojekt „Klimaanpassung in Kulturbetrieben“ in der Musik- und Kongresshalle (MUK) | 0 | 0 | 0 | 0 | In Umsetzung (Drittmittel finanziert) |
| 4. | Gründung eines Arbeitskreises „Kulturelle Bildung und Teilhabe in Lübeck“ | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| 5. | Prüfung der Umsetzung von Stadtteilkulturfonds | 0 | 0 | 0 | 0 | Empfehlung AKD VO/2022/11026-01 |
| 6. | Überarbeitung der bereichsspezifischen Kulturförderrichtlinien sowie des Antrags- und Zuwendungsverfahren | 0 | 0 | 0 | 0 | In Umsetzung |
| 7. | Aktualisierung Website des Kulturbüros | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| 8. | Zwischenevaluation und Fortschreibung KEP | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| 9. | Aktualisierung und Fortschreibung des Museumsentwicklungs-plans (MEP) | 0 | 0 | 0 | 0 | MEP 2020 – 2030 (VO/2020/09097) |
| 10. | Erstellung eines Bibliotheksentwicklungsplans für den Zeitraum 2026 - 2040 | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| 11. | Erstellung eines Entwicklungsplans für das Archiv | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| 12. | Fortsetzung Projekt FUTURE NORTH bei den Nordischen Filmtagen Lübeck | 0 | 0 | 0 | 0 | In Umsetzung (Drittmittel finanziert) |
| 13. | Verstärkte Sichtbarmachung jüdischen Lebens und jüdischer Kultur in Lübeck | 0 | 0 | 0 | 0 | In Umsetzung (Drittmittel finanziert) |
| 14. | Prüfung Kulturbus zur Mobilitätssteigerung von Schulklassen und Kindergruppen | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| | **SUMME** | **0** | **0** | **0** | **0** | |

# Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

## Priorität »sehr hoch«

| Nr. | Maßnahme \| Projekt | Im Haushalt FB 4 geordnet | | | | Differenz zur KEP-Planung | | | | Sachstand |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| 15. | Entwicklung und Einführung eines Kulturmonitoring | 50.000 | 32.000 | 72.000 | 72.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | VO/2024/13494 |
| 16. | Erinnerungskultur einschließlich Machbarkeitsstudie „Zeit.Lab“ | 65.000 | 75.000 | 20.000 | 20.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | VO/2024/13494 |
| 17. | Schaffung Personalstelle „Kulturvermittlung“ (1,0) | 94.100 | 94.100 | 94.100 | 94.100 | 0 | 0 | 0 | 0 | VO/2024/ 13494-01-01 |
| 18. | Aufnahme des Vereins Bücherpiraten e.V. in die institutionelle Förderung | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 30.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | VO/2024/ 13494-01-01 |
| 19. | Stärkung der institutionellen Förderung der mks Lübeck und der Lübecker Musikschule | 500.000 | 500.000 | 500.000 | 500.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | VO/2023/12748 -03 und VO/2024/ 13494-01-01 |
| 20. | Einführung einer dreijährigen Basiskulturförderung | 0 | 0 | 0 | 0 | 182.500 | 182.500 | 182.500 | 100.000 | / |
| 21. | Stärkung der institutionellen Kulturförderung | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 200.000 | 48.000 | 48.000 | 105.000 | 290.000 | VO/2024/ 13494-01-01 |
| 22. | Stärkung der Professionalisierung und Vernetzung der Kultur- und Kreativszene | 0 | 0 | 0 | 0 | 60.000 | 60.000 | 60.000 | 60.000 | / |
| 23. | Weiterentwicklung der kulturellen Projektförderung | 120.000 | 120.000 | 120.000 | 120.000 | 10.000 | 160.000 | 160.000 | 160.000 | VO/2024/ 13494-01-01 |
| 24. | Anpassung der Personalausstattung „Kulturförderung“ um 1,0 | 35.040 | 35.040 | 35.040 | 35.040 | 35.040 | 35.040 | 35.040 | 35.040 | 0,5 Stelle in Umsetzung VO/2024/ 13494-01-01 |
| | **SUMME** | **1.094.140** | **1.086.140** | **1.071.140** | **1.071.140** | **335.540** | **485.540** | **542.540** | **645.040** | |

# Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

## Priorität »hoch«

| Nr. | Maßnahme \| Projekt | Im Haushalt FB 4 geordnet | | | | Differenz zum KEP-Planung | | | | Sachstand |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| 25. | Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35.000 | 0 | 0 | / |
| 26. | Durchführung einer Machbarkeitsstudie „Entwicklung sozio-kulturelle Zentren in den Stadtteilen“ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50.000 | 0 | 0 | / |
| 27. | Entwicklung eines digitalen Raum-Radars | 0 | 0 | 0 | 0 | 25.000 | 25.000 | 25.000 | 25.000 | FB2 (WiFö) (VO/2020/09394-01-01-06) |
| 28. | Erhalt der innerstädtischen kultur- und kreativwirtschaftlichen Leerstandsaktivierung | 0 | 0 | 0 | 0 | 25.000 | 50.000 | 75.000 | 75.000 | FB2 (WiFö) |
| 29. | Stärkung der Schwerpunktausrichtung Kulturtourismus bei der LTM | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 170.100 | 190.100 | 210.100 | FB2 (LTM) |
| | **SUMME** | **0** | **0** | **0** | **0** | **50.000** | **330.100** | **290.100** | **310.100** | |

# Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

## Priorität »mittel«

| Nr. | Maßnahme \| Projekt | Im Haushalt FB 4 geordnet | | | | Differenz zur KEP-Planung | | | | 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“ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | VO/2023/ 12645 + 12205 |
| 31. | Stärkung der klimagerechten Modernisierung nichtstädtischer Kulturimmobilien | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50.000 | 50.000 | VO/2023/ 11957 |
| 32. | Verstetigung Projekt NFLplus bei den Nordischen Filmtagen Lübeck | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35.000 | dreijährige Drittmittelfinanzierung |
| 33. | Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15.000 | 0 | 0 | VO/2020/09394 -01-01-06 |
| 34. | Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort | 0 | 0 | 0 | 0 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | 45.000 | VO/2020/09394 -01-01-06 |
| | **SUMME** | **0** | **0** | **0** | **0** | **45.000** | **70.000** | **105.000** | **140.000** | |

# Übersicht Maßnahmen und Projekte mit finanziellen Auswirkungen

## Priorität »niedrig«

| Nr. | Maßnahme | Im Haushalt FB 4 geordnet | | | | Differenz zur KEP-Planung | | | | Sachstand |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | |
| 35. | Entwicklung einer kulturwirtschaftlichen Startup-Plattform CulturHUB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25.000 | 0 | 0 | FB2 (WiFö) |
| 36. | Stärkung der Diversität des Theater Lübecks in Bezug auf Zuschauer:inen und Mitarbeiter:innen | 0 | 0 | 0 | 0 | 70.000 | 70.000 | 18.000 | 18.000 | / |
| | **SUMME** | **0** | **0** | **0** | **0** | **70.000** | **95.000** | **18.000** | **18.000** | |

## Gesamtübersicht finanzielle Auswirkungen

| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Beschlossene und in FB 4 geordnete Mittel (VO/2024/13494 und VO/2024/13494-01-01) | 1.094.140 € | 1.086.140 € | 1.071.140 € | 1.071.140 € |
| Noch offene FB 4-Mittel | 450.540 € | 710.540 € | 665.540 € | 803.040 € |
| Priorität »sehr hoch« | 335.540 € | 485.540 € | 542.540 € | 645.040 € |
| Priorität »hoch« | 0 | 85.000 € | 0 | 0 |
| Priorität »mittel« | 45.000€ | 70.000 € | 105.000 € | 140.000 € |
| Priorität »niedrig« | 70.000 € | 70.000 € | 18.000 € | 18.000 € |
| Noch offene Mittel FB 2-Mittel (Maßnahmen 27-29 & 35) | 50.000 € | 270.100 € | 290.100 € | 310.100 € |
| Priorität »hoch« | 50.000 € | 245.100 € | 290.100 € | 310.100 € |
| Priorität »niedrig« | 0 € | 25.000 € | 0 € | 0 € |
| Noch offene KEP-Gesamtmittel | 500.540 € | 980.640 € | 955.640 € | 1.113.140 € |

**► Nr. 9394-01-01-05-06**
**öffentlich**

**Lübeck, 11.03.2025**

# Empfehlung eines Ausschusses

**Verantwortliche Bereiche:**
**4.041 - Fachbereichs-Dienste**

**Bearbeitung: Christine Haupt (E-Mail: christine.haupt@luebeck.de Telefon: 122 - 4289)**

## Empfehlung des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege zum Dringlichkeitsantrag des AM Petereit - zum 1. Lübecker Kulturentwicklungsplan (KEP) (9394-01-01-05-05)

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 11.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Empfehlung:**
Der Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege hat sich in seiner Sitzung am 10.03.2025 mit dem folgenden Dringlichkeitsantrag (9394-01-01-05-05) befasst und empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, diesen anzunehmen:

Der Beschluss des Ausschusses für Kultur und Denkmalpflege in der Sitzung vom 10.02.2025 zu TOP 5.1.2 unter Punkt 3 wird die Maßnahme 27 durch die Maßnahme 25 ersetzt und der Beschlusstext wie folgt geändert:

3. Zusätzlich sind die Maßnahmen 25 „Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts `Kulturelle Bildung in Lübeck`“, 33 „Entwicklung einer Online-Plattform für Angebote der kulturellen Bildung in Lübeck“ und 34 „Stärkung der Erlebbarkeit und Vermittlung archäologischer Funde und Befunde am authentischen Ort“ umzusetzen, da wesentliche Teilmaßnahmen bereits in Arbeit und Umsetzung befindlich sind.

*Abstimmungsergebnis:*
Ja-Stimmen: 14

**Begründung:**
Im Protokoll der Sitzung vom 10.02.2025 heißt es:

„4. **AM Petereit beantragt, neben der Maßnahme 4 auch die Maßnahme 27 zur kulturellen Bildung sehr hoch zu priorisieren.**“

Gemeint war tatsächlich die Maßnahme 25 (Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts „Kulturelle Bildung in Lübeck“).

**Anlagen:**

Vorsitzende/r
des Ausschusses/Beirates

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. 2024/13365-01-01**
**öffentlich**

**Lübeck, 19.02.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**4.041.3 Finanzielle Förderung der Kindertagesbetreuung**

**Bearbeitung: Björn Dührkoop (E-Mail: bjoern.duehrkoop@luebeck.de Telefon: 122 - 4274)**

## Erarbeitung einer einheitlichen Kostenbeteiligung von Eltern an den Betreuungsleistungen und der Verpflegung in der Kindertagesförderung; hier: Neuregelung der Satzung

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 03.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 06.03.2025 | Jugendhilfeausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 11.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**
Die als Anlage beigefügte Satzung der Hansestadt Lübeck zur sozialen Staffel von Gebühren oder Entgelten in der Kindertagesbetreuung wird beschlossen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.160 Frauenbüro | |
| 1.201 Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 Recht | keine rechtlichen Bedenken |
| | |

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:

Keine direkten Auswirkungen auf Kinder / Jugendliche. Kinder und Jugendliche sind nur mittelbar durch die Ermäßigung der Elternbeiträge betroffen.

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)

| | | |
|---|---|---|
| | ☐ | Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | ☒ | Nein |
| | ☐ | Ja – Begründung: |

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

**Begründung:**
Mit VO 2024/13365-01 beauftragte die Lübecker Bürgerschaft die Verwaltung mit der Erarbeitung einer Satzung, die eine einheitliche Kostenbeteiligung der Familien an den Betreuungsleistungen für die Kindertagesförderung in Einrichtungen des öffentlichen und der freien Träger, sowie der Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck ab dem Kindergartenjahr 2025/26 vorsieht.

Die neue Satzung hat hierbei neben einer allgemeinen Entlastung aller Familien, durch Unterschreitung der zulässigen Elternhöchstbeträge nach § 31 Kindertagesförderungsgesetz (KiTaG), mit einer weitergehenden Entlastung von Familien, die geringfügig oberhalb der Grenze für eine vollständige Befreiung von Kostenbeiträgen liegen, einherzugehen.

Durch Einführung eines Beitragsdeckels unterhalb der Maximalsätze nach § 31 KiTaG (5,66 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde bei Kinder über 3 und 5,80 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde bei Kindern unter 3 Lebensjahren) erfolgt eine allgemeine Entlastung der Familien in der Hansestadt Lübeck.

Darüber hinaus werden durch die Reduzierung des zu berücksichtigenden Einkommens auf 20 % (aktuell: 30 %) bei der Beitragsermäßigung die Familien entlastet, die aktuell geringfügig oberhalb der Grenze für eine vollständige Befreiung liegen.

Eine weitergehende Entlastung von Familien in besonders herausfordernden Lebenssituationen ist nicht ohne immensen Verwaltungsaufwand und die Schaffung neuer Antrags- und Verwaltungsverfahren möglich. Vor diesem Hintergrund sprachen sich im Rahmen eines Beteiligungstermins am 19.02.2025 alle Stakeholder gegen eine solche Entlastung aus.

Eine ausführliche Ergebnisdokumentation des Beteiligungstermins, sowie der im Rahmen dessen beantworteten Frage, ist der Vorlage als Anlage 4 beigefügt.

Die aus der Satzungsänderung entstehenden Mehraufwendungen sind nicht im Haushalt geordnet, werden jedoch im Rahmen der Bewirtschaftung gedeckt werden.

**Anlagen:**
Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2 – Satzungsentwurf
Anlage 3 – Finanzprognose, Erläuterungen zu Werten aus Anlage 1
Anlage 4 – Ergebnisdokumentation Beteiligungstermin

Senatorin Monika Frank

**Bereich: 4.041.3** **Anlage zur Vorlage vom 19.02.2025**
**Produkt: 361001** **VO-Nr.: VO/2024/13365-01-01**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Erträge | | | | |
| Aufwendungen | -128.654,00 | -1.216.208,00 | -1.216.208,00 | -1.216.208,00 |
| Saldo Ergebnisplan | **-128.654,00** | **-1.216.208,00** | **-1.216.208,00** | **-1.216.208,00** |
| Einzahlungen | | | | |
| Auszahlungen | -128.654,00 | -1.216.208,00 | -1.216.208,00 | -1.216.208,00 |
| Saldo Finanzplan | **-128.654,00** | **-1.216.208,00** | **-1.216.208,00** | **-1.216.208,00** |

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

| Haushaltsjahr | Produktsachkonten | | Ergebnisplan |
|---|---|---|---|
| 2025 | Bezifferung | Bezeichnung | Betrag in € |
| (Minder) Erträge: | | | |
| (Mehr) Erträge: | | | |
| (Minder) Aufwendungen: | | | |
| (Mehr) Aufwendungen: | 361001.5331001 | Entgeltermäßigung Kitabetreuung.Jugendhilfe außerh. von Einrichtungen | **-128.654,00** |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | |

| | Produktsachkonten | | Finanzplan |
|---|---|---|---|
| | Bezifferung | Bezeichnung | Betrag in € |
| (Minder) Einzahlungen: | | | |
| (Mehr) Einzahlungen: | | | |
| (Minder) Auszahlungen: | | | |
| (Mehr) Auszahlungen: | 361001.7331001 | Entgeltermäßigung Kitabetreuung.Jugendhilfe außerh. von Einrichtungen | **-128.654,00** |
| | | **Saldo Finanzplan** | **-128.654,00** |

# Satzung der Hansestadt Lübeck zur sozialen Staffelung von Gebühren oder Entgelten für die Betreuung in der Kindertagesbetreuung

Aufgrund des § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBL Schleswig-Holstein S. 57, zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.03.2022, GVOBl. Schleswig-Holstein S. 153), des § 90 Abs. 4 des Achten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VIII) in der Fassung vom 11.09.2012 (BGBI. l, S. 2022, zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.12.2022, BGBL I, S. 2146) und des § 7 Abs. 1 und 2 Gesetz zur Förderung von Kindern in Kindertageseinrichtungen und in Kindertagespflege (Kindertagesförderungsgesetz – KiTaG) vom 17.12.2019 (GVOBL Schleswig-Holstein S. 759), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.11.2024, (GVOBL Schleswig-Holstein S. 781) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom **27.03.2025** folgende Satzung erlassen:

## § 1
## Allgemeines und Geltungsbereich

Für die Kinderbetreuung in Kindertageseinrichtungen werden Betreuungsentgelte erhoben, für die Kinderbetreuung in der Kindertagespflege Betreuungsgebühren. Betreuungsentgelte bzw. –gebühren werden im Folgenden als Elternbeitrag bezeichnet.

Die nachstehenden Elternbeitragsregelungen gelten ausschließlich für Kinder, die ihren Hauptwohnsitz und ihren Lebensmittelpunkt in Lübeck haben und eine öffentlich geförderte/finanzierte Kindertageseinrichtung oder eine von der Hansestadt Lübeck geförderte Kindertagespflegestelle besuchen.

Darüber hinaus gilt § 3 – Geschwisterregelung **–** ferner für Kinder, die ihren Hauptwohnsitz und ihren Lebensmittelpunkt in Lübeck haben und ein Betreuungsangebot, nach einem verlässlichen Betreuungsvertrag - nach dem Modell Ganztag an Schule - in Höhe von 70 €/ 100 €/ 120 € besuchen. Einzelne gebuchte Früh- bzw. Randbetreuungszeiten sowie AG-Angebote sind hierbei ausgenommen.

## § 2
## Beitragshöhe

Der in § 31 KiTaG genannte Höchstbetrag pro Betreuungsstunde wird für die Betreuung in Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege in der Hansestadt Lübeck auf 5,00 Euro pro wöchentlicher Betreuungsstunde festgelegt.

Hierdurch entstehende Einnahmeausfälle werden bis zur Höhe der Höchstwerte nach § 31 Abs. 1 KiTaG den Einrichtungsträgern und Kindertagespflegepersonen durch die Hansestadt Lübeck erstattet. Grundlage für die Ermittlung der Einnahmeausfälle bilden die im Verwaltungsbereich des KitaPortals SH hinterlegten wöchentlichen Betreuungsstunden in den Vertragsdaten.

Bei Betreuungsverhältnissen durch Kindertagespflegepersonen wird der Elternbeitrag im Rahmen der Festsetzung durch die Hansestadt Lübeck ehoben. Elternbeitrag nebst Ausgleich zu den Höchstbeträgen nach § 31 Abs. 1 KiTaG werden der jeweiligen Kindertagespflegeperson überwiesen.

## § 3
## Geschwisterregelung

Besuchen mehrere mit Hauptwohnung in einem Haushalt lebende Kinder einer Familie eine öffentlich geförderte Kindertageseinrichtung oder eine öffentlich geförderte Kindertagespflegestelle oder eine Ganztagsbetreuung an Schulen nach dem Modell „Ganztag an Schule", wird der Elternbeitrag auf Antrag wie folgt ermäßigt:

- Für das älteste Kind ist der Elternbeitrag in voller Höhe zu entrichten.
- Für das nächstjüngere Kind ermäßigt sich der Elternbeitrag um 50%,
- für jedes weitere jüngere Kind um 100%.

Beim sogenannten Wechselmodell, bei dem Kinder getrenntlebender Eltern abwechselnd, in den verschiedenen Haushalten der getrenntlebenden oder geschiedenen Elternteile leben, ist für die Anwendung der Geschwisterermäßigung maßgeblich, ob die Kinder bei einem Elternteil einen gemeinsamen melderechtlichen Hauptwohnsitz haben, der alsdann die Zuordnung zu einem gemeinsamen Haushalt trotz wechselnden Aufenthalt der Kinder vermittelt.

## § 4
## Elternbeitragserlass

Der Elternbeitrag wird auf Antrag durch die Hansestadt Lübeck erlassen, wenn die Belastung durch den Elternbeitrag den Eltern und dem Kind nicht zuzumuten ist. Nicht zuzumuten sind Elternbeiträge, wenn Eltern oder Kinder eine der folgenden Leistungen beziehen. In diesen Fällen wird der Elternbeitrag in voller Höhe übernommen:

- Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhaltes nach dem SGB II (Bürgergeld)
- Leistungen nach dem dritten und vierten Kapitel SGB XII (Hilfe zum Lebensunterhalt und Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung)
- Leistungen nach den §§ 2 und 3 des Asylbewerberleistungsgesetzes
- Kinderzuschlag nach § 6a Bundeskindergeldgesetz
- Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz.

## § 5
## Elternbeitragsermäßigung

Der Elternbeitrag wird auf Antrag durch die Hansestadt Lübeck ermäßigt, wenn der Elternbeitrag aus dem, nach dieser Satzung zu ermittelnden Einkommen, nicht zuzumuten ist.

## § 6
## Ermittlung des Familieneinkommens

Bei der Berechnung des zumutbaren Elternbeitrages wird vom Familieneinkommen ausgegangen. Das Familieneinkommen setzt sich nach § 82 Abs. 1 SGB XII aus sämtlichen Einkünften in Geld oder Geldeswert der berücksichtigungsfähigen Personen im Haushalt der Familie abzüglich der nach § 82 Abs. 2 SGB XII absetzbaren Beträge (z. B. Einkommenssteuer, Sozialversicherung, Altersvorsorgebeiträge, sonstige absetzbare Beträge), zusammen. Baukindergeld des Bundes und Eigenheimzulage nach dem Eigenheimzulagengesetz werden gemäß § 7 Abs. 2 KiTaG bei der

Einkommensermittlung nicht berücksichtigt. Lebt ein Kind mit nur einem Elternteil zusammen, tritt dieses an Stelle der Eltern.

## § 7
## Einsatz des Einkommens (§ 88 SGB XII)

Liegt das bereinigte Nettoeinkommen unter der Einkommensgrenze nach § 8 dieser Satzung, wird der Elternbeitrag in vollem Umfang durch die Hansestadt Lübeck übernommen.

In Fällen, in denen das bereinigte Nettoeinkommen über der ermittelten Einkommensgrenze liegt, ist ein Anteil von 20 %, des, die Einkommensgrenze übersteigenden, Nettoeinkommens für den Elternbeitrag einzusetzen. Etwaige Differenzbeträge zwischen dem einzusetzenden Nettoeinkommen oberhalb der Einkommensgrenze und dem zu zahlenden Elternbeitrag werden auf Antrag der Eltern durch die Hansestadt Lübeck übernommen.

## § 8
## Ermittlung der Einkommensgrenze

Die Einkommensgrenze wird nach § 7 Abs. 2 KiTaG in Verbindung mit § 85 SGB XII ermittelt. Sie setzt sich zusammen aus:

- einem Grundbetrag in Höhe der zweifachen Regelbedarfsstufe 1 nach der Anlage zu § 28 SGB XII,
- einem Familienzuschlag in Höhe von 70 % der Regelbedarfsstufe 1 für den nicht getrenntlebenden Ehegatten oder Lebenspartner sowie für alle im Haushalt lebenden Kinder, soweit sich diese nicht selbst unterhalten können,
- den angemessenen Kosten der Unterkunft.

## § 9
## Antragstellung

Ermäßigungsanträge sind von den Beitragspflichtigen bei der Hansestadt Lübeck zu stellen.

Werden Anträge sowohl auf soziale Ermäßigung wegen Unzumutbarkeit des Elternbeitrags als auch auf Geschwisterermäßigung gestellt, wird zunächst die Geschwisterermäßigung gewährt. Ist der verbleibende Elternbeitrag weiterhin nicht zuzumuten, wird der Elternbeitrag in einem zweiten Schritt weiter ermäßigt.

Die betreffende Kindertagesstätte bzw. der Einrichtungsträger werden über das Ergebnis des Bescheides an die Erziehungsberechtigten informiert.

## § 10
## Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01. August 2025 in Kraft, gleichzeitig tritt die Satzung der Hansestadt Lübeck zur sozialen Staffelung von Gebühren oder Entgelten für die Betreuung von Kindern in Kindertageseinrichtungen oder Kindertagespflegestellen vom 07. Februar 2023 außer Kraft.

Lübeck, den

Jan Lindenau
Bürgermeister

Hansestadt LÜBECK

# Prognoseberechnung hinsichtlich des Finanzierungsbedarf einer geänderten Satzung zur Ermäßigung von Beiträgen oder Entgelten in der Kindertagesbetreuung

**A. Verpflegungskostenzuschuss**

Für 5.551 Kinder, deren tägliche Betreuungszeit mindestens 6 Zeitstunden betrug, ist bis Juli 2025 ein Verpflegungskostenzuschuss in Form von monatlichen Abschlägen an die Einrichtungsträger zu zahlen. Die Gesamtsumme der monatlichen Abschläge beläuft sich hierbei auf 277.500 € pro Monat. Die Gesamthöhe der zu zahlenden Abschläge für das Haushaltsjahr 2025 (Januar bis Juli) beläuft sich auf **1.942.850 €.**

**B. Entgeltermäßigung und Geschwisterermäßigung von 100 %**

Mit Stand Januar 2025 wurden in der Hansestadt Lübeck rund 8.500 Kinder in Einrichtungen und Kindertagespflege betreut. Hiervon erhielten 2.040 Kinder eine Entgeltermäßigung von 100 Prozent. Darüber hinaus erhielten weitere 400 Kinder eine hundertprozentige Ermäßigung nach der Geschwisterregelung. Dies ergibt eine absolute Anzahl von rund 2.500 Kindern.
Die durchschnittliche wöchentliche Betreuungszeit liegt bei rund 40 Stunden (Quelle: Verwaltungsbereich des KitaPortals, Stand der Auswertung: Januar 2025). Dies entspricht einem maximalen monatlichen Elternbeitrag von 232,- € bei Krippenkindern (5,80 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde).
Auf Grundlage vorstehender Faktoren ergibt sich nachstehende Berechnung:

232 € maximaler Elternbeitrag x 2.500 Kinder x 12 Monate = **6.960.000 €**

*Hinweis:*
*Der tatsächliche Mittelbedarf dürfte bei einer unveränderten Anzahl an Anspruchsberechtigten geringer ausfallen, da in vorstehender Berechnung ausschließlich der maximale Elternbeitrag von 5,80 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde, für unter dreijährige Kinder als Berechnungsgröße herangezogen wurde.*

**C. Geschwisterermäßigung 50 %**

Familien von 1.200 Kindern erhalten eine einkommensunabhängige Geschwistermäßigung in Höhe von 50 % der Elternbeiträge (Stand: Januar 2025). Soweit man auch hier wieder einen maximalen monatlichen Elternbeitrag von 232 € bei Krippenkindern (vgl. Punkt B) anlegt, ergeben sich folgende jährliche Belastungen:

116 € Elternbeitrag (50 % von 232 €) x 1.200 Kinder x 12 Monate = **1.670.400 €.**

*Hinweis:*
*Der tatsächliche Mittelbedarf dürfte bei einer unveränderten Anzahl an Anspruchsberechtigten geringer ausfallen, da in vorstehender Berechnung ausschließlich der maximale Elternbeitrag von 5,80 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde, für unter dreijährige Kinder als Berechnungsgröße herangezogen wurde.*

**D. Beitragsdeckel**

Die vertraglich vereinbarten Wochenbetreuungsstunden belaufen sich auf insgesamt 317.490 Stunden, wovon 78.130 wöchentliche Betreuungsstunden auf Kinder im Krippenbereich und 239.360 wöchentliche Betreuungsstunden auf Künder, die das dritte Lebensjahr vollendet haben, entfallen. Von der Gesamtzahl der betreuten Kinder in Lübeck sind 2.500 Kinder in Abzug zu bringen, die entweder eine vollständige Entgeltermäßigung oder eine hundertprozentige Geschwisterermäßigung erhalten.
Bei einem einheitlichen Beitragsdeckel in Höhe von 5 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde – unabhängig vom Kindesalter (unterschiedliche Elternbeiträge für U3 / Ü3 Kinder) – und unter der Maßgabe, dass die Beitragsausfälle von Einrichtungsträgern und Kindertagespflegepersonen bis zur jeweiligen Höchstgrenze nach § 31 KiTaG kompensiert werden entsteht ein Mittelbedarf von rund **1.905.000 € jährlich.**
Mit Umsetzung des Beitragsdeckels ab August 2025 würde für das Jahr 2025 ein Mittelbedarf in Höhe von rund **794.000 €** entstehen.

**E. Reduzierung des Einkommenseinsatzes von 30 % auf 20 %**

Aktuell werden Familien von -47 Kindern teilermäßigt (Stand: Januar 2025). Eine Teilermäßigung erfolgt, wenn das zu berücksichtigende Familieneinkommen geringfügig oberhalb der Einkommensgrenze für eine Vollermäßigung liegt. Für die Mittelprognose wird davon ausgegangen, dass bei einer Reduzierung des Einkommenseinsatzes auf 20 % diese Teilermäßigungen zu Vollermäßigungen werden. Dies würde, bei der Annahme, dass es sich hierbei ausschließlich um Kinder im U3 Bereich handelt und von einer durchschnittlichen Wochenbetreuungszeit von 40 Stunden auszugehen ist, zu einem Mittelbedarf in Höhe von **125.280 € für das Jahr 2025** bzw. **300.672 € für die Folgejahre** führen.

*Hinweis:*
*Der tatsächliche Mittelbedarf dürfte bei einer unveränderten Anzahl an Anspruchsberechtigten geringer ausfallen, da in vorstehender Berechnung ausschließlich der maximale Elternbeitrag von 5,80 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde, für unter dreijährige Kinder als Berechnungsgröße herangezogen wurde.*

Tabellarische Übersicht der Mittelbedarfe

*Finanzbedarf bei Fortsetzung der aktuellen Regelungen*

| **Jahr** | **2025** | **2026 ff** |
|---|---:|---:|
| Entgeltermäßigung und Geschwisterermäßigung 100% | 6.960.000 € | 6.960.000 € |
| Geschwisterermäßigung 50 % | 1.670.400 € | 1.670.400 € |
| Verpflegungskostenzuschuss | 3.330.000 € | 3.330.000 € |
| **Gesamt** | **11.960.400 €** | **11.960.400 €** |

*Voraussichtlicher Finanzbedarf bei Umsetzung des Satzungsentwurfs*

| **Jahr** | **2025** | **2026 ff** |
|---|---:|---:|
| Entgeltermäßigung und Geschwisterermäßigung 100% | 6.960.000 € | 6.960.000 € |
| Geschwisterermäßigung 50 % | 1.670.400 € | 1.670.400 € |
| Beitragsdeckel | 793.734 € | 1.904.960 € |
| Einkommenseinsatz 20 % | 54.520 € | 130.848 € |
| ***Gesamt*** | ***9.478.654 €*** | ***10.666.208 €*** |

*Der anteilige Verpflegungskostenzuschuss bis 07/2025 in Höhe von 1.942.500 € wird aus dem Produkt 365001 beglichen.*

*Aktuelle Finanzplanung / Finanzierung*

| | **2025** | **2026 (mittelfristige Planung)** |
|---|---:|---:|
| Kto: 5331001 (Jugendhilfe außerhalb von Einrichtungen) | 8.500.000 € | 8.600.000 € |
| Kto: 581190 (innerstädt. Verrechnung für städt. Kitas) | 850.000 € | 850.000 € |
| **Gesamt:** | **9.350.000 €** | **9.450.000 €** |

Voraussichtliche Mehraufwendungen bei Umsetzung des Satzungsentwurfs

| | **2025** | **2026 (mittelfristige Planung)** |
|---|---:|---:|
| Haushaltsmittelansatz | 9.350.000 € | 9.450.000 € |
| Prognostizierte Aufwandshöhe | 9.478.654 € | 10.666.208 € |
| **Mehraufwand** | **~ 128.654 €** | **~ 1.216.208 €** |

gfa | public GmbH
Schwedter Straße 9A
10119 Berlin

www.gfa-public.de

Ihre Ansprechperson:
Dr. Corinna Funke
Managerin
cf@gfa-public.de
+49 176.72434316

**Bericht**
DATUM 21.02.2025

Hansestadt Lübeck

# Begleitung bei der Erstellung neuer Satzungen zur Regelung der Kostenbeteiligung in der Kindertagesbetreuung

## Inhalt


| | | |
|---|---|---|
| A.1 | Einleitung und Vorgehen | 3 |
| A.2 | Ergebnisse des Beteiligungstermins | 3 |
| A.2.1 | Lübecker Beitragsdeckel | 4 |
| A.2.2 | Niedrigerer Einkommenseinsatz | 5 |
| A.2.3 | Digitaler Beitragsermäßigungsrechner | 6 |
| A.2.4 | Bonus für besondere Lebenslagen | 7 |
| A.3 | Fragen und Antworten zum Satzungsentwurf | 9 |


### Abbildungsverzeichnis


| | |
|---|---|
| Abbildung 1: Übersicht über das Vorgehen | 3 |
| Abbildung 2: Ergebnisse Bewertung "Lübecker Beitragsdeckel" | 4 |
| Abbildung 3: Veranschaulichung Digitaler Beitragsermäßigungsrechner | 6 |
| Abbildung 4: Ergebnisse Bewertung "Digitaler Beitragsermäßigungsrechner" | 6 |
| Abbildung 5: Ergebnisse Bewertung "Niedrigerer Einkommenseinsatz" | 5 |
| Abbildung 6: Ergebnisse Bewertung "Bonus für besondere Lebenslagen" | 7 |

## A.1 Einleitung und Vorgehen

Die Hansestadt Lübeck hat sich im Laufe des Jahres 2024 in einem intensiven Beteiligungsprozess zu einem neuen Arrangement der Kostenbeteiligung von Eltern an der Kindertagesbetreuung entschlossen. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses befinden sich nun im Zuge der Umsetzung. Ein wesentliches Ergebnis ist die Entscheidung, die Neuregelungen in Form zweier Satzungen in übersichtlicher Weise und zusammenzuführen; damit lösen die Satzungen die bisher in einer Mehrzahl an Dokumenten beschriebenen Rechte, Pflichten und Verfahrensweisen ab und vereinheitlichen die Umgangsweise zwischen den verschiedenen Erbringern von Betreuungsleistungen:

1. Satzung der Hansestadt Lübeck zur sozialen Staffelung von Gebühren oder Entgelten für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung

Diese Satzung richtet sich in adressatengerechter Weise an die Eltern der Hansestadt Lübeck und regelt deren individuellen Rechte und Pflichten.

2. Satzung der Hansestadt Lübeck zur Kindertagesbetreuung in Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege

Diese Satzung richtet sich an die Trägerinnen der Kindertagesbetreuung und die in der Kindertagespflege tätigen Personen.

Der Entwurf der an die Elternschaft gerichteten Satzung der Hansestadt Lübeck zur sozialen Staffelung von Gebühren oder Entgelten für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung wurde in einem zweiten **Beteiligungstermin am 19. Februar 2025 den Stakeholdern der Stadtgemeinschaft – Eltern, Trägern, Politik und Verwaltung** vorgestellt und offen reflektiert. Das im Rahmen des Termins gesammelte Feedback floss ein in die finale Ausgestaltung des Satzungsentwurfs.

Abbildung 1: Übersicht über das Vorgehen

## A.2 Ergebnisse des Beteiligungstermins

In den folgenden Kapiteln werden die vier Vorschläge des Satzungsentwurfs vorgestellt, die am 19.02.2025 im Rahmen eines Beteiligungstermins in Anwesenheit der Senatorin Frau Monika Frank durch den Abteilungsleiter der Fachbereichsdienste Herrn Björn Dührkoop präsentiert und von Vertretern aus vier Interessensgruppen bewertet und diskutiert wurden. An dem Termin nahmen drei Vertreter*innen der Verwaltung,

fünf Vertreter*innen der Politik, sieben Vertreter*innen der Träger und zwei Vertreter der Elternschaft teil. Die Moderation des Termins erfolgte durch Dr. Corinna Funke von gfa I public.

Nach der Vorstellung der Ideen werden die jeweiligen Bewertungs- und Diskussionsergebnisse zusammengefasst und darauf aufbauend Empfehlungen für die weitere Satzungserstellung abgeleitet.

### A.2.1 Lübecker Beitragsdeckel

Die Hansestadt Lübeck sieht vor, den nach § 31 KiTaG zu entrichtenden Elternbeitrag für Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege, welcher momentan bei 5,80 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde für Kinder U3 und 5,66 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde für Kinder Ü3 liegt, zu ermäßigen. Der „Lübecker Beitragsdeckel“ soll dabei künftig unabhängig des Kindesalters auf 5,00 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde verringert werden. Ausgehend von einer Betreuungszeit von 40 Stunden pro Woche würde dies einer monatlichen Entlastung der Familien von 32,00 € für ein U3 Kind und 26,40 € bei einem Ü3 Kind entsprechen.

Hierdurch entstehende Beitragsausfälle werden bis zur Höhe der Höchstwerte nach § 31 I KiTaG den Einrichtungsträgern und Kindertagespflegepersonen durch die Hansestadt Lübeck erstattet. Grundlage hierfür bilden die im Verwaltungsbereich des KitaPortals SH hinterlegten Vertragsdaten. Die dabei entstehenden Mehraufwendungen für die Hansestadt Lübeck belaufen sich bei einem Beitragsdeckel von 5,00 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde auf ca. 1,9 Mio. Euro.[1]

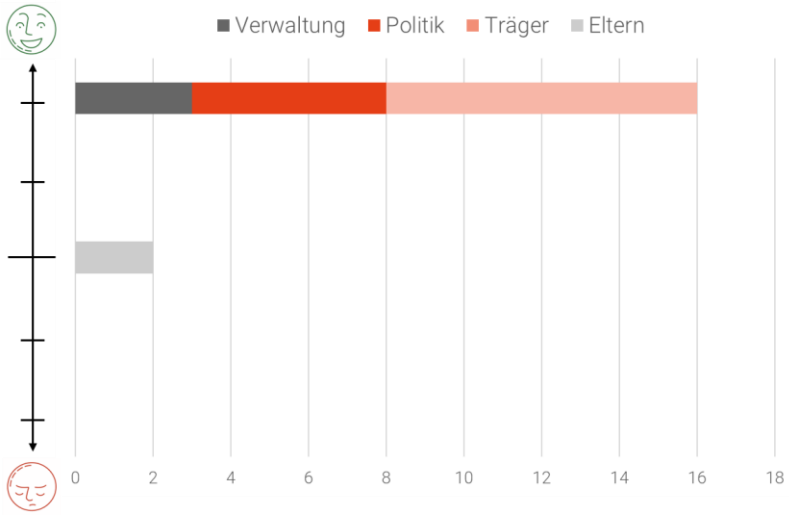



Abbildung 2: Ergebnisse Bewertung "Lübecker Beitragsdeckel"

Dieses Vorhaben wurde im Rahmen des Beteiligungstermins seitens der Anwesenden aus Verwaltung, Politik und Trägern auf Grund der daraus resultierende Entlastung für Familien als sehr positiv bewertet und kommentiert (siehe Abbildung 2). Auch die Elternvertreter betonten dies, vermerkten jedoch gleichzeitig, dass es durch steigende Verpflegungskosten langfristig dennoch zu einer Mehrbelastung von Familien, vor allem solchen mit höheren Einkommen kommen könnte.

[1] Grundannahmen: 8.500 Kinder; Betreuungszeit: 40h/Woche; abzgl. 2000 Kinder aktuell vollermäßigtes Entgelt,; abzgl. 400 Kinder mit Geschwisterermäßigung 100 %

In diesem Zuge lohnt sich ein Vergleich zwischen den durch das Auslaufen des Verpflegungszuschusses zur Verfügung stehenden Mittel von 2,4 Mio. Euro und den Aufwänden, der in der neuen Satzung vorgesehen Maßnahmen. Die durch den geplanten „Lübecker Beitragsdeckel" entstehenden Mehraufwendung von 1,9 Mio. Euro werden dabei noch von den Aufwänden der im Weiteren beschriebenen Vorhaben ergänzt. Daraus ergibt sich, dass die Höhe der von der Hansestadt Lübeck eingesetzten Mittel zur Entlastung von Familien in auf demselben Niveau bleibt. Jedoch verschiebt sich der Schwerpunkt der Entlastung entsprechend dem Bürgerschaftsbeschluss zugunsten von Familien mit niedrigen bis mittleren Einkommen, die keine Sozialleistungen beziehen.

**Empfehlung:** Im Hinblick auf die weitere Satzungserstellung wird auf Grund der breiten, positiven Resonanz die Einführung eines reduzierten Beitragsdeckels, welcher die unterschiedlichen Beitragshöhen für U3 und Ü3 nivelliert, weiterhin empfohlen.

### A.2.2 Niedrigerer Einkommenseinsatz

Nach § 7 KiTaG sind Elternbeiträge, die geringfügig die Einkommensgrenze übersteigen, insoweit zu ermäßigen, dass 50 Prozent des Einkommens über der Bemessungsgrenze den Familien verbleiben. Für den örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe besteht die Möglichkeit, hiervon zugunsten der Beitragspflichtigen abzuweichen.

Die Hansestadt Lübeck hat von dieser Öffnung bisher Gebrauch gemacht und festgelegt, dass 70 Prozent des Einkommens über der Bemessungsgrenze den Familien verbleiben; nur die übrigen 30 Prozent sind für die Kosten der Kinderbetreuung einzusetzen. Im Rahmen der neuen Satzung ist vorgesehen, den Einkommenseinsatz oberhalb der Einkommensgrenze um weitere zehn Prozentpunkte auf 20 Prozent abzuschmelzen.

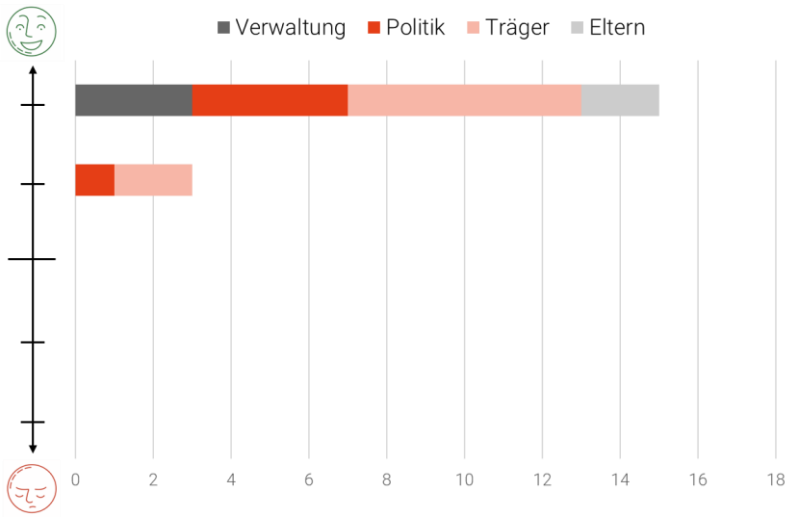



Abbildung 3: Ergebnisse Bewertung "Niedrigerer Einkommenseinsatz"

Der Vorschlag, den Einkommenseinsatz oberhalb der Einkommensgrenze auf 20 % zu verringern, wurde über alle Interessengruppen hinweg als positiv eingestuft (siehe Abbildung 3). Es erfolgten keine weitere Diskussion dazu und es wurden keine ergänzenden Hinweise ausgesprochen. Aus dem Grund wird empfohlen, ihn in der weiteren Erstellung der Satzung beizubehalten und entsprechend umzusetzen.

## A.2.3 Digitaler Beitragsermäßigungsrechner

Flankierend zum niedrigeren Einkommenseinsatz soll die Beitragsermäßigung verstärkt beworben werden, um die berechtigten Eltern besser als bisher zu erreichen. Hierfür soll neben der bereits derzeit möglichen digitalen Beantragung einer Beitragsermäßigung ein digitaler „Beitragsermäßigungsrechner“ für Familien auf der Website der Hansestadt zur Verfügung gestellt werden (siehe Abbildung 3).

| | |
|---|---|
| Eingabe (manuell durch Eltern/Familie) | |
| Anzahl der im Haushalt lebenden Personen: | 3 |
| Elternbeitrag: | 200 € |
| Berechnung (automatisch) | |
| Grundbetrag: | 1.126 € |
| Familienzuschlag: | 790 € |
| Anerkennungsfähige Mietobergrenze (§22 SGB II): | 761 € |
| Einkommensgrenze: | 2.677 € |
| **Volle Beitragspflicht zukünftig (bei 20%) ab:** | **3.677 €** |

Abbildung 4: Veranschaulichung Digitaler Beitragsermäßigungsrechner

Nach Eingabe der Anzahl der im Haushalt lebenden Personen und des eigenen Elternbeitrags informiert der Beitragsermäßigungsrechner die Nutzenden anhand einer groben Einschätzung darüber, ob angesichts ihres Haushaltseinkommens eine Antragsstellung auf Beitrags-Ermäßigung sinnvoll ist. Dafür berechnet der Ermäßigungsrechner die Spanne zwischen der Einkommensgrenze, ab der der Elternbeitrag vollständig entfällt, und der Grenze, ab der der volle Beitrag gezahlt werden muss. Befindet sich das Einkommen der Familie innerhalb dieser Spanne, kann sich eine Antragsstellung lohnen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass dies im Falle einer Antragsstellung keine Garantie auf eine tatsächliche Ermäßigung bedeutet. Ziel des Rechners ist es, Familien dazu zu motivieren, das Angebot der Beitragsermäßigung in Erwägung zu ziehen und nicht ungenutzt zu lassen.

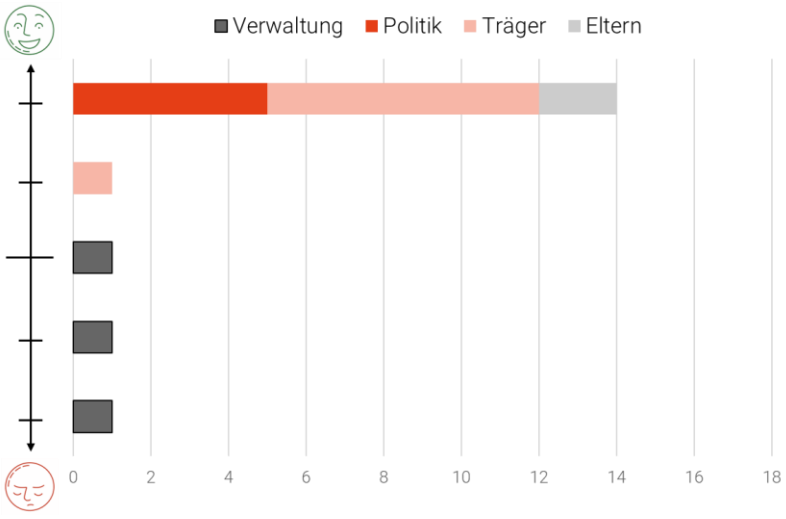



Abbildung 5: Ergebnisse Bewertung "Digitaler Beitragsermäßigungsrechner"

Während die Vertreter*innen von Politik, Trägern und Elternschaft die Idee sehr positiv bewerteten, betrachteten die Vertreter*innen aus der Verwaltung diese eher kritisch (siehe Abbildung 4). Grund dafür ist ihr Bedenken, dass es zu Unzufriedenheit bei Familien kommen könnte, wenn diese sich auf Grund des Rechners und der angegebenen Einkommensspanne dazu entscheiden, einen Antrag auf Ermäßigung zu stellen, aber nach eingehender Prüfung des Antrages keinen Anspruch auf eine Ermäßigung haben.

Um diesem Risiko entgegenzuwirken, wird, wie im Rahmen der Plenumsdiskussion erörtert, empfohlen, ein klares Erwartungsmanagement darüber zu betreiben. Der digitale Beitragsermäßigungsrechner dient lediglich dem Zweck, Familien zur Antragsstellung zu motivieren, indem er eine erste grobe Einschätzung zu den Einkommensgrenzen je nach Haushaltskonstellation und Beitragshöhe abgibt. Um Nutzende noch weiter zu unterstützen, wird empfohlen, dem Rechner die Information beizufügen, welche Einkommensarten bei der Berechnung der Ermäßigung berücksichtigt werden – beispielsweise Kindergeld oder Unterhaltszahlungen. Ein weiterer Gegenstand der Diskussion war die Bewerbung des Ermäßigungsrechner. Als Ergebnis der Aussprache wird empfohlen den Link zum digitalen Beitragsrechner nicht nur auf der Website der Hansestadt sondern auf den Websites der KiTas zu platzieren.

**Empfehlung: Die Einrichtung eines Beitragsermäßigungsrechners stellt einen ersten geeigneten Schritt in Richtung eines integrierten digitalen Elternbeitragsprozess dar. Langfristig ist aus Sicht einer verbesserten Usability jedoch empfohlen, die Beitragsermäßigung direkt in den Prozess der Kostenbescheidung zu integrieren, um Eltern einen nahtlosen Prozess zu ermöglichen und möglichst alle Familien mit Ermäßigungsanspruch zu erreichen.**

### A.2.4 Bonus für besondere Lebenslagen

Als zusätzliche Unterstützungsmaßnahme in herausfordernden Lebenssituationen ist vorgesehen, Familien mit behinderten Kindern auf Antrag eine Entlastung bei den Elternbeiträgen von monatlich 20 € bzw. 10 € (abhängig von der Geschwisterkindermäßigung) zu gewähren. Hierfür wäre ein Antragsverfahren erforderlich, bei dem potenzielle Anspruchsberechtigte die Behinderung ihres Kindes durch ein entsprechendes Gutachten nachweisen müssen.

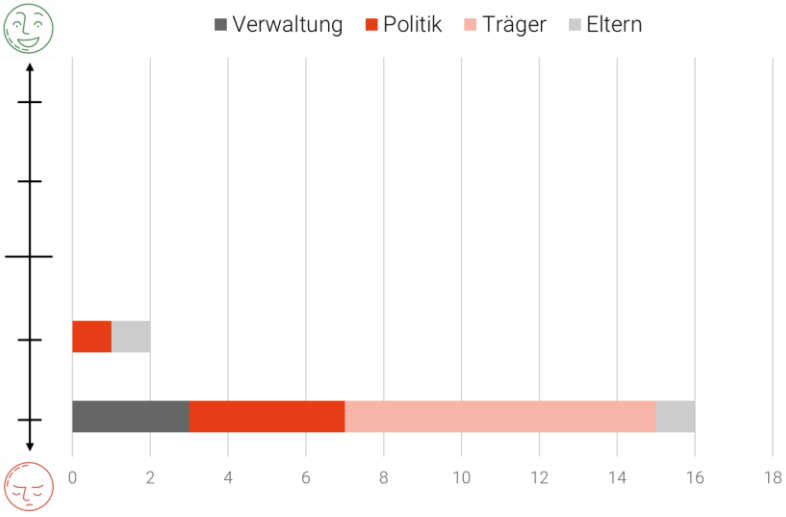



Abbildung 3: Ergebnisse Bewertung "Bonus für besondere Lebenslagen"

In der Bewertung sowie der Plenumsdiskussion stieß der Vorschlag auf überwiegend kritische Stimmen (siehe Abbildung 6). Zwar wurde die grundsätzliche Absicht, Familien in herausfordernden Lebenslagen zu unterstützen, positiv hervorgehoben, jedoch wurden mehrere Bedenken geäußert. So wurde der

Antragsprozess als zu aufwändig empfunden, insbesondere weil für Kinder im Kitaalter häufig noch keine eindeutige Diagnose vorliegt. Auch der erwartete Verwaltungsaufwand wurde als unverhältnismäßig hoch eingeschätzt, während die damit verbundene finanzielle Entlastung als zu gering angesehen wurde.

**Empfehlung:** Es wird empfohlen, den Bonus für besondere Lebenslagen auf Grund des kritisch bewerteten Verhältnisses zwischen Aufwand und Entlastung in der weiteren Erstellung der Satzung nicht zu berücksichtigen.

## A.3 Fragen und Antworten zum Satzungsentwurf

Die folgenden Verständnisfragen zum Satzungsentwurf wurden im Verlauf des Beteiligungstermins eingebracht und beantwortet.

1. Wird die durch den Beitragsdeckel entstehende Beitragsdifferenz über das Budget an die Träger ausgezahlt?

   Ja, die Beitragsdifferenz wird kompensiert.

2. Wie wird die Anzahl der Kinder erfasst?

   Grundlage hierfür ist die Datenbank des KitaPortals SH. Die Abschlagszeiträume sind der 01.08 und der 31.12. Bei einer unterjährigen An- und Abmeldung können Träger dies über ein schlankes Verfahren per Email melden.

3. Wird der Lübecker Beitragsdeckel fest oder dynamisch angesetzt?

   Der Lübecker Beitragsdeckel wird auf 5,00 € pro wöchentlicher Betreuungsstunde festgesetzt. Im Falle einer veränderten Landesfinanzierung, erheblicher Kostenentwicklungen kann die Bürgerschaft jedoch eine Anpassung des Betrags erwirken.

4. Warum gibt es keinen Bonus für Alleinerziehende?

   Die Möglichkeit eines Bonus für Alleinerziehende wurde eingehend geprüft. Dabei wurde jedoch deutlich, dass die Umsetzung mit erheblichen bürokratischen Hürden bei gleichzeitigen Unsicherheiten verbunden wäre und somit nicht nur den administrativen Aufwand stark erhöhen, sondern auch die Effektivität und Fairness der Ermäßigung beeinträchtigen würde. Aus diesem Grund wurde – nach sorgfältiger Abwägung aller Faktoren – entschieden, diesen Ermäßigungsweg nicht weiter zu verfolgen.

5. Zählt Kindergeld im Rahmen der Berechnung der Beitragsgrenze als Einkommen?

   Ja, Kindergeld und Unterhaltszahlungen zählen hierbei als Einkommen.

6. Gilt die Mietobergrenze im Rahmen der Berechnung der Beitragsgrenze auch bei Wohneigentum ohne Kreditbelastung?

   In diesem Falle würden die kalten Nebenkosten bis maximal zur Mietobergrenze angerechnet.

7. Wird es eine Beitragsrückerstattung bei Betreuungsausfall geben?

   Derzeit ist dies nicht Teil der Satzung. Die Idee wird aber aufgenommen und zusammen mit der Elternvertretung auf ihre unbürokratische Umsetzbarkeit und den damit verbundenen Aufwand geprüft-

gfa | public

Dieses Material steht unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung – Nicht-kommerziell – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13909-01**
**öffentlich**

**Lübeck, 14.03.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**4.041.7 - Lübecker Museen**

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

## Austauschvorlage: Annahme einer privaten Sachspende (Gemälde »Markt mit Rathaus und Marienkirche« von Cornelis Springer) zugunsten des Museums Behnhaus Drägerhaus

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

Die dem Museum Behnhaus Drägerhaus angebotene Sachspende im Wert von 350.000 Euro, das Gemälde »Markt mit Rathaus und Marienkirche« von Cornelis Springer (1870), wird angenommen.

**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:
Die Belange von Kindern und Jugendlichen werden durch die Annahme der Schenkung nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja (Anlage 1)

| | |
|---|---|
| | ☐ Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | ☒ Nein<br>☐ Ja – Begründung: |
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | |

**Begründung:**

Für die Annahme der privaten Einzelspende über 350.000 Euro ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung zuständig.

Im Oktober 2024 bot das Auktionshaus Lempertz in seiner Berliner Dependance auf einer Auktion das Gemälde »Markt mit Rathaus und Marienkirche« von Cornelis Springer an (Auktion 1262, Lot 16). Das Gemälde war von 1940 bis 2004 Teil der Sammlung des Museums Behnhaus Drägerhaus, wurde dann an die Erben von Viktor von Ephrussi restituiert und gelangte über eine Auktion bei Sotheby's London in eine deutsche Privatsammlung. Diese stand nun zum Verkauf und das Museum Behnhaus Drägerhaus war an einem Rückkauf und damit dauerhaften Verbleib der eindrucksvollen und kulturhistorisch wichtigen Lübeck-Ansicht sehr interessiert. Dankenswerterweise bot ein Mäzen an, das Gemälde auf der Auktion zu erwerben und es anschließend der Hansestadt Lübeck für die Sammlung im Museum Behnhaus Drägerhaus zu schenken. Er konnte Ende Oktober erfolgreich auf das Bild bieten und bot in einem Schreiben vom 12. Dezember 2024 die Schenkung des Gemäldes an. Der Schenkende möchte anonym bleiben.

Die Rückkehr dieser bedeutenden Lübecker Stadtansicht ins Museum Behnhaus Drägerhaus wäre ein großer Glücksfall. Zur Wiedereröffnung des sanierten Behnhauses im Sommer 2025 könnte das Gemälde an seinem alten Sammlungsort und zugleich in neuem Kontext präsentiert werden. Alte Stadtansichten Lübecks wie Elias Diebels Holzschnitt von 1552 zeigen in der Regel eine Gesamtansicht der Stadt als Vedute. In der »Moderne« – also ab etwa 1800 – richten die Künstler ihren Blick mehr und mehr auf Details der Stadt. Nicht mehr die Gesamtansicht mit allen sieben Türmen prägt die Bilder, sondern das Herausgreifen einzelner Bauwerke oder architektonischer Elemente. Diese verweisen im besten Falle auf das Ganze der Stadt. So muss man die Lübeck-Ansichten des 19. und 20. Jahrhunderts danach befragen, welche Idee der Stadt in der jeweiligen Detailansicht dargestellt ist. In der Sammlung des Museums Behnhaus Drägerhaus finden sich neben Lübeck-Ansichten »heimischer« Künstler zwei Darstellungen auswertiger Künstler: Lyonel Feiningers Gemälde »Lübeck. Alte Häuser« aus dem Jahr 1931 und Oskar Kokoschkas »Jakobikirche in Lübeck« von 1958. Das dritte Gemälde in dieser kleinen Serie von Lübeck-Bildern auswärtiger Künstler war bis 2004 Cornelis Springes Ansicht des Lübecker Marktes mit Marienkirche von 1870. Das Gemälde war 1940 für Lübeck erworben worden. Es stammte aus der Wiener Sammlung Ephrussi, wo es 1938/39 beschlagnahmt worden war. Als NS-verfolgungsbedingte Beschlagnahme war das Gemälde nach dem Washingtoner Abkommen restitutionspflichtig. Die Hansestadt Lübeck restituierte das Gemälde daher 2004 an die Erben nach Viktor Ephrussi. Seitdem befand sich lediglich das auf den 21. Juni 1868 datierte Aquarell Springers in der Lübecker Sammlung. Bei diesem dürfte es sich um die weitgehend vor Ort entstandene Vorstudie zum Gemälde handeln.

Die Bedeutung von Springers Gemälde für die Lübecker Sammlung ist hoch. Auf dem zur Eröffnung des Drägerhauses 1981 erschienenen Katalog »Kunst und Kultur Lübecks im 19.

Jahrhundert« schmückte das Bild den Titel. Der damalige Museumsdirektor Wulf Schadendorf schrieb im genannten Katalog zu Springers Lübeck-Ansicht (S. 281): »Die beiden schönsten Lübeck-Ansichten des Jahrhunderts stammen nicht von einheimischen Künstlern.« Neben einem Bild des Berliners August Haun nennt er Springers Bild (S. 282): »Die zweite wichtige Ansicht stammt von dem bedeutendsten niederländischen Architekturmaler des 19. Jahrhunderts. Am 21. Juni 1868 zeichnet und aquarelliert Cornelis Springer auf dem Lübecker Markt die Ansicht des Rathauses mit der dahinter aufragenden Marienkirche, davor das bunte Markttreiben, zwei Jahre später ist das monumentale Bild im Atelier fertiggestellt. Weiß, gelb, grau und rot erheben sich die Architekturen unter einem hellen Himmel, der Vordergrund ist breit ausgedehnt mit Figuren bedeckt, eine Staffage, die zusammengesucht und z. T. nicht einmal lübsch sein mag, die aber nicht hindert, daß wir es mit der würdigsten Darstellung zu tun haben, die dieser großartige Platz jemals gefunden hat.«

Mit der Möglichkeit, das Gemälde von Cornelis Springer nun für die Lübecker Sammlung im Museum Behnhaus Drägerhaus zurückzuerhalten, schließt sich ein Bogen: Das Gemälde wurde 1940 zu Unrecht in die Lübecker Sammlung aufgenommen. Als NS-verfolgungsbedingt entzogenes Werk erhielt es aufgrund seines Motivs dennoch einen wichtigen Platz in der Sammlung des Behnhauses. Die Hansestadt Lübeck stellte sich 2004, als der unrechtmäßige Erwerb des Bildes klar wurde, ihrer Verantwortung und restituierte es an die rechtmäßigen Besitzer. Wenn nun ein rechtmäßiger Erwerb des Gemäldes in Form einer Schenkung möglich wird, ließe sich das Bild dauerhaft für Lübeck sichern. Gemeinsam mit dem Aquarell Springers sowie anderen historischen Lübeck-Ansichten wäre die Serie von Bildern der Hansestadt Lübeck wieder geschlossen.

**Anlagen:**
Anlage 1: Provenienz_Gemälde_C.Springer

Senatorin Monika Frank

LÜBECKER MUSEEN

# Schenkungsangebot an das Museum Behnhaus Drägerhaus
# Cornelis Springer, »Markt mit Rathaus und Marienkirche« (1870)

Cornelis Springer
Markt mit Rathaus und Marienkirche
Öl auf Leinwand
1870
Signiert: CS Springer 1870
Ehemalige Lübecker Inv.Nr. 6918

## Provenienz

| | |
|---|---|
| 1870 | Cornelis Springer (1817-1891) |
| 24.02.1870 – unbekannt | J. D. Dreyer, Bremen, angekauft von Cornelis Springer für 1.400,- ndl. Gulden |

*J. D. Dreyer ist ab dem 24. Juni 1868 mit Springer in Lübeck (ankommende Fremde in Düffckes Hotel). 1868 entsteht auch das Aquarell mit der Ansicht des Marktes (Inv. Nr. 1991/A78). Dreyer scheint demnach Auftraggeber des Gemäldes zu sein.*
*Das Bild ist 1870 in Antwerpen (Salon d'Anvers) ausgestellt (Nr. 878, ohne Besitzangabe) und 1873 in Wien (Nr. 128, Besitzer Ignaz Ephrussi).*

| | |
|---|---|
| unbekannt – April 1938 | Viktor von Ephrussi, Wien (1860-1945) |
| frühestens ab April 1938 – 01.12.1939 | Kunsthistorisches Museum, Wien, beschlagnahmt im Palais Ephrussi, Wien, von Behörde überwiesen |
| 01.12.1939 | Galerie St. Lukas, angekauft vom Kunsthistorischen Museum Wien, für 1.700,- RM |
| frühestens 1940 – 2004 | Museum für Kunst und Kulturgeschichte Lübeck |
| 2004 | Erben nach Viktor Ephrussi, restituiert |
| seit 16.11.2004 | Privatbesitz, erworben auf der Auktion von Sotheby's, London für 364.000 GBP (423.241€) |
| 2004-2024 | Privatbesitz Westfalen |
| 2024 | Auktion 1262 Lempertz, Berlin - erworben von einem Lübecker Privatsammler, Schenkungsabsicht ans Museum Behnhaus Drägerhaus |

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13912**
**öffentlich**

**Lübeck, 22.01.2025**

## Vorlage
## -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**4.401 - Schule und Sport**

**Bearbeitung: Claudia Weiß (E-Mail: Claudia.Weiss@luebeck.de Telefon: 122-4030)**

# Reparatur und Umbau der Viermastbark PASSAT Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Interessenbekundung der Hansestadt Lübeck am Bundesprogramm "KulturInvest", Förderrunde 2025

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 03.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Ausschuss für Kultur und Denkmalpflege | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 17.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 20.03.2025 | Schul- und Sportausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Bürgerschaft nimmt die vorliegende Machbarkeitsstudie einschließlich Kostenschätzung für die Reparatur und den Umbau der PASSAT (Anlage 2) zur Kenntnis.

2. Die Bürgerschaft begrüßt das in der Studie vorgeschlagene Vorgehen einer werftseitigen Reparatur der PASSAT einschließlich Umbau sowie energetischer und barrierefreier Ertüchtigung mit dem Ziel des langfristigen Weiterbetriebs der PASSAT auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse und Empfehlungen.

3. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Umsetzung des Vorhabens „Reparatur und Umbau der Viermastbark PASSAT“ durch folgende Schritte weiter voran zu treiben:

   a) Beauftragung der Erstellung einer EW-Bau einschließlich Kostenberechnung nach DIN 276 auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie als Voraussetzung für die Fördermittelbeantragung.

   b) Einreichung eines Förderantrags zum Bundesprogramm „KulturInvest“ der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM), Förderrunde 2025.

   c) Eruierung weiterer Finanzierungsmöglichkeiten über Drittmittel: Fördermittelantragstellung bei weiteren Förderprogrammen auf Landes-, Bundes- oder EU-Ebene sowie Akquirierung von Stiftungs- und Spendenmitteln mit dem Ziel der 100%-igen Kofinanzierung der Reparatur und des Umbaus der Viermastbark PASSAT.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 - Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 - Recht, Passivbesteuerung | keine rechtlichen Bedenken |
| 4.491 - Archäologie und Denkmalpflege | Zustimmung |
| 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung | Zustimmung |
| 5.691 - Lübeck Port Authority | Zustimmung |

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

[ ] Ja
[x] Nein- Begründung:
keine Betroffenheit

Die Maßnahme ist:

[ ] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[ ] Nein
[x] Ja – Begründung:
u.a. ist geplant, die Beheizung von Öl auf Wärmepumpe umzurüsten

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

**Begründung:**

## 1. Anlass

Die Viermastbark PASSAT liegt seit 1959 in Lübeck-Travemünde und ist auf ihrem aktuellen Liegeplatz an der Mündung der Trave zur Ostsee ein Wahrzeichen und touristischer Anziehungspunkt der Hansestadt Lübeck. Seit 1966 ist sie als Museumsschiff auf und unter Deck erlebbar. 1978 wurde sie unter Denkmalschutz gestellt. Neben der Nutzung als maritimes Museum wird die PASSAT heute auch als Veranstaltungsort, als Ort für amtliche und nichtamtliche Eheschließungen sowie für Übernachtungen genutzt.

Die Viermastbark PASSAT wurde 1911 in der Werft Blohm & Voss in Hamburg gebaut. Nach ihrer Außerdienststellung und dem Ankauf durch die Hansestadt Lübeck 1959 für 315.000,00 Mark wurden erste Restaurierungsarbeiten und Anpassungen vorgenommen, um sie als Museumsschiff nutzen zu können. Von August 1997 bis Mai 1998 wurde die

PASSAT auf der Lübecker Flender-Werft für 6,78 Mio. DM saniert. Seither wurden am Liegeplatz diverse Unterhaltungsmaßnahmen oberhalb der Wasserlinie durchgeführt, wie z.B. Decksanierungen und Wartungen von Mast und Takelage. Aus einem, vor dem Hintergrund des zuletzt im Jahr 1997 erfolgten Werftaufenthalts, Ende 2019 in Auftrag gegebenen Gutachten geht hervor, dass die PASSAT nicht ohne einen Werftaufenthalt langfristig Instand gehalten werden kann. Es wird eine grundlegende Überholung und Modernisierung des Schiffes empfohlen. Die bestehenden Schäden können ausschließlich eingedockt behoben werden.

Nach einem Austausch mit dem Bereich Archäologie und Denkmalpflege, dem Verein „Rettet die Passat“ und Beteiligten der Schwesternschiffsanierung PEKING erfolgte u.a. eine Kartierung der denkmalgeschützten Elemente. Um die im Zuge des geplanten Werftaufenthalts notwendigen Sanierungsmaßnahmen ermitteln zu können, wurde im Juni 2024 ein Ingenieurbüro mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie einschließlich einer Kostenschätzung für die Reparatur der PASSAT beauftragt.

In der Machbarkeitsstudie (Anlage 2) wird eingangs ausgeführt, dass diverse Schäden am Hauptdeck der PASSAT inkl. Undichtigkeiten bestehen. Das Holzdeck wurde inzwischen mehrfach von der Lübeck Port Authority repariert und teilweise ersetzt. Die Unterkanten der Aufbauwände sind stark korrodiert. Die Takelage ist überholungsbedürftig und die Beschichtung des Schiffskörpers sowie der Aufbauten muss erneuert werden. Der Innenausbau entspricht nicht den aktuellen Brandschutzvorschriften. Brandschutztechnisch bestehen erhebliche Defizite im Bereich Notausgänge, Rauchzonen und Evakuierungsmöglichkeiten. Eine aktuelle Schadstoffbegutachtung ergab, dass das Schiff fast durchgehend mit Blei- und Chrom belastet ist. Weiter finden sich Asbest und künstliche Mineralfasern in Isolierungen und Dichtungen.
Die Machbarkeitsstudie schlägt vor, im Zuge der notwendigen Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen einen Umbau vorzunehmen, um eine kostenneutrale Wirtschaftlichkeit des Schiffes mit seinen vier Nutzungsbetrieben zu generieren, weitere Nutzungen für die breite Öffentlichkeit etablieren zu können und das Schiff so zu restaurieren, dass dieses langfristig für die Hansestadt Lübeck zuschussfrei betrieben werden kann. Hierbei soll die Nutzungsfläche insbesondere für den Ausstellungs- und Veranstaltungsbetrieb deutlich erweitert werden. Die Basisidee der Entwürfe ist, die Besucherströme klar zu lenken und die Wege innerhalb des Schiffes zu vereinfachen. Die modernen Anforderungen an den Brandschutz sollen berücksichtigt und die Qualität der Unterkünfte an Bord deutlich angehoben werden. Gleichzeitig soll der Zugang zum Schiff für die Besucher vereinfacht, die Nutzbarkeit der Veranstaltungsräume verbessert und der Energieverbrauch des Schiffes durch Umstellung der Heizungsversorgung von Ölbeheizung auf eine Wärmepumpe gesenkt werden. Zur barrierefreien Erreichbarkeit des Hauptdecks ist der Einbau eines Fahrstuhls geplant sowie der Einbau weiterer Treppen zur sicheren Entfluchtung in Notfalllagen. Die Werkstattflächen sollen zu Gunsten der Erweiterung der Ausstellungsflächen verkleinert werden.

Für die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Maßnahmen wurde eine Kostenschätzung erstellt, nach der sich die Gesamtinvestitionskosten für die Reparatur und den Umbau voraussichtlich auf brutto rund 25 Mio. Euro belaufen. Der hierin enthaltene Kostenanteil der zwingend für den Erhalt der PASSAT notwendigen Maßnahmen im Zuge eines Werftaufenthaltes beträgt brutto rund 20 Mio. Euro.

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter Ziff. 11.2 der Anlage 2 geäußerte Auffassung des Gutachters, wonach es sich bei der PASSAT nicht um eine bauliche Anlage handele, welche in den Geltungsbereich der Landesbauordnung fällt, einer rechtlichen Überprüfung nicht standhält.

## 2. Finanzierung und Überlegungen zur Kofinanzierung

Die finanzielle Ordnung der für die ersten Schritte erforderlichen Ausschreibung und Beauftragung eines Planungsbüros zur Erstellung einer EW-Bau für die PASSAT als Voraussetzung für die Fördermittelbeantragung erfolgt konsumtiv im Produktsachkonto 424004 5431007 Sachverständige, Gerichts- u.ä. Kosten (Anlage 1). Dort sind in 2025 entsprechende Mittel geordnet. Investive Mittel werden gemäß Zeitplan der Machbarkeitsstudie im Haushalt 2026 ff. eingeplant werden, für die es gilt, entsprechende Gegenfinanzierungen durch Drittmittel zu akquirieren.

Die Finanzierung der erforderlichen Reparatur und des Umbaus der PASSAT für voraussichtlich rund 25 Mio. Euro kann nur durch Einwerbung von Drittmitteln (Fördermittel, institutionelle und private Spendenmittel) gelingen. Sie bedarf aufgrund der Größenordnung der Kostenschätzung verschiedener „Säulen“.

Ein geeignetes und vielversprechendes Förderprogramm für die Finanzierung des Projektes könnte das Bundesprogramm „KulturInvest“ der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) sein. Gemäß der Förderhinweise 2024 beabsichtigt der Bund über dieses Förderprogramm, seine nationale Verantwortung für die Kulturentwicklung in Deutschland wahrzunehmen. Dazu sollen investive Maßnahmen (u.a. Modernisierung, Sanierung, Restaurierung, Um- oder Neubau) bei kulturellen Einrichtungen, Objekten und Kulturdenkmälern sowie Ausstellungen von gesamtstaatlicher Relevanz gefördert werden. Das Vorhaben muss dabei zum Ziel haben, die Kultur für eine breite Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Eine kommerzielle Nutzung darf nicht im Vordergrund stehen. Voraussetzung für eine Förderung im Rahmen des Programms ist insbesondere, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist, ein erhebliches Bundesinteresse festgestellt wird und ein nachvollziehbares sowie tragfähiges Betriebs-/ Nutzungskonzept vorliegt. Gefördert werden grundsätzlich Vorhaben mit einem Bundesanteil von mindestens 500.000,- Euro bis maximal 20 Mio. Euro. Mögliche Finanzierungsbeteiligungen des Bundes betragen insgesamt grundsätzlich bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Es ist davon auszugehen, dass die Förderhinweise 2025 ähnliche Vorgaben enthalten werden.

Für die Reparatur und den Umbau der PASSAT soll im Rahmen der Förderrunde 2025 ein Förderantrag gestellt werden. Der voraussichtlich erforderliche Nachweis des erheblichen Bundesinteresses kann sich bspw. aus der Würdigung eines Objektes als national bedeutsames Kulturdenkmal ableiten. Der Bereich Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck hat eine entsprechende Einordnung der PASSAT bereits in Aussicht gestellt. Für die auch für das Jahr 2025 zu erwartende Fördervoraussetzung des Nachweises eines tragfähigen Betriebs-/ Nutzungskonzepts gibt es bereits Überlegungen zur Ausweitung der Nutzung und Steigerung der Wirtschaftlichkeit der PASSAT, u.a. von Beteiligten der Kurbetriebe, der Lübeck und Travemünde Marketing GmbH, der Gewerbeschule Lübeck sowie dem Planungsbüro der Machbarkeitsstudie. Auf dieser Grundlage ist bereits eine professionelle Wirtschaftlichkeitsberechnung einschl. Finanzierungskonzept für die PASSAT beauftragt worden.

Daneben soll die Möglichkeit der Inanspruchnahme weiterer Fördermittel u.a. aus den Bereichen Denkmalschutz, Kultur und Tourismus geprüft werden. Darüber hinaus ist geplant, regionale und überregionale Stiftungen um Unterstützung zu bitten. Zudem soll auf der Internetseite der Hansestadt Lübeck ein Spendenaufruf für die Reparatur und den Umbau der PASSAT gestartet werden.

## 3. weiteres Vorgehen

Für die Beantragung von Fördermitteln wird idR eine Entwurfsunterlage-Bau (EW-Bau) einschließlich Kostenberechnung nach DIN 276 gemäß RZBau (Richtlinien für die Durchführung von Zuwendungsbaumaßnahmen) gefordert. Daher wird zeitnah ein Ausschreibungs-

verfahren zur Gewinnung eines geeigneten Planungsbüros für die Erstellung der entsprechenden EW-Bau erforderlich.

## 4. Zeitplanung

Hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung geht die Machbarkeitsstudie, vorbehaltlich einer gesicherten Finanzierung, von einer Realisierung in den Jahren 2025 (Planung) sowie 2026/2027 (Bauausführung) aus (Anlage 7).

## 5. flankierende Maßnahmen

Die Ortsabwesenheit der PASSAT im Zuge eines Werftaufenthaltes sollte für die notwendige Erneuerung des Stegs A, an dem die PASSAT liegt, und für dessen Anpassung an etwaige neue Erschließungswege genutzt werden. Für die Stegerneuerung können noch keine Kosten geschätzt werden. Hierfür ist zunächst ein Planungsbüro für die Erstellung einer Kostenberechnung zu gewinnen.

## 6. Fazit

Die Hansestadt Lübeck kann die PASSAT auf Basis der aktuellen baulichen Unterhaltung nicht Instandhalten. Werftaufenthalte sind bei Schiffen in einem regelmäßigen Turnus notwendig. Der letzte Werftaufenthalt liegt 28 Jahre zurück. Im Rahmen der anstehenden technischen und schiffbaulichen Arbeiten besteht die Notwendigkeit, die PASSAT an aktuelle Belange aus den Bereichen Klimaschutz, Brandschutz und Barrierefreiheit anzupassen. Zudem bietet sich die Chance, gleichzeitig Umbauten zu initiieren, die die PASSAT als Kulturdenkmal großflächiger und vielfältiger erlebbar und für die breite Bevölkerung sowie den Tourismus attraktiver machen.

Die Summe der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Maßnahmen ist geeignet, die PASSAT in die Lage zu versetzten, langfristig wirtschaftlich von der Hansestadt Lübeck betrieben werden zu können.

Die Einleitung der Arbeitsschritte auf Grundlage dieser Beschlussvorlage können als vorbereitende Maßnahmen verstanden werden. Hiermit wird der Weg eröffnet, bei Veröffentlichungen von geeigneten Förderprogrammen und nachfolgenden Antragsverfahren oder Projektaufrufen kurzfristig agieren zu können.

**Anlagen:**
Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen Planungskosten EW-Bau
Anlage 2: Machbarkeitsstudie PASSAT
Anlage 3: Generalplan PASSAT aktueller Bestand
Anlage 4: Generalplan PASSAT Entwurf Umbau
Anlage 5: Generalplan PASSAT Vergleich Altbestand – Umbau
Anlage 6: Kostenschätzung Reparatur und Umbau
Anlage 7: Rahmenterminplan

Senatorin Monika Frank

**Bereich: 4.401 Schule und Sport**
**Produkt: 424004 Passat**

**Anlage zur Vorlage vom**
**VO-Nr.: VO/2025/13912**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

**KONSUMTIV**

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Erträge | | | | |
| Aufwendungen | **-300.000,00** | -200.000,00 | -180.000,00 | |
| Saldo Ergebnisplan | **-300.000,00** | **-200.000,00** | **-180.000,00** | **0,00** |
| Einzahlungen | | | | |
| Auszahlungen | **-300.000,00** | -200.000,00 | -180.000,00 | |
| Saldo Finanzplan | **-300.000,00** | **-200.000,00** | **-180.000,00** | **0,00** |

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

| Haushaltsjahr 2025 | Produktsachkonten Bezifferung | Bezeichnung | Ergebnisplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Minder) Erträge: | | | |
| (Mehr) Erträge: | | | |
| (Minder) Aufwendungen: | | | |
| Aufwendungen: | 424004 000.5431007 | Bark Passat/ Sachverst.-, Gerichts- u.ä. Kosten | **-300.000,00** |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **-300.000,00** |

| | Produktsachkonten Bezifferung | Bezeichnung | Finanzplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Minder) Einzahlungen: | | | |
| (Mehr) Einzahlungen: | | | |
| (Minder) Auszahlungen: | | | |
| Auszahlungen: | 424004 000.7431007 | Bark Passat/ Sachverst.-, Gerichts- u.ä. Kosten | **-300.000,00** |
| | | **Saldo Finanzplan** | **-300.000,00** |

**Projekt PASSAT**
**240721.00 Projektstudie**

Hansestadt LÜBECK

TECHNOLOG services

ARGE
Detlev Löll Ingenieurbüro GmbH/
Technolog services GmbH

# Projektstudie
# für Reparatur und Umbau

# der
# Viermastbark PASSAT

Erstellt im Auftrag der Hansestadt Lübeck von der ARGE Löll/Technolog

Detlev Löll Ingenieurbüro GmbH | Fährstraße 1 | 17449 Peenemünde
Technolog services GmbH | Vorsetzen 50, 20459 Hamburg
Stand: 12.02.2025

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung ... 5
2. Qualifikation und Hintergrund des Arbeitsgemeinschaft Löll/Technolog (ARGE) ... 6
Gemeinsame Projekte der ARGE: ... 6
Vorherige abgeschlossene Aufträge für die PASSAT: ... 6
3. Beteiligte Personen in der ARGE ... 7
4. Verwendete Unterlagen ... 8
5. Herangehensweise und Ablauf ... 9
6. Entwurfszeichnungen zur Erreichung der Ziele ... 11
7. Denkmalschutzüberlegung ... 12
8. Barrierefreiheit für behinderte Menschen ... 13
9. Schadstoffbelastung ... 14
Notwendige Entsorgung ... 14
10. Brandschutz IST ... 15
11. Brandschutz NEU ... 16
Grundsätzliche Überlegung seitens der Unterzeichner ... 16
11.1 Lage und Abmessungen ... 16
Einordnung des Schiffes aus Sicht des Bauamtes der Stadt Lübeck ... 16
11.2 Rechtliche Einstufung aus Sicht der Unterzeichner ... 17
11.3 Technische Besonderheit ... 19
11.4 Trennflächen ... 19
11.5 Kabel und Rohrleitungen auf Schiffen ... 20
11.6 Aspekte Denkmalschutz ... 20
11.5 Anwendung auf der PASSAT ... 20
11.6 Überarbeitung Brandschutzkonzept mit Anpassung des Fluchtwegmanagements ... 21
12. Umbauplanung ... 22
12.1 Änderungen die sich vertikal über mehrere Deckebenen erstrecken: ... 22
12.2 Kabinenstandards ... 23
13. Beschreibung der vorgesehenen Umbauten ... 24
13.1 BRANDZONE 1 ... 24
Stauung Maschinenraum Spant ab Spant 25 nach achtern Brandzone 1 ... 24
13.2 BRANDZONE 2 ... 25
Veranstaltungsraum Luke 4 Stauung / Tieftankebene Spant 25 - 46 Brandzone 2 ... 25
Bereich Zwischendeck (ZD) Luke 4 Spant 25 - 46 Brandzone 2 ... 25

13.3 BRANDZONE 3 ..... 26
Bereich Stauung Luke 3 Spant 46 - 84 Brandzone 3 ..... 26
Bereich Tieftank (TT) Luke 3 Spant 46 - 84 Brandzone 3 ..... 26
Bereich Zwischendeck (ZD) Spant 46 - 56 Brandzone 3 ..... 26
Bereich Zwischendeck (ZD) Luke 3 Spant 56- 84 Brandzone 3 ..... 27
13.4 BRANDZONE 4 ..... 28
Bereich Stauung Laderaum 2, Spant 84- 102 Brandzone 4 ..... 28
Bereich Zwischendeck (ZD) Laderaum 2, Spant 84- 102 Brandzone 4 ..... 28
Zusammenfassung der Bettensituation nach dem geplanten Umbau ..... 28
13.5 BRANDZONE 5 ..... 29
Brandsicherer Treppenraum vom Hauptdeck bis Stauung Brandzone 5 ..... 29
Maschinenraum ..... 29
14. Neue Besucherführung ..... 30
1. Weg ..... 30
2. Weg ..... 30
Wege ab Hauptdeck ..... 31
Haupt- und Nebenfluchtwege ..... 31
15. Umbauten, beschrieben über die Decksebenen ..... 32
Oberdeck ..... 32
Hauptdeck ..... 32
Zwischendeck ..... 32
Unterdeck ..... 32
Tankdeck ..... 33
16. Instandsetzungsarbeiten Schiffbau ..... 34
17. Neubau Systeme ..... 35
Heizungssystem ..... 35
Abwassersystem ..... 35
Isolierung ..... 35
Lüftungssystem ..... 35
Entrauchung ..... 36
Elektrosystem ..... 36
Beleuchtung ..... 36
Notbeleuchtung ..... 36
Kommunikation ..... 37

Public Address System (PA System) ..... 37
Alarmsystem ..... 37
Entertainmentsystem ..... 37
Trinkwassersystem ..... 37
Abwassersystem ..... 38
Deckwaschsystem ..... 38
Feueralarm ..... 38
Bilgenalarm ..... 38
Feuerlöschsystem ..... 38
Fahrstuhl ..... 38
Besucherzählsystem ..... 39
18. Neubau Inneneinrichtung ..... 40
19. Neubau Veranstaltungsraum Luke 4 ..... 41
20. Neugestaltung der Museumsausstellung ..... 42
21. Neubau Empfangsbereich und Shop ..... 43
22. Festmachsystem ..... 44
23. Anlagen ..... 49

# 1. Einleitung

Am 28.06.2024 erteilte die Hansestadt Lübeck, Bereich Schule und Sport, vertreten durch Herr Dr. Schellenberg, den Auftrag, ein Erstgutachten für die Restaurierung der Viermastbark PASSAT zu erstellen.

Erarbeitet wird hierfür die Phase 0 für die anstehende Instandsetzung und den Umbau der PASSAT.

Die Unterzeichner haben dafür neben der Liste der anstehenden technischen und schiffbaulichen Arbeiten in Zusammenarbeit mit der Auftraggeberin eine Umbauplanung erstellt.

Das Schiff wurde mehrfach eingehendbesichtigt. Die von der Stadt angestellte Besatzung hat den Unterzeichnern stets hilfreich mit Unterlagen und ihren Erfahrungen beiseite gestanden.

Die für das Schiff Verantwortlichen in der Verwaltung der Stadt haben bereitwillig Unterlagen bereitgestellt und Fragen beantwortet.

Es wurden insgesamt 4 Treffen an Bord mit den verschiedensten Beteiligten veranstaltet. Feuerwehr, Denkmalschutzamt, Bauamt, Lübeck Port Authority und andere.

Das Schiff liegt derzeit im Passathafen in Travemünde und wurde zuletzt vor ca.25 Jahren gedockt.

In der Zwischenzeit sind diverse Schäden am Hauptdeck inkl. Undichtigkeiten aufgetreten. Das Holzdeck wurde inzwischen mehrfach von der LPA repariert und teilweise ersetzt.

Die Unterkanten der Aufbauwände sind stark korrodiert.

Die Takelage ist überholungsbedürftig und die Beschichtung des Schiffskörpers und der Aufbauten muß erneuert werden.

Der Innenausbau entspricht nicht den aktuellen Brandschutzvorschriften. Die Brandschutzschau ergab erhebliche Defizite im Bereich Notausgänge, Rauchzonen und Evakuierungsmöglichkeiten.

Die Ertragssituation des Schiffes ist sehr schlecht, pro anno wird ein Defizit von etwa 700TEuro erwirtschaftet.

Als Ziel der Maßnahmen wurde festgelegt, das Schiff so restaurieren, das dieses langfristig für die Stadt Lübeck zuschussfrei betrieben werden kann. Dafür muß eine kostenneutrale Wirtschaftlichkeit des Schiffes mit seinen vier Nutzungsbetrieben generiert werden.

Die Nutzungsfläche auf dem Schiff muß dafür erweitert und die Unterkünfte aufgewertet werden.

Für diese, mit der Auftraggeberin abgestimmten Instandsetzungs- und Umbauplanung, wurde eine belastbare Kostenkalkulation erstellt.

# 2. Qualifikation und Hintergrund des Arbeitsgemeinschaft Löll/Technolog (ARGE)

Die ARGE besteht aus zwei erfahrenen Schiffbauingenieurbüros, die bereits die Planung und Umsetzung des Schwesterschiffes PEKING geplant und deren Durchführung begleitet haben.

Beide Büros haben als ARGE mehrere Projekte erfolgreich abgeschlossen und sind aktuell gemeinsam in verschiedenen Schiffbau-, Forschungs- und Restaurierungs-Projekten aktiv.

Die Detlev Löll Ing.-Büro GmbH ist spezialisiert auf die Planung und Steuerung von Reparaturen, Restaurierungen, Rekonstruktionen und Unterhaltung von historischen Schiffen, sowie deren Nachbauten. Die Firma hat ihren Sitz in Peenemünde und ein zweites-Büro in Kiel.

Referenzen: Restaurierung der Viermastbark PEKING, der Bark RICKMER RICKMERS, der Nachbau des 60 m langen Rennschoners GERMANIA, die Reparatur der historischen Frachter CAP SAN DIEGO und BLEICHEN, die Grundrestaurierung des KfK NORDWIND des Deutschen Marinemuseums, der Bark GORCH FOCK I Phase I, sowie der Bauphasendokumentation der PASSAT 1911-2023. Aktuell arbeitet das Büro an der Planung der Reparatur der denkmalgeschützten Brigantine GREIF, der Bark GORCH FOCK I Phase II, des Ewers MARIA des Deutschen Museums, des Haikutters CARMELAN und anderen Projekten.

Technolog services GmbH ist ein auf den Neubau und die Reparatur sowie Konversion von stählernen Seefahrzeugen spezialisiertes Schiffbauingenieurbüro mit Sitz in Hamburg. Das Büro bearbeitet derzeit verschiedene Frachtschiff-Neubauten, zwei elektrisch angetriebene Fähren und Spezial-Schiffe.

## Gemeinsame Projekte der ARGE:

- ✓ Viermastbark PEKING
- ✓ Feuerschiff NORDERNEY
- ✓ Segelschulschiff GREIF
- ✓ Forschungsprojekt RASANT (moderner Frachtsegler)
- ✓ Viermastbark PASSAT

## Vorherige abgeschlossene Aufträge für die PASSAT:

- ✓ Zustandsgutachten Oktober 2019
- ✓ Bauphasendokumentation 1911-2023
- ✓ Wirtschaftlichkeitsberechnung 2024

## 3. Beteiligte Personen in der ARGE

Auf Seiten des Detlev Löll Ing.-Büro GmbH

| | |
|---|---|
| Detlev Löll | Boots- und Schiffbaumeister |
| Carolin Gross | Rechercheurin, Bootsbauerin und Taklerin |
| Ute Becker | Konstrukteurin |
| Matthäus Schwaderlapp | Schiffbauingenieur |
| Jakob Kinau | Schiffbauingenieur |

Auf Seiten der Technolog Services GmbH

| | |
|---|---|
| Hinrich Mohr | Schiffbauingenieur |
| Fridtjof Rohde | Schiffbauingenieur |

# 4. Verwendete Unterlagen

Nummerierte Unterlagen werden als Anlage diesem Dokument beigefügt, siehe auch Kapitel 23

- Zeichnerische Bauphasendokumentation von Detlev Löll Ingenieurbüro
- Schriftliche Bauphasendokumentation von Joachim Kaiser
- Kostenansätze STRELA SHIPREPAIR GmbH, Stralsund
- Preis- und Serviceliste PETERS Werft
- Wirtschaftlichkeitsberechnung 2024
- 01 2013-09-10 Brandschutzkonzept PASSAT
- 02 2013-09-10 Brandschutzkonzept PASSAT
- 03 2022-01-24 Brandverhütungsschaubericht PASSAT
- 04 2024-07-25 Kick-Off Meeting PASSAT Projektstudie m. Ergänzungen mit Anhang
- 05 2024-10-07 PASSAT Brainstorming zur Wirtschaftlichkeit
- 06 2024-10-23 Brainstorming PASSAT neu
- 07 2024-11-19 Feedback Bordcrew
- 08 2024-11-21 PASSAT Planungsgespräch
- 09 2024-12-12 GA24.324-1 SV PASSAT m Anlagen Gefahrenstoffkataster
- 10 PA_1.100 Generalplan_A
- 11 PA_2.100 Generalplan_Entwurf_4
- 12 PA_2.202 GA Vergleich Alt_Neu_4

## 5. Herangehensweise und Ablauf

Zur Erfüllung der gestellten Aufgabe wurde folgender Ablauf angesetzt:

1. Bei einem Kick-off Meeting am 17.07.2024 lernten sich die Projektteilnehmenden kennen und erste Fragen und Abläufe wurden besprochen.

2. Aufgrund der vorherigen Aufträge ist das Schiff der ARGE bekannt und es liegen von diesen digitale 2-D Zeichnungen des Generalplans (Seitenansicht und Draufsicht auf die einzelnen Decks) vor, so das nach Projektstart mit Planungsaufgaben gemäß den Vorgaben begonnen werden konnte.

3. Zeitgleich startete die erste Schleife der groben Kostenkalkulation für den Bereich Schiffbau und technische Systeme. Schon während der Umbauplanung wurden Kosten für in Betracht kommende Varianten erarbeitet und ggf. angepasst. Die Kosten wurden thematisch erfasst und in den zwei Prioritäten unterteilt:
   1. Zwingend notwendig und
   2. Option
   So ist es der Auftraggeberin möglich, zum gegebenen Zeitpunkt modular nach dem Baukastensystem den Instandsetzungsumfang, auch in Abhängigkeit der nötigen finanziellen Mittel, festlegen.

4. Am 07.10.2024 fand ein brainstorming für die künftige Nutzungsausweitung statt, dessen Ergebnisse ebenfalls in die Planungsarbeiten einflossen.

5. Die ARGE begleitete in beratender Funktion Koordinationstreffen der Auftraggeberin für mögliche Varianten der Umbauplanung und die regulären Instandsetzungsarbeiten.

6. Am 6.12.2024 fand eine Videokonferenz zur rechtlichen Einordnung des Schiffes unter Beteiligung des Bauamtes, des Justitiars, der ARGE und der Auftraggeberin statt.

7. Am 11.12.2024 wurde seitens des Sachverständigenbüros Berg ein Schadstoff-Gutachten zur PASSAT vorgelegt. Dem voraus ging eine ausführliche Beprobung der an Bord verwendeten Materialien.

8. Eine Zwischenpräsentation am 21.11.2024 mit allen zu diesem Zeitpunkt anwesenden Projektteilnehmenden gab die Möglichkeit Fragen und Abhängigkeiten von Entscheidungen zu besprechen, um Weichen für die die finale Überarbeitung der Umbauplanung und der Kostenkalkulation zu stellen.

9. Bei der finalen Präsentation im Frühjahr 2025 werden die abschließende Umbauplanung mit der Kostenkalkulation präsentiert werden. Der Auftraggeberin wurden von den erstellten Unterlagen je ein Satz analog und digital im PDF-Format übergeben.

Die ARGE stand während der gesamten Projektphase im regen Austausch mit der Auftraggeberin, um frühzeitig auf Wünsche, entstehende Fragestellungen und Entscheidungen reagieren zu können.

Die Kommunikation und Zusammenarbeit mit der Auftraggeberin wurde von der ARGE als freundlich, konstruktiv und zielführend empfunden.

# 6. Entwurfszeichnungen zur Erreichung der Ziele

Die Unterzeichner haben in mehreren Iterationsrunden Entwürfe zur Verbesserung der Besucherführung und des Brandschutzes, sowie der Modernisierung von Museums- und Hotelbereich erstellt. Dafür wurden in 4 Stufen jeweils komplette Entwürfe des Innenausbaus des Schiffes erstellt. Diese wurden mit der Auftraggeberin und anderen Beteiligten, wie z.B. Denkmalamt/Feuerwehr/Besatzung durchgesprochen und in jeder Iterationsrunde weiterentwickelt. Hier jetzt anliegend wird die letzte, 4., Variante präsentiert:

- PA_2.100 Generalplan_Entwurf_4
- PA_2.202 GA Vergleich Alt_Neu_4 (um die Übersicht zu gewährleisten, wurden hierbei nur die Raumtrennung dargestellt und auf die detaillierte Darstellung des Innenausbaus verzichtet.)

Legende zu den Zeichnungen:

- Rote Linien querschiffs = Brandschutzschotte
- Rote Linien die einen Raum umranden (z.B. Spant 17,5-29 = Brandzone in Brandzone 1)
- Blaue Pfeillinien = Besucherstrom

Die Basisidee dieser Entwürfe ist die Besucherströme klar zu lenken und die Wege innerhalb des Schiffes zu vereinfachen. Die modernen Anforderungen an den Brandschutz mit baulichen Maßnahmen wurden dargestellt und die Qualität der Unterkünfte an Bord deutlich angehoben.

Gleichzeitig wird der Zugang zum Schiff für die Besucher vereinfacht, die Nutzbarkeit der Veranstaltungsräume verbessert und der Energieverbrauch des Schiffes gesenkt.

Die Anzahl der notwendigen Aufsichts- und Servicekräfte wird durch die neuen Überlegungen gesenkt, die derzeit notwendige Brandwache bei gebuchten Übernachtungen wird obsolet.

Die Werkstattflächen werden auf ein vernünftiges Maß verkleinert und die Nutzungsmöglichkeiten verbessert.

Die Flächen für das Museum und für die Veranstaltungsräume werden bei diesen Entwürfen deutlich vergrößert.

# 7. Denkmalschutzüberlegung

Es wurden mehrere Gespräche mit der Mitarbeiterin des Denkmalschutzamtes, Frau Ulrike Köhn geführt.

Folgende kritische Bereiche wurden identifiziert:

Die notwendigen Änderungen an den Aufbautüren, um eine Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer zu schaffen.

Die hier notwendigen Änderungen/Umbauten betreffen je eine Tür in der vorderen und hinteren Schottwand (Das Süll muß entfernt werden) und den Einbau eines Fahrstuhls, der die drei Decks untereinander erschließt.

Weiter ist die für die Vereinfachung der Rettungswege die Einkürzung der Lukensülle von Luke 2 und 3 bis auf das Zwischendecksniveau notwendig.

Eine erste positive Äußerung des Denkmalschutzamtes liegt der ARGE vor, muß aber noch abschließend bewertet werden.

Der historische Innenausbau im Mittelaufbau ist von den Umbaumaßnahmen nicht betroffen, muß aber während der Baumaßnahmen besonders geschützt werden.

Gleiches gilt für den Bereich unter der Back.

Die Silhouette des Schiffes wird durch die Umbaumaßnahmen nicht verändert.

# 8. Barrierefreiheit für behinderte Menschen

Die Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen ist nach der geltenden Gesetzeslage auch für körperlich behinderte Menschen zu ermöglichen.

Inwieweit hier Einschränkungen für die PASSAT möglich sind, muß auf Seiten des Auftraggebers geklärt werden.

Vereinfacht wird zuallererst der Zugang zum Schiff, da der neue Hauptzugang nun „ebenerdig“ vom Steg aus möglich ist. (Derzeit ist der Hauptzugang zum Schiff über eine lange steile Gangway und für Rollstuhlfahrer/Gehbehinderte muß durch das Bordpersonal der untere Zugang gesondert geöffnet werden. Und dann ist nur der Veranstaltungsraum zugänglich und nicht das Museum.)

Auf der Ebene des neuen Hauptzugangs sind dann das komplette Hotel und die Veranstaltungsräume zugänglich. Weiter ist ein Fahrstuhl vorgesehen, über den dann alle Ebenen erschlossen werden können (Ausnahme auf der Back, auf der Poop und auf dem Mittelaufbau)

Über den Fahrstuhl wird auch der komplette Museums- und Veranstaltungsbereich erschlossen.

Barrierefreier Zugang heißt aber nicht nur, das Stufen und Schwellen abgebaut werden. Es bedeutet auch, dass der Zugang zu Informationen vereinfacht werden muß. Das heißt in diesem Fall, das Informationen in Blindenschrift, oder in Leichter Sprache, oder durch Audiomittel bereitgestellt werden müssen. Auch die mehrsprachige Bereitstellung von Informationen ist hiermit gemeint.

Umgesetzt werden kann dieses an Bord durch Piktogramme, beleuchtete Hinweisschilder, Sprachdurchsagen im Notfall, Informationsblätter in verschiedenen Sprachen und Blindenschrift, tastbare Bedienfelder im Aufzug, Audioguides.

# 9. Schadstoffbelastung

Gemäß des vom Büro AB-Dr. A. Berg GmbH, Planungsbüro für Schadstoffsanierung & Brandschutz, am 11.12.2024 vorgelegten Gefahrstoffkatasters ist das Schiff fast durchgehend mit Blei- und Chrom belastet.

Weiter finden sich Asbest und KMF in Isolierungen und Dichtungen gefunden.

Polystyrol-Dämmungen in den Kabinenwänden sind zwar nicht „gefährlicher Abfall“ deren Entsorgung ist aber nachweispflichtig.

## Notwendige Entsorgung

Die Entsorgung der Schadstoffe ist nach Erfahrung der Unterzeichner kostenintensiv, muß aber vor Beginn der Schweißarbeiten erfolgen, da sonst umfangreiche Schutzmaßnahmen für das schiffbauliche Personal notwendig sind.

Bei Schweiß- und Brennarbeiten verdampft das Blei und wird vom Personal eingeatmet bzw. schlägt sich auf bisher nicht kontaminierten Oberflächen nieder. Dies kann zu Bleivergiftungen führen. Gemäß Arbeitsstättenverordnung sind dann entweder umfangreiche persönliche Schutzmaßnahmen zu treffen oder vor Beginn der Arbeiten die Bleibelastung durch zum Beispiel Strahlen zu entfernen.

Blei/Chrom Verbindungen sind hochgiftig und können Krebs erzeugen. Die notwendigen Schutzmaßnahmen bei Arbeiten mit offener Flamme oder Schleifabrieten sind identisch mit denen gegen Blei.

Sollten diese Beschichtungen im Schiff verbleiben, so müssen sie vollflächig abgedeckt werden, z.B. durch eine 2-komponentige Epoxidharzbeschichtung.

Asbest ist nach den geltenden Vorschriften bei Umbau- oder Renovierungen vollständig zu entfernen. Die Fasern wurden im Wesentlichen im Maschinenraum festgestellt. Da dieser vollständig umgebaut werden muß, sind die vorhandenen belasteten Isolierungen fachgerecht zu entfernen und zu entsorgen.

# 10. Brandschutz IST

Während der Erstellung dieses Dokuments stand die finale Entscheidung des Bereich Recht der Hansestadt Lübeck über die rechtliche Einordnung der PASSAT. Die Einordnung ist maßgeblich für die Planung und späteren Ausführung der angedachten und notwenigen Maßnahmen.

Bisher wurde der Brandschutz auf der PASSAT auf Grund der gegebenen Schiffstruktur schutzzielorientiert umgesetzt.

Dafür lagen der ARGE Löll/Technolog folgende Unterlagen vor.

- Das Brandschutzkonzept von 2013.

  Dieses ist der Firma Assmann und Schmidt Ingenieure erstellt worden nach Vfdb-Richtlinie 01/01 vom Mai 2000 „Brandschutzkonzept“ und beinhaltet die erforderlichen brandschutztechnischen Maßnahmen zur Erfüllung von Schutzzielen in Anlehnung an die Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 22.Januar 2009.

- Brandverhütungsschau 2022

  Die Brandverhütungsschau wurde von der Hansestadt Lübeck Bereich Feuerwehr, Herrn Neubauber durchgeführt. Hier wird angemerkt das es sich nicht um eine Gebäude nach BVS nach § 23 Abs. 1BrSchG handelt, da diese gemäß § 4 Abs. 1 der Brandverhütungsschauverordnung nur bei baulichen Anlagen im Sinne der LBO durchzuführen ist.

  Der Bereich Recht hat in einer ersten Stellungnahme am 1.März 2022 erklärt, dass es sich bei der PASSAT um eine bauliche Anlage handelt. Nach der gemeinsamen Videokonferenz am 6.12.2024 mit Bauamt, Bereich Recht, Auftraggeberin und den Unterzeichnern wurde dies in Zweifel gezogen und eine erneute Bewertung versprochen.

# 11. Brandschutz NEU

## Grundsätzliche Überlegung seitens der Unterzeichner

**Beschreibung**

### 11.1 Lage und Abmessungen

Das Schiff, die Viermastbark Priwall, liegt seit 1960 am Priwallhafen 16 in 23570 Lübeck gegenüber der Altstadt vor dem Passathafen Travemünde. Die PASSAT ist 115m lang mit einer Breite von 14,30m.

### 11.2 Rechtliche Einordnung des Schiffes

Die PASSAT wurde als Schiff gebaut, liegt aber seit Jahren im Passathafen auf, d.h. sie schwimmt, wird aber nicht mehr als seegehendes schiff eingesetzt.

Im Zuge der Erarbeitung dieser Unterlage wurde seitens der Verfasser und seitens des Bauamtes der Stadt Lübeck die mögliche Einordnung des Schiffes geprüft. Im Folgenden werden beide (deutlich voneinander abweichenden) Einordnungen dargestellt. Die tatsächliche Entscheidung zur Einordnung sollte ggfs. politisch getroffen werden.

### Einordnung des Schiffes aus Sicht des Bauamtes der Stadt Lübeck

Zusammenfassung der Einordung der Abteilung 1.300 Recht der Hansestadt Lübeck auf Grund von:

1. Stellungnahme des Bereichs 1.300 Recht, Britta Kappelmann, vom 18.02.2022 (Email)
2. Stellungnahe des Bereich 1.300 Recht, Lea Nora Christensen, vom 14.01.2025 (Email)
3. Stellungnahme des Bereich 1.300 Recht, Lea Nora Christensen, vom 03.02.2025 (Email)

„Die LBO gilt nach § 1 Abs.1 LBO für bauliche Anlagen und Bauprodukte, soweit nicht Abs.2 Ausnahmen vom Geltungsbereich vorsieht.“ (2.)

Die Abteilung Recht der Hansestadt Lübeck geht davon aus, dass es sich bei der PASSAT „um eine bauliche Anlage im Sinne von § 2 Abs.1 LBO handelt.“ (2.)

Ob die LBO an sich Anwendung findet, hängt davon ab, „ob die PASSAT einer der in § 1 Abs.2 aufgezählten Ausnahmen vom Geltungsbereich unterfällt“ (2.) und darüber hinaus, ob eine „tatsächliche Eignung und Zulassung für die Nutzung als Wasserfahrzeug“ (2.) vorliegen.

> „Die Regelung nimmt bestimmte bauliche Anlagen vom Geltungsbereich der LBO aus, deren Zulässigkeit bereits nach spezielleren Rechtsvorschriften beurteilt bzw. von diesen erfasst wird und bei denen daher auf eine besondere bauordnungsrechtliche Regelung verzichtet werden kann.“ (2.)
>
> „Der Passathafen ist ein öffentlicher Sportboothafen i.S.d. SportboothafenVO, der aber nicht dem hier maßgeblichen Begriff des Hafens im Sinne der HafVO. nach § 1 Abs.2 entspricht, da der Passathafen nicht innerhalb der Flächen liegt, die von den Hafenbehörden als solche öffentlich bekannt gemacht worden sind. Da schon der Geltungsbereich der HafVO für den Passathafen nicht eröffnet ist (vgl. § 1 Abs.2 und 3 HafVO), sind für den Passathafen auch keine wasserverkehrsrechtlichen Regelungen im Sinne der §§ 8 ff. HafVO getroffen worden.“ (3.)

Da die PASSAT weder eine Nutzung oder Zulassung als Wasserfahrzeug verfügt noch in einem Geltungsbereich liegt deren Zulässigkeit bereits nach spezielleren Rechtsvorschriften beurteilt wurde, folgert die Abteilung Recht, das die PASSAT in den Anwendungsbereich der LBO fällt und die Vorschriften der LBO anzuwenden sind. Weiterhin führt die Abteilung Recht an,

> „dass eine Beachtung der Besonderheiten, die sich daraus ergeben, dass die PASSAT ursprünglich als Schiff und nicht als Gebäude/ bauliche Anlage konstruiert und gebaut worden ist, aber nicht unmöglich machen." (2.)
>
> „Da es sich für die Abteilung Recht bei der Passat nicht um einen Sonderbau nach § 2 Abs.4 LBO handeln dürfte, wäre demnach wohl das Baugenehmigungsverfahren nach § 63 LBO durchzuführen, in dem die materiellen Anforderungen des Bauordnungsrechts – vorbehaltlich etwaig beantragter Abweichungen – nicht geprüft werden." (2.)

Die vorhabenabhängige „Erstellung bzw. Prüfung der bautechnischen Nachweise (insbesondere auch zum Brandschutz) erfolgt nach Maßgabe des § 66 LBO i.V.m. §§ 11 BauVorlVO unabhängig vom Baugenehmigungsverfahren." (2.)

Die Abteilung Recht führt an,

> „dass die Festlegung des Prüfers frühzeitig erfolgen kann, um bereits in der Planungsphase bzw. vor oder während des Baugenehmigungsverfahrens fachliche Abstimmungen zwischen Ersteller:in und Prüfer:in der Nachweise zu ermöglichen." (2.)
>
> „Sollte sich im Einzelnen herausstellen, dass die Anforderungen der LBO nicht erfüllt werden (können), so wären hierfür u.E. technische/ ingenieurmäßige Lösungswege zu erarbeiten und im Baugenehmigungsverfahren entsprechend Abweichungsanträge zu stellen. (2.)

Tendenziell geht die Abteilung recht ohnehin davon aus, „dass die Vorgaben zum baulichen/ anlagentechnischen Brandschutz für Schiffe strenger sein dürften als die diesbezüglich für Gebäude geltenden Vorgaben." (2.)

## 11.2 Rechtliche Einstufung aus Sicht der Unterzeichner

Aus Sicht der Unterzeichner handelt es sich bei dem denkmalgeschützten Segelschiff um keine bauliche Anlage, im Sinne der LBO Schleswig-Holstein.

Die PASSAT wurde als Schiff gebaut und ist derzeit ein „Auflieger". Auflieger sind Handelsschiffe, die z.B. aus wirtschaftlichen zeitweilig außer Betrieb gesetzt werden. Dies können einige Monate, aber auch Jahrzehnte sein. Bei dem sogenannten „kalten Aufliegen" wird häufig sogar die Antriebsanlage entfernt. Bekanntestes Beispiel im deutschen Raum war das Aufliegen von 14 Supertankern in der Geltinger bucht während der Ölkrise in den 1970er Jahren.

Das Schiff ist während des Aufliegens zwar nicht mehr seetüchtig, aber schwimmfähig und liegt fest vertäut im Hafen oder auch vor Anker auf Reede. Daher greifen keine Gesetze und Richtlinien, die für den Betrieb von Schiffen auf See, z.B. IMO-SOLAS-Vorschriften (International Maritime Organization – Safety Of Life At Sea) o.ä. aufgestellt wurden.

Die PASSAT wurde nach Vorgaben der Reederei gebaut, die den damaligen Schiffbaustandard übertrafen.

Die Schiffbauregeln unterscheiden sich sehr stark von den Landbauregeln. Ein Schiff ist in sich ein sicheres Vehikel, welches im bestimmungsmäßigen Einsatzzweck brandschutz- und rettungstechnisch auf dem Meer auf sich allein gestellt ist. Wenn ein Haus brennt, kann man es in der Regel verlassen und ist sicher, wenn ein Schiff brennt, muß es so gebaut sein, dass es trotzdem der Besatzung für sehr lange Zeit Schutz bietet, weil die Alternative der Sprung ins Meer ist, mit sehr geringen Überlebenschancen.

Die anstehenden Maßnahmen an der PASSAT im Rahmen der LBO umzusetzen, bedeutet einen enormen Aufwand an Zeit und demnach Kosten, um die nötigen ingenieurtechnische Lösungen zu erarbeiten die über Abweichungsanträge für das Bauantragverfahren gestellt und genehmigt werden müssen. Als Beispiel seien angeführt,

- dass im Schiffbau eine Stahlwand nur einseitig isoliert werden muss, um A60 Standard zu erreichen, im Landbau müssen Stahlwände beidseitig isoliert werden (Um dann auch nur F30 zu erreichen). Dadurch würde die Schiffsoptik stark leiden, da sämtliche Stahlwände von Isolierung verdeckt werden.
- das Kabel im Schiffbau von Haus aus nicht brennbar sind und keine Halogene enthalten, Kabel werden deshalb offen verlegt. Im Landbau sind die Kabel brennbar, enthalten Halogen und müssen demnach in entsprechenden Kabelkanälen verlaufen.
- eine Tür/Schott wird im Schiff in der Regel in Stahlwände eingebaut. Im Landbau dürfen Brandschutztüren nur in Beton oder Mauerwerk eingesetzt werden. Es gibt keine nach „Landregeln“ zugelassenen Brandschutztüren, die zum Einbau in stählerne Wände zertifiziert sind
- im Schiffbau gibt es zugelassen Wanddurchführungen (rauch-, gas- und wasserdicht) für den Einsatz in stählerne Schotten zwischen einzelnen Brandzonen. Im Rahmen der LBO muss jede Kabel- oder Rohrdurchführung einzeln genehmigt werden, da es keine zugelassene Kabeldurchführung zum Einbau in stählerne Wände gibt.
- Die Regeln für Treppenhäuser (Stufentiefe, Treppenlaufwinkel, Brandschutz, Entrauchung) unterscheiden sich drastisch zwischen LBO und DNV/Lloyd´s . Beim Umbau der PASSAT unter LBO-Regeln müssten z.B. alle existierenden Treppen an Bord entfernt und durch neue ersetzt werden. Durch andere Treppenwinkel ändert sich auch der Platzbedarf für Treppen nach Landbauregeln und die verfügbaren Flächen werden kleiner.
- Diese Liste kann beliebig verlängert werden. Z.B. Wärmeschutz: Der K-Wert eines Bulleyes oder Skylights entspricht nicht den vorgeschriebenen Werten für Fenster, Schallschutz:

Die Abteilung 1.300 Recht führt in ihrer Email von Fr. Christensen vom 14.01.2025 an, es „dürfte davon auszugehen sein, dass v.a. an die Materialien, die auf Schiffen verwendet werden dürfen (z.B. hinsichtlich der Feuerbeständigkeit/Nichtbrennbarkeit), im Allgemeinen ohnehin höhere Anforderungen gestellt werden als an Materialien, die nach der LBO verwendet werden dürfen.“

Sehr richtig, aber sie sind nach LBO nicht zugelassen und müßten nun einzeln zertifiziert werden, bzw. für die Verwendung eben dieser Materialien müssen jeweils einzeln Sonder-/Ausnahmeregelungen seitens des Bauamtes getroffen werden.

Aus der langjährigen Erfahrung des unterzeichnenden Ingenieurbüros ist bekannt, das die Vielzahl an nötigen Abweichungsanträgen, die nötig sind, um ein aufliegendes Schiff unter den „Hausbau“-Regeln der LBO „schiffsgerecht“ und denkmalgerecht zu sanieren, bzw. zu reparieren

einen extrem hohen Verwaltungsaufwand erfordert und durchaus Verwaltungen „lahmlegen“ kann (Segelschiff Peking in Hamburg).

Die Kosten für eine Sanierung unter LBO sind deutlich höher (geschätzt etwa 25%) und wegen des Verwaltungsaufwandes ist die Planungs- und Bauzeit deutlich verlängert (geschätzt etwa 1Jahr).

**Daher empfiehlt das unterzeichnende Büro die Einordnung als „schwimmendes Bauwerk“ oder „aufliegendes Schiff“ und keine Unterwerfung unter die LBO Schleswig-Holstein.**

## 11.3 Technische Besonderheit

Aufgrund der Bauweise ist die PASSAT ein Schiff. Es schwimmt, ist nur über Landgänge zu erreichen, bzw. zu verlassen, und komplett aus Stahl gebaut.

Der Tatsache, dass es schwimmt, wird dadurch Rechnung getragen, dass statt der Standfestigkeit die Schwimmfähigkeit des Schiffes nachgewiesen wird.

Der eingeschränkten Zugänglichkeit wird mit einem horizontalen Fluchtwegekonzept Rechnung getragen, dass den Fluchtwegen nach SOLAS entsprechen wird, nur dass statt der Rettungsboote die Landgänge das Verlassen des Schiffes ermöglichen.

Für die Stahlbauweise wird hier vorgeschlagen, die Normen des Schiffbaus für baulichen Brandschutz zu verwenden.

**Baulicher Brandschutz auf Schiffen**

## 11.4 Trennflächen

Ein Brand ist eine der größten Gefahren für Schiff und Besatzung. Ein Schwerpunkt der SOLAS-Vorschriften, das Chapter II-2, ist daher der Brandvermeidung, der Brandausbreitung und Brandbekämpfung gewidmet. Es sind in sich abgeschlossene, erprobte und in nationales Recht überführte Vorschriften.

Es ist vorgeschrieben, dass die Brandlast durch die Verwendung nicht-brennbarer Stoffe insbesondere für Bodenbeläge, Wände, Decken und Isoliermaterialien gering zu sein hat. (Ch.II-2-Reg 5.3 ff.). Farben und andere Oberflächen sind raucharm und ohne giftige Gase. (Ch.II-2-Reg 6.2 ff.)

Die Regulation 9 befasst sich mit der Brandeindämmung durch Trennflächen. Die Klassifizierung reicht von einfachen Trennflächen „C“ bis zur Klasse „A“. Die Klassen „A“ und „B“ werden nach ihrer in einem Brandtest nachbewiesenen Standzeit zertifiziert.

Bei der höchsten Klasse „A-60“ bestehen die Flächen im Allgemeinen aus Stahl. Sie sind mit zugelassenen nicht brennbaren Materialien so isoliert, dass in einem Brandtest von 60 Minuten der Temperaturanstieg auf der Abgewandten Seite 140°C nicht überschreitet, und der Durchtritt von Rauch und Flammen verhindert wird. Entsprechend sind es für „A-30“, „A-15“, „A-0“ 30, 15 bzw. 0 Minuten.

Baudetails wie Aufbau der Isolierung, Durchbrüche, Türen sind nach diesen Kriterien geprüft und zertifiziert. Dabei sind die Besonderheiten des Schiffbaus, nämlich die Stahlstruktur berücksichtigt. Die Zertifiziert von Durchbrüchen schließt deren Einbindung in die Stahlstruktur ein.

Eine A-60 Tür ist daher z.B auf den Einbau in einer A-60-Wand getestet und zugelassen. Die annähernd baugleiche F-90 Tür ist im Vergleich dazu nur für den Einbau in eine Stein- oder Betonwand zugelassen.

## 11.5 Kabel und Rohrleitungen auf Schiffen

Auf Schiffen dürfen nur schwer entflammbare, raucharme und halogenfreie Kabel verwendet werden. Die Leiter bestehen aus Litzen, nicht Einzeldrähten, wodurch die Kabel flexibler sind und nicht brechen können. Die Kabel werden auf offenen Kabelbahnen verlegt. Die Durchführung durch Trennflächen erfolgt mit, für die jeweilige Trennklasse zugelassenen, Schottdurchführungen. Vorzugsweise werden nachrüstbare verschraubte Durchführungen (z.B. Marke ROXTEC) verwendet.

Schottdurchführungen für Rohre kleiner Abmessungen können mit dem gleichen System ausgeführt werden. Bei größeren sind Durchführungen in Stahl mit einer zusätzliche Brandschutzisolierung vorgeschrieben. In Lüftungsleitungen sind Brandschutzklappen der entsprechenden Klasse vorzusehen.

## 11.6 Aspekte Denkmalschutz

Mit der Ausführung nach Schiffsnormen können für die Darstellung des Denkmals wichtige Kriterien erfüllt werden. Auf geschlossene Kabelkanäle, für die in niedrigen Decks nicht genug Raumhöhe vorhanden ist, kann verzichtet werden. Die einseitige Isolierung der Trennflächen ist bei den dicken Stahlplatten nach Schiffbau-Vorschriften zulässig. Daher kann die Struktur eines Schotts von einer Seite gezeigt werden. Sichtbare Nieten und Steifen sind für die die Wahrnehmung der PASSAT als Schiff essenziell.

## 11.5 Anwendung auf der PASSAT

Die PASSAT ist als Schiff aus massiven Stahlplatten 10 bis 15mm stark gebaut, mit massiven Stahlstützen bis zu 120 mm Durchmesser. Es wird empfohlen, abweichend von den Normen für Bauwerke, die für die Bauweise in Stahl besser geeignete Normen für Schiffe anzuwenden.

## 11.6 Überarbeitung Brandschutzkonzept mit Anpassung des Fluchtwegmanagements

Bisher wurden 40-60% der Erträge von Feiern und Übernachtungen für einen externen nächtlichen Brandwachdienst eingesetzt. Laut Vorgabe der Feuerwehr musste bei nächtlichen Belegungen der PASSAT auf einem Deck eine Brandwache anwesend sein, über 2 Decks zwei Brandwachen.

Ziel: Erarbeitung, in Abstimmung mit der Feuerwehr, einer klaren Struktur der Fluchtwegsituation. Bei der:

- 1 Brandwache für das gesamte Schiff nachts ausreichend ist (gleichzeitig Nachtportier) oder
- analog zu vielen Hotels aufgrund elektronischer Überwachung hierauf ganz verzichtet werden kann.

Es wird seitens der Unterzeichner vorgeschlagen die PASSAT in 6 Brandzonen zu unterteilen. Die Trennung der Brandzonen verläuft jeweils vertikal und querschiffs über alle Decks. Die Trennung orientiert sich an aktuellen Schotten. Zusätzlich wird der Treppenraum achtern im Bereich Spant 18-25 erweitert und reicht in Laderaum 4 hinein. Der gesamte in sich geschlossene Treppenraum wird der Brandzone 1 zugeordnet.

In jeder Brandzone können Menschen über Niedergänge die Ebenen/Decks wechseln, aber auch auf gleicher Ebene/Deck die Brandzone im Gefahrenfall in eine angrenzende und unbetroffene Brandzone verlassen.

Die Brandzonen sind von achtern nach vorn durchnummeriert von 1 – 6.

Die aktuellen Schotte sind im Rahmen der Baumaßnahmen zu überprüfen und der Umfang der Ertüchtigung zum Brandschott muss festgelegt werden.

Dies betrifft die notwendigen Abdichtungen der Schott-Penetrierungen und die Isolierung der Schotte.
Für Ertüchtigungen als Brandschott können zum Beispiel folgende Anforderungen anfallen:

- Vollflächige Isolierung. Im Schiffbau muss die Isolierung immer 400mm im umliegenden Bereich weitergeführt werden.
- Der Innenausbau im Schottbereich muss den Vorgaben der Brandschutzklasse entsprechen.
- Gas- und rauchdichter Verschluss von unnötigen Durchbrüchen.
- Gas- und rauchdichte Abdichtung von Durchführungen von Rohren und Kabeln.
- Einbau bzw. Ertüchtigung von bestehenden Türen zu Brandschutztüren mit entsprechenden Vorgaben. Die Brandschutztüren zwischen den Brandzonen werden in der nachfolgenden Beschreibung nicht weiter aufgezählt.

# 12. Umbauplanung

Im Folgenden wird die im Gesamtkonzept für notwendig erachtete Umbauplanung dargestellt. Die folgende Beschreibung bezieht sich auf die vorgelegten Zeichnungen zur Umbauplanung.

## 12.1 Änderungen die sich vertikal über mehrere Deckebenen erstrecken:

1. Brandsicherer Treppenraum vom Hauptdeck bis Stauung mittschiffs Spant 17,5 -25
    - Ertüchtigung und Erweiterung des Treppenraums im Heck über mehrere Ebenen mittschiffs: vom Hauptdeck Spant 17,5 bis runter in die Stauung Laderaum 4 Spant 29 als eigene Brandzone in Brandzone 1
        - Installation von 2 weiteren Niedergängen
        - Einhausung des Niedergangs im Laderaum 4

2. Fahrstuhl vom Hauptdeck bis Stauung im achteren Deckshaus etwas Steuerbord von mittschiffs Spant 43-46
    - Ertüchtigung des achteren Deckshauses für einen Fahrstuhl
    - Ertüchtigung der darunter liegenden Decks für Aufnahme des Fahrstuhls
    - Mit dem Fahrstuhl können alle Decks über die gesamte Schiffslänge „barrierefrei“ erreicht werden. Die Nutzung des Lifts ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für die Crew mit Material und Werkzeug sowie Catering ausgelegt.

3. Umnutzung des alten Wassertanks als Treppenraum vom Zwischendeck bis auf die Stauungsebene, mittschiffs Spant 84-86

4. Brandsicherer Treppenraum vom Hauptdeck bis Stauung mittschiffs Ladeluke 1
    - Erschließung der Ladeluke 1 vom Hauptdeck bis Stauung als brandsicheren Treppenraum inkl. Glasaufbau auf Luke 1 auf dem Hauptdeck
    - Installation eines vorschriftengerechten neuen Niedergangs von Hauptdeck bis Stauung.

## 12.2 Kabinenstandards

Im Zuge der notwendigen Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen des Schiffes müssen große Teile des Innenausbaus entfernt werden. Der Grund liegt in der Brandgefahr bei Brenn- und Schweißarbeiten. Da große Teile des Hauptdecks sehr deutliche Korrosionsschäden aufweisen wird derzeit davon ausgegangen, dass dieses großflächig ersetzt werden müssen. Dafür muß der Innenausbau des Zwischendecks vollständig entfernt werden. Gleiches gilt für die an die Schotten angrenzenden Kabinen, die entfernt werden müssen, um den Brandschutz auf den geforderten Standard anzuheben. Dies kann und muß genutzt werden, um die Qualität des Innenausbaus auf heutige Standards hinsichtlich des Brandschutzes und Komfort anzuheben.

Die Kabinenstandards werden in Zukunft in 4 unterschiedliche Kategorien aufgeteilt:
A+ = Zwischendeck, Suite
A = Zwischendeck, Spant 56 – 84
B = Zwischendeck, Spant 7 – 56 und Hauptdeck im Brückenhaus
C = Hauptdeck in der Poop

A+ ist eine Doppelkabine mit eigener Pantry und Bad

A sind Doppelkabinen mit eigenem Bad

B sind Doppelkabinen mit zusätzlichen Pullmann Kojen und eigenem Bad

C sind Doppelkabinen ohne eigenes Bad

Die Kabinen müssen bei Neuerrichtung brandsicher erstellt werden. Dafür sollten übliche schiffbauliche Systeme, z.B. Lethe verwendet werden.

Das Styling der neuen Kabinen muß möglichst zeitlos, pflegeleicht und dauerhaft sein. Dabei sollte möglichst ein Einrichtungsstil gewählt werden, der dem Alter des Schiffes bzw. dem Schiff selbst entspricht.

Für eine regelmäßiger Nutzung der Unterkünfte müssen diese so pflegeleicht eingerichtet werden, dass eine regelmäßige Reinigung leicht möglich ist und nicht zu schneller Abnutzung der Oberflächen führt.

Die Unterzeichner empfehlen hier übliche Hotelstandards für die Einrichtung der Kabinen zu verwenden.

# 13. Beschreibung der vorgesehenen Umbauten

Die folgende Beschreibung startet achtern in der Brandzone 1 und beschreibt die Änderungen in den jeweiligen Brandzonen jeweils von unten nach oben.

**Der Vollständigkeitshalber kommen einige Details doppelt vor, wenn sie zwei aneinandergrenzende Bereiche betreffen.**

## 13.1 BRANDZONE 1

### Stauung Maschinenraum Spant ab Spant 25 nach achtern — Brandzone 1

- Umnutzung des Maschinenraums als Technikraum mit entsprechender Isolierung gemäß Nutzung. „Entschrottung“ von alten und ungenutzten Anlagen und Ausrüstung in Absprache mit der Denkmalpflege.
- Verlegung von dem Warmwasserspeicher und die Fäkalienanlage aus Luke 4 Stauung in den Maschinenraum.
- Installation der neuen Heizungsanlage
- Installation Hauptschalttafel etc.
- Integration des Treppenraums vom Zwischendeck bis in die Stauung

### Zwischendeck Spant 0-25 — Brandzone 1

- Umgestaltung der 10 Kammern in 8 Kabinen mit integriertem Bad. Mit 1-4 Kojen (inkl. ausklappbaren Pullmankojen).
  - **14 Pers.** (8 Kabinen = mit 6x2 Pers. + 2x1 Pers.)
  - **26 Pers.** (8 Kabinen = mit 6x4 Pers. + 2x1 Pers.)
  - Dieser Bereich kann noch durch Kojen aus der Brandzone 2 und 3 in der gleichen Kategorie B auf gleicher Ebene ergänzt werden (12 Kabinen mit 23 – 45 Kojen) auf max. 71 Personen.

## 13.2 BRANDZONE 2

### Veranstaltungsraum Luke 4 Stauung / Tieftankebene Spant 25 - 46 Brandzone 2

Erschließung des Bereichs Luke 4 Stauung als Veranstaltungsraum über beide Ebenen.

- Entfernung Mittellängsschott in Laderaum 4 und Ersatz durch tragende Raumstützen (angelehnt an ursprünglichen Stützen von 1911).
- Gestaltung der Steuerbord Seite im Bereich der Stauung mit „Sitzstufe“ orientierend an den tragenden Längsverbindungen im Schiffsrumpf (Stringer).
- Neubau einer Zuwegung auf Stauungsebene von Laderaum 4 zu Laderaum 3 auf Tieftankebene an Bb.
- Integration eines Lifts nahe mittschiffs an Vorderkante Laderaum 4 Spant 44

### Bereich Zwischendeck (ZD) Luke 4 Spant 25 - 46 Brandzone 2

- Erhöhung der Kabinenzahl und Angleichung der Kabinenbreiten von Backbord und Steuerbord
    - 7 Kabinen sind mit je 2 festen Kojen ausgestattet und 2 Pullman-Kojen zum Herunterklappen
    - 1 Kabine („Betreuer:innenkabine“) ist als Einzelkabine ausgelegt
        - Wegfall der aktuellen der sanitären Anlagen Steuerbord achtern
    - **15 Pers.** (7 Kabinen = mit 7x2 Pers.+ 1x1 Pers.)
    - **29 Pers.** (7 Kabinen = mit 7x4 Pers.+1x1 Pers.)
    - Integration eines Bades in jede Kabine. (Dieses Kabinensystem beginnt in Brandzone 1 Spant 7 und geht bis zur Brandzone 3 Spant 56).
- Integration eines Lagerraums Steuerbord Spant 25 - 27
- Integration eines Lifts fast mittschiffs an Spant 43 - 46
- Erhalt der Pantry

Dieser Bereich eignet sich für große und geschlossen Gruppen wie Schulklassen vermietet werden. Durch die „Erweiterung“ des Kabinensystems in die Brandzone 3 und die Option der Pullmankojen kann sehr individuell auf Gruppengrößen von 15 – 44 Personen reagiert werden.

- **15 Pers.** (8 Kabinen = in Brandzone 2 mit 7x2 Pers. + 1x1 Pers.)
- **23 Pers.** (12 Kabinen = in Brandzone 2 mit 7x2 Pers. + 1x1 Pers. + 4 Kabinen in Brandzone 3 mit 4x2 Pers.)
- **29 Pers.** (8 Kabinen = in Brandzone 2 mit 7x4 Pers. + 1x1 Pers.)
- **45 Pers.** (12 Kabinen = in Brandzone 2 mit 7x4 Pers. + 1x1 Pers. + 4 Kabinen in Brandzone 3 mit 4x4 Pers.)

Dieser Bereich kann noch durch Kojen aus der Brandzone 1 auf gleicher Ebene in gleicher Kategorie B ergänzt werden (8 Kabinen mit 14 – 26 Kojen) auf max. 71 Personen in einer Kateogrie.

### Hauptdeck – achteres Deckshaus Spant 37,5 – 47,5

Fahrstuhl vom Hauptdeck bis Stauung

- Änderung der Raumaufteilung im Deckshaus in ein größeres Büro/Kontrollraum für 2 Pers., Lagerraum und Aufnahme des Lifts

- Erweiterung der Zugänge ins Deckshaus für den Lift an Steuerbord

## 13.3 BRANDZONE 3

### Bereich Stauung Luke 3 Spant 46 - 84

Brandzone 3

- Einziehen eines festen Bodens/Decke von der Tieftankoberkante von der Achterkante, Tieftank Spant 60 bis zum Schott auf Spant 46.
- Integration einer Werkstatt auf Steuerbord Spant 46 -60
- Erhalt Mittellängsschott
- Der Tieftank wird geöffnet an Bb. und begehbar mit Türen im Schott auf Spant 60 und Schott auf Spant 84 (Zugang zu Laderaum 2). Nutzbar als Ausstellungsfläche. Hierfür muss der Wasserballast als Festballst umverteilt werden.
- Installation eines Niedergangs querschiffs von Stauung hoch auf Tieftankdeck. Steuerbord Spant 59.
- Verschluss der Luke 3. Integration einer Serviceluke in der verschlossenen Luke 3. Hierrüber können Material und Werkzeug etc. vom Hauptdeck in die Werkstatt verbracht werden. In der Zeichnung handelt es sich um eine Beispielgröße.

### Bereich Tieftank (TT) Luke 3 Spant 46 - 84 Brandzone 3

Steuerbord Seite

- Installation einer weiteren Werkstatt auf Steuerbord von Spant 46 – 76 zum Abtrennen in zwei Bereiche.
- Installation von einem Umkleideraum, Bad mit Dusche und WC für die Bordcrew und LPA Steuerbord Spant 54-58
- Installation eines Sanitärkomplexes für Gäste/Besucher Spant 46-54
- Erschließung eines Wirtschaftsraums an Bb. mittschiffs von Spant 76 – 84
- Die übrigen Kühl- und Lagerräume auf Steuerbord werden erst mit weiterer Abstimmung mit der Auftraggeberin weiter gestaltet.

Bb. Seite

- Entfernung von Lagerräumen Bb. im Bereich Bb. Spant 76-84
- Integration von 2 Lagerräume an Bb. Spant 46. – 60
- Versetzung der Brandschutztür im Schott Spant 84 Richtung Bordwand zur Harmonisierung der Zuwegung/Fluch- und Rettungswege.
- Nutzung der Freiflächen als Ausstellungsfläche
- Integration eines Niedergangs Spant 79 hoch ins Zwischendeck

### Bereich Zwischendeck (ZD) Spant 46 - 56 Brandzone 3

- Umgestaltung der Bereiche zur Außenhaut hin mit 4 Kabinen mit je 2 festen Einzelkojen und je 2 aufklappbaren Pullmankojen inkl. Bad zur Belegung mit max. 4 Pers. Je Kabine in Kategorie B.
- **8 Pers.** (4 Kabinen = in Brandzone 3 mit 4x2 Pers.)

- **16 Pers.** (4 Kabinen = in Brandzone 3 mit 4x4 Pers.)
    - Dieser Bereich kann noch durch Kojen aus der Brandzone 1 und 2 auf gleicher Ebene in gleicher Kategorie B ergänzt werden auf max. 71 Personen.
- Im Mittschiffsbereich kann ein
    - Barrierefreies Bad nach DIN 1804.1 installiert werden Spant 50 – 56. Dieses Bad kann von Übernachtungsgästen Luke 3 und 4 genutzt werden.
    - 2 WC-Räume installiert werden Spant 46-50, als Tages-WC für den Fall, das im Zwischendeck Luke 3 und 4 auch als Veranstaltungsort genutzt wird mit zusätzlichen Gästen ohne Übernachtung.
- Verlegung von Ladebaumwinde an Deck.
- Eine barrierefreie Kabine wird eingerichtet

Bereich Zwischendeck (ZD) Luke 3 Spant 56- 84 Brandzone 3

Um die Flursituation zu harmonisieren und den Unterkunftsbereich Luke 3 aufzuwerten wird folgende Änderung vorgeschlagen:

- Verlegung des Archivs (Ort ist noch zu klären)
- Verlegung der Werkstatt eine Ebene tiefer in der gleichen Brandzone.
- Verlegung des Umkleideraums sowie Bad und Dusche für Bordcrew und LPA eine Ebene tiefer, in der gleichen Brandzone.
- Zusammenlegung der Aufenthaltsräume der Bordcrew und der LPA.
- Eigenes WC für Bordcrew und LPA mittschiffs Spant 77,5-79,5
- Entfernung des Niedergangs in Luke 3 und verschließen der Luke
    - Integration einer kleineren Luke in der verschlossenen Luke 3, verschließ- und öffnungsbar als Material-Transportweg für die Werkstatt. In der Zeichnung handelt es sich um eine Beispielgröße, mittschiffs Spant 56-58
- Entfernung des Niedergangs Steuerbord Spant 80 und Verlegung nach Bb. Spant 78.
- Umlegung der Suite auf die Wasserseite an Bb. Spant 56-66
- Umgestaltung, Erhöhung der Kabinenanzahl und Aufwertung der Kabinen durch Betten mit 1,40m Breite und jeweils eigenem Bad mit Dusche und WC.
- Erhöhung der Kabinenanzahl von 4 auf 8 mit 1,40m Bett zzgl. Suite mit 1,80m Bett
    - vorher: 4 Kabinen mit 12 Betten in Doppelstock
    - nachher: 7 Kabinen + 1 Suite mit 16 Bettplätze über 8 Betten
    - **8 Pers.** (8 Kabinen = in Brandzone 3 mit 7x1 Pers. + 1x1 Pers.)
    - **16 Pers.** (8 Kabinen = in Brandzone 3 mit 7x2 Pers. + 1x2 Pers.)
- Zwischen den Kabinen der Luke 3 eine Freifläche, so dass der Bereich Luke 3 ein eigenständiger Veranstaltungs- und Übernachtungsbereich sein kann. Aufstellung von Sitzgelegenheiten mit Tischen.
- Integration von 2 Tages-WCs Steuerbord Spant 76-79,5, für den Fall, das im Zwischendeck Luke 3 und 4 auch als Veranstaltungsort genutzt wird mit zusätzlichen Gästen ohne Übernachtung.
- Der Bb. Bereich von Spant 76 – 84 von mittschiffs bis zur Außenhaut bleibt der Crew vorbehalten mit einem Aufenthaltsraum, WC einem Lagerraum, der bis auf die Steuerbord Seite ragt, sowie einem Niedergang hoch ins Brückendeck und hinab auf das Tieftankdeck.

## 13.4 BRANDZONE 4

Bereich Stauung Laderaum 2, Spant 84- 102 Brandzone 4

- Erweiterung und Veränderung des Podests mit Niedergang für den Übergang von der Stauungs- auf die Tieftankebene. Bb. Spant 84-104
    - Zugang zum Treppenraum im alten Wassertank mittschiffs Spant 84 - 86
- Installation eines Niedergangs von der Stauung auf das Podest und vom Podest hinauf ins Zwischendeck.
- Zugang in den leeren Tieftanks (weitere Ausstellungsfläche) auf Bb. Seite.

Bereich Zwischendeck (ZD) Laderaum 2, Spant 84- 102 Brandzone 4

- Umnutzung und Verlängerung des Bades der Bordcrew Spant 84-87 für die Kombüsencrew.
- Verbreiterung der Räume Bad, Kombüse, Pantry Spant 87-98.
- Verbreiterung des Flures inkl. Stauflächen an Bb. durch Wegfall von Lager und WC mittschiffs.
- Integration eines Kühlraums, mittschiffs Achterkante Mast
- Wegfall der Messe, Umgestaltung dieses Bereiches zum einem barrierefreien, großzügigen Eingangsbereichs.
    - Verlegung des Eingangs durch die Bordwand an Steuerbord mit 1,20m Breite
    - Veränderung der Wandführung zum Veranstaltungsraum Luke 2
    - Integration eines Kassen- und Rezeptionsbereichs
    - Integration eines Museumsshops
- Der Veranstaltungsraum Luke 2 wird räumlich vergrößert, um Platz für einen Buffetbereich zu schaffen. Buffetts wurden bisher überwiegend in der Messe untergebracht.
- Der Veranstaltungsraum Luke 2 bekommt Bb. Vorn Zugang zu einem Lager- und Durchgangsraum zur Brandzone 5.

### Zusammenfassung der Bettensituation nach dem geplanten Umbau

Nach der aktuellen Umbauplanung entstehen inkl. der Kabinen im Brückenhaus 51 Kabinen mit mind. 82 Betten und bei maximaler Belegung 124 Bettplätzen.

## 13.5 BRANDZONE 5

### Brandsicherer Treppenraum vom Hauptdeck bis Stauung Brandzone 5

Siehe Seite 19, 4.

- Erweiterung der Brandzone und der Ausstellung im Zwischendeck um die Bootsmannslast bis zum Vorsteven.
    - Demontage des Schotts auf Spant 140, nur im Zwischendeck.
    - Die Bootsmannslast (Brandzone 6) wird in die Brandzone 5 integriert.
- Der Ausstellungsbereich bekommt an der Achterkante an Steuerbord Zugang zu einem Lagerraum

### Maschinenraum

- In der Brandzone 5 wird im ehemaligen Maschinenraum die Technikzentrale eingerichtet.
- In dieser Technikzentrale wird die neue Wärmepumpen-Heizung eingebaut, sowie die Elektrozentrale und die neue Abwasserzentrale (Vakuum).

Die Heizung soll als Wasser/Wasser-Wärmepumpe ausgeführt werden.
Die Warmwasser-Erzeugung soll ebenfalls von der Wärmepumpe übernommen werden, diese kann von Elektro-Heizpatronen unterstützt werden. Das Warmwasser wird zur Vermeidung von Verlusten im Ring umgewälzt.
Die Abwasseranlage soll als Vakuum-System ausgeführt werden, da damit die Rohrführung stark vereinfacht wird und die Rohrdurchmesser deutlich geringer werden.

# 14. Neue Besucherführung

## 1. Weg

Neue Kasse – Hauptdeck - Laderaum 1 – 4 – Hauptdeck – an Land

- Von dem Haupteingang (neue Kasse) auf Höhe Zwischendeck bei ca. Spant 90 in den Eingangsbereich und den Niedergang (querschiffs) mittschiffs auf Spant99 nach oben auf das Hauptdeck.
- Auf dem Hauptdeck an Luke 2 vorbei nach vorn
    - a) über den Niedergang Spant 118 im vorderen Deckshaus hinunter in das Zwischendeck in den Ausstellungsbereich (vorhandene Ausstellung).
    - b) bis Luke 1 und über den Niedergang im Treppenraum in den Ausstellungsbereich (vorhandene Ausstellung) im Zwischendeck.
- Nach Besichtigung der Ausstellung im über die Niedergänge im Treppenraum Luke 1 hinunter in auf die Stauungsebene in Laderaum 1.
- Von Laderaum 1 in den Laderaum 2 durch den Zugang an Steuerbord (vorhandene Ausstellung).
- Von hier kann Laderaum 4 über 2 unterschiedliche Wege erreicht werden:
    - Über den Niedergang und Podest in Laderaum 2 an Bb. in den Laderaum 3 auf dem Tieftank (neue Ausstellung). Weiter nach achtern, über den neuen Niedergang Bb. achtern nach unten in den Laderaum 4 (neuer Veranstaltungsraum).
    - an Bb. auf der Stauungsebene durch den Tieftank (neue Ausstellung) in den Laderaum 3 und weiter in Laderaum 4 (neuer Veranstaltungsraum).
- Von Laderaum 4 (neuer Veranstaltungsraum) kann über das brandsichere Treppenhaus mittschiffs achtern ab Spant 25 über das Zwischendeck das Hauptdeck erreicht werden.
- Von hier aus kann das gesamte Hauptdeck, Brückenhaus, Poop und Back erkundet werden.
- Das Schiff wird über die Gangway an Steuerbord das Schiff verlassen.

## 2. Weg

Neue Kasse – Laderaum 4 (direkt über Laderaum 2 ohne Laderaum 1)

- Von dem Haupteingang (neue Kasse) auf Höhe Zwischendeck bei ca. Spant 90 in den Eingangsbereich und über den neuen Niedergang im alten Wassertank (querschiffs) mittschiffs Spant 85 hinunter in Laderaum 2 auf die Rampe.
- Von hier aus über den Zugang zu Laderaum 3 (neue Ausstellung) über den Tieftank und den neuen Niedergang Bb. achtern Spant 45 nach unten in den Laderaum 4 (neuer Veranstaltungsraum).
- Von dort
    - über den neuen Treppenraum mittschiffs Spant 25 hinauf bis auf das Hauptdeck.
    - Das Schiff wird über die Gangway an Steuerbord das Schiff verlassen.

### Wege ab Hauptdeck

- Auf dem Hauptdeck können Poop, Brückendeck, Brückenhaus und Back erkundet werden. Der Ausgang an Land erfolgt über die vorhandene Gangway Steuerbord Spant28
- Mit dem Lift im achteren Deckshaus (Brandzone 2) können alle Decks über die gesamte Schiffslänge „barrierefrei“ erreicht werden.
- Über das Treppenhaus in Ladeluke 1 können zu vom Hauptdeck bis zur Stauung alle Decks erreicht werden.

## Haupt- und Nebenfluchtwege

Der Hauptfluchtweg führt die Gäste auf dem kürzesten Weg von Bord. Sollte dieser unbenutzbar sein, führt der Nebenfluchtweg die Gäste über einen alternativen Weg in einen angrenzenden Bereich, wo dann dem dortigen Hauptfluchtweg gefolgt werden muss.

Das Schiff kann über die Gangway vom achteren Hauptdeck an Steuerbord und den Haupteingang auf Zwischendeckhöhe Spant 90 verlassen werden.

# 15. Umbauten, beschrieben über die Decksebenen

## Oberdeck

Auf dem Oberdeck, also auf dem Poopdeck, auf dem Mitteldeck und auf dem Backdeck sind keine Änderungen vorgesehen.

## Hauptdeck

Auf dem Hauptdeck befindet sich achtern der Aufbau unter dem Poopdeck. Hier wird das vorhandene Treppenhaus Feuersicher (A 60) eingehaust und mit selbstschließenden Türen versehen.

Auf dem Hauptdeck befindet sich zwischen Luke 4 und 3 ein kleines Deckshaus, das derzeit als „Kassenhäuschen“ benutzt wird. In dieses soll ein Fahrstuhl eingebaut werden, der dann alle darunterliegenden Decks erschließt. Die vorhandenen Räume werden dieser Situation angepasst und sollen dann als Büro, Lagerung für Reinigungsmaterial und Technik für den Aufzug genutzt werden.

Im Mittelaufbau befindet sich der denkmalgeschützte Innenausbau aus 1952. Hier soll die auf der Steuerbordseite im Bereich Spant 80 befindliche Treppe entfernt und die Wand der Offiziersmesse geschlossen werden.

Die Sülle der Türen zum Hauptdeck auf der Backbord-Seite sollen auf Decksniveau abgesenkt werden, damit Rollstuhlfahrer und gehbehinderte Menschen niveaugleich durch den Aufbau kommen.

Zwischen Luke 2 und 1 befindet sich ein weiterer kleiner Aufbau, der derzeit ungenutzt ist. Die dort vor Jahren eingebauten Toiletten sollen reaktiviert werden.

In die Luke 1 soll ein neues Treppenhaus eingebaut werden, das als Säule bis in das Tankdeck reicht.

## Zwischendeck

Das Zwischendeck wird auf einen Teil des Toilettenbereichs Stb im Bereich Spt 120 vollständig entkernt. Die vorhanden Lukensülle der Luken 3 und 4 werden so eingekürzt, dass der Fußbodenaufbau in einer Ebene möglich wird.

## Unterdeck

Diese Benennung erfasst nur den Bereich oberhalb der Ballasttanks.

Die denkmalgeschützte Kühlzelle bleibt erhalten. Neu erbaut wird ein stählerner Boden im Bereich der Ladeluke 3 und dort eine Werkstatt mit Umkleideraum und WC für die Crew. Weiter ein WC für Besucher.

Es werden neue Treppen für Besucher in dieser Ebene eingerichtet: Von Laderaum 2 auf das Unterdeck, vom Unterdeck in Laderaum 4. Vom Unterdeck zum Zwischendeck im Bereich Spant 80.

Für die Crew wird ein Niedergang zwischen den Werkstattbereichen im Unterdeck und Tankdeck eingerichtet.

Ein neuer Ausstellungsraum wird auf Backbord auf dem Ballasttank eingerichtet.

## Tankdeck

Der Laderaum 1 wird neu mit einem brandsicheren Treppenhaus erschlossen.

In dem alten Wassertank wird eine neue Treppe zur Erschließung des Laderaums 2 eingebaut

Der vorhandene Ballasttank an Backbord wird mittels Türen zur Verbindung zwischen Laderaum 2 und 4 geöffnet. Hierbei wird ein neuer Veranstaltungsraum erschlossen (u.a. für Escaperoom-Veranstaltungen)

Der Laderaum 4 wird nach Entfernung des Mittellängsschotts und Einbau von Raumstützen (Zustand 1912) neu als Museumsfläche/Veranstaltungsraum eingerichtet.

Das Maschinenraumschott wird durchbrochen und im ehemaligen Maschinenraum ein brandsicheres Treppenhaus eingerichtet.

Der Maschinenraum wird vollständig entkernt und neu mit Wärmepumpenheizung, Vakuumabwasseranlage und Elektrozentrale eingerichtet.

# 16. Instandsetzungsarbeiten Schiffbau

Verschleppung und Dockung des Schiffes

Hochdruckwasserstrahlen des Schiffskörpers

Demontage und Grundüberholung der Takelage

Demontage des existierenden Holzdeck auf den Aufbauten und dem Hauptdeck

Eingehende Begutachtung des Zustandes des stählernen Schiffskörpers

Demontage des Innenausbaus im Zwischendeck

Entsorgung der Blei- und Asbestbelastung des Schiffes

Schiffbauliche Reparatur (Ersatz) des stählernen Hauptdecks und ggfs. der Oberdecks und weiteren Strukturen

Schiffbauliche Reparatur der Unterkanten der Wände der Aufbauten und Lukensülle

Schiffbauliche Reparatur des Schiffsrumpfes

Demontage des Mittellängsschottes im Laderaum 4

Demontage des mittleren Treibstofftanks im Maschinenraum

Demontage der Bereiche oberhalb des Zwischendecks von Ladeluke 2 und 3

Einbau von stählernen Raumstützen im Laderaum 4

Neubau der brandsicheren Schächte für die neuen Treppenhäuser im Maschinenraum, im alten Wassertank und in der Ladeluke 1

Neubau eines Schachtes für den Fahrstuhl

Feuersichere Ertüchtigung der Schotten

Neubeschichtung der stählernen Schiffsstruktur

Überholung und Montage der Takelage

Neuanfertigung des hölzernen Hauptdecks

# 17. Neubau Systeme

## Heizungssystem

Montage eines Wärmepumpensystems für die Beheizung des Schiffes. Es ist eine Wasser/Wasser-Wärmepumpe als Heizungssystem vorgesehen.

Wärme spendendes Medium soll das umgebene Travewasser sein. Dieses wird durch Wärmetauscher im Schiff gepumpt.

Die elektrische Wärmepumpe erhöht die Temperatur und der schiffsinterne Heizungskreislauf wird mit der erzeugten Wärme versehen.

Zur Verringerung des Bedarfs an Heizenergie werden zur Beheizung im Wesentlichen Fußbodenheizungen eingesetzt. Die Regelung des Heizungssystems soll zentral erfolgen.

## Abwassersystem

Das Abwassersystem wird von „natürlichen Gefälle“ auf ein Vakuum-System verändert. Das Vakuum-System macht es möglich mit sehr kleinen Rohrdurchmessern und ohne Gefälle zu arbeiten. Alle neuen Toiletten, Duschen, Waschbecken und Bodenabläufe werden an das Vakuumsystem angeschlossen. Die Übergabe an Land soll über ein redundantes Standard-Hebesystem erfolgen. Abwassertanks sind nicht vorgesehen.

## Isolierung

Das Schiff muß aus zwei Gründen neu isoliert werden:

1. Wärmeisolierung
2. Brandschutzisolierung
   Die Schotten zwischen den Brandzonen müssen auf A60 Standard isoliert werden.

Dabei muß das Schiff zumindest im Unterkunfts- und Veranstaltungsbereich vollflächig isoliert werden. Im Musealen Bereich sollte zumindest im Laderaum die Isolierung nicht ausgeführt werden, damit die stählerne Schiffsstruktur sicht- und erlebbar bleibt.

Bewährter Standard im Schiffbau sind kaschierte ROCKWOOL-Isolierungen.

## Lüftungssystem

Das Lüftungssystem muß wegen der Neu-Erschließung von Veranstaltungsräumen erweitert werden.

Das vorhandene Lüftungssystem ist für eine den Vorschriften entsprechende Entrauchung nicht geeignet und muß deshalb vollständig ersetzt werden.

Bei der Neugestaltung des Lüftungssystems ist zu beachten, dass die Brandschutzzonen jeweils separate Lüftungen benötigen. Die bereits vorhandenen Deckslüfter sollen und können dafür weiterverwendet werden.

## Entrauchung

Die neu zu gestaltende Belüftungsanlage muß so gestaltet werden, dass eine aktive Entrauchung der Evakuierungstreppenhäuser und des Fahrstuhls ermöglicht wird.

## Elektrosystem

Die Kabeldurchführungen durch die Schotten sind derzeit nicht brandsicher und müssen durch zugelassene Durchführungen nach Schiffbaustandard ersetzt werden.

Die Verkabelung des Schiffes muß wegen des vollständigen Umbaus des Zwischendecks vollständig ersetzt und erweitert werden. Hier ist vorab zu klären, ob das Schiff weiterhin ein Schiff oder eine bauliche Anlage ist, da sich die Kabeltypen und die Verlegeart zwischen Schiff und Haus grundsätzlich unterscheiden.

Eine neue Elektrozentrale muß im Maschinenraum eingerichtet werden. Unterverteilungen in den einzelnen Brandzonen sind empfehlenswert.

## Beleuchtung

Das Beleuchtungssystem des Schiffes muß grundlegend ersetzt werden. Alle Leuchtmittel sind aus Energiespargründen durch LED zu ersetzten.

Die Decksbeleuchtung (unterhalb der Salinge) und die Event-Beleuchtung (Takelage von Deck aus anleuchten, bzw. Lichterkette über die Toppen erhöht den Aufmerksamkeitswert des Schiffes.

Im Schiff ist die Beleuchtung in den Veranstaltungsräumen mindestens dimmbar, besser an Veranstaltungen anpassbar zu gestalten (Vorträge, bzw. Konzerte brauchen andere Beleuchtung als Feste oder Konferenzen. Hier wird eine einzeln ansteuerbare Multi-Spot Beleuchtung empfohlen.

Im musealen Bereich muss unterschieden werden zwischen der Beleuchtung in der Dauerausstellung und der notwendigerweise wandelbaren Beleuchtung der Wechselausstellungsbereiche. Für letztere wird ein Schienensystem mit einklippsbaren Einzelleuchten (über Bussystem ansteuerbar) empfohlen.

Die Hotelbereiche und Kabinen sind mit modernen Leuchtsystemen auszustatten. Empfohlen wird in den Bädern bewegungsaktivierte Beleuchtung, gleiches gilt für die Gänge.

## Notbeleuchtung

Das Notbeleuchtungssystem ist im Falle eines Stromausfalls, bzw. für eine Evakuierung lebensnotwendig. Unterschieden werden muß hier zwischen den Beleuchtungen der Rettungswege und Notausgänge (mittels Akku-betriebenen Notleuchten mit Symbolen) und der Panikbeleuchtung in den Veranstaltungsräumen und Evakuierungsgängen. Hier handelt es sich um eine zentral schaltbare Beleuchtung hoher Leistung, die von einem zentralen Akku betrieben werden kann.

## Kommunikation

Für den Besucherkomfort ist es notwendig, das Schiff mit einem leistungsfähigen WLAN-System auszustatten, das für die Besucher frei zugänglich ist. Die stählernen Schiffswände und Decks dämpfen von außen kommende Signale stark.

Gleiches System kann für die Besucherführung und Information im musealen Bereich verwendet werden, indem dem Besucher ein QR-Code gegeben wird, mit dem dieser sich eine schiffsspezifische App laden kann, die ihn durch die Ausstellung führt und mit Informationen versorgt.

## Public Address System (PA System)

Zur Alarmierung im Evakuierungsfall (Brand; Sinken; Kollision) ist ein Durchsagesystem einzubauen. Dies ist auch in Hinblick auf Barrierefreiheit wichtig. Dieses kann auch für die Sendung von Alarmierungssignalen verwendet werden.

## Alarmsystem

Sollte auf das PA-System verzichtet werden, so muß ersatzweise ein Alarmsystem mit Sirenen eingebaut werden, dass eine Evakuierungsalarmierung möglich macht. Zentral gestartet von der Rezeption und/oder durch das Feuermeldesystem.

## Entertainmentsystem

Die feste Installation von Entertainmentsystemen in de n Veranstaltungsräumern ist nicht notwendig, da diese bisher von den Nutzern selbst mitgebracht wurden. Es wäre aber überlegenswert ein mobiles System für die geplanten Konzerte, Lesungen, Vorträge bereitzuhalten und dieses ggfs. mit zu vermieten. Gängige und sinnige Aufstell-bzw. Befestigungspunkte können durch Veranstaltungstechnikfirmen definiert werden.

## Trinkwassersystem

Das Trinkwassersystem (warm/kalt) muß wegen des Neuausbaus des Schiffes vollständig erneuert werden.

Das Schiff wird an die Systeme der Stadt angeschlossen, eine Filterung wird empfohlen. Eine Druckerhöhung ist nicht notwendig. Die Warmwassererzeugung erfolgt im Maschinenraum durch die Wärmepumpe.  Das warme Wasser wird im Ring gepumpt. Die neuen Wasserleitungen sind vollständig zu isolieren.

## Abwassersystem

Das vorhandene Schwerkraft-Abwassersystem muß vollständig demontiert und durch ein neues Vakuum-Abwasser-System ersetzt werden. Die Übergabe-Station muß neu im Maschinenraum erbaut werden. Ein Sammeltank ist nicht vorgesehen

## Deckwaschsystem

Für die notwendige Reinigung und Bewässerung der hölzernen Außendecks ist ein Deckwaschsystem, angeschlossen an die Trinkwasserleitung, vorzusehen. Es reichen 3 Zapfstellen über die Schiffslänge verteilt. Geeignete (Garten-) Schläuche sind in der Nähe in einem Schrank mit Aufrollvorrichtung zu lagern.

## Feueralarm

Gemäß den Vorschriften sind in jeder Kabine und in allen Gängen und Räumen Feuermelder anzubringen. Diese sind mit Handmeldern zu ergänzen und in einer BMZ (Brandmeldezentrale) zusammenzuführen. Nahe der BMZ sind auch die Laufkarten für die Feuerwehr vorzuhalten. Die BMZ sollte nach Voralarm (Kontrolle durch Bordpersonal) auf die Feuerwehr aufgeschaltet werden und den Schiffsalarm auslösen.

## Bilgenalarm

Die Aufteilung der Bilgen des Schiffes ändert sich durch den Umbau (Öffnung eines Ballastwassertanks) Für den Fall, das Wasser eindringt, müssen alle Bilgen mit Sensoren ausgestattet werden, die auf die Brandmeldezentrale aufgeschaltet werden können. Üblicherweise starten die Sensoren die Bilgenpumpen automatisch, erst nach längerer Laufzeit der Pumpen, oder Auslösung eines zweiten höher angebrachten Sensors (Pumper schafft die eindringende Wassermenge nicht) löst das Bilgenalarm-System den Hauptalarm an der BMZ aus, d.h. Evakuierung und Meldung an die Feuerwehr.

## Feuerlöschsystem

Da das Schiff von Land sehr gut erreichbar ist, kann auf die feste Installation eines Feuerlöschsystems (Sprinkler) verzichtet werden.

Dessen ungeachtet sind in den einzelnen Brandzonen Feuerlöscher vorzuhalten. Empfohlen, wird durch die Unterzeichner, die Montage von einer Feuerlösch-Ringleitung mit C-Kupplungen und Feuerlöschschläuchen auf jeder Decksebene und in jeder Brandzone, fest verbunden mit den stadteigenen Hydranten.

## Fahrstuhl

Der neu einzubauende Fahrstuhl soll alle drei Decks untereinander verbinden. Hauptdeck, Zwischendeck und Unterdeck (Stauung). Es ist eine elektrohydraulische Variante mit Kraftspeicher zu

wählen, die es im Brandfall ermöglicht, Gehbehinderte oder Menschen im Rollstuhl aus dem Unterdeck in das Zwischendeck zu evakuieren. Die Bedienelemente sollten barrierefrei sein.

Neben der Beförderung von Personen, kann der Fahrstuhl genutzt werden, um Veranstaltungsmaterial und Catering in den Veranstaltungsraum 4 zu bringen.

## Besucherzählsystem

In Hinblick auf Evakuierung und weitere Pandemien und Einhaltung der max. zulässige Gästezahl, ist ein Besucherzählsystem zu installieren. Dies läßt sich leicht im neuen Zugang auf der Zwischendeckende installieren.

# 18. Neubau Inneneinrichtung

Die neu geplante Inneneinrichtung im Zwischendeck ist auf den beigefügten Zeichnungen dargestellt. Die Unterzeichner empfehlen die Verwendung eines üblichen schiffbaulichen Innenausbausystems.

Diese Systeme bestehen aus vorgefertigten Wandpaneelen aus Stahlblech mit Innenliegende Isolierung, mit System Dicken von 25 oder 50 mm. Die Wände können individuelle mit Folien oder Beschichtungen dekoriert werden und werden in dieser Form weltweit auf Frachtern, Kreuzfahrtschiffen und sonstigen Berufsschiffen (auch kommerziellen Yachten) eingebaut. Die Wände sind nicht brennbar. In ihrer Brandklasse liegen diese je nach Stärke bei B15 bis B 30. Passende Türen, Deckenpaneele, Böden gibt es dazu.

Dekorative (hölzerne) Leisten etc. können auf diese Wände montiert werden. In die Wände können Kabel, Rohrleitungen eingebaut werden. Diese Systeme vermindern gegenüber einer klassischen hölzernen Wandstruktur die Brandgefahr drastisch. Die eingebaute Isolierung dient dem Lärmschutz zwischen den Kabinen. Die Oberflächen sind abwaschbar und damit leicht zu reinigen.

Trotzdem lassen sich damit auch sehr hochwertig anmutende Kabinen erstellen. (Diese Systeme werden eben nicht nur bei Frachtern und Fischkuttern, sondern auch im Kreuzfahrtbereich, oder auf Superyachten eingesetzt.)

Die Küche und die Pantry sollte auch A0 Standard in der Wandgestaltung umgerüstet werden, um hier einen entsprechenden Brandschutzgrad zu erreichen.

Die neuen Böden werden mit Fußbodenheizung ausgestattet, um den notwendigen Energieeinsatz zu minimieren. Die Bäder mit nahtlos verklebten PVC-Böden und vorgefertigten Nasszellen.

Dadurch kann der neue Innenausbau kostengünstig, pflegeleicht und langlebig erstellt und dabei individuell auf das Schiff PASSAT angepasst werden.

Bei Bedarf legen die Unterzeichner gerne Muster vor oder stellen Fotos von Innenausbauten aus diesen Materialien und Systemen vor.

# 19. Neubau Veranstaltungsraum Luke 4

Der bisher ungenutzte Laderaum 4 (Stauebene) soll als neuer Veranstaltungsraum die Nutzfläche der PASSAT erweitern.

Dieser alte und hohe Laderaum reicht von der Stauungsebene bis zur Unterkante des Zwischendecks mit Blick auf die originale Ladeluke im Zwischendeck und bietet dadurch ein besonderes Raumgefühl. Das Mittellängsschott, das den Raum weitgehend in zwei Bereiche teilt, wird zurückgebaut und durch Raumstützen an den originalen Stellen aus dem Baujahr 1911 ersetzt. Die originalen Strukturen und Bauteile des Schiffskörpers in Laderaum 4 bleiben sichtbar und vermitteln eindrucksvoll die Schiffbaukunst der damaligen Zeit.

Der neu geschaffene Raum kann multifunktional genutzt werden:

- Wechsel-/Wanderausstellungen für den Museumsbetrieb
- Vorträge
- Konzerte
- Lesungen
- Feiern

Die Längstringer (Längsträger im unteren Bereich des Schiffskörpers) auf der Bb. werden genutzt, um eine „Sitztreppenempore“ für Publikum und Gäste zu schaffen. Der gegenüberliegende Bereich in Stb. dient als Bühne.

Der neue Veranstaltungsraum kann über mehrere Zugänge barrierefrei erreicht werden.

- Vorderkante Mittelschiff über Treppe
- Achterkante Bb. ebenerdig über Laderaum 3
- Achterkante Bb. vom Tieftankdeck über Laderaum 3
- Achterkante mittschiffs über Lift

Über den Lift kann zusätzlich sehr einfach Veranstaltungsequipment, Catering für den jeweiligen Einsatzzweck in den Raum gebracht werden.

# 20. Neugestaltung der Museumsausstellung

Die aktuelle Museumsaustellung ist von 2015. Sie ist auch nur in Ladeluke 1 und 2 untergebracht.

Die bisherige Ausstellungsfläche wird nun um Flächen im Tieftankdeck und Tieftank an Bb. sowie um dem Veranstaltungsraum in Ladeluke 4 ergänzt und damit deutlich erweitert.

Deshalb ist eine grundsätzliche Überarbeitung und Ergänzung der Ausstellung nötig.

Dabei sollte die Ausstellung den modernen Sehgewohnheiten angepasst werden. Sehr sinnvoll ist ein modularer Aufbau, so das leicht Teile ausgewechselt werden können.

In der Ladeluke 4 sollte dem Umstand Rechnung getragen werden, das hier auch ein weiterer Veranstaltungsraum entstehen kann, oder bei Bedarf genutzt werden kann.

Der Tieftank an Backbord kann, wenn dies in die Gesamtkonzeption passt, auch als Veranstaltungsraum für z.B. „Escape-Room“ genutzt werden.

Die neue Ebene auf dem Tieftank kann z.B. für eine Ausstellung zur Geschichte der Frachtsegelei von den Anfängen bis heute genutzt werden. Die Ausstellung im Laderaum 2 zeigt derzeit die Nutzung des Laderaums nach den Umbauten in Folge des PAMIR-Unglücks. Der Laderaum 4 wird im Zuge der Renovierung des Schiffes wieder in den Zustand aus der Bauzeit des Schiffes versetzt. So ist es möglich beide Bauzustände im selben Schiff zu zeigen.

# 21. Neubau Empfangsbereich und Shop

Der neue Empfangs- und Eingangsbereich (Zwischendeck) der PASSAT nimmt den Platz der derzeitigen Messe ein. Nach Auswertung der Buchungssituation wurde die Messe überwiegend als Buffetbereich für den Veranstaltungsbereich Ladeluke 2 genutzt. Durch die räumliche Erweiterung der Ladeluke 2 konnte ein Buffetbereich in den Veranstaltungsbereich integriert werden.

Dadurch kann die Messe mit dem ehemaligen Fluchtweg zusammengelegt und die Eingangstür durch die Außenhaut verlegt werden, so dass ein großzügiger Eingangs- und Kassenbereich für Museumsbesucher und / oder Übernachtungsgäste entsteht. Der Empfangsbereich kann direkt vom Steg aus ebenerdig betreten werden. Der Empfangstresen befindet sich gegenüber der Eingangstür am eindrucksvollen Kreuzmast.

Dieser zentrale Empfangsbereich dient nun neu als Hauptzugang zum Schiff. Die bisherige Gangway und das Kassenhäuschen an Deck werden anderweitig genutzt. (Die Gangway wird zum Notausgang, das Kassenhäuschen wird zum Büro und Fahrstuhleingang).

Die Rezeption ist zugleich Kasse für das Museum, Rezeption für den Hotelbereich und für den Veranstaltungsbereich. Dort können auch die im Shop ausgesuchten Waren bezahlt werden.

Darüber hinaus kann durch die Größe des Empfangsbereichs das Angebot des Museumsshops deutlich erweitert, kundenfreundlicher und einkaufsoffener präsentiert werden.

Durch die Möglichkeit eines geplanten Onlinebuchungsangebots für den Museums- und Hotelbereich können die Wartezeiten am Empfang und an der Kasse verkürzt werden.

Vom Empfangsbereich aus können mehrere Bereiche des Schiffes betreten werden:

- Durch eine Tür direkt in den Hotelbereich
- Durch einen Niedergang in den Tieftank und auf kürzestem Weg in den Veranstaltungsraum Laderaum 4
- Durch einen Niedergang auf das Hauptdeck zur Schiffsbesichtigung und zum Hotelbereich auf dem Hauptdeck im Brückenhaus und im Poop sowie im Zwischendeck achtern.
- Durch eine Tür direkt in den Veranstaltungsraum Laderaum 2
- Für Rollstuhlfahrer durch den Hotelbereich nach vorne zum Fahrstuhl
- Durch eine Tür in den Pantry- und Crewbereich (für Caterer und Crew)

Ein kleiner Gepäckraum, für Gäste, die schon auschecken müssen, aber noch etwas bleiben wollen wird im Lager auf Spt. 80 eingerichtet.

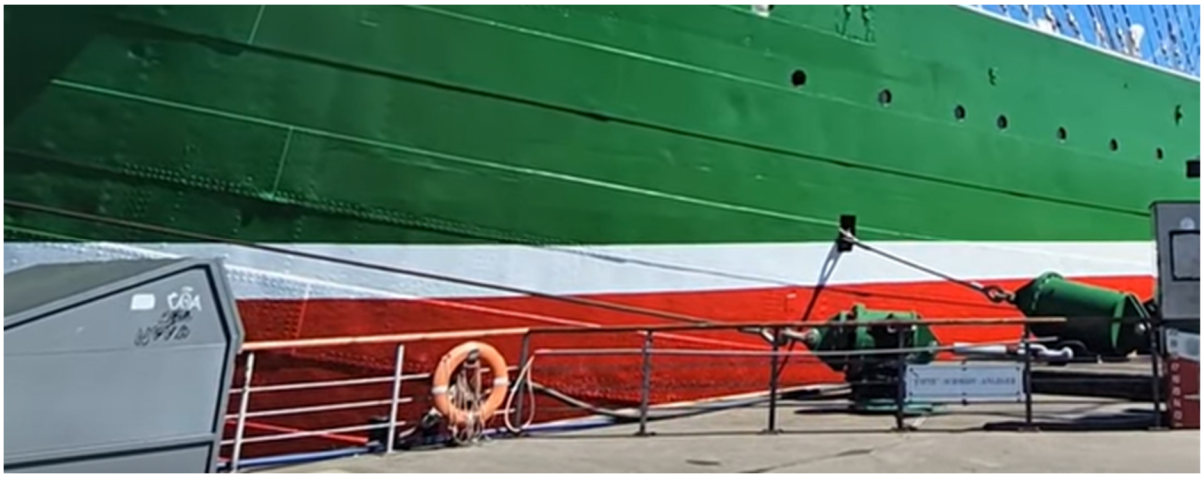
# 22. Festmachsystem

**Befestigung der PASSAT an Land**

Bisher ist die PASSAT mit mehreren Festmacherleinen an zwei landseitigen und zwei Stegseitigen Dalben befestigt. Festmacher verschleißen und müssen regelmäßig kontrolliert, nachgesetzt und auch ausgetauscht werden. Durch die Bewegung durch Wind und Wellenschlag sowie Sog der vorbeifahrenden Schiffe „fährt“ die PASSAT 12 Seemeilen im Jahr vor und zurück. Von der Auftraggeberin ist gewünscht das Festmachsystem der PASSAT ggf. zu optimieren. Im Zuge der Sanierung des Schiffes soll auch der Steg, an dem die PASSAT liegt, erneuert werden. Hierbei ergibt sich die Möglichkeit das Festmachen des Schiffes zu optimieren und ein neues Festmachsystem in die Stegplanung und Umsetzung mit einfließen zu lassen.

Nachfolgend werden mehrere Systeme mit Vor- und Nachteilen kurz vorgestellt:

- **System „Rickmer Rickmers“ – Puffertonnen an Schwimmsteg**



Vorteile:

- Wasserseitige Befestigung an Dalben oder ähnlichem entfällt.
- wartungs- und betreuungsarm/frei
- im Verhältnis zu Leinenführung, relativ kurze langlebige Drahtseile anstatt lange Festmacherleinen

Nachteile:

- anbringen von Lastaugen an der Rumpfstruktur
- „Puffertonnen am Steg“

- **System „Stubnitz“ – Selbstholende Winden**

  Selbstholende Winden halten das Schiff stets in der gleichen Position
  Diese werden Last-gesteuert und arbeiten voll automatisch.

  Vorteile:
  - Am Stegsystem ist keine Veränderung nötig

  Nachteile:
  - permanente Stromversorgung zwingend notwendig
  - Windenmontage an Deck
  - Winden sind voluminös

- **System „Peking“ – Donut-Fender**

Wasserseitig werden zwei Dalben in den Boden gerammt, an dem die Donutfender installiert werden und wasserstandunabhängig das Schiff in Position halten. Landseitig/Stegseitig gibt es ebenfalls Festmacher mit Reitgewichten.

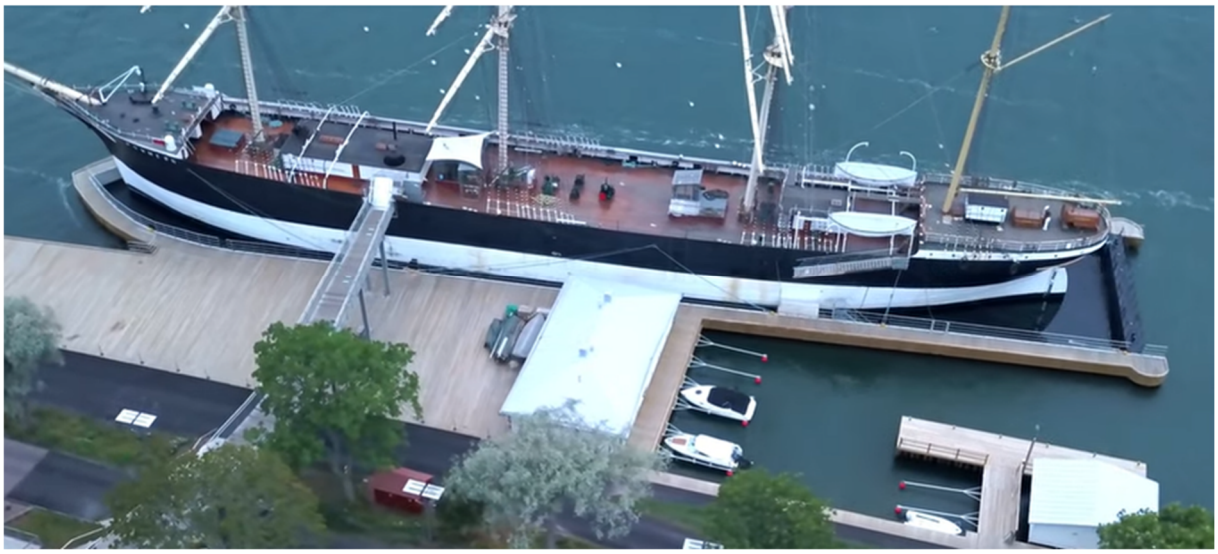
Vorteile:

- Keine Veränderung am Rumpf nötig

Nachteile:

- Festmacherleinen bleiben weiterhin vorhanden
- System eher für Tidengewässer
- Beeinträchtigung der Schiffs--Silhouette
- Dalben müssen gesetzt/gerammt werden
- Kostenintensiv
- Lange Wartezeiten

- **System „Pommern“ – wassergefülltes Trockendock**



Ein wassergefülltes „Trockendock“, also ein aus stählernen Profilen gebautes Becken, umgreift das gesamte Schiff. Das Schiff ist rundherum mit Festmachern am Becken befestigt.

Vorteile:

- Keine Veränderung am Rumpf nötig
- Gäste können das Schiff außen umrunden
- Die Schiffs-Bewegung kann durch die Ausschaltung von Sog und Strömung sehr stark eingeschränkt werden
- Für Wartungsarbeiten kann das Becken leer gepumpt werden. Eine Dockung ist nicht mehr notwendig

Nachteile:

- Aufwändiger Bau eines maßgeschneiderten Beckens
- Festmacherleinensystem bleibt

- **System „Cap San Diego“ - Dockschlösser**

Fest mit der Bordwand verschweißte Halterungen gleiten an zwei gerammten Pfählen auf und ab.

Vorteile:

- Keine Leinen
- Keine horizontale Schiffsbewegung
- Das Schiff kann trotzdem, nach Öffnung der Schlösser, z.B. in eine Werft gefahren werden
- Dalben wasserseitig können entfallen

Nachteile:

- Beeinträchtigung der Schiffs-Silhouette
- Großflächige Schweißarbeiten an der Außenhaut notwendig

# 23. Anlagen

01 2013-09-10 Brandschutzkonzept PASSAT

02 2013-09-10 Brandschutzkonzept PASSAT

03 2022-01-24 Brandverhütungsschaubericht PASSAT

04 2024-07-25 Kick-Off Meeting PASSAT Projektstudie m. Ergänzungen mit Anhang

05 2024-10-07 PASSAT Brainstorming zur Wirtschaftlichkeit

06 2024-10-23 Brainstorming PASSAT neu

07 2024-11-19 Feedback Bordcrew

08 2024-11-21 PASSAT Planungsgespräch

09 2024-12-12 GA24.324-1 SV PASSAT m Anlagen Gefahrenstoffkataster

10 PA_1.100 Generalplan_A

11 PA_2.100 Generalplan_Entwurf_4

12 PA_2.202 GA Vergleich Alt_Neu_4

PASSAT

ACHTERPIEK

MASCHINENRAUM

TREIBÖL

LADERAUM 4

LADERAUM 3

LASTEN

PROVIANT

WASSERBALLAST

LADERAUM 2

Veranstaltungsraum

LADERAUM 1

STORE

STAUUNG

VORPIEK

HAUPTDECK

ZWISCHENDECK

POOPDECK

BRÜCKENDECK

BACKDECK

AB

VENT.

HOCKE

LUKE 4 4300x5080

LUKE 3 4300x5715

LUKE 2 4300x7620

Lager

Waschraum

Maschinen-schacht

Kante

Kombüse

Salon

Kapitän

Ausstellung ehemalig Unteroffiziers messe

Kühl-schrank

Wirtschafts-raum

Funker

FARBEN & ÖL

WC

TOP Sits

Archiv

Werkstatt

LPA

Aufenthaltsraum Crew

Pantry

Duschen

Winden-ladebaum

Wäschelager

Suit-Küche

Suit-Bad

Suit

Messe

Ausstellung

ehemals Tagesproviant

ehemals Kühlraum

Heizung

Warmwasser-Speicher

Fäka-Anlage

TREIBÖL

LADERAUM 4

LADERAUM 3

LADERAUM 2

LADERAUM 1

STAUUNG

**Hauptabmessungen**

| | |
|---|---|
| Länge über Alles | 115,0 m |
| LWL | 96,1 m |
| Breite | 14,4 m |
| Raumtiefe | 8,8 m |
| Tiefgang | 4,5 m |
| Mastlohe über Deck | 52,5 m |
| Segelfläche | 3800 m² |
| BRT | 5091 |
| NRT | 2882 |
| DWT | 4750 |

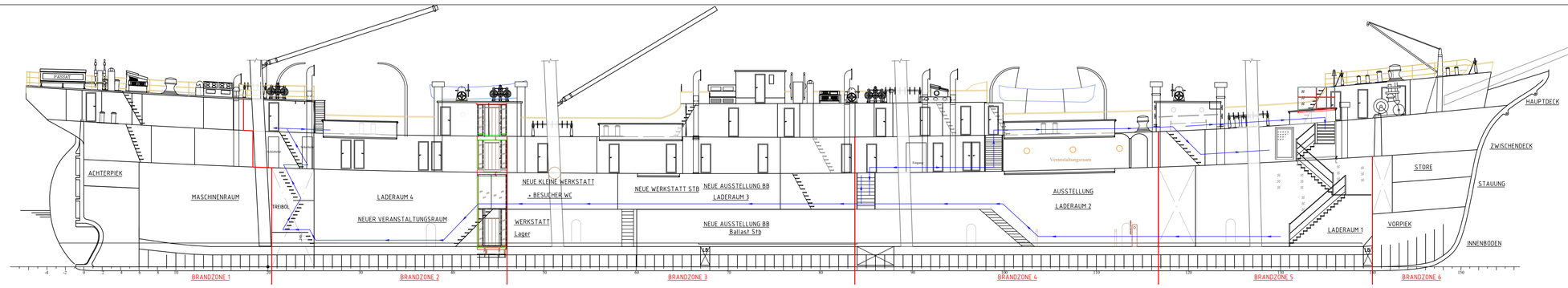
| Änderungen | 01.06.2023 | U.B. | A. |
|---|---|---|---|
| REMARKS: | DATE: | NAME | ISSUE |

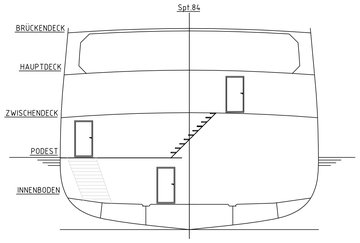

Detlev Löll Ingenieurbüro GmbH
PREMNITZ/DE / GERMANY
DESIGN, ENGINEERING AND SERVICE FOR SAILING SHIPS AND SAIL TRAINING VESSELS
www.detlevloell.de
+49 / 30371/ 88755
+49 / 172-4115286
mail@dlsship.eu

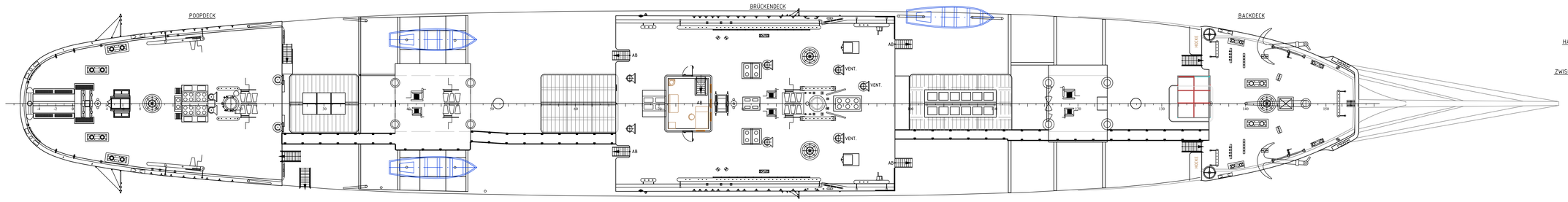

| | |
|---|---|
| Scale: 1:100 (A0) | DATE: 21.02.2023 |
| DRAWN: Ute Becker | CHKD: |
| PRJ NO.: PASSAT | DRW NO: PA_1.100 |
| PATH: | |

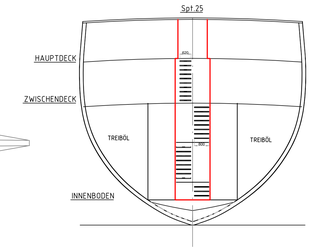
# PASSAT
## Generalplan

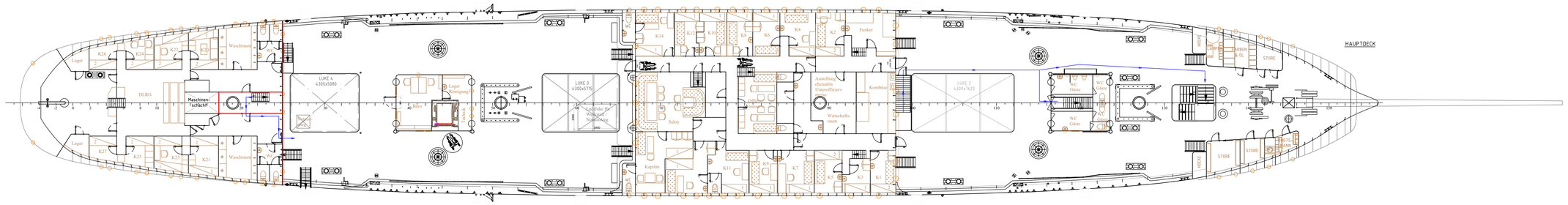

Copyright of this drawing is property of the designers and must not be used without their supervision

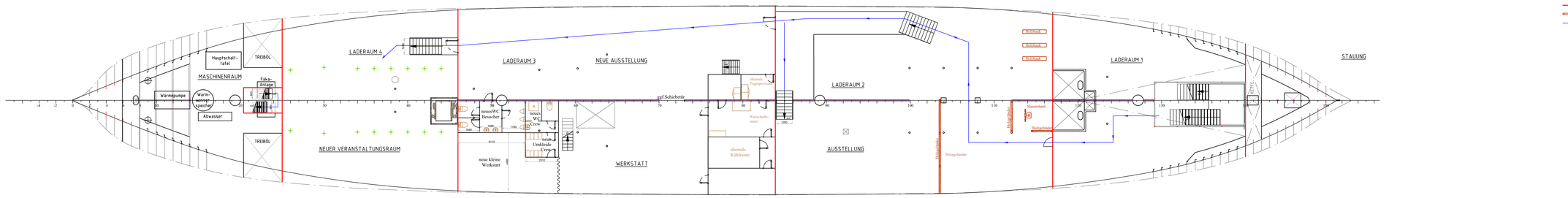


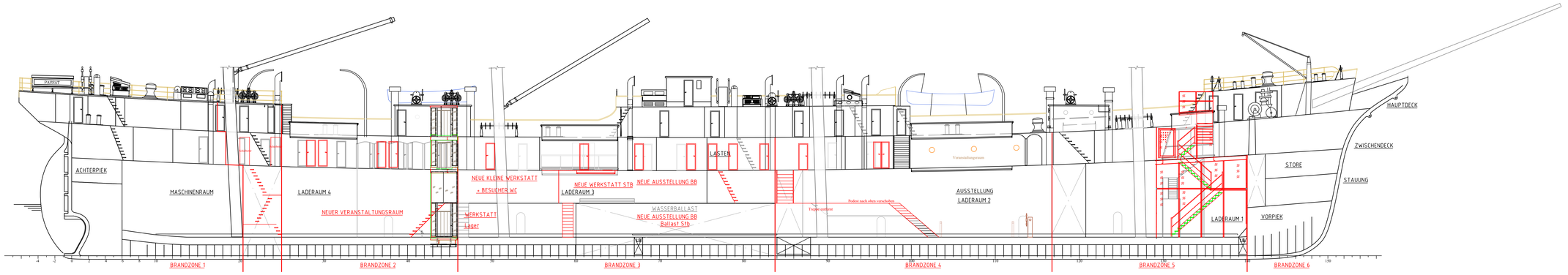



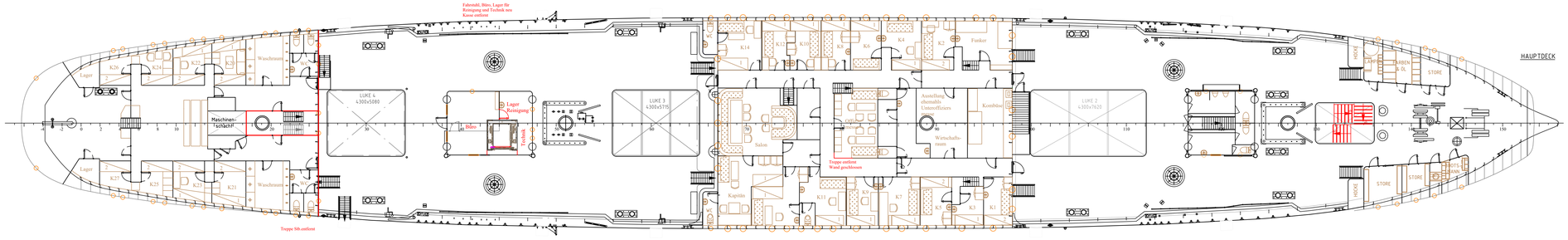



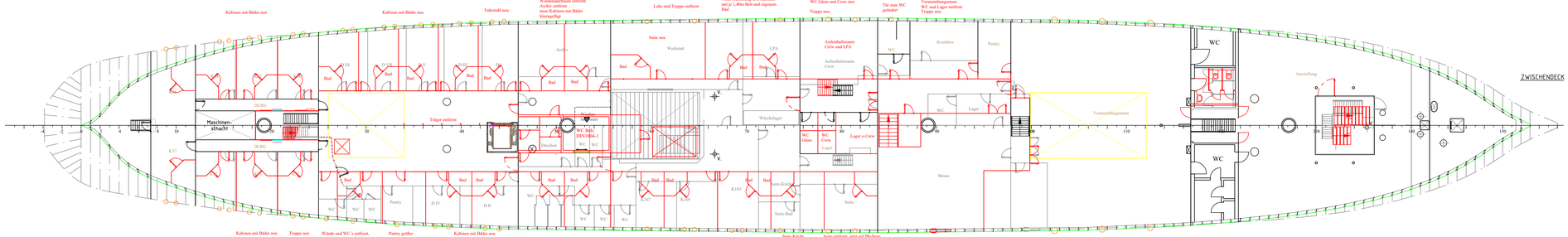



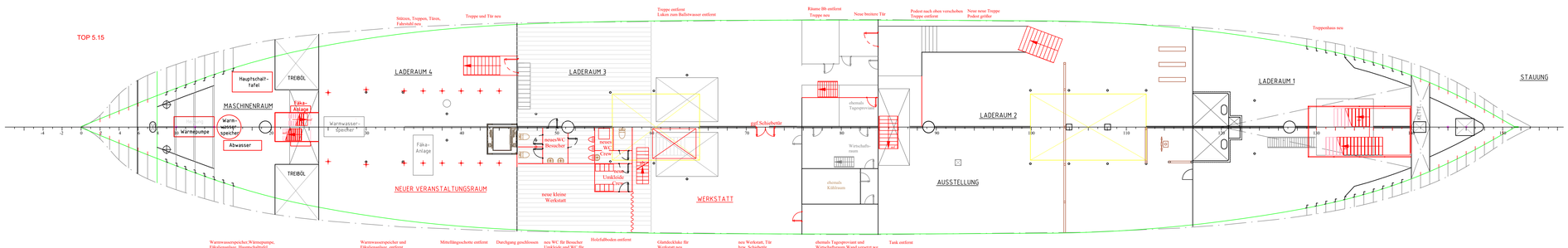



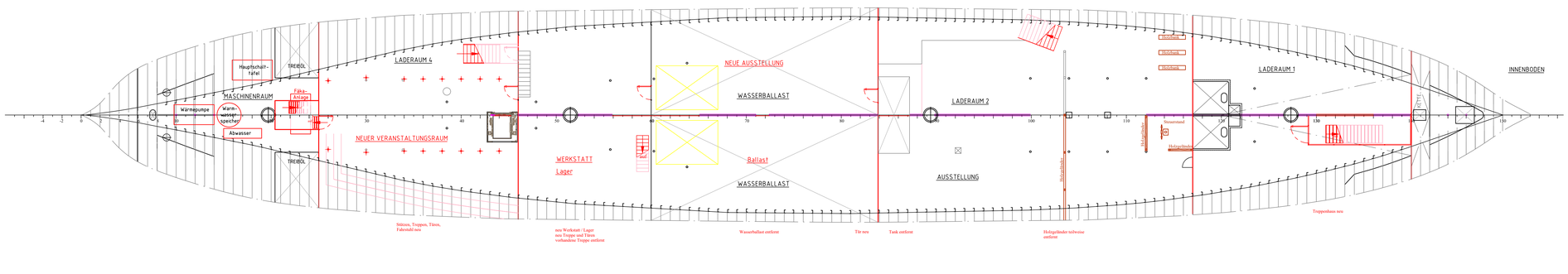


LADERAUM 4
LADERAUM 3
NEUE AUSSTELLUNG
LADERAUM 2
LADERAUM 1
STAUUNG
MASCHINENRAUM
Hauptschalt-tafel
TREIBÖL
Warmepumpe
Warm-wasser-speicher
Abwasser
Fäka-Anlage
NEUER VERANSTALTUNGSRAUM
neues WC Besucher
neues WC Crew
Spind Umkleide Crew
neue kleine Werkstatt
WERKSTATT
ehemals Tagungsraum
ehemals Kühlraum
Wirtschafts-raum
gpf.Schiebetür
AUSSTELLUNG
Holzgeländer
Steuerstand
Schott
Schott
Schott




| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| REMARKS: | | DATE: | NAME: | ISSUE: |
| Detlev Löll Ingenieurbüro GmbH<br>PREMIUM ENDE / GERMANY<br>DESIGN, ENGINEERING AND SERVICE FOR SAILING SHIPS AND SAIL TRAINING VESSELS | www.detlevloell.de<br>+49 / 38371 88755<br>+49 / 172 4115280<br>info@detlevlöll.de | Scale: 1:120 (A0) | DATE: 13.12.2024 | |
| | | DRAWN: Ute Becker | CHKD: | |
| | | PRJ.NO.: PASSAT | DRW.NO.:PA_2.202 | |
| | | PATH: | | |

# PASSAT

Generalplan Vergleich Alt_Neu_4

Copyright of this drawing is property of the designers and must not be used without their supervision

# Restaurierung PASSAT 2026/27

## Kostenschätzung

Stand 18.12.2024

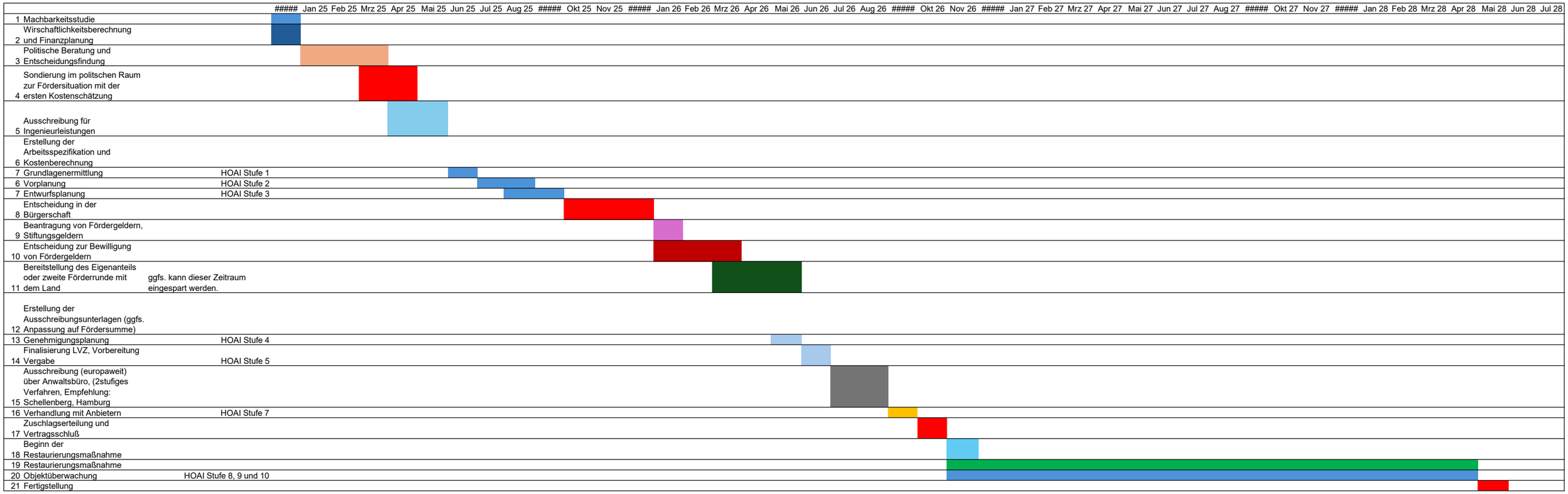
| | Kosten netto | Kosten brutto |
|---|---|---|
| **Arbeitsvorbereitung** | | |
| Verschleppung von Travemünde zur Werft | 300.000,00 € | 357.000,00 € |
| Dockung und Bauplatz | 1.200.000,00 € | 1.428.000,00 € |
| Reinigung UW Schiff | 50.000,00 € | 59.500,00 € |
| Entfernung Ballast | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| Demontage und Einlagerung von wiederverwertbaren Materialien | 180.000,00 € | 214.200,00 € |
| **Schadstoffbeseitigung** | 1.400.000,00 € | 1.666.000,00 € |
| **Demontagen** | | |
| Demontage Innenausbau Zwischendeck und Unterdeck | 340.000,00 € | 404.600,00 € |
| Demontage Rohrleitungen und Elektrik | 50.000,00 € | 59.500,00 € |
| Demontage Holzdeck | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| Demontage Takelage | 210.000,00 € | 249.900,00 € |
| Demontage Heizanlage und Abgasleitungen | 30.000,00 € | 35.700,00 € |
| Demontage Isolierung | 210.000,00 € | 249.900,00 € |
| **Ausschrotten** | | |
| Verschrottung Hauptdeck | 300.000,00 € | 357.000,00 € |
| Ausschrotten Unterkanten Aufbauten | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| Ausschrotten Mittellängsschott Spt 34 bis 46 | 20.000,00 € | 23.800,00 € |
| **Reparatur Stahl** | | |
| Neubau Hauptdeck | 450.000,00 € | 535.500,00 € |
| Ergänzung Zwischendeck im Bereich Spant 55 bis 65 | 80.000,00 € | 95.200,00 € |
| Neubau Treppenschacht Luke 1 | 45.000,00 € | 53.550,00 € |
| Neubau Treppenschacht Spant 85-88 | 50.000,00 € | 59.500,00 € |
| Neubau Fahrstuhlschacht Spt 43-45 | 58.000,00 € | 69.020,00 € |
| Neubau Treppenschacht Spt 20-25 | 65.000,00 € | 77.350,00 € |
| Reparatur Aussenhaut | 320.000,00 € | 380.800,00 € |
| Reparatur Rumpfstruktur | 170.000,00 € | 202.300,00 € |
| Reparatur Schotten | 360.000,00 € | 428.400,00 € |
| Reparatur Ballasttanks | 120.000,00 € | 142.800,00 € |
| Einbau Raumstützen Spt 25 bis 45 | 85.000,00 € | 101.150,00 € |
| Einbau eines neuen Mittellängs-schottes zwischen Spt 45 und 85 | 58.000,00 € | 69.020,00 € |
| **Neu-und Umbauten** | | |
| Einbau von Treppenhäusern | 270.000,00 € | 321.300,00 € |
| Einbau des Fahrstuhls | 110.000,00 € | 130.900,00 € |
| Einbau der Türen im Ballasttank Backbord | 8.000,00 € | 9.520,00 € |
| Einbau von Brandsicheren Türen in die Schotten und Treppenhäusern | 48.000,00 € | 57.120,00 € |
| Einbau eines Fußbodens in Laderaum 4 | 54.000,00 € | 64.260,00 € |
| Einbau eines Fußbodens in Laderaum 3 | 42.000,00 € | 49.980,00 € |
| Einbau eines Fußbodens im Ballasttank Backbord | 22.000,00 € | 26.180,00 € |
| Vergrößerung des Podestes in Laderaum 2 | 12.000,00 € | 14.280,00 € |
| **Innenausbau** | | |

| | | |
|---|---|---|
| Einrichtung der neuen Werkstatt | 100.000,00 € | 119.000,00 € |
| Neuanfertigung der Besucher und Mitarbeiter WC und Umkleideraum | 62.000,00 € | 73.780,00 € |
| Neuanfertigung des Innenausbaus im Zwischendeck | 1.950.000,00 € | 2.320.500,00 € |
| Umbau des Deckshauses zwischen Luke 4 und 3 | 34.000,00 € | 40.460,00 € |
| Rekonstruktion des Innenausbaus des Deckshauses zwischen Luke 1 und 2 | 12.000,00 € | 14.280,00 € |
| Einrichtung der Veranstaltungsräume | 240.000,00 € | 285.600,00 € |
| Einrichtung des Rezeptions und Shopbereiches | 170.000,00 € | 202.300,00 € |
| Montage von Sänitärräumen | 460.000,00 € | 547.400,00 € |
| Möblierung | 120.000,00 € | 142.800,00 € |
| Erstausstattung Matratzen, Laken, Decken, Kissen | 56.000,00 € | 66.640,00 € |
| Neubau Kühlraum | 22.000,00 € | 26.180,00 € |
| **Beschichtung und Isolierung** | | |
| Beschichtung aller stählernen Bauteile des Schiffes | 2.200.000,00 € | 2.618.000,00 € |
| Isolierung aller Unterkunftsräume | 140.000,00 € | 166.600,00 € |
| Isolierung des Technikbereiches | 22.000,00 € | 26.180,00 € |
| **Estriche und Böden** | | |
| Montage von Estrich mit Fußbodenheizung | 210.000,00 € | 249.900,00 € |
| Montage von Fliesen in den Naßzellen | 120.000,00 € | 142.800,00 € |
| **Holzdeck** | | |
| Neubau des hölzernen Decks auf Oberdeck und Hauptdeck | 2.000.000,00 € | 2.380.000,00 € |
| **Technik** | | |
| Einbau eines neuen Heizsystems, Wassser/Wasser-Wärmepumpe | 410.000,00 € | 487.900,00 € |
| Einbau einer neuen Elektrozentrale und Unterverteilungen mit Übernahme von der landseitigen Versorgung | 270.000,00 € | 321.300,00 € |
| Einbau einer neuen Verkabelung und Beleuchtung | 450.000,00 € | 535.500,00 € |
| Einbau einer neuen Feuermeldeanlage mit Aufschaltung | 92.000,00 € | 109.480,00 € |
| Einbau eines Publik Address Systems | 85.000,00 € | 101.150,00 € |
| Einbau einer Warmwassererzeugungsanlage | 62.000,00 € | 73.780,00 € |
| Einbau einer Trinkwassserverteilung mit Anschluß an die landseitige Versorgung | 230.000,00 € | 273.700,00 € |
| Einbau einer Feuerlöschleitung mit Anschluß an die landseitige Versorgung | 120.000,00 € | 142.800,00 € |
| Einbau von Belüftungs- und Entrauchungsanlagen | 450.000,00 € | 535.500,00 € |
| Einbau einer Vakuum-Abwasseranlage | 380.000,00 € | 452.200,00 € |
| Überarbeitung des Lenzsystems | 130.000,00 € | 154.700,00 € |
| Brandschutztechnische Ertüchtigung der Schotten | 140.000,00 € | 166.600,00 € |
| **Takelage** | | |
| Reparatur der stählernen Bauteile | 150.000,00 € | 178.500,00 € |

| | | |
|---|---|---|
| Prüfung und ggfs. Ersatz des Stehenden Gutes | 200.000,00 € | 238.000,00 € |
| Prüfung und ggfs. Ersatz des laufenden Gutes | 100.000,00 € | 119.000,00 € |
| Wartung aller beweglichen Teile | 130.000,00 € | 154.700,00 € |
| Einbau eines Sicherungssystems für Arbeiten in der Takelage | 140.000,00 € | 166.600,00 € |
| Ersatz der Decksbeleuchtung durch LED Strahler | 12.000,00 € | 14.280,00 € |
| Remontage der Takelage | 400.000,00 € | 476.000,00 € |
| **Museale Einrichtung** | | |
| Ausstellungsarchitektur | 185.000,00 € | 220.150,00 € |
| Medientechnik und interaktive Elemente | 75.000,00 € | 89.250,00 € |
| Modelle | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| Museumsbeleuchtung | 150.000,00 € | 178.500,00 € |
| Medienproduktion | 110.000,00 € | 130.900,00 € |
| Grafik | 150.000,00 € | 178.500,00 € |
| Eponateinrichtung | 135.000,00 € | 160.650,00 € |
| Mediaguide | 75.000,00 € | 89.250,00 € |
| Leitsystem | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| **Bauaufsicht** | 420.000,00 € | 499.800,00 € |
| **Planungskosten** | 680.000,00 € | 809.200,00 € |
| **Summe** | | **24.830.540,00 €** |

# Zeitplan Überholung PASSAT

Revision 1 Stand 10.12.2024



Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13912-01**
**öffentlich**

**Lübeck, 24.03.2025**

**Bearbeitung: Claudia Weiß (E-Mail: Claudia.Weiss@luebeck.de Telefon: 122-4030)**

# Reparatur und Umbau der Viermastbark PASSAT Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Interessenbekundung der Hansestadt Lübeck am Bundesprogramm "KulturInvest", Förderrunde 2025

Im Zuge der Vorberatung der Vorlage in den verschiedenen Ausschüssen wurde von Politik erbeten, die Vorlage bis zur Beratung im Hauptausschuss um die Minimalkostenvariante zu ergänzen. Diese wird hier als Anlage bereitgestellt.

# Restaurierung PASSAT 2026/27

## Kostenschätzung

Stand 18.12.2024

| | Variante Reparatur und Umbau | | Variante nur Reparatur | |
|---|---|---|---|---|
| | Kosten netto | Kosten brutto | Kosten netto | Kosten brutto |
| **Arbeitsvorbereitung** | | | | |
| Verschleppung von Travemünde zur Werft | 300.000,00 € | 357.000,00 € | 300.000,00 € | 357.000,00 € |
| Dockung und Bauplatz | 1.200.000,00 € | 1.428.000,00 € | 1.200.000,00 € | 1.428.000,00 € |
| Reinigung UW Schiff | 50.000,00 € | 59.500,00 € | 50.000,00 € | 59.500,00 € |
| Entfernung Ballast | 60.000,00 € | 71.400,00 € | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| Demontage und Einlagerung von wiederverwertbaren Materialien | 180.000,00 € | 214.200,00 € | 180.000,00 € | 214.200,00 € |
| **Schadstoffbeseitigung** | 1.400.000,00 € | 1.666.000,00 € | 1.400.000,00 € | 1.666.000,00 € |
| **Demontagen** | | | | |
| Demontage Innenausbau Zwischendeck und Unterdeck | 340.000,00 € | 404.600,00 € | 340.000,00 € | 404.600,00 € |
| Demontage Rohrleitungen und Elektrik | 50.000,00 € | 59.500,00 € | 50.000,00 € | 59.500,00 € |
| Demontage Holzdeck | 60.000,00 € | 71.400,00 € | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| Demontage Takelage | 210.000,00 € | 249.900,00 € | 210.000,00 € | 249.900,00 € |
| Demontage Heizanlage und Abgasleitungen | 30.000,00 € | 35.700,00 € | 30.000,00 € | 35.700,00 € |
| Demontage Isolierung | 210.000,00 € | 249.900,00 € | 210.000,00 € | 249.900,00 € |
| **Ausschrotten** | | | | |
| Verschrottung Hauptdeck | 300.000,00 € | 357.000,00 € | 300.000,00 € | 357.000,00 € |
| Ausschrotten Unterkanten Aufbauten | 60.000,00 € | 71.400,00 € | 60.000,00 € | 71.400,00 € |
| Ausschrotten Mittellängsschott Spt 34 bis 46 | 20.000,00 € | 23.800,00 € | 20.000,00 € | 23.800,00 € |
| **Reparatur Stahl** | | | | |
| Neubau Hauptdeck | 450.000,00 € | 535.500,00 € | 450.000,00 € | 535.500,00 € |
| Ergänzung Zwischendeck im Bereich Spant 55 bis 65 | 80.000,00 € | 95.200,00 € | 80.000,00 € | 95.200,00 € |
| Neubau Treppenschacht Luke 1 | 45.000,00 € | 53.550,00 € | 45.000,00 € | 53.550,00 € |
| Neubau Treppenschacht Spant 85-88 | 50.000,00 € | 59.500,00 € | 50.000,00 € | 59.500,00 € |
| Neubau Fahrstuhlschacht Spt 43-45 | 58.000,00 € | 69.020,00 € | 58.000,00 € | 69.020,00 € |
| Neubau Treppenschacht Spt 20-25 | 65.000,00 € | 77.350,00 € | 65.000,00 € | 77.350,00 € |
| Reparatur Aussenhaut | 320.000,00 € | 380.800,00 € | 320.000,00 € | 380.800,00 € |
| Reparatur Rumpfstruktur | 170.000,00 € | 202.300,00 € | 170.000,00 € | 202.300,00 € |
| Reparatur Schotten | 360.000,00 € | 428.400,00 € | 360.000,00 € | 428.400,00 € |
| Reparatur Ballasttanks | 120.000,00 € | 142.800,00 € | 120.000,00 € | 142.800,00 € |
| Einbau Raumstützen Spt 25 bis 45 | 85.000,00 € | 101.150,00 € | 85.000,00 € | 101.150,00 € |
| Einbau eines neuen Mittellängs-schottes zwischen Spt 45 und 85 | 58.000,00 € | 69.020,00 € | 58.000,00 € | 69.020,00 € |
| **Neu-und Umbauten** | | | | |
| Einbau von Treppenhäusern | 270.000,00 € | 321.300,00 € | - € | - € |
| Einbau des Fahrstuhls | 110.000,00 € | 130.900,00 € | - € | - € |
| Einbau der Türen im Ballasttank Backbord | 8.000,00 € | 9.520,00 € | - € | - € |
| Einbau von Brandsicheren Türen in die Schotten und Treppenhäusern | 48.000,00 € | 57.120,00 € | - € | - € |
| Einbau eines Fußbodens in Laderaum 4 | 54.000,00 € | 64.260,00 € | - € | - € |
| Einbau eines Fußbodens in Laderaum 3 | 42.000,00 € | 49.980,00 € | - € | - € |
| Einbau eines Fußbodens im Ballasttank Backbord | 22.000,00 € | 26.180,00 € | - € | - € |
| Vergrößerung des Podestes in Laderaum 2 | 12.000,00 € | 14.280,00 € | - € | - € |
| **Innenausbau** | | | | |
| Einrichtung der neuen Werkstatt | 100.000,00 € | 119.000,00 € | - € | - € |
| Neuanfertigung der Besucher und Mitarbeiter WC und Umkleideraum | 62.000,00 € | 73.780,00 € | - € | - € |
| Neuanfertigung des Innenausbaus im Zwischendeck | 1.950.000,00 € | 2.320.500,00 € | - € | 1.000.000,00 € |
| Umbau des Deckshauses zwischen Luke 4 und 3 | 34.000,00 € | 40.460,00 € | - € | - € |
| Rekonstruktion des Innenausbaus des Deckshauses zwischen Luke 1 und 2 | 12.000,00 € | 14.280,00 € | - € | - € |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einrichtung der Veranstaltungsräume | 240.000,00 € | 285.600,00 € | - € | - € |
| Einrichtung des Rezeptions und Shopbereiches | 170.000,00 € | 202.300,00 € | - € | - € |
| Montage von Sänitärräumen | 460.000,00 € | 547.400,00 € | - € | 200.000,00 € |
| Möblierung | 120.000,00 € | 142.800,00 € | - € | - € |
| Erstausstattung Matratzen, Laken, Decken, Kissen | 56.000,00 € | 66.640,00 € | - € | - € |
| Neubau Kühlraum | 22.000,00 € | 26.180,00 € | - € | - € |
| **Beschichtung und Isolierung** | | | | |
| Beschichtung aller stählernen Bauteile des Schiffes | 2.200.000,00 € | 2.618.000,00 € | 2.200.000,00 € | 2.618.000,00 € |
| Isolierung aller Unterkunftsräume | 140.000,00 € | 166.600,00 € | 140.000,00 € | 166.600,00 € |
| Isolierung des Technikbereiches | 22.000,00 € | 26.180,00 € | 22.000,00 € | 26.180,00 € |
| **Estriche und Böden** | | | | |
| Montage von Estrich mit Fußbodenheizung | 210.000,00 € | 249.900,00 € | - € | - € |
| Montage von Fliesen in den Naßzellen | 120.000,00 € | 142.800,00 € | - € | - € |
| **Holzdeck** | | | | |
| Neubau des hölzernen Decks auf Oberdeck und Hauptdeck | 2.000.000,00 € | 2.380.000,00 € | 2.000.000,00 € | 2.380.000,00 € |
| **Technik** | | | | |
| Einbau eines neuen Heizsystems, Wassser/Wasser-Wärmepumpe | 410.000,00 € | 487.900,00 € | 410.000,00 € | 487.900,00 € |
| Einbau einer neuen Elektrozentrale und Unterverteilungen mit Übernahme von der landseitigen Versorgung | 270.000,00 € | 321.300,00 € | 270.000,00 € | 321.300,00 € |
| Einbau einer neuen Verkabelung und Beleuchtung | 450.000,00 € | 535.500,00 € | 450.000,00 € | 535.500,00 € |
| Einbau einer neuen Feuermeldeanlage mit Aufschaltung | 92.000,00 € | 109.480,00 € | 92.000,00 € | 109.480,00 € |
| Einbau eines Publik Address Systems | 85.000,00 € | 101.150,00 € | - € | - € |
| Einbau einer Warmwassererzeugungsanlage | 62.000,00 € | 73.780,00 € | 62.000,00 € | 73.780,00 € |
| Einbau einer Trinkwassserverteilung mit Anschluß an die landseitige Versorgung | 230.000,00 € | 273.700,00 € | 230.000,00 € | 273.700,00 € |
| Einbau einer Feuerlöschleitung mit Anschluß an die landseitige Versorgung | 120.000,00 € | 142.800,00 € | 120.000,00 € | 142.800,00 € |
| Einbau von Belüftungs- und Entrauchungsanlagen | 450.000,00 € | 535.500,00 € | 450.000,00 € | 535.500,00 € |
| Einbau einer Vakuum-Abwasseranlage | 380.000,00 € | 452.200,00 € | 380.000,00 € | 452.200,00 € |
| Überarbeitung des Lenzsystems | 130.000,00 € | 154.700,00 € | 130.000,00 € | 154.700,00 € |
| Brandschutztechnische Ertüchtigung der Schotten | 140.000,00 € | 166.600,00 € | 140.000,00 € | 166.600,00 € |
| **Takelage** | | | | |
| Reparatur der stählernen Bauteile | 150.000,00 € | 178.500,00 € | 150.000,00 € | 178.500,00 € |
| Prüfung und ggfs. Ersatz des Stehenden Gutes | 200.000,00 € | 238.000,00 € | 200.000,00 € | 238.000,00 € |
| Prüfung und ggfs. Ersatz des laufenden Gutes | 100.000,00 € | 119.000,00 € | 100.000,00 € | 119.000,00 € |
| Wartung aller beweglichen Teile | 130.000,00 € | 154.700,00 € | 130.000,00 € | 154.700,00 € |
| Einbau eines Sicherungssystems für Arbeiten in der Takelage | 140.000,00 € | 166.600,00 € | 140.000,00 € | 166.600,00 € |
| Ersatz der Decksbeleuchtung durch LED Strahler | 12.000,00 € | 14.280,00 € | 12.000,00 € | 14.280,00 € |
| Remontage der Takelage | 400.000,00 € | 476.000,00 € | 400.000,00 € | 476.000,00 € |
| **Museale Einrichtung** | | | | |
| Ausstellungsarchitektur | 185.000,00 € | 220.150,00 € | - € | - € |
| Medientechnik und interaktive Elemente | 75.000,00 € | 89.250,00 € | - € | - € |
| Modelle | 60.000,00 € | 71.400,00 € | - € | - € |
| Museumsbeleuchtung | 150.000,00 € | 178.500,00 € | - € | - € |
| Medienproduktion | 110.000,00 € | 130.900,00 € | - € | - € |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Grafik | 150.000,00 € | 178.500,00 € | - € | - € |
| Eponateinrichtung | 135.000,00 € | 160.650,00 € | - € | - € |
| Mediaguide | 75.000,00 € | 89.250,00 € | - € | - € |
| Leitsystem | 60.000,00 € | 71.400,00 € | - € | - € |
| **Bauaufsicht** | 420.000,00 € | 499.800,00 € | 420.000,00 € | 499.800,00 € |
| **Planungskosten** | 680.000,00 € | 809.200,00 € | 680.000,00 € | 809.200,00 € |
| **Summe** | | **24.830.540,00 €** | | **19.834.210,00 €** |

Minimalvariante bautechnisch nicht sinnvoll, da:
keine Senkung der Betriebskosten,
keine Modernisierung der Musuemstechnik und der Veranstaltungsräume,
keine Qualitätsverbesserung im Bereich Übernachtungen,
Brandschutz weiterhin nur über kostenintensive externe Brandwachen

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2024/13789**
**öffentlich**

**Lübeck, 12.02.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**4.401 - Schule und Sport**

**Bearbeitung: Frank Schröder (E-Mail: frank.schroeder@luebeck.de Telefon: 122-5206)**

## Zukünftige Unterstützung des Lübeck Marathons

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 10.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 20.03.2025 | Schul- und Sportausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**

Die Hansestadt Lübeck bleibt weiterhin Mitveranstalter des Lübeck-Marathons und verlängert den Mitveranstalter-Vertrag (siehe Anlage 4) mit dem Turn- und Sportbund der Hansestadt Lübeck e.V. bis zum 31.12.2029. Die Bereitstellung von städtischen Haushaltsmitteln in Höhe von max. 87.000 EUR im Falle einer nachgewiesenen Unterdeckung je Veranstaltung soll weiterhin Vertragsbestandteil sein.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| 1.300 Recht | Keine rechtlichen Bedenken |
| | |
| | |

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

[x] Ja
[ ] Nein- Begründung:

Die Maßnahme ist:

[x] neu
[x] freiwillig
[ ] vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja (Anlage 1)

| | | |
|---|---|---|
| | ☐ | Nein |
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | ☒ | Nein |
| | ☐ | Ja – Begründung: |

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

**Begründung:**

**Wechsel des Veranstalters:**

16 Jahre agierte der Verein Lübeck Marathon e.V. als Veranstalter des Stadtwerke Lübeck Marathons. Mit der Ankündigung des Vereins im September 2023, dass dieser nach der 16. Ausgabe am 15.10.2023 nicht mehr als Organisator zur Verfügung stehen wird, begann für den Bereich Schule und Sport eine Zeit intensiver Gespräche und umfangreicher Aufbereitung von Informationen, um schnellstmöglich einen neuen Veranstalter für diese etablierte überregionale Großsportveranstaltung zu finden. Anfang 2024 erklärte sich dann der Turn- und Sportbund der Hansestadt Lübeck e.V. (TSB) bereit den 17. Stadtwerke Lübeck Marathon zu veranstalten und richtete dafür eigens eine Stabstelle Marathon ein. Die Hansestadt Lübeck blieb weiterhin Mitveranstalter und sicherte die Veranstaltung im Jahr 2024 mit einer Summe von 80.000,00 EUR für den Fall einer Unterdeckung + 7.000 EUR Zuschuss für Finisher-Medaillen ab.
Die folgenden Monate stellten die Organisatoren vor große Herausforderungen. Die gesamte Planung musste neu aufgelegt werden, denn zum einen konnte aus Datenschutzgründen nicht auf die Unterlagen des vorherigen Veranstalters zurückgegriffen werden und zum anderen wurde die bisherige Vermarktungsagentur Pro Event aus Rostock durch die lokal verortete Agentur Palm-Sports ersetzt, was insbesondere auch einen kompletten Neustart im Bereich Internet/ Social Media bedeutete.

**17. Stadtwerke Lübeck Marathon**

Dem neuen Organisationsteam gelang es bei seiner Premiere am 20.10.2024 sofort die Anmeldezahlen im Vergleich zu 2023 um 30 % auf rund 5.844 Anmeldungen zu steigern. Dabei wurden neue Ideen und Vermarktungskonzepte entwickelt sowie zusammen mit dem Bereich Schule und Sport neue Partnerschaften geschaffen (Adventslauf Ratzeburg, Sun-Run Grömitz sowie Aufbau eines Deutsch – Dänischen Laufnetzwerkes im Rahmen des EU-Bürgergeldfonds). Weitere Detailinformationen sind der Anlage 2 zu entnehmen. Weil nicht auf konkrete Zahlen aus den Vorjahren zurückgegriffen werden konnte, mussten die Organisatoren eine auf Schätzwerten basierende Budgetplanung einbringen. Die vorliegende Endabrechnung weist letztendlich einen Fehlbetrag von 13.482,36 EUR aus (siehe Anlage 3), welchen der Bereich Schule und Sport gem. den Vorgaben des Mitveranstaltervertrages aus dem Jahr 2024 bereits ausgeglichen hat. Angesichts der vielen Erstanschaffungen von Geräten sowie der Erarbeitung neuer Konzepte inkl. dem Internetauftritt ist das vergleichsweise kleine Defizit ein gutes Ergebnis dieser für Lübeck herausragenden Sportveranstaltung. Durch eine Ausweitung der Vermarktung sowie die angestrebte weitere Erhöhung der Teilnehmer:innen – Zahlen ist der TSB für die Folgejahre jedoch sehr zuversichtlich das bisher ausgewiesene Defizit reduzieren zu können.

**Zukünftige Ausrichtung**

Der TSB hat gegenüber dem Bereich Schule und Sport sein grundsätzliches Interesse an einer langfristigen Ausrichtung des Stadtwerke Lübeck Marathons bekundet. Folgende Voraussetzung sind dafür jedoch aus Sicht der Organisatoren notwendig:

1. Es hat sich in 2024 gezeigt, dass der personelle Aufwand für die Organisation weitaus größer ist, als ursprünglich angenommen. Deshalb ist eine Erhöhung der Personalkapazitäten auf Seiten des TSB zwingend notwendig, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass neue Zielgruppen (Stichworte „Inklusion“ und „Partnerstädte HL“) angesprochen werden sollen.
2. Um Investitionen zu tätigen und Personal längerfristig binden zu können, ist eine wichtige Voraussetzung die Fortführung der Partnerschaft und Unterstützung mit der Hansestadt Lübeck im Rahmen des Mitveranstalter-Vertrages für die Jahre 2025 – 2029. Dieses gilt insbesondere auch für den Fall einer Unterdeckung der Veranstaltung und der damit verbundenen Zusicherung eines jährlichen Fehlbetrag-Ausgleichs bis max. 80.000 EUR pro Haushaltsjahr + 7.000 EUR Zuschuss für Finisher-Medaillen aus städtischen Sportfördermitteln.

Aus Sicht des Bereiches Schule und Sport sind die vorgenannten Forderungen des TSB gegenüber der Hansestadt Lübeck durchaus nachvollziehbar und wären mit dem Abschluss eines neuen Mitveranstalter-Vertrages für die folgenden Jahre bis 2029 auch vollständig abgedeckt. Auch ist das im Vertrag vorgesehene Mittel des Fehlbetrags-Ausgleichs ein sinnvolles und bürokratiearmes Instrument, da es sich ausschließlich auf die abschließende Einnahme-/ Ausgaberechnung bezieht anstatt einzelne Vergünstigungen und Nachlässe bei z.B. städtischen Gebühren in den Fokus zu rücken. Einzige Ausnahme bleibt hier die gem. Mitveranstalter-Vertrag vereinbarte kostenfreie Bereitstellung von städtischen Räumlichkeiten am Veranstaltungswochenende.

**Anlagen:**

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen
Anlage 2: Auswertung des Marathons 2024
Anlage 3: Einnahme-/ Ausgaberechnung des Marathons 2024
Anlage 4: Neuer Vertragsentwurf Mitveranstalter Hansestadt Lübeck

Senatorin Monika Frank

**Bereich: 4.401 Schule und Sport** **Anlage zur Vorlage vom 12.02.2025**
**Produkt: 424001 Sportstätten** **VO-Nr.: VO/2024/13789**

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen **KONSUMTIV**

| Finanzielle Auswirkungen in € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Erträge | | | | |
| Aufwendungen | -87.000,00 | -87.000,00 | -87.000,00 | -87.000,00 |
| Saldo Ergebnisplan | **-87.000,00** | **-87.000,00** | **-87.000,00** | **-87.000,00** |
| Einzahlungen | | | | |
| Auszahlungen | -87.000,00 | -87.000,00 | -87.000,00 | -87.000,00 |
| Saldo Finanzplan | **-87.000,00** | **-87.000,00** | **-87.000,00** | **-87.000,00** |

| 2025 | Ergebnisplan | Finanzplan | | |
|---|---|---|---|---|
| Mittel **veranschlagt** | X | X | Ergebnisplan Gesamtlaufzeit | Finanzplan Gesamtlaufzeit |
| Zusätzl. **zu ordnen** | | | | |
| Haushalts**belastend** | X | X | X | X |
| Haushalts**entlastend** | | | | |
| Haushalts**neutral** | | | | |

| Haushaltsjahr 2025 | Produktsachkonten Bezifferung | Bezeichnung | Ergebnisplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Mehr) Erträge: | | | |
| (Mehr) Erträge: | | | |
| (Minder) Aufwendungen: | | | |
| (Mehr) Aufwendungen: | 421001 000.5318001 | Förderung des Sports/Zusch.f.lfd.Zw.soz.o .ähnl.Einr. | **-87.000,00** |
| | | **Saldo Ergebnisplan** | **-87.000,00** |

| | Produktsachkonten Bezifferung | Bezeichnung | Finanzplan Betrag in € |
|---|---|---|---|
| (Minder) Einzahlungen: | | | |
| (Mehr) Einzahlungen: | | | |
| (Minder) Auszahlungen: | | | |
| (Mehr) Auszahlungen: | 421001 000.7318001 | Förderung des Sports/Zusch.f.lfd.Zw.soz.o .ähnl.Einr. | **-87.000,00** |
| | | **Saldo Finanzplan** | **-87.000,00** |

# Herzlich Willkommen.

Stadtwerke Lübeck Marathon 2024
Sponsorentreffen - 20. Januar 2025

Stadtwerke Lübeck
Marathon
Vom Holstentor an die Ostsee!
2024

# Sponsorentreffen 2024.

TOP 5.16

## Was uns heute erwartet

- Der Marathon
- Die Werbung
- Social Media
- Die Reaktionen
- Ein Ausblick

TURN- UND SPORTBUND LÜBECK

Hansestadt LÜBECK

# Der Marathon.

## Zahlen & Daten

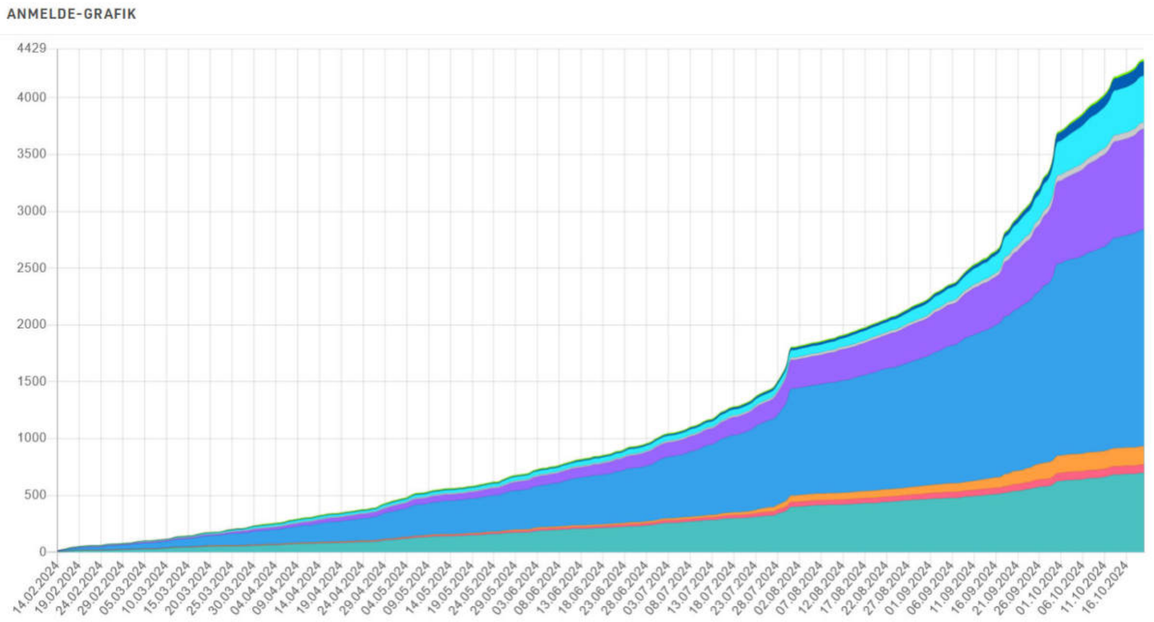
Stadtwerke Lübeck Marathon 2024
Sponsorentreffen - 20. Januar 2025

# Der Marathon.

## Zahlen & Daten

TOP 5.16

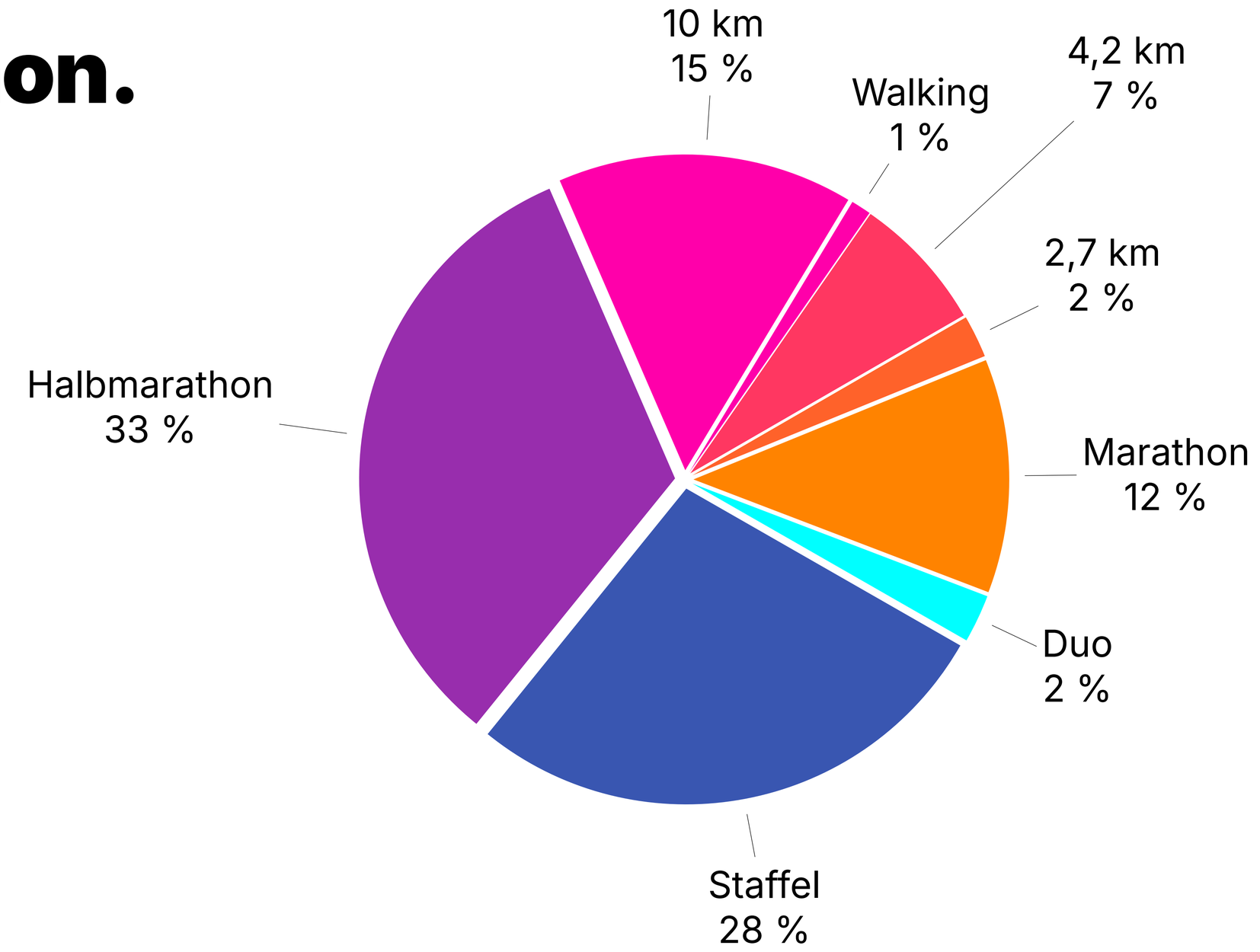
- 5.844 Anmeldungen
- 5.039 Teilnehmende
- 178 Kinder & Jugendliche
- 41 % weiblich, 59 % männlich
- späte Meldungen
- Phänomen Preisstufen



# Der Marathon.

## Zahlen & Daten

TOP 5.16



# Der Marathon.

## Zeiten & Siege

TOP 5.16

- Svea Timm (2001)
  2:54:08 h
  → Streckenrekord!!

- Mees de Ridder (2002)
  2:29:28 h

# Der Marathon.

## Helfende

TOP 5.16

- 500 freiwillige Helfende
- 9 Feuerwehren
- 1. & 3. Polizeirevier
- Technische Hilfswerk

Agentur 54°

Agentur 54°

*„Können uns nicht genug bedanken“*

**Peter Mauritz**

Agentur 54°

# Der Marathon.

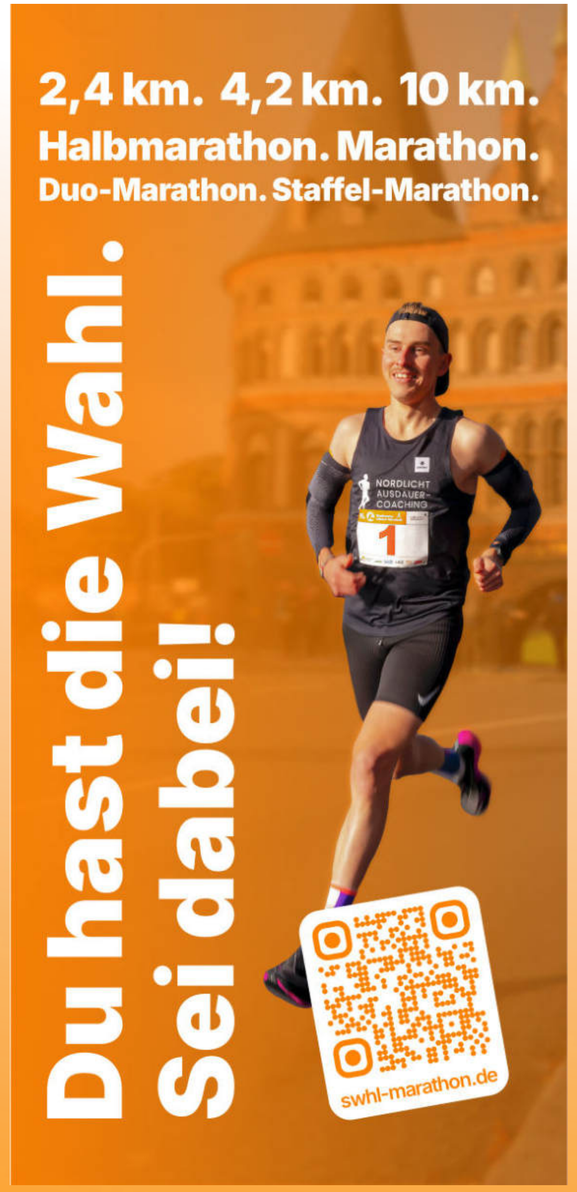
## Zum Mitnehmen

TOP 5.16

- Eventshirts
- Mützen
- Hochwertige Medaille
- Tolle Erinnerungen
- Bestzeiten
- Sonnenbrand ;-)

# Die Werbung.

## Print & Aktionen



Stadtwerke Lübeck Marathon 2024
Sponsorentreffen - 20. Januar 2025

# Die Werbung.

## Aktionen & Events

TOP 5.16

- Läufer gegen Ruderer
- MoPo Staffellauf
- Deutsch-Dänischer Austausch

# Die Werbung.

## Messen & Events

TOP 5.16

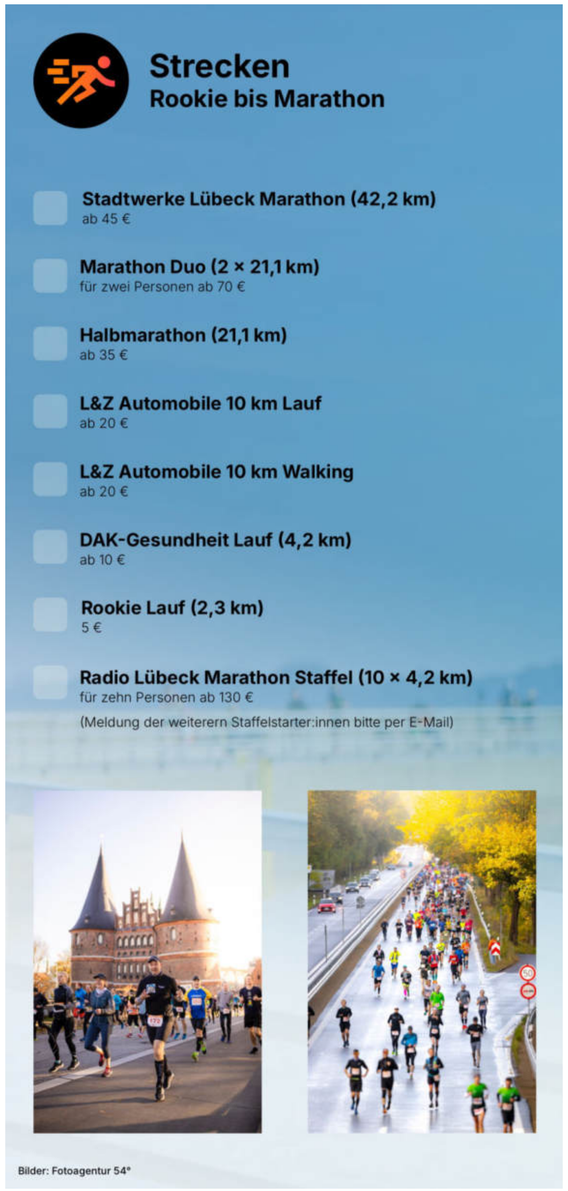
- Hannover Marathon
- Hamburg Marathon
- Ostseelauf Timmendorf
- SUNRUN Grömitz
- Europalauf Neustadt
- 7 Türme Triathlon
- Adventslauf Ratzeburg

# Die Werbung.

## Werbematerial

TOP 5.16

- 2 Kampagnen
- 5.500 Flyer
- 350 Plakate
- 3 Roll-Up’s
- 2 Banner
- 200 Promo-Shirts



# Die Werbung.

## Radio & Zeitung

- 23 Berichte / Artikel LN-Online und im Print
- 78.000 Aufrufe des Livestreams
- Live-Berichterstattung im Ticker auf LN-Online
- 8 Radiobeiträge
- 250 Werbespots im Radio

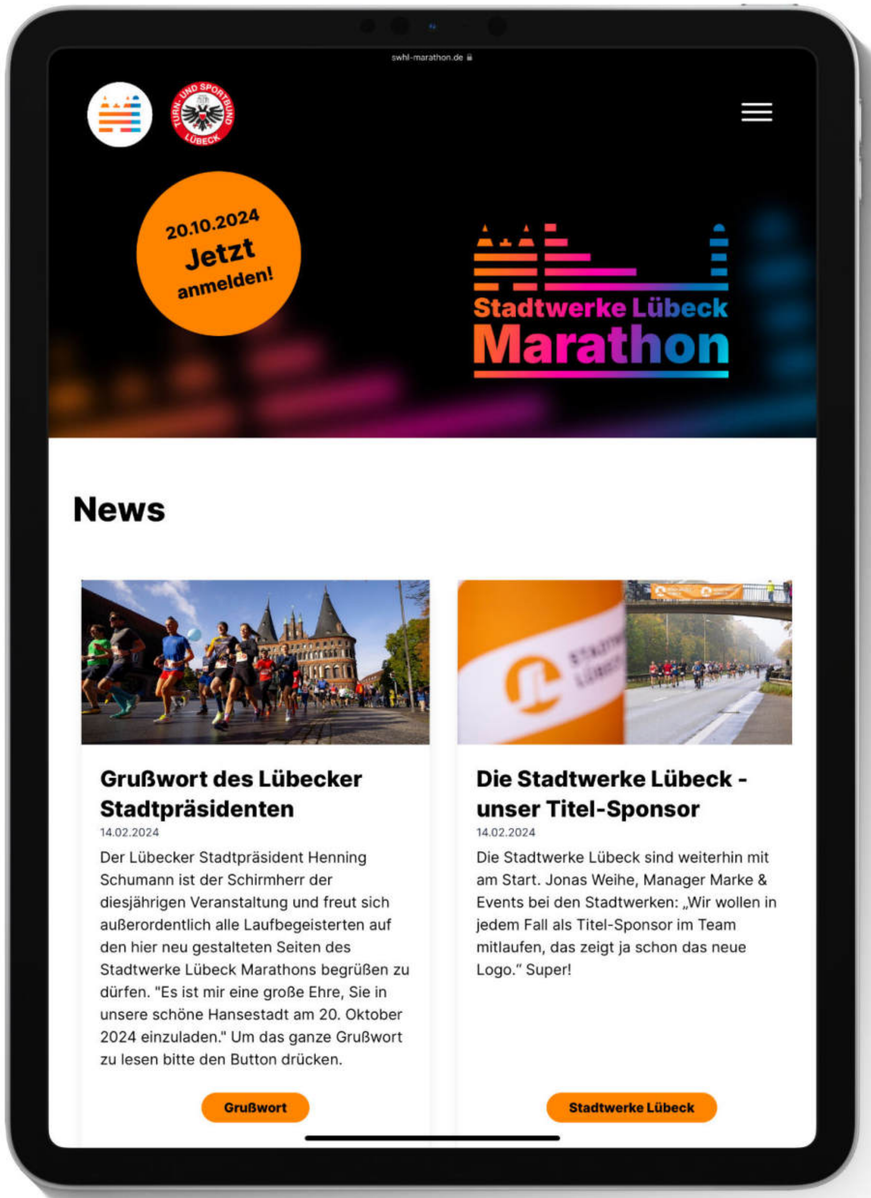
# Die Werbung.

## Website & Google

- 246.624 Impressionen
- 73.608 Aufrufe

Suchanfragen:

- lübeck marathon 2024 (12.932)
- lübeck marathon (11.151)
- stadtwerke lübeck marathon (4.003)
- lübeck halbmarathon 2024 (2.355)



# Social Media.

## Instagram & Facebook

Stadtwerke Lübeck Marathon 2024
Sponsorentreffen - 20. Januar 2025

# Social Media.

## Instagram & Facebook

TOP 5.16

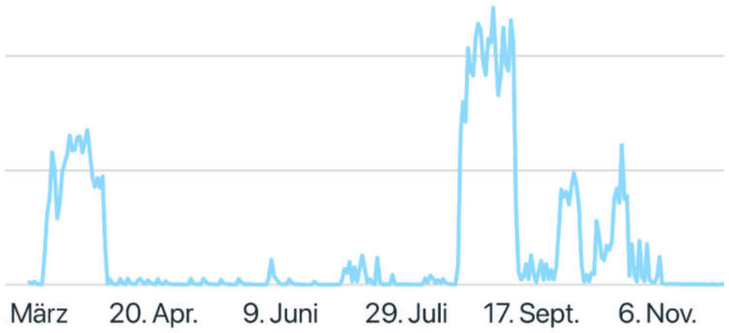
- ca. 850 Instagram-Follower
- ca. 185 Facebook-Follower
- 53 Beiträge (Bilder)
- 17 Reels (Videos)
- 58 Stories (Bilder + Text)
- 3 Werbekampagnen

# Social Media.

## Instagram & Facebook

TOP 5.16

- 290.295 Impressionen
- 107.525 Reichweite (Nutzer)
- 4.432 Interaktionen (Like, etc.)
- 14.870 Profilaufrufe



# *„Eine geballte Ladung Glück“*

**Nick Vogler - Lübecker Nachrichten**

📸 Agentur 54°

*„Noch nie durften wir so viele glückliche Teilnehmer:innen im Ziel begrüßen wie in diesem Jahr“*

**Peter Mauritz**

*„Ohne Ihre und Eure Unterstützung wäre das alles nicht möglich gewesen. Vielen Dank!“*

**Das gesamte Marathon Team des TSB und der Hansestadt Lübeck**

Stadtwerke Lübeck

DAK Gesundheit
Ein Leben lang.

WIR SIND L&Z AUTOMOBILE

Sparkasse zu Lübeck

EUROIMMUN

ERDINGER ALKOHOLFREI

RADIO LÜBECK 88,5

LN

NIEDEREGGER LÜBECK

CITTI
Markt der Lebensfreude

20 JAHRE GEMEINNÜTZIGE SPARKASSENSTIFTUNG ZU LÜBECK

# Vielen Dank.

Stadtwerke Lübeck Marathon 2024
Sponsorentreffen - 20. Januar 2025

Stadtwerke Lübeck
Marathon
Vom Holstentor
an die Ostsee!
2024

Stadtwerke Lübeck
Marathon
Gemeinsam durch die Hansestadt!
2025
Auf ein Neues!
354
Anna
Sportograf

**Turn- und Sportbund der Hansestadt Lübeck e.V.**
- Kreissportverband -

# Lübeck-Marathon 2024 - Gesamtrechnung

| Einnahmen | |
|---|---|
| Teilnahme Beiträge | 167.973,70 |
| Zuschüsse | 7.000,00 |
| Erhaltene Spenden / Zuwendungen | 30.000,00 |
| Sponsorengelder | 73.077,90 |
| Sonstige Einnahmen | 2.482,70 |
| **Summe Einnahmen** | **280.534,30** |

| Ausgaben | |
|---|---|
| Personalkosten , Aufwandsentschädigungen, Vergütungen | -114.011,72 |
| Versorgung und Verpflegung (Sportler und Helfer) | -36.295,44 |
| Technische und Organisatorische Veranstaltungskosten | -100.092,06 |
| Verwaltung, Lager, Gebühren und Beiträge | -11.655,01 |
| Marketing, Werbung Repräsentation | -31.962,43 |
| **Summe Ausgaben** | **-294.016,66** |

| Ergebnis | -13.482,36 |
|---|---|

Lübeck, 29.01.2025

J.M. Bernet
stellv. Vors. Finanzen

K. Schwarz
Geschäftsführer

Zwischen

**der Hansestadt Lübeck, vertreten durch den Bürgermeister – Bereich Schule und Sport –**

und

**dem Turn- und Sportbund der Hansestadt Lübeck e.V., vertreten durch den 1. Vorsitzenden Herrn Joachim Giesenberg**

wird folgender

**Vertrag**

geschlossen:

**§ 1**

Der Turn- und Sportbund der Hansestadt Lübeck e.V. veranstaltet in den Jahren 2025 – 2029 weiterhin den jährlich stattfindenden Stadtwerke Lübeck Marathon. Die Hansestadt Lübeck – Bereich Schule und Sport – tritt dabei erneut als Mitveranstalter auf.

**§ 2**

Die Mitveranstalterrolle gem. § 1 beschränkt sich auf folgende Tätigkeiten:

- Übernahme von Moderationstätigkeiten innerhalb der städtischen Verwaltung.
- Unterstützung bei der Einholung von Genehmigungen und Erlaubnissen innerhalb der städtischen Verwaltung.
- Kostenlose Bereitstellung städtischer Sporthallen und Räume (Umkleiden, Lagerung, Organisation im Rahmen der Veranstaltung).
- Beteiligung an der Finanzierung der Finisher-Medaillen mit 7.000 EUR.
- Im Falle einer Unterdeckung der Marathon-Veranstaltung gleicht die Hansestadt Lübeck einen Fehlbetrag bis max. 80.000,00 EUR aus städtischen Sportfördermitteln aus. Die evtl. Auszahlung der Mittel erfolgt im Rahmen eines Zuwendungsbescheides in Anlehnung an die Regelungen der städtischen Sportförderrichtlinie. Dabei ist dem Bereich Schule und Sport bis spätestens 31.12. eines jeden Jahres eine Einnahme-/Ausgabeaufstellung vorzulegen.

**§ 3**

Eine finanzielle Beteiligung der Hansestadt Lübeck – Bereich Schule und Sport –, über die in § 2 genannten Finanzierungshilfen und insbesondere über einen Maximalbetrag von 87.000,00 EUR hinaus, ist ausgeschlossen.

**§ 4**

Die Hansestadt Lübeck – Bereich Schule und Sport – haftet im Rahmen ihrer Mitveranstalterrolle nicht für evtl. Verstöße des Turn- und Sportbundes der Hansestadt Lübeck e.V. (TSB der HL e.V.) und seiner Erfüllungsgehilfen gegen Auflagen, Verordnungen, Gesetze oder Verkehrsicherungspflichten. Gleiches gilt für Schadensersatzforderungen aller Art.

**§ 5**

Das Vertragsverhältnis beginnt rückwirkend zum 01. Februar 2025 und endet mit Ablauf des 31.12.2029. Einer Kündigung bedarf es hierzu nicht.

Lübeck, den

Hansestadt Lübeck, Der Bürgermeister,
- Bereich Schule und Sport -

TSB der HL e.V.

..... .....

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13982**
**öffentlich**

**Lübeck, 12.02.2025**

## Vorlage
## -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**4.403 - Volkshochschule**

**Bearbeitung: Thomas Hermenau (E-Mail: thomas.hermenau@luebeck.de Telefon: 122 - 4020)**

# Annahme einer Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 27.081,00 Euro für die Unterstützung der ehrenamtlichen Sprachförderung an der VHS Lübeck für die Jahre 2025 bis 2027

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 03.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 20.03.2025 | Schul- und Sportausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**
Die Geldspende der Possehl-Stiftung in Höhe von 27.081,00 Euro für die Unterstützung der ehrenamtlichen Sprachförderung „Deutsch als Fremdsprache“ an der VHS Lübeck in den Jahren 2025 bis 2027 wird angenommen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 Haushalt und Steuerung | Zustimmung |
| | |
| | |
| | |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Besondere Belange von Kindern und Jugendlichen werden nicht berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[X] Ja
[ ] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[X] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

**Begründung:**
Menschen, die aufgrund von Flucht und Migration nach Deutschland kommen, benötigen meist Unterstützung beim Ankommen in ihrer neuen Umgebung und insbesondere beim Erlernen der deutschen Sprache. Dies kann häufig nicht ausreichend durch reguläre Deutschkurse und Beratungsangebote abgedeckt werden. Ehrenamtliche leisten hier einen wertvollen Beitrag, benötigen selbst jedoch auch Unterstützungs-, Qualifikations- und Beratungsangebote, um ihre Arbeit für die Lerner:innen und sich selbst passend zu gestalten.
Hierfür bietet die VHS Lübeck eine offene Anlaufstelle an. Zum einen für Personen, die sich in der Sprachförderung bei der Deutschvermittlung ehrenamtlich engagieren, zum anderen für Lübecker:innen mit Deutschlernbedarf, die eine:n Sprachhelfer:in suchen.
Die Sprachhelfer:innen erhalten bei der VHS Lübeck eine modular aufgebaute Grundqualifizierung und aufbauende Schulungseinheiten nach Bedarf. Zusätzliche Beratungs- und Supervisionstermine sowie regelmäßige Treffen zu methodisch-didaktischen Themen der Sprachvermittlung, fachlichem Austausch und gesellschaftlichen, kulturellen und sozialen Aspekten werden angeboten.
Die Sprachhelfer:innen erweitern durch die Qualifizierungs- und Beratungsangebote der VHS ihre Expertise und erhalten mehr Sicherheit im Umgang mit herausfordernden Situationen und fachlichen Besonderheiten der Sprachvermittlung.
Für die Qualifizierungsmodule, die monatlichen Treffen und die Ausstattung der Ehrenamtlichen, sind Kosten in Höhe von 9.027 Euro pro Jahr kalkuliert. Diese Kosten werden dankenswerter Weise in voller Höhe durch die Possehl-Stiftung getragen. Die Förderung ist vorgesehen für einen Zeitraum von drei Jahren (2025 bis 2027).

Für die Mehrfachspende gilt nach Abschnitt II. der Dienstanweisung zur Umsetzung von § 76 Abs. 4 GO:
Leistet ein/e Geber:in in einem Haushaltsjahr mehrere Spenden, deren Gesamtwert die Wertgrenze für die Zuständigkeit als Einzelspende überschreitet, so entscheidet vom Zeitpunkt der Überschreitung der Wertgrenze das unter Zugrundelegung der Höhe des Gesamtwertes der Spenden zuständige Organ über die Annahme oder Vermittlung der Spenden.
Mit der Spende über 27.081,00 Euro erreicht die Spendensumme der Possehl-Stiftung im Jahr 2024 einen Gesamtwert von 5.090.128,18 Euro. Im Zuge des Mehrfachspendenverfahrens ist die Bürgerschaft nach der am 21.03.2013 von ihr beschlossenen Delegationsregelung für die Annahme dieser Einzelspende über 27.081,00 Euro zuständig.

**Anlagen:**
1. Bewilligungsschreiben der Possehl-Stiftung

Senatorin Monika Frank

Förderkennzeichen: B_685

Possehl-Stiftung • Beckergrube 38 – 52 • 23552 Lübeck
Hansestadt Lübeck - Kultur u. Bildung
Senatorin Monika Frank
Hüxstraße 118-120
23552 Lübeck

Datum: 28.11.2024

**Antrag „Ehrenamtliche Sprachförderung DaF/DaZ“ (B_685)**

Sehr geehrte Frau Senatorin Frank,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass die Possehl-Stiftung folgenden Beschluss gefasst hat:

**Förderung der ehrenamtlichen Sprachförderung DaF/DaZ in Höhe von € 27.081,00.**

Die Details zum Mittelabruf / Verwendungsnachweis entnehmen Sie bitte der Anlage bzw. dem Förderportal.

Wir wünschen alles Gute und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Max Schön
Vorsitzender des Stiftungsvorstandes

Prof. Dr. Klaus-Peter Wolf-Regett
Stellv. Vorsitzender des Stiftungsvorstandes

(Dieses Dokument wurde maschinell erstellt)



Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

**Anlagen zum Antrag „Ehrenamtliche Sprachförderung DaF/DaZ“ (B_685)**

**Förderung der ehrenamtlichen Sprachförderung DaF/DaZ in Höhe von € 27.081,00.**

1. Grundlage für diese Zuwendung und die sich daraus ergebende Förderquote (prozentualer Anteil der Possehl-Förderung an den Gesamtkosten) sind u. a. die in der Antragstellung genannten Gesamtkosten.

2. Wir bitten zu beachten:
   Änderungen in der Kosten-/Finanzierungsaufstellung müssen umgehend mitgeteilt werden. Bei Abweichungen behält sich der Stiftungsvorstand vor, den Zuwendungsbetrag prozentual zu reduzieren. Die ursprünglich beantragte Förderquote sollte weitestgehend eingehalten werden.

3. Für den Mittelabruf öffnen sie die entsprechende Zuwendung im Förderportal unter https://www.possehl-stiftung.de. Eine Liste aller bewilligten Zuwendungen erreichen Sie über die Kachel Alle Zuwendungen auf der Startseite. Mittelabrufe können unter der Rubrik Mittelabrufe & Verwendungsnachweise der Zuwendung erstellt werden.

4. Wir weisen darauf hin, dass zunächst maximal 90 % der Bewilligungssumme zur Auszahlung kommt. Nach Vorlage und positiver Prüfung des abschließenden Verwendungsnachweises können die verbleibenden 10 % des Förderbetrags abgerufen werden. Bitte verwenden Sie vorrangig die erste Option Mittelabruf. Der Verwendungsnachweis kann erst dann erfolgen, wenn Ihnen alle Belege vorliegen und entsprechend hochgeladen werden können.

5. Der bewilligte Betrag steht längstens für 18 Monate ab Bewilligungsdatum zur Verfügung. Vor Ablauf des Bewilligungszeitraums kann schriftlich eine Verlängerung beantragt werden. Sollte die Maßnahme bis dahin nicht realisiert sein, ist ggf. ein erneuter Antrag (unter Anführung der Gründe für die bisherige Nichtinanspruchnahme) einzureichen. Nicht abgerufene Mittel werden dem Verfügungsfonds ohne vorherige Mitteilung wieder zugeführt.



Possehl-Stiftung
Beckergrube 38 – 52
23552 Lübeck

Telefon 49 (0)451 / 148-200
possehl-stiftung@possehl.de
www.possehl-stiftung.de

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13947**
**öffentlich**

**Lübeck, 03.02.2025**

# Vorlage
# -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.691 - Lübeck Port Authority**

**Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)**

## 3. Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 03.03.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 17.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**
Der Statusbericht 2023 bis 2024 zur HEP-Umsetzung wird zur Kenntnis genommen. Die Bearbeitung kann gem. der Vorlage fortgeführt werden.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| | |
| | |
| | |
| | |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja
[X] Nein

| | | |
|---|---|---|
| Auswirkung auf den Klimaschutz: | | Nein |
| | X | Ja – Begründung: |
| | | Reduktion Emissionen ($CO_2$, SOx, NOx und Feinstaub) |

| | |
|---|---|
| Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO: | |

**Begründung:**
Am 28. Mai 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft den Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) beschlossen und damit den strategischen Entwicklungskorridor des Hafens sowie die Handlungsfelder zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit des Port of Lübeck aus städtischer Sicht fortgeschrieben. Der HEP2030 bietet damit die Leitplanken für die Entwicklung der Logistikdrehscheibe Hafen. In dieser Funktion ist der HEP2030 verlässliche Basis für die unternehmerischen Entscheidungen der Seeverkehrs- und Logistikwirtschaft. So schaffen wir Kontinuität und Verlässlichkeit bei der Entwicklung derart komplexer Infrastrukturen, wie dem PORT OF LÜBECK.
Der von der Lübeck Port Authority (LPA) erstellte HEP2030 ist grundsätzlich eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK unter Berücksichtigung einer Umschlagprognose. In dieser Form stellt der HEP einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen“ und des Wirtschaftsfaktors „Hafen“ mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist.

Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkunden an unseren Hafen. Die strategische Hafenentwicklung wird dabei im Wesentlichen von drei unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die Entwicklung der Umschlagmengen und –arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportaggregate, die den Hafen ansteuern, als ein weiteres Element zu nennen. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg/ Siems/Schlutup und Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP2030 berücksichtigt.

Neben diesen Infrastrukturprojekten in unseren Hafenterminals beschreibt der HEP2030 auch die weiteren Aufgaben in den Themenfeldern Öffentlichkeit und Standortmarketing, verkehrliche Vor- und Hinterlandbedarfe, Natur- und Klimaschutz sowie Möglichkeiten der betriebsbezogenen Kapazitätssteigerungen. Insgesamt sind im HEP2030 11 Arbeitsbereiche von der LPA identifiziert worden, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten, zu entwickeln und auch fortzuschreiben sind.

Der HEP2030 zeigt die strategische Gesamtperspektive auf, die für die zukünftig prognostizierten Entwicklungen und Bedarfe erforderlich sind. Mit den definierten und beschlossenen Arbeitsbereichen und dem mit diesem Bericht vorgelegten ersten Umsetzungsplan wird der HEP bedarfsorientiert konkretisiert und entwickelt. Die unterschiedlichen Arbeitsbereiche betrachten bzw. beschäftigen sich auf den ersten Blick mit diversen unterschiedlichen Themen, Ansatzpunkten und Perspektiven, werden letztendlich zu einem Werk zusammengeführt, dass alle 11 Arbeitsbereiche berücksichtigt. So entwickelt und entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Alle 11 Arbeitsbereiche zusammen stellen die Umsetzung des HEP dar. Während der Umsetzung werden schon die im HEP2030 ermittelten Rahmen- und Randbedingungen auf ihre Aktualität überprüft und für eine Fortschreibung gesammelt.
Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Oktober 2024 die Fortschreibung der Verkehrsprognosen als Basis für die Bedarfsüberprüfung des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans veröffentlicht. Dabei ist auch die Seeverkehrsprognose bis 2040 fortgeschrieben und aktualisiert worden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Gutachter weiterhin für den PORT OF LÜBECK von einem Wachstum ausgehen. Als Basisjahr dient das Jahr 2019 mit einem Gesamtumschlag von 16,1 Mio. t netto. Für das Jahr 2040 wird eine Umschlagsmenge von 18,7 Mio. t netto prognostiziert.

Grundsätzlich werden die Ergebnisse und Aussagen aus dem HEP2030 im Rahmen der jeweiligen Masterplanbearbeitung überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben. So ist das bspw. beim Masterplan Skandinavienkai erfolgt und so wird es auch bei dem Masterplan Schlutupkai 2 praktiziert. Im Jahr 2025 folgt die Masterplanbearbeitung des Bereichs Dänischburg-Siems und in 2026 die Bearbeitung des Bereichs Stadthäfen. Durch die nunmehr vorliegende Bedarfsüberprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose bis 2040 wird die LPA eine Überprüfung und gegebenenfalls Fortschreibung des bestehenden HEP in 2025 vornehmen. Die Arbeitsinhalte werden sich mit der Plausibilitätsprüfung der Seeverkehrsprognose 2040 des Bundes befassen und mit der daraus resultierenden Flächenbedarfsüberprüfung für Hafenumschlag im PORT OF LÜBECK. Es wird zudem ein Kapitel mit den derzeit und zukünftig bestehenden Rahmenbedingungen und die Beurteilung der aktuellen und zukünftigen Wettbewerbssituation des PORT OF LÜBECK im Ostseeraum geben. Hier wird dann auch kurz auf die geopolitische Lage des Ostseeraums eingegangen. Mehr wird der HEP und seine Fortschreibung an dieser Stelle nicht leisten können, weil er keine betriebswirtschaftlichen Belange bearbeitet.

Der beigefügte Statusbericht stellt die jeweiligen Ziel-, Status- und Aktivitätsangaben zu den einzelnen Arbeitsbereichen im tabellarischen Überblick dar.
Die LPA bittet um Kenntnisnahme.

**Anlagen:**
1 – Statusbericht 2023 und 2024 nebst Anlagen

Senatorin Joanna Hagen

Hansestadt LÜBECK

# Hafenentwicklungsplan 2030

# Port of Lübeck

## Statusbericht 2023 und 2024

## Umsetzungs- und Steuerungsplan

Hansestadt Lübeck

Fachbereich Planen und Bauen

Lübeck Port Authority

Einsiedelstraße 6 | Gebäude 96 | 23554 Lübeck

(0451) 122-6900

lpa@luebeck.de

www.luebeck.de

Lübeck, 08. Januar 2025

# Inhalt

1. **Einleitung** ..... 3
2. **Inhalt** ..... 4
3. **Umsetzung** ..... 6



767 von 830 in Zusammenstellung

# 1. Einleitung

Der Hafenentwicklungsplan 2030 für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen.

Der von der LPA erstellte Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des Lübecker Hafens unter Berücksichtigung einer Umschlagprognose. In dieser Form stellt der HEP einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen" und des Wirtschaftsfaktors „Hafen" mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist.

Des Weiteren zeigt er auch die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkund:innen an unseren Hafen.

Die strategische Hafenentwicklung wird dabei im Wesentlichen von 3 unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die Entwicklung der Umschlagmengen und –arten, resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportaggregate, die den Hafen ansteuern, ein weiteres Element. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg / Siems / Schlutup und Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP berücksichtigt.

Im Zuge der Erstellung des HEPs hat die LPA gemeinsam mit der IHK und weiteren Projektbeteiligten gutachterlich die wirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Standort Lübeck untersuchen lassen. Es kann danach festgehalten werden, dass die ca. 7.000 direkt abhängigen Arbeitsplätze ca. 10 % der Gesamtwirtschaftsleistung der Hansestadt erbringen. Damit ist die maritime Wirtschaft nach der Stadt und dem Land einer der größten Arbeitgeber:innen in dieser Region.

Der HEP bietet dieser Wirtschaftsbranche und den direkt und indirekt mit ihr verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können.

Dieser Logik folgend setzt der Beschluss des HEPs keinen Automatismus in Gang, der sämtliche aufgezeigten Infrastrukturmaßnahmen unmittelbar in die Umsetzung bringt.

Mit dem Beschluss des HEPs hat sich die Hansestadt zu ihrem Hafen bekannt und nimmt ihre aktive Rolle in der Gestaltung und Schaffung verlässlicher Entwicklungsrandbedingungen wahr. Die Anerkennung der kontinuierlichen Fortschreibung der Planung gespiegelt an den sozioökonomischen Entwicklungen sichern dabei die notwendige Flexibilität sowie die Zukunftsfähigkeit von öffentlichen und privaten Investitionen.

Insofern ist die überschlägige Investitionsrechnung zwar bezogen auf den geschätzten Mittelbedarf unter Ansatz von Förderungen nachvollziehbar, jedoch wird die tatsächliche Umsetzung

einer Infrastrukturinvestition und damit auch über deren Wirtschaftlichkeit erst im Rahmen der konkreten Projektfreigabe einzelner Projekte beschlossen.

Neben diesen Infrastrukturprojekten in unseren Hafenterminals beschreibt der HEP2030 auch die weiteren Aufgaben in den Themenfeldern Öffentlichkeit und Standortmarketing, verkehrliche Vor- und Hinterlandbedarfe, Natur- und Klimaschutz sowie Möglichkeiten der betriebsbezogenen Kapazitätssteigerungen.

## 2. Inhalt

Insgesamt sind 11 Arbeitsbereiche von der LPA identifiziert worden, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten und auch fortzuschreiben sind (siehe Tab. 1).

| Arbeits-bereich | Titel | HEP-Beschlusstext |
|---|---|---|
| 1 | Markenentwicklung „PORT OF LÜBECK“ | Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln |
| 2 | FNP Übernahme des HEP | Die dargestellten Entwicklungen werden in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans (FNP) übernommen |
| 3 | Infrastrukturentwicklung und Naturraumentwicklung | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
| 4 | Digitalisierung von Prozessen sowie Flächensicherung | Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch …<br>a) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;<br>b) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;<br>c) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser; |



750 von 800 in Zusammenstellung

| | | |
|---|---|---|
| 5 | Vorland | Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch …<br>a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen;<br>b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen |
| 6 | Hinterland | Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen |
| 7 | Klimaschutzplan Port of Lübeck | Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteur: innen mit …<br>a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen;<br>b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße);<br>c) der Erarbeitung eines CO2–Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien;<br>d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen; |
| 8 | Zu- und Ablaufsteuerung für Schiene und Straße zum Hafen | Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen; |
| 9 | FFBQ | Die Risiken und Chancen durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der |

| | | |
|---|---|---|
| | | Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten |
| 10 | HEP-Fortschreibung und Öffentlichkeitsbeteiligung | Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln. |
| 11 | Arbeitsaufträge AG HEP | weitere Arbeits- und Prüfaufträge aus der AG HEP |

**TABELLE 1: ÜBERSICHT ÜBER DIE ARBEITSBEREICHE AUS DEM HEP2003**

Der HEP2030 ist kein Bauprogramm, sondern vielmehr ein Strategie- und Managementplan für die Entwicklung des Standortfaktors Hafen und damit ein wesentlicher Baustein der Stadtentwicklung. Der HEP ist darüber hinaus ein Signalgeber für den Ostseeraum und hat sogar eine europäische Dimension, nämlich für das europäische Transportnetzwerk, in dem der Hafen Lübeck eine Kernfunktion innehat. Mit dem HEP setzen wir uns für eine nachhaltige Entwicklung unserer Hafeninfrastruktur im Rahmen der städtischen Entwicklungsplanung ein und schaffen damit auch die Grundlage für den Dialog mit dem Bund und dem Land als den Infrastruktureigentümern und -betreibern für Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die wesentlichen Handlungsfelder sind im HEP2030 in Arbeitsbereiche gegliedert und decken ein breites und umfassendes Spektrum ab. Eine wichtige Aufgabe wird zukünftig sein, die bestehenden Potenziale des Hafenstandorts zu identifizieren und zu aktivieren sowie die Akzeptanz und Unterstützung für unseren Hafen zu steigern.

## 3. Umsetzung

Die HEP-Umsetzung ist mit einem Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan mit Setzung von Meilensteine strukturiert.

Grundsätzlich sollen im 4. Quartal eines jeden Geschäftsjahres der Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan geprüft und fortgeschrieben werden. So werden die strategischen Bearbeitungsschwerpunkte eines anstehenden Geschäftsjahres vorbereitet und mit Meilensteinen als jeweiliger Zielarbeitsjahresplan definiert. Dieses ist u.a. auch für die Planung des jeweils anstehenden Investitionshaushalts eines Folgejahres wichtig. Der aktuelle Arbeitsplan für 2025 ist als Anlage 1 beigefügt.

Die Meilensteine dienen hierbei als Kontrolle des Arbeitsfortschritts.



761 von 830 in Zusammenstellung

Die flexible und kurzfristige Reaktion und Bearbeitung von zusätzlichen oder ergänzenden Themen ist hierbei auch sicherzustellen.

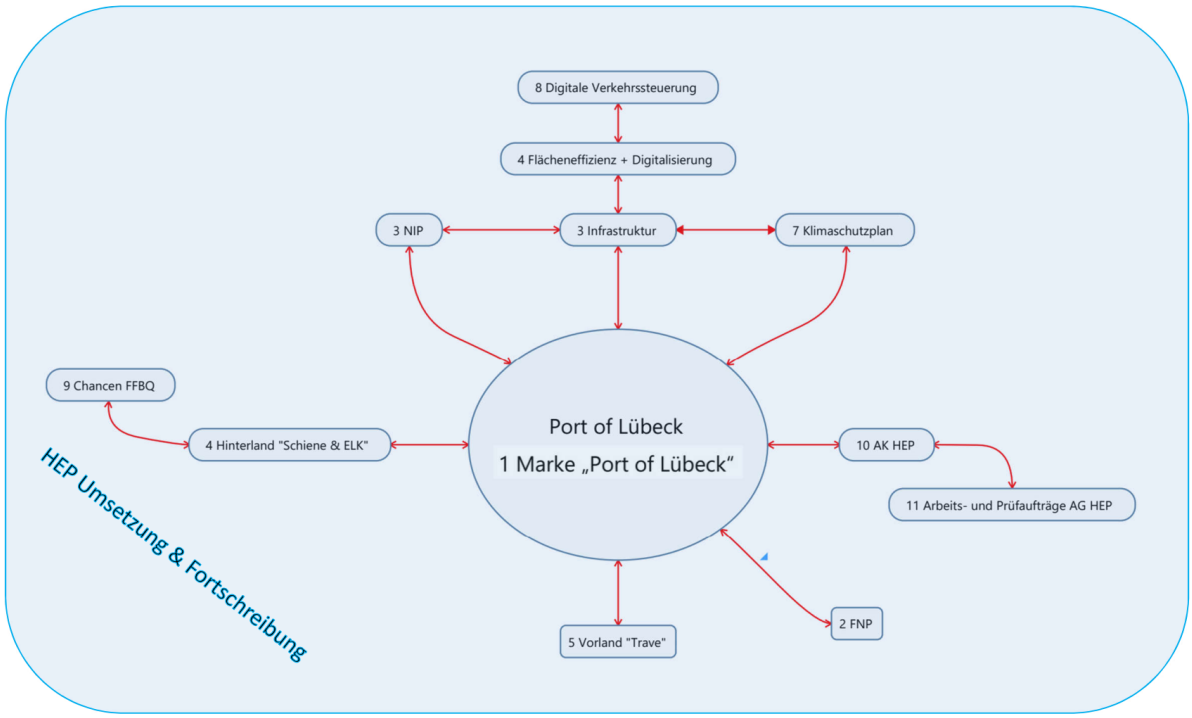



**ABBILDUNG 1: ZUSAMMENFASSUNG DER ARBEITSBEREICHE**

Im Rahmen der HEP-Umsetzung ist es wichtig zu verstehen, wie die einzelnen Arbeitsbereiche zusammenhängen (siehe hierzu Abbildung 1). Im Zentrum steht der PORT OF LÜBECK mit allen seinen Hafenterminals in den drei Bereichen Stadthäfen, Mittelhäfen und Mündungshäfen. Ihm zugeordnet als übergeordnete Marke „PORT OF LÜBECK" ist somit der Arbeitsbereich 1.

Gleichberechtigt sind die Arbeitsbereiche 3 – geteilt in Infrastruktur/Betrieb und Naturschutz (NIP) – sowie der Arbeitsbereich 7 (Klimaschutz) nebeneinander. Alle drei werden vorerst entkoppelt voneinander begonnen und zu gegebenen Zeitpunkten zusammengeführt. Dem Arbeitsbereich 3 (Teilbereich Infrastruktur/Betrieb) ist der Arbeitsbereich 4 (Flächeneffizienz & Digitalisierung) untergeordnet. Der Arbeitsbereich 8 (digitale Verkehrssteuerung) ist dem Arbeitsbereich 4 als Sonderthema zugeordnet. Die Arbeitsbereiche 2, 5, 6 und 10 sind zu den Arbeitsbereichen 3 und 7 gleichberechtigte Aktivitäten an denen gearbeitet wird. Der Arbeitsbereich 9 mit dem Thema „Chancen und Risiken FFBQ" ist ein spezielles Sonderthema zum Arbeitsbereich 6 (Hinterland). Der Arbeitsbereich 11 ist ein spezieller Unterpunkt zum Arbeitsbereich 10 (Umsetzung und Fortschreibung und Arbeitskreis HEP).

Alle zusammen stellen die Umsetzung des HEP dar. Während der Umsetzung werden schon die im HEP2030 ermittelten Rahmen- und Randbedingungen auf ihre Aktualität überprüft. Grundsätzlich ist aber die aktuelle Hafenentwicklungsplanung ein dynamischer und stetiger Prozess, der die Bedarfe an den PORT OF LÜBECK regelmäßig überprüft und konkretisiert.

Nachfolgend werden die jeweiligen Ziel-, Status- und Aktivitätsangaben zu den einzelnen Arbeitsbereichen größtenteils im tabellarischen Überblick erläutert, dargestellt und dokumentiert. **Die neuen Textpassagen im Abgleich mit dem Statusbericht 2022 sind in <u>fett</u> dargestellt. Die Erläuterung für 2023 sind in blauer Farbe und die für 2024 in schwarz hervorgehoben.**

| Arbeitsbereich 1 | Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln |
|---|---|
| Erläuterung | *Der maritime Hafenstandort hat bisher keine einheitliche Strukturierung nach außen. Im Rahmen der vielen Gespräche zum HEP2030 mit Vertreter:innen der maritimen Wirtschaft wurde das Thema der Bündelung von gemeinsamen Interessen immer wieder angesprochen und eingefordert. Unter anderem sollte dies über eine Marke „PORT OF LÜBECK“ erfolgen.* |
| Ziel | *Das Ziel ist eine Standortvertretung einzurichten, um eine gemeinsame Außendarstellung bezüglich Öffentlichkeitsarbeit, Hafenstatistik etc. z.B. mit Unterstützung einer entsprechenden Internetseite einzurichten.*<br><br>**Mit der Erstellung des Markenkonzepts der neuen Dachmarke wurden die folgende Zielbilder definiert, die durch die Arbeit der Dachmarke umgesetzt und erreicht werden sollen.**<br><br>**Zielbild 1: Kommunikation im politischen Raum (lokal, regional, überregional): die konsistente Positionierung von Interessen und Entscheidungen als kommunal verwalteter Hafen auf Landes-, Bundes- und auch EU-Ebene gewinnt immer mehr an Bedeutung und kann durch die Dachmarke wesentlich unterstützt werden.**<br><br>**Zielbild 2: Bekanntheitsgrad und Akzeptanz in der Öffentlichkeit steigern: Der Port of Lübeck ist ein stadtnaher Hafen und einige Hafenstandorte befinden sich in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten. Zusätzlich ist vielen Bürger: innen Lübecks die Bedeutung des Port of Lübeck sowie seine Wertschöpfungseffekte unbekannt. Die Dachmarke kann versuchen eine höhere Akzeptanz zu** |



763 von 830 in Zusammenstellung

| Arbeitsbereich 1 | Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln |
|---|---|
| | **erzielen und zusätzlich den Bekanntheitsgrad des Hafens in Lübeck steigern.**<br><br>**Zielbild 3: Standortmarketing, zentraler Kundenkontakt, zentrale Kundeninformation: im Wettbewerb ist der ganzheitliche Auftritt und die Gesamtattraktivität eines Standortes relevant und sorgt für eine stärkere Kundenbindung und auch für eine Kundenneugewinnung gegenüber der Konkurrenz.**<br><br>**Zielbild 4: Entwicklung und Erweiterung der Marke.** |
| Aktivität | **Es fanden Mitgliedertreffen mit allen Beteiligten der Dachmarke und externer Unterstützung statt, um gemeinsam die Dachmarke weiterzuentwickeln.**<br><br>**Vom 07.09. bis zum 09.09.2023 fand die Baltic Port Organization (BPO) Jahreshauptversammlung in Ystad (SWE) statt. Themen waren generelle Erwartung der wirtschaftlichen Entwicklung im Ostseeraum sowie die Auswirkungen des Ukrainekriegs auf die Hafen-Transportwirtschaft im Ostseeraum.**<br><br>**2024:**<br><br>**Im März 2024 fand das zweite PORT-OF-LÜBECK-Meeting mit etwa 130 geladenen Gästen in der MuK statt. Themen des Abends waren Handel in Europa und die Zukunft der maritimen Wirtschaft Ostsee, die Erreichung der Klimaziele, Bahnkapazitäten im norddeutschen Raum, die mögliche Entwicklung eines Ostkorridors für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt im Kontext mit Klimawandel und Verkehrswende.**<br><br>**Auch im Jahr 2024 fanden monatliche Mitgliedertreffen mit den Beteiligten der Dachmarke statt. Bei diesen Treffen wurden unter anderem der „Tag der Logistik“ und auch die Teilnahme an der LN-Azubimeile geplant und umgesetzt.** |

| Arbeitsbereich 1 | Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln |
|---|---|
| | **Im Rahmen der LN-Azubimeile wurde die Karriereseite der PoL-Website weiterentwickelt und bietet seitdem einen Überblick über die unterschiedlichen Job- und Ausbildungsmöglichkeiten im PORT OF LÜBECK.**<br><br>**Im Juli 2024 fanden die Latvian-German Port Days, organisiert von HPA, Hafen Hamburg Marketing und der LHG, in Riga statt, bei denen die Dachmarke auch vertreten war.**<br><br>**Anfang September fand die BPO-Jahreshauptversammlung in Klaipeda (Litauen) statt. Thema war die „Gestaltung einer geopolitischen und umweltbewussten maritimen Industrie im Ostseeraum“** |
| Status | **Nach der erfolgreichen Veröffentlichung der Dachmarke im Januar 2023 wird nun die in Zukunft jährlich stattfindende Veranstaltung PORT OF LÜBECK Meeting für das Frühjahr 2024 geplant. Als Termin wurde der 13. März 2024 festgelegt und die Veranstaltung wird erneut in der MuK Lübeck stattfinden. Für die Veranstaltung ist das Programm zu erstellen, Einladungen vorzubereiten und die benötigte Technik und das Catering zu bestimmen.**<br><br>**Um die Dachmarke zukünftig weiter entwickeln zu können und auch die zukünftige Organisationsstruktur der Dachmarke festzulegen wurde das Unternehmen ifok GmbH zur Unterstützung herangezogen.**<br><br>**Es finden Mitgliedertreffen mit allen Beteiligten der Dachmarke und der Unterstützung von ifok GmbH statt, um gemeinsam die Dachmarke weiterzuentwickeln.**<br><br>**2024:**<br><br>**Es wurde entschieden, dass das PORT OF LÜBECK Meeting nur noch alle 2 Jahre stattfinden soll, weshalb für das Jahr 2025 keine Veranstaltung geplant ist.** |



765 von 830 in Zusammenstellung

| Arbeitsbereich 1 | Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln |
|---|---|
| | **Derzeit steht die Planung und Umsetzung der transport logistic Messe Anfang Juni 2025 im Vordergrund, bei der die Dachmarke auf einem Gemeinschaftsstand vertreten sein wird. Der Gemeinschaftsstand ist im Design der Dachmarke gestaltet.**<br><br>**Es ist grundsätzlich so, dass viele Berichte und Informationen auf der zugehörigen Internetseite des Port of Lübeck einzusehen und verfügbar sind.**<br><br>*Ein zugehöriger Internetauftritt ist unter www.portofluebeck.com eingerichtet.* |
| Ausblick/Zeit | **Zu den weiteren Schritten der Dachmarke gehört die Teilnahme an Veranstaltungen wie zum Beispiel dem „Tag der Logistik“, aber auch die Planung und Organisation eines eigenen kleinen Messestands und die und Beteiligung an verschiedenen Jobmessen in Lübeck. Zusätzlich soll die Karriereseite auf der Website www.portofluebeck.com gestaltet werden und möglichen Bewerbern die Möglichkeit geben, sich über die Arbeit und die Jobmöglichkeiten im PORT OF LÜBECK zu informieren.**<br><br>**Neben den stattfindenden Jobmessen stehen auch Messen für Transport, Logistik und Hafenwirtschaft (z.B. transport logistic Messe 2025 in München) und die Teilnahme an diesen im Vordergrund.**<br><br>**Neben der Weiterentwicklung der Dachmarke gilt es, die zukünftige Organisationsstruktur zunächst auszuarbeiten und anschließend mit der Beteiligung aller umzusetzen. Im Jahr 2025 soll weiterhin an der Erreichung und Umsetzung der Zielbilder der Dachmarke gearbeitet werden. Dazu gehört die Planung, Umsetzung und Teilnahme an der transport logistic Messe in München, aber** |



266 von 800 in Zusammenstellung

| Arbeitsbereich 1 | Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln |
|---|---|
| | **auch die Teilnahme der beteiligten Unternehmen am „Tag der Logistik“. Zusätzlich wird es in 2025 eine Teilnahme an Jobmessen geben, für die der Messestand optimiert und Messeequipment angeschafft werden muss.**<br><br>**Im Verlauf des Jahres muss dann mit der Planung des in 2026 dritten PORT OF LÜBECK Meetings begonnen werden, um die Veranstaltung erfolgreich umsetzen zu können.** |

| Arbeitsbereich 2 | Die dargestellten Entwicklungen werden in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans (FNP) übernommen |
|---|---|
| Erläuterung | *Die im HEP2030 in den Hafenlayouts dargestellten und abgeleiteten Flächenentwicklungen insbesondere außerhalb der bestehenden Hafenterminals sind im Flächennutzungsplan-Prozess zu vertreten und letztendlich ist dafür Sorge zu tragen, dass diese in den neuen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck übernommen und dargestellt werden. Das umfasst Flächen für die Hafenflächenerweiterung (Umschlagflächen), für die hafenaffine Gewerbeentwicklung, für die Hafenbahnerweiterung sowie für LKW-Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum. Zusätzlich soll die Korrektur der Darstellung bestehender Hafenflächen erfolgen. Hierzu ist die Teilnahme an den behördeninternen Abstimmungsterminen mit Vertreter: innen der Verwaltung sowie der Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen erforderlich.* |
| Ziel | *Über den zukünftigen FNP sollen die bedarfsgerechten Entwicklungsmöglichkeiten des PORT OF LÜBECK gesichert werden.* |
| Aktivität | *Die LPA beteiligt sich aktiv an der Projektgruppe des FNP (AG Flächennutzungsplan) und an der Kernarbeitsgruppe FNP. Hier werden alle im HEP aufgeführten Flächenentwicklungen mit allen anderen Belangen der städtebaulichen Entwicklung der Hansestadt Lübeck abgewogen.*<br><br>**Termine der Kernarbeitsgruppe waren im Mai und Juni 2024.** |
| Status | **Die zukünftigen externen Flächenbedarfe für die Hafenentwicklung des Port of Lübeck sind im FNP-Verfahren verankert.** |
| Ausblick/Zeit | **Der Bereich 5.610 Stadtplanung bearbeitet den FNP final.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 3 | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
| Erläuterung | *Im Hafenentwicklungsplan sind in den Layoutplänen die grundsätzlichen Entwicklungen der Hafenterminals langfristig skizziert. Nunmehr geht es darum, eine kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber: innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum Nature inklusive Planning (NIP) aktiv anzugehen. Anhand der Schiffsgrößen- und Zuglängenentwicklung ergeben sich Anpassungsbedarfe an der Hafen- und Hafenbahninfrastruktur im Bestand. Zudem wird es bei einigen Hafenterminals aufgrund des prognostizierten Mengenwachstums zu weiteren Anpassungsbedarfen kommen müssen.*<br><br>*Das Nature inclusive Planning (NIP) ist parallel aufzubauen. Hierbei wurden bereits erste Projektideen identifiziert. Diese sind hinsichtlich der Entwicklungs- und Umsetzungsbedingungen zu prüfen und zu entwickeln. Ziel ist es, eine bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung ausgerichtet an den notwendigen Anforderungen der Kund: innen des Hafens bei gleichzeitiger Naturraumentwicklung mit dem primären Ziel für zeitnahe und spätere Infrastrukturmaßnahmen auch entsprechende Ausgleichserfordernisse bedienen zu können.* |
| Ziel Infrastruktur | *Die im HEP2030 skizzierte Entwicklung soll über Masterpläne für Hafen- und Hafenbahninfrastruktur der einzelnen Terminals beziehungsweise Hafenbereiche bearbeitet, erstellt und vorgeschrieben werden. Diese Masterpläne decken einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren ab. Aus den Masterplänen werden dann die einzelnen Infrastrukturprojekte bedarfsgerecht weiterbearbeitet und entwickelt.* |
| Ziel NIP | *Das Ziel des NIP ist eine nachhaltige und ganzheitliche Naturraumentwicklung des Traveästuars und seines Einzugsgebietes, vorrangig auf den Gemeindeflächen der Hansestadt Lübeck.*<br><br>*Die LPA verfolgt die Strategie, in Kommunikation mit Umweltverbänden und Hafenwirtschaft zu treten, um auf einer übergeordneten Ebene grundsätzliche Entscheidungen und Lösungswege aufzuzeigen. Dies könnte zum Beispiel die Einführung eines „Natur- und Klimaschutzfonds“ sein, der der* |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 3 | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
| | *grundsätzlichen Kompensationsidee des Ökokontos folgt. Ziel ist es, die Entwicklung des gesamtbetrachteten Naturraumes Untertrave in Anlehnung an Managementpläne und Naturraumqualität mit freiwilligen Maßnahmen aufzuwerten, gleichwohl die LPA nur eine Akteurin bei der Naturraumentwicklung ist. Daher ist auch die Zusammenarbeit mit dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Verbänden und Interessenvertreter:innen (s. Kooperationspartner: innen) und dem Land Schleswig-Holstein ein wesentliches Ziel.*<br><br>*Das NIP bietet für oben genannte Aspekte einen geeigneten Rahmen. Aufgrund der räumlichen Nähe des Hafens zum Naturraum Untertrave als Ökosystem.*<br><br>*Das Ziel des NIP verfolgt* **drei** *Ansätze:*<br><br>*1. Sicherstellung der Ausgleicherfordernisse für die Erweiterungsprojekte aus dem HEP*<br><br>*2. Grundsätzliche Entwicklung des Naturraums Untertrave.* **Hierzu zählt die LPA auch das gesamte auf Lübecker Stadtgebiet befindliche Einzugsgebiet der Trave, wozu kleine Fließgewässer als auch die Wakenitz zählen, die in die Trave münden.**<br><br>**3. Langfristig Installation eines kontinuierlichen Monitorings an strategisch sinnvollen Punkten entlang der Trave.** |
| Aktivität Infrastruktur | **Der Masterplan Skandinavienkai (siehe VO/2022/11698) als Umsetzung und Aktualisierung des HEP 2030 wurde im Frühjahr 2023 von den politischen Gremien verabschiedet. Anschließend erfolgt eine priorisierte Teilprojektentwicklung in Abstimmung mit der LHG. Vornehmlich geht es derzeit um die betriebliche Abbildung des Linienverkehrs Travemünde-Helsinki mit der neuen für 2028 avisierten Schiffsklasse SuperStar+ (RoPax, 240 m lang, 33,3 m breit, 5.000 Lademeter).** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 3 | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
| | **Zudem wird der Masterplan Schlutupkai 2 Umsetzung und Aktualisierung des HEP 2030 in Zusammenarbeit mit der LHG bearbeitet. An diesem Terminal geht es vornehmlich um die Entwicklung der Anlegerkante für die Abfertigung von zukünftig größeren Schiffen in Abhängigkeit der Geschäftsentwicklungsstrategie der LHG.**<br><br>**Für beide Terminals werden entweder entsprechende Schiffssimulationen zur Prüfung der nautischen Erreichbarkeit und Nutzungstauglichkeit von bestimmten Anlegern dieser benannten Terminals durchgeführt oder vorbereitet bzw. fortgeführt.**<br><br>**2024:**<br><br>**Im Jahre 2024 hat eine Workshop-Serie zur Einordnung der avisierten neuen RoPax-Fähren der SuperStar+-Klasse stattgefunden. Hierzu haben auch zwei Simulationstage im Schiffssimulator an der Hochschule Flensburg stattgefunden, um die nautischen Erfordernisse für die Bedienung dieser neuen Schiffklasse (Länge 240,00 m, Breite 33,30 m) ableiten zu können. In diesem Zusammenhang wurde auch ein entsprechender EU-Förderantrag zusammen mit dem Hafen Helsinki unter dem Namen „Hansalink 3" erarbeitet. Dieser EU-Förderantrag wurde Ende Januar 2025 bei der EU eingereicht. Hierin sind diverse Flächenentwicklungen im internen Bereich des Skandinavienkais sowie die Anpassung des entsprechenden Anlegers für die SuperStar+-Klasse enthalten.** |
| Aktivität NIP | **Für den Gedanken der gemeinsamen Abstimmung zwischen der UNB und der LPA wurde eine Absichtserklärung beider Parteien ausformuliert und beiderseits unterzeichnet. Derzeit befindet sich die Vereinbarung in einer weiteren vertieften Bearbeitung. Aktuell werden die rechtlichen Grundlagen zusammengetragen sowie das System weiter spezifiziert, damit Konsens hergestellt werden kann.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 3 | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
| | **Auf dieser Basis wird es zu Gesprächen mit der oberen Naturschutzbehörde kommen (LLUR, MELUND), um auch von dieser Seite Zustimmung zu erhalten.**<br><br>**Daneben hat es bereits erste kleine Ansätze von Naturschutzprojekten gegeben, die durch die Unterhaltungsabteilung der LPA umgesetzt wurden. Hierzu ist der Bau eines Zauns zur extensiven Beweidung der ehemaligen Possehl-Kiesgrube zu nennen. Diese Maßnahme wird nun im Frühjahr 2024 abgeschlossen sein. Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen wie eine Teilrenaturierung des Blankenseebachs geprüft. Hier bedarf es noch weiterer Abstimmungen. Zudem ist auf Initiative der UWB die Projektgruppe Gewässerökologie neu ins Leben gerufen worden. Hier wird neben der konkreten Abstimmung der Unterhaltungsarbeiten nun auch das Thema Gewässerentwicklung bearbeitet.**<br><br>**Zusätzlich hat die LPA nun eine Rahmenvereinbarung über vier Jahre mit einem Ingenieurbiologischen Beratungsbüro geschlossen, das wertvolle Unterstützung im NIP leistet.**<br><br>**Der Bericht zum Nature Inklusive Planning wurde weiter ausformuliert und fortgeschrieben und befindet sich derzeit in der Überarbeitung.**<br><br>**2024:**<br><br>**Im Jahr 2024 wurde das oben genannte Grundlagenpapier zur Erstellung eines Ausgleichssystems zwischen der LPA und UNB sowie UWB finalisiert.**<br><br>**Die Zusammenarbeit in der Projektgruppe Gewässerökologie hat sich inzwischen etabliert. Es wurden mehrere Gewässer 2. Ordnung identifiziert, deren Zustand im Rahmen einer qualifizierten** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 3 | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
| | **Zustandserfassung ermittelt werden soll. Zusätzlich sind Gewässersteckbriefe geplant, die den Gewässerzustand und potenzielle Entwicklungsmaßnahmen aufzeigen sollen.**<br><br>**Im Zuge des Arbeitskreises Hafenentwicklung wurden im Jahr 2024 zwei Workshops zum Nature Inclusive Planning durchgeführt. Hierbei ging es darum, weitere Impulse und Sichtweisen bei der Betrachtung des Naturraums Untertrave mit einzubeziehen. Es wurde über potenzielle Maßnahmen zur Zustandsverbesserung diskutiert und anhand einer Karte diese örtlich konkretisiert.** |
| Status Infrastruktur | **Es wurde die öffentliche Ausschreibung für die externe Beratungsunterstützung der Umsetzung und Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans sowie der Masterpläne vorbereitet und durchgeführt.**<br><br>**Thematisch wurden auch die Themen Nationale Hafenstrategie des Bundes und die betriebliche Einordnung der neuen RoPax-Schiffe der SuperStar+-Klasse (Arbeitsgruppe SuperStar+) bearbeitet.**<br><br>**Die Vorbereitungen und Abstimmungen zu einem geplanten EU-Förderantrag für die infrastrukturelle Entwicklung des Skandinavienkais im Zusammenhang mit der SuperStar+-Schiffsklasse (Anlegerkante und Fläche) wurde begonnen und vorbereitet.** |
| Status NIP | **Die öffentliche Ausschreibung für die externe Beratungsunterstützung des Nature Inclusive Plannings wurde vorbereitet und durchgeführt.**<br><br>*Die Hansestadt Lübeck hat sich in der Vergangenheit bereits in verschiedenen Vorlagen zum Thema Naturschutz, Klimaschutz und der Verantwortung für die Umsetzung dieser wesentlichen Querschnittsaufgabe bekannt.* |



773 von 830 in Zusammenstellung

| Arbeitsbereich 3 | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
|---|---|
| | *Am 23.05.2019 hat die Lübecker Bürgerschaft im Rahmen ihrer 8. Sitzung den Klimanotstand festgestellt und damit betont, dass weitere kommunale Maßnahmen zum Klimaschutz erforderlich sind.*<br><br>*Aus Sicht der LPA werden Naturschutzmaßnahmen die zu seiner höheren Artenvielfalt der Fauna, aber vor allem auch der Flora führen, grundsätzlich auch einen positiven Effekt auf den Klimaschutz haben.*<br><br>*Aktuell wird an geeigneten Ideen für Naturschutzmaßnahmen im Untertraveraum gearbeitet. Hier sind derzeit die rechtlichen Fragestellungen zur Sicherung der Anrechenbarkeit von solchen Maßnahmen im Vordergrund. Ein zugehöriges Gesamtkonzept zum NIP ist in Bearbeitung.*<br><br>**2024:**<br><br>**Das rechtliche Grundlagenpapier liegt in einer final abgestimmten Version vor.**<br><br>**Die durchgeführten Workshops im Rahmen des Arbeitskreises Hafenentwicklung haben zu neuen Impulsen geführt.**<br><br>**Ein Bericht für die politischen Gremien über das NIP ist im Herbst dieses Jahres geplant.** |
| Ausblick/Zeit | **Im Jahr 2024 sind die Masterpläne Schlutupkai 2 abschließend und Dänischburg-Siems beginnend zu bearbeiten. Zudem ist an der Umsetzung des vorliegenden Masterplan Skandinavienkai zu arbeiten.**<br><br>**2024:**<br><br>**In 2024 wurde der Masterplan Schlutupkai 2 erarbeitet. Er befindet sich derzeit in der finalen internen Qualitätssicherung. Dieser Masterplan wird per Bericht auch in die entsprechenden Gremien in 2025 zur Kenntnisnahme gegeben.** |



774 von 830 in Zusammenstellung

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 3 | Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP |
| | **Für das NIP steht die grundsätzliche Abstimmung einer rechtssicheren Vereinbarung zwischen LPA und UNB zur Anrechnung von Naturschutzprojekten weiterhin im Fokus. Das derzeit in Bearbeitung befindliche Grundlagenpapier zwischen UNB und LPA wird weiter fortgeschrieben und abgestimmt.**<br><br>**Die erste kleine Naturschutzmaßnahme wird im Frühjahr 2024 fertiggestellt und abgenommen. Das NIP wird ergänzend im Arbeitskreis Hafenentwicklung thematisiert. Hier gibt es eine kontinuierliche Workshop-Reihe, an der sich die Arbeitskreismitglieder beteiligen können. Dabei sind neben dem BUND auch der NABU. Beide sind eingeladen an der Weiterentwicklung des NIP teilzuhaben und die LPA zu beraten. Zudem ist die Erarbeitung eines Finanzierungsansatzes von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Haushaltsplanung anzugehen.**<br><br>**2024:**<br><br>**Im nun laufenden Jahr ist schlussendlich die finale Bearbeitung des Konzeptes geplant. Hierzu gehören verschiedene Anlagen, die es noch zu erstellen gilt. Eine Gremienbeteiligung ist für Herbst / Winter 2025 vorgesehen.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 4 | Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch …<br><br>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;<br><br>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;<br><br>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser; |
| Erläuterung | *In den nächsten Jahren wird insbesondere der Druck auf den Skandinavienkai als mündungsnahes und umschlagsstärkstes Hafenterminal weiter zunehmen. Die Verlagerung von Ladungspaketen und die Umschlagssteigung von bestimmten Ladungspaketen wird hier zu leistungsfähigeren Umschlagsflächen- und Anlegerbedarfen führen müssen. Grundsätzlich trifft das auch auf die Mittelhäfen zu, jedoch nicht in der hohen Intensität wie an der Mündung.*<br><br>*Hierbei gehen die Anpassung der hafenbetrieblichen Organisation mit digital-gestützten Betriebs- und Verkehrsanpassung sowie infrastrukturellen Erweiterungen auf der Bestandsfläche einher. Der Betrieb und die Infrastruktur bilden eine gemeinsame Einheit und lassen sich nicht losgelöst voneinander betrachten.*<br><br>*Zudem sind aber auch schon Flächenentwicklungen außerhalb des jetzigen Terminals vorzubereiten.* |
| Ziel | *Die Steigerung der Flächenproduktivität beziehungsweise -effizienz ist durch geeignete Digitalisierungsmaßnahmen kombiniert mit infrastrukturellen Anpassungen im Bestand zu entwickeln. Dies begründet sich durch das Leitziel: „Flächenoptimierung vor Flächenausbau“.*<br><br>*Für die LPA stellt die Digitale Infrastruktur eine Komponente der Infrastrukturanlage Hafen dar, die die Basis für die Optimierung des Hafenbetriebs bildet.*<br><br>*Digitale Infrastruktur ist aus Sicht der LPA eine wesentliche Daseinsvorsorge, damit die Prozesse des Hafenbetriebs nachhaltig ausgerichtet werden können.* |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 4 | Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch …<br><br>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;<br><br>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;<br><br>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser; |
| Aktivität | **Das Förder- und Forschungsprojekt 5x5G Baltic Future Port endet Ende Juni 2024. Eine Aufgabe wird es sein, gemeinsam mit dem Bereich DOS, der LHG sowie der Stadtwerke.digital über den Fortbestand der 5G Kommunikationstechnologie als Campusnetz am Skandinavienkai zu entscheiden.**<br><br>**Nach den Ergebnissen des Teilprojekts „Traileryard" kommt die LPA u.a. zur fachlichen Meinung, dass dieses 5G-Campusnetz weiter betrieben werden sollte. Der Fortbestand würde eine Fortführung des Teilprojekts Traileryard ermöglichen, um die digitale Inventur des Traileryardbestands und den daraus folgenden Potenzialen der Prozessverbesserung der Lösch- und Ladeprozesse weiterhin offen zu haben. Hier ist aber auch der Hafenbetreiber LHG in der Pflicht. Zudem haben sich weitere, neuere sinnvolle 5G-Anwendungen (z.B. Echtzeit Einparksensorik für Anleger) ergeben, welche dann auch realisiert werden könnten.**<br><br>**Parallel zur Bearbeitung des Förderprojekts Baltic Future Port wurde beim Bund das Förderprojekt TraveITClean erfolgreich beantragt. Das Projekt befindet sich in der Umsetzung.**<br><br>**Neben der Installation von Wind- und Strömungsmessungen zur Unterstützung der Anlegemanöver der größeren Schiffe beinhaltet diese Projekt die Umsetzung des Smart Harbour Hubs. Hierbei handelt es sich um die Umsetzung der Smart City Strategie bei der LPA. Näheres ist in den zugehörigen Berichten Und Vorlagen VO/2023/12677 und VO/2023/12692 beschrieben bzw. zu entnehmen.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 4 | Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch …<br><br>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;<br><br>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;<br><br>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser; |
| | **2024:**<br>**Im vierten Quartal 2024 wurden Messungen und Tests durchgeführt, um die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des 5G Netzwerks zu evaluieren. Dabei wurde insbesondere auf die Übertragungsraten, die Netzstabilität und die praktische Anwendbarkeit der Technologie im täglichen Betrieb eingegangen.**<br><br>**Im Ergebnis wird festgehalten, dass das 5G als grundsätzliche zukünftige Kommunikationstechnologie im Hafen sinnvoll ist.**<br><br>**Es wird empfohlen, das 5G Campus Netz weiter einzusetzen und die Netzabdeckung u.a. auf den Schiffen zu erweitern.** |
| Status | **Die Bausteine „Digitale Hafenbehörde“ und „Digitales Hafenbahnmanagementsystem“ sind grundlegende Bestandteile des Smart Harbour Hubs und werden in 2023 ausschreibungstechnisch vorbereitet und in 2024 vergabe- und umsetzungstechnisch realisiert.**<br><br>**2024:**<br><br>**Zudem wurden die laufenden EU Förderprojekte „Digital Green MoS“ und „Hansalink 2“ entsprechend Richtung Fördermittelgeber über entsprechende Zwischenverwendungsnachweise die korrekte Mittelverwendung aufgezeigt und nachgewiesen.**<br><br>**Die Vorlagen und Berichte „Smart Harbour Hub“ (VO-2023-12692) und „Umsetzung Smart Harbour Hub und die digitale Hafenbehörde“ (VO-2023-12677) wurden hauptsächlich von der Stabsstelle Strategie betreut.** |
| Ausblick/Zeit | **Der Smart Harbour Hub mit seinen Teilkomponenten ist weiter aufzubauen und auszugestalten.**<br><br>**2024:** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 4 | Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch …<br><br>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;<br><br>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;<br><br>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser; |
| | **Die LPA, Stabsstelle Strategie, hat im Rahmen der erstellten bzw. aufgestellten Digitalisierungsstrategie für die LPA diverse Bausteine wie die digitale Hafenbehörde und die das digitale Hafenbahnmanagement weiterentwickelt und vorangetrieben. Die digitale Hafenbehörde ist Ende 2024 in Betrieb gegangen. Das digitale Hafenbahnmanagement befindet sich in der Projektierung.**<br><br>**In diesem Zusammenhang wird die LPA ihre eigene Digitalisierungsstrategie mit dem Namen „Smart Harbour Hub“ (VO-2023-12692) fortschreiben und weiterentwickeln.**<br><br>**Es wurde in 2024 ein neues Förderprojekt im Rahmen der digitalen Testfelder des Bundes gewonnen. Das Projekt „DigitalSKANDI“ befasst sich mit Einparksensorik von Schiffen für den Anleger 5a im Zusammenhang mit der SuperStar+-Schiffsklasse. Dieses war unter anderem ein Ergebnis bei den durchgeführten Schiffsimulationen, dass so eine digitale Anwendung/Unterstützung sehr hilfreich für die täglichen Anlaufmanöver im Traverevier zu den Anlegern darstellen.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 5 | Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch …<br><br>c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen;<br>d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) |
| Erläuterung | *Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurden die Ostseezufahrten aus der Kategorie A (Ausbau / Anpassung an den Bedarf) in die Kategorie B (nur Unterhaltung) heruntergestuft.*<br><br>*Anhand der Schiffsgrößenentwicklung gibt es aus dem HEP2030 einen klaren Prüfauftrag, ob es zukünftig Anpassungsbedarfe an die Bundeswasserstraße geben wird. Insbesondere geht es hierbei um die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenzufahrt und des Schifffahrtsreviers Trave. Die Erreichbarkeit unserer Hafenanlagen muss in Zukunft weiterhin gewährleistet bleiben.* |
| Ziel | *Ziel ist es, dass bei der Fortschreibung des neuen Bundesverkehrswegeplanes die Kategorisierungszuordnung wieder in Kategorie A erfolgt und so der Bedeutung des PORT OF LÜBECKS im transeuropäischen Transportnetzwerk Rechnung getragen wird.*<br><br>*Ziel ist zudem mit einem zu argumentierenden Projekt „Traveanpassung" in den neuen Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf zu kommen, um die Erreichbarkeit der Hafenterminals des PORT OF LÜBECK auch für die neuen Schiffsgenerationen sicherzustellen.* |
| Aktivität | **Am 21.03.2023 fand eine inhaltlich fachliche Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee bzgl. der Einstufung der Hafenzufahrten Trave und Warnow in die Netzkategorisierung statt. Auf Basis dieses Gesprächstermins wurde dann eine Überarbeitung und Anpassung der Argumentation der Häfen Lübeck und Rostock zur Überprüfung der Einstufung der Seehafenzufahrten durchgeführt.**<br><br>**2024:** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 5 | Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch …<br><br>c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen;<br>d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) |
| | **Zum Thema Kategorisierung der Wasserstraße hat es im Zusammenarbeit mit dem Hafen Rostock ein weiteres Schreiben in Richtung Bundesverkehrsministerium mit entsprechender erweiterter Argumentationskette gegeben, warum die Trave und die Warnow entsprechend wieder in die Kategorie A der Bundeswasserstraßeneinordnung verschoben werden müsste. Das Schreiben ist im September 2024 verteilt worden. Parallel wurde es auch an die entsprechenden Verkehrsminister der beiden Länder sowie an den maritimen Koordinator des Bundes verteilt. Die verschiedenen Argumente bzgl. der Anpassung der Kategorisierung sind aus Anlage 4 ersichtlich.**<br><br>**Aus dem HEP wurden zwei** *mögliche Anpassungsvarianten der Trave für die Schifffahrt abgeleitet sowie zugehörige Massenmodelle für Baggerungen in der Trave für die beiden möglichen Varianten einer Traveanpassungen bearbeitet. Variante 1 ist eine Traveanpassung auf eine Wassertiefe bis 10,5 m bis zum Vorwerker Hafen. Die Variante 2 verfolgt dieses Ziel bis Dänischburg-Siems.* **Hierbei geht es auch um die möglichen Bauverfahren, bei der zwischen der Baggerung und Verbringung des Bodenmaterials in der Ostsee oder der Umlagerung innerhalb des Gewässers unterschieden werden soll. Beide Verfahren wurden in der Berechnung der Massen im Modell berücksichtigt.**<br><br>*Ein qualifizierter Gutachter wurde mit der Bearbeitung einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) beauftragt*, **der seine Arbeit in 2023 vornehmlich durchgeführt hat.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 5 | Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch …<br><br>c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen;<br>d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) |
| Status | **Die NKA zur Traveanpassung liegt seit Ende 2023 vor. Gemäß vorliegendem Entwurf der NKA lässt sich festhalten, dass die Variante 1 (Vollanpassung bis Vorwerker Hafen) gegenüber der Variante 2 (Teilanpassung bis Dänischburg-Siems im Vergleich vorzuziehen wäre, da sich dabei ein günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt.**<br><br>**Aktuell sind die genehmigungsrechtlichen Grundlagen in der Erörterung.**<br><br>**2024:**<br><br>**Es liegt inzwischen ein Antwortschreiben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) vor, in dem erläutert wird, dass das Ausbaubegehren wie durch Lübeck und Rostock angenommen, keineswegs von der Kategorisierung der Wasserstraßen abhängig ist. Bei entsprechender Bedarfsbegründung, einer vorliegenden Nutzen-Kosten-Analyse sowie der entsprechenden Notwendigkeit könne grundsätzlich eine Anpassung der Bundeswasserstraße Trave durchgeführt werden.** |
| Ausblick/Zeit | *Es ist im Rahmen der Bedarfsüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) dafür zu sorgen, dass die Wasserstraßenzuordnung der Trave und der Warnow in die Kategorie A zurückkorrigiert wird.* **Das neue Schreiben wurde im Entwurf zwischen den Häfen abgestimmt und an das Bundesverkehrsministerium gesandt werden.**<br><br>**Die Hansestadt Lübeck wird nun auf Basis der vorliegenden Nutzen-Kosten-Analyse die weiteren Schritte zur internen Kommunikation einleiten und Prüfungen zu Alternativen anstellen.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 5 | Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch …<br><br>c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen;<br>d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) |
| | **Daran schließen sich Gespräche mit dem Wasser und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee sowie der BAW an.**<br><br>**2024:**<br><br>**Vergleichbar zum Verkehrswendepapier (VO-2023-11950) hat die LPA im Jahre 2024 eine entsprechende Entwicklungsskizze für eine Traveanpassung mit entsprechenden Maßnahmen bzw. Aktivitäten aufgestellt. Die Unterlage befindet sich noch in der internen finalen Abstimmung und soll dann entsprechend als Bericht in den Umlauf gegeben werden.** |

| Arbeitsbereich 6 | Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen |
|---|---|
| Erläuterung | *Im Rahmen der HEP-Bearbeitung ergaben sich diverse Fragen zur Kapazitätsauslastung im deutschen Schienennetz u.a. im Bereich Bahnknoten Hamburg sowie im Bereich Bahnknoten Lübeck - insbesondere nach Inbetriebnahme der festen Fehmarnbeltquerung. Aus wettbewerbsmäßiger Sicht ist die Durchgängigkeit der bahntechnischen Anbindung insbesondere für die Intermodalanbindung zu gewährleisten. Es gibt im aktuellen Bundesverkehrswegeplan zahlreiche Bahnprojekte unter anderem die Kurve Bad Kleinen sowie zum Teil die S4 Hamburg. Zudem fordert der Hafen Lübeck eine zweite leistungsfähige Gleisquerung über die Elbe. Gleiches gilt bezüglich der Straßenquerung und die Forderung, dass der Weiterbau der A 20 als Bypass zur A1 fortgeführt wird. Zudem ist ein bedarfsgerechter und zukunftsweisender Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) für den Standort Lübeck von großer Bedeutung.* |
| Ziel | *Sicherstellung der dauerhaften Verfügbarkeit von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen Straße, Schiene und Wasserstraße* |
| Aktivität | **Es wurde ein Verkehrswendepapier „Port of Lübeck im Zusammenhang mit einer festen Fehmarnbeltquerung“ erstellt (siehe hierzu VO/2023/11950) und ein zugehöriges zweistufiges Kommunikations- und Verteilungskonzept erarbeitet und die 1. Stufe umgesetzt.**<br><br>*Es wurden mehrere interne Abstimmungsrunden mit der IHK, der DB Netz sowie auch mit der Landesregierung geführt.* **Hierbei wurde das Thema „Generalsanierung Schiene“ ebenfalls diskutiert**.<br><br>**2024:**<br><br>**Aufbauend auf dem bereits vorliegenden Verkehrswendepapier, das den Schwerpunkt Bahn bediente, wurde nun in 2024 ein Verkehrswendepapier mit Schwerpunkt Elbe-Lübeck-Kanal und somit Binnenschifffahrt erstellt. Ziel dessen soll es sein, einen Weg zur Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität zu skizzieren. Danach wird der Blick darauf eröffnet, zwar grundsätzlich an der zukunftsfähigen Entwicklung der Infrastruktur festzuhalten, jedoch wegen des hierfür großen Zeit- und Mittelbedarfes Interimslösungen zu entwickeln. Hier sollte der Fokus aus Sicht der LPA an der** |

| Arbeitsbereich 6 | Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen |
|---|---|
| | **Schaffung eines ELK-gängigen Schiffsraumes, Marketing und Attraktivitätssteigerung des Standortes liegen.** |
| Status | **Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat auf das verteilte Verkehrswendepapier der Hansestadt Lübeck reagiert und Vertreter der LPA zu einer Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Regionalentwicklung eingeladen. Die LPA hat hier die Möglichkeit genutzt, für die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße zu werben. Der Elbe-Lübeck-Kanal bietet als Wasserstraße und Infrastruktureinrichtung enormes Transportpotenzial, da bereits vor 20 Jahren bei gleichen Ausbauparametern bis zum Dreifachen der heutigen Ladungsmenge auf dem Kanal transportiert wurde. Es scheint also eine Alternative zur Aktivierung der vorhandenen Transportkapazität vorzuliegen.**<br><br>**Thematisch wurden auch die Themen „Nationale Hafenstrategie des Bundes“, die Entwicklung des Ostkorridors (Schiene) und seine Potenziale im Hinblick auf die Schienenkapazitäten intensiver bearbeitet.**<br><br>**2024:**<br><br>**Im Herbst 2024 wurde der ELK nun voraussichtlich bis Frühjahr 2025 voll gesperrt. An der Donnerschleuse in Lankau wurden im Rahmen einer planmäßigen Inspektion derartige Mängel an der Sohle festgestellt, dass eine sofortige Sicherung und Sperrung veranlasst werden musste. Dies hat auch die Hafenwirtschaft und die IHK noch einmal dazu veranlasst zusammen zu kommen.**<br><br>**Das oben genannte Verkehrswendepapier mit Schwerpunkt ELK wurde nun im Entwurf fertig gestellt. Die Sperrung des Kanals wurde hier noch einmal aktuell mit aufgenommen und die dringende Notwendigkeit von kurzfristigen Lösungen unterstrichen.** |
| Ausblick/Zeit | **Der Bürgermeister und die LPA haben in 2024 den Dialog im Sinne des Verkehrswendepapiers fortzuführen.** |



285 von 830 in Zusammenstellung

| Arbeitsbereich 6 | Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen |
|---|---|
| | **Zudem sind die Abstimmungen und der stetige Austausch mit den DB Netz und der Landesregierung Schleswig-Holsteins zu den beiden Themen Schienenkapazitäten und Generalsanierung fortzuführen.**<br><br>**Die LPA erarbeitet derzeit ein in Anlehnung an das Verkehrswendepapier eine Diskussionsgrundlage, die sich ausschließlich auf den Elbe-Lübeck-Kanal als brachliegende Infrastruktureinrichtung bezieht. Hier geht es vor allem um die Herausforderungen, denen sich die Binnenschifffahrt konfrontiert sieht, als auch mögliche Strategien, um diesen Herausforderungen zu begegnen.**<br><br>**2024:**<br><br>**Bezüglich des Elbe-Lübeck-Kanals wird seitens der LPA davon ausgegangen, dass das genannte Papier zur Aktivierung der Verkehrskapazität nach Finalisierung im Frühjahr 2025 eine Gremienbeteiligung in der Kommunalpolitik erfahren wird. Hier sollte der Auftrag an die LPA zur Umsetzung bestimmter Teilbereiche des Papiers ergehen. Diese beziehen sich auf das Marketing und die Standortverbesserung zur Steigerung der Nutzungsqualität der Binnenschiffsinfrastruktur.**<br><br>**Zum Thema Generalsanierung der Hauptschienenwege in Norddeutschland hat die LPA das zugehörige Kapazitätsgutachten mit und von der TU Braunschweig final erarbeiten lassen. Anschließend sind zahlreiche Abstimmungstermin mit vielen Stakeholdern, dem Land SH, der DB Netz, der DB InfraGo und der Lübecker Hafenwirtschaft durchgeführt worden, um die derzeit bestehenden Einflüsse auf den Schienengüterverkehr (SGV) und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Hafen Lübeck abzumildern. Bisher gibt es hier noch kein wirklich positives Signal zu verkünden. Die DB bleibt bei Ihrer geplanten Vollsperrung der Strecke Hamburg-Lübeck ohne dabei eine leistungsfähige alternative Strecke für den SGV anbieten zu können. In einem letzten Austausch bei der IHK auf Einladung des Landes zwischen dem MWVATT, DB Infra Go, der IHK, der Hafenwirtschaft und der HL wurde die Forderung** |

| Arbeitsbereich 6 | Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen |
|---|---|
| | **nach einer Verfügbarkeit der Strecke Lübeck-Bad Kleinen während der Hochleistungskorridorsanierung Hamburg – Lübeck von allen als zwingende Grundlage erachtet.**<br><br>**Für das Jahr 2025 ist ein Kapazitätsgutachten für das geplante dritte Gleis zwischen Hauptbahnhof Lübeck und Abzweig Waldhalle geplant sowie die Bearbeitung des Masterplans Dänischburg-Siems.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 7 | Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit …<br><br>e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen;<br><br>f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße);<br><br>g) der Erarbeitung eines CO2–Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien;<br><br>h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen; |
| Erläuterung | *Der Klimawandel ist ein Fakt, dem sich auch die Logistik- und Transportwirtschaft stellen muss. Hierzu hat auch der Transportsektor einen umfassenden Beitrag zu leisten.*<br><br>*Im Hinblick auf den Hafen bedeutet das, dass die Entwicklung des Hafens als trimodale Infrastruktureinrichtung die Grundlagen für den klimaverträglichen und nachhaltigen Hafenbetrieb legen muss. Daraus wird deutlich, dass der Klimaschutzplan „Hafen“ keine singuläre Aufgabe der LPA ist sondern das Zusammenwirken der Infrastrukturentwicklung und des Umschlagbetriebs bedarf.*<br><br>*…*<br><br>*Da ein Teil der klimarelevanten Emissionen des Hafens aus dem Energieverbrauch sowie der Flächennutzung resultieren, bedarf es aus Sicht der LPA eines hafenweiten Energiemanagements sowie einer Flächenentwicklungsstrategie zur Erreichung des Zero-Emission-Port.* |
| Ziel | *Ein „Zero Emission Port“ muss mittel- bis langfristig das Ziel sein. Das bedeutet, dass die Hafenbetreiber ihren Betrieb und ihren Umschlag hinsichtlich Emissionen klimaneutral durchführen, dass auch die Schiffe am Liegeplatz sowie während der Revierfahrt und die dem Hafen zu- und ablaufenden Verkehre bilanziell keine Luftschadstoffe mehr emittieren. Der Hafen sollte vollständig zum Ziel der Klimaneutralität in der Hansestadt beitragen.*<br><br>*Grundsätzlich ist in erster Linie die Senkung des Energieverbrauchs und dann erst die Herstellung von regenerativer Energie zum Eigenverbrauch im Vordergrund.* |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 7 | Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit …<br>e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen;<br>f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße);<br>g) der Erarbeitung eines CO2–Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien;<br>h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen; |
| Aktivität | **Es wurde der Masterplan Klimaschutz durch die Klimaleitstelle der Hansestadt bearbeitet. Die LPA hat sich hier beratend für den Hafen und Mobilitätsbereich eingesetzt und an den fachlichen Diskussionen beteiligt.**<br>**In diesem Zusammenhang wurden auch die Themen „Nationale Hafenstrategie des Bundes“ und die Möglichkeit zur Einrichtung eines Green Shipping Corridor bearbeitet.** |
| Status | *Das CO2-Modell der hafenbezogenen Emissionen für 2020 ist fertiggestellt.*<br>*Der Klimaschutzplan für den Hafen wurde in insgesamt 3 Papiere eingeteilt. Hierzu gehören:*<br>1. *Klimaschutzstrategie*<br>2. *Hintergrundpapier*<br>3. *Maßnahmenkatalog*<br>*Der Plan liegt als Arbeitsfassung zur internen Abstimmung bereit.* |
| Ausblick/Zeit | **Die konzeptionelle Bearbeitung der 2. Ausbaustufe der Landstromanlage am Skandinavienkai wurde begonnen. Drei weitere Anleger sollen von der neuen Hauptstation versorgt werden. Die Reeder haben schon auf der Schiffsseite die Voraussetzungen für die Landstromabnahme geschaffen bzw. werden bis Anfang 2025 ausgerüstet sein. Erste konzeptionelle Überlegungen und Abstimmungen mit Travenetz haben auch schon für die Terminals in den Mittelhäfen (Schlutupkai 2 und Seelandkai inkl. Lehmannkais) begonnen.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 7 | Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit …<br>e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen;<br>f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße);<br>g) der Erarbeitung eines CO2–Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien;<br>h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen; |
| | **Laut Ansicht der LPA ist die zweite Landstrom-Ausbaustufe auch unter dem Aspekt der Klimazielerreichung zu realisieren. Die LPA hat sich derzeit kommissarisch bereiterklärt die Anlagen in der Pilotphase zu betreuen, so dass die Investitionen im Moment über den kWh-Preis erwirtschaftet werden muss.**<br>**Die Fortschreibung des LNG-Bunkerhandbuchs wurde in 2023 begonnen, um absehbare LNG-Bebunkerungen von ship-to-ship (STS) reibungslos ermöglichen zu können.**<br>**Auf der Baltic Ports Organization (BPO) Jahreskonferenz im September 2023 wurde vom Port of Lübeck die BPO Ystad Climate Declaration mitunterzeichnet (siehe Anlage 2).**<br>**2024:**<br>**Im Bereich Landstrom wurden im Jahr 2024 die erste Ausbaustufe am Skandinavienkai final baulich realisiert. Hierzu wurde die zweite Ausbaustufe mit der Landstromversorgung von drei weiteren Anlegern entwickelt und mit den Nutzern und dem Netzbetreiber abgestimmt sowie die dritte Ausbaustufe bereits definiert sowie ein entsprechender EU-Förderantrag „Baltic-Green-Net“ unter dem Förderprogramm „Connecting Europe Facility“ (CEF) „Alternative Fuels Infrastructure Facility“ (AFIF) aufgestellt und im Oktober 2024 bei der EU eingereicht. Mit einer abschließenden Entscheidung zur Förderung wird Ende Januar 2025 gerechnet. Zusätzlich** |



290 von 830 in Zusammenstellung

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 7 | Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit …<br>e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen;<br>f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße);<br>g) der Erarbeitung eines CO2–Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien;<br>h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen; |
| | **wurde eine konzeptionelle Bearbeitung von möglichen Landstromanschlüssen in den Mittelhäfen für den Seelandkai und den Schlutupkai 2 erarbeitet und intern vorgelegt.**<br>**Auf dem Port-of-Lübeck-Meeting 2024 wurde der Green Shipping Corridor (GSC) zwischen Travemünde und Trelleborg offiziell verkündet. Im weiteren Verlauf des Jahres wurden Workshops mit dem Hafen Trelleborg, der LHG gemeinsam und der Reederei TT-Line abgehalten, um entsprechende Aktivitäten zusammen unter dem GSC-Gedanken und mit der Aufstellung einer entsprechenden Road Map aufstellen. Diese Road Map befindet sich in der Bearbeitung. Zu diesem Thema hat es am 10. Dezember 2024 in Hamburg mit dem Bundesverkehrsministerium eine Abstimmung zum Thema Green Shipping Corridor und der Rolle der Bundesregierung gegeben. Die LPA war Teilnehmer.**<br>**Im Zusammenhang mit dem Green Shipping Corridor plant die LPA in 2025 ein Energiekonzept für den Skandinavienkai gemeinsam mit der LHG zu erarbeiten. Das Energiekonzept soll das folgende Anforderungsprofil erfüllen:**<br>**Es soll eine Betriebskostenoptimierung aus mind. zwei verschiedenen Perspektiven erreicht werden und eine Schutzfunktion der eigenen Elektroinfrastruktur aufgebaut werden. Zudem sind in diesem dann autarken Netz eigenproduzierter aus alternativen Technologien gewonnener Strom oder Energie eingespeist und selbst verbraucht werden.** |

702 von 830 in Zusammenstellung

| Arbeitsbereich 8 | Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen; |
|---|---|
| Erläuterung | *Ein großes Handlungsfeld zur Steigerung der Nachhaltigkeit der logistischen Kette besteht in der Reduzierung von Leerverkehren, Wartezeiten und weiteren nichtproduktiven Nebenprozessen, wie Ladungsübernahmeprozessen oder Ladungsbereitstellung.*<br><br>*Hier die Möglichkeiten der Digitalisierung zu identifizieren und nutzbar zu machen ist Inhalt des Arbeitsbereichs 8.*<br><br>*Die hafenplanerische und infrastrukturelle Motivationslage an der Bearbeitung dieses Themas sind dabei insbesondere die Ermittlung von positiven Effekten auf*<br><br>• *die Flächenproduktivität und damit den Flächenbedarf*<br><br>• *den Energieverbrauch.*<br><br>*Da Daten ein nicht unerhebliches Firmenkapital darstellen sind neben dem Aufbau der Infrastruktur zur Datengewinnung und –haltung auch die Systeme zum sicheren Datenaustausch zu implementieren.*<br><br>*Mithilfe dieser Systeme sollte dann beispielsweise eine flüssigere Verkehrsabwicklung beispielsweise im Bereich der Zufahrt zum Skandinavienkai möglich oder die Verweildauer von Trailern auf Vorstauflächen reduziert werden können. Hierzu besteht die Grundidee eine digitale Steuerung des zu- und ablaufenden Straßenverkehrs einzurichten.*<br><br>*Durch die digitale Erfassung der Bahnverkehre ergibt sich so ein Gesamtbild der in den Hafenbereich einlaufenden bzw. aus dem Hafen abfließenden Warenströme. Damit besteht die Möglichkeit die Transporteinheiten im Slotsystem zu steuern und so die Hafenumschlagsflächen effektiver zu nutzen.* |
| Ziel | *Diese Idee soll für das umschlagstärkste Hafenterminal in Form eines Pregates mit mehreren Entwicklungsstufen realisiert werden. Grundsätzlich bedeutet das auch eine perspektivische Automatisierung der Abfertigung beziehungsweise eine Regulierung der Zufahrt auf entsprechende vorhandene Hafenflächen. So erfolgt eine Steuerung der Einheiten über ihren Status. Einheiten die sich nicht in einem richtigen Zeitfenster befinden, sollen erst gar nicht* |

| Arbeitsbereich 8 | Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen; |
|---|---|
| | *zur Hafenzufahrt kommen. Hierfür ist ein dem Skandinavienkai vorgelagerter öffentlicher LKW-Stellplatz/Rastplatz erforderlich.*<br><br>*Auf der Bahnseite ist ebenfalls eine digitale Erfassung der Waggons und der darauf befindlichen Transporteinheiten angedacht und in der Umsetzung. Durch die frühzeitigere Kenntnis von gebuchten beziehungsweise nicht gebuchten Einheiten kann mehr Transparenz und eine Optimierung der Abfertigungs- und Umschlagprozesse erfolgen.*<br><br>*Das mittelfristige Ziel ist eine direkte Kommunikation mit den auf den Hafen zulaufenden Einheiten (Straße, Schiene und Wasserstraße bzw. Ostsee) mit dem Transportstatus und einer Steuerungsmöglichkeit für Ankünfte und weitere hieraus resultierende Optimierungsmöglichkeiten.* |
| Aktivität | *Da am Skandinavienkai derzeit alle verfügbaren Flächenkapazitäten zu aktivieren sind, da Umschlag im Ladungssegment „unbegleiteter Verkehr" in den ersten drei Quartalen 2022 deutlich zugenommen hat, wird zur geplanten Automatisierung der Gateabfertigung inkl. dem Bau eines externen LKW-Stellplatzes, welche erst in 2026 aufgrund der erforderlichen Genehmigungen und der Planungs- und Bauzeiten, eine schnellere Alternative auf bestehenden und im Zugriff befindlichen Flächen als „Übergangslösung" gesucht. Dieses Provisorium muss soweit vorbereitet und abgestimmt sein, dass es bei einer deutlichen Verschärfung der Verkehrsmengenentwicklung schnell und effektiv umgesetzt werden kann. Die Prüfung bezüglich alternativer Flächenentwicklungen für die notwendigen öffentlichen Parkplätze für LKWs wurden bearbeitet. Das Pregate-Konzept wurde fortgeschrieben und weiterentwickelt. Die Bearbeitung einer Übergangslösung zur Anpassung der Gateabfertigung im Rahmen von Workshops mit der Hafenbetreiberin wurde begonnen.* |
| Status | **Die 1. Ausbaustufe des Roadgates am Skandinavienkai wurde baulich begonnen.**<br><br>**Das Roadgate soll zur bestehenden Anlage errichtet werden (Anlage 1a und 1b). Hierzu zählen die Gründungsarbeiten, der Bau des Gates inclusive Kamera-Installation und Scanning-Plattformen, IT-Hardware und Software, um die aufgenommenen Informationen zu verarbeiten und diese an die Benutzeroberfläche der LHG zu** |

| Arbeitsbereich 8 | Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen; |
|---|---|
| | **übermitteln. Zudem soll auch eine Straßenaufweitung der Südgatezufahrt zwecks besserer Verkehrsorganisation/-orientierung mit dem Roadgate umgesetzt werden. Diese Straßenaufweitung ist u.a. ein Ergebnis bzw. Forderung der Hafenbenutzer (Reedereien).**<br><br>**Das geplante Roadgate hat verschiedene Funktionen, Grundideen und Vorteile. In erster Linie sollen mit dem Roadgate Informationen der ankommenden Einheiten vor Eintritt in das Südgate erhoben werden. Im Rahmen der bereits erfolgten Auswertung des Videomaterials durch einen externen Berater sind noch zahlreiche Fragen und Unklarheiten bezüglich des öffentlichen Verkehrs vorhanden. Für eine spätere Planung des Pregates mit einer automatischen Detektion, Sortierung und gegebenenfalls Abweisung einer Einheit an der neuen harten Zufahrt sind noch detailliertere Informationen zur Planung dieses Pregates erforderlich. Diese werden insbesondere dafür benötigt, um planerisch bestimmen zu können, wie viel automatische Spuren ein Pregate für den Fracht- und Güterbereich und für den Passagierbereich benötigt, um nicht einen grundsätzlichen Rückstau in der Zuführung zu erzeugen. Zudem sollen anhand der so erhobenen Daten die neue externe Parkplatzgröße/Stellplätze besser bestimmt werden. Insbesondere kann die Dunkelziffer der Fremdnutzungen zweifelsfrei festgestellt und nachgehalten werden. Diese Fremdnutzungen können über das Roadgate gezielt identifiziert und reglementiert werden. Jede Einheit soll über das Roadgate gescannt und geprüft werden, ob eine entsprechende Buchung oder eine Anmeldung vorliegt. Zudem soll eine Füllstandskontrolle für den Südgatebereich durch das Roadgate implementiert werden, um zukünftige verkehrssteuernde Maßnahmen ergreifen zu können.**<br>**Dies bedeutet grundsätzlich, dass man bei der IT-Konzeption des Roadgates auch alle anderen Nutzergruppen erkannt werden müssen, beziehungsweise es eventuell Prozessanpassungen geben** |

| Arbeitsbereich 8 | Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen; |
|---|---|
| | **muss, damit man zweifelsfrei diese Einheiten dann auch zuordnen kann. Dies betrifft insbesondere die Mitarbeiter-Einheiten, die Container-Einheiten, die Zulieferer-Einheiten, die Besucher-Einheiten und die Einheiten die direkt zum BRG-Terminal fahren wollen etc. Hier bedarf es nutzerartbezogen die verschiedenen Anmeldeprozesse durchzuprüfen und ggf. neu zu strukturieren, so dass im Hafenbetriebssystem jeweils ein Kennzeichen etc. hinterlegt wäre. Das Roadgate ist mit einer digitalen Voranmeldung für bestimmte Einheiten zu koppeln. So kann eine gezielte Steuerung dieser betreffenden Einheiten vorgenommen werden. Alle diese Informationen werden letztendlich später bei der Steuerung des Pregates gebraucht.**<br><br>**Es wurden Gespräche und Überlegungen zu einem öffentlichen LKW-Parkplatz-Konzept/Autohof-Konzept im direktem Umfeld des Skandinavienkais. Es gibt Interessenten, jedoch keine einheitliche Sichtweise zur Notwendigkeit derartiger Einrichtungen zur Steuerung des ruhenden Gewerbeverkehrs aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht der Hansestadt Lübeck. Hier ist in 2024 dringender Handlungsbedarf.**<br><br>**2024:**<br><br>**Im Zuge der Projektentwicklung RoadGate und des avisierten Pre-Gates inkl. Autohofentwicklung im Bereich Skandinavienkai haben diverse Reeder-Workshops stattgefunden, um auch die digitalen Voraussetzungen mit Einrichtungen von diversen Schnittstellen abzustimmen und vorzubereiten. Ziel ist es einen einheitlichen Informationsfluss von allen Reedereien mit dem Betreiber für alle entsprechenden Frachtgruppen herzustellen, um diverse Automatisierungen in den jeweiligen Abfertigungen umsetzen zu können.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 8 | Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen; |
| Ausblick/Zeit | **Zum Thema „Autohof"-Ansiedlung im Bereich Skandinavienkai ist in 2024 dringender Handlungsbedarf. Hierzu sind Beschlüsse erforderlich.**<br><br>**2024:**<br><br>**Für die Einrichtung eines Autohofes bzw. einer öffentlichen Stellplatzanlage im Zulauf des Skandinavienkais wurde eine Projektgruppe gegründet. In 2025 soll die Projektinitiierungsphase, in der diverse Aspekte wie u.a. Flächenauswahl und Realisierungsmöglichkeiten konkretisiert werden sollen, starten.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 9 | Die Risiken und Chancen durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten |
| Erläuterung | *…*<br><br>*Der Arbeitsbereich 9 ist ein besonderer Unterpunkt zu dem Arbeitsbereich 6 (Hinterland „Schiene & ELK“). Der Hafen- und Logistikstandort Lübeck muss die noch verbleibenden circa neun Jahre nutzen, um die Chancen der FFBQ zu aktivieren und die Risiken zu minimieren.* |
| Ziel | *Es sind die Chancen einer FFBQ für den Hafen- und Logistikstandort Lübeck zu heben.* |
| Aktivität | *Bzgl. der neuen Rollendefinition Lübecks und des Port of Lübeck im deutschen Bahnnetz im Zusammenhang mit dem zukünftigen ScanMed-Korridor mit einer neuen modifizierten Fehmarnbeltachse* **gibt es einen kontinuierlichen Austausch mit den Beteiligten (Land Schleswig-Holstein, DB InfraGo usw.).**<br><br>**Eine Umfeldanalyse bzgl. der Chancen der FFBQ für den Logistikstandort Lübeck und seinem Hafen haben im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrswendepapiers stattgefunden. Die Ergebnisse wurden auf der logRegio Branchenveranstaltung am 29.06.2023 in den Media Docks präsentiert.** |
| Status | *Die mögliche Rolle der Hansestadt Lübeck mit Ihrem Port of Lübeck im modifizierten Bahnkorridor des EU TEN-T ScanMed ist im Verkehrswendepapier der LPA skizziert. Ziel muss es sein, neben dem starken Hafenknotenpunkt einen Bahnknotenpunkt für Güterverkehre auszubauen. Dazu sind den Reederkund: innen des Port of Lübeck die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen, um Transportprodukte und –angebote am Markt rechtzeitig vor Inbetriebnahme der FFBQ zu platzieren, um im Wettbewerb mit der festen Landquerung sich positionieren und etablieren zu können.*<br><br>**Dieses stellt eine Kurzzusammenfassung des Verkehrswendepapiers der LPA dar, das regional und überregional weiter verteilt wird.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 9 | Die Risiken und Chancen durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten |
| Ausblick/Zeit | **Der Bürgermeister und die LPA haben in 2024 den Dialog im Sinne des Verkehrswendepapiers fortzuführen.** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 10 | Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln. |
| Erläuterung | *Mit Beschluss des HEP am 28.05.2020 hat die Bürgerschaft die Prüfung und die bedarfsgerechte Umsetzung verschiedener Inhalte des HEP in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Umsetzung und parallelen Plausibilitätsprüfung des HEP führt die LPA den begonnenen Dialog mit der Öffentlichkeit fort. Die Hafenentwicklungsplanung ist so zu einem kontinuierlichen Prozess in der Verwaltung überführt worden. Zu diesem Zweck ist nunmehr der Arbeitskreis Hafenentwicklung (auch als sog. Hafenbeirat) fest eingerichtet worden, um aktiv und regelmäßig in die Diskussionen über die zukünftige Hafenentwicklung in Lübeck eingebunden werden zu können.* |
| Ziel | *…*<br><br>*Mit dem Arbeitskreis (AK) wird ein ehrlicher, ergebnisoffener, sach- und lösungsorientierter sowie ausgewogener Diskurs angestrebt, um eine Plattform für die Zusammenarbeit mit dem Austausch von Gedanken, Positionen und einem Wissenstransfer sowie der Aufnahme von Ideen und Anregungen zu haben.* |
| Aktivität | **Die erste AK HEP Sitzung des Jahres 2023 fand am 29. März in den Räumlichkeiten der LPA in der Einsiedelstraße statt. Dort wurde die weitere Vorgehensweise des AK HEP besprochen und erläutert, dass es ab dem Zeitpunkt halbjährlich eine AK HEP Sitzung sowie Workshops zu den verschiedenen Arbeitsbereichen geben wird.**<br><br>**Die ersten drei Workshops fanden Ende Juni und Anfang Juli 2023 statt. Es gab einen Workshop zum Arbeitsbereich 1, einen zum Arbeitsbereich 3 und den dritten Workshop zum Arbeitsbereich 6.**<br><br>**Am 27. November 2023 fand die zweite AK HEP Sitzung in den Räumlichkeiten der LPA statt. Hier wurde über die Workshops sowie über das gesamte Jahr 2023 berichtet. Zudem wurde das Workshop-Programm und der Terminkalender 2024 vorabgestimmt.** |



800 von 800 in Zusammenstellung

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 10 | Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln. |
| | **2024:**<br><br>**Im Jahr 2024 war das erste Jahr, in dem die gemeinsame Arbeit des Arbeitskreises anders umgesetzt wurde als zuvor. Zunächst wurden die Themenworkshops geplant und umgesetzt. Der Workshop mit dem Thema Energiehafen Lübeck und ein Workshop zum Thema Nature Inclusive Planning fanden im Mai 2024 statt. Der dritte Workshop für das erste Halbjahr 2024 musste krankheitsbedingt verschoben werden und fand dann im August 2024 statt. Thema des Workshops war der Masterplan Skandinavienkai. Die erste Sitzung des Arbeitskreises Hafenentwicklung fand am 18. Juni 2024 wie gewohnt in den Räumlichkeiten der LPA statt. Bei dieser Sitzung wurden dann unter anderem die Ergebnisse der Workshops präsentiert, aber auch über die bisherige Arbeit im Jahr 2024 berichtet.**<br><br>**Die drei Workshops des zweiten Halbjahres fanden im November statt und die Themen waren auf Wunsch der Teilnehmer: innen Energiehafen Lübeck, Masterplan Skandinavienkai und Nature Inclusive Planning. Die zweite Sitzung des Arbeitskreises fand dann am 03. Dezember 2024 in den Räumlichkeiten der LPA statt. Themen der Sitzung waren die Workshops, der Sachstandsbericht der Strategischen Hafenentwicklung, die Hochleistungskorridorsanierung der DB InfraGO sowie eine Feedbackrunde zur Arbeitsweise des Arbeitskreises in 2024.**<br><br>**Das Bundesverkehrsministerium hat im Februar 2024 die Nationale Hafenstrategie veröffentlicht. Das Konzept ist eine sehr umfangreiche Unterlage, die aus einem Strategischen Teil und einem Maßnahmenteil besteht. Hierin sind sehr viele Aktivitäten und auch zugehörige Veranlasser benannt. Die sich zu einem großen Teil mit dem Thema „Energiehäfen und der Entwicklung von Energiehäfen“** |

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 10 | Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln. |
| | **beschäftigen. Aus dieser Unterlage resultieren diverse Konsequenzen, u.a. wenn dieses Papier umgesetzt werden soll, dann bedarf es hierfür ausreichende Investitions- und Fördermittel. Die LPA hat sich in diesem Zusammenhang dafür eingesetzt und auch entsprechend kommuniziert, dass hierzu die Förderung des Bundes an den Landeshäfen deutlich erhöht werden muss. Die Nationale Hafenstrategie ist auf der Port of Lübeck Webside entsprechend verlinkt.** |
| Status | **Die Protokolle der AK-Sitzungen sind weiterhin unter der nachstehenden Internetadresse zu finden:**<br>**https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/hep/arbeitskreis-hafenentwicklung.html** |
| Ausblick/Zeit | **Derzeit wird der Hafenentwicklungsplan 2030 in Form von Masterplänen konkretisiert und im Hinblick auf die aktuellen Bedarfe und Entwicklungen somit auch aktualisiert.**<br>**2024:**<br>**Für das Jahr 2025 ist die gleiche Vorgehensweise wie im Jahr 2024 geplant. So wird es wieder insgesamt zwei Sitzungen des Arbeitskreises und pro Halbjahr jeweils 3 Themenworkshops für die Teilnehmer: innen geben. Die Themen der Workshops für das erste Halbjahr 2025 stehen bereits fest (Thema 1: Emissionen im Port of Lübeck, Thema 2: Klimaschutz und Klimaanpassung im Port of Lübeck, Thema 3: ausgewählte geplante Infrastrukturprojekte bzw. hafenrelevante Projekte im Bereich Skandinavienkai).**<br>**Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Oktober 2024 die Fortschreibung der Verkehrsprognosen als Basis für die Bedarfsüberprüfung des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans veröffentlicht. Dabei ist auch die Seeverkehrsprognose bis 2040 fortgeschrieben und aktualisiert worden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Gutachter weiterhin für den Port of Lübeck von einem Wachstum ausgehen. Als Basisjahr dient das Jahr 2019 mit** |



802 von 830 in Zusammenstellung

| | |
|---|---|
| Arbeitsbereich 10 | Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln. |
| | **einem Gesamtumschlag von 16,1 Mio. t netto. Für das Jahr 2040 wird eine Umschlagsmenge von 18,7 Mio. t netto prognostiziert.**<br><br>**Grundsätzlich werden ja die Ergebnisse und Aussagen aus dem aktuellen HEP2030 im Rahmen der jeweiligen Masterplanbearbeitung überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben. So ist das bspw. beim Masterplan Skandinavienkai erfolgt und so wurde es auch bei dem Masterplan Schlutupkai 2 praktiziert. Im Jahr 2025 folgt die Masterplanbearbeitung des Bereichs Dänischburg-Siems und in 2026 die Bearbeitung des Bereichs Stadthäfen.**<br><br>**Durch das nunmehr Vorliegen der Bedarfsüberprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose bis 2040 wird die LPA eine Überprüfung und gegebenenfalls Fortschreibung des bestehenden HEP in 2025 vornehmen. Die Arbeitsinhalte werden sich mit der Plausibilitätsprüfung der Seeverkehrsprognose 2040 des Bundes befassen und mit der daraus resultierenden Flächenbedarfsüberprüfung für Hafenumschlag im Port of Lübeck. Es wird zudem ein Kapitel mit den derzeit und zukünftig bestehenden Rahmenbedingungen und die Beurteilung der aktuellen und zukünftigen Wettbewerbssituation des Port of Lübeck im Ostseeraum geben. Hier wird dann auch kurz auf die geopolitische Lage des Ostseeraums eingegangen. Mehr wird der HEP und seine Fortschreibung an dieser Stelle nicht leisten können, weil er keine betriebswirtschaftlichen Belange bearbeitet.**<br><br>**Die Inhalte der Nationalen Hafenstrategie wurden gesichtet und geprüft und werden bei der HEP Fortschreibung Berücksichtigung finden.** |

## Arbeitsbereich 11 - weitere Arbeits- und Prüfaufträge aus der AG HEP

Im Rahmen der erfolgten Arbeitstreffen der Arbeitsgruppe Hafenentwicklung für den HEP2030 im Winter 2019 ergingen verschiedene Arbeits- und Prüfaufträge an die LPA (Arbeitsbereich 11). Die folgende tabellarische Aufstellung zeigt einerseits den Prüfauftrag und andererseits die von der LPA vorgenommene Zuordnung zu den anderen Arbeitsbereichen.

| **Arbeitsauftrag** | **Zuordnung** |
|---|---|
| Nutzungskonzept für stadtnahe Kaianlagen | Arbeitsbereich 3 |
| Weitere Möglichkeiten fürs Angeln | gesondert |
| Staffelung der Liegeplatzgebühren | Arbeitsbereiche 3 und 7 |
| Entwicklung von Alternativlayouts zum HEP | Arbeitsbereich 3 |
| Proaktive Bearbeitung von Emissionskonflikten | Arbeitsbereich 3 und 7 |
| Unterhaltungsbaggerei Gothmund | gesondert |
| Optimierung der Bahnanschlüsse, z. B. Schlutup | Arbeitsbereich 3 |
| Ortsentwicklung Schlutup | Arbeitsbereich 2 und gesondert |
| bedarfsgerechter Ausbau des ELK | Arbeitsbereich 6 |
| Optimierung der Anlegerstruktur, z. B. Skandi | Arbeitsbereich 3 |
| FFBQ mit Prognose | Arbeitsbereich 6 und 9 |

Wie ersichtlich werden viele Themen im Rahmen der Bearbeitung der einzelnen Arbeitsbereiche behandelt. Einige Sonderthemen, die nicht direkt etwas mit dem HEP2030 zu tun haben, werden unter der Dachmarke „PORT OF LÜBECK“ an die zuständigen Bereiche der Stadt adressiert bzw. werden diese Themen von der LPA getragen.

Der HEP2030 zeigt die strategische Perspektive auf die für die zukünftig prognostizierten Entwicklungen und Bedarfe. Mit den definierten Arbeitsbereichen und zugehörigem Umsetzungsplan wird der HEP bedarfsorientiert konkretisiert und entwickelt. Die unterschiedlichen Arbeitsbereiche betrachten bzw. beschäftigen sich auf dem ersten Blick mit diversen unterschiedlichen Themen, Ansatzpunkten und Perspektiven. Letztendlich werden alle 11 Arbeitsbereiche als Bausteine zu einem Werk zusammengeführt. So entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Michael Siemensen
Strategische Hafenentwicklung

**Anlagen**

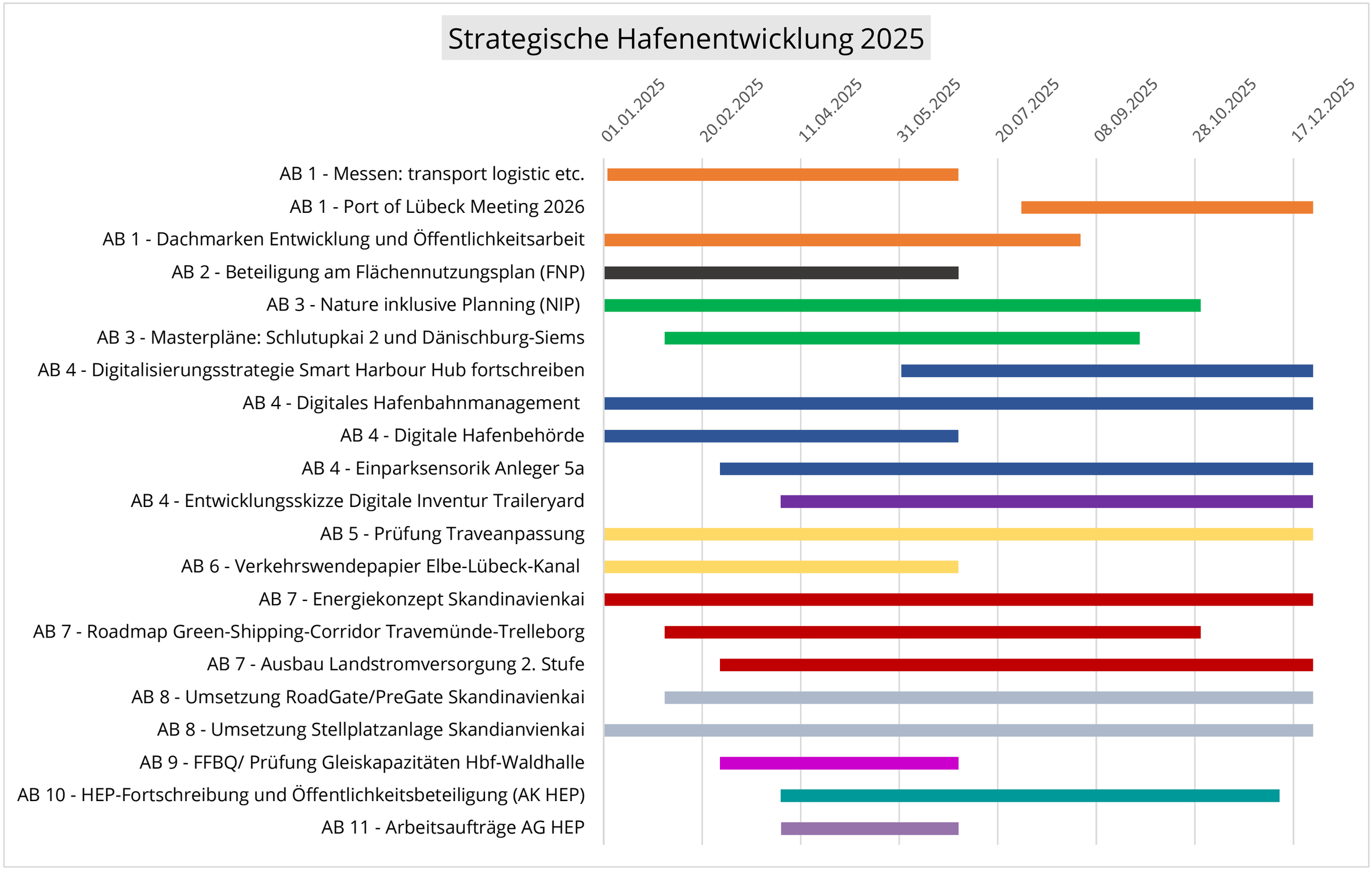
Anlage 1 - Umsetzungs- und Steuerungsplan 2024

Anlage 2 – MoU Dachmarke (signed)

Anlage 3 – BPO Declaration

Anlage 4 – Wasserstraßennetzkategorisierung / Begründung für die Anpassung

# Sachstandsbericht HEP 2023 und 2024
## Anlage 1 - Einsatzplan 2025



Hansestadt LÜBECK

Lübeck, 17. April 2023

# Memorandum of Understanding

## Präambel

Häfen sind wesentliche Bausteine im Warenaustausch. Als Infrastrukturanlage verknüpfen sie die Transportträger Wasser – Schiene – Straße und sorgen so als Logistikdrehscheibe für einen reibungslosen Personen- und Warenverkehr. Das gesamte Leistungsvermögen eines Hafenstandortes hängt dabei von dem Portfolio der am Standort operierenden Unternehmen genauso ab wie von der bereitgestellten Infrastruktur.

Die Unterzeichner: innen sind sich daher ihrer Rolle bei der zukunftsweisenden und nachhaltigen Entwicklung des Lübecker Hafens als europäische Logistikdrehscheibe bewusst.

Um langfristig am Markt zu bestehen, bedarf es daher eines einheitlichen und vollumfänglich abgestimmten Konzeptes zur Entwicklung einer Standort-Marke.

## Ausgangslage

Lübeck hat eine lange und stolze Tradition als Hafenstadt, die bis in die glanzvolle Zeit der Hanse zurückreicht. Sie prägt den Hafen bis in die heutige Zeit – mit Zeiten des Aufschwungs und Phasen der Umbrüche. Heute ist der PORT OF LÜBECK als einer der wichtigsten Häfen in der Ostseeregion weiterhin auf Kurs. Der Umschlag ist traditionell vom RoRo-Frachtgeschäft, vom Umschlag von Papier- und Forstprodukten als auch Massengütern, Containern und KV-Umschlag sowie dem Umschlag von Binnenschiffen geprägt.

Den vielfältigen Umschlagsmix bilden auch die Umschlagsbetriebe ab. Während jeder Umschlagsbetrieb sein eigenes professionelles Marketing gestaltet, existiert im Vergleich mit anderen deutschen Ostseehäfen keine einheitliche Marke und kein Standortmarketing. Damit fehlt es an einer gesamthaften Darstellung der Leistungsfähigkeit des Gesamtstandortes als Grundlage für die operierenden Unternehmen im Rahmen ihres Marketings sowie für den öffentlichen Diskurs zur Sicherstellung der erforderlichen leistungsfähigen infrastrukturellen Entwicklung des Hafens inklusive seiner Anbindungen an die Verkehrsträger.

## Ziel

Als nationale Warendrehscheibe im europäischen Transportnetzwerk stellt der Hafen einen regionalen Wirtschaftsfaktor dar, der sich im Wettbewerb der Ostseehäfen behaupten muss.

Die Dachmarke PORT OF LÜBECK stellt die lokale Leistungsfähigkeit und Bedeutung des Hafenstandorts als Grundlage für die Eigenpräsentation der verbundenen Unternehmen dar. Die Dachmarke wird auf der Basis ihr von den Unternehmen aktiv bereitgestellten Daten eigenständig den Standort repräsentieren. Durch Auftritt auf Messen, Kongressen und in der Öffentlichkeit

sowie durch Mitarbeit in Netzwerken und Öffentlichkeitsveranstaltungen verdeutlicht die Dachmarke die Vielfältigkeit und Zukunftsfähigkeit des Hafenstandorts als Destination, Investitionsort, Arbeitgeber und einzigartigen erlebbaren Wertschöpfungsraum der Stadt.

**Der Weg zum Ziel**

Um das Ziel zu erreichen, arbeiten die unterzeichnenden Hafenbetriebe aktiv mit an der Gestaltung der Dachmarke. Sie tragen zu einer hinreichenden Informationslage bei und vertreten die gemeinsam Standpunkte in der Öffentlichkeit.

Die Dachmarke befindet sich in der Implementierungsphase. Die Organisationsform, Richtlinien und Grundsätze der Zusammenarbeit sind in der Gründungsphase zu erarbeiten. Gleichzeitig soll die Dachmarke bereits nach außen sichtbar werden.

Für eine erfolgreiche Implementierungsphase übernimmt die Lübeck Port Authority zunächst die Geschäftsstelle und Koordination und etabliert den gemeinsamen Internetauftritt. Dazu wurde auch die Erstellung eines Imagefilms für den Hafen initiiert und wie auch das Design der Marke und der Claim mit allen Betreibern abgestimmt. Die Lübeck Port Authority sieht sich als Partner auf Augenhöhe bei der Entwicklung der Marke und wird die Belange eines jeden Betreibers diskriminierungsfrei vertreten. Die Unterzeichnenden werden jeweils verantwortliche Mitarbeitende benennen, die der LPA als Ansprechpartner: innen dienen, die LPA bei der Arbeit aktiv im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen und die Interessen der Unternehmen in der Dachmarke sowie der Dachmarke in den Unternehmen abbilden.

Die LPA berichtet halbjährlich im Zuge eines Statusmeetings über die erreichten Fortschritte und die vorgesehenen nächsten Aktivitäten.

BAT Agrar GmbH

H. & J. Brüggen KG

Burmann Hafenlogistik GmbH

claus rodenberg port logistic gmbh

Hans Lehmann KG

Lagerhaus Lübeck

Lübeck Port Authority

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Nordgetreide GmbH & Co.KG

Willy Schoer KG

www.portofluebeck.com

# BPO Ystad Climate Declaration

The Members of the **Baltic Ports Organization** recognize the growing, negative impact climate change has had on Earth's ecosystem and the human society in the last decades. We strongly believe that combating climate change is the responsibility of all, including the businesses forming the transport, shipping and port sectors.

As representatives of the port sector in the Baltic Sea Region (BSR), we declare our readiness to put forth the best effort to reduce greenhouse gas (GHG) emissions from port activities, inspire environmental consciousness and cooperate with business partners and a wide range of stakeholders in order to protect our climate.

With the European Green Deal, and the adoption of various associated initiatives, such as the Fit for 55 package, the European Commission set the course towards a climate neutral European Union. The maritime industry is called to contribute its share to the ambitious goals laid down by the policymakers. The push towards the greening of maritime transport, both in Europe and on a global scale, further underscored by the recent approval of IMO's GHG Strategy, is one of the defining factors shaping the future of the maritime transport sector.

At the same time, recent events made clear the crucial and strategic role seaports play for Europe's economy, and the continuous efforts aimed at decarbonization and Europe's energy independence. As the gateways between road and sea transport, ports ensure the security of supply of goods and materials and fuel Europe's uninterrupted development. With sufficient support, this unique position will allow them to take an active role as enablers of change.

While we support the plan formulated by the European Commission, we also firmly believe that only through a practical and rational approach, combined with transparent dialogue between the involved parties, a carbon neutral Europe can be made a reality. The goals need to be achievable, the road to meeting the targets set clearly outlined, and the necessary financial and legislative support provided.

Over the years, the Baltic ports' achievements in the field of environmental protection and climate responsibility allowed them to develop a set of good practices positioning the Baltic Sea Region (BSR) as a role model for green transport. By embracing technologies such as on-shore power supply (OPS) systems and alternative fuels, including, among others, hydrogen, ammonia and methanol, early on, Baltic ports and their partners already started paving the way for a green future. Furthermore, numerous Members of the BPO have set their own GHG emission reduction and "zero-emission" goals, exceeding those proposed by international organizations.

Our most recent initiative – **Baltic Ports for Climate** – is aimed at the further development and construction of OPS installations in ports located in the BSR, expanding the already existing OPS network. At this point in time, OPS usage on a broader scale is hindered by the lack of uniformity between the grids and electricity networks on ships. Further standardization is necessary, and that requires cooperation.

It is clear that the tasks at hand can only be completed by working together. We declare our continuous willingness to share the experience we have gathered and cooperate with the maritime community and the policymakers with a single goal in mind – to help propel Europe into a green era characterized by responsibility, resilience and competitiveness.

September 8, 2023, Ystad, Sweden

BPO BALTIC PORTS ORGANIZATION

**Signed by the Members of the Baltic Ports Organization at the 2023 BPO General Assembly in Ystad**

ROSTOCK PORT PORT OF LÜBECK

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

Bereich: Rostock Port / Port of Lübeck
Auskunft: Thomas Biebig / Michael Siemensen
E-Mail: t.biebig@rostock-port.de
michael.siemensen@luebeck.de

Datum: 23.09.2024

Gleichlautendes Schreiben in Kopie an:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Parlamentarische Staatssekretärin
Daniela Kluckert
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus
Dieter Janecek
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Minister für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit des Landes Mecklenburg-Vorpommern
Reinhard Meyer
Johannes-Stelling-Str. 14
19053 Schwerin

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
Claus Ruhe Madsen
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

**Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)**
**Klassifizierung der Bundeswasserstraße Trave und der Warnow**
**Unterstützung von ROSTOCK PORT und PORT OF LÜBECK bzgl. Korrektur der Klassifizierung der Hafenzufahrten**

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

mit der Verabschiedung des derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden die wasserseitigen Zufahrten der Häfen Rostock und Lübeck, die Bundeswasserstraßen Warnow und Trave, von der Netzkategorie A auf B herabgestuft. Hiermit sind grundsätzlich keine Ausbaumaßnahmen an den Wasserstraßen möglich. Der in Rostock vor dem Abschluss stehende Ausbau des Seekanals auf 16,50 m Wassertiefe ist davon unberührt.

Aus diesem Grund richten sich die Hafeninfrastrukturgesellschaften der Hansestädte Lübeck und Rostock mit PORT OF LÜBECK und ROSTOCK PORT gemeinsam an Sie, um unter nachstehenden Aspekten eine Neubewertung und Einordnung in die Kategorie A zu erwirken.

Als fachlichen Hintergrund möchten wir folgende Argumentation anführen.

(1) Zugehörigkeit zum europäischen TEN-T Kernnetz
Die EU hat verkehrspolitisch insgesamt neun Kernnetzkorridore TEN-T Kernnetz (Transeuropäische Netze-Transport) durch Europa gebildet. Die neun multimodalen Korridore mit einer Gesamtlänge von 15.000 km sollen bis 2030 so ausgebaut werden, dass sie den definierten technischen Mindestkriterien für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz entsprechen.
Die Häfen Rostock und Lübeck nehmen speziell in den Verkehren zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen Kontinentaleuropas und dem Wirtschaftsraum der Ostsee die zentrale Drehscheibenfunktion ein. Beide Häfen haben bei diesen Verkehren quasi zu gleichen Anteilen über 70% Marktanteil für die über die deutschen Häfen zu verteilenden Waren. Insgesamt ist die in der Seeverkehrsprognose als Ausgangsbasis für 2010 dienende Umschlagmenge auf rd. 53 Mio. t (netto) zu beziffern. Diese soll laut Seeverkehrsprognose bis 2030 auf rd. 79 Mio. t ansteigen. Im Vergleich zum Nordseeverkehr ist die Umschlagmenge Ostsee nur 20% von der Gesamtumschlagmenge. Beiden Häfen kommt demzufolge eine besondere Transportrolle auf europäischem Maßstab zu: Deshalb sind beide Häfen als Kernnetzhäfen selbst auch Bestandteil des TEN-T Kernnetzes. Darüber hinaus befinden sich Rostock und Lübeck auf bzw. im Transportkorridor 5 (scandinavian-mediterranean corridor) und Rostock befindet sich zudem noch auf dem Transportkorridor 4 (orient east/mediterranean corridor). Lübeck ist an diesen Transportkorridor 4 über die Binnenwasserstraße des Elbe-Lübeck-Kanals, als Bestandteil dieses Transportkorridors und somit als Bestandteil des TEN-T Netzes, ebenfalls direkt an diesen Korridor angebunden. Wenn sich beide Häfen auf europäischer Ebene in der höchsten Kategorie befinden, ist eine nationale Einstufung „nur" noch in der mittleren Kategorie widersprüchlich und nicht nachvollziehbar. Die vom BMVI aufgerufenen Umschlagmengen von 50 Mio. t, die zu einer Klassifizierung in der höchsten Kategorie A führen würden, sind in Kenntnis der Dimensionen der Ostseeverkehre unrealistisch. Es wird auch die transeuropäische Bedeutung beider Häfen außer Acht gelassen. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen" der Bundesregierung.

(2) Schiffsgrößenentwicklung in der Ostsee
Zudem liegen aktuelle Gutachten zur Schiffsgrößenentwicklung auf der Ostsee vor, die ein durchschnittliches Schiffswachstum von rd. 30% prognostizieren. Insbesondere durch die zukünftig größeren Tiefgänge bei den Schiffstypen ShortSea Container-Feeder, ConRo und Bulker sowie Tanker ergeben sich Ausbaubedarfe der benannten Wasserstraßen. Auch durch das fortschreitende Schiffswachstum bei RoRo- und RoPax-Schiffen in der Ostsee wird die uneingeschränkte Anpassungsfähigkeit der Wasserstraßen für die Zukunft sehr wichtig. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen" der Bundesregierung.

(3) Wirtschaftliche Verflechtung der beiden Häfen
Wie bereits erwähnt, haben die beiden großen deutschen Ostseehäfen Lübeck und Rostock grenzüberschreitende Bedeutung. Über beide Häfen werden wichtige Im- und Exporttransporte mit unseren wichtigen Außenhandelspartnern Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Estland, Lettland und Litauen abgewickelt. Bei der Betrachtung der Megatrends ist zukünftig auch u.a. durch Near- und Friendshoring eine Förderung des innereuropäischen Handels zu erwarten. Zudem kommt der Rolle der Häfen bei

...

der Verkehrs- und Energiewende eine Schlüsselfunktion im Rahmen der Energieversorgung und -transformation zu (LNG, Ammoniak, Wasserstoff). Häfen sichern mit ihren Transportketten im Hinterland wichtige Sektoren wie beispielsweise Raffinerien, Nahrungsmittel- /Baustoffindustrie und Stahlwerke für den Massen- und Flüssiggutbereich.
Das BMVI hat anhand einer selbst beauftragten Raumwirksamkeitsanalyse (BMVI-Online-Publikation Nr. 5/2015) die Standorte Rostock und Lübeck auch zukünftig zu den übergeordneten Güterverkehrsstandorten der Bundesrepublik Deutschland gezählt. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen" der Bundesregierung.

(4) Regional-ökonomische Bedeutung der Häfen
Weiterhin belegen die regelmäßig erfassten wirtschaftlichen Effekte für beide Standorte die Bedeutung für die jeweilige Region. So steht alleine die Rostocker Hafenwirtschaft im Jahr 2019 für fast 20.000 Arbeitsplätze, 4,5 Mrd. € Umsatz, 1,6 Mrd. € Wertschöpfung und ein Steueraufkommen von rund 370 Mio. € / Jahr. Darüber hinaus sind deutschlandweite Effekte in Höhe von ca. 63.000 Beschäftigten im Bundesgebiet im Transport-/Industrie und Gewerbebereich ermittelt worden. Für Lübeck wurden im Jahr 2018 rund 10.200 hafenabhängig Beschäftigte registriert. Dabei lag der Umsatz des Lübecker Hafens in dem Jahr bei 1,9 Mrd. € und die Bruttowertschöpfung betrug 0,7 Mrd. €. Es ist ein zugehöriges Steueraufkommen von rd. 68 Mio. € zu benennen. Zudem bestehen auch deutschlandweite und europaweite Effekte, die derzeit nicht genauer spezifiziert werden können. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen" der Bundesregierung.

(5) Geopolitische Bedeutung des Ostseeraums
Innerhalb der letzten drei Jahre hat sich u.a. durch die Coronakrise und dem Krieg zwischen Russland und der Ukraine die geopolitische Lage der Ostsee deutlich verändert. Zu Zeiten der benannten Krisen bedeutete das auch die Gewährleistung u.a. der skandinavischen, baltischen und finnischen Grundversorgung über die Häfen. Es geht im Ostseeraum um die Redundanz von Verkehrswegen und um die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit vom Transport.
Aufgrund des Ukrainekriegs rückten die West- und Mitteleuropäischen Länder dichter zusammen. Dieses drückt sich auch mit dem Beitritt Finnlands am 04.04.2023 sowie Schwedens am 07.03.2024 zur NATO aus. Die baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) gehören diesem Bündnis ja schon seit dem 29.03.2004 an. Deshalb wird es u.a. zukünftig auch, um die militärische Mobilität innerhalb des Ostseeraums gehen. Insbesondere stellen die RoRo-Häfen mit der vorhandenen Hafeninfrastruktur hierfür eine wichtige Einrichtung dar, um unseren Bündnispartnern im Zweifelsfall beistehen zu können. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen" der Bundesregierung.

(6) Methodik
Das Kriterium der Umschlagmenge [Nettotonne] sollte für die Bewertung einer Seeschifffahrtsstraße - u.E. im Ostseeraum - nicht angewendet werden. Die umgeschlagene Gütermenge in einem Hafen charakterisiert nämlich u.a. nicht die Verkehrsdichte auf der Wasserstraße. Sollten z.B. sich auf einem Wasserstraßenabschnitt mehrere Hafenterminals hintereinander reihen, Schiffe in den Häfen nur teilentladen/-beladen werden (ShortSea Containerschifffahrt), der Streckenabschnitt von Schiffen befahren werden, die keine Güter umschlagen (Arbeitsschiffe, Kreuzfahrtschiffe, Schiffsneubauten, Marine, Sportboote etc.) oder es sich um Fährhäfen einschl. RoRo-Häfen handelt, bei denen die Umschlagleistung nicht vollständig zur Verkehrsprognose „Wasserstraße" zugeordnet wurde, kann das Kriterium „Umschlagmenge" nicht angewendet werden. All diese Fahrzeuge verdichten den Verkehr in der Hafenzufahrt, werden aber

...

bei der Netzkategorisierung nicht berücksichtigt. Alle beschriebenen Sachverhalte treffen auf die Häfen Rostock und Lübeck zu.
Für uns ist bzgl. der Anzahl der Anläufe im Aquatorium Rostock (u.a. auch zukünftige Verschiffung Konverterplattformen) nicht nachvollziehbar, dass bei den Binnenwasserstraßen bereits eine jährliche Umschlagmenge von 6 Mio. t ausreicht, um in der höchsten Netzkategorie eingeordnet zu werden. Gerade Binnenhäfen liegen aber an Wasserstraßen mit mehreren Häfen, so dass die genannte Umschlagmenge leichter erreicht werden kann als in den Ostseehäfen Lübeck und Rostock, die jeweils „allein" an ihren Wasserstraßen gelegen sind und sich mit 50 Mio. t einer (unverständlich) hohen Messlatte zur Erreichung der höchsten Kategorie ausgesetzt sehen.

Wir verweisen zudem auf die Ankündigung des Bundes vom 18.01.2020 an die Wirtschaftsministerien der Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern für eine seinerzeit laufende Überprüfung und Aktualisierung der Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen, zu der selbstverständlich auch die Kriterien überprüft werden sollten.

Aus oben genannten Gründen wenden wir uns an Sie, Frau Staatssekretärin Henckel. Nach unserer Ansicht muss mindestens eine Korrektur der Klassifizierung der betreffenden Hafenzufahrten im Rahmen der Bedarfsüberprüfung des Bundesverkehrswegeplanes veranlasst werden.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Bundesregierung die Aufnahme der Bundeswasserstraßen der Häfen Lübeck und Rostock in die Kategorie A noch in dieser Legislaturperiode durchführt.

Mit freundlichen Grüßen

ROSTOCK PORT
Dr. Gernot Tesch
Jens Scharner

PORT OF LÜBECK - Lübeck Port Authority
Guido Kaschel
Michael Siemensen

Hansestadt LÜBECK

**► Nr. VO/2025/13975**
**öffentlich**

**Lübeck, 10.02.2025**

## Vorlage
## -öffentlich-

**Verantwortliche Bereiche:**
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung**

**Bearbeitung: Carsten Heckroth (E-Mail: carsten.heckroth@luebeck.de Telefon: 122-6131)**

# Satzung über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 24.02.2025 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 10.03.2025 | Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 17.03.2025 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 25.03.2025 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Vorberatung |
| 27.03.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Beschlussvorschlag:**
Die Satzung der Hansestadt Lübeck über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum wird in der in Anlage 1 beigefügten Fassung beschlossen.

**Verfahren:**

| Bereiche/Projektgruppen | Ergebnis |
|---|---|
| 1.201 Haushalt und Steuerung | Zustimmend |
| 1.300 Recht | keine rechtlichen Bedenken |
| 2.500 Soziale Sicherung | Zustimmend |
| 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften | Zustimmend |

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

[ ] Ja
[X] Nein- Begründung:
Die Belange von Kindern und Jugendlichen werden durch diese Satzung nicht in besonderem Maße berührt.

Die Maßnahme ist:

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

Finanzielle Auswirkungen:

[ ] Ja
[X] Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

[X] Nein
[ ] Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

**Begründung:**
Mit Beschluss vom 22.02.2018 (VO/2018/05849) hat die Bürgerschaft die Verwaltung beauftragt sich beim Land für den Erlass eines Wohnraumschutzgesetzes einzusetzen, um eine Grundlage für ein Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum zu erhalten. Mit Schreiben von 23.04.2018 an das Land ist die Verwaltung dem Auftrag nachgekommen.

Am 05.07.2024 ist das Schleswig-Holsteinische Wohnraumschutzgesetz (SHWoSchG) in Kraft getreten. Dieses ermöglicht nach § 10 Abs.1 SHWoSchG Gemeinden für Gebiete, in denen die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist, und die deswegen in einer Landesverordnung benannt sind, oder für Gebiete mit dringendem Wohnungsbedarf durch Satzung zu bestimmen, dass Wohnraum nur mit ihrer Genehmigung überwiegend anderen als Wohnzwecken zugeführt werden darf, wenn sie dem Wohnraummangel nicht auf andere Weise mit zumutbaren Mitteln und in angemessener Zeit abhelfen können.

Ausnahmen sollen in der Satzung insbesondere zur Versorgung der Bevölkerung mit sozialen Einrichtungen, z. B. für Erziehungs-, Ausbildungs-, Betreuungs- oder gesundheitliche Zwecke oder lebenswichtigen Diensten (z. B. ärztliche Betreuung) berücksichtigt werden.

Für Wohnraum, der vor Inkrafttreten der Satzung bereits überwiegend anderen als Wohnzwecken ohne Genehmigung zugeführt war und seitdem ohne Unterbrechung überwiegend anderen als Wohnzwecken diente, bedarf es keiner Genehmigung, wenn dieser zur Zeit der Nutzungsaufnahme materiell zulässig war.

Anliegen der Satzung ist, bestehenden Wohnraum zu erhalten und Umnutzungen für andere Zwecke unter Genehmigungsvorbehalt zu stellen.
Anlass ist u. a. auch die häufige Umnutzung von bestehenden Wohnungen für andere Nutzungen. 2024 wurden ca. 50 Ferienwohnungen genehmigt, die Genehmigungen erfolgten insbesondere in den die Altstadt umgebenden Wohnquartieren und in Travemünde. Bei Annahme einer gleichbleibenden Antragszahl ist für einen Zeitraum von 5 Jahren von 250 Umnutzungen auszugehen. Der Bestand an Ferienwohnungen allein in der Altstadt mit ca. 280 wird für die touristische Beherbergung zusammen mit den bestehenden Hotels als sehr gut und voll auskömmlich bewertet.
Zahlreiche andere Städte wie unter anderen Kiel, Lüneburg, Münster, Potsdam oder Nürnberg haben bereits eine entsprechende Satzung umgesetzt.

Nach § 10 Abs.1 SHWoSchG darf die Geltungsdauer der Satzung höchstens 5 Jahre betragen. Eine bestehende Satzung verlängert sich nicht automatisch, sondern kann bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen erneut erlassen werden.

Zur weiteren Begründung siehe Anlage 2.

**Anlagen:**
1 – Satzung über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum
2 – Begründung zur Satzung

Senatorin Joanna Hagen

# SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK

**über das**
**Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum**

Aufgrund des § 4 Abs. 1 Satz 1 sowie Abs. 2 der Gemeindeordnung (GO) in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 57), zuletzt geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 13.12.2024 (GVOBl. S. 957) in Verbindung mit § 10 Abs. 1 des Schleswig-Holsteinischen Wohnraumschutzgesetzes (SHWoSchG) vom 21.06.2024 (GVOBl. S. 458) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom 27.03.2025 folgende Satzung erlassen:

## § 1
## Gegenstand der Satzung

(1) In der Hansestadt Lübeck ist die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet.

(2) Die Satzung gilt für die Zweckentfremdung von frei finanziertem Wohnraum im Stadtgebiet.

## § 2
## Wohnraum

(1) Wohnraum im Sinne dieser Satzung ist umbauter Raum, der tatsächlich und rechtlich zur dauernden Wohnnutzung geeignet und von der oder dem Verfügungsberechtigten dazu bestimmt ist. Wohnraum können Wohnungen oder einzelne Wohnräume sein.

(2) Wohnraum im Sinne der Satzung liegt nicht vor, wenn

1. der Raum dem allgemeinen Wohnungsmarkt nicht zur Verfügung steht, weil das Wohnen in einem engen räumlichen Zusammenhang an eine bestimmte Tätigkeit geknüpft ist (z. B. Wohnraum für Aufsichtspersonen auf Betriebsgelände oder Hausmeister:innen),
2. baurechtlich eine Wohnnutzung nicht genehmigt und auch nicht genehmigungsfähig ist,
3 ein dauerndes Bewohnen unzulässig oder unzumutbar ist, weil der Raum einen schweren Mangel bzw. Missstand aufweist oder unerträglichen Umwelteinflüssen ausgesetzt ist und die Wiederbewohnbarkeit nicht mit einem objektiv wirtschaftlichen und zumutbaren Aufwand hergestellt werden kann. Dies ist grundsätzlich der Fall, wenn die aufzuwendenden finanziellen Mittel nicht innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren durch entsprechende Erträge ausgeglichen werden können oder die Kosten des Abbruchs zuzüglich der Neuerrichtung die eines vergleichbaren Gebäudes erreichen,
4 der Raum aufgrund der Umstände des Einzelfalls nachweislich über einen Zeitraum von 12 Monaten nicht mehr vom Markt angenommen wird.

## § 3 Zweckentfremdung

(1) Eine Zweckentfremdung im Sinne dieser Satzung ist insbesondere anzunehmen, wenn der Wohnraum

1. zu mehr als 50 v. H. der Gesamtfläche für gewerbliche oder berufliche Zwecke verwendet oder überlassen wird,
2. baulich derart verändert oder in einer Weise genutzt wird, dass er für Wohnzwecke nicht mehr geeignet ist,
3. mehr als insgesamt zwölf Wochen (84 Tage) im Kalenderjahr tage- oder wochenweise z. B. als Ferienwohnung vermietet oder sonst für Zwecke der Beherbergung vermietet oder genutzt wird,
4. länger als sechs Monate ununterbrochen leer steht,
5. beseitigt wird.

(2) Eine Zweckentfremdung liegt in der Regel nicht vor, wenn Wohnraum länger als sechs Monate leer steht, weil er trotz nachweislicher geeigneter und angemessener Bemühungen in dieser Zeit nicht wieder vermietet werden konnte.

**§ 4 Genehmigung**

(1) Wohnraum darf nur mit Genehmigung der Hansestadt Lübeck überwiegend anderen als Wohnzwecken zugeführt werden.

(2) Einer Genehmigung bedarf es nicht, wenn der Wohnraum bereits vor Inkrafttreten der gemeindlichen Satzung in bauplanungsrechtlich zulässiger Weise überwiegend anderen als Wohnzwecken zugeführt war und seitdem ohne Unterbrechung überwiegend anderen als Wohnzwecken diente.
Einer Genehmigung bedarf es auch dann nicht, wenn Wohnraum für die Unterbringung von Personen genutzt wird, die der Gemeinde zugewiesen worden sind.

(2) Eine Genehmigung ist zu erteilen, wenn vorrangige öffentliche Interessen oder schutzwürdige private Interessen das Interesse an der Erhaltung des betroffenen Wohnraums überwiegen.

(3) Eine Genehmigung kann erteilt werden, wenn dem Interesse an der Erhaltung des Wohnraums durch Ausgleichsmaßnahmen in verlässlicher und angemessener Weise Rechnung getragen wird. Ausgleichsmaßnahmen können insbesondere darin bestehen, dass neu geschaffener Ersatzwohnraum zu angemessenen Bedingungen bereitgestellt wird. Ausnahmsweise kann als Ausgleichsleistung auch eine einmalige oder laufende Ausgleichszahlung geleistet werden.

(5) Die Genehmigung wirkt für und gegen Rechtsnachfolger:innen; das Gleiche gilt auch für Personen, die den Besitz nach Erteilung der Genehmigung erlangt haben.

(6) Über den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung entscheidet die Hansestadt Lübeck nach Vorliegen der vollständigen Antragsunterlagen innerhalb einer Frist von 3 Monaten. Nach Ablauf der Frist gilt die Genehmigung als erteilt.

**§ 5 Vorrangige öffentliche Belange und schutzwürdige private Interessen**

(1) Vorrangige öffentliche Belange für eine Zweckentfremdung sind in der Regel gegeben,

1. wenn Wohnraum zur Versorgung der Bevölkerung mit sozialen Einrichtungen (z. B. für Erziehungs-, Ausbildungs-, Betreuungs- oder gesundheitliche Zwecke) oder lebenswichtigen Diensten (z. B. ärztliche Betreuung) verwendet werden soll, die gerade an dieser Stelle der Gemeinde benötigt werden;
2. wenn in zentralen Lagen (z.B. in zentralen Versorgungsbereichen oder Ortszentren) Räume im Erdgeschoss, die bisher Wohnzwecken dienten, für Einzelhandel oder Dienstleistungen genutzt werden sollen und die Funktionsvielfalt dieser Lage dadurch ausgebaut wird.

(2) Schutzwürdige private Interessen können beispielsweise vorliegen, wenn Wohnraum unvermeidbar leer steht, weil dessen Instandsetzung oder Modernisierung geplant ist und die Verfügungsberechtigten sich gleichzeitig um eine zügige Umsetzung bemühen.

**§ 6 Genehmigung gegen Ersatzwohnraum**

(1) Ein Angebot zur Bereitstellung von Ersatzwohnraum zu angemessenen Bedingungen liegt vor, wenn aus dem Angebot hervorgeht, dass der neu geschaffene Ersatzwohnraum geeignet ist, die Zweckentfremdung des Wohnraums auszugleichen.

(2) Hierfür ist es in der Regel auch erforderlich, dass

1. der neue Ersatzwohnraum im Gebiet der Hansestadt Lübeck geschaffen wird,
2. der neue Ersatzwohnraum von lnhaber:innen der Zweckentfremdungsgenehmigung bereit gestellt wird,
3. der neu zu schaffende Ersatzwohnraum nicht kleiner als der wegfallende Wohnraum ist und diesen im Standard nicht in einer für den allgemeinen Wohnungsmarkt nachteiligen Weise unterschreitet,
4. der neue Ersatzwohnraum dem allgemeinen Wohnungsmarkt in gleicher Weise zur Verfügung steht wie der durch die Zweckentfremdung wegfallende Wohnraum und familiengerechter Wohnraum nur durch ebensolchen Wohnraum ersetzt wird,
5. die öffentlich-rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist nachgewiesen, insbesondere durch Vorlage einer Baugenehmigung oder eines positiven Bauvorbescheids.

## § 7 Genehmigung gegen Entrichtung von Ausgleichsbeträgen

(1) Im Einzelfall kann auch durch eine einmalige oder laufende Ausgleichszahlung erreicht werden, dass das öffentliche Interesse an der Erhaltung eines bestimmten Wohnraums hinter das Interesse an einer Zweckentfremdung zurücktritt. Die Ausgleichsbeträge sind zweckgebunden für die Schaffung neuen Wohnraums zu verwenden.

(2) Die Berechnung der Ausgleichszahlung orientiert sich an den Durchschnittskosten für die Erstellung von öffentlich gefördertem Wohnraum.

(3) Bei nur vorübergehendem Verlust von Wohnraum kommt eine laufende, monatlich zu entrichtende Ausgleichszahlung in Höhe der durchschnittlichen Lübecker Nettokaltmiete für Wohnraum in Betracht.

(4) Die Ausgleichszahlung kommt als alleinige Ausgleichsmaßnahme oder als ergänzende Maßnahme (bei noch nicht ausreichender anderweitiger Kompensation, insbesondere zu geringem Ersatzwohnraum) in Betracht.

## § 8 Anordnungen

Ist eine Zweckentfremdung ohne erforderliche Genehmigung erfolgt und auch nachträglich nicht genehmigungsfähig, kann die Gemeinde anordnen, die Zweckentfremdung in angemessener Frist zu beenden und den Wohnraum wieder Wohnzwecken zuzuführen.

## § 9 Ordnungswidrigkeiten

(1) Mit einer Geldbuße bis zu 100.000 Euro kann belegt werden, wer ohne die erforderliche Genehmigung Wohnraum überwiegend anderen als Wohnzwecken zuführt.

(2) Mit einer Geldbuße bis zu 5.000 Euro kann belegt werden, wer entgegen § 11 Abs. 1 Auskünfte nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erteilt oder erforderliche Unterlagen nicht oder nicht vollständig vorlegt.

## § 10 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Satzung tritt am …. in Kraft.

(2) Diese Satzung tritt 5 Jahre nachdem in Abs.1 bestimmten Zeitpunkt außer Kraft.

Lübeck, Der Bürgermeister

**Anlage 2**

## Begründung für den Erlass einer Zweckentfremdungssatzung

Am 05.07.2024 ist das Schleswig-Holsteinische Wohnraumschutzgesetz in Kraft getreten.

Das Wohnraumschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein (SHWoSchG) ermöglicht nach §10 Abs.1 SHWoSchG Gemeinden für Gebiete, in denen die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist, und die deswegen in einer Landesverordnung benannt sind, oder für Gebiete mit dringendem Wohnungsbedarf durch Satzung zu bestimmen, dass Wohnraum nur mit ihrer Genehmigung überwiegend anderen als Wohnzwecken zugeführt werden darf, wenn sie dem Wohnraummangel nicht auf andere Weise mit zumutbaren Mitteln und in angemessener Zeit abhelfen können.

Für Wohnraum, der vor Inkrafttreten der Satzung bereits überwiegend anderen als Wohnzwecken ohne Genehmigung zugeführt war und seitdem ohne Unterbrechung überwiegend anderen als Wohnzwecken diente, bedarf es keiner Genehmigung, wenn dieser zur Zeit der Nutzungsaufnahme materiell zulässig war.

Nach §10 Abs.1 SHWoSchG darf die Geltungsdauer der Satzung höchstens fünf Jahre betragen. Eine bestehende Satzung verlängert sich nicht automatisch.

Anliegen der Satzung ist bestehender Wohnraum zu erhalten und Umnutzungen unter Genehmigungsvorbehalt zu stellen.

### Begründung für das Vorliegen der Voraussetzungen nach §10 Abs.1 SHWoSchG

Voraussetzung für eine Zweckentfremdungssatzung ist nach § 10 Abs.1 SHWoSchG zunächst ein besonderer Bedarf, weil die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist. Zur Begründung der Zweckentfremdungssatzung kann sich die Gemeinde u. a. darauf berufen, dass sie in einer Landesverordnung deshalb benannt wird.

Die Situation auf dem Lübecker Wohnungsmarkt ist seit Jahren angespannt. Insbesondere die Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum übersteigt das vorhandene Angebot.

Immer mehr Haushalte haben Probleme, sich in der Hansestadt Lübeck angemessen mit Wohnraum zu versorgen. Dies belegt auch die Kappungsgrenzenverordnung des Landes Schleswig-Holstein vom 25. März 2024, die am 01. Mai 2024 in Kraft getreten ist, in der die Hansestadt Lübeck unter § 1 Ziff. 35 als Gebiet aufgeführt ist, in dem die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen, im Sinne von § 558 Abs.3 Satz 2 BGB, besonders gefährdet ist.

Des Weiteren ist die Hansestadt Lübeck nach § 1 Ziff. 37 der Landesverordnung über die Bestimmung der Gebiete mit angespanntem Wohnungsmarkt nach § 201 a BauGB auch als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 201a Satz 3 BauGB eingestuft worden.

Dass in der Hansestadt Lübeck ein dringender Wohnungsbedarf besteht, lässt sich darüber hinaus aus Folgendem ableiten:

Bevölkerungsentwicklung

Die Hansestadt Lübeck verzeichnet nach den Daten des städtischen Melderegisters von 2010 bis 2024 einen Bevölkerungszuwachs mit einem Plus von mehr als 10.000 Personen. Ende 2024 zählte Lübeck eine Gesamtbevölkerung von 223.156 Personen, was den höchsten Stand seit 1980 darstellt. Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung verlief aufgrund der starken Zuwanderung dynamischer als in der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2040 von der Statistikstelle der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2020 prognostiziert wurde. Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung überstieg die prognostizierte Bevölkerungszahl um rd. 1.700 Personen (Prognose: 221 439 Personen - Stichtag: 01.01.2025/ tatsächliche Bevölkerungsentwicklung: 223.156 Personen - Stichtag 31.12.2025 (Quelle: Statistikstelle der Hansestadt Lübeck – Melderegister)).

Erhöhter Flächenbedarf und steigende Zahl von Haushalten

Überproportional zur steigenden Einwohnerentwicklung ist die Zahl der Haushalte angestiegen: Jahr 2010: 115 700 / Jahr 2023: 125 983 (Quelle: Statistikstelle der Hansestadt Lübeck-Haushaltsgenerierungsverfahren auf Grundlage des Melderegisters).

Wesentlicher Grund ist die Zunahme der Einpersonenhaushalte, welche sich zudem in der zunehmenden Flächeninanspruchnahme pro Kopf widerspiegelt:

Entwicklung durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner:in:

31.12.2000: 36,4 qm

31.12.2010: 40,4 qm

31.12.2023: 41,8 qm

(Quelle Statistikamt Nord – Fortschreibung GWZ 2011)

Nach der aktuellen Haushaltsprognose der Statistikstelle der Hansestadt Lübeck von Januar 2025 wird die Anzahl an Haushalten auch in der Zukunft ansteigen. Nach der Prognose wird die Anzahl der Haushalte um rd. 3.000 Haushalte bis 2045 zunehmen.

Baufertigstellungen und Baugenehmigungen

Von 2020 bis 2023 wurden durchschnittlich rd. 880 Wohneinheiten pro Jahr fertiggestellt. Dies sind im Durchschnitt deutlich mehr Wohneinheiten als in dem Zeitraum zwischen 2010 und 2019 mit rd. 500 Wohneinheiten pro Jahr. Im Hinblick auf die Anzahl an Baufertigstellungen wurde in den Jahren 2020 bis 2023 jedoch eine deutlich abnehmende Tendenz von 1.035 Baufertigstellungen im Jahr 2020 auf 603 Baufertigstellungen im Jahr 2023 festgestellt (Quelle: Statistikamt Nord).

Nach dem Wohnungsmarktbericht 2022 war die Anzahl an Baufertigstellungen in den vergangenen Jahren ausreichend, um den Zusatzbedarf zu befriedigen und eine Mobilitäts- und Fluktuationsreserve aufzubauen. Aufgrund der dynamischen Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung konnte jedoch trotz der Bautätigkeit den Anspannungen auf dem Wohnungsmarkt nicht ausreichend entgegengewirkt werden (siehe hierzu: Kapitel 2.1. Bevölkerungsentwicklung). Die Fertigstellung von Wohneinheiten konnte mit der tatsächlichen Nachfrage nicht mithalten.

Seitens der Hansestadt Lübeck wurden zwar ausreichend Bauflächen und Baulücken identifiziert und in Teilen bereits Bauleitplanverfahren eingeleitet, um den zukünftigen Bedarf nach Wohnraum langfristig zu decken (Quelle: siehe Wohnungsmarktbericht 2024). Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen wie Zinsentwicklung und Baukostensteigerung und der daraus resultierenden Zurückhaltung in der Bauwirtschaft kann der Bedarf nach Wohnraum zukünftig voraussichtlich nicht durch Neubau gedeckt werden. Insbesondere kann durch den vsl. Neubau nicht den bestehenden Anspannungen auf dem Wohnungsmarkt entgegengewirkt und die erforderliche Fluktuationsreserve aufgebaut werden.

Ein deutliches Indiz ist die rückläufige Anzahl an Bauanträgen und entsprechend auch an Baugenehmigungen.

Leerstand und stadtinterne Umzüge

Die Leerstandsquote gilt als weiterer wichtiger Indikator für einen angespannten Wohnungsmarkt. Nach dem Zensus 2022 lag die Leerstandsquote in der Hansestadt Lübeck bei rd. 2,8 %. Der Anteil an leerstehenden Wohnungen, der innerhalb von drei Monaten verfügbar war, lag jedoch bei nur 1,5 % (marktaktive Leerstandsquote).

Seit 2016 geht die Anzahl an Umzügen innerhalb der Hansestadt Lübeck zurück und verharrt auf einem niedrigen Niveau: Jahr 2016: 17.463 stadtinterne Umzüge / Jahr 2023: 12.844 stadtinterne Umzüge (Quelle: Statistikstelle der Hansestadt Lübeck- Auswertung Melderegister).

Für einen funktionierenden Wohnungsmarkt in einer Großstadt ist mindestens eine marktaktive Leerstandsquote von 2,0 bis 3,0 % erforderlich, um eine marktübliche Fluktuation zu gewährleisten und Umzugsketten ermöglichen zu können. In der Hansestadt Lübeck ist die Fluktuationsreserve somit deutlich zu gering.

Steigende Mietpreise

Unter anderem durch die anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum sind die Mietpreise in Lübeck in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Eine inserierte Mietwohnung kostete im Jahr 2024 im Durchschnitt 11,48 EUR/m² (Angebotsmiete) und damit 60 % mehr als noch im Jahr 2015 mit im Durchschnitt 7,22 EUR/m² (Quelle: VALUE Marktdatenbank).

Im Lübecker Mietspiegel 2023 wird zu 2021 ein Anstieg der durchschnittlichen gewichteten rechnerischen Nettokaltmiete um 0,79 Euro je Quadratmeter Wohnfläche (im Folgenden EUR/m²) bzw. um 10,3 % festgestellt. 2023 beträgt die durchschnittliche Nettokaltmiete je Quadratmeter Wohnfläche und Monat für eine frei finanzierte Wohnung in der mittleren Wohnlage 8,46 EUR (Quelle: siehe Mietspiegel 2023).

Der Anstieg der durchschnittlichen Mieten führte zu einer Verschiebung des Mietpreisgefüges hin zu einem deutlich höheren Preisniveau. Während in den Jahren 2022 noch ca. 50 % der Bestandswohnungen zu einem Mietpreis von unter 10,00 EUR/m² angeboten wurden, ist dieses Preissegment im Jahr 2024 auf einen Marktanteil von 32 % zurückgegangen (Quelle: VALUE Marktdatenbank – eigene Auswertung).

Der anhaltende Anstieg der Angebotsmieten, die für nachfragende Haushalte entscheidend sind, weist auf einen angespannten Wohnungsmarkt hin. Es ist zudem festzustellen, dass die Zahl der Haushalte, die auf preisgünstigeren Wohnraum zugreifen, zugenommen hat. Durch

die geringe Fluktuation auf dem Wohnungsmarkt kommt es zu einem Verdrängungsmechanismus, der besonders die Personengruppen mit besonderen Bedarfslagen trifft. Es ist zudem zu beobachten, dass diese Personengruppen größer werden.

Auch in der Zukunft ist mit ansteigenden Mieten zu rechnen, da sich aufgrund des weiterhin hohen Zinsniveaus die Nachfrage vom Eigentum - auf den Mietwohnungsmarkt verlagert hat und die Baukosten Preistreiber bleiben.

Zahl der Wohnungsvermittlungen, Vormerkungen für Sozialwohnungen und Rückgang der belegungsgebundenen Wohnungen

Die starken Preissteigerungen auf dem freien Wohnungsmarkt führen zu einem steigenden Druck auf bezahlbare, insbesondere geförderte Mietwohnungen. Zum Jahresende 2024 waren ca. 1.600 Haushalte für die Vermittlung einer geförderten Wohnung gemeldet. Im Jahr 2024 wurden 178 Wohnungen an das Team Wohnungsvermittlung aufgrund von Benennungsrechten zur Vermittlung an wohnungssuchende Haushalte freigemeldet.

Der Rückgang des belegungsgebundenen Wohnungsbestands durch Ablauf der Sozialbindung wird sich zukünftig noch weiter verschärfen. Aktuell bestehen 7.812 geförderte Wohneinheiten in der Hansestadt Lübeck (Stichtag 31.12.2023). Bis 2030 werden rd. 2.195 Wohnungen aus der Belegungsbindung fallen. Die aktuelle Zinsentwicklung hat dazu geführt, dass der geförderte Wohnungsbau für Investoren an Attraktivität gewonnen hat. Dies gilt in der Hansestadt Lübeck sowohl für den Neubau als auch für die Bestandsförderung. In den kommenden Jahren 2025 und 2026 übersteigt die Nachfrage die zur Verfügung stehenden Landesfördermittel aus der sozialen Wohnraumförderung deutlich, weswegen nur ein geringer Anteil an geplanten Projekten tatsächlich im Rahmen der Förderung umgesetzt werden kann.

Aufgrund der begrenzten Fördermittelverfügbarkeit ist der Beschluss der Bürgerschaft vom März 2019 (VO 07446), dass bei Bebauungsplänen für den Wohnungsbau 30 % aller Wohnungen als geförderter Wohnungsbau umzusetzen sind, voraussichtlich nur teilweise umsetzbar.

Wohnungslose Personen

Trotz intensiver Bemühungen der Stadt beträgt die Zahl der Wohnungslosen derzeit 496 Personen (Stand 31.12.2024), mit steigender Tendenz.

**Subsidiarität**

Die Hansestadt Lübeck ist seit Jahren bemüht, der angespannten Situation auf dem Wohnungsmarkt mit verschiedenen Maßnahmen entgegenzuwirken. Ein großer Schwerpunkt liegt dabei in der Realisierung neuen Wohnraums. Hierzu wurde seit 2015 zahlreiche Bebauungsplan-Verfahren zur Schaffung von Baurecht für Wohnraum durchgeführt. Die aktuelle Herausforderung besteht schwerpunktmäßig jedoch nicht in der Suche nach geeigneten Bauflächen oder in der Schaffung von neuem Baurecht, sondern in dessen zeitnaher Umsetzung und der Gewährung von Fördermitteln, um mehr Wohnraum insgesamt zur Umsetzung zu bringen und im Besonderen mehr bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Zum Erhalt bestehender Wohnquartiere in Travemünde wurden für vier Gebiete Bebauungsplanverfahren zum weitgehenden Ausschluss von Ferienwohnungen durchgeführt.

Trotz dieser Maßnahme ist davon auszugehen, dass die erhebliche Lücke zwischen Wohnungsbedarf und Bestand mittelfristig nicht durch Fertigstellung von Neubauten geschlossen und die Wohnraummangellage auf diesem Wege beseitigt worden.

Die Zweckentfremdungssatzung ist das geeignete Instrument, um kurzfristig weiteren Umnutzungsprozessen zu begegnen und zur Entlastung der Lage beizutragen.

**Finanzielle Auswirkungen**

Der Hansestadt Lübeck entstehen durch den Erlass und deren Umsetzung keine Kosten.

Lübeck, den 10.02.2025
Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, 5.610.4 / Che

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

**► Nr. VO/2024/13741-01**
**öffentlich**

**Lübeck, 26.11.2024**

**Antrag**

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

# BM Tim Stüttgen (Unabhängige Volt-PARTEI) AT: Abriss-Moratorium

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 28.11.2024 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

**Antrag:**
Der Bürgermeister wird als Gesellschafter der städtischen Grundstücks-Gesellschaft Trave aufgefordert, den im Wirtschaftsplan bis 2028 vorgesehenen Abriss von 206 Wohnungen zu widersprechen und die geplanten Wohnungen zusätzlich zu bauen.

Darüber hinaus wird der Bürgermeister aufgefordert, sich insbesondere bei Haltern großer Wohnungsbestände (Genossenschaften, private Wohnungsunternehmen) dafür einzusetzen, dass der Neubau von Wohnungen in den nächsten Jahren in der Regel als Zubau und nur in begründeten Ausnahmefällen als Ersatzneubau stattfindet.

Die Lenkungsmöglichkeiten der Kommune sind zu nutzen.

Sofern dazu zusätzliche Flächen benötigt werden, da solche durch den Wegfall von vorherigen Abriss nicht mehr zur Verfügung stehen, so sind diese seitens der Verwaltung, falls nötig zu identifizieren und zu benennen.
Wenn es bis dahin keine besseren Lösungen gibt, dann kann der Abriss der Altbestände vollzogen werden, sobald sich die Lage am Wohnungsmarkt wieder hinreichend entspannt hat.

**Begründung:**
Der Mangel an bezahlbaren Wohnungen hat in Lübeck ebenso wie in vielen vergleichbaren Städten in den vergangenen Jahren noch einmal spürbar zugenommen. Diese Situation wie auch gestiegene Mietpreise selbst für kleine günstige Wohnungen verhindern mitunter sogar sinnvolle Umzugsketten.
Wie aus der Antwort zur Anfrage zum Wohnungsbestand der städtischen Grundstücks-Gesellschaft Trave VO/2024/13143-01 hervorgeht, sind im Wirtschaftsplan bis 2028, 250 neue Wohnungen geplant, allerdings 206 Wohnungen, die durch Abriss entfallen.

Wohnungsunternehmen fällt es zurzeit wegen gestiegener Preise für Material, Personal wie auch für die Finanzierung trotz staatlicher Förderung oft schwer, zu bauen. Dennoch sind sie verpflichtet, ihre Wohnungsbestände klimaneutral zu machen. Die dafür notwendigen, umfangreichen Sanierungen sind oft so teuer, dass es wirtschaftlich sinnvoller ist, abzureißen und neu zu bauen.
Die aktuell gängige Praxis ist daher oft, in die Jahre gekommene Mehrfamilienhäuser abzureißen und auf demselben Grundstück zeitgemäße und klimaneutrale neue Gebäude zu errichten.

So werden zwar durchaus seit Jahren neue Wohnhäuser gebaut, in Summe steigt die Anzahl der neu hinzu gewonnenen Wohnungen wegen der zuvor abgerissenen jedoch kaum.
Deshalb sollen künftig Neubauten auf unbebauten Grundstücken stattfinden, damit die dort neu entstandenen Wohnungen in vollem Umfang zusätzlich der Entlastung des Wohnungsmarktes zur Verfügung stehen.
Damit können die in die Jahre gekommenen Altbestände in Anbetracht der angespannten Situation am Wohnungsmarkt länger genutzt werden.
Die Situation am Wohnungsmarkt ist weiter zu beobachten in Bezug auf

- die Entwicklung der Nachfrage,
- die Kosten für Material und Personal,
- Möglichkeiten der Förderung,
- Veränderungen bei der Finanzierung,
- bessere und günstigere Möglichkeiten, Altbestände zu sanieren
- usw.

Sollte sich auch im Verlauf der Jahre keine besseren Möglichkeiten bieten, kann der Abriss der nicht wirtschaftlich sanierungsfähigen Wohnungsbestände zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.
**Anlagen:**

Vorsitzende/r
der Fraktion Unabhängige Volt-PARTEI

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

**► Nr. VO/2025/14000-01**
**öffentlich**

**Lübeck, 25.02.2025**

# Antrag

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

## Fraktion Linke & GAL, AT: Einrichtung einer Energieagentur / eines Kompetenzzentrums Klimaneutralität

**Beratungsfolge:**

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| 27.02.2025 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | |

**Antrag:**
Der Bürgermeister wird beauftragt, die Gründung und Einrichtung einer kommunalen Energieagentur / eines Kompetenzzentrums Klimaneutralität zu initiieren.
Damit soll in Lübeck eine Anlaufstelle geschaffen werden, die nach dem Konzept einer „One-Stop-Agency“ aus einer Hand Beratung und Unterstützung anbietet sowie motivierende Beteiligungs- und Informationsformate für Bürger:innen, Unternehmen, Organisationen und Vereine organisiert und lokale Akteur:innen vernetzt.

Bis zur Bürgerschaftssitzung im Juli 2025 soll ein Konzept vorgelegt werden, das den finanziellen Mittel- und Personalstellenbedarf darstellt und Finanzierungsmöglichkeiten durch u.a. Fördermittel aufzeigt.

Sofern umliegende Gemeinden Interesse zeigen, sich an einer Energieagentur zu beteiligen, sollen die Möglichkeiten einer regionalen Ausweitung der Angebote und Aufgaben sowie der erweiterte Personalbedarf aufgezeigt werden.

Einzubindende Gruppen sind weitere Bereiche der Hansestadt Lübeck, Stadtwerke Lübeck, Wirtschaftsförderung Lübeck, Handwerkerschaft, Klima pro Lübeck, Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein, Finanzinstitute, Förder- und Finanzierungsexpert:innen, Hochschulen, bestehende Bürgerenergiegenossenschaften und ggf. weitere.

Zukünftige Aufgaben einer Wärme- und Energieagentur:

- Kampagnen zur Wärmewende und zum Klimaschutz für Bürger:innen und im Gewerbe[1] durchführen
- Beratung für Gebäudeeigentümer:innen zur Wärmewende, zu Klimaschutz und Klimaanpassung
- Fördermöglichkeiten für die Energiewende im Gewerbe[2] und für Bürger:innen[3] aufzeigen und bereitstellen
- Information, Beratung und Unterstützung für die Gründung von Genossenschaften als Betreibermodell von Wärmenetzen in Quartieren, die nicht für den Anschluss ans Fernwärmenetz vorgesehen sind
- Projekte entwickeln und umsetzen, wie z.B.
    - (Quartiers-)Befragungen durchführen und Beteiligungsformate entwickeln, die in Kooperation mit Handwerksbetrieben, Energieberater:innen sowie Förder- und Finanzierungsexpert:innen für Bürger:innen und Gewerbetreibende in den Quartieren durchgeführt werden
    - Organisation von Informationsveranstaltungen wie „Tag der offenen Tür“, um erfolgreiche Musterbeispiele für energetische Sanierungen und Heizsysteme für unter-

schiedliche Gebäudetypen erlebbar zu machen und zu zeigen, wie Klimaschutzmaßnahmen direkt den Alltag verbessern, z.B. durch geringere Energiekosten

- Einrichtung und organisatorische Unterstützung eines fachkundigen Beirats (bestehend aus Akteur:innen der Zivilgesellschaft, sozialen Trägern, Kirchengemeinden, lokalem Handwerk, Architekt:innen, Wohnungswirtschaft, Mieterbund, politischen Parteien, Umweltschutzorganisationen, Stadtwerke und ggf. weitere) als Netz von Multiplikator:innen zur Verbesserung des Informationsflusses und des Dialogs.

**Begründung:**

Der Transformationsprozess zu Klimaneutralität betrifft die gesamte Lübecker Bevölkerung sowie ansässige Unternehmen und ist auf breite gesellschaftliche Unterstützung angewiesen.

Deshalb ist eine der größten Herausforderungen beim Klimaschutz, neben der Bereitstellung personeller Ressourcen und finanzieller Mittel, eine umfassende, gute Beteiligung und Mobilisierung der lokalen Akteur:innen, Bürger:innen und Gewerbetreibenden.

Dies gilt insbesondere für die Wärmewende. Nur wenn es gelingt, Gebäudeeigentümer:innen als Partner:innen für die aktive Teilnahme zu gewinnen, kann die Wärmewende gelingen.

Sofern bestehende Gebäude zukünftig nicht oder nicht zeitnah an geplante Fern- oder Nahwärmenetze angeschlossen werden können, stehen viele Gebäudeeigentümer:innen vor der Frage, für welche dezentrale Lösung oder Zwischenlösung (z.B. Mietheizung) sie sich entscheiden sollen, wann der richtige Zeitpunkt für den Umstieg ist, welche Fördermittel es gibt und welche Investitionen in energetische Sanierungen sinnvoll sind.

„Um Bürger:innen über Klimaschutz zu informieren und zur Teilnahme zu mobilisieren, existieren derzeit viele verschiedene Beratungsangebote, Kampagnen und gemeinschaftliche Initiativen. Dabei steht in der Regel ein Teilaspekt im Fokus. Für Klimaschutzmaßnahmen wie etwa das Umgestalten eines Altbaus hin zur Klimaneutralität müssen Bürger:innen häufig viele separate Beratungsstellen aufsuchen und sich mit den folgenden Themen befassen: Heizungsanlage, Einsatz von erneuerbaren Energien, Wärmedämmung, Denkmalschutz, Gebietssatzungen, kommunale Wärmeplanung, Lärmschutz, Auflagen Wasser & Boden, Finanzierungs- und Fördermittelberatung. Durch die unterschiedlichen Blickwinkel der Auskunft gebenden Stellen werden teilweise sich widersprechende Ratschläge erteilt.
Zum Klimaschutz motivierte Bürger:innen stellen sich mit Glück – wenn auch unbefriedigt – der Herausforderung. Unmotivierte Bürger:innen werden so nicht gewonnen. Zusätzlich zur Beratung ist Motivation und Unterstützung, auch finanzielle, für die erste Gruppe hilfreich und für die zweite Gruppe notwendig. Die vorhandenen Beratungsangebote in Lübeck reichen nicht aus, um das Ziel der Treibhausgasneutralität schnell zu erreichen.“ (MAKS, Anhang C, S. 355)

Eine Energieagentur als zentrale Servicestelle für Bürger:innen und Unternehmen ermöglicht dagegen die effiziente Bündelung von Fachwissen und Ressourcen und bietet insbesondere Bürger:innen, die noch nicht in ausreichendem Maße mit dem Thema Klimaschutz und der Umstellung auf klimaneutrale Wärmeversorgung vertraut sind, erleichterten Zugang zu Informations- und Beratungsangebote aus einer Hand. Dies steigert auch die Motivation.

Gleichzeitig ist eine Energieagentur Schnittstelle und kommunikatives Bindeglied zwischen der Stadtverwaltung, lokalen Akteur:innen, Bürger:innen und Unternehmen im Lübecker Stadtgebiet. Ideen und Anregungen von Bürger:innen und Gewerbetreibenden oder die Benennung von Schwierigkeiten können so frühzeitig in Planungen und Entscheidungen einbezogen werden.

Durch die Organisation und Durchführung von Informations- und Austauschveranstaltungen in Stadtteilen und Quartieren, soll der Dialog mit Bürger:innen, Handwerksbetrieben, Energieberater:innen und weiteren Expert:innen ausgeweitet und gefördert werden.

Auch sollen in Kooperation mit Bürger:innen und Unternehmen Veranstaltungsformate wie „Tage der offenen Tür“ oder des „offenen Heizungskellers“ initiiert werden, bei denen Sanierungsbesichtigungen stattfinden und Bürger:innen sich selbst ein Bild von einem Gebäude machen können, in dem eine klimaneutrale Wärmetechnik verbaut wurde. Geschichten über erfolgreiche energetische Sanierungen,

sowie Abwägungs- und Entscheidungsprozesse können hierbei von den Gebäudeeigentümer:innen selbst erzählt werden.

Um die gesellschaftliche Unterstützung und Akzeptanz bei der Wärmewende weiter wachsen zu lassen, soll der genossenschaftliche Betrieb von Wärmenetzen angeregt und unterstützt werden. Diese haben sowohl ökonomisch als auch sozial und ökologisch Relevanz und führen zu einer hohen Identifikation der Bürger:innen mit dem Wärmenetz und stärken den sozialen Zusammenhalt.

Ein Beirat, bestehend aus den im Antragstext genannten Akteur:innen, ist ebenfalls hilfreich, um regelmäßig zum Stand der Planungen zu informieren und zu Rückmeldungen einzuladen. Ein solcher Beirat vergrößert das Netz von Multiplikator:innen und kann dafür sorgen, dass die Wärmewende an vielen Stellen zum Thema wird.

**Fußnoten:**

1 Das Gewerbe ist ein maßgeblicher Verursacher von Treibhausgasen in Lübeck. Wärme- und Prozessenergie, Stromverbrauch und Wirtschaftsverkehr verursachen zusammen über 40 Prozent der Emissionen. Nur eine kleine Minderheit der Gewerbebetriebe wird ohne externe Motivation bis 2035/2040 klimaneutral wirtschaften (zumindest ohne das Instrument der Kompensation zu beanspruchen).

2 Für den Gewerbesektor existieren derzeit etwa 390 Förderprogramme für Klimaschutz (EU, Bund, Land), um die Transformation hin zur Klimaneutralität zu beschleunigen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die finanzielle Förderung des Gewerbes im Wesentlichen eine übergeordnete Aufgabe ist. Auf regionaler Ebene soll hauptsächlich zu diesen Fördermöglichkeiten beraten werden. Daneben gibt es einige Lücken, die durch kommunale Förderung ergänzt werden sollen, um passgenau die regionalen Notwendigkeiten abzudecken.

3 Für Bürger:innen existieren derzeit etwa 200 Förderprogramme für Klimaschutz (EU, Bund, Land), um die Transformation hin zur Klimaneutralität zu beschleunigen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die finanzielle Förderung im Wesentlichen eine übergeordnete Aufgabe ist. Auf regionaler Ebene soll hauptsächlich zu diesen Fördermöglichkeiten beraten werden. Daneben gibt es einige Lücken, die durch kommunale Förderung ergänzt werden sollen, um passgenau die regionalen Notwendigkeiten abzudecken.

**Quellen:**
VO/2023/11957-01 Masterplan Klimaschutz (MAKS), Anhang C S. 355-358;
VO/2024/13808 Kommunale Wärmeplanung für Lübeck;
„Gesellschaftliche Unterstützung für eine erfolgreiche Wärmewende“, Umweltbundesamt Gesellschaftliche Unterstützung für eine erfolgreiche Wärmewende | Umweltbundesamt

## Anlagen:

Vorsitzende/r
der Fraktion LINKE + GAL